

Vergaderjaar 2003–2004

29 200 XII

Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2004

Nr. 2

MEMORIE VAN TOELICHTING

Inhoudsopgave

A.	ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING BIJ HET WETS- VOORSTEL	2
	Wetsartikel 1 (uitgaven/verplichtingen en ontvangsten)	2
	Wetsartikel 2 (begroting baten-lastendienst)	2
B.	DE BEGROTINGSTOELICHTING	3

A. ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING BIJ HET WETSVORSTEL

Wetsartikel 1 (uitgaven/verplichtingen en ontvangsten)

De begrotingen die onderdeel uitmaken van de Rijksbegroting, worden op grond van artikel 1, derde lid, van de Comptabiliteitswet 2001 elk afzonderlijk bij de wet vastgesteld. Het onderhavige wetsvoorstel strekt ertoe de begroting van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat voor het jaar 2004 vast te stellen.

Alle voor dit jaar vastgestelde begrotingswetten tezamen vormen de Rijksbegroting voor het jaar 2004. Een toelichting bij de Rijksbegroting als geheel is opgenomen in de Miljoenennota 2004.

Met de vaststelling van dit wetsartikel worden de uitgaven, verplichtingen en ontvangsten voor het jaar 2004 vastgesteld. De in die begroting opgenomen begrotingsartikelen worden in onderdeel B van deze memorie van toelichting toegelicht (de zogenaamde begrotings-toelichting).

Wetsartikel 2 (begroting baten-lastendienst)

Met de vaststelling van dit wetsartikel worden de baten en lasten en de kapitaaluitgaven en -ontvangsten van de baten-lastendienst Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut voor het jaar 2004 vastgesteld.

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

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

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.

B. DE BEGROTINGSTOELICHTING

1.	Leeswijzer	4
2.	Het beleid	7
2.1.	De beleidsagenda	7
2.2.	De beleidsartikelen	29
2.3.	De niet-beleidsartikelen	270
3.	De bedrijfsvoering	283
4.	Baten-lastendienst	286
5.	Verdiepingsbijlage	291
6.	Bijlage Moties en Toezeggingen	343
7.	Bijlage Lijst van ZBO's en RWT's	356

1. LEESWIJZER

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

De begrotingsopzet bevat een beleidsparagraaf, bestaande uit een beleidsagenda en in totaal 22 artikelen. In de beleidsagenda worden de belangrijkste beleidsprioriteiten benoemd. In de zogenaamde beleidsartikelen (1 tot en met 18) zijn doelstellingen van beleid geformuleerd. Uitgaven en ontvangsten die niet zinvol of doelmatig kunnen worden toegerekend aan de beleidsartikelen, zijn verantwoord onder de zogenaamde niet-beleidsartikelen (19 tot en met 22). Onder niet zinvol of doelmatig wordt in dit verband verstaan, dat de kosten van toerekening niet opwegen tegen de baten in termen van meer inzicht in de totale uitgaven van het beleid en in doelmatigheid van de uitvoering.

Deze begroting bevat voorts:

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

Bij de invoering van VBTB is aangegeven dat de gewijzigde begrotings-systematiek niet van het ene op het andere begrotingsjaar gerealiseerd kan worden. Om de groei binnen een overzichtbare periode te laten plaatsvinden is in deze begroting per beleidsartikel het eindperspectief van de ontwikkeling beschreven. Deze treft u aan in de zogenaamde VBTB-paragraaf.

Begroting H XII en het Infrastructuurfonds

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

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

Ten behoeve van een goed inzicht in de samenhang tussen beleid en producten zijn in de toelichting bij de relevante beleidsartikelen van de begroting van Verkeer en Waterstaat (XII) overzichten opgenomen, waarin

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

de samenhangende uitgaven en ontvangsten ten laste van het Infrastructuurfonds – extra-comptabel – zijn aangeduid.

Inspectietaak

De toezichthouder voor Verkeer en Waterstaat is sinds 2001 Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW). IVW voert haar werkzaamheden uit op de gebieden vervoer, scheepvaart, luchtvaart, water en rail. IVW is als een apart beleidsartikel opgenomen in de begroting (artikel 18).

Structuur van de beleidsartikelen

In de regeringsnota *Van Beleidsbegroting Tot Beleidsverantwoording (VBTB)* is aangegeven dat de beleidsdoelen in termen van te bereiken maatschappelijke effecten (outcome; «*wat willen we bereiken?*») moeten worden geformuleerd. De beleidsdoelen en de daarbij behorende streefwaarden en prestatiegegevens zijn weergegeven onder de paragrafen voor de *algemene beleidsdoelstelling* of *nader geoperationaliseerde beleidsdoelstellingen*. De verantwoordelijkheid strekt zich voor dergelijke zaken uit tot het *aanspreekbaar zijn* op de te bereiken outcome. Er zijn immers tal van niet beïnvloedbare factoren, die toch bepalend zijn voor de uiteindelijke doelbereiking. Wanneer overigens beleidsdoelen niet in termen van outcome kunnen worden uitgedrukt, is teruggevallen op doelstellingen geformuleerd in termen van te leveren producten (output).

De regeringsnota vraagt verder helder te formuleren welke bijdrage (output; «*wat gaan we daarvoor doen?*») het departement aan het te bereiken doel levert en welk deel door anderen wordt verzorgd. De bijdrage komt tot uitdrukking via de inzet van beleidsinstrumenten. Deze zijn weergegeven in de paragraaf *Beleidsinstrumenten*. De relatie tussen de voorgestelde mix van beleidsinstrumenten en de te bereiken beleidsdoelstelling moet plausibel worden gemaakt. Ten aanzien van de verantwoordelijkheid kan sprake zijn van een directe verantwoordelijkheid (verantwoordelijk zijn voor het resultaat) of een indirecte verantwoordelijkheid (verantwoordelijk zijn voor de goede en doelmatige werking van het systeem).

Toerekening apparaatsuitgaven

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

Bij de begroting wordt een verdeling van formatieplaatsen over de beleidsartikelen vastgesteld. Op basis van deze vooraf vastgestelde verdeling zullen deze formatieplaatsen in de begrotingsuitvoering en -verantwoording worden verantwoord. Ter voorkoming van wellicht veel geringe en niet relevante mutaties in de suppletore wetten, zullen wijzigingen in de organisatie tijdens de begrotingsuitvoering niet leiden tot een gewijzigde toedeling. Alleen bij majeure organisatieontwikkelingen zal worden beoordeeld of de vastgelegde verdeling nog overeenstemt met de nieuwe situatie.

Budgetflexibiliteit

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

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

Ten aanzien van de budgetflexibiliteit van de apparaatsuitgaven kan worden gesteld dat deze merendeels en voor onbepaalde tijd als juridisch verplicht moeten worden beschouwd.

Op basis van historische gegevens is bekend dat jaarlijks een natuurlijk verloop binnen de beleids- en handhavingsfuncties plaatsvindt van 10 à 12 procent. Of dit percentage gehanteerd kan worden als maatstaf van de flexibiliteit van de apparaatsuitgaven hangt af van de vraag of voor de betreffende instrumenten en producten reeds bestuurlijke verplichtingen zijn aangegaan, dan wel politieke toezeggingen gedaan. Indien een programma bijvoorbeeld grotendeels bestuurlijk is verplicht, dan geldt dat ook voor de bijbehorende apparaatsuitgaven.

Hoofdlijnenakkoord

Alle mutaties uit hoofde van het Hoofdlijnenakkoord zijn verwerkt in deze begroting. alleen de efficiency taakstelling is technisch verwerkt op basis van de grondslagen. Na afronding van de besluitvorming kan nog een wijziging in de verdeling hiervan plaatsvinden.

2. HET BELEID

2.1 DE BELEIDSAGENDA

Verkeer en Waterstaat (VenW) wil slagvaardig, betrouwbaar, slim en samen met mensen en bedrijven werken aan de problemen die hen raken. Dat betekent werken aan een betere veiligheid op weg en water, in tram, bus, metro, trein en vliegtuig. Dat houdt ook in dat VenW zich inzet voor een versterking van de economie en concurrentiepositie van het bedrijfsleven door de bereikbaarheid via weg, water, spoor en lucht te verbeteren. Daarnaast is van belang dat VenW zich sterk maakt voor behoud van de internationale concurrentiepositie van de mainports Rotterdam en Schiphol.

Onder slagvaardig verstaat VenW: problemen aanpakken en daadwerkelijk concrete doelen bereiken zodat mensen het departement hierop kunnen aanspreken. Betrouwbaar wil zeggen: niet meer beloven dan je waar kunt maken, kiezen voor een aanpak die werkt. Slimmer, omdat inmiddels duidelijk is dat via een betere benutting van wegen en regionale samenwerking de doorstroming op de wegen sterker kan verbeteren. En slimmer als het gaat om innovatieprogramma's en maatregelen voor stillere en schonere wegen en spoorwegen, zoals bijvoorbeeld de snelheidsbeperking op de A13 Overschie in plaats van kostbare en ontsierende geluidsschermen.

En ten slotte samen, omdat veel problemen niet vanuit Den Haag en niet zonder mensen en bedrijven kunnen worden opgelost en aangepakt. VenW doet daarom een krachtig appèl op mensen en bedrijven om mee te helpen aan de aanpak van die problemen. Het departement vindt het belangrijk dat zij meer verantwoordelijkheid nemen, bijvoorbeeld voor het eigen gedrag op de weg of in het openbaar vervoer. En ook als het gaat om de milieueffecten die mensen en bedrijven op de weg veroorzaken.

Ook de regio krijgt meer eigen verantwoordelijkheid. Daartoe decentraliseert VenW meer geld en bevoegdheden. VenW geeft prioriteit aan meer gebiedsgerichte samenwerking bij de aanpak van verkeersknelpunten en de sociale veiligheid van het openbaar vervoer. Een grotere verantwoordelijkheid van burgers en bedrijven betekent niet dat VenW passief aan de zijlijn blijft staan. Het departement zal er nadrukkelijk op toezien dat de beschikbare gelden goed worden besteed, gestelde doelen worden gehaald en regels en normen worden gehandhaafd. VenW wil minder regels en meer handhaving. Vermindering van de administratieve lasten is daarbij een belangrijke doelstelling. VenW ziet toe op maatschappelijke randvoorwaarden zoals veiligheid en de kwaliteit van de leefomgeving. Ter versterking van de handhaving werken de toezichthouders beter met elkaar samen. Kortom, VenW zal hierbij de ontwikkelingen nauwlettend blijven volgen, en helpen of bijsturen indien dat nodig is.

VenW gebruikt de extra middelen uit het «Kwartje van Kok» voor onderhoud van infrastructuur en de gerichte aanpak van files. Voor wegen heeft VenW tot en met 2010 een extra bedrag beschikbaar van € 1645 miljoen. Daarnaast besteedt VenW in dezelfde periode € 853 miljoen extra aan onderhoud van het spoor (fase 1 van het herstelplan spoor) en € 700 miljoen voor het onderhoud van de vaarwegen. Bovendien zal het departement geld reserveren voor regionale samenwerking (€ 360 miljoen), waaronder de aanpak van niet-rijkswegen en de chipkaart.

Het Kwartje van Kok is echter onvoldoende om alle knelpunten in de infrastructuur aan te pakken. Bovendien moet VenW fors bezuinigen. Daarom is het onvermijdelijk dat VenW pijnlijke en heldere keuzes maakt. VenW gaat daarom binnen het Meerjarenprogramma Infrastructuur & Transport (MIT) vooral projecten in de planstudiefase vertragen of bevroren. Er is slechts beperkt ruimte voor nieuwe aanleg. Een pas op de plaats dus; vooral om het noodzakelijke onderhoud van onze infrastructuur op peil te brengen.

Via de herprioritering van het MIT maakt VenW geld vrij om extra verbeteringen mogelijk te maken van de veiligheid en de leefbaarheid en om bezuinigingen op te vangen. Om Nederland tegen wateroverlast te beschermen gaat tot en met 2007 een impuls van € 100 miljoen naar het regionale waterbeheer. Hierover zijn onlangs afspraken gemaakt in het Nationaal Bestuursakkoord Water. Een bedrag van € 225 miljoen gaat extra naar het versterken van de zeedijken en waterkeringen langs IJssel en Markermeer. VenW maakt € 330 miljoen extra vrij om de geluidsoverlast en luchtverontreiniging op een innovatieve wijze aan te pakken. Voor fietsbeleid trekt VenW € 60 miljoen extra uit. Het departement reserveert € 734 miljoen voor de tweede fase van het herstelplan spoor. Voor verdere informatie over het MIT wordt verwezen naar het Infrastructuurfonds 2004.

VenW legt de verkeers- en vervoersambities neer in de Nota Mobiliteit. In het voorjaar van 2004 komt dit plan uit. De koppeling van deze ambities met de economische ontwikkeling en de ruimtelijke inrichting van Nederland speelt een nadrukkelijke rol. VenW werkt daarom nauw samen met de andere departementen aan de Nota Ruimte.

Internationaal

Voor het realiseren van de ambities van het kabinet vormt de internationale – en vooral de Noord-West-Europese – omgeving steeds meer het belangrijkste speelveld. Nederland zal in de EU pleiten voor scherpe normstelling op het gebied van milieu en veiligheid. Nederland zal echter geen nieuw beleid introduceren dat strenger is dan de Europese normen tenzij een specifiek Nederlands probleem een specifiek Nederlandse oplossing vergt.

VenW onderhoudt bilaterale relaties met landen binnen en buiten de EU. Met een aantal landen heeft VenW vanwege grote gedeelde belangen intensievere relaties. Binnen de EU zijn dat onder meer Duitsland en België (bijvoorbeeld verdieping Westerschelde). Buiten de EU zijn dat de VS, Rusland, Japan en China.

De komende jaren zal VenW extra aandacht schenken aan de bilaterale relaties met de tien nieuwe toetreders van de EU.

VenW zal zich tijdens het Nederlandse voorzitterschap van de EU in de tweede helft van 2004 vooral inzetten op de volgende gebieden:

- De externe betrekkingen luchtvaart; met een luchtvaartpolitiek mandaat voor Brussel of via een Europese kaderregeling voor de huidige bilaterale verdragen;
- De harmonisatie en vereenvoudiging van administratieve procedures voor de short sea shipping;
- De richtlijn River Information Services voor een goed informatiesysteem op de Europese binnenwateren;

- De wijziging van de Eurovignetrichtlijn over het beprijzen van goederenvervoer over de weg;
- Een Europese hoogwaterbeschermingsstrategie (stroomgebiedbenadering);
- De Europese mariene strategie;
- Een conferentie om een grote verbetering naar duurzaam vervoer voor te bereiden;
- Maritieme en luchtvaart-security (beveiliging);
- Trans Europese Netwerken (TEN'S);
- De verdere liberalisering van het spoor;
- Minder regels en administratieve lasten uit Brussel.

Redeneerlijn

Dit alles leidt tot de volgende redeneerlijn van het kabinet:

De overheid maakt scherpe keuzes bij de benodigde bezuinigingen

- Een gedeeltelijke vertraging van de MIT (aanleg)projecten bij weg, spoor en waterweg;
- Selectieve uitbreiding infrastructuur;
- Flinker bezuinigen diverse uitgaven waaronder subsidies en personele uitgaven.

De overheid beheert een veilige hoofdinfrastructuur

- Voortzetten verbetering van de veiligheid van de infrastructuur;
- Extra middelen voor onderhoud infrastructuur;
- Extra inzet op veiligheid tegen overstrooming.

De overheid stimuleert de economische ontwikkeling

- Investeren in corridors met hoge ruimtelijk-economische prioriteit;
- «Kwartje van Kok» inzetten voor betrouwbaarheid en kwaliteit weg, spoor en waterweg, vooral door onderhoud en benutting (spoedwet);
- Mainports hebben ruimte om zich te ontwikkelen binnen afgesproken kaders.

De overheid gaat innovatief te werk

- Versterken van innovatiekracht verkeer-, vervoer- en watersector zelf;
- Ontwikkeling van kennis- en innovatieprogramma's;
- Extra impuls innovatieprogramma en maatregelen luchtkwaliteit en geluidsoverlast.

De overheid gaat kostenefficiënt en slagvaardig te werk

- Onderhoud gaat voor op capaciteitsverruiming. Bij capaciteitsverruiming gaat benutting van de bestaande netwerken voor op de uitbreiding daarvan. Bij uitbreiding gaan bestaande plannen voor geheel nieuwe;
- Een zakelijke aanpak: doen wat werkt, duidelijke doelen stellen en de voortgang monitoren;
- Verminderen administratieve lasten en bevorderen éénloketfunctie binnen de overheid.

De overheid intervenueert gebiedsgericht

- Verdergaande decentralisatie van infrastructuurmiddelen naar de provincies;
- Extra impuls voor regionale mobiliteitsfondsen;
- Extra impuls voor regionale watersystemen via Nationaal Bestuursakkoord Water;
- Regionale samenwerking bevorderen.

De overheid opereert effectief in Europa

- Nederland borgt zijn nationale belangen in een steeds bepalender Europa;
- Nederland streeft naar inperking van de stroom nieuwe EU-richtlijnen;
- Versterken bilaterale contacten;
- Investeren in Nederlands voorzitterschap EU 2004;
- Bevorderen van internationaal gelijke concurrentie (level playing field).

De overheid handhaaft strenger

- Minder regels maar wel strikter handhaven;
- Meer samenhang en samenwerking tussen toezichthouders.

De overheid kan het niet alleen

- Betrokken partijen staan gezamenlijk aan de lat: burger, bedrijfsleven en regionale, departementale en internationale overheden;
- Normen in regelgeving die betrokkenen op eigen verantwoordelijkheid aanspreken.

Deze redeneerlijn levert vier hoofdlijnen op, waarlangs de beleidsagenda verder is uitgewerkt. Deze hoofdlijnen kennen een sterke internationale invalshoek, mede in het licht van het Europees voorzitterschap van Nederland in de tweede helft van 2004:

1. Betrouwbare infrastructuur (capaciteit);
2. Veiligheid;
3. Kwaliteit leefomgeving;
4. Effectief besturen en ordenen.

2.1.1 Betrouwbare infrastructuur (capaciteit)

Burgers en bedrijven kampen in toenemende mate met files op de weg, steeds meer vertragingen op het spoor en in de luchtvaart, en steeds meer belemmeringen op de waterwegen. De toenemende mobiliteit leidt tot knelpunten in de spitsperiode. Maar vooral de onderhoudsachterstand aan deze infrastructuur vormt een belangrijke verklarende factor. De opgelopen achterstanden in het onderhoud zijn zorgwekkend. Dit wordt veroorzaakt door een intensiever gebruik, een grotere benutting en strengere veiligheids- en milieueisen. Het onderhoudsbudget heeft met deze ontwikkeling geen gelijke tred gehouden. Daarom komt het steeds vaker voor dat automobilisten schade oplopen door steenslag, dat schepen niet kunnen doorvaren omdat sluizen en bruggen niet goed werken, of dat reizigers moeten wachten op het perron omdat bovenleidingen, seinen of wissels niet goed functioneren.

De betrouwbaarheid en de veiligheid van de infrastructuur staan dus onder druk. VenW gaat daarom een groot deel van het «Kwartje van Kok» besteden om de achterstanden in beheer en onderhoud te verminderen. Dat is een kwestie van goed rentmeesterschap. Kostbare nieuwe projecten zullen later worden uitgevoerd dan was voorgenomen «Eerst houthouwen dan bouwen». Om de economische potentie van Nederland te benutten is een meer betrouwbare infrastructuur nodig. De basiszorg voor de infrastructuur is daarvoor een noodzakelijke voorwaarde, nú en in de toekomst.

De opbrengst van het «Kwartje van Kok» wendt het kabinet vooral aan voor de kwaliteitsverbetering van wegen en andere infrastructuur. De prioriteitsvolgorde is daarbij:

1. Het op orde brengen van de onderhoudstoestand;
2. Het beter benutten van de bestaande infrastructuur en;

3. Het selectief uitbreiden van de infrastructuur.

VenW pakt eerst de corridors met hoge ruimtelijk-economische prioriteit aan.

VenW biedt samen met deze begroting een plan van aanpak voor het onderhoud spoor, weg en waterwegen aan. VenW zal voor de begroting in 2006 een mid-term review naar de effectiviteit van deze aanpak uitvoeren. Zo kan VenW nagaan of we de juiste prioriteiten gesteld hebben tussen de verschillende modaliteiten.

Spoor

Recent zijn er twee rapportages verschenen over beheer en instandhouding van de railinfrastructuur, te weten de audit van Twijnstra en Gudde op de subsidie-aanvraag van Prorail en de second opinion van Lloyds/Horvat op deze audit. In de rapporten wordt aangegeven dat er sprake is van een snelle en onverwachte achteruitgang van de infrastructuur. Ingrepen ten behoeve van verbetering van onderhoud en benutting richten zich vooral op de belangrijkste corridors. Wat betreft het personenvervoer zijn dat de zwaardere vervoersstromen in het woon-werk-verkeer, in de spits, van en naar sterk verstedelijkt gebied. Voor het goederenvervoer geldt dat het accent ligt op die trajecten waar het spoor een eigen markt kent, op afstanden van meer dan 200 kilometer, en waar reeds zware vervoersstromen zijn. Daarnaast gaat het om de assen voor shuttle-vervoer van containers over de middellange tot lange afstanden plus de trailers-on-train (vrachtwagenoplegger zonder trekker en chauffeur).

VenW investeert daarom tot en met 2010 € 853 miljoen extra in de verbetering van het onderhoud (fase 1 van het plan betrouwbaar benutten). In de begroting is voor de tweede fase van het plan betrouwbaar benutten € 734 miljoen gereserveerd. De beslissing over de aanwending van deze middelen zal gelijktijdig met de genoemde mid-term review plaatsvinden. In 2007 zijn er ten opzichte van peildatum 2000 circa 35–40% minder storingen aan het gehele railnet. Door de inzet van de beide genoemde bedragen en de uitvoering van het Verbeterplan door de NS stijgt de punctualiteit van 81% in 2002 naar 87–89% in 2007. Het betreft onder meer de aanpak van acute knelpunten, vergroting van de bedrijfszekerheid van de spoorinfrastructuur, een «groene golf» voor goederentreinen en vereenvoudiging van de dienstregeling waardoor het aantal gevolgvertragingen beperkt wordt.

Met de Spoorwegwet en de Concessiewet is de relatie tussen overheid, infrabeheerder en vervoerder geregeld. Het spoor vervoer en infrastructuur – is een publieke taak. De beide uitvoeringsorganisaties van de overheid, vervoerder NS en infrabeheerder Prorail, worden vanaf 2004 publiekrechtelijk aangestuurd met een vervoers- en beheersconcessie. Duidelijke verhoudingen en heldere afspraken over prestaties staan voorop. Op het hoofdrailnet heeft NS het alleenrecht. Het verbeterplan wordt door de NS uitgevoerd.

Vooruitlopend op de openstelling van de Betuweroute in 2006 neemt VenW maatregelen ter bevordering van de Europese railgoederenmarkt. Zo maakt VenW zich sterk voor liberalisering van het spoorvervoer en neemt het op korte termijn maatregelen om knelpunten op de corridor Rotterdam–Milaan (zoals bijvoorbeeld capaciteit, douane, erkenning van

personeel en materieel) weg te nemen of te verminderen. VenW bepaalt voor de Betuweroute het komende jaar het meest gunstige exploitatiemodel.

Gebruikers van het spoor betalen momenteel maar een gering deel van de infrastructuurkosten. De gebruikersvergoeding zal in lijn met het Hoofdlijnenakkoord met ingang van 2006 worden verhoogd.

Weg

De kosten voor het instandhouden van wegen nemen toe. Dat heeft te maken met uitbreiding van het wegennetwerk, een forse groei van de verkeersintensiteit, het toegenomen gebruik van elektronica en zeer open asfalt beton op het wegdek, meer aandacht voor veiligheid bij werk-in-uitvoering en het streven naar file-arm onderhoud. Ook de aangescherpte regelgeving op het gebied van kwaliteit van leefomgeving en veiligheid veroorzaakt extra kosten.

Sinds 1994 is er 30% meer verkeer op autosnelwegen bijgekomen. Het extra belastende vrachtverkeer is zelfs met 40% gegroeid in die periode. Deze problemen worden in de toekomst alleen maar nijpender: naar verwachting zullen de verkeersintensiteiten tot en met 2010 stijgen met circa 15% en het vrachtverkeer met circa 20%.

Een achterstand in onderhoud betekent een afname van de betrouwbaarheid en veiligheid voor de weggebruiker. VenW trekt daarom tot en met 2010 € 600 miljoen extra uit om het beheer en onderhoud aan te pakken.

VenW voert het programma voor een slimmere en betere benutting van de wegen (Zichtbaar, Slim, Meetbaar: ZSM) in. De in 2003 aangenomen Spoedwet Wegverbreding voorziet nu al in de aanleg van ongeveer 150 kilometer extra spitsstroken en ongeveer 160 kilometer plusstroken tot en met 2006 op filegevoelige corridors. Behalve de aanleg van deze spits- en plusstroken bevat ZSM flankerende maatregelen. Voorbeelden zijn het beter, sneller en op maat informeren van de automobilist over alternatieve routes of mogelijkheden in het openbaar vervoer en het sneller wegslepen van autowrakken na incidenten om de doorstroming te verbeteren. VenW kan ook de wegwerkzaamheden beter afstemmen. Zo ondervindt de automobilist daarvan minder hinder. Andere voorbeelden van maatregelen die genomen zijn, zijn de flexibele rijstrookindeling, selectieve uitbreiding van inhaalverboden en het tegengaan van overbelading van vrachtwagens om schade aan het wegdek te voorkomen. Door dat laatste worden extra wegwerkzaamheden zo lang mogelijk vermeden.

VenW reserveert voor een gerichte aanpak van de files op het hoofdwegennet een bedrag van € 715 miljoen tot en met 2010. Met name een vervolg op bovenstaand programma (ZSM 2) wordt voorzien, want spitsstroken leiden aantoonbaar tot een verbetering van de doorstroming op hardnekkige fileknelpunten zoals ringwegen van steden. De ervaringen met de eerste spitsstroken op de A27 en A28 tonen aan dat hierdoor de doorstroming sterk verbetert. In de tweede fase ZSM legt VenW onder meer extra spitsstroken aan op de A1, A12, A20, A27 en A28. VenW zet hiervoor de noodzakelijke aanpassingen in wetgeving op korte termijn in gang.

Behalve onderhoud en benutting stimuleert VenW met een beperkt extra bedrag van € 330 miljoen van 2006 tot en met 2010 op specifieke plekken die van belang zijn voor de economie de aanleg van ontbrekende

rijkswegen. De concrete invulling zal plaatsvinden na overleg met de regio's waarbij opties zoals A4 Midden Delfland en A4/A9 Plan Bohemen aan de orde zullen zijn.

Het uiteindelijke resultaat van alle landelijke maatregelen zal niet zijn dat de files in 2007 zijn opgelost, maar wel dat de doorstroming in het hele land verbetert. VenW zal de automobilist elk half jaar vragen of ook in zijn beleving de ergernissen afnemen en de doorstroming verbetert.

Waterwegen

De vaarwegen bieden voldoende ruimte om extra binnenvaart op een efficiënte, veilige en duurzame wijze af te wikkelen. Voorwaarde daarbij is goed onderhoud. De onderhoudstoestand van de natte infrastructuur nadert echter een kritisch punt. Dit komt tot uiting in oplopend achterstallig onderhoud, een trend van preventief naar curatief onderhoud en uitstel van grote onderhoudsprojecten. Daarom trekt VenW tot en met 2010 € 700 miljoen extra uit om het achterstallige onderhoud aan sluizen, stuwen, bruggen en waterbodems weg te werken.

Over het ontstaan van het tekort aan budget voor beheer en onderhoud is de Tweede Kamer reeds in 2000 geïnformeerd.

Het inlopen van de achterstanden zal echter een kwestie van lange adem zijn. De komende kabinetsperiode start VenW met onderhoud aan de stuwen in de Nederrijn, de Haringvlietsluizen en de sluizen, oevers en bruggen van het Amsterdam-Rijnkanaal. Vanwege het grote economische belang start het baggeren van het Noordzeekanaal en de Waalroute om de scheepvaart meer ruimte te geven.

Luchtvaart

De Mainport Schiphol blijft een belangrijk aandachtspunt. De nieuwe Wet Luchtvaart geeft milieu- en veiligheidsnormen die zowel omwonenden als de luchtvaartsector duidelijkheid moeten bieden. Aan dit principe, maar ook die van ruimte voor groei binnen de grenzen houdt VenW onverkort vast. In 2004 zullen de Schipholbesluiten worden aangepast nadat de milieu-effecten in kaart zijn gebracht en inspraak heeft plaatsgevonden.

De Commissie Regionaal Overleg Schiphol is het platform waar burgers, gemeenten, provincies en de partijen uit de luchtvaartsector waaronder Schiphol, KLM en de Luchtverkeersleiding Nederland nader overleg voeren over operationele maatregelen die hinder helpen beperken. De evaluatie van het nieuwe stelsel is begin 2006 gereed. Geluidhinder en slaapverstoring zijn onderwerpen die in de evaluatie zwaar meewegen.

In 2004 legt het Kabinet aangepaste regelgeving voor de regionale en kleine luchthavens vast in de Wet Luchtvaart. Op grond van dit beleidskader krijgen de provincies meer zeggenschap. De nieuwe regelgeving sluit qua structuur aan op het beleid voor Schiphol.

De Europese luchtruimcapaciteit kan beter worden benut. Daarvoor zet Nederland zich onder meer samen met andere Europese landen in voor een Single European Sky waarbij de grensoverschrijdende samenwerking tussen nationale luchtverkeersleidingorganisaties wordt verbeterd.

2.1.2 Veiligheid

VenW streeft op alle terreinen naar permanente verbetering van de veiligheid. Daarbij gaat het om verkeersveiligheid, bescherming tegen overstroming en wateroverlast, externe veiligheid, sociale veiligheid en security (beveiliging). VenW werkt nog nadrukkelijker aan een veiligheids-cultuur. Dat betekent dat het departement bij alle mogelijke maatregelen en handelen transparante veiligheidsoverwegingen maakt en zich nog beter voorbereidt op calamiteiten.

Verkeersveiligheid

VenW vindt dat allereerst de verkeersdeelnemers zelf verantwoordelijk zijn voor de verkeersveiligheid.

Dat neemt niet weg dat VenW zich sterk maakt voor een verdere afname van het aantal slachtoffers. Waar de hoogste risico's zich voordoen, daar richt VenW haar beleid op; zoals bij de 30–60 kilometer wegen en bij de jonge bromfietzers en automobilisten. Bij jongeren gaat het ook om verbetering van de risicoperceptie. Met het oog hierop is er met de Minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen overleg gaande over hoe op dit punt een discussie met jongeren kan worden gestart. Uitgangspunt daarbij is om jongeren aan te spreken op de risico's die zij lopen in het leven, inclusief onoplettend en agressief rijgedrag. De middelen die het Kabinet vrijmaakt tot 2010 voor de verbetering van de verkeersveiligheid maken een verdere daling van het aantal verkeersslachtoffers mogelijk. In de begroting 2003 is aangegeven dat – ondanks de verkeersgroei – een lichte daling naar maximaal 950 doden en 17 500 ziekenhuisgewonden in 2010 mogelijk is. Inmiddels is duidelijk dat – zonder extra geld – met nieuwe kansrijke maatregelen een resultaat van maximaal 900 doden in 2010 mogelijk is. Het hoofdwegennet is het meest veilige onderdeel van het totale netwerk. De winst moet dus vooral worden geboekt op het onderliggend wegennet. Behalve infrastructurele aanpassingen zet VenW in op gedragsbeïnvloeding (voorlichting, educatie, handhaving). Met maatregelen zoals aanscherping van regelgeving voor rijbewijzen en rijvaardigheid, bromfietsgebruik en handhaving bereikt VenW tegen geringe kosten al een behoorlijk effect.

Het goederenvervoer, vooral het bestelverkeer, is voor een relatief groot deel debet aan verkeersonveiligheid. Daarom heeft VenW specifiek voor het bestelverkeer een maatregelpakket ontwikkeld. Dit pakket betreft onder meer het stimuleren van de toepassing van de snelheids- en toerentalbegrenzer, aanvullende rijvaardigheidstrainingen en het ontwikkelen van een veiligheidscultuur bij de bedrijven.

Bescherming tegen overstromingen, wateroverlast en watertekort

Het klimaat verandert: het wordt warmer, de winters worden natter, de zomers worden droger. Dat betekent dat forse inspanningen nodig blijven. Door zeespiegelrijzing, toenemende regenval, bodemdaling, intensievere bebouwing en zwaardere golfslag dan bekend zijn extra maatregelen aan de kust en langs de rivieren nodig om het wettelijk vastgestelde veiligheidsniveau tegen overstromingen te handhaven. Daarnaast zijn maatregelen nodig om de wateroverlast in de regionale watersystemen zoveel mogelijk te beperken. De zomer van 2003 leert ons bovendien dat extra maatregelen nodig zijn om beter gesteld te staan voor zeer droge zomers.

Vanwege gewijzigde inzichten in golfslag en sterkte van steenbekledingen is het noodzakelijk om grotere delen van de steenbekledingen langs de zeedijken en de waterkeringen langs Marker- en IJsselmeer te versterken. Hiervoor komt tot en met 2010 € 225 miljoen extra ter beschikking.

De ruimtelijke kaders voor het waterbeleid worden in de Nota Ruimte weergegeven. Voor de rivieren zullen deze kaders worden uitgewerkt in de reeds gestarte Ruimte voor de Rivier. Deze uitwerkings-PKB zal begin 2006 tot afronding worden gebracht. Er is dan een compleet plan met maatregelen gereed dat ertoe leidt dat de Rijn in 2015 een afvoercapaciteit heeft van 16 000 kubieke meter per seconde in plaats van 15 000 en de ruimtelijke kwaliteit verbeterd is. Vooruitlopend hierop wordt tot en met 2007 een aantal lopende projecten gerealiseerd, zoals de Hoensbroekse Pleij.

In warme droge zomers kan niet voldaan worden aan de vraag van water van alle gebruikers. De waterverdeling is gebaseerd op beleid uit de Tweede Nota Waterhuishouding (1985). De zomer van 2003 maakt duidelijk dat een evaluatie van het huidige beleid nodig is. Voorstellen voor aanvullend beleid inclusief oplossingsrichtingen voor structurele maatregelen zullen in het kader van de 2e fase van de lopende droogtestudie worden uitgewerkt en voorjaar 2004 aan de Kamer worden voorgelegd.

Samen met de andere overheden heeft het kabinet 2 juli 2003 het Nationaal Bestuursakkoord Water gesloten. Daarin hebben partijen taakstellende afspraken gemaakt over aanpak en financiering voor het op orde krijgen van het watersysteem in 2015. Veiligheid wordt daarbij zoveel mogelijk gecombineerd met maatregelen voor verbetering van de ruimtelijke kwaliteit en de aanpak van verdroging, watertekort, verzilting en waterkwaliteit.

VenW stelt deze kabinetsperiode een tijdelijke financiële impuls van € 100 miljoen beschikbaar voor een versnelde aanpak van regionale wateroverlast. Uiterlijk in 2007 is het eerste maatregelenprogramma uitgevoerd. In 2003 wordt gestart met de koploperprojecten voor waterberging: De Oostpolder bij Anna Paulowna (Noord-Holland), de polders Lappenvoort, Glimmermade en het Oostenland (Groningen/Drenthe), het reservaat Groote Brekken bij Lemmer (Friesland) en het glastuinbouwgebied in Delfland (Zuid-Holland).

Er worden voor het eerst deelstroomgebiedvisies uitgewerkt. Uiterlijk 2007 hebben de provincies deze verwerkt in de streekplannen. De komende jaren werken de partijen aan de implementatie van de Europese Kaderrichtlijn Water. Deze heeft tot doel verbetering van de ecologie en duurzaam watergebruik in de internationale stroomgebieden van Rijn, Maas, Schelde en Eems.

In 2006 wordt het Nationaal Bestuursakkoord Water geëvalueerd en wordt het volgende vierjarenplan vastgesteld.

Externe veiligheid

Steeds meer verkeer en vervoer en steeds intensievere bebouwing in de nabijheid van infrastructuur leiden ertoe dat externe veiligheid meer aandacht verdient. Het Rijk vindt daarom de verdere ontwikkeling van risiconormering en de bestuurlijke uitvoering daarvan belangrijk. Het Rijk werkt aan een reguleringssysteem voor spoor, weg en water om de

risico's van vervoer gevaarlijke stoffen duurzaam te beheersen. Op deze wijze werkt VenW aan uitvoerbare, handhaafbare en betaalbare normen voor externe veiligheid.

VenW heeft een beleidsvisie tunnelveiligheid in voorbereiding. Op basis hiervan zal VenW in 2004 een wetsvoorstel naar de Kamer sturen. Het departement werkt niet alleen aan regelgeving. Het werkt ook aan concrete oplossingen. Een voorbeeld is het Project Aanpak Goederen Emplacementen. Daarbij zullen de emplacementen in 2006 in nagenoeg alle gevallen voldoen aan de risiconormen.

VenW maakt zich internationaal sterk voor een veiligere luchtvaart. Belangrijk daarbij is de oprichting van een veiligheidsagentschap EASA binnen de EU. Ook nationaal spant VenW zich in voor een veiligere luchtvaart (veiligheidskader 2004–2010). VenW zet zich samen met publieke en private partijen in voor een samenhangende veiligheidsketen.

Sociale veiligheid OV en invoering chipkaart

De sociale onveiligheid in het OV is zowel in beleving van reizigers als in aantal incidenten toegenomen. Het kabinet geeft hoge prioriteit aan de verbetering van de sociale veiligheid in het OV door zwartrijden, agressie en overlast terug te dringen. Deze begroting voorzien in Structurele middelen voor het uitvoeren van het amendement Alblas (TK 2002–2003, 28 600 XII, nr. 23). VenW voert de komende jaren de regie over de uitvoering van het Aanvalsplan Sociale Veiligheid OV. De samenwerkingspartners zijn de ministeries van BZK en Justitie, de decentrale overheden, OV-bedrijven, politie en Openbaar Ministerie. Een goede samenwerking versterkt de hele veiligheidsketen van preventie tot repressie. Binnen een jaar zijn er drie «vliegende brigades» met elk 17 spoorwegagenten geïnstalleerd die op plaatsen waar zich incidenten voordoen snel ter plaatse kunnen zijn.

VenW werkt mee aan de invoering van de landelijke OV-chipkaart. De kaart verbetert het gebruiksgemak en verkleint in combinatie met toegangspoortjes bij metro en trein de kans op zwartrijden aanzienlijk. De kaart voorkomt daarmee agressie en geweld in het openbaar vervoer. VenW zal in het najaar 2003 een definitief standpunt bepalen over de financiële bijdrage aan de landelijke invoering van de chipkaart. In 2004 start de sector een tiental pilot-projecten die in 2005 worden geëvalueerd. De doelstelling is dat de chipkaart in 2007 in het hele land is ingevoerd. De vervuiling van stations en fietsenstallingen wordt aangepakt, zodat reizigers zich prettiger en veiliger voelen. VenW ziet erop toe dat er vorderingen worden gemaakt op het gebied van de sociale veiligheid in het OV. VenW onderzoekt periodiek de beleving van de burger op het vlak van sociale veiligheid in het openbaar vervoer.

Met de aanpak van agressie en geweld in het openbaar vervoer dringen de partners in het Aanvalsplan sociale veiligheid OV tevens het relatief hoge ziekteverzuim onder OV-personeel terug.

2.1.3 Kwaliteit leefomgeving

Weg en spoor

Een groeiende mobiliteit leidt op steeds meer plaatsen rond de infrastructuur tot leefbaarheidsproblemen (geluid, luchtkwaliteit, inpassing en ontsnippering). VenW wil en moet de belangrijkste knelpunten innovatief en duurzaam aanpakken. Ook dat is een kwestie van goed rentmeester-

schap. VenW en VROM werken samen kosteneffectieve (innovatieve) programma's en maatregelen uit voor stiller en schoner weg- en railverkeer. Voor deze slimmere, goedkopere en maatschappelijk acceptabele oplossingen investeert het kabinet tot en met 2010 € 330 miljoen extra.

Een innovatieprogramma voor geluid is al gestart. Slimme toepassingen zijn onder meer stiller asfalt, stillere banden en de zogenaamde «fluister-treinen». In 2004 start een innovatieprogramma voor luchtkwaliteit. Ook automobilisten kunnen zelf bijdragen aan een zuiniger, schoner en veiliger rijgedrag. VenW bevordert dit met het programma Het Nieuwe Rijden. Het Rijk zet zich in voor een aanscherping van de internationale normen voor de uitstoot van koolstofdioxide door voertuigen.

Luchtvaart

VenW rondt de Schipholwetgeving af met een wettelijke regeling voor de financiering van milieu- en veiligheidsmaatregelen (waaronder geluids-isolatie). De implementatie, monitoring en evaluatie van de Schipholwetgeving krijgen in 2004 verder vorm. VenW ondersteunt de implementatie van de Schipholwetgeving met activiteiten gericht op het (terug)winnen en vasthouden van maatschappelijk draagvlak voor het luchtvaartbeleid.

De adviezen die de Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid (Eversdijk) uitbrengt over het meten van geluid en de bescherming van het gebied buiten de ring van handhavingpunten in het Luchthavenverkeersbesluit (het «buitengebied») zullen meer duidelijkheid geven over mogelijke aanvullende maatregelen tegen geluidsoverlast. Ook de functie van de Commissie Regionaal Overleg Schiphol, is van groot belang.

Duurzame ontwikkeling

Als vervolg op de internationale VN-conferentie over duurzame ontwikkeling in 2002 heeft Nederland het actieprogramma «Duurzame Daadkracht» opgesteld. VenW draagt aan het nationale deel van het programma bij met drie concrete projecten: Ruimte voor de Rivier, Wegen naar de Toekomst, en Het Nieuwe Rijden. In deze voorbeeldprojecten wordt specifiek gekeken of de drie pijlers van duurzaamheid (het ecologische, sociaal-culturele en economische domein) voldoende aandacht krijgen. VenW zal hierbij belanghebbenden zoveel mogelijk betrekken en de bevindingen van het actieprogramma opnemen in het VenW-beleid. Voor het internationale deel van het actieprogramma is VenW samen met andere departementen actief betrokken bij een aantal internationale samenwerkingsverbanden op het gebied van water.

2.1.4 Effectief besturen en ordenen

Verkeers-, vervoers- en waternetwerken worden steeds complexer. Enkele files op stedelijke knelpunten kunnen bijvoorbeeld de bereikbaarheid in het hele land aantasten. Goed landelijk waterbeheer moet onder meer samengaan met ruimtelijke oplossingen ter plaatse. Met andere woorden: het is in toenemende mate moeilijk om samenhangende oplossingen voor bereikbaarheids-, veiligheids- en leefbaarheidsknelpunten te formuleren.

VenW heeft daarbij in toenemende mate te maken met afstemmingsvraagstukken. VenW is niet alleen verantwoordelijk voor de rijksinfrastructuur. Als hoofdverantwoordelijke voor het landelijke verkeers-,

vervoers- en waterbeleid moet VenW in toenemende mate samenwerken met internationale, regionale en lokale bestuurders en de markt (bedrijven en consumenten).

Voor een meer efficiënte en effectieve ordening van markt en bestuur is het belangrijk dat knelpunten door de juiste partijen op het juiste niveau worden aangepakt. Met andere woorden: wie doet wat en op welke wijze? Het motto is dan: Decentraal wat kan, centraal wat moet en internationaal waar nodig. VenW laat bovendien zoveel mogelijk over aan burgers en bedrijfsleven. Zo krijgen de luchthaven Schiphol en de haven Rotterdam voor versterking van hun (internationale) slagkracht de ruimte waar dit nodig is binnen de vastgestelde kaders.

Een grotere verantwoordelijkheid van burgers en bedrijven betekent niet dat VenW passief aan de zijlijn blijft staan. Het departement zal er nadrukkelijk op toezien dat de beschikbare gelden goed worden besteed, gestelde doelen worden gehaald en regels en normen worden gehandhaafd. VenW wil minder regels en meer handhaving. Vermindering van de administratieve lasten is daarbij een belangrijke doelstelling.

De rolopvatting van het Rijk verschuift dus van zelf oplossingen bedenken naar ordenen, sturen en ondersteunen. Dat betekent ook een andere kennisbehoefte. VenW zal vaker kennis delen en uitwisselen. VenW heeft ook behoefte aan nieuwe kennis: niet alleen op technisch gebied maar ook op het terrein van besturen en ordenen.

Gebiedsgerichte samenwerking en decentralisatie

VenW heeft op basis van de voorstellen Raad voor Verkeer en Waterstaat en de Commissie Mobiliteitsmarkt A4 een nieuwe en effectievere manier ingezet om de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid te verbeteren. Daarbij worden verkeersvraag- en -aanbod zo optimaal mogelijk op elkaar afgestemd.

VenW, andere overheden, bedrijfsleven en consument bundelen hun krachten en geld in een regionaal mobiliteitsfonds en mobiliteitsteam. Daarmee kijken ze naar het hele plaatje in een bepaald gebied, dus niet alleen naar de snelweg, maar ook naar de provinciale en gemeentelijke wegen en mogelijkheden in het openbaar vervoer. Bij knelpunten op stedelijke ringwegen wordt dan bijvoorbeeld niet alleen meer gekeken naar oplossingen ter plaatse – zoals spitsstroken –, maar ook naar het beter afstellen van de gemeentelijke verkeerslichten na de afritten. Deze aanpak blijkt vooral effectief te zijn in de stedelijke gebieden.

De teams starten allereerst met praktische en concrete maatregelen zoals verkeersregelininstallaties en verkeersinformatievoorziening. Deze bieden al op korte termijn resultaat voor de automobilist.

In de regio Haaglanden is onlangs het eerste mobiliteitsteam geïnstalleerd. Ook andere regionale partijen hebben actie ondernomen om mobiliteitsteams op te richten. VenW neemt actief deel en steunt de regionale initiatieven waar mogelijk. De betrokkenen bekijken hoe de gebiedsgerichte benadering verder is te stimuleren, en hoe ze met behulp van beleid en wetgeving eventuele belemmeringen kunnen wegnemen.

Bij gebiedsgerichte samenwerking hoort maatwerk van alle partijen. VenW vindt dat openbare aanbesteding van regionaal openbaar vervoer

(gedecentraliseerd spoorvervoer, tram, metro en bus) daartoe een middel is. Het OV wordt hiermee een aantrekkelijker alternatief voor de auto. Verbetering van de toegankelijkheid van het OV voor gehandicapten en van de sociale veiligheid verdienen aandacht. VenW zet in op volledige aanbesteding van het regionaal openbaar vervoer in 2006.

Op korte afstanden, zeker in stedelijke gebieden, is ook de fiets een uitstekend alternatief voor de auto. Naast de bestaande middelen in de komende jaren trekt V&W van 2008 tot en met 2010 € 60 miljoen extra uit om het gebruik van de fiets te bevorderen. Daarbij kijkt VenW onder meer naar de mogelijkheid om de fietsvoorzieningen bij spoorstations te verbeteren.

VenW zal per 1 januari 2004 de decentralisatie van de gebundelde doeluitkering (GDU+) doorvoeren om provincies en kaderwetgebieden beter in staat te stellen een doeltreffend en samenhangend verkeer- en vervoerbeleid te voeren.

Het Rijk stelt extra middelen ad € 360 miljoen tot en met 2010 beschikbaar voor de verbetering van de regionale bereikbaarheid (weg- en openbaar vervoer). Overwogen wordt daarbij gebruik te maken van de bestaande regionale mobiliteitsfondsen van de vier regio's in de Randstad en de regio's Eindhoven en Arnhem-Nijmegen.

Prijsbeleid

Op korte termijn zal het kabinet in overleg met de transportsector de mogelijkheid en de gevolgen bezien van beprijzing van het vrachtverkeer over de weg, rekening houdend met internationale ontwikkelingen en EU-richtlijnen. Omdat de gebruikers van de weg «waar voor hun geld» willen zal er sprake moeten zijn van gelijktijdige terugsluis van inkomsten in de verkeerssector waarbij de budgettaire spelregels in acht worden genomen.

Wanneer op korte termijn – in het kader van de gebiedsgewijze aanpak – decentrale overheden het wenselijk en noodzakelijk achten de regionale mogelijkheden voor beprijzen uit te breiden om de bereikbaarheid in hun regio op peil te houden, dan zal het Rijk onderzoeken hoe zij hiertoe in staat gesteld kunnen worden.

Meer armslag voor de mainports

VenW maakt zich sterk voor behoud van de internationale concurrentiepositie van de mainports Rotterdam en Schiphol.

Het Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam wordt verzelfstandigd met als belangrijkste doel de internationale slagkracht en flexibiliteit te vergroten. Hoewel de verantwoordelijkheid voor deze overheids-NV bij de gemeente Rotterdam ligt, zal het Rijk de publieke rijksbelangen borgen via een juridisch kader voor sturing, toezicht en verantwoording.

Daarnaast zal op korte termijn besluitvorming plaatsvinden over de uitvoering van het Project Mainportontwikkeling Rotterdam. Het Kabinet zal in overleg met Rotterdam en de provincie Zuid-Holland besluiten nemen over de eventuele financiering en de uitvoering van het Memorandum of Understanding van maart 2002.

Het Kabinet vervolgt het wetstraject dat leidt tot vervreemding van aandelen van de NV Luchthaven Schiphol. De economische regulering

van de Luchthaven Schiphol die in 2004 wettelijk moet worden verankerd is daarbij een essentiële voorwaarde. Dit doet recht aan het principe van Schiphol als bedrijf. Ook hier waarborgt de overheid publieke belangen zoals veiligheid en kwaliteit leefomgeving. De economische regulering van Schiphol, de tarieven en voorwaarden voor het gebruik van de luchthaven en de continuïteit worden wettelijk verankerd. De luchthaven krijgt de kans om met alle actoren waaronder de luchtvaartmaatschappijen en de verkeersleiding binnen het wettelijk kader te werken aan een goede concurrentiepositie.

Meer in het algemeen streeft VenW internationaal naar een level playing field in de luchtvaart. Aan de orde is met name de overdracht van bevoegdheden van Nederland aan de EU. VenW zal veel aandacht besteden aan de gevolgen die dit heeft voor de concurrentiepositie van de Nederlandse luchtvaart en speciaal die van de KLM. De belangenbehartiging van Nederland speelt in het bijzonder bij het luchtvaartverdrag tussen EU en VS. Ook alliantievorming en slotsregulering vragen de aandacht.

Toezicht en handhaving

Vanuit de samenleving is er een roep om een daadkrachtige overheid en om strikt toezicht op de naleving van rechtsregels en rechtsorde. Tegelijkertijd is er echter behoefte aan terugdringing van bureaucratie en regelzucht, met meer ruimte voor burger en bedrijfsleven.

De Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) houdt toezicht op randvoorwaarden voor veiligheid, milieu, marktordening en arbeidsomstandigheden. Domeinen van toezicht zijn bijvoorbeeld binnenvaart, spoorwegen en taxivervoer. VenW herziet de komende jaren de toezichtarrangementen per domein. Daarbij worden bestaande beleidsconcepten kritisch tegen het licht gehouden. VenW gaat speciale aandacht besteden aan security. Concrete maatregelen zijn bijvoorbeeld:

- Het zorgen voor meer samenhang en samenwerking tussen toezichthouders;
- Naleving van de regelgeving met betrekking tot identificatie en het vastzetten van ladingen;
- Extra aandacht voor toezicht op het vervoer van vuurwerk;
- Controlemaatregelen op het personen- en goederenvervoer op (lucht)havens.

IVW richt zich behalve op de behandeling van afzonderlijke voorvallen en incidenten steeds meer op preventie.

Vermindering administratieve lasten

VenW wil de administratieve lastendruk van bedrijven verminderen. In 2003 heeft daarom een grote operatie plaatsgevonden waarin binnen VenW wetten zijn doorgelicht op een mogelijke reductie van de lasten. Ook het bedrijfsleven (wegvervoer, zee- en binnenvaart) is hierbij uitgebreid geraadpleegd. VenW stelt elk jaar actieplannen vast voor een vermindering van de administratieve lasten.

Mogelijkheden om de administratieve lasten te verminderen zijn minder regelgeving (ook internationaal), minder subsidies, minder nieuwe (beleids)nota's en een betere interdepartementale samenwerking. Het is niet mogelijk alle administratieve lasten te vermijden. Wel is het mogelijk de kwaliteit van de interactie tussen overheid en bedrijfsleven en de doelmatigheid van de overheidsinterventies te verbeteren. Inzet is dat de

éénloketfunctie zoveel mogelijk gestalte krijgt, bijvoorbeeld bij de elektronische afwikkeling van informatiestromen in en rond zeehavens. Ook digitalisering in het toezicht (bijvoorbeeld via de digitale tachograaf) kan capaciteitswinst, kwaliteitsverbetering en een reductie van de administratieve lasten opleveren.

Het kabinet werkt in 2004 de vereenvoudiging van de financiering en bestuurssamenstelling van de waterschappen nader uit. Dit moet leiden tot een doelmatiger en eenvoudiger financieringsstructuur die goed aansluit bij het integraal waterbeheer. Bij de bestuurlijke vereenvoudiging gaat het onder meer over het introduceren van een lijstenstelsel bij de verkiezingen van de waterschappen. Dit biedt burgers betere mogelijkheden om invulling te geven aan hun democratische verantwoordelijkheid zodat dit de legitimiteit versterkt van de waterschappen.

Kennis en innovatie

VenW wil voorop lopen in de kenniseconomie door kennis te delen en open te staan voor nieuwe kennis uit de markt. VenW wil actief de innovatiekracht versterken, onder meer door intensieve betrokkenheid bij het Innovatieplatform dat op grond van het Hoofdlijnenakkoord is opgericht. VenW zet samen met het bedrijfsleven verder in op een aantal innovatieprojecten. Voorbeelden zijn:

- Wegen naar de toekomst;
- Automatische voertuiggeleiding;
- Waterberging in combinatie met meervoudig ruimtegebruik;
- Digitale handhaving;
- Stedelijke distributie.

VenW zorgt voor het samenbrengen van kennis van markt en overheid op het gebied van civiele techniek om de deskundigheid te versterken en te continueren. Daarnaast wordt de kennis op het gebied van benutting, sturing, organisatie en orderingsvraagstukken versterkt. Belangrijke aandachtspunten zijn kennis van gedrag van burgers, consumenten en bedrijven, kennis van veiligheidsrisico's voor de samenleving, en kennis van de institutionele en organisatorische vormgeving van het infrastructuurbeleid.

VenW kent een veelzijdige interne kennisinfrastructuur. Daarnaast maakt VenW gebruik van meerdere externe kennisinstellingen. In 2004 bekijkt VenW op basis van een interdepartementale evaluatie over de aansluiting tussen ontwikkeling en toepassing van kennis de gevolgen voor de aansturing van TNO en de Grote Technologische Instituten (Nationaal Lucht- en Ruimtevaart Laboratorium, Maritiem Research Instituut Nederland (MARIN), GeoDelft en Waterloopkundig Laboratorium).

Het Rijk heeft een aantal projecten voor de versterking van de kennisinfrastructuur uitgekozen die vanaf 2004 in aanmerking komen voor geld uit het ICES/KIS III-fonds.

VenW stimuleert kennisuitwisseling en onderzoek binnen Europa, zowel via de Europese Unie als bilateraal. Op Europese schaal werkt VenW bijvoorbeeld aan de uitwisseling van kennis over hoogwateraanpak. Ook streeft VenW naar integratie van het onderzoek op transportgebied van de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO) en de Conférence Européenne des Ministres de Transport (CEMT). Een voorbeeld van bilaterale kennisuitwisseling is de samenwerking van VenW met de Duitse ministeries van Verkeer en Onderzoek.

De begroting op hoofdlijnen

De onderstaande tabellen geven de belangrijkste wijzigingen in de uitgaven en inkomsten aan ten opzichte van de ontwerpbegroting 2003. Een volledig overzicht van de mutaties is terug te vinden in de verdiepingsbijlagen van de diverse artikelen.

Uitgaven (x € 1000)					
	2003	2004	2005	2006	2007
Stand ontwerpbegroting 2003	5 914 038	6 121 179	6 229 983	6 204 156	6 271 441
1e suppl. Wet 2003	122 700	133 982	140 765	110 329	97 112
Belangrijkste beleidsmatige mutaties					
1. Publiekscampagne Verkeersveiligheid	1 145	1 650	3 110	3 110	3 110
2. Sociale veiligheid (SOV)		18 000	18 000	18 000	18 000
3. Kasschuif De Boer	57 000		- 42 000		- 15 000
4. Leerlingenvervoer		- 13 000	- 13 000	- 13 000	- 13 000
5. Contract Railed	6 492				
6. Reductieprogramma CO ₂	1 990	4 731	4 427	1 599	575
7. Flyland/Schiphol Mainport	2 100		2 300	1 600	500
8. Grondverwerving baanverlenging Eelde		4 538			
9. Exploitatiebijdrage regionale velden		- 11 042	- 10 224	- 10 182	- 10 182
10. Invoering Digitale Tachograaf	910	10 946	6 843	3 836	3 311
11. Financiële stimulering binnenvaart	- 2 953	- 3 911	- 3 699		
12. Bijdrage IF (excl. Taakstelling HA)	90 557	149 399	229 617	847 693	744 920
13. Voorfinanciering radiofrequenties	28 400				
14. Personeelsinformatiesysteem	5 400	4 000	4 000	4 000	4 000
15. Huur en exploitatie panden bestuurskern			3 075	3 075	3 075
16. Smedinghuis	30 000	40 000	15 000		
17. Lening N11				5 421	11 058
18. Hoofdlijnenakkoord inhuur taakstelling	- 770	- 4 050	- 5 400	- 5 400	- 5 400
19. Hoofdlijnenakkoord efficiency taakstelling		- 10 034	- 19 368	- 28 702	- 45 931
20. Hoofdlijnenakkoord ww-maatregelen collectieve sector			- 700	- 1 400	- 2 100
21. Hoofdlijnenakkoord korting diverse uitgaven		- 50 000	- 100 000	- 100 000	- 100 000
22. Hoofdlijnenakkoord korting ziekteverzuim OV		- 10 000	- 20 000	- 30 000	- 40 000
23. Hoofdlijnenakkoord efficiency ZBO's			- 4 200	- 4 200	- 4 200
24. Hoofdlijnenakkoord concessie Hoofdrailnet				- 30 000	- 60 000
Overige mutaties	- 63 339	- 28 803	47 405	115 759	178 120
Stand ontwerpbegroting 2004	6 193 670	6 357 603	6 485 934	7 095 694	7 039 409

- ad 1 Deze middelen zijn door reallocatie vrijgemaakt voor de meerjaren publiekscampagne verkeersveiligheid (zie ook verdiepingsbijlage artikel 05).
- ad 2 Dit betreft de doorwerking van het amendement Alblas (TK 2002–2003, 28 600 XII, nr. 23). Met deze middelen wordt de inzet van conducteurs op de trams in de vier grote steden mogelijk, zodat de veiligheid in het OV wordt verbeterd.
- ad 3 Dit betreft de kasschuif, welke tijdelijk gefinancierd wordt uit het Infrastructuurfonds, voor de regeling De Boer. In 2003 moeten de regionale overheden conform het betalingsregiem van de regeling De Boer (extra investeringsimpuls infrastructuur in het stads- en streekvervoer 1996–2000) worden gecompenseerd (zie ook verdiepingsbijlage artikel 07).
- ad 4 Met het Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport en het Ministerie van Binnenlandse Zaken zijn afspraken gemaakt over de manier waarop de middelen voor het leerlingenvervoer worden gealloceerd. Daarom wordt een deel van de middelen overgeheveld

naar het Gemeentefonds, terwijl de middelen voor het leerlingenvervoer naar de medische kinderdagverblijven (MKD) wordt overgedragen aan VWS (zie ook verdiepingsbijlage artikel 07).

- ad 5 Dit betreft de overboeking van artikel IF 01.02.02 in verband met de voor het contract Railned benodigde middelen (zie ook verdiepingsbijlage artikel 07).
- ad 6 Dit betreft enerzijds de tweede tender van de uitvoering van het reductieprogramma CO₂ en anderzijds middelen voor het Nieuwe Rijden deel II (zie ook verdiepingsbijlage artikel 08).
- ad 7 Voor 2003 betreft dit de financiering van het onderzoek naar een vliegveld in zee en vanaf 2005 zijn de middelen bestemd voor het project Mainport Schiphol (zie ook verdiepingsbijlage artikel 10).
- ad 8 Met het vliegveld Eelde is overeengekomen dat het Rijk de kosten van de baanverlenging betaalt. Voor de kosten van de grondverwerving waren nog geen middelen op de begroting gereserveerd (zie ook verdiepingsbijlage artikel 11).
- ad 9 De vrijkomende gelden zijn ingezet ter dekking van VenW brede problematiek (zie ook verdiepingsbijlage artikel 11).
- ad 10 Deze gelden komen vrij ten behoeve van de ontwikkelingsfase van de invoering van de digitale tachograaf (zie ook verdiepingsbijlage artikel 18).
- ad 11 De uitgaven van de Regeling Financiële stimulering Binnenvaart kunnen aanzienlijk worden verlaagd als gevolg van het feit dat de regeling afloopt in 2003 en de gerealiseerde ontvangsten aanzienlijk lager zijn dan voorzien (zie ook verdiepingsbijlage artikel 18).
- ad 12 Dit betreft de mutaties op artikel 19 Bijdrage Infrastructuurfonds, exclusief de taakstellingen van het Hoofdlijnenakkoord.
- ad 13 Dit betreft de voorfinanciering van veilingkosten van radiofrequenties (zie ook verdiepingsbijlage artikel 20).
- ad 14 Deze mutatie betreft de architectuur van, onderzoek naar, implementatie en onderhoud van het vernieuwde personeelsinformatiesysteem (zie ook verdiepingsbijlage artikel 21).
- ad 15 In het kader van de huisvesting van de Bestuurskern van Verkeer en Waterstaat is de raming van de huurgelden- en de exploitatielasten in evenwicht gebracht met de financiële verplichtingen die aangegaan zijn (zie ook verdiepingsbijlage artikel 21).
- ad 16 Deze mutatie heeft betrekking op de herstelkosten als gevolg van de brand in het Smedinghuis (zie ook verdiepingsbijlage artikel 22).
- ad 17 Dit betreft de voorfinanciering aan Provincie Zuid-Holland voor de aanleg en engineering van de Provinciale weg N11 (zie ook verdiepingsbijlage artikel 22).
- ad 18 t/m 24 Deze mutaties zijn het gevolg van taakstellingen uit het Hoofdlijnenakkoord (zie verdiepingsbijlagen).

Ontvangsten (x € 1000)					
	2003	2004	2005	2006	2007
Stand ontwerpbegroting 2003	191 870	228 508	213 288	213 633	213 541
1e suppl. Wet 2003	- 52 566	- 100 038	- 102 758	- 102 783	- 102 783
I Belangrijkste beleidsmatige mutaties		- 589	- 4 295	- 6 293	12 484
1. Bijdrage leerlingenvervoer OCenW		- 6 500	- 6 500	- 6 500	- 6 500
2. Beëindiging ontvangsten Eurocontrol en Interface		- 4 936	- 3 574	- 3 574	- 3 574
3. Tariefsverhoging GIS-II			4 976	6 222	7 506
4. Digitale tachograaf		10 847	9 493	4 724	3 994
5. Project N11				5 421	11 058
II Overige mutaties	- 1 958	- 1 965	- 155	1 202	1 977
Stand ontwerpbegroting 2004	137 346	125 916	119 770	118 345	125 219

- ad 1 Deze mutatie betreft het terugdraaien van de bijdragen van het Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen voor het leerlingenvervoer (zie ook verdiepingsbijlage artikel 07).
- ad 2 De garantieprovisie Schiphol is afgekocht en daarmee zijn de ontvangsten beëindigd (zie ook verdiepingsbijlage artikel 10).
- ad 3 Deze mutatie betreft het verwachte effect van een tariefsverhoging GIS-II (zie ook verdiepingsbijlage artikel 12).
- ad 4 Deze mutatie hangt samen met de mutatie in de uitgaven voor het project digitale tachograaf. Uitgangspunt is dat alle projectkosten en de toelatingskosten worden gedekt door tariefopbrengsten (zie ook verdiepingsbijlage artikel 18).
- ad 5 Deze mutatie betreft een leenconstructie voor de engineering en aanleg van Provinciale weg N11. De extra ontvangsten van het Rijk worden geleend aan de Provincie (zie ook verdiepingsbijlage artikel 22).

Afkortingenlijst

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

HOC	= Haven Operatie Centrum
HSL	= Hogesnelheidslijn
I.	
IASL	= International Institute of Air and Space Law
ICAO	= International Civil Aviation Organization
ICT	= Informatie en Communicatie Technologie
ILO	= International Labour Organization
IMO	= International Maritime Organization
IVMS	= Integraal Veiligheids Managementsysteem
IVW	= Inspectie Verkeer en Waterstaat
J.	
JAA	= Joint Aviation Authorities
K.	
KMH	= Kilometerheffing
KNRM	= Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij
KNVvL	= Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart
KPN	= Koninklijke PTT Nederland
KWINT	= Kwetsbaarheid Internet
L.	
LIB	= Luchthavenindelingbesluit
LMS	= Landelijk Model Systeem
LNV	= Ministerie van Landbouw, Natuur en Visserij
LOI	= Letter of Intent
LVB	= Luchthavenverkeerbesluit
LVC	= Luchtverkeerscommissie
LVNL	= Luchtverkeersleiding Nederland
M.	
MAA	= Maastricht Aachen Airport
MARIN	= Maritiem Research Institute Nederland
MCA	= Multimodale advies- en informatiecentrum
MER	= Milieu Effect Rapportage
MIG	= Modernisering Instrumentarium Geluidshinder
MIT	= Meerjarenprogramma infrastructuur en transport
MOU	= Memorandum of understanding
MPCV	= Meerjarenprogramma Campagnes Verkeersveiligheid
MTC	= Multimodaal Transport Centrum
MTR	= Maximaal Toelaatbaar Risico
N.	
NLR	= Stichting Nationaal Lucht en Ruimtevaartlaboratorium
Nma	= Nederlandse Mededingingsautoriteit
NML	= Nederland Maritiem Land
NNI	= Nederlands Normalisatie Instituut
NS	= Nederlandse Spoorwegen
NSR	= NS Reizigers
NVB	= Nota Veiligheidsbeleid Burgerluchtvaart
NNVO	= Nationale Nautische Verkeersdienst Opleidingen
NVVP	= Nationaal Verkeers en Vervoers Plan

O.	
OCW	= Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen
OEEI	= Onderzoeksprogramma Economische Effecten Infrastructuur
OM	= Openbaar Ministerie
OV	= Openbaar vervoer
P.	
PKB	= Planologische Kernbeslissing
PSD	= Platform Stedelijke Distributie
PMR	= Project Mainportontwikkeling Rotterdam
PSC	= Port State Control
R.	
RA	= Rotterdam Airport
RDW	= Rijksdienst wegverkeer
RIB	= Railinfrabeheer BV
RIS	= River Information Services
RWS	= Rijkswaterstaat
S.	
SAFA	= Safety Assessment Foreign Aircraft
SAGA	= Safety Assessment General Aircraft
SANA	= Safety Assessment National Aircraft
SBL	= Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen
SBV	= Subsidieregeling voor bedrijfsgebonden vaarweg-aansluitingen
SGIS	= Stichting Geluidsisolatie Schiphol
SOIT	= Subsidieregeling voor Openbare Inlandterminals
SRKL	= Structuurschema Regionale en Kleine Luchthavens
STAIRS	= Strategies and Tools for Assessments and Implementation of Noise at Railway Sources
SWOV	= Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid
SZW	= Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid
T.	
TAO	= Treindienst aantastende Onregelmatigheden
TERFN	= Trans European Rail Freight Network
TLN	= Transport en Logistiek Nederland
TMS	= Transactie Modal Shift
TNL	= Nota Toekomst Nationale Luchtvaart
TPG	= TNT Post Groep
TRG	= Totaal Risicogewicht Grenswaarde
TSI	= Technische Specificaties Interoperabiliteit
U.	
UAC Maastricht	= Upper Areacontrol Center Maastricht
V.	
VACS	= Veiligheid Advies Commissie Schiphol
Verdi	= Verkeer en Vervoer; regionaal, decentraal en integraal
VOS	= Vluchtige Organische Stoffen

VR	= Verwaarloosbaar Risico
VROM	= Ministerie van Volkhuysvesting ruimtelijke ordening en milieubeheer
W.	
WBB	= Wet Bodembescherming
WoW	= Wet op de Waterkering
WRM	= Wet Rijonderricht Motoren
WTO	= World Trade Organisation
WVO	= Wet Verontreiniging Oppervlaktewateren

2.2 DE BELEIDSARTIKELEN

01 VEILIG GOEDERENVERVOER

01.1 Algemene Beleidsdoelstelling

De algemene doelstelling voor dit artikel is het bevorderen van veilig vervoer van goederen op het logistieke netwerk. Het beleid is gericht op een permanente verbetering van de veiligheid van het goederenvervoer over weg, spoor en water. Het betreft de verkeersveiligheid (interne veiligheid) en de veiligheid rond het vervoer van gevaarlijke stoffen (externe veiligheid). De toegepaste instrumentenmix bestaat uit een breed pakket van regelgeving, afspraken, voorwaardenscheppende en stimulerende maatregelen. De verantwoordelijkheid in het veiligheidsbeleid wordt zoveel mogelijk gelegd bij diegenen die de onveiligheid veroorzaken: de verlader, het vervoerend bedrijf, de betrokken overheden en de verkeersdeelnemer. Het Rijk beschermt het publieke belang van een veilige leefomgeving en treedt derhalve waar nodig normerend op.

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

01.2 Nader geoperationaliseerde beleidsdoelstellingen

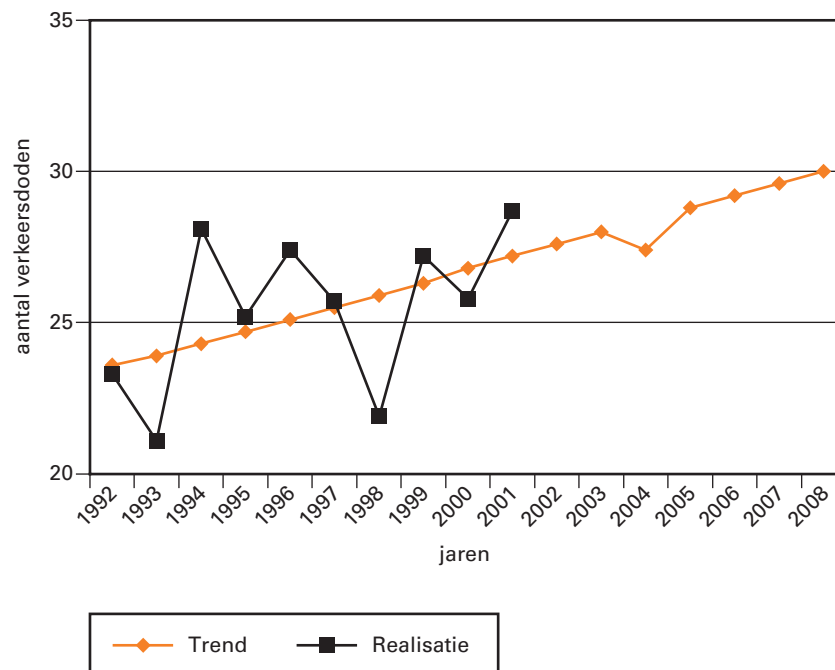
Interne veiligheid wegverkeer

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

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

De ontwikkeling van de veiligheid van het goederenvervoer over de weg wordt in de volgende grafiek weergegeven. Lineaire extrapolatie laat zien dat het relatieve aandeel van het totaal aantal verkeersdoden als gevolg van een ongeval met vrachtverkeer bij ongewijzigd beleid stijgt.

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



Bron: Goederenvervoermonitor 2001, RWS/AVV.

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

Interne veiligheid spoor

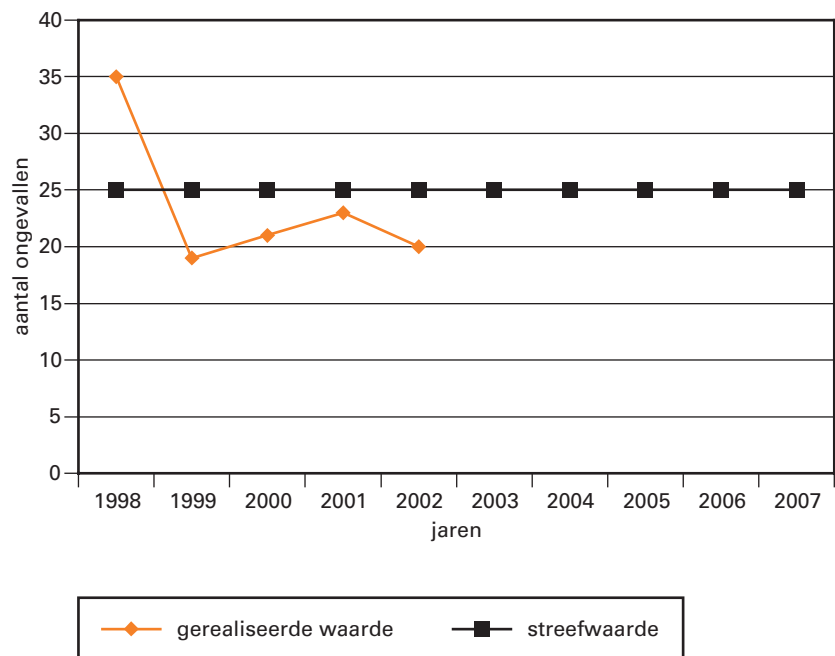
Concrete doelstellingen en mijlpalen voor de veiligheid op het spoor zijn opgenomen in de Kadernota Railveiligheid (Tweede Kamer, vergaderjaar 1998–1999, 26 699, nr.2). Het gaat hierbij om de volgende speerpunten: halvering van het aantal dodelijke slachtoffers op overwegen in 2010, terugdringing van risico's voor baanwerkers en bepaalde groepen spoorwegpersoneel, halvering van het ongevalrisico bij in- en uitstappen van reizigers in 2010, en vermindering van het aantal zelfdodingen op het spoor. De nota kent geen specifieke doelstellingen voor de veiligheid van het railgoederenvervoer.

De ontwikkeling van het veiligheidsniveau van het (goederen- en personen-)vervoer per spoor wordt in de vorm van grafieken in artikel 5 (Veilig Personenvervoer) gepresenteerd.

Interne veiligheid water

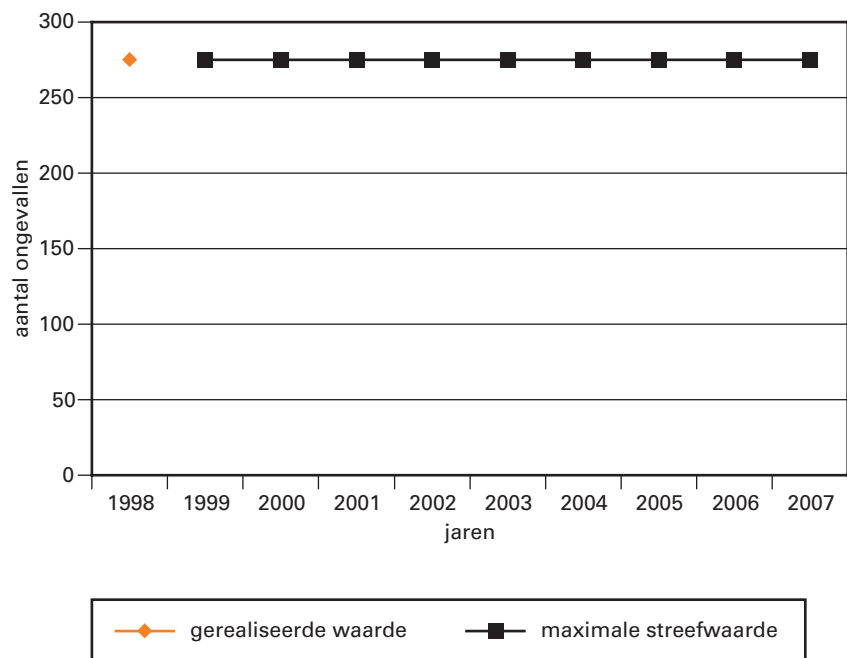
Het beleid met betrekking tot de interne veiligheid op het water (scheepvaart) beoogt bij te dragen aan het tenminste handhaven en waar mogelijk verbeteren van de veiligheid op zee en binnenwateren. De doelstelling is het aantal ongevallen met doden, gewonden en grote schade in 2010 niet op een hoger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

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



Bron: Goederenvervoermonitor 2001, RWS/AVV.

Aantal significante ongevallen op de binnenwateren



Bron: Goederenvervoermonitor 2001, RWS/AVV.

Overzicht van het aantal significante ongevallen op de Noordzee (het Nederlands deel van het continentaal plat) en binnenwateren						
	1998	1999	2000	2001	2002	Streefwaarden 2003 – 2008
Aantal significante ongevallen op de Noordzee ¹	35	19	21	23	20	Constate waarde 25
Aantal significante ongevallen op binnenwateren ²	275 ⁴	Nog niet bekend	Nog niet bekend	Nog niet bekend	Nog niet bekend	Constate waarde 275 ³

¹ Registratie door de Kustwacht.

² Registratie door de politie te water, de Kustwacht en de regionale directies van Rijkswaterstaat.

³ Ongevallen van alle vaarweggebruikers, geschatte registratiegraad is ca 60 – 70%.

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

In de begroting 2005 zullen de verbeterde prestatiegegevens weergegeven worden.

Toelichting streefwaarden:

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

Voor het Nederlandse deel van de Noordzee is de streefwaarde vastgesteld op maximaal 25 ongevallen met doden, gewonden en/of grote schade in 2010.

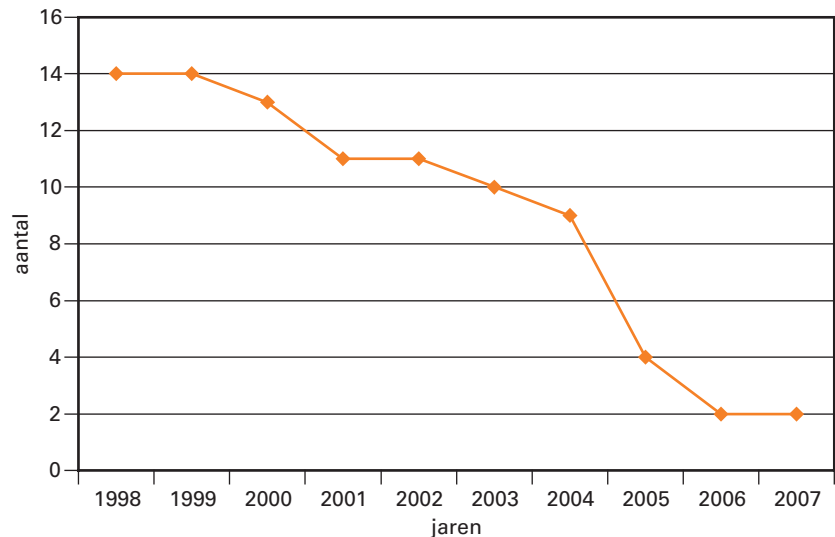
De doelgroep bestaat onder andere uit verkeersdeelnemers, vervoerders en ladingbelanghebbenden.

Externe veiligheid

Op het gebied van externe veiligheid is het beleid gericht op het beheersen van de risico's voor omwonenden langs de vervoerroutes van gevaarlijke stoffen. Als effectgegeven wordt vanaf Ontwerpbegroting 2005 gerapporteerd in «ruimtebeslag in km² voor het gebied langs transportroutes binnen de risicocontour 10⁻⁶ per jaar». Dit betekent dat het gebied waarbinnen de kans op een dodelijke situatie ten gevolge van een ernstig ongeval met vervoer van gevaarlijke stoffen gelijk of hoger is dan 1 op de miljoen per jaar. Het totaal oppervlak binnen de contour 10⁻⁶ mag per jaar niet toenemen.

Een ander effectgegeven op het gebied van externe veiligheid betreft het aantal goederenemplacementen dat nog niet voldoet aan de risiconormen. In de onderstaande grafiek is de beoogde doelstelling voor 2005 en 2006 en het ontwikkelingspad aangegeven.

Aantal goederenemplacementsen dat nog niet voldoet aan de risiconormen



Bron: Goederenvervoermonitor 2001, RWS/AVV.

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

01.3 Beleidsinstrumenten

Interne veiligheid weg

Beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling

Uit nadere analyses is gebleken dat het vracht- en bestelverkeer op de weg relatief veel betrokken is bij ongevallen met slachtoffers, met name bij dodelijke ongevallen. Door de tendens van het weren van grote vrachtwagens uit stedelijke gebieden is er een stijging waarneembaar van het gebruik van bestelwagens en trekker-opleggercombinaties met een maximaal gewicht van 3 500 kg. Uit onderzoek van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Wegverkeer (SWOV) blijkt dat deze «vervanging» van vrachtwagens door bestelwagens leidt tot een toename van de verkeersonveiligheid.

Met een maatregelenpakket kunnen de negatieve gevolgen van de sterke toename van bestelverkeer (800 000 bestelauto's versus 180 000 vrachtauto's) worden afgeremd. Als onderdeel van dit pakket zal vanaf 2004 de snelheids- en toerentalbegrenzer worden gestimuleerd door middel van voorlichtingscampagnes. Tevens wordt gewerkt aan het bevorderen van een veiligheidscultuur en aan aanvullende opleidingseisen voor vrachtwagenchauffeurs.

Ook zullen maatregelen worden genomen die gericht zijn op de voertuigtechniek.

Zo vindt in 2003 onderzoek plaats naar een kantelwaarschuwingssysteem, waarna (in 2003) bij positief resultaat, een pilot volgt.

De vrachtwagenchauffeur is niet altijd veroorzaker van ongevallen. Om die reden richt het beleid zich ook op de andere weggebruikers. In 2004 vindt voortzetting plaats van de in 2003 gestarte (communicatie-) activiteiten om bij automobilisten meer begrip te kweken voor de positie van vrachtwagenchauffeurs in het wegverkeer.

In 2003 is een programma ontwikkeld waarbij met gebruik van simulatoren het veiligheidsbewust rijgedrag van chauffeurs getraind kan worden. Dit programma is een uitwerking van de Europese richtlijn vakbekwaamheid die naar verwachting in werking treedt op 1-1-2004, en wordt ter beschikking gesteld aan opleidingsinstituten en bedrijfsleven.

Uitvoering en handhaving

De uitvoerings- en handhavingsactiviteiten worden door IVW uitgevoerd.

Monitoring en beleidsevaluatie

Onderstaande beleidsevaluatie is geprogrammeerd binnen deze operationele doelstelling.

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

Interne veiligheid spoor

Beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling

Het veiligheidsniveau van het spoorwegverkeer in Nederland staat onder druk. Dit wordt onder meer veroorzaakt door de toename van het treinverkeer, invoering van nieuwe concepten en technologieën (zoals snellere of langere goederentreinen alsmede nieuwe beveiligings- en verkeersleidingssystemen), veroudering van de infrastructuur en toekomstige «oud - naastnieuw» - situaties. Ook in het spoorwegverkeer is er een groeiende behoefte aan toezicht en handhaving. Andere veiligheidsfacetten zoals tunnelveiligheid, brandveiligheid en externe veiligheid vereisen meer aandacht. Daarnaast is er sprake van internationalisering, waaronder van veiligheidsnormen en -kaders en van een volledig nieuwe institutionele organisatie van het spoorwegbestel. Al deze ontwikkelingen noodzaken tot een heroverweging van het huidige railveiligheidsbeleid en een actualisatie van de speerpunten en beleidsinstrumenten in de Kadernota Railveiligheid. De voorstellen voor dit nieuwe railveiligheidsbeleid worden opgenomen in een nieuwe beleidsnota die in het najaar van 2003 verschijnt en waarvan de implementatie start in 2004 na vaststelling door de Tweede Kamer. De nieuwe nota zal tevens aandacht besteden aan de voortgang bij de uitvoering van de huidige Kadernota.

Wet- en regelgeving

Naar verwachting zal op 1 januari 2004 de nieuwe Spoorwegwet, inclusief de daarbij behorende lagere regelgeving, in werking treden. Daarmee wordt niet alleen de basis gelegd voor een nieuw institutioneel kader, maar worden ook nieuwe formele kaders voor de interne veiligheid van het spoor aangegeven, onder meer op het gebied van toelating van materieel, infrastructuur en beheer daarvan alsmede personeel, verkeer en bedrijfsvoering van de vervoerders. De verdere invulling van deze kaders zal nog veel inzet vergen; concessies en beleidsregels moeten worden ontwikkeld. De interne bedrijfsnormen zullen opnieuw onder de

loep moeten worden genomen. Ook in dit nieuwe model moeten alle taken, activiteiten, rollen en verantwoordelijkheden van de diverse actoren duidelijk worden gemaakt en nauw op elkaar aansluiten.

In Europees kader zullen in 2004 naar verwachting de Technische Specificaties Interoperabiliteit (TSI's) voor conventioneel spoor (op basis van EU-richtlijn 2001/16) worden afgerond en moeten worden geïmplementeerd in de nationale regelgeving.

De voorziene EU-richtlijn over spoorwegveiligheid, toezicht, onafhankelijk ongevalonderzoek en de EU-verordening inzake een Europees railveiligheidsagentschap (ERA), kunnen, afhankelijk van de prioriteit die de komende Raadsvoorzitterschappen daaraan geven, begin 2004 in werking treden. De implementatieperiode bedraagt 2 jaar. De in die maatregel voorziene concrete veiligheidskaders zelf zullen dan niet eerder dan in 2005 gereed kunnen zijn.

Uitvoering en handhaving

Met behulp van de door de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) ontwikkelde toezichtvisie wordt in 2004 wederom veel aandacht besteed aan het toezicht op de naleving en de handhaving van de veiligheidsnormen, inclusief thema-inspecties. Dit toezicht levert een essentiële bijdrage aan het noodzakelijke overzicht over de actuele railveiligheid.

Monitoring en beleidsevaluatie

Aangezien het zwaartepunt van dit beleidsterrein bij artikel 5 ligt, Veilig Personenvervoer, wordt bij de bijbehorende programmering aangesloten.

Interne veiligheid water

Beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling

Het veiligheidsniveau van het vervoer over water staat onder druk, onder meer door de toename van de verkeersintensiteit, met name de groei van het containervervoer in de zee- en binnenvaart. Mede gezien de toenemende grootte van de schepen richt het beleid zich vooral op het terugdringen van het risico van het optreden van grote ongevallen (met grote aantallen slachtoffers, dan wel ongewenste milieuozingen). Het veiligheidsbeleid voor de scheepvaart op het Nederlandse deel van de Noordzee is vervat in de Voortgangsnota Scheepvaartverkeer Noordzee (2003). Daarnaast wordt er ook beleid ontwikkeld om, mede krachtens verdragsrechtelijke verplichtingen, de veiligheid van de Nederlandse zeeschepen elders in de wereld te waarborgen. Gelet op het mondiale karakter van de zeevaart moet veel beleid worden gerealiseerd in internationale organen, zoals de International Maritime Organization (IMO) en de Europese Unie (EU).

Het veiligheidsbeleid voor de scheepvaart op de binnenwateren is met name gericht op het voorkomen van onveiligheid door toename van het verkeer, snellere en grotere schepen, schepen met gevaarlijke stoffen en bouwwerken op de oever. Dit beleidsdoel vergt, zeker in combinatie met bereikbaarheids- en benuttingsdoelen, stelselmatig onderhoud aan en vernieuwing en optimalisering van bestaande veiligheidsvoorzieningen, zoals verkeersbegeleidende en plaatsbepalingsystemen, handhaving, curatieve voorzieningen en het stelselmatig monitoren van de veiligheid. In 2004 zal de beleidsontwikkeling met betrekking tot zogenaamde River Information Services (RIS) worden voltooid en een start worden gemaakt met de implementatie van een samenhangend systeem waarmee vaartuigen en activiteiten op de binnenwateren elektronisch gevolgd kunnen worden («intelligente vaarweg»). Daardoor kan de verkeersbege-

leiding op knooppunten worden verbeterd, kan er snel worden gerea-geerd bij calamiteiten en kunnen wachttijden bij sluizen worden terugge-bracht.

Normen voor de interne veiligheid van binnenwateren en zeehaven-gebieden worden ontwikkeld. Ook worden integrale risico-analyses uitgevoerd voor grote passagiers- en containerschepen, die kunnen leiden tot veiligheidsmaatregelen.

Financiële stimulering

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

Wet- en regelgeving

De vele recente internationale initiatieven voor herziening en vernieuwing van veiligheidsregels leggen een steeds zwaardere druk op de implemen-tatie van dergelijke regels in de nationale wetgeving. De hierdoor ontstane achterstanden zullen in de begrotingsperiode worden weggewerkt, mede door de modernisering van de implementatieprocedure in het Schepen-besluit. Hierdoor kunnen zulke achterstanden in de toekomst worden vermeden.

In de lopende herziening van de Scheepvaartverkeerswet en de onderlig-gende regelgeving worden wijzigingen doorgevoerd, die een flexibele loodsplicht onder meer met een regionale aansturing mogelijk maken. Op nadrukkelijk verzoek van het Loodswezen is de consultatieperiode over de gewijzigde Scheepvaartverkeerswet tot uiterlijk 1 januari 2004 opgeschort.

Investerings

De komende jaren zullen initiatieven worden genomen gericht op verdere stroomlijning van het gebruik van vaarwegen en ondersteuning van een veilige en vlotte verkeersdeelneming. Deze initiatieven zullen, gebruik-makend van technologische ontwikkelingen in de sfeer van ICT en scheepsuitrusting (zoals door middel van elektronische vooraanmelding bij sluizen en bruggen), tot een betere benutting van het vaarwegennet moeten leiden, maar tevens tot een verhoging van de effectiviteit en efficiency van verkeersmaatregelen.

Op bepaalde vaarwegen wordt de implementatie beoogd van een in de toekomst uiteindelijk samenhangend (Europees) systeem van de «intelligente vaarweg», River Information Services (RIS) voor de binnen-wateren en een (Europees) systeem voor het melden en volgen van schepen op zee. Mede in het kader van RIS zal de bestaande DGPS (Differential Global Positioning System) dekking tot de binnenwateren in de periode 2003–2005 worden uitgebreid. Vervanging en modernisering van de walradarsystemen voor de scheepvaart worden gecontinueerd. Concrete projecten in de planperiode zijn de vervangingsinvesteringen in de Schelderadarketen, de Loodsen op afstand (Loa)-palen in de Wester-schelde, radardekking op het Noordzeekanaal en een radarsensor nabij Harlingen.

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

Daarnaast zal in 2004 een ontvangernetwerk langs de kust worden geplaatst, waarmee de berichten van de automatisch identificatie-

systemen aan boord van passerende zeeschepen worden opgevangen en doorgeleid naar het Kustwachtcentrum. Dit vloeit voort uit EU Richtlijn 2002/59/EG.

Deze investeringen worden voor het grootste deel verantwoord op de begroting van het Infrastructuurfonds.

Ten behoeve van de veiligheid op zee wordt een bergingsvaartuig (inclusief bemanning) ingehuurd. Dit kost jaarlijks ca € 2,1 miljoen. Daarnaast wordt zorggedragen voor het onderhoud van een aantal nautische veiligheidssystemen, zoals het havennaderingssysteem (HANAS) en het Europees meldsysteem voor gevaarlijke stoffen.

Uitvoering en handhaving

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

Monitoring en beleidsevaluatie

Onderstaande beleidsevaluaties zijn geprogrammeerd binnen deze operationele doelstelling.

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

Externe veiligheid

Beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling

Door het Kabinet Kok II is een extra impuls gegeven aan het externe veiligheidsbeleid, waarvan ook het transport van gevaarlijke stoffen deel uitmaakt. Daarnaast zijn in het Strategische Akkoord (2002) gelden gereserveerd ter oplossing van een aantal risicoknelpunten. In overleg met VROM is hiervoor een programma in ontwikkeling.

Structurele integrale maatregelen op basis van een samenhangende visie ten aanzien van een stofketen of een vervoerssysteem hebben mogelijkheden in zich om zowel bestaande veiligheidsknelpunten op te lossen als nieuwe te voorkomen en zijn efficiënter dan een benadering per knelpunt. De mogelijkheden hiervoor lijken kansrijk. Een en ander wordt met name uitgezocht in het kader van het interdepartementale project Ketenstudies. De extra impuls van het kabinet onder andere naar aanleiding van het kabinetsstandpunt Vuurwerkkramp Enschede (Tweede Kamer, vergaderjaar 2001–2002, 27 157, nr. 48, actiepunten n.a.v. Enschede) heeft geleid tot diverse acties. In het Vierde Nationaal Milieubeleidsplan worden deze

acties aangekondigd. Kort samengevat hebben deze acties voor Verkeer en Waterstaat de komende jaren betrekking op:

- onderzoek en beleidsontwikkeling over perceptie van veiligheid. Hierin staat de vraag centraal hoe we naast de «facts» ook de «fears» kunnen managen (risico-communicatie, interactieve beleidsvorming);
- stimuleren van het bedrijfsleven om zo min mogelijk en zo veilig mogelijk te vervoeren; met partners ontwikkelen van een incentive-systeem;
- ontwikkeling van een methodiek voor de uitvoering van kosten-baten analyses bij ketenstudies, op locatie en aan de bron;
- nadere koppeling tussen bronbeleid en externe veiligheidsbeleid;
- onderzoek naar internalisering externe kosten vervoer gevaarlijke stoffen;
- ontwikkeling van een monitoringsysteem;
- leveren van een actieve bijdrage aan de ontwikkeling van een Europees externe veiligheidsbeleid.

Financiële stimulering

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

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

Wet- en regelgeving

Acties in de sfeer van wet- en regelgeving hebben betrekking op:

- ontwikkeling van uitvoerbare, handhaafbare en betaalbare normen, respectievelijk oriënterende waarden voor plaatsgebonden risico en groepsrisico, met een voldoende wettelijke basis;
- uitvoeren van wettelijke registratieplicht vervoer van gevaarlijke stoffen;
- ontwikkelen van een wettelijke basis voor regulering vervoer gevaarlijke stoffen.

Uitvoering en handhaving

Teneinde de risico's door het vervoer van gevaarlijke stoffen door de zeevaart op de Westerschelde voor de omgeving te beperken worden nautische «bron»-maatregelen ingevoerd, die de risico's op het ontstaan van ongevallen reduceren (zie artikel 01.01.03 investeringen veiligheid water). Deze maatregelen worden uitgevoerd door RWS-Zeeland met medewerking van Vlaanderen, de provincie Zeeland, de gemeentelijke overheden, VenW en VROM.

Monitoring en beleidsevaluatie

Onderstaande beleidsevaluaties zijn geprogrammeerd binnen deze operationele doelstelling.

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

01.4 Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen (x € 1000)							
01 Veilig goederenvervoer	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Verplichtingen	35 987	21 505	18 771	12 269	9 497	9 221	11 376
Uitgaven	25 758	23 348	22 866	15 701	12 132	11 376	11 376
01.01 Programma-uitgaven	19 618	17 010	17 036	10 441	7 175	6 522	6 522
<i>01.01.01 Interne veiligheid Wegverkeer</i>	<i>7 565</i>	<i>680</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
Subsidies	7 565	680	0	0	0	0	0
<i>01.01.03 Interne veiligheid water</i>	<i>8 923</i>	<i>12 361</i>	<i>11 467</i>	<i>7 664</i>	<i>5 398</i>	<i>4 545</i>	<i>4 545</i>
Subsidies	26	21	22	23	23	23	23
Bijdragen	74	417	903	903	903	903	903
Investerings	5 550	8 566	7 275	3 485	1 219	366	366
Exploitatie	3 273	3 357	3 267	3 253	3 253	3 253	3 253
<i>01.01.04 Externe veiligheid</i>	<i>810</i>	<i>870</i>	<i>3 283</i>	<i>1 185</i>	<i>185</i>	<i>185</i>	<i>185</i>
Communicatie, haalbaarheid en draagvlak	2	280	80	0	0	0	0
Subsidies	17	19	3 000	1 000	0	0	0
Exploitatie	791	571	203	185	185	185	185
<i>01.01.08 HGIS deel</i>	<i>404</i>	<i>405</i>	<i>406</i>	<i>406</i>	<i>406</i>	<i>406</i>	<i>406</i>
Bijdragen	404	405	406	406	406	406	406
<i>01.01.99 Onverdeeld</i>	<i>1 916</i>	<i>2 694</i>	<i>1 880</i>	<i>1 186</i>	<i>1 186</i>	<i>1 386</i>	<i>1 386</i>
Beleidsvoorbereidend onderzoek en evaluatie	1 916	2 694	1 880	1 186	1 186	1 386	1 386
01.02 Apparaatsuitgaven	6 140	6 338	5 830	5 260	4 957	4 854	4 854
01.03 Ontvangsten	8 683	8 514	9 902	9 602	9 602	9 602	9 602
Ontvangsten	8 683	8 514	9 902	9 602	9 602	9 602	9 602

Budgetflexibiliteit (x € 1000)											
01 Veilig goederenvervoer		2004		2005		2006		2007		2008	
1.	Totaal geraamde kasuitgaven		22 866		15 071		12 132		11 376	11 376	
2.	Waarvan apparaatsuitgaven		5 830		5 260		4 957		4 844	4 844	
3.	Dus programma-uitgaven		17 036		10 441		7 175		6 522	6 522	
Waarvan op 1 januari 2004:											
4.	juridisch verplicht	24%	4 089	35%	3 654	50%	3 587	55%	3 587	55%	3 587
5.	complementair noodzakelijk	2%	341	4%	418	4%	287	6%	391	6%	391
6.	bestuurlijk gebonden (niet juridisch)		8 007	46%	4 803	24%	1 722	15%	978	15%	978
7.	beleidsmatig gereserveerd (o.g.v. een wettelijke regeling of beleidsprogramma)	12%	2 044	15%	1 566	22%	1 579	24%	1 565	24%	1 565
8.	beleidsmatig nog niet ingevuld	15%	2 555	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0
9.	Totaal (=3)	100%	17 036	100%	10 441	100%	7 175	100%	6 522	100%	6 522

Juridische verplichtingen

Voor het op peil houden van de kwaliteit van de walradarketens zijn meerjarige verplichtingen aangegaan voor Haven Operatie Centrum (HOC) IJmuiden, Haven Coördinatie Centrum (HCC) Den Helder en risicoreductie Westerschelde. Dat geldt ook voor het bergingsvaartuig op de Noordzee, de Nationale Nautische Verkeersdienst Opleidingen, de onderhoudskosten van nautische veiligheidssystemen en bijdragen aan internationale organisaties.

Complementair noodzakelijk en/of bestuurlijk gebonden dan wel beleidsmatig gereserveerd

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

Niet vastgelegd in verplichtingen

Dit betreft voornamelijk geplande beleidsvoorbereidende en evaluatieonderzoeken.

01.6 Veronderstellingen in effectbereiking, doelmatigheid en raming

Algemeen

De veiligheid van het goederenvervoer in Nederland ligt gemiddeld hoger dan in het buitenland. Toch zijn verdere verbeteringen mogelijk. Dergelijke verdere verbeteringen zijn ook in de lijn met de in 2002 vastgestelde visie «Kijk op Veiligheid» van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, waarin de volgende kernelementen zijn opgenomen: streven naar een permanente verbetering van de veiligheid alsmede het goed voorbereid zijn op onvermijdelijke risico's, een en ander vorm te geven via expliciete en transparante afwegingen en interne veiligheidscultuur en -management.

Dat dit ook nodig is blijkt uit een aantal ontwikkelingen die het reeds bereikte veiligheidsniveau onder druk kunnen zetten, zoals bijvoorbeeld het toenemend gebruik van de weg-, spoor- en vaarwegeninfrastructuur; niet alleen door het goederenvervoer, maar ook door het personenvervoer. Ook tunnelveiligheid, externe veiligheid en sociale veiligheid vergen meer aandacht dan voorheen. Al deze specifieke veiligheidsfacetten en de maatregelen op het gebied van «security» (beveiliging) nopen ook tot een meer integrale benadering.

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

Binnen dit artikel is grotendeels sprake van indirecte verantwoordelijkheid. Voor alle inhoudelijke indicatoren en kengetallen zijn in het kader van de goederenvervoer monitor meetgegevens ingewonnen. Daarnaast zijn protocollen opgesteld per indicator/kengetal waarin de «totstandkomingsprocedure» is weergegeven. Opgenomen is informatie over definitie, aanwezigheid basisgegevens, bronvermelding, beschikbaarheid, etcetera.

Niet alle jaargegevens over 2002 zijn al beschikbaar.

Interne veiligheid wegverkeer

In algemene zin is de verwachting dat de groei van de mobiliteit en de autonome verbetering in de totale verkeersveiligheid elkaar ongeveer in evenwicht zullen houden (zie ook artikel 05). De maatregelen in het kader van duurzaam veilig en de plannen voor beginnende bestuurders zullen effect hebben op de ongevallen waarbij vrachtverkeer betrokken, maar niet de veroorzaker is.

De eerste effecten van het maatregelenpakket bestelverkeer zullen naar verwachting in de loop van 2004 merkbaar zijn. De effecten op de verkeersveiligheid van safety culture en interactie zijn op langere termijn te verwachten. Het tempo waarin de ICT-maatregelen effect hebben, hangt sterk af van de besluitvorming in EU-verband. Van het nieuwe opleidingsprogramma mag worden verwacht dat dit reeds in 2004 effect zal sorteren.

Interne veiligheid spoor

Er zijn geen specifieke doelstellingen voor het railgoederenvervoer. Voor de veronderstellingen in effectbereiking, doelmatigheid en raming wordt verwezen naar de overeenkomstige paragraaf in artikel 5, Veilig Personenvervoer.

Het railveiligheidsbeleid is met name vastgelegd in de huidige Spoorwegwet en in de Kadernota Railveiligheid.

De noodzakelijk geachte heroverweging van dat beleid vloeit voort uit:

- de volledig nieuwe institutionele inrichting van het gehele spoorwegbestel, met nieuwe partijen, rollen, verantwoordelijkheden en instrumenten;
- nieuwe regelgeving;
- een aantal ontwikkelingen waardoor het reeds bereikte veiligheidsniveau onder druk komt te staan;
- zich wijzigende prioriteiten;

- ontwikkelingen in internationaal (EU) verband;
- aandacht voor «safety culture» en menselijke factor;
- behoefte aan meer inzicht in de veiligheid van het railgoederenvervoer;
- de nieuwe beleidsbeschouwing veiligheid («Kijk op Veiligheid» van VenW) en
- de wens tot een meer integrale benadering van de verschillende veiligheidsfacetten.

Interne veiligheid water

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

Externe veiligheid

Bij het tempo van de doelbereiking voor externe veiligheid is rekening gehouden met de beschikbare begrotingsmiddelen, alsmede met het beleid van VROM en gemeenten. De combinatie van stedelijke verdichting vlak bij infrastructuur, intensief gebruik van infrastructuur, groei van vervoer gevaarlijke stoffen en de hoge beleidsambities uit het Nationaal Milieubeleidsplan 4 (NMP4) maken het steeds lastiger externe veiligheidsknelpunten dan wel aandachtspunten groepsrisico op te lossen. Daarnaast komen er knelpunten/aandachtspunten bij.

Het realiseren van de ambities, zoals in NMP4, hangt sterk af van het vermogen structurele oplossingen te vinden en toe te passen, zonder beslag op rijksmiddelen. Een bepaald resultaat met betrekking tot structurele oplossingen kan op dit moment echter niet worden gegarandeerd en gelet op de beschikbare financiële middelen kan de realisatie van de ambities van het externe veiligheidsbeleid niet worden gezien als een resultaatsverplichting van het kabinet. Indien het niet lukt voldoende structurele oplossingen te vinden, zal de termijn waarop de ambities moeten zijn gerealiseerd worden bijgesteld. Met name de in 2003 beschikbare resultaten van de ketenstudies voor LPG, ammoniak en chloor zullen dienaangaande verder inzicht verschaffen.

01.7 VBTB-paragraaf

Er zullen maatregelen getroffen worden om in overleg met de gegevens registrerende en verwerkende instanties, de monitoringgegevens van de nautische veiligheid op binnenwateren te verbeteren. Op dit moment is de waarde van bijvoorbeeld 1998 een gemiddelde over de periode 1990–1998. Een permanente monitoring is in voorbereiding, waarbij onder andere een verbetering van registratie en onderscheid vrachtvaart/overige vaart gemaakt wordt. In de begroting 2005 zullen de verbeterde prestatiegegevens weergegeven worden. Daarnaast wordt in de begroting 2005 een ander prestatiegegeven voor het operationeel doel Externe Veiligheid opgenomen. Dit prestatiegegeven betreft het ruimtebeslag in km² voor het gebied langs transportroutes binnen de risicocontour 10⁻⁶ per jaar»(een risicocontour is het gebied waarbinnen de kans op een dodelijke situatie ten gevolge van een ernstig ongeval met vervoer van gevaarlijke

stoffen gelijk of hoger is dan 1 op de miljoen per jaar). Het totaal oppervlak binnen de contour 10^{-6} neemt per jaar niet toe.

02 VERSTERKING NETWERK GOEDERENVERVOER

02.1 Algemene Beleidsdoelstelling

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

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

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

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

Doelgroepen betreffen onder meer havenbedrijven, overslagbedrijven, verladers, vervoerders en consumenten.

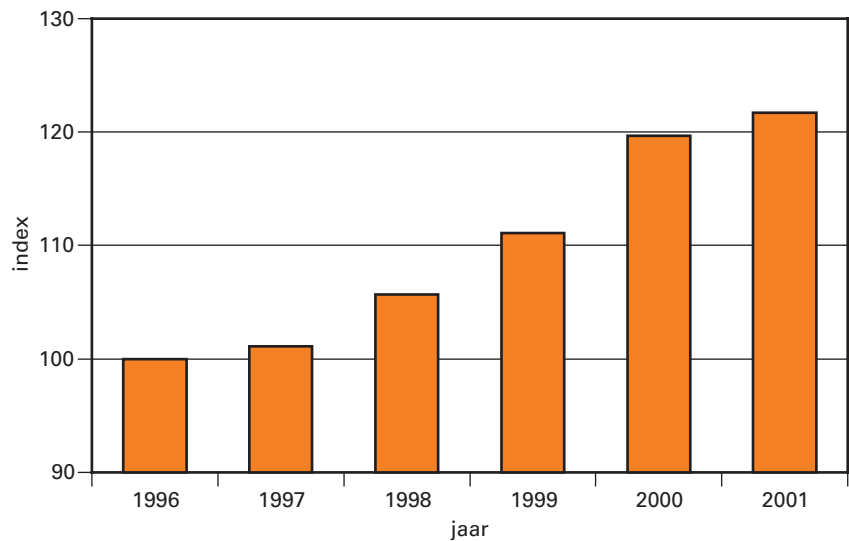
02.2 Nader geoperationaliseerde beleidsdoelstellingen

Netwerk Mainport Rotterdam en overige zeehavens

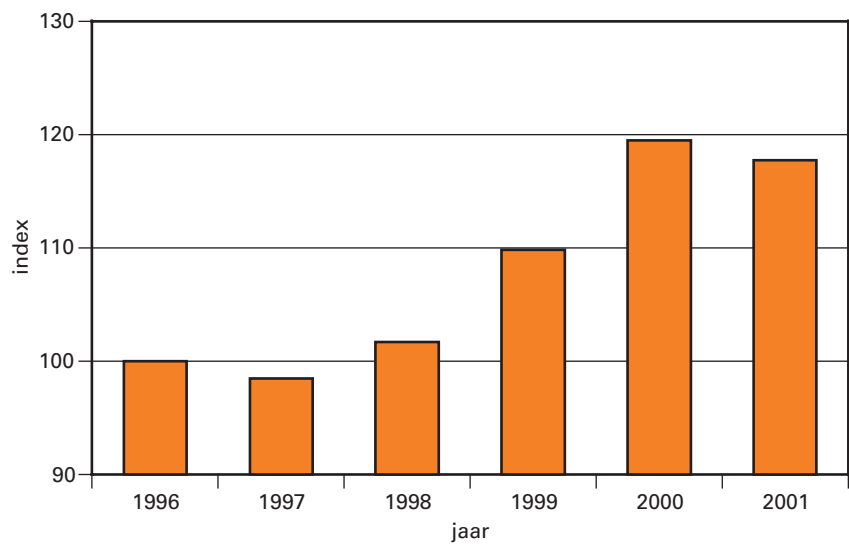
De operationele doelstelling «Mainport Rotterdam en overige zeehavens» is het versterken van het netwerk van de mainport Rotterdam en de overige zeehavens en daarmee ook van de positie van de individuele zeehavens.

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

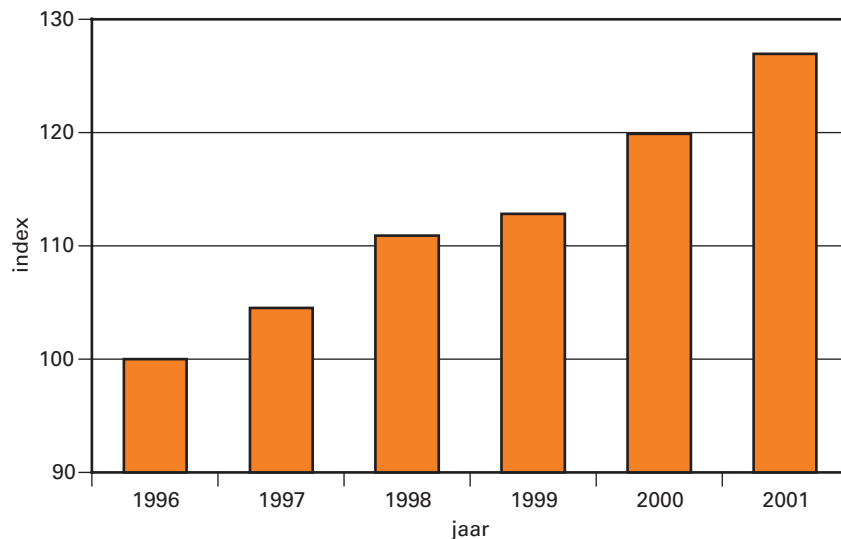
Toegevoegde waarde Nederlandse zeehavens



Toegevoegde waarde Mainport Rotterdam



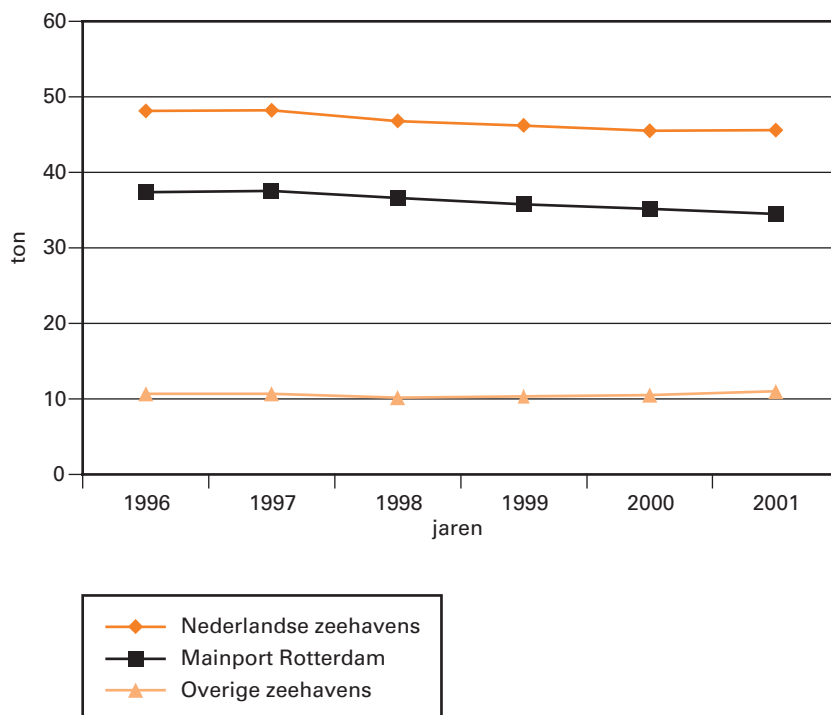
Toegevoegde waarde Overige zeehavens



Ontwikkeling van de totale toegevoegde waarde in constante prijzen van 1996 in de Nederlandse zeehavens; indexcijfers 1996-2001, index 1996=100.
Bron: Ecorys/NEI, Economische betekenis van de Nederlandse zeehavens 2001, Rotterdam nov. 2002.

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

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



Bron: Nationale Havenraad, in Goederenvervoermonitor 2002.

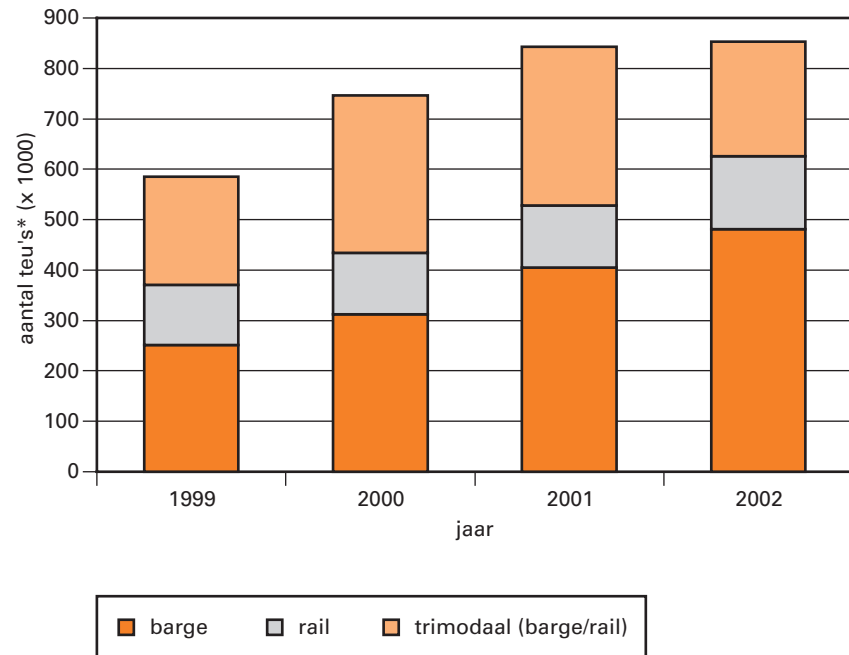
Functioneren knooppunten

Uit de tussentijdse evaluatie van de Subsidie Regeling Openbare Inland Terminals (SOIT) is gebleken dat er een landelijk dekkend terminalnetwerk tot stand is gekomen (operationeel doel). De verbetering van de werking van multimodale inland knooppunten in het logistiek- en infrastructuurnetwerk is gerealiseerd. Daarnaast is het beleid gericht op het tot stand brengen en verbeteren van de samenwerking binnen en tussen de knooppunten. Op multimodale knooppunten vormen multimodale terminals de verbindende schakels tussen modaliteiten. Terminals vergroten de flexibiliteit voor verladers en logistieke dienstverleners; ze bieden keuze uit meerdere vervoerswijzen. Omdat de terminals overslag naar spoor en vaarwater mogelijk maken zijn er rond terminals kansen voor bundeling van ladingstromen; het transport via water en spoor wordt immers gekenmerkt door grootschaligheid. Deze bundeling vergroot de efficiency van het transport en kan worden bevorderd door het concentreren en aantrekken van nieuwe ladingstromen. Door clustering van aan elkaar gerelateerde economische activiteiten op bedrijventerreinen met multimodale terminals worden productie- en transportvoordelen bereikt.

Voor het functioneren van de multimodale knooppunten zijn geen kwantitatieve streefwaarden geformuleerd. Het initiatief voor de realisatie van multimodale terminals ligt primair bij de markt. Regionale en lokale overheden zijn verantwoordelijk voor de implementatie van het goederenvervoerbeleid in het ruimtelijke ordeningsbeleid. De rol van het Rijk is beperkt tot het stimuleren en faciliteren van de ontwikkeling van multimo-

dale knooppunten. De directe invloed op de ontwikkelingen is daardoor beperkt. Derhalve wordt volstaan met monitoring van de ontwikkelingen.

Containeroverslag via Inland Terminal



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

Noot: Er bestaat geen wettelijke verplichting voor terminals om overslaggegevens te verstrekken. De gegevens zijn ingewonnen door middel van enquêtes. De respons is ruim 80% geweest, waardoor de cijfers een representatief beeld geven van de ontwikkeling. De werkelijke overslagvolumes zullen echter hoger zijn dan hier geschetst. Er wordt naar gestreefd om in de komende jaren een vollediger inzicht te presenteren.

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

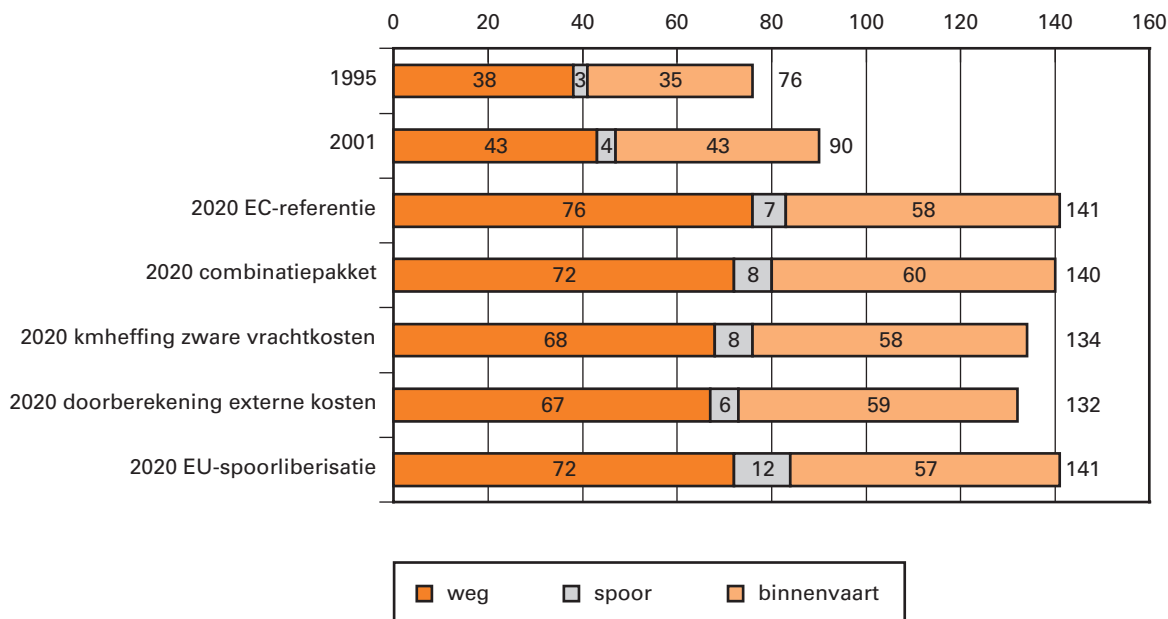
Kwaliteit verbindingen

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

de bestaande infrastructuur en, indien dit niet leidt tot voldoende capaciteits- en kwaliteitsverbetering, te komen tot de selectieve aanleg van nieuwe infrastructuur.

In onderstaande figuur zijn realisatiegegevens en ramingen vermeld over het aantal tonkilometers op Nederlands grondgebied. Zij dienen als referentie voor een mogelijke toekomstige capaciteitsbehoefte. Het meest actuele realisatiecijfer betreft het jaar 2001. De ramingen voor 2020 zijn slechts indicatief.

Realisatiedata voor 1995 en 2001 en effectramingen op de goederenmobiliteit in 2020 van enige beleids- en onzekerheidsvarianten (per vervoerwijze, in miljard tonkilometer op Nederlands grondgebied)



Bron: CBS en AVV («NVVP Beleidsopties verkend», november 2000).

02.3 Beleidsinstrumenten

Netwerk mainport Rotterdam en zeehavens

Beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling

Met het oog op de voortzetting van het zeehavenbeleid na 2004, herijkt VenW via het project Havenvisie de doelstellingen en beleidsinstrumenten van het zeehavenbeleid. Naar verwachting is deze herijking eind 2003 afgerond. Dan zal een nieuwe beleidsagenda met concrete beleidsacties worden opgesteld.

Het Project Mainportontwikkeling Rotterdam heeft een dubbele doelstelling: het versterken van de positie van de mainport Rotterdam en het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving in Rijnmond. In het voorjaar van 2002 hebben het Rijk, de provincie Zuid-Holland, de stad en de stadsregio Rotterdam afspraken gemaakt over de randvoorwaarden voor de uitvoering van de drie deelprojecten van PMR. Deze drie deelprojecten, te weten: «Bestaand Rotterdams Gebied» (uitgevoerd door gemeente Rotterdam), «750 hectare natuur- en recreatiegebied» (uitgevoerd door de provincie Zuid-Holland) en «Landaanwinning» (uitgevoerd

door de Rijksoverheid en gemeente Rotterdam) moeten deze dubbele doelstelling verwezenlijken. Verkeer en Waterstaat heeft als projectministerie de coördinerende rol voor de uitvoering van de Planologische Kernbeslissing Plus (PKB-plus) voor het Project Mainportontwikkeling Rotterdam en het Memorandum van Overeenstemming (getekend op 1 maart 2002).

Door de ontwikkeling van Maasvlakte 1 en de tweede Maasvlakte kan ruimte ontstaan die zou kunnen worden aangewend als schuifruimte voor deep-sea containerbedrijven uit de Waal-Eemhaven. In het algemeen staat VenW positief tegenover het herontwikkelen van oude niet meer in gebruik zijnde haventerreinen.

In de PKB+ is aangegeven dat in eerste instantie wordt voorzien in de transformatie van Waalhaven Oost. Bij de transformatie acht VenW het van belang dat, zoals ook in de PKB+ is aangegeven, aandacht besteed blijft worden aan de veiligheid en milieukwaliteit van de leefomgeving om te voorkomen dat er knelpunten ontstaan als gevolg van nieuwe woningbouw langs de Waalhaven en bestaande havenactiviteiten in andere (omliggende) havens.

Communicatie en draagvlak

Ten behoeve van de coördinatietraak van VenW bij de uitvoering van de PKB-plus voor PMR en van het vastgestelde Memorandum van Overeenstemming worden in 2004 diverse communicatieactiviteiten ontplooid.

Financiële stimulering

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

Monitoring en beleidsevaluatie

In het kader van de ontwikkeling van een nieuw beleidskader voor het nemen van beleidsbeslissingen wordt een Havenvisie opgesteld. In dat verband is de onderbouwing van de economische en maatschappelijke waarde van zeehavens een belangrijk onderzoeksthema.

Jaarlijks stelt VenW in samenwerking met de Nationale Havenraad (NHR) een havenmonitor op. De havenmonitor geeft kwantitatieve informatie over de ontwikkeling van de toegevoegde waarde en de werkgelegenheid in de havens.

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

In het kader van de herijking van het zeehavenbeleid evalueert VenW de voortgang van de beleidsacties in het actieprogramma. Tezamen met de evaluatie van de HIP-regeling in 2004 levert dit voldoende informatie om in 2004 de effectiviteit van het beleid ten behoeve van het operationele doel «mainport en zeehavens» te bezien.

Programma beleidsevaluaties artikel 2: Netwerk MPR en zeehavens				
Evaluatie-onderwerp	A. Startdatum B. Einddatum	Evaluatieperiode	Doel evaluatie	Type evaluatie
Subsidiereregeling Haveninterne Projecten (HIP-II)	A. 2004 B. 2004	2000–2003	Opzet, werking en effecten van de subsidiereregeling	Ex post
Operationeel Doel mainport en zeehavens	A. 2004 B. 2004	2002–2003	Effectiviteit van pakket van maatregelen	Ex post

Functioneren knooppunten

Beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling

De afgelopen jaren was het beleid vooral gericht op het realiseren van een landelijk dekkend netwerk van inland terminals. Uit de in 2003 uitgevoerde tussentijdse evaluatie van de subsidiereregeling openbare inland terminals (SOIT) blijkt dat, met uitzondering van enkele regio's, alle economische centra in Nederland binnen een effectief verzorgingsgebied van een inland containerterminal vallen. Het netwerk van inland containerterminals is hiermee vanuit nationaal perspectief landelijk dekkend en de overslagcapaciteit van deze terminals kan de komende jaren in de vraag voorzien. De resultaten van deze evaluatie zijn mede aanleiding tot een heroriëntatie op het knooppuntenbeleid. Deze heroriëntatie vindt in 2003 plaats op basis van een integrale benadering van de functie van knooppunten in het netwerk en de inpassing in de regionaal economische structuur, nu en in de toekomst. Hiervoor zal worden gezien of de overheid kan bijdragen aan het versterken van de samenhang tussen en de kwaliteit van knooppunten.

Financiële stimulering

In de periode 2004–2006 vindt de afwikkeling plaats van de toegekende subsidies in het kader van de Subsidiereregeling Openbare Inland Terminals (SOIT), die per 31 december 2003 wordt beëindigd. Ook de Subsidiereregeling Bedrijfsgebonden Vaarweg (SBV) loopt per 31 december 2003 af en wordt de tweede helft van 2003 tussentijds geëvalueerd.

Monitoring en beleidsevaluatie

De belangrijkste onderzoeksissie betreft een verkenning van de integrale beleidsontwikkeling voor knooppunten.

Programma beleidsevaluaties artikel 2: functioneren knooppunten				
Evaluatie-Onderwerp	A. Startdatum B. Einddatum	Evaluatieperiode	Doel evaluatie	Type evaluatie
SBV *)	A. 2003 B. 2003	2000–2003	Effectiviteit regeling x)	Ex-post
Functioneren knooppunten	A. 2004 B. 2004		Heroriëntatie knooppuntenbeleid	Ex-ante

*) betreft een tussentijdse evaluatie.

x) in combinatie met de in 2002/2003 uitgevoerde evaluatie van de SOIT is het gehele operationele doel geëvalueerd.

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

Tabel: overzicht uitgaven intermodaal vervoer op het Infrastructuurfonds (x € 1000)						
Art. Omschrijving	2003	2004	2005	2006	2007	2008
IF 04.03 Intermodaal vervoer	3 865	6 770	7 066	1 005		

Kwaliteit verbindingen

Beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling

Het beleid voor kwaliteitsverbetering van de verbindingen is divers en richt zich op projecten op het gebied van innovatieve transportsystemen, benuttingmaatregelen op het terrein van alle modaliteiten en prijsbeleid, zowel in internationaal als nationaal verband. In EU-verband wordt samengewerkt aan het versterken van alle elementen van de Trans Europese Netwerken. De verantwoordelijkheid voor het buisleidingsbeleid zal mogelijk overgedragen worden van het Ministerie van Economische zaken naar het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Onderzocht wordt onder welke condities dit moet gebeuren.

Daar niet elke verbinding van de hoofdinfrastructuur voor het goederenvervoer even belangrijk is en budgetten voor infrastructuur niet toereikend zijn om alle knelpunten op te lossen zullen er de komende jaren keuzes moeten worden gemaakt. Het concept van een Kwaliteitsnet goederenvervoer moet richting geven aan het infrastructuurbeleid en investeringsbeslissingen door het in kaart brengen van knelpunten, gerangschikt op basis van maatschappelijk rendement. Het Kwaliteitsnet goederenvervoer heeft een deur-tot-deur-benadering als uitgangspunt en heeft betrekking op alle infrastructuur (spoor, weg, water), alle schaalniveaus (nationaal, regionaal, lokaal) en alle dimensies (bereikbaar, leefbaar, veilig).

In het Kwaliteitsnet Goederenvervoer wordt enerzijds een selectief netwerk van hoofdinfrastructuurverbindingen voor het goederenvervoer tussen economische centra (nationaal niveau) gedefinieerd. Op grond van kwaliteitseisen worden ook de knelpunten voor het goederenvervoer op het nationale niveau getraceerd. In samenwerking met andere overheden, bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties, zijn criteria en een methode ontwikkeld om te komen tot een kwaliteitsnet voor het goederenvervoer dat rekening houdt met alle schaalniveaus en alle dimensies. Op basis van deze criteria en de methode kunnen knelpunten op elk niveau (nationaal, regionaal en lokaal) in onderlinge samenhang worden opgespoord en aangepakt. Tot eind 2003 worden pilotprojecten uitgevoerd om de methode in de praktijk te toetsen. Op basis van een analyse van de resultaten van die pilot zal in 2004 met de partners worden gezien of en op welke wijze de aanpak breder kan worden toegepast.

Na de uitbreiding van het inhaalverbod voor vrachtwagens per 1 juni 2003 geldt het inhaalverbod voor vrachtwagens op alle drukke tweebaans autosnelwegen. In totaal geldt het (gedeeltelijke) inhaalverbod op ongeveer 1070 kilometer snelweg. Met deze uitbreiding is tevens de grens bereikt van een verantwoorde toepassing van de bestaande statische inhaalverboden met vaste verkeersborden langs de weg. Een eventuele

verdere uitbreiding is uitsluitend mogelijk met behulp van een dynamische variant, waarbij afhankelijk van de verkeerssituatie en -drukke een inhaalverbod kan worden ingesteld en beëindigd. Daarom wordt een proef op een driebaans autosnelweg voorbereid met een dynamisch systeem. Tijdens de proef wordt gekeken naar de technische aspecten, de effecten voor het verkeer, de veiligheid en de beleving van de weggebruiker. Eind 2003 wordt duidelijk waar de proef zal plaatsvinden en wanneer hij zal starten.

Communicatie en draagvlak

Het beleid inzake het regionaal en lokaal goederenvervoer richt zich onder andere op de wisselwerking tussen goederenvervoer, ruimtelijke ordening en regionale/stedelijke economie. Acties die in dit verband met andere overheden plaatsvinden betreffen de uitwerking van een ruimtelijke strategie voor goederenvervoerbeleid en de toepassing van de mobiliteitstoets. Met de mobiliteitstoets wordt nagegaan hoe (ruimtelijke) beslissingen over bedrijventerreinen uitwerken op mobiliteit, bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid en welke mogelijkheden er zijn om verkeer en vervoer beter in de regionale en lokale ruimtelijke planvorming te verankeren.

Financiële stimulering

De haalbaarheidsstudie technologie- en innovatiemonitor ten behoeve van het opsporen van de belangrijkste en meest kansrijke innovatieve ontwikkelingen in het goederenvervoer en de logistiek voor het bereiken van de beleidsdoelen zal in een samenwerkingsverband van publieke en private partijen en kennisinstellingen in 2004 worden gestart. In dit kader wordt bezien of een financiële stimulering van haalbaarheidsstudies en pilots aan de orde is.

De bijdrage ten behoeve van de internationale overeenkomst inzake de totstandkoming en exploitatie van het civiele navigatiesysteem Loran C in Noordwest-Europa en het Noord-Atlantisch gebied wordt ook op dit artikel verantwoord. De bijdrage loopt naar verwachting tot en met 2005.

Uitvoering en handhaving

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

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

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

Programma beleidsevaluaties artikel 2: kwaliteit verbindingen				
Evaluatie-Onderwerp	A. Startdatum B. Einddatum	Evaluatieperiode	Doel evaluatie	Type evaluatie
Kwaliteit verbindingen	A. 2008 B. 2008	2004–2008	Effectiviteit van pakket van maatregelen	Ex post
Kwaliteit verbindingen	A 2004 B 2004		Bepalen van herkenbaarheid en geschiktheid als te evalueren operationeel doel	Ex-ante

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

Tabel: overzicht uitgaven Railgoederen op het Infrastructuurfonds (x € mln)						
Art. Omschrijving	2003	2004	2005	2006	2007	2008
IF 01.02.02 Railwegen Goederenvervoer	24	28	33	40	16	8

02.4 Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen (x € 1000)							
02 Versterking netwerk goederenvervoer	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Verplichtingen	12 386	9 929	8 318	7 221	8 718	14 127	14 127
Uitgaven	15 852	10 011	14 509	11 874	12 546	14 127	14 127
02.01 Programma-uitgaven	11 690	5 378	10 240	7 828	8 529	10 214	10 214
<i>02.01.01 Mainports en Zeehavens</i>	<i>9 030</i>	<i>2 315</i>	<i>6 152</i>	<i>5 314</i>	<i>6 383</i>	<i>8 068</i>	<i>8 068</i>
Communicatie, haalbaarheid en draagvlak	4 023	760	794	411	212	212	212
Subsidies	5 007	1 555	5 358	4 903	6 171	7 856	7 856
<i>02.01.03 Kwaliteit verbindingen</i>	<i>867</i>	<i>1 849</i>	<i>2 682</i>	<i>1 184</i>	<i>863</i>	<i>863</i>	<i>863</i>
Communicatie, haalbaarheid en draagvlak	330	408	454	363	163	163	163
Subsidies	537	541	1 328	821	700	700	700
Eurovignet	0	900	0	0	0	0	0
<i>01.01.99 Onverdeeld</i>	<i>1 793</i>	<i>1 214</i>	<i>1 406</i>	<i>1 330</i>	<i>1 283</i>	<i>1 283</i>	<i>1 283</i>
Beleidsvoorbereidend onderzoek en evaluaties	1 793	1 214	1 406	1 330	1 283	1 283	1 283
02.02 Apparaatsuitgaven	4 162	4 633	4 269	4 046	4 017	3 913	3 913
– Apparaatsuitgaven	4 162	4 633	4 269	4 046	4 017	3 913	3 913
02.03 Ontvangsten	791	0	0	0	0	0	0
Ontvangsten	791	0	0	0	0	0	0

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

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

Budgetflexibiliteit (x € 1000)											
02 Versterking netwerk goederen- vervoer		2004		2005		2006		2007		2008	
1.	Totaal geraamde kasuitgaven	14 509		11 874		12 546		14 127		14 127	
2.	Waarvan apparaatsuitgaven	4 269		4 046		4 017		3 913		3 913	
3.	Dus programma-uitgaven	10 240		7 828		8 529		10 214		10 214	
Waarvan op 1 januari 2004:											
4.	juridisch verplicht	57%	5 836	74%	5 793	82%	6 994	4%	409	0%	0
5.	complementair noodzakelijk	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0
6.	bestuurlijk gebonden (niet juridisch)	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0
7.	beleidsmatig gereserveerd (o.g.v. een wettelijke regeling of beleidsprogramma)	9%	922	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0
8.	beleidsmatig nog niet ingevuld	34%	3 482	26%	2 035	18%	1 535	96%	9 805	100%	10 214
9.	Totaal (=3)	100%	10 240	100%	7 828	100%	8 529	100%	10 214	100%	10 214

Juridische verplichtingen

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

Complementair noodzakelijk en/of bestuurlijk gebonden dan wel beleidsmatig gereserveerd

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

Niet vastgelegd in verplichtingen

Dit betreft onder andere voorgenomen beleidsvoorbereidend onderzoek ten behoeve van beleidsprioriteiten.

02.6 Veronderstelling in effectbereiking, doelmatigheid en raming

Algemeen

In de gehanteerde beleidsanalyses wordt, tenzij expliciet ander vermeld, uitgegaan van het Economisch basisscenario (middenscenario CPB). Vanzelfsprekend worden in toekomstbeschouwingen en beleidsontwikkeling ook andere groeiscenario's en onzekerheidsvarianten bestudeerd. Voor alle inhoudelijke indicatoren en kengetallen zijn in het kader van de goederenvervoermeter meetgegevens ingewonnen. Daarnaast zijn protocollen opgesteld per indicator/kerngetal waarin de «totstandkomingsprocedure» is weergegeven. Opgenomen is informatie over definitie, aanwezigheid basisgegevens, bronvermelding, beschikbaarheid etcetera. De basisgegevens ijlen na. Jaargegevens over 2002 zijn nog niet beschikbaar. Binnen dit artikel is sprake van een beperkte indirecte verantwoordelijkheid van het Rijk. Dit wordt gespecificeerd in de

beschrijvingen van de operationele doelstellingen en de veronderstellingen in effectbereiking, doelmatigheid en raming.

Netwerk mainport Rotterdam en zeehavens

Voor het realiseren van de doelstellingen zijn – naast het beoogde rijksbeleid – ook vele andere actoren en factoren bepalend. Zo hebben economische ontwikkelingen op mondiaal en Europees niveau een grote invloed, evenals het gedrag van marktpartijen in de havens van Noordwest Europa en daaraan gerelateerde sectoren. Voor de komende jaren wordt een gemiddelde groei van ongeveer 1,7% per jaar verwacht. Met betrekking tot de herijking van het zeehavenbeleid wordt verwacht dat hieruit een effectiever en doelmatiger bijdrage geleverd kan worden aan de marktpositie van de Nederlandse zeehavens. Versterking van deze marktpositie draagt bij aan een efficiënte bereikbaarheid van bedrijvigheid in Nederland dat gebruik maakt van goederentransport. Met deze efficiënte bereikbaarheid wordt een bijdrage geleverd aan het vestigingsklimaat voor bedrijven in Nederland.

Een vergelijkbare veronderstelling ligt ten grondslag aan de PKB-plus voor PMR. Uitbreiding en herschikking van het havenareaal in de haven van Rotterdam draagt bij aan de verbetering van de bereikbaarheid. Voor een deel komt deze verbetering – via doorvoer – terecht bij bedrijven in het Europese achterland. De versterking van de concurrentiepositie die deze bedrijven daarmee kunnen bereiken komt – via de verwevenheid van de Nederlandse economie met die van in Noordwest-Europa – op indirecte wijze ten goede aan de vorming van toegevoegde waarde en werkgelegenheid in Nederland.

Functioneren knooppunten

Het Rijk heeft een actieve rol als het gaat om het formuleren van de beleidskaders (waar en hoe) van en het aangeven van de randvoorwaarden voor de (invulling van) de ruimtelijke structuur. Een succesvolle uitwerking van de doelstellingen op het gebied van knooppunten en effectieve implementatie in de regionale en lokale ruimtelijke ordeningsplannen moet worden bereikt door bestuurlijke samenwerking tussen Rijk, provincies en gemeenten. Daarnaast zijn de inspanningen van het Rijk gericht op het versterken van de functie van multimodale knooppunten, onder andere door het bevorderen van de samenwerking tussen en de efficiency op knooppunten. Hierbij wordt een voornamelijk stimulerende en faciliterende rol vervuld.

Kwaliteit verbindingen

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

02.7 VBTB-paragraaf

Door het voorsnog niet behandelen van de Nota Mobiliteit is het niet mogelijk een groeiparagraaf voor dit artikel op te nemen. Invulling van de groeiparagraaf zal voor het eerst plaatsvinden, zodra de Nota Mobiliteit wordt aangeboden.

03 EFFICIËNT WERKEND GOEDERENVERVOERSYSTEEM

03.1 Algemene Beleidsdoelstelling

De algemene doelstelling voor dit artikel is het bevorderen van een efficiënt goederenvervoersysteem. Goederenvervoer is geen doel maar een middel om het verladende en ontvangende bedrijfsleven economische ontwikkeling mogelijk te maken en de consument te bedienen. Centraal staat derhalve de facilitering van de economie en van bedrijfsleven/consumenten die goederen laten vervoeren en afnemen. Het doel is via voorwaardenscheppend en randvoorwaardelijk beleid bij te dragen tot een zo hoog mogelijke efficiency van logistieke ketens, met inachtneming van publieke belangen op het gebied van veiligheid, volksgezondheid en leefomgevingskwaliteit.

Logistieke efficiency is van belang voor het economisch functioneren van Nederland, maar is ook van bedrijfseconomisch belang. De doelen van de overheid ter beïnvloeding van logistieke keuze of vervoerswijze zijn:

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

Het bereiken van de doelstelling kan, gezien de complexiteit van de materie, strikt genomen eenvoudigweg niet in één of meerdere indicatoren worden gemeten. Gemeten wordt de toegevoegde waarde, andere indicatoren zijn in ontwikkeling.

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

Met Duitsland en België vindt overleg plaats over de goederenvervoerstrategie en worden afspraken gemaakt over zowel de bilaterale projecten als EU-dossiers. Ter zake van een groot aantal projecten wordt in (inter-)nationaal verband samengewerkt, zoals in de EU, IMO, ECE, CCR, Donaucommissie, CEMT en OESO. Bijzondere aandacht krijgen voorts de nieuwe lidstaten van de EU en de Donaulanden in relatie tot de CCR.

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

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

03.2 Nader geoperationaliseerde doelstellingen

Betere marktwerking en markttoegang

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

bevorderen van liberalisatie en harmonisatie gericht op een open markt voor goederenvervoer met gelijke uitgangspunten («level playing field»), alsmede door het bevorderen van transparantie van de vervoersmarkt. Het gaat om transparantie van alle vervoergerelateerde kosten en concurrentieverstorende maatregelen. Gegeven de uiteenlopende ontwikkelingsfase van elk van de vervoersektoren liggen de doelaccenten voor elke sector verschillend.

Het goederenvervoer zal tijdens het Nederlands voorzitterschap van de EU in de tweede helft van 2004 op de agenda staan. Voor Verkeer en Waterstaat belangrijke thema's zijn onder andere short sea shipping en binnenvaart. Wat betreft short sea shipping zal tijdens het Nederlands voorzitterschap een evaluatie plaatsvinden van de afspraken die zijn gemaakt tijdens de informele Transportraad van Gijón. Van Nederlandse zijde worden nu reeds acties op het gebied van vermindering administratieve lasten, ketenintegratie en netwerkversterking ondernomen om tijdens het Nederlands voorzitterschap resultaten te boeken. Verder zal bij de uitwerking van een voorstel van de Europese Commissie voor een richtlijn inzake River Information Services (RIS) ter vergroting van de veiligheid en efficiency van de Europese binnenvaart ondersteuning worden geboden.

Voor de sector weg ligt het accent op de gelijke concurrentievoorwaarden in Europees verband. Voor de binnenvaart zal aandacht worden besteed aan het bevorderen van de harmonisatie van binnenvaartwet- en regelgeving op Pan-Europese schaal als vervolg op de Pan-Europese Binnenvaartconferentie van 2001 en het verbeteren van de samenwerking tussen de Rijnvaartcommissie (CCR), de Europese Commissie en de Donaucommissie. Voor de sector spoor zal bij de nadere uitwerking van deze algemene doelstellingen in het bijzonder aandacht zijn voor het creëren van een «level playing field». Voor de zeescheepvaart is de operationele doelstelling met name gericht op invoering en naleving van gelijke regelgeving op gebied van veiligheid, milieu en arbeidsomstandigheden in internationaal verband, zodat gelijke concurrentievoorwaarden en een eerlijke marktwerking ontstaan.

Gezonde vervoerssectoren

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

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

Op het terrein van «security» moet internationale regelgeving om de havens en zeescheepvaart beter tegen terreur te beveiligen, per 1 juli 2004 nationaal worden geïmplementeerd. In 2004 zal met name de EU-harmonisatie aandacht krijgen.

Voor de wegvervoersector ligt er een belangrijke relatie tussen een gezonde sectorstructuur en een betere marktwerking en markttoegang.

Met name onderdelen van het zogenaamde Dieselakkoord zijn hier van belang waar het gaat om de structuurversterking en werkwijze binnen de bedrijfstak.

Voor de binnenvaart ligt het accent onder meer op het creëren van voorwaarden voor het werven van nieuw personeel door de bedrijfstak in nationaal en Europees verband en het stellen van kwaliteitseisen aan de opleidingsinstellingen. Voorts wordt de innovatie in de sector bevorderd (onder andere Distrivaart).

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

Voor de zeescheepvaart ligt de nadruk op het verbeteren van het evenwicht van vraag en aanbod van arbeid (inclusief aanbod uit niet-Europese MOU-landen) onder meer door het versterken van de relaties tussen het nautisch onderwijs en de zeescheepvaartbedrijven, om zowel de uitstroom van arbeidskrachten te beperken en de kwaliteit van de instroom van nieuw personeel te verbeteren. Het bevorderen van de samenwerking in de short-sea keten wordt aangemoedigd. Op het gebied van veiligheid in deze sector wordt ingezet op een internationaal hoog beveiligingsniveau zonder verstoring van het internationale «level playing field».

De toegevoegde waarde is voor de zeevaart en maritieme sector bekend over de periode 1995–2001. Zeevaart vormt een onderdeel van de maritieme sector. Naast zeevaart omvat de maritieme sector onder meer binnenvaart en ondernemingen die diensten verlenen aan de maritieme sector. De toegevoegde waarde bestaat uit de beloning van werknemers (lonen en sociale premies) en het exploitatieoverschot (onder andere de winst).

Prognoseoverzicht van toegevoegde waarde in constante prijzen in de zeevaart en de maritieme sector (in € miljard)								
	<i>Doelstelling¹</i>							
	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2008
Zeevaart	0,66	0,67	0,77	0,88	0,89	0,95	0,97	0,97
Overige maritieme sector/dienstverlening	3,01	3,05	3,22	3,30	3,33	3,35	3,36	3,36
Totaal brede maritieme sector	3,67	3,72	3,99	4,18	4,22	4,30	4,33	4,33

Bron: Ecorys.

¹ Het beleid is gericht op het minimaal handhaven van de bestaande situatie.

Logistieke efficiency

Bij logistieke efficiency gaat het om het verbeteren van de logistieke prestatie van het goederenvervoersysteem door het verbeteren van aansluitingen tussen de schakels in het goederenvervoersysteem (ook in wetgevingstechnische zin). Ook verbetering van de onderlinge afstemming van beleidsvoornemens van Rijk, provincies en gemeenten op het

gebied van vervoer van goederen is belangrijk. Een verhoging van de gemiddelde ladinggrootte van de afzonderlijke vervoersmodaliteiten zal worden bevorderd.

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

De tabel met betrekking tot de belading per rit, gemeten per modaliteit, is niet langer weergegeven, omdat deze indicator te beperkt en arbitrair is gebleken. Naar een goede indicator wordt gezocht.

03.3 Beleidsinstrumenten

Marktwerking en markttoegang

Beleidsvoorbereiding en ontwikkeling

VenW werkt intensief samen met het Duitse zusterdepartement BMVBW. Deze samenwerking strekt zich inmiddels uit naar het bredere VenW-beleidsterrein en omvat niet uitsluitend de traditioneel bilaterale samenwerking, maar ook de beleidsafstemming en -ontwikkeling. Hiertoe vindt periodiek overleg plaats tussen Nederland en Duitsland.

Betreffende het wegvervoer bevordert het Rijk dat de gelijke concurrentievoorwaarden in het Europese beroepsvervoer over de weg worden gehanteerd en bewaakt. Het gaat dan om de arbeidsvoorwaarden, de arbeidstijden, de rij- en rusttijden en de voorwaarden voor vakbekwaamheid en de toegang tot het beroep. Al deze dossiers worden of zijn in EU-verband afgestemd.

In de binnenvaart krijgt de praktische samenwerking tussen de Centrale Commissie voor de Rijnvaart en de Europese Commissie verder vorm met het oog op parallelle ontwikkeling van de binnenvaartregeling van deze beide partijen. Hetzelfde geldt voor de Donaucommissie en de Donaulanden. Aandachtspunt is hierbij de geplande toetreding van enkele Donaulanden tot de EU in respectievelijk 2004 (Hongarije, Polen en Slowakije) en in 2007 (Roemenië) en het verbeteren van de samenwerking tussen de Rijnvaartcommissie (CCR), de Europese Commissie en de Donaulanden.

Voor het goederenvervoer per spoor wordt de internationale strategie ten aanzien van gelijke concurrentievoorwaarden verder ontwikkeld en geïmplementeerd, mede op basis van de uitkomsten van de Economische Impact Studie Railgoederen (EIS-R). Er worden initiatieven genomen om internationale afspraken te maken over verdergaande liberalisering van transportdiensten. Het Rijk zoekt naar coalities met andere lidstaten om de openstelling van de nationale spoormarkten te bevorderen.

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

In 2004 en 2005 vinden vervolgactiviteiten plaats op basis van de resultaten van de onderzoeken die samen met GHR, DB Netz, Railned en

RiB in het zogenaamde Samenwerkingsverband op basis van de Letter of Intent (LOI) spoorgoederenvervoer zijn gehouden om het goederenvervoer per spoor commercieel aantrekkelijker te maken. Hierbij staan onderwerpen als betere benutting, kostenreductie, kwaliteitsverbetering en verhoging van de betrouwbaarheid centraal. Verwezen wordt naar het beleidsinstrument Financiële stimulering.

Op het gebied van zeescheepvaart doet Nederland al vanaf de eerste fase in 2001 in de International Labour Organisation (ILO), door ruime inbreng in de werkzaamheden en beraadslagingen, uitdrukkelijk mee aan het proces om te komen tot één maritiem arbeidsomstandighedenverdrag dat wereldwijd wordt ondersteund ter vervanging van de diverse huidige ILO-verdragen, die deels nauwelijks worden gesteund door lidstaten. Naar verwachting zal het nieuwe integrale verdrag in 2005 door de ILO worden aangenomen.

Communicatie en draagvlak

In overleg met meerdere belanghebbende partijen wordt in het kader van de capaciteitsverdeling tussen personen- en goederenvervoer per spoor gewerkt aan een publiekrechtelijke verankering in 2004 middels een AMvB en zal een capaciteitsstudie gestart worden, gericht op de capaciteitsverdeling voor de periode vanaf 2006.

Verder worden in 2004 de beleidsopties voor een succesvolle benutting alsmede de exploitatie van de Betuweroute in kaart gebracht.

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

Financiële stimulering

Op basis van diverse onderzoeken in het kader van de Letter of Intent (LOI) worden middelen ter beschikking gesteld voor kansrijke spoorprojecten die aansluiten op de uitkomsten van deze onderzoeken. Onderwerpen als betere benutting, kostenreductie, kwaliteitsverbetering en verhoging van de betrouwbaarheid worden genoemd om het goederenvervoer per spoor commercieel aantrekkelijker te maken. Zo draagt VenW voor een reeks van jaren bij in de kosten van de verkeersafwikkeling op de spoorgoederenlijn van het Havenspoor door Railned met een bedrag van € 1 miljoen. In 2003 is de subsidieregeling ook van kracht. De ontwikkeling en realisatie van een keteninformatiesysteem (KIS) voor de aansturing van de Havenspoorlijn wordt ook in 2004 en 2005 gefaciliteerd. Het keteninformatiesysteem (KIS) moet aansluiten op het in ontwikkeling zijnde Planning-Toedeling-Infrastructuursysteem (PTI) voor het gemengde railnet.

Teneinde de marktkansen van het Nederlandse bedrijfsleven in de transport- en dienstensector te vergroten is in 2003 een subsidie verleend aan de Vereniging Nederland Distributieland, die doorloopt tot in 2007. De subsidie bedraagt in 2004 € 454 000.

Wet en regelgeving

In het kader van de reductie van administratieve lasten zijn de aandachtsgebieden onder andere: het invullen van de één-loket-gedachte, het invullen van de één-formulier-gedachte en ICT-toepassingen.

Voor de binnenvaart wordt onder andere gewerkt aan aanpassing van nationale wet- en regelgeving als gevolg van EU-regelgeving en harmonisatie en wederzijdse erkenning van de schipperspatenten van de Donaulanden. Dit laatste is een vervolg op de Pan-Europese Binnenvaartconferentie van 2001. VenW levert aan deze regelgeving een actieve bijdrage. Verder wordt gewerkt aan de nieuwe Binnenvaartwet waarin drie wetten op het terrein van de binnenvaart worden geïntegreerd. Daarmee worden bestaande inconsistenties met internationale regelgeving weggenomen en worden de transparantie en handhaafbaarheid vergroot. Indiening van de nieuwe Binnenvaartwet aan de Tweede Kamer zal in 2004 plaatsvinden.

Ook de Wet Goederenvervoer over de Weg wordt herzien. Hierover wordt gerapporteerd onder artikel 04.01 Duurzaam Goederenvervoer.

Monitoring en beleidsevaluatie

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

Gezonde vervoerssectoren

Beleidsvoorbereiding en ontwikkeling

Op het gebied van veiligheid wordt ingezet op een internationaal hoog beveiligingsniveau, zonder verstoring van het internationale level playing field. De aanslagen van 11 september 2001 hebben geleid tot internationale regelgeving om de havens en zeescheepvaart beter tegen terreur te beveiligen. Deze regelgeving moet nationaal worden geïmplementeerd per 1 juli 2004. In 2004 zal met name de EU-harmonisatie aandacht krijgen.

In het kader van de ILO is – in het kader van de maritieme beveiligingsafspraken – in juni 2003 een herziening van het verdrag over identiteitsdocumenten voor zeevarenden overeengekomen. Nederland zal dientengevolge identiteitsdocumenten (met een biometrisch kenmerk) aan alle Nederlandse zeevarenden gaan verstrekken.

Innovatie in de binnenvaart wordt nagestreefd door deelname aan verschillende programma's, zoals bijvoorbeeld Nederland Innovatieland en de ondersteuning van Distrievaart. Er wordt gekeken naar de behoefte van de binnenvaartsector aan draadloze communicatie (Draadloze Rijn). Ook wordt gezien welke mogelijkheden «Distance Learning» kan bieden bij een verdere professionalisering van de sector. Daarnaast kan verkeersmanagement bijdragen aan de oplossing van capaciteitsknelpunten en het verbeteren van de betrouwbaarheid en bereikbaarheid (bijvoorbeeld door 24-uurs bediening). Via de verdere ontwikkeling van Rivier Information

Services (RIS) wordt hieraan gewerkt. De Nederlandse implementatie van RIS vindt plaats in het project Scheepvaart Transport Informatie Services (STIS). In 2004 zal aangevangen worden met de realisatiefase van dit project.

Conform de gemaakte afspraken tussen Verkeer en Waterstaat en het bij de problematiek van de stedelijke distributie betrokken bedrijfsleven wordt het in 2003 ontwikkelde werkprogramma voor het Platform Stedelijke Distributie (PSD) uitgevoerd, rekening houdend met de gestelde prioriteiten voor de komende jaren.

Communicatie en draagvlak

Voor zover dat past binnen de rol van de overheid zullen geconstateerde internationale en nationale knelpunten in het short sea vervoer worden aangepakt. Speciaal wordt gekeken naar knelpunten die de ontwikkeling van short sea op de korte afstand (onder 500 km) in de weg staan. Samenwerking tussen short sea en de overige modaliteiten op specifieke vervoer corridors wordt aangemoedigd.

Financiële stimulering

- **Bijdragen**

De werkgroepen met vertegenwoordigers van overheid, vervoerders en verladers die zijn ingesteld in het kader van het zogenaamde Diesel-akkoord hebben aanbevelingen geformuleerd voor de doorberekening van kosten en aanbevelingen voor de structuurverbeterende maatregelen. Naar verwachting zal de implementatiefase in 2005 kunnen worden afgesloten. Het bedrijfsleven zal nadrukkelijk het voortouw hebben in de uitwerking en implementatie.

Het Rijk draagt, evenals in voorgaande jaren, in 2004 bij aan Nederland Maritiem Land (NML) en Maritiem Research Institute Nederland (MARIN) ten behoeve van de versterking van het maritieme cluster voor een bedrag van € 680 000. In 2003 bedroeg de subsidie € 1 361 000. Onder invloed van de taakstelling uit het Strategisch Akkoord 2002 is de bijdrage verminderd ten opzichte van voorgaande jaren. NML richt zich op de versterking en promotie van het Nederlandse maritieme cluster, door activiteiten gericht op innovatie, export en promotie. MARIN verricht fundamenteel wetenschappelijk onderzoek op het gebied van hydrodynamica en fungeert tevens als integrator van maritieme kennis.

Ten behoeve van het praktijkgericht nautisch onderwijs worden, evenals in voorgaande jaren, tenminste zestig extra vaardagen gefinancierd met een bedrag van € 148 000. Op deze manier wordt op doelmatige wijze gezorgd voor aanvullende capaciteit voor lerend varen. In 2003 is een bijdrage van € 171 000 verstrekt.

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

Evenzo wordt aan Koninklijke Schuttevaer een bijdrage verstrekt voor de bijdrage aan kennis vanuit de binnenvaartbranche op het terrein van de nautische regelgeving en natte infrastructuur. De subsidie bedraagt in 2004, evenals in 2003, € 68 000. De stichting Zeemanswelzijn ontvangt in 2004 wederom een financiële bijdrage ten behoeve van het instandhouden van zeemanshuizen in de grotere havensteden in Nederland. De

subsidieregeling Schipperszorg binnenvaart heeft tot doel het sociaal-maatschappelijke welzijn van ambulante binnenvaartondernemers te verbeteren. In het kader van de taakstelling voor subsidies ingevolge het Strategisch Akkoord 2002 is besloten beide subsidies te gaan beëindigen.

In 2004 wordt aan de Stichting Port and Ship Security Development een subsidie verstrekt van € 75 000 ten behoeve van veiligheidsvoorzieningen tegen terrorisme. In 2003 bedraagt de subsidie € 25 000. Om in samenspraak met de overige NATO-landen en de verzekeringsmaatschappijen de verzekeringspremies van schepen betaalbaar te houden wordt, evenals in 2003, een bijdrage van € 50 000 verstrekt. Ook wordt het Kenniscentrum voor Port Security Vulnerability ondersteund met een bedrag van € 150 000 van waaruit kennis op het gebied van Port Security – met name opgedaan in de haven van Rotterdam – ter beschikking wordt gesteld aan alle Nederlandse havens.

- **Garanties**

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

Monitoring en beleidsevaluatie

De monitoring van het zeescheepvaartbeleid vindt plaats op basis van Toegevoegde Waarde (TW). Het aandeel Short Sea in de TW en de verschillen met zeescheepvaart in het buitenland worden daarbij gevolgd. Ook de vlootontwikkeling (zogenaamde rederklassen) wordt in beeld gebracht.

Programma beleidsevaluaties artikel 3: gezonde vervoerssectoren				
Evaluatie-Onderwerp	A. Startdatum B. Einddatum	Evaluatieperiode	Doel evaluatie	Type evaluatie
Gezonde vervoerssectoren	A. 2004 B. 2004	–	Bepalen van herkenbaarheid en geschiktheid als te evalueren operationeel doel	Ex ante
Gezonde vervoerssectoren	A. 2008 B. 2008	2004–2008	Vaststellen van effectiviteit pakket van maatregelen	Ex post

Logistieke efficiency

Beleidsvoorbereiding en ontwikkeling

In verband met de invoering van de digitale tachograaf bij het wegvervoer wordt getracht aan te sluiten bij ontwikkelingen inzake de inzet van boordcomputers in het goederenvervoer. Hiermee krijgen ondernemingen die tot nu toe nog slechts op beperkte schaal ICT inzetten een stimulans de ICT-mogelijkheden te gebruiken om de transporteffectiviteit te verhogen. Conform Europese regelgeving voert het Rijk de digitale tachograaf voor het wegvervoer in.

Programma beleidsevaluaties artikel 3: logistieke efficiency				
Evaluatie-Onderwerp	A. Startdatum B. Einddatum	Evaluatieperiode	Doel evaluatie	Type evaluatie
Logistieke efficiency	A. 2004 B. 2004	–	Bepalen van herkenbaarheid en geschiktheid als te evalueren operationeel doel	Ex ante
Logistieke efficiency	A. 2008 B. 2008	2004–2008	Vaststellen van effectiviteit pakket van maatregelen	Ex post

03.4 Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen (x € 1000)							
03 Efficiënt goederenvervoersysteem	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Verplichtingen	14 300	15 244	14 342	15 068	16 876	17 230	17 230
Uitgaven	16 632	18 621	16 540	17 256	16 897	17 230	17 230
03.01 Programma-uitgaven	10 279	13 146	11 272	12 870	12 346	12 788	12 788
<i>03.01.01 Marktwerking en markttoegang</i>	2 553	4 783	5 677	8 118	8 718	9 084	9 084
Communicatie, haalbaarheid en draagvlak	469	582	392	1 164	714	714	714
Subsidies	2 084	4 201	5 285	6 954	8 004	8 370	8 370
<i>03.01.02 Gezonde vervoerssectoren</i>	5 571	5 599	4 666	3 978	3 254	3 330	3 330
Communicatie, haalbaarheid en draagvlak	247	226	226	176	238	238	238
Subsidies	5 324	5 373	4 376	3 744	2 980	3 068	3 079
Garanties	0	0	64	58	36	24	13
<i>03.01.03 Logistieke efficiency</i>	155	448	178	137	137	137	137
Communicatie, haalbaarheid en draagvlak	19	314	160	137	137	137	137
Subsidies	136	134	18	0	0	0	0
<i>03.01.99 Overige programma-uitgaven</i>	2000	2 316	751	637	237	237	237
Beleidsvoorbereidend onderzoek en evaluaties	2000	2 316	751	637	237	237	237
03.02 Apparaatsuitgaven	6 353	5 475	5 268	4 386	4 551	4 442	4 442
03.03 Ontvangsten	785	91	0	0	0	0	0
Ontvangsten	785	91	0	0	0	0	0

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

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

03.5 Budgetflexibiliteit

Budgetflexibiliteit (x € 1000)											
03 Efficiënt goederenvervoersysteem		2004		2005		2006		2007		2008	
1.	Totaal geraamde kasuitgaven	16 540		17 256		16 897		17 230		17 230	
2.	Waarvan apparaatsuitgaven	5 268		4 386		4 551		4 442		4 442	
3.	Dus programma-uitgaven	11 272		12 870		12 346		12 788		12 788	
Waarvan op 1 januari 2004:											
4.	juridisch verplicht	26%	2 931	18%	2 317	4%	494	0%	0	0%	0
5.	complementair noodzakelijk	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0
6.	bestuurlijk gebonden (niet juridisch)	29%	3 269	22%	2 831	64%	7 902	61%	7 802	60%	7 673
7.	beleidsmatig gereserveerd (o.g.v. een wettelijke regeling of beleidsprogramma)	45%	5 072	60%	7 722	29%	3 580	20%	2 558	21%	2 685
8.	beleidsmatig nog niet ingevuld	0%	0	0%	0	3%	370	19%	2 430	19%	2 430
9.	Totaal (=3)	100%	11 272	100%	12 870	100%	12 346	100%	12 788	100%	12 788

Juridische verplichtingen

Voor de uitvoering van de Subsidieregeling Transactie Modal Shift (TMS) zijn voor de jaren tot en met 2006 juridische verplichtingen aangegaan. Ditzelfde geldt ook voor de subsidieregeling Transportbesparing (voorheen Transportpreventie) tot en met 2004. Eveneens verplicht zijn de projectkosten in het kader van het LOI-samenwerkingsverband (zie ook bestuurlijke verplichtingen).

In het kader van de bijdrage en de exploitatie van het opleidingsschip Kinsbergen (Defensie) liggen de kasverplichtingen t/m 2005 juridisch vast.

Complementair noodzakelijk en/of bestuurlijk gebonden dan wel beleidsmatig gereserveerd

Dit betreft onder andere de toezeggingen in het kader van MARIN, NML, NDL, de aansturing van de Haven sporen, follow-up Diesselakkoord, Zeemanswelzijn, de instellingen Schipperszorg en de RWS (IVV-eenheden). Tevens vallen hieronder de spin-off kosten in het kader van het convenant Letter of Intent (LOI) met betrekking tot het goederenvervoer per spoor, gericht op een verbetering van het aanbod van railgoederencapaciteit voor de gebruikers en een verbeterde facilitering van dat vervoer.

Niet vastgelegd in verplichtingen

Dit betreft voornamelijk beleidsvoorbereidend onderzoek.

3.6 Veronderstellingen in effectbereiking, doelmatigheid en raming

Marktwerking en markttoegang

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

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

Gezonde vervoerssectoren

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

Logistieke efficiency

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

Voor alle inhoudelijke indicatoren en kengetallen zijn in het kader van de goederenvervoermonitor meetgegevens ingewonnen. Daarnaast zijn protocollen opgesteld per indicator/kengetal waarin de «totstandkomingsprocedure» is weergegeven. Opgenomen is informatie over definitie, aanwezigheid basisgegevens, bronvermelding, beschikbaarheid etcetera. De basisgegevens ijlen na. Jaargegevens over 2002 zijn nog niet beschikbaar.

Binnen dit artikel is grotendeels sprake van indirecte verantwoordelijkheid.

Betere marktwerking en markttoegang

Veelal gaat het om kwalitatieve beleidsvoornemens (zoals het opheffen van marktverstoringen of het bevorderen van harmonisatie op Pan-Europese schaal). Deze voornemens laten zich moeilijk kwantificeren, temeer omdat de doelstelling verschilt per modaliteit. Dat heeft ook consequenties voor het vinden van een betrouwbare indicator.

Gezonde vervoerssectoren

Voor gezonde vervoerssectoren zijn uitsluitend effectgegevens over de maritieme sector beschikbaar. Onderzoek naar effectgegevens voor de overige vervoerssectoren is nog gaande. Hierbij moet rekening gehouden worden met het gegeven dat de accenten per modaliteit verschillen bij deze nader geoperationaliseerde doelstelling, en dat de toegevoegde waarde voor de nationale economie alléén onvoldoende zegt. Verwacht wordt dat de resultaten van het onderzoek verwerkt kunnen worden in de begroting van 2005.

Logistieke efficiency

Een onderzoek naar een meer integrale indicator van logistieke efficiency loopt. Verwacht wordt dat de resultaten van het onderzoek verwerkt kunnen worden in de begroting van 2005.

04 DUURZAAM GOEDERENVERVOER

04.1 Algemene Beleidsdoelstelling

De algemene doelstelling voor dit artikel is het bevorderen van een milieuvriendelijk goederenvervoersysteem. Het gaat om het binnen maatschappelijk geaccepteerde grenzen brengen van de effecten van het goederenvervoer voor geluidshinder, verontreiniging van lucht en water, klimaat en ruimtebeslag. Beleid is onder meer gericht op kosten-effectiviteit, internationale aanpak en voorkeur voor bronaanpak.

Dit beleidsartikel heeft vooral op het terrein van transportpreventie een nauwe relatie met artikel Efficiënt werkend goederenvervoersysteem. Daarnaast is er voor de infrastructurele investeringen een relatie met artikelen uit het Infrastructuurfonds. Doelgroepen betreffen onder meer: producenten, verladers, vervoerders en burgers.

04.2 Nader geoperationaliseerde beleidsdoelstellingen

Transportbesparing

Met het beleid terzake van Transportbesparing wordt beoogd de vervoersbehoefte aan de bron te verminderen. Transportbesparing vestigt de aandacht op het ontwerp van producten, de inrichting van processen en de keuze van productielocaties en bedrijfsterreinen. Het beleid richt zich in eerste instantie op bewustwording (kosten, milieu, imago en bereikbaarheid) bij het bedrijfsleven en de overheid. De Rijksoverheid speelt een ondersteunende rol door partijen bij elkaar te brengen of aansprekende ontwikkelingen te stimuleren. Het uiteindelijke doel is een situatie waarin bedrijven de mogelijkheden voor minder vervoer per eenheid product zelf actief oppakken, terwijl overheden onbedoelde hindernissen voor transportbesparing voorkómen of wegnemen.

Stil en schoon vervoer

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

Nederland is internationaal verplichtingen aangegaan voor de reductie van emissies van onder andere NO_x, SO₂ en CO₂ in 2010. In het Nationaal milieubeleidsplan (NMP4) zijn de doelstellingen 2010 voor verkeer en vervoer – niet voor het goederenvervoer dan wel de afzonderlijke modaliteiten – nader uitgewerkt voor NO_x (150 kton/jaar) en SO₂ (13 kton/jaar). De bijdrage aan de nationale emissie van deze stoffen door het goederenvervoer is substantieel.

Gestreefd wordt naar een kleinere toename van de CO₂-uitstoot door verkeer en vervoer in 2010 ten opzichte van 1990 dan, gelet op de groei van het transport, zou mogen worden verwacht. De maatregelen om invulling te geven aan de taakstelling voortvloeiend uit het Kyoto-protocol (een CO₂-reductie van 6% in de periode 2008–2012 ten opzichte van 1990) zijn beschreven in de uitvoeringsnota Klimaatbeleid van 1999. De uitstoot is een punt van zorg, omdat enerzijds de aanwijzingen voor klimaatverandering door het broeikaseffect steeds sterker worden en anderzijds de sector verkeer en vervoer – en daarmee de CO₂ emissie – snel groeit.

De in 2003 door het kabinet vast te stellen CO₂ streefwaarden voor vier sectoren, waaronder verkeer en vervoer, gelden als inspanningsverplichting.

Overzicht van de NO_x-emissies door het goederenvervoer (x miljoen kg) op Nederlands grondgebied per vervoersmodaliteit					
	Wegvervoer (a)	Binnenvaart (b)	Spoorvervoer	Short sea (b) Totaal	Goederenvervoer
1997	54,8	31,6	1,1	11,4	98,3
1998	54,7	27,6	1,1	11,8	94,8
1999	57,0	29,5	0,9	11,8	99,2
2000	55,1	28,8	1,2	12,9	98,0
2001	54,1	30,2	1,2	12,9	98,4

Bron: CBS, RIVM en Ecorys.

(a) Inclusief lichte bestelauto's en buitenlandse vervoerders.

(b) Exclusief doorvoer zonder overlading (dzo).

Overzicht van de SO₂-emissies door het goederenvervoer (x miljoen kg) op Nederlands grondgebied per vervoersmodaliteit					
	Wegvervoer (a)	Binnenvaart (b)	Spoorvervoer	Short sea (b) Totaal	Goederenvervoer
1997	1,54	2,16	0,12	6,88	10,70
1998	1,61	1,88	0,11	7,10	10,70
1999	1,71	2,01	0,10	7,08	10,90
2000	1,17	1,96	0,13	7,77	11,03
2001	0,43	2,06	0,12	7,77	10,38

Bron: CBS, RIVM en Ecorys.

(a) Inclusief lichte bestelauto's en buitenlandse vervoerders.

(b) Exclusief doorvoer zonder overlading (dzo).

Overzicht van de CO₂ emissies door het goederenvervoer (x miljoen kg) op Nederlands grondgebied per vervoersmodaliteit					
	Wegvervoer (a)	Binnenvaart (b)	Spoorvervoer	Short sea (b) Totaal	Goederenvervoer
1997	5 180	1 973	51	577	7 781
1998	5 406	1 724	48	595	7 773
1999	5 715	1 837	41	593	8 186
2000	5 569	1 796	55	650	8 070
2001	5 685	1 885	51	650	8 271

Bron: CBS, RIVM en Ecorys.

(a) Inclusief lichte bestelauto's en buitenlandse vervoerders.

(b) Exclusief doorvoer zonder overlading (dzo).

Noot: Omdat emissiefactoren van het RIVM zijn gewijzigd, wijken deze reeksen af ten opzichte van de begroting 2003.

Voor PM₁₀ (fijnstof) gelden geen emissieplafonds in Nederland. Er zal wel intensieve inspanningen geleverd moeten worden om de wettelijke

luchtkwaliteitsnormen voor 2010 uit de EU-kaderrichtlijn lucht te realiseren. Plaatselijk worden de wettelijke luchtkwaliteitsnormen van fijnstof en stikstofoxide fors overschreden. Goederenvervoer draagt daar niet onaanzienlijk aan bij.

Voor emissies naar water gelden evenmin nationale emissieplafonds. Het beleid is er op gericht om maximaal toelaatbare risico's (MTR's) en streefwaarden voor concentraties van stoffen in het oppervlaktewater te realiseren. Dat doel kan dus wel degelijk om emissiereductie vragen. Hiervoor zal binnen het goederenvervoer een aantal speerpunten aangewezen worden.

Zuinig ruimtegebruik

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

Verantwoord ondernemen

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

04.3 Beleidsinstrumenten

Transportbesparing

Beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling

Het Rijk onderzoekt samen met het bedrijfsleven de potentie van Transportbesparing in verschillende economische sectoren. Het Rijk onderzoekt voorts hindernissen in wet- en regelgeving die onbedoeld Transportbesparing door bedrijven blokkeren.

Communicatie en draagvlak

In 2004 zullen activiteiten worden ontplooid teneinde het thema Transportbesparing meer bekendheid te geven onder relevante doelgroepen. Daarnaast wordt aandacht besteed aan communicatie over de praktijk en mogelijkheden van dit beleidsonderdeel richting relevante doelgroepen. Tenslotte zal relevante kennis en informatie over Transportbesparing worden verzameld en beschikbaar worden gesteld aan geïnteresseerden. Activiteiten betreffen het onderhouden van de internetsite, nieuwsbrieven, evenementen en gesprekken met de sectoren.

Financiële stimulering

Projecten die leiden tot transportbesparing worden ondersteund. Op basis van vier uitgevoerde tenders worden projecten die leiden tot transportbesparing ondersteund.

Programma beleidsevaluaties artikel 4 transportbesparing				
Evaluatie-onderwerp	A. Startdatum B. Einddatum	Evaluatieperiode	Doel evaluatie	Type evaluatie
Transportbesparing	A. 2004 B. 2004	–	Bepalen van herkenbaarheid en geschiktheid als te evalueren operationeel doel	Ex ante
Transportbesparing	A. 2008 B. 2008	2004–2008	Vaststellen van effectiviteit pakket van maatregelen	Ex post

Stil en schoon vervoer

Beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling

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

In geval van normstelling is het beroep op overheidsbudgetten beperkt, omdat de investeringskosten gedragen worden door de partijen die aan de normen moeten voldoen. Normstellingen zijn zeer urgent en effectief. Daarom zal in 2004 aandacht besteed worden aan:

- Onderzoek naar de haalbaarheid van fase 2 en fase 3 emissienormering in de binnenvaart;
- Oplossen van problemen rond de uitvoering van het scheepsafvalstoffenverdrag binnenvaart;
- Onderzoek naar maatregelen ter vermindering van de uitstoot van vluchtige organische stoffen door ontgassing van tankschepen in de binnenvaart;
- Onderzoek naar de haalbaarheid van aanscherping van de emissienormen voor zeescheepvaart;
- Stimulering van de duurzaamheid van zeeschepen als het gaat om voorbereiding van schepen alvorens deze naar de sloep gaan;
- Pilot voor bronmaatregelen ter vermindering van het geluidsniveau van vervoer per spoor (zogenaamde Dolomiet-shuttle);
- In samenwerking met het Ministerie van VROM stimuleert VenW de versnelde vervanging en retrofit van scheepsdieselmotoren in de binnenvaart. Als onderdeel van die stimulering wordt een subsidie-regeling uitgewerkt, die thans ter goedkeuring voorligt aan de EU.

Communicatie en draagvlak

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

Het doel van het keurmerk is enerzijds dat voor de detailhandel, het vervoerend bedrijfsleven en de omwonende burgers zichtbaar gemaakt wordt dat laad- en losactiviteiten met «stille PIEK-producten» plaatsvinden. Anderzijds geeft het aan het vervoerend bedrijfsleven dat producten aanschaft, de zekerheid dat deze volgens de PIEK-meetmethode aan de norm voldoen. Voor een aantal nieuwe «stille» producten vindt, via communicatie en informatie, ondersteuning van de marktintroductie plaats.

Financiële stimulering

In het kader van het subsidieprogramma CO₂-reductie goederenvervoer worden investerings- en kennisoverdrachtprojecten van uitontwikkelde technologieën gestimuleerd. De projecten worden tot maximaal 50% gesubsidieerd en moeten direct CO₂-reductie opleveren. De totaal behaalde CO₂-reductie van het programma wordt gemonitord.

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

Op basis van het Milieuactieplan zeescheepvaart vindt sinds 2003 stimulering plaats van de duurzaamheid van zeeschepen als het gaat om voorbereiding van schepen alvorens deze naar de sloep gaan. De gereserveerde bijdrage in 2004 is € 100 000.

Als uitvloeisel van het demonstratieproject Duurzaam bestaand schip ondersteunt Verkeer en Waterstaat de Koninklijke Nederlandse Vereniging van Reders (KNVR) bij enkele sleutelactiviteiten van het kenniscentrum op het gebied van duurzame scheepvaart bij bestaande schepen. De bijdrage is € 25 000 (in 2003 € 58 000).

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

Wet- en regelgeving

De EU-richtlijn havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafval en ladingsresiduen zal medio 2004 volledig geïmplementeerd zijn in de Nederlandse wetgeving.

Uitvoering en handhaving

Er worden surveillancevluchten uitgevoerd boven de Noordzee. Hierdoor kunnen illegale lozingen door zeeschepen tijdig worden opgespoord, zodat ernstige milieuvervuilingen zoveel mogelijk kunnen worden voorkomen. Tevens gaat er een preventieve werking van uit.

Monitoring en beleidsevaluatie

Programma beleidsevaluaties artikel 4 stil en schoon vervoer				
Evaluatie-onderwerp	A. Startdatum B. Einddatum	Evaluatieperiode	Doel evaluatie	Type evaluatie
Stil & schoon vervoer	A. 2004 B. 2004	–	Bepalen van herkenbaarheid en geschiktheid als te evalueren operationeel doel	Ex ante
Stil & schoon vervoer	A. 2008 B. 2008	2004–2008	Vaststellen van effectiviteit pakket van maatregelen	Ex post

Zuinig ruimtegebruik

Monitoring en beleidsevaluatie

Programma beleidsevaluaties artikel 4 zuinig ruimtegebruik				
Evaluatie-onderwerp	A. Startdatum B. Einddatum	Evaluatieperiode	Doel evaluatie	Type evaluatie
Zuinig ruimtegebruik	A 2004 B 2004		Bepalen van herkenbaarheid en geschiktheid als te evalueren operationeel doel	Ex ante

Verantwoord ondernemen

Beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling

Met de herziening van EG Vo. 3820/85 (Rijtijden) worden de harmonisatie en vereenvoudiging van de Europese regels voor rij- en rusttijden in het wegvervoer nagestreefd, met als doel te komen tot een Europees level playing field, een verbetering van de handhaafbaarheid en de invoering van de digitale tachograaf.

Communicatie en draagvlak

De nationale wetgeving met betrekking tot het wegvervoer zal worden aangepast in verband met de wens tot meer afstemming en harmonisatie met de Europese regelgeving. Een belangrijk onderdeel is de zorg van de overheid voor de opzet, uitwerking en naleving van de concurrentievoorwaarden in de sector. Over de uitgangspunten voor de herziening van de Wet goederenvervoer over de weg (Wgw) is meerdere malen overleg gevoerd met de brancheorganisaties, voor het laatst in oktober 2001. De brancheorganisaties zijn in februari 2003 van de VenW-besluiten inzake de richting van de uitwerking van de Wgw op de hoogte gesteld. In een projectgroep wordt aan deze uitwerking gestalte gegeven.

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

het zeevervoer beloont. De afspraken over de versterking van de relatie tussen het nautisch onderwijs en de zeescheepvaartbedrijven zullen worden uitgevoerd.

Transactie Modal Shift stimuleert bedrijven, naast efficiëntieverhoging, een deel van de goederenstromen over te hevelen naar andere modaliteiten dan wegvervoer (modal shift). De aanpak is marktgericht en streeft naar een grotere inzet van het bedrijfsleven, ook in de ondersteuning. Middels Intentieverklaringen met TLN, EVO en KNV wordt zorggedragen voor kennisoverdracht met betrekking tot Transactie Modal Shift. Op deze wijze wordt in samenwerking met het bedrijfsleven een brede achterban bereikt.

Financiële stimulering

In 2002 kon voor het laatst subsidie worden toegekend aan individuele bedrijven ten behoeve van efficiency bevorderende maatregelen in het kader van het project Transactie Modal Shift (TMS). Thans wordt gewerkt aan een programma voor kennisoverdracht. Het programma TMS zal in 2005 worden beëindigd.

Monitoring en beleidsevaluatie

Programma beleidsevaluaties artikel 4 verantwoord ondernemen				
Evaluatie-onderwerp	A. Startdatum B. Einddatum	Evaluatieperiode	Doel evaluatie	Type evaluatie
Verantwoord ondernemen	A. 2004 B. 2004	–	Bepalen van herkenbaarheid en geschiktheid als te evalueren operationeel doel	Ex ante
Verantwoord ondernemen	A. 2008 B. 2008	2004–2008	Vaststellen van effectiviteit pakket van maatregelen	Ex post

04.4 Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen (x € 1000)							
04 Duurzaam goederenvervoer	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Verplichtingen	13 713	11 032	6 506	8 579	10 166	9 674	10 400
Uitgaven	8 733	10 153	14 572	12 105	11 811	10 400	10 400
04.01 Programma-uitgaven	7 633	8 553	12 936	10 542	10 444	9 114	9 114
<i>04.01.01 Transportpreventie</i>	1 846	2 741	2 901	3 000	2 837	1 487	1 487
Communicatie, haalbaarheid en draagvlak	442	391	323	323	400	400	400
Subsidies	1 404	2 350	2 578	2 677	2 437	1 087	1 087
<i>04.01.02 Stil en schoon vervoer</i>	749	1 915	6 267	4 967	5 990	6 337	6 337
Subsidies	428	1 533	5 869	4 569	5 592	5 939	5 939
Exploitatie	321	382	398	398	398	398	398
<i>04.01.04 Verantwoord ondernemen</i>	3 756	3 031	2 917	1 765	807	707	707
Communicatie, haalbaarheid en draagvlak	539	967	1 553	1 596	807	707	707
Subsidies	3 217	2 064	1 364	469	0	0	0
<i>04.01.99 Overige programmauitgaven</i>	1 282	866	851	810	810	583	583
Beleidsvoorbereidend onderzoek en evaluaties	1 282	866	851	810	810	583	583
04.02 Apparaatsuitgaven	1 100	1 600	1 636	1 563	1 367	1 286	1 286
04.03 Ontvangsten	0	0	0	0	0	0	0

04.5 Budgetflexibiliteit

Budgetflexibiliteit (x € 1000)											
04 Duurzaam goederenvervoer		2004		2005		2006		2007		2008	
1. Totaal geraamde kasuitgaven		14 572		12 105		11 811		10 400		10 400	
2. Waarvan apparaatsuitgaven		1 636		1 563		1 367		1 286		1 286	
3. Dus programma-uitgaven		12 936		10 542		10 444		9 114		9 114	
Waarvan op 1 januari 2004:											
4. juridisch verplicht	37%	4 786	19%	2 003	9%	940	0%	0	0%	0	
5. complementair noodzakelijk	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	
6. bestuurlijk gebonden (niet juridisch)	3%	388	4%	422	4%	418	4%	365	4%	365	
7. beleidsmatig gerserveerd (o.g.v. een wettelijke regeling of beleidsprogramma)	60%	7 762	71%	7 484	79%	8 250	96%	8 749	96%	8 749	
8. beleidsmatig nog niet ingevuld	0%	0	6%	633	8%	836	0%	0	0%	0	
9. Totaal (=3)		100%	12 936	100%	10 542	100%	10 444	100%	9 114	100%	9 114

Juridische verplichtingen

Voor het uitvoeren van het beleid uit de nota Scheepvaart en Milieu wordt jaarlijks een bijdrage beschikbaar gesteld aan RWS-Noordzee voor het uitvoeren van surveillancevluchten om illegale lozingen door zeeschepen op te sporen. Er is een meerjarige verplichting aangegaan voor de subsidieregeling TMS. Dat geldt ook voor een aantal projecten die voortgekomen zijn uit de eerste tot en met derde tender van de subsidie-

regeling Transportbesparing en subsidies en uitvoeringskosten van de eerste tender Subsidieregeling CO₂-reductie Verkeer en Vervoer.

Complementair noodzakelijk en/of bestuurlijk gebonden dan wel beleidsmatig gereserveerd

Hieronder vallen de kosten voor projecten uit de nota Scheepvaart en Milieu, zoals de ontwikkeling van het emissieregistratie- en monitoring-systeem zee- en binnenvaart. Voorts betreft dit: de uitvoering van de vierde tender van de subsidieregeling Transportbesparing, uitgaven in het kader van de Subsidieregeling CO₂-reductie Verkeer en Vervoer en projecten in het kader van het EBIT (Energiebesparing in Transport).

Niet vastgelegd in verplichtingen

Dit betreft onder andere voorgenomen beleidsvoorbereidend onderzoek ten behoeve van beleidsprioriteiten.

04.6 Veronderstellingen in effectbereiking, doelmatigheid en raming

Het verminderen van de milieubelasting van het goederenvervoer is een belangrijke beleidsdoelstelling. Goederenvervoer moet zo stil, schoon en zuinig mogelijk zijn, of het nu gaat om vervoer per trein, over de weg, over water of per buisleiding. Als richtinggevend gelden hierbij de begrippen duurzaamheid en ontkoppeling van milieu en economie.

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

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

Voor alle inhoudelijke indicatoren en kengetallen zijn in het kader van de goederenvervoermonitor meetgegevens ingewonnen. Daarnaast zijn protocollen opgesteld per indicator/kengetal waarin de «totstandkomingsprocedure» is weergegeven. Opgenomen is informatie over definitie, aanwezigheid basisgegevens, bronvermelding, beschikbaarheid etcetera. De basisgegevens ijlen na. Jaargegevens over 2002 zijn nog niet beschikbaar.

Binnen dit artikel is grotendeels sprake van indirecte verantwoordelijkheid.

04.7 VBTB-paragraaf

Het voornemen om de effectiviteit van Transportbesparing kwalitatief te onderbouwen bleek nog niet mogelijk. In het kader van de in 2003 te houden evaluatie wordt daar rekening mee gehouden. De resultaten daarvan worden naar verwachting meegenomen in de begroting van 2005.

05 VEILIG PERSONENVERVOER

05.1 Algemene Beleidsdoelstelling

De algemene beleidsdoelstelling voor dit artikel is het bereiken van optimale veiligheid van personen in of als gevolg van mobiliteit. Gegeven bepaalde randvoorwaarden (bijvoorbeeld inspanningen van decentrale overheden) wordt getracht het aantal verkeersslachtoffers op de weg, het aantal slachtoffers op en rond het spoor en in het openbaar vervoer zo veel mogelijk te beperken.

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

Uitgangspunt is dat de overheden gezamenlijk, samen met private partijen, de maatschappij een basisniveau van veiligheid bieden. Het gaat dan zowel om maatregelen op het gebied van gedragsbeïnvloeding (voorlichting, educatie, handhaving) en maatregelen aan de infrastructuur (andere weginrichting, bijvoorbeeld rotondes) als om maatregelen aan het voertuig, alsmede toezicht (bijvoorbeeld met behulp van controleurs en camera's in de tram).

05.2 Nader geoperationaliseerde beleidsdoelstellingen

Reductie verkeersslachtoffers weg

Het kabinet heeft de ambitie om te blijven streven naar een continue verbetering van de verkeersveiligheid. De al jaren voortdurende trend van verlaging van het aantal verkeersdoden en verkeersgewonden moet worden voortgezet. De sturingsfilosofie ten aanzien van verkeersveiligheid op de weg is dat de weggebruiker zelf verantwoordelijk is voor een veilig weggebruik. Hij mag van de overheden echter goede randvoorwaarden verwachten; voor een veilige directe leefomgeving is de gemeente verantwoordelijk, op regionaal niveau zijn dat de provincies en kaderwetgebieden en op nationaal en internationaal niveau het Rijk. Hierbij gaat het om infrastructuur, voertuigbeleid en gedragsmaatregelen. Jongeren vormen een belangrijke groep waarop het kabinet een appél wil doen om hun verantwoordelijkheid te nemen. Zij zijn onevenredig vaak verkeersslachtoffer, ongelukken tekenen hen dikwijls voor het leven. Behalve slachtoffer zijn ze ook vaak dader. Het kabinet wil gerichte actie ondernemen op jongeren.

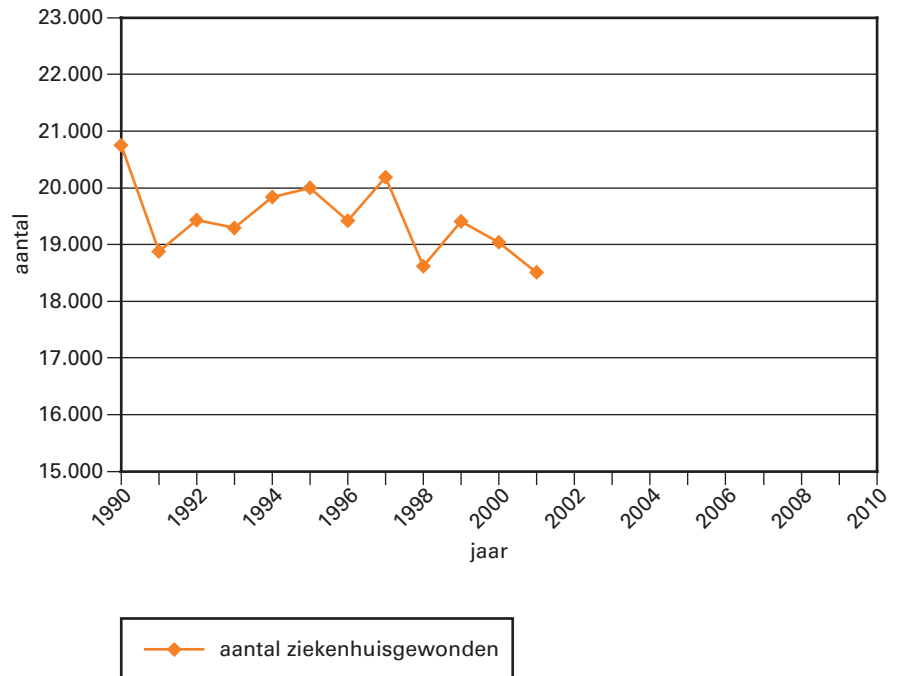
De maatschappelijke kosten voor verkeersonveiligheid in 2000 worden geschat op € 8,7 miljard per jaar¹. Momenteel vinden elke dag ongeveer 2700 verkeersongevallen plaats. Dit heeft drie doden en ruim 50 soms langdurige ziekenhuisopnames per dag tot gevolg. Het beleid is gericht op een steeds verdere afname van het aantal verkeersdoden en -gewonden. Het resultaat van dit beleid blijkt uit de twee hieronder opgenomen grafieken.

¹ Actualisering van de gegevens uit het rapport «De kosten van verkeersonveiligheid 1997, SWOV, 2000». Dit gegeven betekent dat een reductie van het aantal verkeersslachtoffers van 25% leidt tot een besparing van de maatschappelijke kosten van 2,2 miljard per jaar.

Grafiek 1. Ontwikkeling geregistreerde aantal verkeersdoden



Grafiek 2. Ontwikkeling aantal ziekenhuisgewonden



De lijn in grafiek 1 geeft het aantal verkeersdoden aan. De lijn in grafiek 2 geeft het aantal ziekenhuisgewonden aan. Het aantal ziekenhuisgewonden voor 2002 is pas in het najaar van 2003 beschikbaar en is derhalve niet in de grafiek verwerkt (Bron: AVV).

De middelen die het kabinet vrijmaakt tot 2010 ten behoeve van de verbetering van de verkeersveiligheid maken een verdere daling van het aantal verkeersslachtoffers mogelijk. In de begroting 2003 is aangegeven dat maximaal 950 doden en 17 500 ziekenhuisgewonden in 2010 mogelijk is. Inmiddels is duidelijk dat met nieuwe kansrijke maatregelen een doelstelling van maximaal 900 doden in 2010 kan worden behaald. In het kader van de Nota Mobiliteit zal in overleg met de decentrale partners een definitieve doelstelling voor 2010 worden vastgesteld.

Reductie verkeersslachtoffers spoor

De operationele doelstelling voor verkeersveiligheid op het gebied van spoor is het huidige veiligheidsniveau op het spoor te handhaven en waar mogelijk te vergroten ondanks de toenemende mobiliteit van reizigers en treinverkeer. Voor de overwegveiligheid is het doel uiterlijk in het jaar 2010 een reductie van 50% te bereiken van het aantal overwegdoden in 1985. De sturingsfilosofie en de managementaandacht ten aanzien van veiligheid in de spoorsector gaat uit van de gedachte dat elk dode er een teveel is.

Hoewel het spoor ten opzichte van het autoverkeer veel veiliger is, is het beleid ook voor het spoor erop gericht de veiligheid continu te verbeteren. Om deze reden is de doelstelling «stand still» verlaten. De streefdoelen zijn geformuleerd in de Kadernota Railveiligheid (TK1998–1999, 26 699, nr. 1). Dit beleidsdocument heeft het jaar 2010 als reikwijdte voor maatregelen.

De doelen zijn geformuleerd voor verschillende risicodragers. Voor een aantal groepen is het doel een continue verbetering en heeft het beleid een «nulstreven» als streven. Absolute veiligheid bestaat echter niet en een volledig uitsluiten van elk risico is niet reëel. Wel wordt hiermee aangegeven dat het beleid en de uitvoerende instellingen zich voortdurend zullen blijven inspannen om de risico's te verminderen.

Reizigers

Het nulstreven ten aanzien van de dodelijke slachtoffers is een halvering van het aantal gewonden ten opzichte van 1989. In 1989 verongelukten 5 reizigers dodelijk en raakten 139 reizigers gewond. In 2001 en 2002 was het vijfjaargemiddelde voor het aantal doden 3,8 respectievelijk 2,8 en voor het aantal gewonden 113,0 respectievelijk 102,2.

Personeel

Een uiteindelijk «nulstreven» ten aanzien van het aantal dodelijke slachtoffers op de lange termijn is een reductie tot 1 slachtoffer op de 10 000 werknemers in 2010. In 2001 en 2002 was het vijfjaargemiddelde voor het aantal doden 1,8 respectievelijk 1,6 en voor het aantal gewonden 35,2 respectievelijk 28,4.

Overweggebruikers

Voor de groep overweggebruikers is het doel een reductie van 50% van het aantal dodelijke slachtoffers en gewonden in 2010 ten opzichte van 1985. In 1985 vielen 48 dodelijke slachtoffers en 45 gewonden op overwegen. In 2001 en 2002 was het vijfjaargemiddelde voor het aantal doden 31,0 respectievelijk 27,6 en voor het aantal gewonden 27,0 respectievelijk 26,4.

Suicide

Vermindering van zelfdoding op het spoor is afhankelijk van de lokale omstandigheden. Vanuit landelijk perspectief wordt gestreefd naar «As Low As Reasonable Achievable» (ALARA). In 2001 en 2002 was het vijfjaargemiddelde voor het aantal doden 184,2 respectievelijk 183 en voor het aantal gewonden 26,0 respectievelijk 25,8.

De doelen zijn niet uit te splitsen naar streefcijfers per jaar tot 2010 omdat de doelen gebaseerd zijn op risicocijfers en niet op absolute aantallen doden per jaar. De trendmatige ontwikkeling van de veiligheidsgegevens zijn geanalyseerd in de Trendanalyse 2002 welke in de tweede helft van juni 2003 aan de Tweede Kamer is aangeboden (niet-dossierstuk TK 2002–2003, VW03.000433).

Verbeteren Sociale Veiligheid Openbaar Vervoer

De specifieke doelstelling voor sociale veiligheid is het verminderen van het onveiligheidsgevoel en de onveiligheidsincidenten in en rond het openbaar vervoer, voor zowel reizigers als personeel. De verantwoordelijkheid voor de handhaving van de sociale veiligheid in het openbaar vervoer ligt primair bij de vervoerbedrijven. De sociale veiligheid is een onderdeel van het arbeidsomstandighedenbeleid voor het personeel en van het kwaliteitsbeleid voor de reiziger. De invulling en uitvoering van het beleid wordt hoofdzakelijk vormgegeven door de vervoerbedrijven in opdracht van de OV-autoriteiten in samenwerking met politie en justitie in de «veiligheidsdriehoek». Gelet op deze verantwoordelijkheidsverdeling is er voor gekozen om een landelijk streefniveau te formuleren, gebaseerd op decentraal vastgestelde meerjarenplannen met streefcijfers. Als onderdeel van de implementatie van het Aanvalsplan Sociale Veiligheid Openbaar Vervoer (TK 2002–2003 28 642 XII, nr. 1) worden voor het eerst in 2003 decentraal in samenspraak tussen OV-autoriteiten en OV-bedrijven meerjarenplannen ontwikkeld. Het is de bedoeling om in het najaar van 2003 op basis van deze plannen een landelijk streefniveau aan te geven. Het resultaat hiervan wordt opgenomen in de in het najaar van 2003 aan de Tweede Kamer toe te zenden rapportage over de voortgang van de implementatie van het Aanvalsplan.

Overzicht van prestatie- of effect indicatoren verbeteren sociale veiligheid OV *		
	2001	2002
Onveiligheidsgevoel in en rond het OV in %		
– Reizigers	26% **	29%
– Personeel	58%	56%
Onveiligheidsincidenten in en rond het OV in %		
– Reizigers	29%	28%
– Personeel	61%	71%

* Bron: Eysink, Smeets en Etman, Sociale veiligheid in het openbaar vervoer. Resultaten van de landelijke monitor sociale veiligheid.

** Dit zijn tram-, bus- en metroreizigers die de sociale veiligheid in het voertuig en op het station als slecht of als onvoldoende beoordelen.

Reductie verkeersslachtoffers weg

Ter verbetering van de verkeersveiligheid wordt een samenhangend pakket maatregelen ingezet dat zich richt op het gedrag, de infrastructuur en het voertuig en op een betere inbedding van de verkeersveiligheid in het algemene verkeers- en vervoerbeleid en andere beleidsterreinen, zoals de ruimtelijke ordening.

Het doel is een veiliger verkeersgedrag van de verkeersdeelnemers te bewerkstelligen. In 2001 is vernieuwing van het beleid ingezet met onderzoeken naar mogelijkheden van innovatiever, effectiever en efficiënter gedragsgericht beleid in het personenvervoer. Een aanzienlijk deel van de verkeersongevallen is te wijten aan een gebrekkige rijvaardigheid. Hierbij gaat het meestal om hogere vaardigheden zoals verkeersinzicht en verantwoord verkeersgedrag. Met name beginnende bestuurders ontberen deze hogere vaardigheden. De oorzaak is deels terug te voeren op leeftijdskenmerken en deels op de aard van de rijopleiding. Om dit probleem aan te pakken is een integrale aanpak vereist. Deze is vervat in «plan 17». Dit plan bestaat uit meerdere onderling samenhangende rijbewijsmaatregelen, zoals de invoering van «begeleid autorijden» vanaf 17 jaar, het verhogen van de minimumleeftijd van de bromfiets naar 17 jaar en de introductie van verplichte nascholing voor beginnende bestuurders. De implementatie van dit plan is voorzien voor 2004 en 2005. Plan 17 zal jaarlijks naar schatting 30 verkeersdoden en meer dan 1300 ziekenhuisgewonden besparen.

Bij jongeren gaat het ook om verbetering van de risicoperceptie. Met het oog hierop is er met de minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen overleg gaande over hoe op dit punt een discussie met jongeren kan worden gestart. Uitgangspunt daarbij is om jongeren aan te spreken op de risico's die zij lopen in het leven, inclusief onoplettend en agressief rijgedrag.

De middelen voor infrastructurele maatregelen worden verantwoord en toegelicht op het Infrastructuurfonds.

Verbeteringen aan de wegvoertuigen richten zich op het voorkomen van ongevallen (actieve veiligheid) en het verminderen van de ernst van het ongeval (passieve veiligheid). Daarnaast is er aandacht voor randvoorwaarden zoals een veilige mens-machine interface en aansprakelijkheidsvraagstukken. Deze ontwikkelingen worden in het algemeen uitgevoerd door de industrie en gereguleerd door de EU. De Nederlandse overheid kan hieraan mede sturing geven middels actieve monitoring van de ontwikkelingen, participatie in EU onderzoeksprojecten (5^e/6^e kaderprogramma) en eigen activiteiten. Na het vaststellen van de regelgeving in de EU wordt deze in de Nederlandse wetgeving geïmplementeerd.

Beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling

Ten behoeve van de beïnvloeding van het gedrag staan de volgende onderzoeken en maatregelen voor de komende jaren gepland:

- Nadere uitwerking Innovatieve gedragsbeïnvloeding;
- Verbetering veiligheid motorrijders in samenwerking met Motorplatform met specifieke aandacht voor beginners;

- Concrete maatregelen ter bescherming van kwetsbare verkeersdeelnemers (voetgangers, berijders van gemotoriseerde tweewielers, jongeren en ouderen);
- De relatie tussen het verkeersgedrag, het plaatsvinden van een ongeval en de letselgevolgen;
- Gedragsaspecten van nieuwe voertuigtechnologie;
- Rijgevaarlijke middelen (alcohol, alcoholslot, verbetering van de educatieve maatregel alcohol (EMA-plus), drugs en geneesmiddelen);
- Integrale aanpak verbetering rijvaardigheid beginnende bestuurders (Plan 17);
- Versterken eigen verantwoordelijkheid van bedrijven en burgers.

Afronding van de onderzoeken wordt voorzien in najaar 2003 en 2004.

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

- Stappen naar implementatie van zgn. *lane departure warning assistant* (LDWA) systemen na de afronding van de proef in september 2003;
- Voorbereiding van een tweetal proefnemingen met snelheids-ondersteunende systemen. Deze zullen op vergelijkbare wijze worden uitgevoerd als de LDWA proef en in nauwe samenwerking met andere partijen (zie volgend punt);
- Participatie in het 6^e kaderprogramma voor onderzoek naar mogelijkheden van implementatie van diverse systemen voor actieve veiligheid, o.a. Intelligente SnelheidsAssistent (ISA);
- Opstellen eisen aan de mens-machine interface bij nieuwe technologie;
- Juridische consequenties en randvoorwaarden van geavanceerde voertuigtechnologie;
- Studie naar verbetering van kinderbeveiligingsmiddelen en testmethoden voor kinderbeveiligingsmiddelen;
- Studie naar verbetering van de botscompatibiliteit van en tussen personen- en vrachtauto's;
- Studie naar vermindering van whiplashletsels van inzittenden van auto's.

Communicatie en draagvlak

Publiekscampagnes zijn een essentieel instrument bij het stimuleren van veilig verkeersgedrag en het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers omdat hiermee het effect van bestaande en voorgenomen maatregelen wordt vergroot. Met ingang van 2003 is een strategische campagnebenadering gehanteerd die voortvloeit uit het Meerjarenprogramma Campagnes Verkeersveiligheid (MPCV). Het MPCV vormt het kader voor de campagne-aanpak tot 2010. Uitgangspunt is meerjarige samenwerking tussen de betrokken partners (Rijk, decentrale overheden, politie, Openbaar Ministerie en maatschappelijke organisaties) zodat de landelijke massamediale voorlichting, de regionale acties en de verkeershandhaving goed op elkaar zijn afgestemd. Onderdeel van het MPCV is een systematische monitoring van het procesverloop en gedragsmatige effecten.

De aanpak concentreert zich op vier kernthema's. Met de partners is afgesproken te kiezen voor: rijden onder invloed van alcohol, gebruik van beveiligingsmiddelen in de auto, agressief (ervaren) rijgedrag en gebruik van verlichting en reflectie door fietsers. Over deze thema's wordt jaarlijks in periodes van ca. 2,5 maand campagne gevoerd aan de hand van vaste

communicatieformats. Doel is beïnvloeding van kennis, houding, risicoperceptie en gedragsintentie. Onderdelen van de aanpak zijn gemeenschappelijke stijlkenmerken («rode draad»), een gezamenlijke campagnel kalender en een faciliteringsregeling voor decentrale overheden en politiekorpsen. Omdat de campagnes bijdragen aan respect en verdraagzaamheid tussen weggebruikers heeft het MPCV prioriteit als VenW-activiteit in het nationale waarden- en normendebat. Het MPCV is tevens onderdeel van de VenW-brede corporate communicatiestrategie.

VenW participeert actief in het Euro-NCAP (European New Car Assessment Program) consortium. Op deze wijze worden consumenten op onafhankelijke wijze voorgelicht over de veiligheid van nieuwe auto's. Tot nu toe bestond de beoordeling van de veiligheid van de voertuigen alleen uit de passieve veiligheid (botsveiligheid). In 2004 zullen ook systemen voor de actieve veiligheid in het testprogramma worden opgenomen. De verwachte grote vooruitgang van de veiligheid door de introductie van dit soort systemen wordt in de komende jaren zichtbaar gemaakt aan de consument.

Financiële stimulering

- Subsidies aan particuliere organisaties

Om een veiliger verkeersgedrag te bevorderen en de opvang van slachtoffers van het verkeer te regelen worden subsidies verstrekt aan particuliere organisaties, te weten: 3VO en de Fietsersbond¹.

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

Overzicht risico-ontwikkeling (x € mln) met betrekking tot garantieovereenkomst met het Rijk								
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Garantieplafond			35	35	35	35	35	35
Uitstaand risico 1/1			–	21	27	29	35	28
Vervallen/te vervallen							7	7
Verleend/te verlenen			21	6	2	6	0	0
Uitstaand risico 31/12			21	27	29	35	28	21

- Subsidie aan het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR)
Om de verkeersveiligheid te verhogen heeft de Minister aan het CBR de vorderingsprocedure geattribueerd. Het betreft besluiten tot onderzoeken naar rijvaardigheid of geschiktheid en besluiten tot het opleggen van educatieve maatregelen ter bevordering van de rijvaardigheid of geschiktheid ingevolge de Wegenverkeerswet 1994. VenW draagt bij aan deze administratieve procedure. Mededelingen van het OM of de politie kunnen leiden tot het opleggen van een educatieve maatregel alcohol (EMA) en/of een onderzoek naar de rijgeschiktheid, waarbij bezien wordt of een rijbewijsbezitter nog voldoet aan de voorwaarden verbonden aan de vergunning (lees rijbewijs). Geconstateerd is dat door veelal onbekendheid van de vorderingsprocedure een aantal potentiële vorderingen op de plank is blijven liggen. Het CBR wil dit veranderen door actief informatie te verstrekken aan politie en OM (Openbaar Ministerie). Dit zal in de toekomst leiden tot een stijging van het aantal mededelingen en daaruit voortvloeiende EMA's en

¹ VenW financiert drie kerntaken van 3VO; mobiliseren, service verlenen en adviseren. In de nieuwe subsidieregeling wordt gestreefd naar financiering op basis van afgesproken producten (outputfinanciering). De Fietsersbond is een belangengroep voor fietsers. Het belang van de fietsers wordt ingebracht door middel van deelname aan regionaal overleg.

Vorderingen. De verwachting is dat het aantal mededelingen daardoor in de loop van de komende jaren zal stijgen van 14 000 (niveau voor het jaar 2002) tot 20 000 in 2007.

Overzicht mededelingen							
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Onderzoek	6 367	6 500	6 500	7 000	7 500	8 000	8 000
EMA	8 503	9 000	9 500	10 000	11 000	12 000	12 000

Thans worden de kosten voor de EMA voor een deel betaald door VenW. Vanaf 2004 zullen de kosten door de cursist zelf betaald worden. De betreffende ministeriële regeling zal hiertoe worden aangepast. De kosten voor het onderzoek kunnen niet op de betrokkene verhaald worden. Wel zal worden nagegaan in hoeverre de kosten van een «second opinion»-onderzoek voor rekening van betrokkene kunnen worden gebracht.

- *Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV)*
De SWOV krijgt de subsidie voor het uitvoeren van de volgende taken:
 - wetenschappelijk onderzoek op het gebied van de verkeersveiligheid;
 - kennisverspreiding op hetzelfde terrein.

- *Doelbijdrage aan provincies*
Bij de inwerkingtreding van het convenant Decentralisatie akkoord Verkeersveiligheid en het Besluit Gelden Regionaal Verkeersveiligheidsbeleid is de doeluitkering aan de provincies en kaderwetgebieden ingesteld.

Wet- en regelgeving

Voor het jaar 2004 is nadere wet- en regelgeving voorzien op het gebied van de kentekening van voertuigen (brom- en snorfiets, landbouwtrekkers). Onderzoek van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) heeft aangetoond dat het kentekenen van brom- en snorfietsen de verkeersveiligheid in deze categorie met 10% verbetert (10 doden en 300 ernstig gewonden minder). Dit komt doordat kentekenen een betere handhaving van de verkeersregels en opsporing van overtredders (met name het rijden op opgevoerde bromfietsen) mogelijk maakt. Daarmee wordt tevens een bijdrage geleverd aan het verminderen van de met behulp van brom- en snorfietsen gepleegde criminaliteit. Voor het CBR komt er een Instellingwet CBR die in 2004 in werking treedt. Daarnaast bestaat de verwachting dat veranderingen in wet- en regelgeving worden doorgevoerd naar aanleiding van beleidsevaluaties (zie «monitoring en beleidsevaluaties) en beleidswijzigingen ten aanzien van (bestuurlijke) handhaving.

Convenanten en afspraken

De provincies zijn verantwoordelijk voor de invulling van de voortzetting van de werkzaamheden van de huidige ROV's. Het beleidsvoornemen is dat de gelden Regionaal Verkeersveiligheidsbeleid per 1 januari 2005 worden opgenomen in de Gebundelde Doeluitkering (GDU). Alle provincies en kaderwetgebieden zullen 1,5 jaar na parlementsgoedkeuring van de Nota Mobiliteit in een provinciaal of regionaal verkeer- en vervoerplan een nadere uitwerking geven van de verkeersveiligheidsdoelen, die op nationaal niveau zijn geformuleerd en die op basis

van de Planwet verkeer en vervoer doorwerken naar het regionale en lokale niveau. Andere relevante aspecten in dit kader zijn:

- Samen met de andere wegbeheerders worden er essentiële kenmerken van infrastructuur opgesteld om te bewerkstelligen dat de herkenbaarheid van de wegcategorie voor de weggebruiker wordt vergroot. Naar verwachting worden hierover in het najaar 2003 besluiten genomen.
- Om de tweede fase van Duurzaam Veilig goed te laten verlopen maakt het kabinet met de decentrale overheden aanvullende, bestuurlijke afspraken. Die hebben vooral tot doel de onderdelen van de verkeersveiligheid uit de Nota Mobiliteit op een zodanige manier te concretiseren dat voor de regio's voldoende richting en handvatten ontstaan.

Uitvoering en handhaving

Met ingang van 1 januari 2004 gaat de tweede fase van Duurzaam Veilig van start. In die tweede fase Duurzaam Veilig wordt onder verantwoordelijkheid van de provincies en regionale openbare lichamen gewerkt aan het gezamenlijk behalen van de nationale doelstelling inzake verkeersveiligheid. Tevens worden nationale maatregelen voorbereid op het gebied van voertuig en gedragsbeleid, die ook bijdragen aan het realiseren van de doelstelling inzake slachtofferreductie.

Het beschikbare geld voor verkeersveiligheid zal per 1 januari 2005 aan de Gebundelde Doeluitkering worden toegevoegd. Daarmee wordt het geld voor verkeersveiligheid onderdeel van de brede geldstroom voor regionaal verkeers- en vervoersbeleid. Voor de periode 2004–2006 stelt het kabinet in totaal € 60 miljoen beschikbaar (€ 20 miljoen per jaar). Vanaf 2007 is er voor het programma een bedrag geraamd van ruim € 70 miljoen per jaar.

Het verbeteren van de verkeershandhaving blijft een belangrijk onderdeel bij het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers. De huidige inspanning op het gebied van de verkeershandhaving bespaart per jaar circa 80 verkeersdoden en 800 ziekenhuisgewonden.

Conform het kabinetsstandpunt uit 2001 wordt in 2004 verder gewerkt aan het werkprogramma ter verbetering van de samenwerking tussen de strafrechtelijke en bestuurlijke kolom in de regio's Zeeland en Utrecht. Deze verbetering moet uiteindelijk zijn beslag krijgen in de regioprojecten verkeershandhaving van het Bureau Verkeershandhaving van het OM en het reguliere politietoezicht. Dit is afhankelijk van de eerste bevindingen uit de pilots van genoemde regio's. Daarnaast wordt gewerkt aan de invoering van bestuurlijke parkeerboetes, waarvan de implementatie is voorzien voor medio 2005.

Maatregelen aan de infrastructuur voor verkeersveiligheid kunnen worden onderverdeeld in maatregelen aan hoofdwegen en maatregelen aan regionale en lokale wegen. De maatregelen op hoofdwegen zijn onderdeel van het Infrastructuurfonds. Verbeteringswerken ten behoeve van de verkeersveiligheid zijn vast onderdeel van het jaarlijkse programma van wegbeheer en onderhoud. Daarnaast is de verkeersveiligheid een integraal onderdeel van het aanlegprogramma en de projectplannen, bijvoorbeeld afwateringssystemen. De maatregelen op de regionale en lokale wegen zijn de verantwoordelijkheid van de decentrale overheden.

Monitoring en beleidsevaluaties

In 2003 is een algemeen evaluatieonderzoek gestart naar nut, noodzaak en efficiëntie van beleidsonderzoeken op het gebied van verkeersveiligheid.

De Wet Rijonderricht Motoren (WRM) evaluatie is in februari 2003 afgerond. Bij de WRM 1995 zijn drie doelen gesteld namelijk: een kwaliteitsverbetering van de rij-instructeur, een verbetering van de rijlessen en een vermindering van het aantal verkeersongevallen. Bij zowel de rij-instructeurs als rijlessen is, al is het beperkt, een kwaliteitsverbetering geconstateerd. Ten aanzien van de derde doelstelling moet worden opgemerkt dat er geen aanwijzing is dat door de WRM een vermindering van het aantal verkeersongevallen is opgetreden. Reeds vooruitlopend op de uitkomsten van de evaluatie van de WRM is gestart met het formuleren van competentiegerichte leerdoelen om daarmee een voorwaarde te scheppen voor competentie gerichte examens. In het najaar van 2003 zullen deze nieuwe leerdoelen gereed komen. Naast deze herformulering van de leerdoelen wordt gewerkt aan een voorstel om de rij-instructie te verbeteren. In dit voorstel zullen onderwerpen als stageperiode, het leerlingstelsel, de toelatingseisen, de applicatietoets en de kwaliteit van het instructeurscertificaat aan de orde komen.

Begin 2003 heeft een evaluatie plaatsgevonden van de verkeersveiligheidsfactoren van voorrang fietser van rechts en van voorrang op verkeersaders. Uit het onderzoek blijkt dat een gunstig effect is uitgebleven. In het onderzoek wordt gesteld dat dit te maken kan hebben met het feit dat het wegennet onvoldoende is aangepast. Aanbevolen wordt de ontwikkeling van de voorrangsongevallen over meerdere jaren te volgen. In het tweede halfjaar van 2003 zal worden gezien of hier gevolg aan zal worden gegeven.

Evaluatie bromfietser op de rijbaan. Op 15 december 1999 is deze verkeersmaatregel ingevoerd. Sindsdien is het aantal letselgevallen met bromfietzers significant gedaald (structureel met 15%). De wegbeheerders hebben nog teveel uitzonderingen op de regel gemaakt, waardoor deze maatregel nog niet is geëffectueerd op 40% van de verkeersaders met fiets/bromfietspaden binnen de bebouwde kom. Gelet op het succes van de maatregel zou dit voor de desbetreffende wegbeheerders aanleiding kunnen geven om de uitzonderingen op te heffen.

Programma beleidsevaluaties artikel 5.1 Veilig personenvervoer weg				
Evaluatie-onderwerp	A. Startdatum B. Einddatum	Evaluatie-periode	Doel evaluatie	Type evaluatie
Evaluatie beleids- onderzoek	April 2004 April 2005	2002–2003	Beter inzicht te krijgen in nut en noodzaak van beleidsonderzoek. Inzicht krijgen in het gebruik van de resultaten van beleids- onderzoek. Verhoging van de efficiëntie van beleidsonderzoek	Ex-post
Evaluatie 30 km-gebieden en 60 km-gebieden	Jan. 2004 Dec. 2004	1999–2003	Vaststelling van de verkeers(veiligheids)ef- fecten	Ex-post
Demonstratie projecten duurzaam veilig	Maart 2002 Dec. 2003	1998–2002	Vaststellen van de verkeers(veiligheids)ef- fecten en bepalen van succes en faalfactoren bij de vier demonstratie projecten	Ex-post
Startprogramma duurzaam veilig	Jan. 2004 Dec. 2004	1999–2003	Vaststellen in hoeverre de afspraken nageko- men zijn, wat de effecten waren en wat we kunnen leren voor het vervolg	Ex-post
Interim regeling duurzaam veilig	Jan. 2005 Dec. 2005	2002–2004	Inzicht in de aanwending van de in dit kader aan de provincies en kaderwet gebieden ter beschikking gestelde middelen en de inschatting van de verkeers(veiligheids)ef- fecten	Ex-post

Reductie verkeersslachtoffers spoor

Beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling

De Kadernota Railveiligheid richt zich specifiek op een aantal doelgroepen: de zogenaamde «risicodragers»: de reizigers, de baanwerkers en overig personeel, de overweggebruikers, de passanten en de omwonenden. Van deze risicodragers is het veiligheidsniveau gemeten over een aantal jaren en zijn kwantitatieve streefdoelen bepaald. Deze streefdoelen zijn gebaseerd op drie principes: continu verbeteren van de veiligheid (zero vision), reductie van aantallen slachtoffers of van de gemeten risicocijfers en het ALARA-principe («as low as reasonably achievable»). Het ALARA-principe stelt dat elke investering in de verbetering van het veiligheidsniveau gedaan wordt waarvan op voorhand duidelijk is dat de kosten opwegen tegen de risico's die daarmee worden verminderd.

Gezien het grote aandeel dodelijke slachtoffers en gewonden als gevolg van ongelukken op overwegen (73%) ten opzichte van het totaal aantal slachtoffers (exclusief suïcide) op het spoor, ligt de prioriteit in eerste instantie bij deze categorie.

Voor de uitvoering van de beleidsplannen, zoals gepresenteerd in de Kadernota Railveiligheid op het gebied van overwegen, heeft ProRail het Programma Verbetering Veiligheid op Overwegen opgesteld. Dit programma omvat naast risico-uitsluiting, hetgeen overeenkomt met het opheffen van overwegen, ook risico-reducerende maatregelen, en omvat drie onderdelen:

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

Risico-uitsluitende maatregelen zijn kostbaar en vragen veel tijd. Volledig inzetten op risico-uitsluitende maatregelen zou inhouden dat pas over twintig jaar de doelstelling van minder dan 24 slachtoffers bereikt kan worden. Door de langzame verbetering in het veiligheidsniveau zal het totaal aantal slachtoffers in die twintig jaar dan veel hoger zijn dan met een aanpak die meer gericht is op een snelle verbetering van het veiligheidsniveau. Op basis van meerdere analyses waaronder één bij de HSL is duidelijk geworden dat een risicoreducerend beleid het meest effectief mag worden verondersteld.

Omdat een spoorwegovergang een kruising is van het spoor met een weg die in de meeste gevallen beheerd wordt door een decentrale overheid, kan het Rijk niet eenzijdig beslissen over aanpassing of opheffing van een overweg. Het ProRail-onderdeel Railinfrabeheer is het eerste aanspreekpunt voor de veiligheid van reizigers en personeel. Het Rijk is derhalve in beide gevallen indirect verantwoordelijk.

Ten aanzien van reizigersveiligheid en suïcide zal in het najaar van 2003 verder uitgewerkt beleid gepresenteerd worden in de nieuwe nota Railveiligheid. Ten opzichte van het beoordelingssysteem uit de huidige nota Railveiligheid zal in de nieuwe nota extra aandacht uitgaan naar preventie, risico-analyses en veiligheidsmanagement systemen. In aanvulling op de huidige doelen uit de nota Railveiligheid zal in de nieuwe nota meer oog zijn voor de risico's voor deze groepen, om deze risico's te beheersen en znodig terug te dringen.

- Gedragsbeïnvloeding

Het beleidsinstrument gedragsbeïnvloeding spoor richt zich op het in- en uitstappen van reizigers, zelfdodingen, scholing en (her)opleiding van het personeel en het veiligheidsmanagement van de vervoerbedrijven. Een risicoanalyse wordt gemaakt van het in- en uitstapproces met als doel tot een verlaging van het risico op reizigers-ongevallen te komen met 50% (Kadernota Railveiligheid, 1999). Het nastreven van het volledige uitsluiten van elk risico is irreëel. Een reductiedoelstelling van 50% in 2010 wordt haalbaar verondersteld.

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

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

Samen met de vervoerders en de taakorganisatie Prorail worden opleidingseisen en exameneisen voor het personeel ontwikkeld en bovendien wordt onderzocht op welke punten om-, her- of bijscholing noodzakelijk is.

- Veiligheid LightRail

Om veilig spoorvervoer te kunnen verrichten zijn in ontwikkeling:

- een normenkader voor de eisen waaraan nieuwe vervoerssystemen moeten voldoen. Het normenkader Lightrail is inmiddels aan de Tweede kamer aangeboden. Een verdere uitwerking van dit concept gebeurt aan de hand van een aantal lopende LightRail-projecten. In het verlengde hiervan worden te hanteren maten ontwikkeld voor het maatschappelijk risico van het railverkeer;
- verbetering van de inbreng van veiligheid in de besluitvorming voor ondergronds railverkeer;
- realisatie van een afwegingskader voor tunnelveiligheid. Het interdepartementale project Tunnelveiligheid beoogt volgens de huidige planning nog in 2003 (of 2004) een kaderwet Tunnelveiligheid op te leveren.

- Infrastructuur

Railveiligheid wordt in hoge mate bepaald door de techniek van het railvervoer. Het beleid richt zich daarom met name op (nieuwe) technologische systemen voor de beveiliging en de beheersing van het railverkeer (ATB, ERTMS/ECTS, verbetering beveiliging overwegen). Bij de aanleg van nieuwe infrastructuur wordt de veiligheid integraal meegenomen door het opstellen van de zogenaamde «safety cases». Met de methodiek van de integrale veiligheidsstudie worden risico's in kaart gebracht en maatregelen in het ontwerpproces meegenomen. Zo wordt in een zo vroeg mogelijk stadium van het ontwerpproces de veiligheid in de beschouwing betrokken en ontstaat een intrinsiek veilig ontwerp.

De overwegveiligheid wordt verbeterd door een combinatie van maatregelen. In het Programma Verbetering Veiligheid Overwegen wordt op korte termijn gewerkt aan het veiliger maken van overwegen met alleen een automatische knipperlichtinstallatie (AKI's) door het plaatsen van automatische halve overwegbomen (AHOBS) en op lange termijn door het saneren van overwegen gecombineerd met het ongelijkvloers maken van de kruising (vier overwegen worden vervangen door 1 ongelijkvloerse kruising). Naar verwachting zijn alle AKI's in 2006 vervangen door AHOBS. Maatregelen ter verbetering van de overwegveiligheid worden betaald uit het Infrastructuurfonds.

Overzicht uitgaven veiligheid personenvervoer op het Infrastructuurfonds (x € mln)		2003	2004	2005	2006	2007	2008
Art. IF 01.02	Omschrijving Railwegen (AKI-plan en veiligheids- knelpunten)	0	3	30	3	89	41

Wet- en regelgeving

- Interoperabiliteit

De interoperabiliteitsrichtlijn 01/16 voor het conventionele spoorwegverkeer kan met de inwerkingtreding van de nieuwe spoorwegwet opgenomen worden in Nederlandse wetgeving. Het auditplan en toezichtplan voor notified bodies is ook toepasbaar op de aanwijzing van notified bodies op basis van de interoperabiliteitsrichtlijn 01/16 voor het conventionele spoorwegverkeer. Op 30 november 2002 zijn na vaststelling door de Europese Commissie de Technische Specificaties Interoperabiliteit (TSI) voor het hogesnelheidsverkeer van kracht geworden. Ook is de start gemaakt met het opstellen van TSI's voor conventioneel spoor.

Uitvoering en handhaving

Voor het terugdringen van het risico van de baanwerkers zullen vanaf (medio) 2004 alleen werkzaamheden aan het spoor worden uitgevoerd in speciaal daarvoor buiten dienst gesteld gebied. Daartoe zal een onderhoudsrooster worden ingevoerd. Het gevolg hiervan is dat de beschikbaarheid van de infrastructuur iets zal verminderen.

- Gedragsbeïnvloeding

Door het beproeven van andere werkmethoden en infrastructurele maatregelen (afsluiten werkzones) wordt ernaar gestreefd de veiligheid van personeel (baanwerkers, rangeerders) beduidend te verbeteren. De streefcijfers zijn opgenomen in de Kadernota Railveiligheid (TK 1998–1999, 2699, nr. 1).

Thans wordt de risiconorm voor baanwerkers overschreden. De Arbeidsinspectie ziet toe op naleving van de arbowetgeving. In die situaties waar thans niet voldaan wordt aan de risico-eisen kan de inspectie de werkzaamheden stil leggen met alle gevolgen van dien voor de treindiensten en de kosten van de instandhouding. In de afgelopen jaren is dit jaarlijks enkele keren voorgekomen. Om dit probleem het hoofd te bieden zijn een aantal procesmaatregelen nodig, zoals het zo snel als mogelijk invoeren van een onderhoudsrooster. Hiervoor is vereist dat beheerder en vervoerder samenwerken.

- Toelatingsbeleid

Om tot het spoorvervoer te worden toegelaten of aan het railbedrijf gerelateerde werkzaamheden te kunnen uitvoeren moet het bedrijf beschikken over een veiligheidsattest. Het doel hiervan is te verzekeren dat het bedrijf wordt uitgeoefend op basis van geldende eisen ten aanzien van toelating van het materieel, het personeel en de organisatie. De Inspectie VenW (beleidsartikel 18) geeft na de toetsing een veiligheidsattest af voor de duur van drie jaar en voor een omschreven werkingsgebied en is tevens belast met de handhavingstaak.

Het uitgangspunt van de rijksoverheid is dat de eerstelijns verantwoordelijkheid voor de uitvoering van veilig spoorvervoer daar moet liggen waar hij thuis hoort, bij de vervoerders. Dit geldt met name voor de veiligheidsmanagementsystemen die samenhangen met de bedrijfsvoering. Van essentieel belang daarbij is de (veiligheids-)bedrijfscultuur, de taakinrichting en -omgeving en de kwaliteit van het personeel. Bij een aantal veiligheidsfuncties zal voldaan moeten worden aan door de overheid gestelde eisen op het gebied van kennis, bekwaamheid en geschiktheid, aangevuld met specifiek op het bedrijf gerichte (en door het bedrijf geformuleerde) operationele veiligheidskennis. In principe wordt

hierbij geen onderscheid gemaakt tussen reizigers- en goederenvervoer, hoewel er wel accentverschillen zullen zijn.

Monitoring en beleidsevaluatie

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

Programma beleidsevaluaties artikel 5 Spoorveiligheid				
Evaluatie-onderwerp	A. Startdatum B. Einddatum	Evaluatie-periode	Doel evaluatie	Type evaluatie
Spoorveiligheid personen	Nvt	Jaarlijks, betreft een langlopend trend-onderzoek	Monitoring van de ontwikkelingen in de spoor veiligheid	Ex-post
Herijking rail-veiligheidsbeleid	Dec. 2002 Dec. 2003	1999 t/m medio 2003	Onderzoek of gegeven de huidige staat van de railveiligheid nieuwe beleidsinstrumenten moeten worden ingezet.	Ex-post

Verbeteren Sociale Veiligheid Openbaar Vervoer

Beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling

In 2002 is in nauwe samenwerking met BZK en Justitie het Aanvalsplan Sociale Veiligheid Openbaar Vervoer (Aanvalsplan SVOV), TK 2002-2003, 28 642, nr. 1 opgesteld. Na bespreking in de Tweede Kamer eind 2002 is het merendeel van de 22 acties en maatregelen uit het Aanvalsplan in 2003 geïmplementeerd. Deze maatregelen komen in 2004 in de fase van uitvoering. Met het oog op de signalering van mogelijke knelpunten, zal de uitvoering gemonitord worden. Indien knelpunten daartoe aanleiding geven, worden activiteiten ontwikkeld om deze weg te nemen.

Voor sommige maatregelen en acties uit het Aanvalsplan zullen instrumenten in 2004 verder worden ontwikkeld. Dit betreft onder andere de decentrale meerjarenplannen met streefcijfers, waarvan in 2003 een eerste generatie gereed gekomen is. Met name de verdere ontwikkeling van prestatie-indicatoren is hierbij punt van aandacht. Deze voortgezette instrumentontwikkeling gebeurt in overleg met betrokken partijen. Voor de meerjarenplannen zijn dit allereerst de decentrale OV-autoriteiten, die hierbij op hun beurt afstemmen met vervoerbedrijven. Bij de verdere instrumentontwikkeling kan het nieuw opgezette digitale kenniscentrum een rol vervullen.

Voor enkele maatregelen uit het Aanvalsplan, met name Chipkaart OV en realisatie van Beheerste Toegang Stations en verbetering van reis-informatie, start de implementatie in 2004 en loopt door tot in 2007. Over de algemene voortgang van de implementatie van de acties en maatregelen uit het Aanvalsplan ontvangt de Tweede Kamer in het najaar van 2003 een afzonderlijke rapportage.

De verbinding tussen de uitvoering van het Aanvalsplan SVOV en de vierde pijler veiligheid van het grote stedenbeleid krijgt voor het verlengingsjaar 2004 vorm door middel van de opstelling door gemeenten van lokale veiligheidsarrangementen voor OV-/stationsgebieden. Deze

veiligheidsarrangementen bevatten afspraken tussen lokale partijen over verantwoordelijkheden, te bereiken doelen, te nemen maatregelen en de bijdragen hierin van afzonderlijke partijen.

Sociale Veiligheid wordt opgenomen onder de essentiële onderdelen van de Nota Mobiliteit. Deze onderdelen werken door via de Planwet Verkeer en Vervoer in de Regionale en Provinciale verkeers- en vervoersplannen. In het Aanvalsplan SVOV is aangekondigd dat voor het eerst in 2003 decentrale meerjarenplannen met streefcijfers ingevoerd worden. De planning was dat de meerjarenplannen met streefcijfers van de OV-autoriteiten in april 2003 gereed zouden komen. Vanwege het innovatieve karakter van deze actie uit het Aanvalsplan en de ontbrekende ervaring hiermee, heeft het noodzakelijke overleg met de betrokken decentrale OV-autoriteiten meer tijd gevegd. De landelijke streefcijfers die op basis van deze decentrale meerjarenplannen geformuleerd worden, zijn naar verwachting eerst in het najaar van 2003 beschikbaar. Het resultaat hiervan wordt opgenomen in de aangekondigde algemene rapportage over de voortgang van de implementatie van de acties en maatregelen uit het Aanvalsplan.

Demonstraties en Pilots

Inmiddels hebben RET, NS en TLS de eerste chipkaartsystemen besteld om te beproeven. In overleg met vervoerders en decentrale overheden wordt voor het einde van 2003 een beslissing genomen over aanvullende proeven en/of pilots. De pilots zullen najaar 2004 starten. De doelstelling van deze pilots is ervaring opdoen met de chipkaart OV en de invoering daarvan. De pilots zullen vermoedelijk worden gehouden in lightrail/tram, bus en boot. Met deze pilots zal naast de technische werking van het systeem ook de klant- en personeelsacceptatie in verschillende omstandigheden worden getest ter voorbereiding van een mogelijke invoering op landelijke schaal. Voor de proeven en pilots is € 10 miljoen in 2003 beschikbaar in lijn met het amendement Dijkema (TK 28 600 XII nr. 21).

Communicatie en draagvlak

De uitvoering in 2004 (van het merendeel) van de acties en maatregelen ter verbetering van de sociale veiligheid in en rondom het openbaar vervoer wordt door middel van een communicatiecampagne ondersteund. Doel hiervan is om de zichtbaarheid van de uitvoering van acties en maatregelen uit het Aanvalsplan voor reizigers en ook personeel te versterken. De communicatieactiviteiten worden afgestemd met vervoersautoriteiten en vervoerbedrijven.

Financiële stimulering

Ten behoeve van de sociale veiligheid OV is de huidige bijdrage aan decentrale OV-autoriteiten/concessiegevers € 25 miljoen per jaar. Ten behoeve van extra toezichthouders in de railsteden is met ingang van 2003 € 27 miljoen extra beschikbaar gekomen op de begroting van VenW, namelijk € 9 miljoen op grond van amendement Van Gijzel/Crone en € 18 miljoen op grond van amendement Alblas. Daarnaast is als gevolg van het Hoofdlijnen Akkoord een taakstelling ten laste van het gehele programma sociale veiligheid gebracht.

Convenanten en afspraken

Het Nationaal Veiligheidsarrangement Hoofdrailnet en een handreiking Veiligheidsarrangementen OV zijn eind 2003 respectievelijk begin 2004 gereed. In deze arrangementen wordt vastgelegd welke maatregelen worden getroffen en wie waarvoor verantwoordelijkheid draagt, voor het bereiken van een van te voren afgesproken veiligheidsniveau in een

bepaald OV-gebied (trajecten en/of stations/haltes). Betrokken partijen zijn met name het ministerie van Binnenlandse Zaken, Justitie, gemeenten, OV-bedrijven waaronder NS, politie (KLPD Spoorwegpolitie en regio-politie), korpsbeheerders en OM.

Daarnaast zal VenW in het kader van de concessieverlening voor het hoofdrailnet aan de NS, tevens afspraken maken over een meerjarenplanning met streefcijfers. Dit betreft bijvoorbeeld het percentage onveiligheidsincidenten en – gevoelens van zowel reizigers als personeel. Verder wordt zoals gemeld voor het stads- en streekvervoer gewerkt aan de ontwikkeling van meerjarenplannen met streefcijfers.

Uitvoering en handhaving

Partijen die primair verantwoordelijk zijn voor de uitvoering van het sociale veiligheidsbeleid zijn de vervoerbedrijven, die dit in de handhavingketen lokaal afstemmen met politie en justitie. Bij de totstandkoming en bewaking van de uitvoering van deze afspraken hebben gemeenten een regierol. Verschillende acties en maatregelen beogen direct het toezicht en de handhaving in het openbaar vervoer te versterken, met name meer cameratoezicht, de inzet van extra toezichthouders en de uitbreiding van de spoorwegpolitie.

De rijksoverheid stelt de nationale streefdoelen en de randvoorwaarden vast, het laatste vooral door middel van financieringsvoorwaarden (meerjarenplannen) en richtlijnen (bijv. zwartrijden). Tegelijk stimuleert en faciliteert de rijksoverheid actoren om de uitvoering van acties en maatregelen te ondersteunen. Middelen hierbij zijn het digitale Kenniscentrum en de publicatie van handreikingen (veiligheidsarrangementen, reis- en verblijfsverbod, cameratoezicht). Met de veiligheidsarrangementen wordt beoogd om de handhaving te versterken vooral door de bijdragen hierin van de afzonderlijke actoren (vervoerbedrijf, politie en justitie) te expliciteren en onderling af te stemmen.

Waar de rijksoverheid zelf concessiegever is voor het hoofdrailnet, maakt VenW met NS in de vervoersconcessie afspraken over normering en monitoring van de sociale veiligheid. De uitwerking van het beleid voor de spoorwegmaatschappijen wordt verricht door de taakorganisatie Prorail en neergelegd in een beheersconcessie.

Monitoring en beleidsevaluaties

- Overall monitoring en evaluatie
In 2004 en volgende jaren zal de uitvoering van de acties en maatregelen uit het Aanvalsplan centraal staan. Monitoring van de uitvoering zal inzicht moeten bieden in de mogelijke knelpunten die hierbij ontstaan. Periodiek en intensief overleg met de primair uitvoerende partijen vormt hiervoor het instrument. Monitoring van de ontwikkelingen in sociale veiligheid in het openbaar vervoer, zowel incidenten als beleving, voor reizigers en personeel, zal in 2004 en volgende jaren worden voortgezet als basis voor oordeelsvorming over de noodzaak van eventuele aanvullende maatregelen. De voorbereiding van een meer diepgaande overall evaluatie van het uitgevoerde beleid en opgetreden ontwikkelingen op het gebied van sociale veiligheid wordt in de tweede helft van 2005 voorzien. Deze evaluatie dient ook inzicht te geven in de vraag welke aanpak goed en welke minder goed werkt.

Programma beleidsevaluaties artikel 5 Sociale veiligheid				
Evaluatie-onderwerp	A. Startdatum B. Einddatum	Evaluatie-periode	Doel evaluatie	Type evaluatie
Overall Evaluatie SV beleid	Medio 2005 Medio 2006	2004–2005	– Inzicht in ontwikkelingen in relatie tot het uitgevoerde beleid op het gebied van sociale veiligheid – Onderzoek welke aanpak goed en welke aanpak minder goed werkt	Ex-post

05.4 Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen (x € 1000)							
05 Veilig personenvervoer	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Verplichtingen	71 375	95 416	55 410	99 307	76 390	80 719	80 871
Uitgaven	74 682	121 895	83 845	84 801	84 283	80 871	80 871
05.01 Programma-uitgaven	72 441	119 514	81 548	82 712	82 287	78 920	78 920
<i>05.01.01 Reductie verkeersslachtoffers weg</i>	47 644	56 119	30 655	32 015	31 752	28 385	28 385
Bijdragen aan lagere overheden	28 373	7 791	7 791	7 791	7 791	7 791	7 791
Subsidies	19 271	48 328	22 864	24 224	23 961	20 594	20 594
<i>05.01.02 Reductie verkeersslachtoffers spoor</i>							
<i>05.01.03 Verbeteren sociale veiligheid o.v.</i>	24 271	63 172	50 670	50 307	50 307	50 307	50 307
Bijdragen aan lagere overheden	24 271	63 172	50 670	50 307	50 307	50 307	50 307
<i>05.01.99 Algemene programma-uitgaven</i>	526	223	223	223	228	228	228
Beleidsvoorbereiding en -evaluatie	526	223	223	223	228	228	228
05.02 Apparaatsuitgaven	2 241	2 381	2 297	2 089	1 996	1 951	1 951
05.03 Ontvangsten	212	0	0	0	0	0	0

Budgetflexibiliteit (x € 1000)										
05	Veilig personenvervoer	2004		2005		2006		2007		2008
1.	Totaal geraamde kasuitgaven	83 845		84 801		84 283		80 871		80 871
2.	Waarvan apparaatsuitgaven	2 297		2 089		1 996		1 951		1 951
3.	Dus programma-uitgaven	81 548		82 712		82 287		78 920		78 920
Waarvan op 1 januari 2004:										
4.	juridisch verplicht	53%	43 282	20%	16 757	5%	3 926	0%		0%
5.	complementair noodzakelijk	17%	14 142	33%	27 695	34%	27 695	0%	95	0%
6.	bestuurlijk gebonden (maar niet juridisch)	26%	20 982	42%	34 430	56%	46 373	94%	74 416	94%
7.	beleidsmatig gereserveerd (o.g.v. een wettelijke regeling of beleidsprogramma)	4%	3 142	5%	3 830	5%	4 293	6%	4 409	6%
8.	beleidsmatig (nog niet ingevuld)	0%		0%		0%		0%		0%
9.	Totaal (=3)	100%	81 548	100%	82 712	100%	82 287	100%	78 920	100%

Juridisch verplicht

Dit betreft met name doeluitkeringen aan provincies, geormerkte uitgaven voor sociale veiligheid op grond van de rijksbijdrageregeling voor de exploitatie van het openbaar vervoer en de subsidies voor particuliere veiligheidsorganisaties.

Bestuurlijk/complementair verplicht

Dit betreft vooral de middelen voor de diverse Verkeersveiligheidsorganisaties en voor Sociale Veiligheid.

Beleidsmatig verplicht

Dit zijn vooral middelen voor de ontwikkeling van voertuigtechnologie en voor doeluitkeringen voor provinciaal verkeersveiligheidsbeleid.

05.6 Veronderstellingen in effectbereiking, raming en doelmatigheid

Reductie verkeersslachtoffers weg

De groei van de mobiliteit en de autonome verbetering in verkeersveiligheid heffen elkaar op. De veronderstelling is dat de toename van het aantal slachtoffers veroorzaakt door de toename van de mobiliteit teniet wordt gedaan door autonome verbeteringen, met name: verkeersdeelnemers leren beter met verkeer om te gaan (gedrag) en auto's worden veiliger (voertuig).

Daarnaast is het verkeersveiligheidsbeleid gebaseerd op effect inschattingen van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid.

Reductie verkeersslachtoffers spoor

- het gedrag van weggebruikers ten aanzien van overwegen verslechtert niet;
- de spreiding in de jaarlijkse aantallen slachtoffers vlakt grotendeels uit binnen een termijn van vijf jaar;
- langdurige programma's ter vervanging van verouderde en versleten infrastructuur blijven op schema (gegarandeerde basiskwaliteit);
- de kwaliteit van het gebruikte (internationale) materieel blijft gegarandeerd;

- lokale overheden blijven bereid mee te werken aan het opheffen en ongelijkvloers maken van overwegen;
- de aanleg van nieuwe gelijkvloerse overwegen blijft nergens toegestaan;
- de toezichthouder kan in voldoende mate beschikken over de data van betrokken partijen;
- de toezichthouder beschikt over voldoende instrumentarium om de betrokken partijen in de noodzakelijke gevallen te bewegen hun veiligheidsbeleid te verbeteren;
- de toezichthouder kan de data op een transparante en inzichtelijke wijze verwerken tot breed toegankelijke resultaten.

Verbeteren Sociale Veiligheid Openbaar Vervoer

- Door verbetering van de sociale veiligheid in het OV wordt voorkomen dat mensen geen gebruik meer durven maken van het OV (mijdingsgedrag) of niet meer in deze sector willen of kunnen werken (o.a. ziekteverzuim). Positief geformuleerd kan sociale veiligheid een reden vormen om (weer) voor OV te kiezen, als vervoermiddel of als werkgever;
- Verbeterde sociale veiligheid verlaagt de kosten van ziekteverzuim voor het vervoerbedrijf;
- Een verbetering van de sociale veiligheid draagt bij aan een beter imago en kwaliteitsniveau voor het openbaar vervoer en verlaagt de (reparatie-)kosten aan materieel, stations,abri's etc.;
- Door terugdringen van onveiligheidsincidenten verbetert ook het gevoel van veiligheid;
- Een meer intensieve aanpak en verbeterde registratie van de onveiligheid kan in 2004 mogelijk tot uitdrukking komen in een toename van het aantal incidenten en zal pas later leiden tot een afname;
- Verbetering van de sociale veiligheid biedt kansen op een toename van de kostendekkingsgraad van het openbaar vervoer door meer betalende reizigers, ook omdat het mijdingsgedrag van reizigers wordt verminderd.

5.7 VBTB-paragraaf

In de begroting 2003 is toegezegd dat de Minister streefcijfers zou ontwikkelen voor sociale veiligheid. OV-bedrijven zijn inmiddels verplicht om meerjarenplannen met streefcijfers in te dienen bij hun OV-autoriteiten, overeenstemmend met de geldende concessieduur. De landelijke streefcijfers die op basis van deze decentrale meerjarenplannen geformuleerd worden, zijn naar verwachting pas in het najaar van 2003 beschikbaar. Het resultaat hiervan wordt opgenomen in de algemene rapportage over de voortgang van de implementatie van de acties en maatregelen uit het Aanvalsplan en tevens in het Jaarverslag 2003. Daarnaast zal VenW in het kader van de concessieverlening voor het hoofdrailnet aan de NS afspraken maken over een meerjarenplanning met streefcijfers.

Andere aandachtspunten voor 2004 zijn de verdere verbetering van monitoring- en registratiemethoden in de sector en het bijdragen aan verdere kennisontwikkeling over de oorzaken van de sociale veiligheidsproblematiek en de meest effectieve aanpak hiervan, zowel repressief als preventief.

06 VERSTERKING NETWERK PERSONENVERVOER

06.1 Algemene beleidsdoelstelling

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

Bereikbaarheid is de kwaliteit van het verkeers- en vervoerssysteem in termen van tijd, kosten en het gemak waarmee gebruikers of goederen hun bestemmingen kunnen bereiken. Betere kwaliteit betekent een hogere gemiddelde verplaatsingssnelheid en een beter voorspelbare reistijd bij de weg en een hogere performance in termen van beschikbaarheid en betrouwbaarheid op het spoor. De overheid heeft hier als aanbieder van de hoofdinfrastructuur een directe invloed op. Door middel van een goed beheer- en onderhoudsprogramma wordt ervoor gezorgd dat de bestaande kwaliteit van de hoofdinfrastructuur gehandhaafd blijft. Bij de inzet van concrete maatregelen om de kwaliteit te verbeteren wordt een zakelijke afweging gemaakt (o.a. kosten-batenanalyse) waarbij milieu-, veiligheids-, ruimtelijke, economische en sociale aspecten een rol spelen. Indien capaciteitsverruimende maatregelen nodig zijn, wordt in eerste instantie gekeken naar een betere benutting van de hoofdinfrastructuur. Aanleg van nieuwe infrastructuur wordt pas in laatste instantie overwogen vanwege de hoge kosten en het ongunstige milieurendement. Daarnaast moet mobiliteitsmanagement de gebruikers stimuleren om verantwoorde keuzes te maken uit een palet van vervoersmogelijkheden en daarmee het aandeel van duurzame vervoerwijzen in de totale mobiliteit vergroten.

06.2 Nader geoperationaliseerde beleidsdoelstellingen

Onderhoud infrastructuur

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

Rijkswegen

Het beheer en onderhoud van rijkswegen geschiedt met het doel het netwerk in goede staat beschikbaar te hebben en te houden voor gebruikers tegen zo laag mogelijke kosten. Door de groei van de mobiliteit wordt het wegennet intensiever gebruikt dan voorheen. Met name het beter benutten van de infrastructuur door spits- en plusstroken en het inzetten van ondersteunende elektronica heeft in de afgelopen jaren gezorgd voor een opwaartse druk op de budgettaire behoefte voor beheer en onderhoud. Vanwege het grote belang van goed onderhouden wegen heeft het kabinet in het Hoofdlijnenakkoord extra middelen beschikbaar gesteld voor het wegwerken van de opgelopen achterstand in het beheer en onderhoud. Daarnaast moet de budgettaire behoefte voor beheer en

onderhoud gezien worden in het licht van de ontwikkeling naar meerjarige afspraken over het kwaliteitsniveau van het infrastructuurnetwerk door middel van beheer en onderhoud en de bijbehorende middelen. Afspraken over het kwaliteitsniveau van het infrastructuurnetwerk worden bijvoorbeeld beïnvloed door wensen van de gebruiker, politieke en beleidsprioriteiten en eventuele veranderingen in wet- en regelgeving. Met inachtneming van de afspraken over het kwaliteitsniveau van het infrastructuurnetwerk wordt een onderbouwing gemaakt voor de factoren die de budgettaire behoefte voor beheer en onderhoud veroorzaken, zoals areaalvergroting, intensiever gebruik van het netwerk en vervanging van kunstwerken en verkeersmanagementsystemen. Op basis van het kwaliteitsniveau en de onderbouwing van de factoren die de budgettaire behoefte voor beheer en onderhoud veroorzaken, wordt het structurele budget voor beheer en onderhoud voor de komende jaren bepaald. Voor meer informatie wordt verwezen naar het plan van aanpak Onderhoud, dat separaat aan de Tweede Kamer wordt aangeboden.

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

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

Spoorwegen

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

Het spoorbeleid is er op gericht om vooral daar, waar de maatschappelijke waarde van het spoor ten opzichte van de andere modaliteiten groot is, het spoorvervoer te faciliteren. Wat betreft het personenvervoer zijn dat de zwaardere vervoersstromen in het woon-werk verkeer, in de spits, van en naar sterk verstedelijkt gebied.

Door zijn ligging in de bestaande bebouwing en door zijn ruimtelijke efficiëntie blijft het spoor onmisbaar om Nederland op het werk te krijgen en om grote steden en de mainport Schiphol bereikbaar te houden. Bij een spitsfrequentie van zes sneltreinen en zes stoptreinen verwerkt een enkele spoorlijn hetzelfde volume als acht rijbanen snelweg. Het aandeel van het spoor in het woon-werkverkeer naar de grote steden ligt inmiddels rond de 50%; in de spits komen er net zo veel mensen met de trein als met de auto de steden binnen. Goed onderhoud en herstel van de basiskwaliteit moeten het behoud van deze functie garanderen. Voor het goederenvervoer gaat het om het conventionele spoorvervoer

(erts-kolen, overige bulk, niet gecontaineriseerde stukgoed), een verdere prijs-kwaliteitsverbetering van het shuttle vervoer (maritiem en continentale containers over middellange tot lange afstanden (boven 200 km) en in het verlengde daarvan de ontwikkeling van het trailers-on-train concept (boven 500 km). Zie verder beleidsartikel 03 Efficiënt werkend goederenvervoersysteem.

Het is verder noodzakelijk om het bestaande spoorwegnet de komende tien jaar gereed te maken om de – mede als gevolg van economische groei – te verwachten mobiliteitsgroei op lange termijn te kunnen verwerken. Dit geldt in Nederland in het algemeen, maar het sterkste in de Randstad, waar de bevolkingsdichtheid en dichtheid van economische activiteit dicteren dat rail als massatransportmiddel bij uitstek nog verder in belang toeneemt. Het huidige spoorstelsel kan een dergelijke groei van personen- en goederenvervoer niet zonder meer aan; het productieproces is te ingewikkeld en de onderhoudstoestand van infrastructuur en treinen onvoldoende om meer verkeer aan te kunnen. Verbetering hiervan is een noodzakelijke voorwaarde om groei te kunnen verwerken.

De ontwikkelde strategie «Betrouwbaar Benutten» is gericht op het verhogen van de betrouwbaarheid en het optimaliseren van de processen in het gehele spoorstelsel. Bij de inzet van voor spoor beschikbare gelden wordt een consequente prioriteitsstelling gehanteerd: Veiligheid, Betrouwbaarheid, Benutting, Nieuwbouw (VBBN). De strategie geeft invulling aan moties waarin de Eerste en Tweede Kamer vragen om een herstelplan voor het spoor (moties Wolfson c.s. 27 482, 27 216, EK nr. 145F en motie Giskes-Gerkens 28 600 XII nr. 50, 2002–2003). Het verhogen van de betrouwbaarheid is ook een voorwaarde om het spoorwegnet zo intensief te kunnen benutten als op langere termijn nodig zal zijn.

De kenmerken van het plan voor betrouwbaar benutten zijn:

- Een hogere betrouwbaarheid
 - Bronnen van vertraging aanpakken door het spoorstelsel robuust te maken. Dit wordt bereikt door de bedrijfszekerheid van infrastructuur en materieel te vergroten, door acute capaciteitsknelpunten in de infrastructuur op te lossen en door voldoende speelruimte in de planning op te nemen.
 - De olievlekwerking van vertragingen tegengaan door het spoorstelsel te vereenvoudigen en onderlinge afhankelijkheden verminderen, door te zorgen dat het effect van een storing beperkt blijft en door de treindienst zo snel mogelijk te hervatten na een storing.
- Er wordt voldaan aan de geluidsregels en normen voor (externe) veiligheid (zie ook de artikelen 01, 04, 05 en 08).
- Betere benutting van het bestaande net voor zowel personen- als goederenvervoer. Een «groene golf» voor het goederenvervoer is onderdeel van dit plan.
- De betrokkenen in de sector werken samen waarbij alle partijen gericht zijn op optimalisatie van het spoorstelsel als geheel inclusief de processen in het systeem.

Het plan voor betrouwbaar benutten voorziet in twee fasen. In beide fasen is in deze begroting voorzien. Naar aanleiding van het Hoofdlijnenakkoord komt direct € 853 miljoen extra beschikbaar voor beheer en instandhouding tot en met 2010. Het leeuwendeel van dit bedrag komt beschikbaar in de periode tot en met 2007. Met deze intensivering is gewaarborgd dat de onderhoudstoestand van het spoornet niet verder afglijdt, dat structureel

life-cycle management kan worden ingezet, dat met noodzakelijke vervangingsinvesteringen kan worden begonnen en dat de storingsreductie gerealiseerd wordt die met NS is overeengekomen om het verbeterplan van NS waar te kunnen maken. Dit gaat hand in hand met investeringen van NS in nieuwe treinen en in treinonderhoud. Voor meer informatie wordt verwezen naar het plan van aanpak Onderhoud, dat separaat aan de Tweede Kamer wordt aangeboden.

De tweede fase betrouwbaar benutten zal nader worden uitgewerkt en geconcretiseerd ten behoeve van definitieve besluitvorming over deze fase. De beslissing over de aanwending van deze middelen zal gelijktijdig met de genoemde mid-termreview plaatsvinden. Hiervoor is een additionele impuls voorzien van € 734 miljoen in de periode tot en met 2010.

Om dit alles mogelijk te maken is geld ingezet uit het kwartje van Kok en wordt de gebruiksvergoeding van NS aan ProRail verhoogd met € 30 miljoen in 2006 en € 60 miljoen structureel vanaf 2007. Verwacht mag worden dat de eindgebruikers (reiziger en verlader), voor wie het spoorproduct verbetert, dit bedrag uiteindelijk zullen moeten opbrengen. Naar aanleiding van het Hoofdlijnenakkoord is er geherprioriteerd in het aanlegprogramma Spoor, dit ten behoeve van onder andere de tweede fase van Betrouwbaar Benutten. Er blijft nog een aanzienlijk pakket aan aanlegprojecten van grotere en kleinere infrastructuur in uitvoering.

Voor de beschikbaarheid van het spoor (over 24 uur per dag gezien), zoals die door Prorail «geleverd» zal worden, heeft VenW de volgende (in onderstaande tabel opgenomen) beschikbaarheid voorzien. Ten opzichte van de Begroting 2003 is deze beschikbaarheid gewijzigd, daar deze tot vorig jaar niet over 24 uur gemeten werd, maar alleen tussen 6 en 24 uur.

Overzicht beschikbaarheid Spoorinfrastructuur							
	Realisatie 2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Beschikbaarheid (op basis van gemiddelde 24 uur)	97%	97%	97%	97%	97%	97%	97%

Bron: ProRail, subsidieaanvraag railinfrastructuur 2003, bijlage 3.

Voor het terugdringen van het risico van de baanwerkers wordt beoogd dat vanaf (medio) 2004 alleen werkzaamheden aan het spoor worden uitgevoerd in buiten dienst gesteld gebied. Daartoe zal een onderhoudsrooster worden ingevoerd. Het gevolg hiervan is dat de beschikbaarheid van de infrastructuur iets zal verminderen.

De afspraken in 2003 en de maatregelen in deze begroting betekenen dat in de komende jaren kan worden voldaan aan de (onderhouds)normen en dat de veiligheid gewaarborgd is.

Verstoringen spoorinfrastructuur

Het aantal storingen aan de infrastructuur zal in 2007 in lijn liggen met het Overgangscontract, en zal in 2007 met circa 35–40% zijn gedaald ten opzichte van het niveau van 2000.

Overzicht verstoringen aan de infrastructuur (basisjaar 2000: 10 200)			
	Realisa- tie 2000	Realisa- tie 2002	Doel 2007
TAO's en onregelmatigheden bij instellen rijwegen	10 200	9 337	Ca. 6120– 6630

Bron: Prorail.

Voor het meten van verstoringen zal een betere maatstaf dan TAO's worden ontwikkeld, waarin ook het effect en de duur van de verstoringen worden meegenomen.

Punctualiteit vervoer

In 2007 zal, bij uitvoering van de maatregelen door ProRail en Verbeterplan NS tesamen, de punctualiteit 87–89% bedragen.

Punctualiteit; indicatieve cijfers									
	Rea- lisatie 2002	Indi- catie 2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2 010
Doelstellingen op basis van OCII en betrouwbaar benutten (norm 3 min)	81,2%	82%	84%	85%	85–87%	87–89%	89–91%	89–91%	89–91%
Doelstellingen in geval van internationale norm (5 min)	89–90%	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	>95%

Bron: ProRail, NS en Teamanalyse.

De punctualiteit zal voor het jaar 2004 bij zowel een norm van 3 minuten als de internationaal gebruikelijke norm van 5 minuten worden gepresenteerd. Ter vergelijking: het vertragingspercentage in 2002 is 81,2% bij een norm van 3 minuten. Bij 5 min. is dit in 2002 89–90%.

Vervoerontwikkeling

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

De doelstelling uit het huidige Overgangscontract II t.a.v. de groei naar 12 steden en Schiphol in de spits is niet realiseerbaar gebleken. De groei in de spits is afhankelijk van veel factoren, die voor een spoorbedrijf maar ten dele beïnvloedbaar zijn, zoals de economische ontwikkeling. Deze doelstelling wordt dan ook niet meer als doel gehanteerd, maar de ontwikkeling van groei in de spits naar 12 steden en Schiphol wordt wel gemonitord. VenW zal deze doelstelling het komende jaar kritisch bezien om te komen tot een doelstelling die beter het maatschappelijk belang reflecteert.

Overzicht groei in de spits 12 steden en Schiphol			
	Realisatie 2000–2002	2005	2010
Personenvervoer	0,8%	Geen doel meer (ipv 17–23% cf. OCII)	Afhankelijk nieuwe doelen in vervoer- concessie

Bron: NSR.

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

Gebruiker betaalt

In het verkeer- en vervoerbeleid neemt het efficiënt gebruiken en benutten van bestaande infrastructuur een belangrijke plaats in om de bereikbaarheid op peil te houden (of op bepaalde plaatsen mogelijk te verbeteren). Gezien de te verwachten mobiliteitsontwikkelingen zal op de lange termijn bouwen alleen niet meer volstaan. Niet in het minst vanwege de hieraan verbonden kosten. Voor de lange termijn blijft daarom het streven de gebruiker te laten betalen naar rato van gebruik van infrastructuur en de gevolgen daarvan op de veiligheid en kwaliteit van de leefomgeving. De prijs van mobiliteit reflecteert zoveel mogelijk de werkelijke kosten, met als gevolg dat de gebruiker bewuste keuzes kan maken ten aanzien van zijn mobiliteit.

In een bredere context gaat het nadenken over het concept «betalen voor mobiliteit» op de weg door. Zowel de Raad voor Verkeer en Waterstaat als de Commissie Mobiliteitsmarkt A4 (de Commissie Luteijn) besteden – in hun in 2003 uitgebrachte adviezen – aandacht aan (nieuwe) mogelijkheden om vraag en aanbod naar weginfrastructuur beter op elkaar af te stemmen waarbij ook «betalen voor mobiliteit» een rol kan vervullen. De adviezen zijn ingrijpend van aard en zeer relevant voor de lange termijn. Daarom worden ze meegenomen bij de totstandkoming en uitwerking van de Nota Mobiliteit, wat in samenwerking met andere departementen, regionale en lokale overheden, kaderwetgebieden en belangenorganisaties gebeurt. Tot slot noodzaken ontwikkelingen in Europa tot blijvende aandacht voor verdere gedachteontwikkeling over verschillende vormen van «betalen voor mobiliteit» in de toekomst. Voorbeelden zijn de invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens in Duitsland en de introductie van tolheffing in Londen, maar ook de Europese Commissie werkt aan richtlijnen op het gebied van prijsbeleid en de interoperabiliteit van de voor prijsbeleid benodigde technische systemen.

De gebruikers van het spoor betalen momenteel maar een gering deel van de infrastructuurkosten, hetgeen kan leiden tot een te grote vraag naar spoorcapaciteit. Daarbij is relevant dat de prijs voor reiziger en verlader niet de kosten dekt na correctie voor externe effecten. Daarom is het streven om geleidelijk de doorberekening van kosten aan de gebruiker op te voeren. Voor het spoor is sinds 1 januari 2000 het besluit gebruikersvergoeding van 25 oktober 1999 van kracht. De Spoorwegwet schrijft voor

dat minimaal de kosten die direct samenhangen met het gebruik van de infrastructuur (de variabele kosten) door vervoerders betaald worden. Gewerkt wordt aan een regeling van integraal capaciteitsmanagement, zodat de capaciteit rekening houdt met randvoorwaarden zoals geluid en externe veiligheid. Bij de rijksbijdrage voor het onderhoud spoorvervoer is rekening gehouden met de inkomsten van de gebruiksvergoeding die de beheerder ontvangt van de vervoerders.

In het Hoofdlijnenakkoord is vastgelegd dat de gebruiksvergoeding die de vervoerders aan de beheerder betalen van 2006 € 30 miljoen hoger wordt en in 2007 en latere jaren € 60 miljoen per jaar hoger is ten opzichte van de situatie voor het Regeerakkoord 2002. De gebruiksvergoeding zal in de concessies en regelgeving ter invoering van de nieuwe wetgeving verder uitgewerkt worden.

Het in de begroting 2003 genoemde doel is dat in 2007 100% van de totale variabele kosten door de gebruiker wordt betaald. Omdat er in het Hoofdlijnenakkoord diverse mutaties in de gebruiksvergoeding en de bekostiging van Prorail zijn opgenomen, zal dit doel geherformuleerd worden n.a.v. de per 1-1-2004 af te sluiten beheer- en vervoersconcessies.

Bewuste vervoerswijze keuze

Naast benutten en bouwen streeft VenW ernaar de mobilist te faciliteren en te stimuleren om maatschappelijk aanvaardbare en tegelijkertijd zelf gewenste keuzes te maken uit een palet van alternatieven.

Mobiliteitsmanagement wordt ingezet om een optimaal gebruik van infrastructuur en vervoermiddelen te bevorderen, zodat aan de mobiliteitsbehoefte (bereikbaarheid) tegemoet wordt gekomen met minder nadelen (gebruik schaarse verkeersruimte, milieu, veiligheid).

Mobiliteitsmanagement is een geheel van allerlei activiteiten en maatregelen, gericht op het bijstellen van de vraag van mobilisten door het inspelen op alternatieven. Voorbeelden zijn: fietsvoorzieningen, parkeerbeleid, vervoermanagement, reisinformatie, fietsdiefstalpreventie etc..

Een nadere uitwerking van het beleid op het gebied van Mobiliteitsmanagement is vastgelegd in de nota Mobiliteitsmanagement (TK 2002–2003, 28 736 XII, nr. 1) die eind 2002 aan de Tweede Kamer is toegezonden. De Nota Mobiliteitsmanagement, die onderdeel vormt van de besprekingen met de decentrale partners in het kader van de Nota Mobiliteit, gaat uit van vijf kansrijke invalshoeken:

- Korte Ritten, 70% van het totaal aan verplaatsingen, waarbij het aandeel fiets als indicator wordt gebruikt (streven: verhoging);
- Werkgerelateerde verplaatsingen, nauw samenhangend met de congestieproblematiek, waarbij het aandeel alternatieven voor het solo-autogebruik als indicator wordt gebruikt (streven: verhoging);
- Recreatieve verplaatsingen, betreft een veelheid aan verplaatsingen, bijvoorbeeld de avondspits bestaat voor bijna 40% uit recreatieve verplaatsingen, waarbij als indicator wordt gebruikt: aandeel buitenspitse recreatieve verplaatsingen (streven: verhoging);
- Lokatiebereikbaarheid, nauw samenhangend met integrale gebiedsgewijze aanpak (een uitgewerkt voorbeeld is het werk van de Commissie Luteijn);
- Ketenmobiliteit, vooral de goede aansluiting van fiets en auto op het openbaar vervoer.

Als prestatie-indicatoren worden het fietsgebruik in korte ritten (was in 2001 33,3%; het streven is: verhoging) en het aandeel alternatieven voor het solo-autogebruik in werkgerelateerde verplaatsingen (streven: verhoging) genomen.

Met deze indicatoren wordt de inzet van mobiliteitsmanagement gericht op de belangrijkste delen van de verkeer- en vervoermarkt. Vanwege de betrokkenheid van de decentrale overheden is VenW hiervoor indirect verantwoordelijk.

VenW zal bezien of het mogelijk en wenselijk is om deze doelstellingen, in samenspraak met de decentrale overheden, van landelijke streefwaarden te voorzien.

De primaire rol richting de weggebruiker ligt bij mobiliteitsmanagement bij de decentrale overheden, bij de locatiehouders (die hun relatie met hun klanten, werknemers en leveranciers kunnen aanwenden om bepaalde mobiliteitskeuzen te bevorderen), bij de aanbieders van mobiliteitsdiensten (bijvoorbeeld fietsdealers, parkeeraanbieders, aanbieders van reisinfo) en bij de rijksoverheid.

Het beleid van VenW is erop gericht om in gezamenlijk overleg voor deze actoren aantrekkelijke voorwaarden te scheppen om hun mogelijkheden daadwerkelijk te benutten. Centrale items zijn daarbij verstrekking van middelen (bv. GDU), organisatie van nationale en internationale kennis (bv. Kennisplatform Verkeer en Vervoer, Fietsberaad, EPOMM) en innovatievermogen (innovatieregeling), deels ook spelen maatschappelijke organisaties een agenderende rol, deels gaat het om passende regelgeving en acties op rijksniveau.

Capaciteitsvergroting infrastructuur

De capaciteit van de infrastructuur kan worden uitgebreid door benutting van bestaande infrastructuur en door aanleg van nieuwe infrastructuur. Voordat capaciteitsuitbreiding door aanleg aan de orde is, wordt eerst nagegaan in hoeverre benutting een oplossing kan zijn van het vervoerkundige knelpunt. Bij verkenningen (verkenningen nieuwe stijl) en planstudies rond infrastructuur wordt dit aspect reeds meegenomen. Capaciteitsuitbreiding door aanleg zal pas een optie zijn als benutten onvoldoende oplossing biedt en wanneer het zowel economisch als uit oogpunt van de ruimtelijke inpassing verantwoord is. Het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) bevat het programma voor de aanleg- en de benuttingsprojecten op het gebied van de infrastructuur. De uitgaven worden verantwoord op het Infrastructuurfonds.

Netwerk Rijkswegen

Het Rijk streeft naar de realisatie van een basiskwaliteit voor bereikbaarheid in de vorm van een trajectsnelheid op autosnelwegen, gemiddeld over alle werkdagen van het jaar, van ten minste 60 km per uur gedurende het drukste uur. Waar de trajectsnelheid structureel onder de toetswaarde van 60 km per uur daalt is sprake van een knelpunt. De ambitie is deze basiskwaliteit in het jaar 2020 gerealiseerd te hebben, ervan uitgaande dat er een vorm van prijsbeleid wordt ingevoerd.

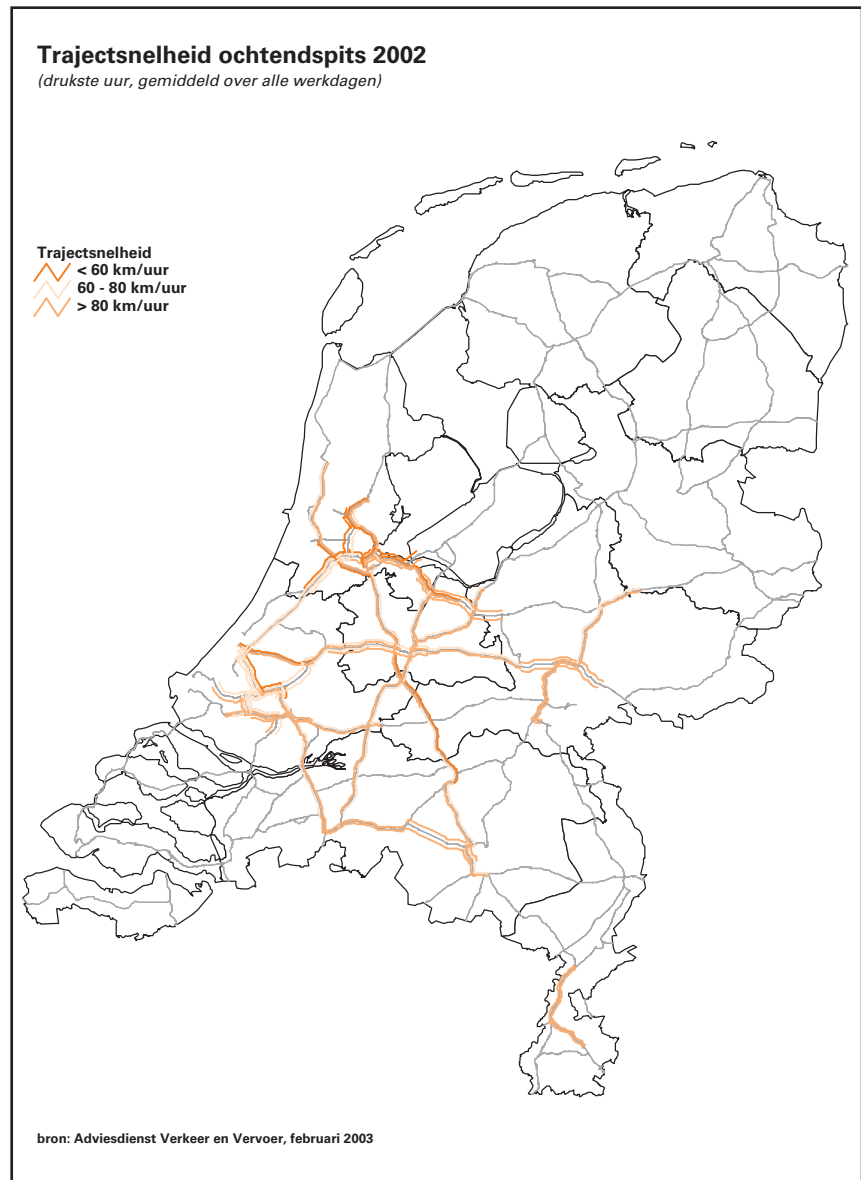
De indicator voor bereikbaarheid is het aantal trajecten van minimaal 30 kilometer lengte waar de toetswaarde van 60 km per uur gedurende het drukste uur op de dag per richting structureel niet gehaald wordt.

Overzicht aantal trajecten van minimaal 30 kilometer lengte waar de toetswaarde van 60 km per uur gedurende het drukste uur op de dag per richting structureel niet gehaald wordt

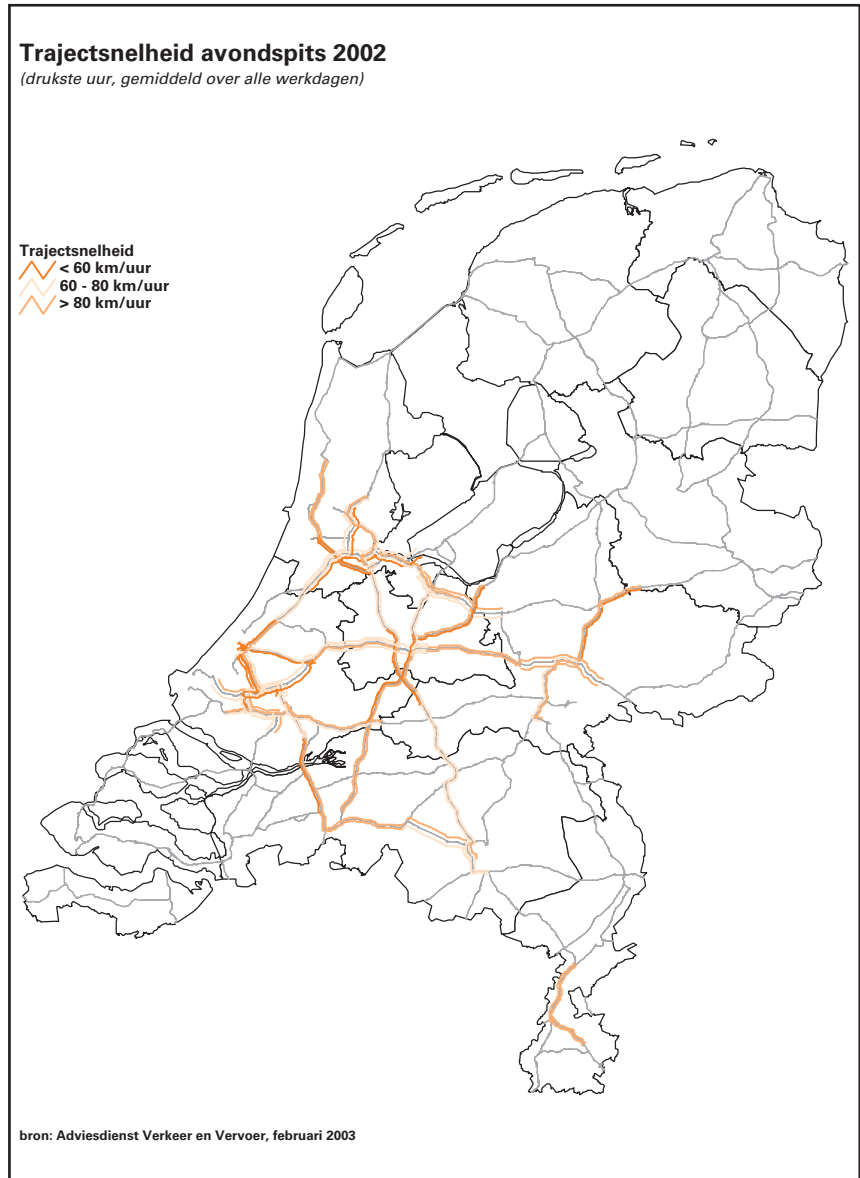
	Realisatie			Doelstelling
	2000	2001	2002	2020
Aantal gemeten trajecten	66	66	72	
Aantal trajecten waar 60 km/u niet is gehaald	21	28	23	0

Bron: AVV.

In 2002 betrof het de hieronder weergegeven trajecten.



In 2002 betrof het de hieronder weergegeven trajecten:



Als indicator voor de toegevoegde capaciteit rijkswegen wordt de toename van de capaciteit als gevolg van benutting en aanleg gehanteerd. De grotere capaciteit zal worden benut om het groeiende verkeer (kwantiteit) op te vangen en de gewenste trajectsnelheid (kwaliteit) te realiseren. De toegevoegde capaciteit is één van de maatregelen om de gewenste trajectsnelheid te bereiken. Deze indicator is direct gekoppeld aan de in het betreffende jaar opgestelde infrastructuurprojecten. Het aantal kilometers opengestelde rijstroken wordt gehanteerd als indicator.

Overzicht aantal open te stellen kilometer rijstrook in 2004

Traject	lengte in km	aantal rijstroken	aantal km rijstrook	Opmerkingen
– Rw 15 Europaweg (Calandtunnel en 3 aansluitingen) = Calandtunnel	1,5	5	7,5	Aansluitingen n.v.t.
– Rw 2 knooppunt Oudenrijn-Everdingen: asw 2x3/2 wordt aws 2x4/3	6	2	12	Is Uitbreiding = 2x2 wordt 2x3 Is vervanging weg1x2 naar aw 2x2
– Rw 11 Alphen a/d Rijn-Bodegraven	7,5	4	30	Is aanleg asw 2x2
– Rw 30 Rijksweg 12 – Postweg (omlegging Ede), asw 2x2	7,7	4	30,8	Ombouw enkelbaans N33 tot 2x1
– Rw 33 Spijk-Eemshaven (deeltraject): ombouw tot hoogwaardige autoweg	6,3	2	12,6	plusstrook
– Rw 28 Zwolle	7	2	14	Spitsstrook
– RW 2 Welschap – knooppunt de Hoght (v.v.)	8	2	16	Spitsstrook
– Rw 9 Knooppunt Diemen – knooppunt Holendrecht (v.v.)	7,9	2	15,8	Spitsstrook
– Rw 67 Knooppunt de Hoght – knooppunt Leenderheide (v.v.)	6	2	12	Spitsstrook
Totaal aantal open te stellen kilometer rijstrook in 2004			150,7	

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

Netwerk railwegen

De infrastructuur zal worden ingericht om de groei van personen- en goederenvervoer die zich tot 2010 aandient te verwerken.

Volgens analyses van de spoorsector is in de periode tot en met 2010 een selectieve groei van het personenvervoer aan de orde van 10% als gevolg van de megaprojecten en ca. 10% op het bestaande netwerk als gevolg van het in gebruik nemen van nieuwe infrastructuur. Het verhogen van de betrouwbaarheid is direct van belang voor de te leveren kwaliteit van het (extra) vervoer voor de reiziger. Daarmee is het spoorstelsel in staat om groei na 2010 kosteneffectief op te vangen, dat wil zeggen, zonder de grootschalige capaciteitsvergrotingen die bij de huidige werkwijze nodig zijn om deze groei te kunnen realiseren.

Regionale en lokale infrastructuur

Het besluit tot decentralisatie van de middelen voor regionale en lokale infrastructuur is door het kabinet aangekondigd in zijn standpunt over het IBO-rapport «Verbetering afwegingsmechanisme infrastructuur» (TK 2000–2001, 27 489, nr. 1). Aangegeven is dat een verdere decentralisatie van financiële middelen voor het integrale verkeers- en vervoerbeleid in gang moet worden gezet, met een gebiedsgerichte aanpak als uitgangspunt.

De beslissingen over gerichte investeringen in regionale infrastructuur en de financiële middelen lagen tot nu toe onvoldoende in één hand. Dit leidde tot meer dan noodzakelijke afhankelijkheid en bemoeienis van de rijksoverheid. Een substantiële financiële decentralisatie ligt dan ook voor de hand. Inmiddels is de noodzakelijke aanpassing van het Besluit Infrastructuurfonds in het Staatsblad (dec. 2002, nr. 620) gepubliceerd.

Gelet op de motie Giskes c.s. (TK 2002–2003, 28 600 XII, nr. 48) en na bestuurlijk overleg met IPO, VNG en SKVV heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat besloten de inwerkingtreding van de decentralisatie per 1-1-2003 met een jaar uit te stellen.

In het BOR zijn voor regionale en lokale infrastructuur de volgende maatregelen genomen:

- het instellen van mobiliteitsfondsen, een impuls voor regionale infrastructuur;
- versnelling van een aantal voor 2010 geplande infrastructuurprojecten.

Naar aanleiding van het Hoofdlijnenakkoord heeft het kabinet besloten dat een gedeelte van het Kwartje van Kok ingezet wordt als impuls voor decentrale bereikbaarheid.

Naar aanleiding van het reeds genoemde advies van de commissie-Luteijn zal dit geld gebiedsgericht ingezet worden, waarbij deze impuls middels regionale samenwerking geconcretiseerd zal worden.

Door de decentralisatie van de beslissingsbevoegdheid voor regionale en lokale infrastructuur, alsmede door het gebruik van het middel van decentrale openbare aanbesteding van het regionale openbare vervoer dient het Rijk gezien te worden als systeemverantwoordelijke bij de verwezenlijking van deze operationele doelstelling.

06.3 Beleidsinstrumenten

Om de bovengenoemde operationele doelstellingen te realiseren zullen de navolgende beleidsinstrumenten worden ingezet.

Onderhoud Infrastructuur

Beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling Hoofdwegen

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

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

In dat kader en in het kader van de agentschapsvorming van Rijkswaterstaat is een ontwikkeling gaande naar het vaststellen van meerjarige afspraken tussen de Minister en Rijkswaterstaat over het kwaliteitsniveau van instandhouding en de bijbehorende middelen. De nu gehanteerde kwaliteitsniveaus zullen daarbij kritisch tegen het licht worden gehouden. Daarnaast worden instrumenten ontwikkeld ten behoeve van Life Cycle

Cost Management, zodat zowel bij beheer en onderhoud als bij besluiten over aanleg rekening kan worden gehouden met de lange termijn levenscyclus van objecten en beter de relatie tussen kwaliteit en kosten kan worden afgewogen.

Beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling spoor

Het is de ambitie om op een zo efficiënt mogelijke wijze te komen tot hoge kwaliteitseisen voor het spoorvervoer t.a.v. beschikbaarheid, veiligheid en punctualiteit.

Alle elementen van het spoorstelsel dienen daarbij in beschouwing te worden genomen. De betrokkenen in de spoorsector zijn er van doordrongen dat voortdurende managementaandacht voor en verbetering van alle elementen van het spoorstelsel hiervoor nodig is. Het betreft de veiligheid, logistiek en organisatie, dienstregeling, infrastructuur en het materieel. Uiteindelijk zal dit op lange termijn leiden tot een hogere kosteneffectiviteit.

In het maatregelenpakket betrouwbaar benutten is door de spoorsector een pakket met voornamelijk kleinere infastructuren aangegeven en zijn middelen voorzien om de onderhoudssituatie structureel te verbeteren. Deze infastructurele maatregelen zijn opgenomen onder beheer en instandhouding. Dit sluit aan bij de toelichting bij de Spoorwegwet, waarin aangegeven wordt dat in de praktijk de grens tussen beheer en aanleg naar zijn aard enigszins vaag is (TK, 2001–2002, 27 482, nr. 13). Met name in geval van kleinere infastructuren maatregelen gaat het om beheerstaken. Dit past in de optimalisatie van afwegingen om te komen tot een maximale benutting van de infrastructuur en de beoogde procedure in de richtlijn 2001/14 t.a.v. capaciteitsvergrotingsplannen. In de concessie zal dit nader worden afgebakend.

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

In 2002 waren er 9337 storingen die de treindienst aantasten (TAO's). In de aanvraag is aangegeven dat aan het eind van fase 1 dit aantal is teruggebracht tot 6120–6630.

Naast de maatregelen die in 2003 reeds zijn genomen, wordt ProRail in staat gesteld de volgende maatregelen te nemen (in een meerjarenprogramma):

- Beheer en in standhouding algemeen, waaronder:
 - Bovenbouwvernieuwing (w.o. vervanging NEFIT);
 - Groot onderhoud, klein onderhoud, beheer;
 - Oplossen haarscheurtjes problematiek;
- Maatregelen t.b.v. basiskwaliteit:
 - Vervanging storingsgevoelige elementen;
 - Verbeteren betrouwbaarheid door TAO-reductie (korte termijn);
- In beheer nemen van nieuwe infrastructuur in de periode 2004–2010 zoals de Betuweroute (deels), Gooiboog, Hemboog, nu geplande infrastructuur en te openen nieuwe stations;
- Verbetering VPT, verbetering reisinformatie;
- Oplossen knelpunten vervoer gevaarlijke stoffen, overwegen;

- Vanaf 2004 extra schoonmaak, extra surveillance en extra camera's om het onveiligheidsgevoel van reizigers weg te nemen.

Overigens dient te worden bedacht dat de maatregelen conform het Prorail-scenario «Niet verder afglijden» een korte termijn scenario vormen, waarin een fundamentele verbetering van de basiskwaliteit niet is opgenomen. Dat is onderdeel van de tweede fase van Betrouwbaar Benutten.

Er wordt, naast de intensivering van € 853 miljoen uit het Hoofdlijnen-akkoord, als tweede fase van Betrouwbaar Benutten, een additionele impuls voorzien van € 1075 miljoen t/m 2012, waarvan € 734 miljoen in de periode t/m 2010. Over de voor deze tweede fase gereserveerde middelen wordt definitief besloten als de concretisering en optimalisatie van de tweede fase optimaal zijn uitgewerkt. Bij de beslissing over de tweede fase zullen resultaten en ervaringen uit de eerste fase worden betrokken. De middelen voor de tweede fase zijn nu nog gekoppeld aan de planstudie BB21 (Beter Benutten) en het spoorproject Schiedam/Rijswijk incl. Tunnel Delft. Tot het moment van nadere afweging worden geen verplichtende acties ondernomen voor deze twee projecten.

Afhankelijk van de nadere uitwerking en concretisering van fase 2 en de midterm review over de ervaringen met fase 1, kan het pakket uit volgende maatregelen bestaan:

- Instandhouding Huis op orde (€ 447 miljoen), bedoeld om het spoorwegnet op zodanig niveau te brengen, dat de kwaliteit ook op langere termijn is gegarandeerd en betere benutting van de infra mogelijk is.
- Reductie primaire verstoringen infra (€ 100 miljoen): een pakket bestaande uit onder andere het minder storingsgevoelig maken van wissels, rails en overwegen; tevens het ongevoeliger maken voor storingen van buitenaf van technische installaties, energievoorziening, bovenleidingen en overwegen, en monitoring van kritische infrastructuurelementen.
- Knelpunten baanvakken (€ 425 miljoen) en transfer (€ 100 miljoen): In 2007 is door de opening van met name de grote projecten HSL-Zuid, Betuweroute en Amsterdam-Utrecht een wezenlijke wijziging en uitbreiding van de dienstregeling mogelijk. Het moment van ingebruikname van deze projecten zal zo veel als mogelijk gepaard gaan met het doorvoeren van een corridorsgewijze exploitatie van de treindiensten. Met deze vorm van exploitatie is een sprong van zo'n 4% punctualiteit te realiseren: van 85–87 naar 89–91%. Voor het rijden van deze treindienst is het van belang een aantal bestaande capaciteitsknelpunten op de baanvakken en bij de transfer op stations op te lossen. Voor het samenstellen van het maatregelenpakket is een netwerkbenadering noodzakelijk, zowel wat betreft de wenselijke nieuwe treindiensten als de bijbehorende (kleinere) infrastructuur-aanpassingen.

Daarnaast zullen ten behoeve van Betrouwbaar Benutten maatregelen worden genomen op het gebied van externe veiligheid en geluid; zie hiervoor ook de artikelen 01, 04, 05 en 08.

Daarnaast leveren de vervoerders een bijdrage in de vorm van robuuster materieel en de wijze van exploitatie van de treindienst.

Wet- en regelgeving

Met de nieuwe Spoorwegwet en de Concessiewet is de relatie tussen overheid, infrabeheerder en vervoerder geregeld. Op 15 april 2003 zijn de spoorweg- en concessiewet door de Eerste Kamer aanvaard.

De fasering zoals beoogd voor de beheers- en vervoersconcessie ziet er als volgt uit:

Fase 1: nu tot en met 2005: rust en herstel;

Fase 2: 2006 tot en met 2010: toewerken naar voldoende basiskwaliteit en sturing door overheid op output en verwerken van selectieve groei;

Fase 3: na 2010 groei van het personen- en goederenvervoer door betere benutting van het bestaande netwerk.

Monitoring en beleidsevaluatie

Vanwege de omvang van de intensiveringen in deze begroting voor onderhoud spoor (Betrouwbaar Benutten fase 1 en 2) zal uiterlijk in 2007 de gehele onderhoudsproblematiek extern worden geaudit.

Gezien de bereikbaarheidsfunctie van het spoor naar en van verstedelijkte gebieden, wordt de vervoerontwikkeling naar 12 steden en Schiphol permanent gemonitord. Tevens zal het Verbeterplan NS gemonitord worden.

Uitvoering en handhaving

Voor Prorail is, naar aanleiding van het Hoofdlijnenakkoord, met ingang van 2005 een efficiencykorting toegepast van € 4,2 miljoen per jaar.

Verwijzing naar uitgaven Infrastructuurfonds

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

Overzicht uitgaven versterking netwerk personenvervoer op het Infrastructuurfonds (x € 1000)							
		2003	2004	2005	2006	2007	2008
Art.	Omschrijving Droge infrastructuur						
IF 01.01	Rijkswegen	572 304	633 055	651 704	823 271	850 975	757 835
IF 01.02	Railwegen (incl AKI)	756 271	846 986	818 960	918 008	886 362	841 620

Gebruiker betaalt

Beleidsvoorbereiding en ontwikkeling.

In 2002 zijn de activiteiten die gericht waren op de invoering van een kilometerheffing stopgezet en afgebouwd.

Prijsinstrumenten, mits goed gekozen, hebben een positief effect op de bereikbaarheid. Dit is inmiddels aangetoond in onder meer Londen, waar de congestieheffing heeft geleid tot een afname van het verkeer met circa 15 procent en het verdwijnen van opstoppingen. De eventuele inzet van een beprijzingsinstrument op de langere termijn zal in overleg met de Tweede Kamer worden vastgesteld in het kader van de Nota Mobiliteit. Dan zal worden gezien of en onder welke voorwaarden en op welk moment kan worden overgaan tot «betalen voor mobiliteit». Wél is in het

Hoofdlijnenakkoord vastgelegd dat het kabinet in overleg met de transportsector de mogelijkheid van beprijzing van de transportsector zal bezien, onder gelijktijdige terugsluis binnen de budgettaire spelregels.

Met de inwerkingtreding van de wet Bereikbaarheid en Mobiliteit is de wettelijke basis gelegd voor tolwegen en expresbanen. Onderzocht wordt of de komende jaren pilots met tol- of expresbanen kunnen worden uitgevoerd. Het kabinet voorziet dat door private financiering van tol- of expresbanen, aanvullende middelen kunnen vrijkomen voor infrastructuur.

Een haalbaarheidsstudie is uitgevoerd naar de mogelijke opties voor tolheffing in de Beneluxtunnel in aansluiting op de A4 Midden-Delfland. De resultaten uit deze studie worden meegenomen bij het onderzoek naar de financieringsmogelijkheden van de A4 Midden-Delfland.

Tevens is tolheffing toegestaan op nieuwe verbindingen, zoals bijvoorbeeld de A4 Dinteloord – Bergen op Zoom en de A4 Delft Schiedam.

Uitvoering en handhaving

De extra inkomsten aan de gebruiksvergoeding, die ProRail van de vervoerders ontvangt naar aanleiding van het Hoofdlijnenakkoord, is in mindering gebracht op de rijkssubsidie voor de instandhoudingskosten op het Infrastructuurfonds. In de periode 2006 tot en met 2010 betreft deze ophoging van de gebruiksvergoeding in totaal € 270 miljoen.

Bewuste Vervoerswijze Keuze

Beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling

De Nota Mobiliteitsmanagement die eind 2002 aan de Tweede Kamer is toegezonden vormt samen met in de Nota Mobiliteit opgenomen afspraken het kader voor mobiliteitsmanagement.

Communicatie en draagvlak

Voor mobiliteitsmanagement is draagvlak bij en inzet van regionale en lokale overheden en maatschappelijke organisaties essentieel. VenW besteedt dan ook veel aandacht aan het instandhouden en uitbreiden van een goed functionerend netwerk waarvan alle betrokken partijen deel uitmaken. Ten aanzien van het verspreiden van kennis zal een centrale rol worden gespeeld door het Kennisplatform Verkeer en Vervoer, beoogd opvolger van het kennisplatform Verdi.

Financiële stimulering

Voor bewuste vervoerswijze keuze zijn er de volgende financiële regelingen:

- VERDI personeel: De decentrale overheden hebben door de «Regeling overdracht personele middelen VERDI-convenant» uit 1997 meer middelen ter beschikking gekregen voor de uitvoering van hun door de decentralisatie uitgebreide taak. Deze bijdrage wordt gecontinueerd tot 31 december 2004. Het beleidsvoornemen is dat de personele middelen VERDI voor provincies en kaderwetgebieden per 1 januari 2005 worden opgenomen in de gebundelde doeluitkering (GDU).
- Kennisplatform Verkeer en Vervoer: Omdat de landelijke kennisinfrastructuur de verantwoordelijkheid van het Rijk is, betaalt VenW het grootste deel van de materiële en personele kosten van de beoogde opvolger van het Kennisplatform VERDI. Door het oprichten van het Kennisplatform Verkeer en Vervoer wordt gevolg gegeven aan het

advies uit de COVER evaluatie om de huidige kennisplatforms te herstructureren om de kennisdoelen beter te bereiken. Deze subsidie wordt voor het jaar 2004 gecontinueerd. Het Kennisplatform Verkeer en Vervoer krijgt voorts de beschikking over financiële middelen voor onderzoek ten dienste van gedecentraliseerde en nog te decentraliseren taken, bestemd voor onderwerpen die in lijn zijn met de begrotingsdoelstellingen van VenW.

- Mobiliteitsmanagement: In het kader van VERDI geeft VenW tot en met 2004 een bijdrage van € 4,5 miljoen per jaar aan de provincies en kaderwetgebieden voor de stimulering van vervoermanagement bij bedrijven. Voor een stimuleringsregeling is met ingang van 2003 een bedrag van circa € 1,6 miljoen beschikbaar
- Stichting Gedeeld Autogebruik (SGA), Platform Telewerken, Europees Platform om Mobility Management (EPOMM) en Fietsberaad.

Wet- en regelgeving

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

Uitvoering en handhaving

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

Monitoring en beleidsevaluaties

Er is een monitoringsysteem mobiliteitsmanagement in ontwikkeling. In het kader van de decentralisatie zal de verantwoordelijkheid hiervoor te zijner tijd worden overgenomen door het Kennisplatform Verkeer en Vervoer.

Programma beleidsevaluaties artikel 6 Bewuste vervoerwijze keuze				
Evaluatie-onderwerp	A. Startdatum B. Einddatum	Evaluatie-periode	Doel evaluatie	Type evaluatie
Evaluatie Van-pooling	Jan. 2002 Dec. 2004	2002	Wat zijn de kritische voorwaarden om de kans op een succesvol vanpool project te maximaliseren en welke stappen zijn cruciaal bij de organisatie van een vanpool project?	Ex post
Evaluatie vervoer-management	Juli 2003 Nov. 2003	2002	Inzicht in de effecten van het decentraal vervoer-management beleid	Ex post
Monitor markt ontwikkeling In-car	Dec. 2002 Juni 2004	2002-2003	Op basis van de ontwikkelingen in de markt op het gebied van in-car, zodanige acties te ontwikkelen waarbij reizigers van deur tot deur over actuele informatie kunnen beschikken. Dit zal ook op internationaal gebied plaatsvinden.	Ex-ante
Kwaliteit verkeersinformatie	Jan. 2003 Maart 2004	2002-2003	Het ontwikkelen van een methodiek waarmee de overall kwaliteit van de gehele verkeersinformatie productieketen kan worden vastgesteld aan de hand van verschillende kwaliteits-aspecten.	Ex post
Reisinformatie en gebruiker	Dec. 2002 Juni 2004	2002-2003	Een onderzoek naar het gebruik van de actuele reisinformatie en het gedrag van de eindgebruiker (ihb de automobilist)	Ex-post

In de in 2002 afgeronde evaluatie ketenmobiliteit is geconcludeerd dat:

- Het programma is een geschikt instrument gebleken om innovatie te bevorderen;
- In de toekomst moet meer inhoudelijke focus aangebracht worden en moet er meer aandacht zijn voor marktpenetratie;
- Er moet meer aandacht zijn voor leerervaringen.

Capaciteitsvergroting infrastructuur

Beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling hoofdwegen

Voor capaciteitsvergroting van de infrastructuur staat benutting centraal. Sinds een aantal jaren wordt voor elke tracé-mer-studie op hoofdwegen-gebied één of meer benuttingsvarianten onderzocht. In de bestuurs-overeenkomsten die in het kader van het Bereikbaarheidsoffensief

Randstad zijn afgesloten met de regio's Noordelijke Randstad, Utrecht, Haaglanden en Rotterdam, zijn afspraken gemaakt over een viertal grootschalige benuttingsprojecten.

In 2002 heeft VenW het benuttingsprogramma ZSM (zichtbaar, slim, meetbaar) ontwikkeld, dat de aanleg van 150 km spitsstroken op 11 trajecten omvat. Naast de aanleg van deze spitsstroken betreft ZSM flankerende maatregelen op het gebied van dynamisch verkeersmanagement, incidentmanagement, flexibele rijstrookindeling, actuele (persoonlijke) reisinformatie, en andere maatregelen om het wegennet slimmer en beter te benutten, zoals het tegengaan van overbelading van vrachtwagens (om extra wegwerkzaamheden als gevolg van schade aan het wegdek te voorkomen).

Als vervolg op het benuttingsprogramma ZSM1 wil het kabinet vanaf 2006 het vervolgprogramma ZSM2 starten, waarvoor € 715 miljoen extra ingezet wordt. Op korte termijn zal duidelijk worden welke procedures voor dit programma noodzakelijk zijn. Voor ZSM2 zal de Wet geluidshinder onverkort van toepassing zijn.

Naast ZSM worden nog andere benuttingsmaatregelen voorbereid, onder meer maatregelen voor plaatsen waar hoofdinfrastructuur en onderliggende infrastructuur op elkaar ingrijpen. Doordat hierbij meerdere wegbeheerders betrokken zijn, zullen over de te nemen maatregelen (pakketten) afspraken gemaakt moeten worden tussen de betrokken wegbeheerders.

Ook ligt er een relatie tussen benutting en beleid op het gebied van voertuigtechnologie. Zo wordt er besluitvorming voorbereid voor het uitvoeren van onderzoek, experimenten en pilots voor uiteindelijke inzet van enkele kansrijke technologieën die zullen bijdragen aan betere benutting en veiligheid. Het gaat dan vooral om de perspectieven van AVG (Automatische Voertuig Geleiding). Dit betreft deels onderzoek, experimenten en pilots met ADA-achtige zaken (Advanced Driver Assistance-systemen ofwel rijtaak ondersteunende systemen) en deels VAV-systemen (Volledig Automatische Vervoerssystemen). Indien benuttingsmaatregelen onvoldoende zijn om de basiskwaliteit voor autosnelwegen te realiseren wordt aanleg van infrastructuur overwogen.

Beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling spoor

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

In verband met de in het Hoofdlijnenakkoord genoemde herprioritering, de kasritmeproblematiek in de periode 2003–2004 en een realistische inschatting van de planning van infrastructuurprojecten is de aanleg-programmering aangepast. Dit wordt nader toegelicht in de Memorie van Toelichting bij de begroting voor het Infrastructuurfonds (art. 01.02).

Demonstraties en pilots

In de Kadernotitie Automatische Voertuig Geleiding is aangegeven hoe met behulp van intelligente systemen in voertuigen gewerkt kan worden aan verbeterde benutting van de infrastructuur.

Samen met het ministerie van Economische Zaken is een plan ontwikkeld voor met name pilots op het vlak van automatische voertuigen. Een eerste pilot met een systeem dat de bestuurder helpt bij het koers houden is in

2002 gestart, de resultaten zullen in het najaar van 2003 bekend zijn. In vervolg op de eerdere proef in Tilburg met Intelligente Snelheid Adaptie (ISA) zijn voorbereidingen gestart voor proeven met systemen die de bestuurder ondersteunen bij het kiezen van de optimale snelheid (een Autonome Snelheids Adviseur (ASA) en een Externe Snelheids Adviseur (ESA)). De proeven sluiten aan bij de door de Europese Commissie benoemde prioriteiten. Zij vormen een onderdeel van een pakket aan initiatieven dat gezamenlijk met de industrie en andere lidstaten ontwikkeld is binnen het 6^e Kaderprogramma van de Europese Unie.

Wet- en regelgeving

De Spoedwet wegverbreding dient ter bespoediging van de procedures voor de door het kabinet geplande benuttingsprojecten en is in het voorjaar van 2003 in werking getreden. De Spoedwet biedt de mogelijkheid voor een limitatief aantal projecten een verkorte procedure te volgen. Het betreft met name benuttingsprojecten. Het Besluit MER en de Europese regelgeving is onverkort van toepassing. Voor structurele projecten is de Wet geluidhinder van toepassing. Voor semi-permanente projecten wordt tijdelijk afgeweken van deze Wet geluidhinder. Bij de realisatie van het betreffende weggedeelte van dit semi-permanente wegdeel zal op basis van een quick scan bekeken worden of ten aanzien van de geluidbelasting (groter dan 70 dB (A)) direct maatregelen nodig zijn. Dit zou kunnen door een geluidsreducerende wegdeklaag aan te brengen of de snelheid te verlagen. Uiteindelijk zullen in een plan van aanpak de definitieve geluidwerende maatregelen worden opgenomen. Door deze spoedwet zal de capaciteit van het hoofdwegennet de komende jaren sneller groeien, en zal de betrouwbaarheid voor de weggebruiker merkbaar stijgen.

Convenanten en afspraken

Het Rijk, de provincies, gemeenten en de kaderwetgebieden werken langs verschillende lijnen samen aan de totstandkoming van afspraken op het gebied van verkeer- en vervoerbeleid. Begin 2001 hebben landsdelen regionale bereikbaarheidsprofielen opgeleverd. Landsdeel Noord heeft hierbij voortgebouwd op het Langmanakkoord zoals gesteld in april 1998. Voor de landsdelen Oost en Zuid vormde de 1^e fase van de totstandkoming van regioconvenanten, zoals eind 2000 met het Rijk afgesloten, de basis voor de ontwikkeling van bereikbaarheidsprofielen.

In het voorjaar 2002 is met landsdeel West een procesconvenant 1^e fase (Deltametropool) afgesloten.

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

Financiële stimulering

Vanaf 2007 is er voor Prorail geen leenfaciliteit meer bij het Ministerie van Financiën voor capaciteits- en functionaliteitsaanpassingen aan het spoornet. De afspraak die in 1995 is gemaakt is dat tegelijkertijd met afloop van de leenfaciliteit het programma a fonds perdu gefinancierd wordt.

Er is een investeringsprogramma voor fietsenstallingen bij stations van € 208,7 miljoen voor de periode 2000–2007. Dit programma wordt verantwoord op het Infrastructuurfonds, deels als onderdeel van het Beheer en Instandhoudingsbudget, deels op het Realisatieprogramma Railwegen Personenvervoer. Voor een beter voor- en natransport per fiets op meer stations en de aanpak van geconstateerde tekorten op dit programma, zal een planstudie plaatsvinden of extra middelen voor het fietsenstallingenprogramma bij stations aan de orde zijn. Voor het verstrekken van dynamische/actuele reisinformatie op NS-stations is door NS, in overleg met VenW, € 113,4 miljoen beschikbaar gesteld vanuit het FENS.

Uitvoering en handhaving hoofdwegen

Voor het vergroten van de capaciteit van het hoofdwegenet is het beter benutten van de bestaande wegcapaciteit een speerpunt. De in 2003 aangenomen Spoedwet wegverbreding voorziet in het aanleggen van extra spits- en plusstroken in deze kabinetsperiode. Dit zal met voortvarendheid worden uitgevoerd. Spitsstroken leiden aantoonbaar tot een verbetering van de doorstroming op hardnekkige strategische fileknelpunten zoals de ringwegen rond de steden. De evaluatie van de eerste spitsstroken op de A27 en A28 laat zien dat de filevorming daar nagenoeg verdwenen is.

Uitvoering en handhaving spoor

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

Eind 2003 is de opening voorzien van de Hemboog en Gooiboog in de regio Amsterdam en de nieuwe stations Utrecht Terwijde en Tilburg Reeshof, alsmede Groningen-Sauwerd. Gestart wordt in 2003 met de perronverlenging van Driebergen-Zeist en Veenendaal de Klomp in het kader van benuttingsmaatregelen tussen Arnhem en Utrecht. Het nieuwe station Almere Oostvaarders zal vanaf eind 2004 kunnen worden bediend. In 2004 worden de lopende programma's op het gebied van overwegen, alsmede geluid (emplacements) gecontinueerd. Dit geldt eveneens voor de maatregelen uit het FENS (zogenaamde EPO programma energievoorziening, perronverlengingen en opstel terreinen).

Ook grotere projecten zijn in uitvoering. De voornaamste is de uitbreiding naar 2 naar 4 sporen tussen Amsterdam-Bijlmer en Utrecht, incl. de opening van de Utrechtboog voor directe treinen vanuit Utrecht naar Amsterdam Zuid/WTC en Schiphol. Gestart zal worden met de uitvoering van de spoorverdubbeling tussen Leidsche Rijn en het Amsterdam-Rijnkanaal (onderdeel van het project Vleugel).

Uitvoering en handhaving regionaal/lokaal

Voor regionale en lokale infrastructuur wordt de grens waarboven projectensubsidies uit het Infrastructuurfonds beschikbaar zijn en waaronder projecten uit de doeluitkering voor provincies en regionale openbare lichamen bekostigd moeten worden, verschoven van € 11,345 miljoen naar € 225 miljoen dan wel € 112,5 miljoen. Gelijktijdig zal de doeluitkering (GDU) worden verhoogd door toevoeging van de middelen die niet langer door de Minister van Verkeer en Waterstaat via project-subsidies worden uitgekeerd.

Voor de projecten waarvan de subsidiabele kosten meer bedragen dan € 225 miljoen dan wel € 112,5 miljoen (de grote regionale en lokale projecten) zal het subsidiebedrag niet langer gebaseerd worden op een percentage van de werkelijke kosten, maar zal een vast bedrag verleend worden op basis van de meest kosteneffectieve oplossing.

In het verleden besliste de Minister op basis van functionele eisen welke uitvoeringsvariant gesubsidieerd kon worden. Daardoor reikte de invloed van de Minister op het regionale en lokale verkeers- en vervoerbeleid verder dan noodzakelijk om partijen in staat te stellen om met middelen uit het Infrastructuurfonds verkeersproblemen op te lossen. Nu zal de subsidieontvanger bij de realisatie bepaalde functionele eisen moeten waarborgen, maar zal niet langer een uitvoeringsvariant worden voorgeschreven waarmee aan die eisen voldaan kan worden.

Zo wordt het mogelijk voor de infrastructuurbeheerder, eventueel met inzet van extra eigen middelen, of in samenwerking met de private sector, voor een andere variant te kiezen, dan die voor de Minister als basis dient voor de berekening van de projectsubsidie.

De provincies en kaderwetgebieden nemen de resterende subsidieverplichtingen (kleiner dan € 225 dan wel € 112,5 miljoen) van Verkeer en Waterstaat over. Op deze wijze wordt gewaarborgd dat financiële middelen beschikbaar zijn ter afronding van reeds gevestigde subsidie-aanspraken van anderen dan zij die zelf een doeluitkering ontvangen.

Uitvoering en handhaving: Verwijzing naar uitgaven Infracfonds

De uitgaven voor capaciteitsvergroting van het rijkswegen- en het railwegennet worden verantwoord op het Infrastructuurfonds. In

onderstaande tabel is aangegeven welke bedragen hiermee gemoeid zijn.

Overzicht uitgaven versterking netwerk personenvervoer op het Infrastructuurfonds (x € 1000)							
		2003	2004	2005	2006	2007	2008
Art.	Omschrijving Droge infrastructuur						
IF 01.01	Rijkswegen	1 051 067	1 035 572	1 062 326	1 672 456	1 963 647	1 885 934
IF 01.02	Railwegen (incl AKI)	460 726	546 814	707 526	863 084	834 983	809 470
IF 01.03	(incl. Duurzaam veilig)	452 362	144 740	170 914	410 320	660 351	524 667
IF 03.01	Westerscheldetunnel	42 444	4 625				
IF 03.03	Hogesnelheidslijn	1 222 695	792 167	493 822	109 884	149 940	211 372
IF 03.05	Betaald rijden	6 415					
IF 04.07	Regionale mob.fondsen	104 155	2 207	46 364	44 695		

06.4 De budgettaire gevolgen van het beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen (x € 1000)							
06 Versterking netwerk personenvervoer	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Verplichtingen	25 740	17 383	18 016	21 035	20 595	20 506	20 506
Uitgaven	22 676	21 921	22 053	21 035	20 595	20 506	20 506
06.01 Programma-uitgaven	18 122	17 172	17 471	16 751	16 609	16 609	16 609
<i>06.01.01 Onderhoud infrastructuur</i>							
<i>06.01.02 Gebruiker betaalt</i>							
<i>06.01.03 Bewuste vervoerswijzekeuze</i>	15 716	15 297	15 387	14 403	14 214	14 214	14 214
Bijdragen aan lagere overheden	9 208	9 288	8 844	8 071	8 072	8 072	8 072
Subsidies	5 569	6 009	6 543	6 332	6 142	6 142	6 142
Bijdrage stimulering SGA	939						
<i>06.01.04 Capaciteitsvergroting infrastructuur</i>							
<i>06.01.99 Algemene programma-uitgaven</i>	2 406	1 875	2 084	2 348	2 395	2 395	2 395
<i>Beleidsvoorbereiding en evaluatie</i>	2 406	1 875	2 084	2 348	2 395	2 395	2 395
<i>Communicatie en draagvlak</i>							
06.02 Apparaatsuitgaven	4 554	4 749	4 582	4 284	3 986	3 897	3 897
<i>06.03 Ontvangsten</i>	74	0	0	0	0	0	0

Dit beleidsartikel heeft een relatie met de volgende belastinguitgaven zoals genoemd in de Miljoenennota: tariefdifferentiatie mobiele werktuigen en vrijstelling wegebouw.

06.05 Budgetflexibiliteit

Budgetflexibiliteit (x € 1000)											
06 Versterking netwerk personenvervoer		2004		2005		2006		2007		2008	
1.	Totaal geraamde kasuitgaven	22 053	21 035	20 595	20 506	20 506					
2.	Waarvan apparaatsuitgaven	4 582	4 284	3 986	3 897	3 897					
3.	Dus programma-uitgaven	17 471	16 751	16 609	16 609	16 609					
Waarvan op 1 januari 2004:											
4.	juridisch verplicht	55%	9 633	12%	1 942	1%	246	0%	0	0%	0
5.	complementair noodzakelijk	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0
6.	bestuurlijk gebonden (maar niet juridisch)	29%	4 982	49%	8 244	50%	8 245	50%	8 245	50%	8 245
7.	beleidsmatig gereserveerd (o.g.v. een wettelijke regeling of beleidsprogramma)	16%	2 856	39%	6 565	49%	8 118	50%	8 364	50%	8 364
8.	beleidsmatig (nog niet ingevuld)	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0
9.	Totaal (=3)	100%	17 471	100%	16 751	100%	16 609	100%	16 609	100%	16 609

Juridisch verplicht

De juridische verplichtingen betreffen regelingen voor mobiliteitsmanagement en ketenmobiliteit tot en met 2004 respectievelijk 2005.

Bestuurlijk gebonden

De complementair noodzakelijk en/of bestuurlijk gebonden verplichtingen betreffen met name de uitgaven voor VERDI en voor mobiliteitsmanagement.

Beleidsmatig gereserveerd

Dit betreft met name middelen voor onderzoek, ketenmobiliteit (vanaf 2005) en het programma «korte ritten».

06.6 Veronderstellingen in effectbereik, raming en doelmatigheid

Algemeen

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

Hoofdwegen

Voor dit beleidsartikel wordt voor het weggedeelte uitgegaan van de door AVV verwachte mobiliteitsontwikkeling in het kader van de Nota Mobiliteit. Qua ontwikkeling van voertuigtechnologie wordt uitgegaan van de positieve effecten ervan op benutting.

Bekend is dat prijsinstrumenten, mits goed gekozen, een positief effect hebben op de bereikbaarheid. De eventuele inzet van een beprijzingsinstrument op de langere termijn zal in overleg met de Tweede Kamer worden vastgesteld. Dan zal worden bezien of en onder welke voorwaarden en op welk moment kan worden overgegaan tot «betalen voor mobiliteit».

VenW is systeemverantwoordelijk voor de realisatie van de doelstelling met betrekking tot de trajectsnelheid van 60 km/u.

Spoorwegen

Uitgegaan is van verdere professionalisering van de Prorail-organisatie en van NS, om de doelstellingen effectief, efficiënt en structureel te realiseren. Verondersteld wordt dat de beheer- en vervoersconcessies, die VenW met Prorail en met NS zal afsluiten, per 1 januari 2004 in werking zullen treden.

Evenals in de begroting 2003 is aangegeven, geldt dat in geval van meerkosten en/of inpassing van andere projecten of verdere onderhoudsintensiveringen dan in deze begroting aangegeven, een verdere herprioritering onontkoombaar is.

Er lopen thans twee grote investeringsprojecten die gefinancierd worden uit het FENS (Fonds Eenmalige bijdrage NS). Deze investeringen, aanleg beheerste toegang gecombineerd met invoering chipkaart plus dynamische reisinformatie, maken het nodig dat nieuwe afspraken gemaakt worden tussen beheerder en vervoerder over de uit te voeren beheersactiviteiten en de financiering daarvan. Uitgangspunt van de rijksoverheid is dat de vervoerders de investerings- en de extra exploitatiekosten van de systemen betalen.

VenW is systeemverantwoordelijk voor de realisatie van de in deze begroting genoemde doelstellingen voor spoorvervoer.

Hoofdwegen

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

Voor de operationele doelstelling «gebruiker betaalt» is er momenteel nog geen indicator. Ontwikkeling ervan is afhankelijk van de visie die het kabinet in de Nota Mobiliteit zal neerleggen.

Spoorwegen

In het kader van de Beheersconcessie met Prorail en de Vervoersconcessie met NS en van de Nota Mobiliteit zullen nieuwe doelstellingen worden geformuleerd en met de spoorbranche worden overeengekomen.

De gesprekken over beide concessies worden thans intensief gevoerd met ProRail en de vervoerders. De nieuwe doelen (zowel artikel 05, 06 als 07) en het eventueel aanpassen van bestaande doelen uit het Overgangscontract II zullen in de begroting 2005 integraal worden herzien op basis van de genoemde concessies.

De indicator «toegevoegde capaciteit door aanleg en benutting spoor» wordt niet meer opgenomen in de begroting, daar de realisatie ervan niet te meten is (zie ook Jaarverslag 2002).

Bewuste Vervoerswijzekeuze

Met de keuze voor «aandeel fietsen korte ritten» en «aandeel alternatieven voor het solo-autogebruik in werkgerelateerde verplaatsingen» als indicatoren wordt de inzet van mobiliteitsmanagement gericht op de belangrijkste delen van de verkeer- en vervoermarkt.

Bij de uitwerking van prestatiegegevens zullen de streefwaarden en de betrouwbaarheid en beschikbaarheid van beleidsinformatie en de mate van afhankelijkheid van derden voor het verkrijgen van beleidsinformatie als aandachtspunt worden meegenomen.

07 KLANTGERICHTE PERSONENVERVOERMARKT

07.1 Algemene beleidsdoelstelling

De algemene doelstelling voor dit artikel is het verbeteren van de personenvervoermarkt ten behoeve van het behoud en de verbetering van de bereikbaarheid, zodanig dat de verbindingen over weg en spoor positief gewaardeerd worden door burgers en bedrijven.

In het openbaar vervoer worden de verantwoordelijkheden daar neergelegd waar ze het best kunnen worden gedragen. Door decentralisatie van verantwoordelijkheden en het realiseren van een nieuwe marktordering met bijbehorende marktwerking wordt een meer klantgerichte benadering nagestreefd.

07.2 Nader geoperationaliseerde beleidsdoelstellingen

Spoorvervoer

De nader geoperationaliseerde doelstellingen t.a.v. spoorvervoer zijn genoemd in beleidsartikel 6 Versterking netwerk personenvervoer, onderdeel beheer en instandhouding spoor. Hiervoor is gekozen gezien de nauwe samenhang tussen beheer en instandhouding, capaciteitsvergroting infrastructuur en vervoer. In dit artikel wordt in aanvulling hierop ingegaan op de vervoerconcessie en regionaal spoorvervoer.

Regionaal Openbaar Vervoer

Het regionaal openbaar vervoer zal de bereikbaarheid en de vitaliteit van de stedelijke gebieden verbeteren en blijft, waar nodig, zorgen voor de beschikbaarheid van mobiliteit in aanvulling op vervoer met de auto, de fiets te voet of met commercieel aangeboden diensten. Het streven is te zorgen voor een goed aanbod van regionaal openbaar vervoer, dat afgestemd is op de vraag, waarover de klant tevreden is. Door de taakstelling uit de begroting voor 2003 wordt de aanvankelijk voor 2010 beoogde reizigersbijdrage van 41% naar verwachting reeds in 2006 bereikt. Het is de bedoeling dat de reizigersbijdrage op lange termijn groeit naar 50%.

De navolgende prestatiegegevens bij het «regionaal openbaar vervoer» worden onderscheiden:

Gemiddelde rapportcijfers van de reiziger		
	2001	2002
Totale rit	6,85	6,70
Informatie en veiligheid	6,71	6,57
Comfort	6,81	6,69
Tijd	6,52	6,44
Prijs	6,53	6,24
Faciliteiten	6,22	6,15

Bron: CVOV, Onderzoek Klantenbarometer 2001, 2002.

De landelijke gegevens voor de klanttevredenheid van de reizigers in het regionaal openbaar vervoer is afgeleid uit het onderzoek Klantenbarometer, waarin de waardering van reizigers is gemeten op 32

kwaliteitsaspecten in 76 onderzoeksgebieden (grotendeels overeenkomend met de concessiegebieden).

Overzicht reizigerskm's (x 1 miljard)								
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2010
Kaderwetgebieden	3,8	3,9	4,0	4,1	4,2	4,2	4,3	4,1
Provincies	2,0	2,0	2,0	2,0	2,1	2,1	2,2	2,5
Gemeenten	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
Totaal	6,3	6,4	6,5	6,6	6,8	6,8	7,0	7,1

Bron : WROOV-onderzoek.

Het huidige beleid is gericht op kwaliteitsverhoging van het openbaar vervoer en vrijheid voor de reiziger in zijn vervoerswijzekeuze. De cijfers van 2001 en 2002 zijn realisatiecijfers. Cijfers van latere jaren zijn gebaseerd op actuele prognoses, verondersteld daarbij is een groei van 2% per jaar.

Overzicht aanbestedingsgraad regionaal openbaar vervoer							
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Regionaal OV (excl. Spoor en GVB's)		5%	14%	21%	51%	100%	100%
Gemeentelijke Vervoer Bedrijven (GVB's)							100%

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

De ambitie is te komen tot een kwalitatief hoogwaardig openbaar vervoer, tevreden reizigers, verhoging van de reizigersbijdrage en openbare aanbesteding van het regionaal openbaar vervoer. De aanbestedingsgraad geeft een indicatie van de mate waarin het toe te passen instrument van de aanbesteding zal zijn ingezet. Het streven is dat er per 1-1-2006 100% van het regionaal OV (excl spoor en GVB's) is aanbesteed. Voor de gemeentelijke vervoerbedrijven ligt dat streven voor 100% aanbestedingsgraad op 1-1-2007. Dit is reeds in de Wet Personenvervoer 2000 vastgelegd, De betreffende artikelen dienen echter nog in werking te worden gesteld. De aanbesteding van het gehele regionale OV is een geleidelijk traject. De verwachte stand per 1 januari is weergegeven op basis van voornemens van de overheden tot het aanbesteden van concessies (gebaseerd op omzet).

Overzicht percentage reizigersbijdrage regionaal openbaar vervoer								
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Kaderwetgebieden	35	35	37	38	39	40	41	41
Provincies	39	39	41	42	43	44	45	45
Gemeenten	35	35	36	38	39	39	40	40
Totaal	37	37	38	39	40	41	42	42

Bron: Regeling rijksbijdrage OV.

Het percentage reizigersbijdrage geeft een indicatie van de mate waarin het regionaal OV naar verwachting zichzelf zal kunnen bekostigen. Hierbij is rekening gehouden met de taakstellingen uit het Strategisch- en Hoofdlijnenakkoord.

Het bovengenoemde stads- en streekvervoer behelst in essentie bus-, tram- en metrovervoer. Regionaal spoorvervoer zal op termijn ook geheel in het regionaal openbaar vervoer worden geïntegreerd, maar is vooralsnog beschreven onder Spoorvervoer. Door de decentralisatie van het regionaal openbaar vervoer dient het Rijk gezien te worden als systeemverantwoordelijke bij de verwezenlijking van de operationele doelstelling.

Taxivervoer

Voor taxi geldt als uitgangspunt dat onnodige marktbelemmerende drempels worden weggenomen, onder gelijktijdige borging van een basiskwaliteit. Hierbij gaat het om het scheppen van voorwaarden die nodig zijn om het voor de taximarkt mogelijk te maken om vanuit de vraagzijde de realisatie van een ruimer aanbod en een verbeterde prijs-kwaliteitverhouding te bieden. Dat moet enerzijds blijken doordat daadwerkelijk meer bedrijven de taximarkt betreden en anderzijds uit de waardering van de consument voor de keuzemogelijkheden op het gebied van product, prijs en beschikbaarheid.

De gefaseerde invoering van de Wet deregulering van het taxivervoer gaat gepaard met een uitgebreid evaluatie- en monitoringstraject. De volgende indicatoren spelen hierbij een rol. Zie ook de VBTB paragraaf voor een nadere toelichting.

Ontwikkeling van de centrale indicatoren			
Indicator	Verwachte ontwikkeling	Landelijke ontwikkeling	4 grote steden
Output			
1. Waardering consument	Verbetering	Constant hoog, 7,4	iets lager dan het landelijk gemiddelde, schommelend rond de 7
2. Taxigebruik 1999–2002 (wagenkilometers)	Toename aantal ritten en reizigerskilometers	+ 6%	– 7% in de G4, in de kleinere steden is het aantal kilometers toegenomen met 37%
3. Prijsontwikkeling	Prijzdaling	2000: +13% 2001: +2% 2002: +9%	PM
4. Dynamiek taximarkt	Toename van nieuwe bedrijven	In 2000 en 2001 een grote instroom van bedrijven (waaronder veel omzettingen van de bedrijfsvorm). In 2002 is het aantal bedrijven gestabiliseerd	PM

- Dynamiek taximarkt: per saldo groei aantal taxibedrijven (cijfers worden in monitor gemeten). Invulling zal zijn: verwachte landelijke groei: 50% tussen 1999 en 2002.

- Noot bij waardering klant: waardering is op zich nu al tamelijk hoog. Gemiddelde waardering landelijk 7,5; in vier grote steden 7,1.
- Tariefontwikkeling: 1999 = 100, 2000 = 113, 2001 = 115, 2002 = 125. Dit geldt voor straattaxi.
- Principiële vraag is ook of (mits mogelijk qua cijfers) onderscheid tussen straat- en contractvervoer per taxi aangegeven zou moeten worden. Dit gebeurt indirect door onderscheid naar Nederland totaal en de vier grote steden.

07.3 Beleidsinstrumenten

Spoorvervoer

Wet- en regelgeving

Met de nieuwe Spoorwegwet en de Concessiewet is de relatie tussen overheid, infrabeheerder en vervoerder geregeld. Op 15 april 2003 zijn de spoorweg- en concessiewet door de Eerste Kamer aanvaard. De beide uitvoeringsorganisaties van de overheid, vervoerder NS en infrabeheerder ProRail, worden vanaf 2004 publiekrechtelijk aangestuurd met het concessie-instrument.

Voor Prorail geldt vanaf 1-1-2004 een beheersconcessie. De middelen voor de beheersconcessie zijn onderdeel van het Infrastructuurfonds, met uitzondering van de middelen voor Railned en Verkeersleiding. Zij zijn in 2004 nog onderdeel van de begroting van Verkeer en Waterstaat. Vanaf 1-1-2005 zullen ook deze middelen onderdeel uitmaken van het Infrastructuurfonds, wanneer Wet en Besluit Infrastructuurfonds zijn aangepast.

Met de nieuwe Spoorwegwet wordt ook invulling gegeven aan de voortgaande openstelling van de Europese spoorgoederenmarkt. Het tempo van Europese liberalisering en een voortvarende besluitvorming over het tweede EU-spoorpakket is een bepalende factor voor de ontwikkeling van het spoorgoederenvervoer en het toekomstig gebruik van de Betuweroute.

De spoorsector zal al zijn krachten inzetten om zo snel als mogelijk de betrouwbaarheid van het spoorstelsel in de komende jaren op peil te krijgen. Wel wordt vol ingezet op een verbeterde en intensievere samenwerking tussen beheerder en vervoerders waarbij men gericht is op optimalisering van het spoorstelsel als geheel die er op gericht is de processen in de sector te verbeteren. De overheid zal haar bijdrage daarbij leveren door regelgeving en concessies te maken in het kader van de uitwerking van de spoorwegwet en concessiewet die bijdragen aan transparantie in de normen, de wijze waarop de veiligheid geborgd is, een eerlijke non-discriminatoire toegang tot het spoor en regelgeving die de betrokken partijen optimaal in staat stelt de meest effectieve en efficiënte wijze te opereren met zo min mogelijk administratieve lasten voor het bedrijfsleven en overheidsbemoediging.

Op het hoofdrailnet heeft NS het alleenrecht. In het kader van de vervoerconcessie zullen nieuwe doelstellingen worden geformuleerd en met NS overeen worden gekomen. Dit zal in de begroting 2005 tot uitdrukking komen. Tot die tijd geldt het Overgangscontract II en het Verbeterplan NS als leidraad.

Vanaf de inwerkingtreding van de Spoorwegwet zal de NMa Vervoerkamer haar toezichthoudende functie met betrekking tot de spoorsector uitoefenen. Het toezicht richt zich op de toegang en het gebruik c.q. de

gebruiksvoorwaarden van de spoorinfrastructuur en de bijkomende diensten en voorzieningen die nodig zijn voor het gebruik van de spoorinfrastructuur. Normenkader daarbij vormt het handelen in strijd met de Spoorwegwet, met inbegrip van de trits «oneerlijke behandeling, discriminatie en anderszins benadelen».

Op het hoofdrailnet heeft NS het alleenrecht. Over zelfstandig te exploiteren regionale lijnen worden binnen een jaar besluiten genomen of deze worden gedecentraliseerd, zodat de decentrale overheden versneld de verantwoordelijkheid krijgen voor regionaal spoorvervoer. De regionale partijen en vervoerders zijn verantwoordelijk voor de doelstellingen en prestatie-eisen die zij met spoor willen bereiken, inclusief de afweging met andere OV-opties, zoals bus in plaats van trein. Voor de regionale lijnen die niet worden gedecentraliseerd zal in het kader van de vervoerconcessie worden bezien of en zo ja hoe deze deel worden van de vervoerconcessie.

In deze begroting zijn drie taakstellende budgetten opgenomen voor light-railprojecten: Knooppunt Arnhem–Nijmegen (KAN), Zuid Limburg en (een deel van) de Rijn-Gouwelijn.

Demonstratie en pilots

Ten aanzien van de Casus stadsgewestelijk spoorvervoer is besloten gezien de aangenomen wetgeving in de Eerste Kamer, de concessie voor het hoofdrailnet aan NS te geven. Een casus met mogelijk een aparte nieuwe vervoerder, past niet meer in dit beeld. NS kan met regionale overheden afspraken maken omtrent bedieningswensen van regionale overheden, voorzover dit past binnen de infracapaciteit en de spelregels rond het Overgangscontract en te zijner tijd de vervoerconcessie. De vervoerder is primair verantwoordelijk voor het beoordelen van de marktkansen van regionale bedieningswensen.

Uitvoering en handhaving

VenW zal de uitvoering en monitoring van het verbeterplan NS en het Overgangscontract II ook in 2004 blijven monitoren. Waar nodig zal met betrokkenen overleg worden gevoerd om geconstateerde problemen aan te pakken. Als de nieuwe doelstellingen in de vervoersconcessie bekend zijn, zal dit afsprakenkader gewijzigd en/of aangevuld worden. Dit zal in de begroting 2005 worden opgenomen.

Monitoring en beleidsevaluatie

Er is overeenkomstig het Overgangscontract II geen doel geformuleerd voor de te behalen tevredenheid van klanten. De ontwikkeling t.a.v. de klanttevredenheid wordt gemonitord, conform de afspraken daaromtrent in het Overgangscontract. In de vervoerconcessie, zullen waar nodig, nadere afspraken en meetinstrumenten t.a.v. monitoring worden gemaakt. ProRail verricht ook in 2004 de jaarlijkse monitoring t.a.v. onder meer de punctualiteit, storingen aan de infrastructuur, geopende nieuwe stations, opgeleverde infrastructuur en reistijdanalyses.

Financiële stimulering

De bijdragen aan het spoorvervoer bestaan vooral uit de bijdragen aan onrendabele treindiensten in het kader van de Contractsector Spoorvervoer en uit de bekostiging van de Prorailonderdelen Railverkeersleiding (geheel) en Railned (voor wat betreft het niet direct aan infra-projecten toerekenbare gedeelte).

Overzicht risico-ontwikkeling (x € mln) met betrekking tot garantieovereenkomst met het Rijk

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Garantieplafond	0	849	841	829	814	808	716	709
Uitstaand risico 1/1	425	418	849	841	829	814	808	716
Vervallen/te vervallen	7	75	8	12	15	6	92	7
Verleend/te verlenen	–	506	–	–	–	–	–	–
Uitstaand risico 31/12	418	849	841	829	814	808	716	709

Regionaal Openbaar Vervoer*Beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling*

Het regionaal openbaar vervoer krijgt meer en meer een plaats als onderdeel van het gehele regionaal verkeer en vervoer. Evenals bij de andere onderdelen van het regionaal verkeer en vervoer (mobiliteitsmanagement en Duurzaam Veilig) wordt bij het regionaal OV de financiering in de toekomst gebaseerd op een geobjectiverde verdeelsystematiek op basis van structuurkenmerken. De ontvangers van het exploitatiebudget worden gelijkgesteld aan de ontvangers van de GDU; hiermee worden de verschillende budgetten voor regionaal verkeer en vervoer in één decentrale hand gelegd. Er wordt gewerkt aan versnelde «ontschotting» van de afzonderlijke budgetten. Deze ontwikkelingen geven de decentrale overheden de ruimte om een integrale afweging te maken bij de inzet van diverse middelen ten behoeve van hun regionaal verkeers- en vervoersbeleid, zónder dat keuzes worden beïnvloed door de werking van diverse sectorgerichte financieringsinstrumenten van de centrale overheid.

Onderzocht wordt welke positie het OV op termijn moet gaan innemen en wat de rol van de centrale en decentrale overheden daarin is. Belangrijke aandachtspunten hierbij zijn het bredere kader van de regionale bereikbaarheid en de mate waarin het aanbod het beste kan worden afgestemd op de veelal zeer gedifferentieerde vraag van diverse reizigers.

Deze integrale benadering en de uitkomst van het onderzoek naar de toekomst van het regionaal OV leiden mogelijk tot aanpassing of vervanging van de bestaande prestatie-indicatoren.

In maart 2002 heeft het kabinet, als uitkomst van het Interdepartementaal Beleids Onderzoek «Decentralisatie exploitatie OV», een standpunt ingenomen inzake de verandering van de sinds 1998 gehanteerde bekostigingssystematiek met ingang van 2005. De beoogde verdeelsystematiek is ter advisering voorgelegd aan de Raad voor de financiële verhoudingen. Over deze verdeelsystematiek is de Kamer in maart 2003 geïnformeerd. Voorts wordt een verkenning uitgevoerd naar de wenselijkheid en mogelijkheden van het instrument vraagsturing als basis voor voorstellen die kunnen leiden tot verdere ontwikkeling van het instrument op decentraal niveau.

De introductie van de chipkaart OV op nationale schaal maakt het mogelijk voor de reiziger om met één kaart door de OV-keten te reizen. Hiermee wordt de kaartintegratie, zoals die reeds in het stads- en streekvervoer wordt toegepast, uitgebreid met het (regionaal en nationaal) spoorvervoer en de studentenkaart. Deze kaart kan naast de afrekening van het gebruik

ook fungeren als sleutel voor de toegangspoortjes van stations voor trein en metro. Hierdoor zullen het gebruiksgemak, de sociale veiligheid en de klanttevredenheid aanzienlijk kunnen toenemen en zal het aantal zwart- en grijsrijders aanzienlijk kunnen afnemen. Voor de vervoerders biedt het systeem vervoerkundige (detail)informatie die benut kan worden om tot optimalisering van de bedrijfsprocessen (inzet van personeel en materieel) te komen. Daarnaast worden de decentrale overheden in staat gesteld om op grond van de informatie uit het systeem (vervoersgegevens en opbrengsten), concessies voor openbaar vervoer op basis van actuelere en hardere gegevens aan te besteden en een eigen, op de regionale omstandigheden afgestemd, tariefbeleid te voeren. In Rotterdam zijn de eerste metrostations al van toegangspoortjes voorzien. Inmiddels hebben RET, NS en TLS de eerste systemen besteld om te beproeven.

In 2004 zullen vermoedelijk op meerdere plaatsen de systemen worden beproefd en ervaringen met de invoering worden opgedaan, daarvoor zal de bij amendement Dijkema (TK 2002–2003, 28 600 XII, nr 21) beschikbaar gestelde € 10 miljoen worden aangewend.

Uit de eerste resultaten van de maatschappelijke baten/lasten-studie (conform de Onderzoek Economische Effecten Infrastructuur-methodiek) is een positief beeld van de baten en lasten op nationale schaal naar voren gekomen. De studie zal eind augustus 2003 definitief afgerond zijn. Het kabinet zal binnenkort aan de hand hiervan haar standpunt bepalen over verschillende financieringsopties op nationale schaal. Hierbij zullen de opmerkingen van de zijde van de Tweede Kamer worden meegenomen (AO 25 juni jl.).

Demonstraties en pilots

Het experiment eindgebruikerssubsiëring in Vinex-locaties met de Pionierskaart wordt, conform de afspraken, eind 2003 beëindigd. De resultaten van de evaluaties zijn in 2004 bekend. De behoefte aan en de mogelijkheden van het instrument vraagsturing worden, mede op basis van de opgedane ervaringen, verder verkend. Op basis daarvan worden voorstellen ontwikkeld die kunnen leiden tot verdere ontwikkeling van het instrument.

Communicatie en draagvlak

Ter ondersteuning van de decentrale overheden is voor de periode 1999–2002 het Centrum Vernieuwing Openbaar Vervoer (CVOV) opgericht. Het CVOV ondersteunt de 35 OV autoriteiten bij de verzakelijking van het OV-beleid, de aanbesteding van uit te geven OV-concessies en beleidsvernieuwing die zich richt op een beter renderend en meer klantgericht openbaar vervoer. De Minister zal op basis van de evaluatie en in overleg met de decentrale overheden bezien of CVOV na 2004 nog moet worden voortgezet.

Financiële stimulering

Conform de begroting 2003 zal de rijkssubsidie voor de exploitatie van het openbaar vervoer worden verminderd. Deze taakstelling uit het Strategisch Akkoord 2002 loopt in 5 jaar tijd op tot een bedrag van circa € 134 miljoen in 2007. De decentrale overheden zullen worden gevraagd om daaraan concrete invulling te geven. Voorts is in het financieel kader van het Hoofdlijnenakkoord aangegeven dat terugdringing van het ziekteverzuim in diverse sectoren een besparing moet opleveren. Voor het OV betekent dit een besparing die oploopt van € 10 miljoen in 2004 tot € 40 miljoen in 2007. De financiële stimulering betreft: bijdragen exploitatie

stads- en streekvervoer, leerlingenvervoer, bijdragen OV investeringen De Boer en afkoop kapitaallasten metro/sneltram.

- Bijdragen exploitatie stads- en streekvervoer

De rijksbijdragen in de exploitatie van het stads- en streekvervoer worden in 2004 nog verdeeld volgens de systematiek van regiobekostiging die sinds 1998 van kracht is. De regeling is gebaseerd op het honoreren van de (groei in) reizigersopbrengst. De bijdrage wordt verstrekt aan de decentraal bevoegde overheden: de provincies, de kaderwetgebieden en de gemeenten in de regeling BOV/BOS-structuur. Deze bestuursorganen dienen de middelen te besteden aan de exploitatie van het openbaar vervoer, waartoe onder meer wordt gerekend: inhuur/subsidies van/aan vervoerbedrijven voor het uitvoeren van door de decentrale overheden vastgestelde dienstregelingen, onderhoud van (rail-) infrastructuur, inhuur van deskundigheid ten behoeve van de uitvoering van openbaar vervoer, investeringen in een voor ieder toegankelijk en bruikbaar openbaar vervoer, subsidies bedrijfsvervoer 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 gebruiken voor eerder genoemde uitgavencategorieën. De bekostiging van het stads- en streekvervoer vindt vanaf 1 januari 1998 plaats op basis van de vervoeropbrengsten. De opbrengsten uit de verkoop van vervoerbewijzen worden toegerekend aan de rijksbijdrage-gerechtigden op basis van onderzoek naar het gebruik van deze vervoerbewijzen. De resultaten van het meest recentelijk uitgevoerde onderzoek (november 2000) zullen worden gebruikt voor het berekenen van de vervoeropbrengsten die de basis vormen voor de rijksbijdrage 2004.

- Leerlingenvervoer

Deze regeling staat tot en met het jaar 2003 op de begroting van Verkeer en Waterstaat. Vanaf 2004 is een deel van de middelen overgeheveld naar het Gemeentefonds en het andere deel is overgeheveld naar het ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport voor de medische kinderdagverblijven.

- Bijdragen OV investeringen De Boer

Naar aanleiding van het advies van de Commissie De Boer is in 1996 voorgesteld een extra investeringsimpuls in infrastructuur in het stads- en streekvervoer tot stand te brengen van € 454 miljoen. De regeling loopt op zijn eind. De afwikkeling van de bijdragen loopt nog door tot en met 1 maart 2005.

- Afkoop kapitaallasten metro/sneltram

Dit betreft een in het jaar 1995 vastgestelde 13-jarige annuïteit ter financiering en aflossing van kapitaallasten van oude infrastructuur voor de metro en de sneltram in de steden Amsterdam en Rotterdam.

Wet- en regelgeving

Op 1 januari 2001 is de nieuwe Wet Personenvervoer 2000 (WP 2000) in werking getreden, met als belangrijk element het periodiek betwistbaar stellen van het regionaal openbaar vervoer. De introductie van marktwerking, decentralisatie van bevoegdheden voor het openbaar vervoer en investeringen in de infrastructuur zijn de bouwstenen voor een ingrijpende herstructurering die de concurrentiepositie van het openbaar

vervoer moeten versterken. Na de eerste periode van praktijkervaring zijn enkele technische onvolkomenheden en leemten/omissies in de wet geconstateerd, die worden weggenomen door middel van een Wijzigingswet op de WP2000. Ook andere punten die in de praktijk «knellen» zijn meegenomen. Het gaat daarbij niet om fundamentele beleidswijzigingen, maar om kleine wijzigingen, bijvoorbeeld ter voorkoming van onbedoelde (neven)effecten.

Convenanten en afspraken

De in het VERDI-convenant (Verkeer en Vervoer; regionaal, decentraal en integraal) vastgelegde afspraak (nr. 36) om over de rijksbijdragen voor het openbaar vervoer tot meerjarenafspraken te komen tussen rijksoverheid en de overheden die een rijksbijdrage ontvangen, heeft geleid tot een bestuursovereenkomst met de provincies Groningen en Drenthe en de gemeente Groningen in 2000 (looptijd t/m 2004) en met de gemeente Leeuwarden in 2001 (looptijd t/m 2006). Met deze overeenkomsten wordt de overheden vooraf meer zekerheid geboden over de wijze en de mate van financiering van de exploitatie van het openbaar vervoer. Hierbij wordt op grond van het experimenteerartikel van de Wet Personenvervoer 2000 (artikel 3) afgeweken van de reguliere rijksbijdrageberekening. De meerjarenafspraken beogen versnelde aanbesteding of geïntensiveerd flankerend beleid in ruil voor meerjarige zekerheid met betrekking tot de bekostiging van het OV. Eind 1999 is er met Regionaal Orgaan Amsterdam een meerjarenovereenkomst gesloten inzake de Noord-Zuidlijn, Inzake RandstadRail is eind 2001 een meerjarenovereenkomst met Haaglanden gesloten en eind 2002 met de stadsregio Rotterdam. (Begin 2002 is bestuurlijk tussen VenW en ROA overeengekomen om de meerjarenafspraken aan te passen en begin 2003 is de meerjarenafspraken met Haaglanden aangepast in verband met de bezuinigingen op het openbaar vervoer).

Uitvoering en handhaving

Op 1 januari 2004 zal naar verwachting 21 procent van de omzet van het regionaal openbaar vervoer zijn aanbesteed. De beoogde 35% wordt hiermee niet gehaald. Duidelijk is echter wel dat het proces van openbare aanbestedingen goed op gang komt. De resultaten van de reeds gehouden aanbestedingen stemmen positief; er wordt «meer waar voor het geld» geboden. Het aanbod van openbaar vervoer neemt toe en tevens wordt veel nieuw materieel ingezet, wat kwaliteitsverhogend werkt. In de evaluatie van de doeltreffendheid van het aanbestedingsinstrument zullen deze effecten nader worden onderzocht.

Om de aanbesteding van vervoersconcessies, zoals bepaald in de Wet Personenvervoer 2000, te kunnen invoeren is het noodzakelijk om het eigenaarschap en de concessieverlening goed van elkaar te scheiden. In dat kader is verzelfstandiging van de gemeentelijke vervoerbedrijven (GVB's) gewenst. De gemeentelijke vervoerbedrijven in Dordrecht, Groningen en Nijmegen zijn reeds verkocht. De gemeente Den Haag heeft de HTM verzelfstandigd. De gemeente Utrecht is de externe verzelfstandiging van het GVU aan het voorbereiden. Gemeente Amsterdam heeft de wens om het GVB te verzelfstandigen maar kan dit voorlopig niet uitvoeren vanwege de uitslag van het referendum. Gemeente Rotterdam is zich aan het oriënteren.

Voor diverse van de GVB's geldt dat verzelfstandiging slechts mogelijk is na verbetering van de solvabiliteitspositie. Om dit proces ook vanuit het Rijk te bevorderen is een participatiefonds opgericht. Door middel van

tijdelijke deelname van dit fonds in het aandelenkapitaal kan een GVB in staat worden gesteld extern te verzelfstandigen. Om een beroep te kunnen doen op dit fonds dient een goed businessplan te worden ingediend, waarin onder meer groei naar voldoende solvabiliteit en rendement wordt aangegeven. De contacten van het fonds met de betreffende gemeenten zullen uitwijzen welke GVB's behoefte hebben aan en in aanmerking komen voor participatie.

Het beleid ten aanzien van de toegankelijkheid voor gehandicapten en ouderen zoals neergelegd in de beleidsnotitie van 16 juli 1999 (TK 26 200, XII, nr. 43) wordt onverminderd voortgezet. Het streven blijft dat het stads- en streekvervoer over de weg toegankelijk is in 2010 en het spoorvervoer in 2030. In een in het kader van het Platform Toegankelijk OV ondertekende intentieverklaring hebben Rijk, decentrale overheid, vervoerders en consumentenorganisaties uitgesproken zich te zullen inspannen het beleid te realiseren.

Monitoring en beleidsevaluatie

Doel van de OV-monitor is het beschikbaar stellen van landelijk uniforme gegevens betreffende de prestaties van het regionaal OV ten behoeve van gebruik door decentrale OV-autoriteiten en het Rijk. Omdat de OV-monitor voor alle betrokkenen (rijk en decentrale overheden) relevante informatie verzamelt volgens dezelfde definitie, is het mogelijk de vervoersprestaties van vervoerders in het ene gebied te vergelijken met die in andere gebieden en met de landelijke ontwikkeling (benchmarking). De OV-monitor is medio 2002 in gebruik genomen. In 2004 wordt de monitor geëvalueerd.

Er zijn twee evaluaties met betrekking tot de invoering van de Tripperpas uitgevoerd: een consumentenonderzoek en een procesevaluatie. De resultaten van het consumentenonderzoek zijn positief. De reizigers waarderen het systeem gemiddeld met het cijfer 8 en 90% van de reizigers vindt de Tripperpas een (aanzienlijke) verbetering ten opzichte van de strippenkaart. De belangrijkste conclusies zijn aan de vervoerbedrijven doorgegeven ter ondersteuning van de ontwikkeling van de nationale chipkaart OV. De procesevaluatie is onder andere bedoeld om meer inzicht te krijgen in dit soort ingewikkelde technische projecten, zodat met name VenW hiervan kan leren met het oog op vergelijkbare toekomstige projecten. De evaluatie is naar tevredenheid van alle partijen afgerond.

De belangrijkste onderzoeken en thema's binnen dit beleidsartikel zijn een pakket van OV- evaluaties, waaronder

- een Experimentenregeling Eindgebruikerssubsidie OV in VINEX locaties;
- een evaluatie decentralisatie en marktwerking in stads/streekvervoer en regionaal spoorvervoer (EATSS). Over de resultaten tot en met 2002 is de Tweede Kamer schriftelijk in juli 2003 geïnformeerd;
- een evaluatie over de effecten in de praktijk van aanbesteding van concessies. Het onderzoek is in 2002 gestart en wordt uitgevoerd door Berenschot. Het heeft een doorlooptijd tot medio 2004. Aan de hand van de resultaten zal de Tweede Kamer worden geïnformeerd omtrent de effectiviteit van de aanbestedingen in het openbaar vervoer;
- een studie naar de ontwikkeling van de markt in het kader van de keuze de «slapende» marktmachtbepalingen al dan niet in werking te laten treden. De betreffende studie is afgerond;
- een evaluatie van de Meerjaren Afspraken met de provincies Groningen en Drenthe en de gemeenten Groningen en Leeuwarden;

- een evaluatie van de doeltreffendheid en de effecten van de Wp2000 wordt nog opgestart. Deze evaluatie dient, conform de bepalingen in de Wet personenvervoer 2000, eind 2005 aan de Tweede Kamer te worden aangeboden.

De evaluatie van OV over Water is in oktober 2002 afgerond. Daaruit is gebleken dat er in Nederland op een beperkt aantal trajecten ruimte is voor OV over Water naast de tot op heden gebruikelijke vormen van openbaar vervoer. Belangrijk uitgangspunt daarbij is dat de waterwegen in Nederland nog relatief onderbenut zijn. Daarom heeft de Minister een beleidskader voor OV over Water vastgesteld (Tweede Kamer, vergaderjaar 2002–2003, 23 645, nr. 55). In het kort komt dit beleidskader er op neer dat OV over Water de structurele status in wet en regelgeving behoudt als vorm van openbaar vervoer. Wel zal de regelgeving zo worden aangepast dat de belangen van de reiziger bij OV over Water op hetzelfde niveau worden gewaarborgd als bij het overige OV.

Ten aanzien van de programmering regionaal/lokaal kunnen de volgende studies worden opgenomen:

- Zuidtangent kerntraject 2003/2004
- Beneluxmetro/Calandlijn 2003/2004
- HOV Eindhoven 2003/2004.

Dit betreffen studies die geen onderdeel uitmaken van gedecentraliseerd geld omdat deze projecten boven het verhoogde GDU-grensbedrag van € 112,5/225 miljoen komen, waarmee een directe betrokkenheid tussen Rijk en decentrale overheid blijft bestaan. Voor de projecten die wel worden gedecentraliseerd valt de beleidsevaluatie onder de verantwoordelijkheid van de decentrale overheden. Om die reden worden de eerder opgenomen studies niet langer opgenomen:

- Kop van Zuid Rotterdam
- Tramlijnen 15 & 17

Evaluatie-onderwerp	A. Startdatum B. Einddatum	Evaluatie-periode	Doel evaluatie	Type evaluatie
Evaluatie WP 2000 (Evaluatie aanbesteding trein, stads- en streekvervoer (EATSS))	Jan. 2002 Dec. 2004	2002–2004	Evaluatie van de doeltreffendheid en de effecten van aanbesteding en concessie in de praktijk	Ex post
Evaluatie experimenten eindgebruikers-subsidie in Vinex locaties	Juni 1999 – Dec. 2003	1999–2003	Inwoners en werknemers van geselecteerde VINEX-locaties de mogelijkheid bieden nieuwe en alternatieve vormen van OV te gebruiken in afwachting van het moment dat regulier OV beschikbaar is. De Pionierskaart beïnvloedt reis-en koopgedrag van vervoermiddelen cq abonnementen.	Ex post
Evaluatie meerjarenafspraken in relatie tot exploitatie bijdragen openbaar vervoer	Juni 2000 Juni 2006	2000–2005	Nagaan of de verbeteringen die van de meerjarenafspraken worden verwacht m.b.t. het opzetten van een slagvaardig regionaal OV ook daadwerkelijk worden gerealiseerd	Ex post

Taxivervoer

Beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling

Met de per 1 januari 2000 van kracht geworden deregulering van het taxivervoer wordt beoogd de rol van de taxi in het vervoersysteem te vergroten. Het aanbod moet ruimer en meer gedifferentieerd worden en er dient een verbeterde prijs-kwaliteitsverhouding te ontstaan, zodat er efficiënter wordt ingespeeld op de wensen van de klant. De armslag van ondernemingen is verruimd door keuzevrijheid te geven op het gebied van inzet van capaciteit, te hanteren tarief(formule) en het wegnemen van barrières met betrekking tot het vervoergebied. Het is primair aan de marktpartijen om, vanuit de geboden ruimte, dit doel te realiseren. Om de kwaliteitsverbetering extra te ondersteunen, is samen met de taxibranche een model-klachtenregeling ontwikkeld en een geschillencommissie voor het taxivervoer opgericht. Deze commissie is per 11 maart 2003 een feit geworden. Voorts is het voornemen om verplichte exameneisen voor taxichauffeurs als voorwaarde voor het verkrijgen van een chauffeurspas taxi in te voeren. Daar wordt, in samenspraak met de taxibranche, aan gewerkt.

Demonstraties en pilots

Uit inventarisatie blijkt een toenemende groei van het aantal vernieuwende taxiproducten. Voorts wordt, in het kader van de sociale veiligheid, met de branche bezien hoe elektronisch betalen in de taxi kan worden

gestimuleerd. Het is één van de deelonderwerpen in het Aanvalsplan Sociale Veiligheid OV en moet leiden tot proefnemingen in de praktijk in 2003.

Communicatie en draagvlak

Zowel richting de taxibranche als in de richting van de consumenten is en zal over de nieuwe elementen van het beleid, de te introduceren maatregelen en de kansen/mogelijkheden die daardoor worden geboden, intensief worden gecommuniceerd. Er zal onder andere sprake zijn van specifiek hierop gerichte campagnes (brochures, advertenties, informatie op het internet etc.). De communicatie richting consument is inmiddels hoofddaccent en wordt deels ook ingebed in de «Van A naar Beter-campagne».

De acties ten aanzien van stimulering innovatie richten zich op: taxiproducten, slimme tariefstellingen (bijv. voordat de rit begint) en mogelijk verdere proeven met elektronisch betalen. Een van de ideeën is hulp bij het opzetten van een kennis- en ontwikkelcentrum van de branche.

Wet- en regelgeving

Conform de Wet deregulering van het taxivervoer wordt jaarlijks het effect van de wet- en regelgeving over de periode 2000–2003 geëvalueerd. Daarbij wordt aandacht besteed aan de mate van toetreding tot de taximarkt, de tevredenheid van de klant en de intensiteit van het gebruik van de taxi. Vanaf 2002 is ook de prijsontwikkeling in dit kader gevolgd.

Het huidige gefaseerde wetstraject ziet er als volgt uit:

- per 1 januari 2002 is het capaciteitsbeleid afgeschaft en is geheel Nederland als één vervoersgebied geïntroduceerd;
- streven is per 1 januari 2004 afschaffing van het maximumtarief, afhankelijk van het via de monitor opgedane beeld van de ontwikkelingen;
- voornemen is voorts om in 2004, aan de hand van de meerjaren-evaluatie, de werking van de wet ten principale in kaart te brengen en, als daar aanleiding toe is, aanpassing van wetgeving voor te stellen.

Uitvoering en handhaving

Op basis van door Inspectie Verkeer en Waterstaat ontwikkelde methoden en technieken wordt de uitgifte van chauffeurspassen, vergunningsbewijzen (per voertuig) en de vergunningverlening geoptimaliseerd. Ook wordt aldaar zorg gedragen voor een kwalitatieve en geïntensiverde handhaving. Samenwerking waar mogelijk met andere controlerende instanties is daarbij uitgangspunt. Bij wijze van proef is door middel van mandatering van bevoegdheden de samenwerking met het politiekorps Amsterdam-Amstelland geïntensiveerd. Uit een evaluatie moet blijken of de handhaving daardoor wordt verbeterd.

Monitoring en beleidsevaluaties

Voor deze operationele doelstelling is de programmering aangepast. De review is als afzonderlijke evaluatie over 2002 niet uitgevoerd omdat de methodiek niet wezenlijk was veranderd ten opzichte van 2001. In 2004 zal de review worden uitgevoerd door middel van opname in de Evaluatie en monitoring deregulering taxibeleid, hiervoor is een format bijgevoegd. De nieuwe programmering voor taxi ziet er als volgt uit:

Evaluatie- onderwerp	A. Startdatum B. Einddatum	Evaluatie-periode	Doel evaluatie	Type evaluatie
Evaluatie en monitoring deregulering en taxi	Jan. 1999 Jun. 2004	1999–2004	Ontwikkeling van taxi vervoer volgen mbt effectiviteit en doelmatigheid nieuwe wet taxi vervoer en bepaling integriteit monitoringsopzet.	Ex post

07.4 Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen (x € 1000)							
07 Klantgericht personenvervoermarkt	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Verplichtingen	1 531 840	1 362 075	1 360 554	1 374 455	1 391 741	1 316 737	1 344 273
Uitgaven	1 488 475	1 495 314	1 363 356	1 328 687	1 333 455	1 298 773	1 344 273
07.01 Programma-uitgaven	1 485 263	1 492 768	1 361 009	1 326 604	1 331 464	1 296 996	1 342 496
<i>07.01.01 Spoorvervoer</i>	<i>185 188</i>	<i>175 801</i>	<i>169 653</i>	<i>176 554</i>	<i>176 567</i>	<i>176 581</i>	<i>176 581</i>
Exploitatie	185 188	175 801	169 653	176 554	176 567	176 581	176 581
<i>07.01.02 Regionaal openbaar vervoer</i>	<i>1 296 987</i>	<i>1 313 636</i>	<i>1 188 085</i>	<i>1 146 135</i>	<i>1 150 988</i>	<i>1 116 507</i>	<i>1 162 007</i>
Bijdragen aan lagere overheden	1 294 461	1 308 308	1 180 484	1 138 934	1 143 787	1 109 306	1 154 806
Bijdragen aan intern. organisaties	39	47	47	47	47	47	47
Exploitatie	2 487	5 281	7 554	7 154	7 154	7 154	7 154
<i>07.01.03 Taxi</i>	<i>517</i>	<i>744</i>	<i>809</i>	<i>809</i>	<i>809</i>	<i>809</i>	<i>809</i>
Communicatie en draagvlak	517	744	809	809	809	809	809
<i>07.01.99 Algemene programma-uitgaven</i>	<i>2 571</i>	<i>2 587</i>	<i>2 462</i>	<i>3 106</i>	<i>3 100</i>	<i>3 099</i>	<i>3 099</i>
Beleidsvoorbereiding en -evaluatie	2 535	2 582	2 457	3 101	3 095	3 094	3 094
Voorlichting	36	5	5	5	5	5	5
07.02 Apparaatsuitgaven	3 212	2 546	2 347	2 083	1 991	1 777	1 777
07.03 Ontvangsten	32 119	3 343	643	643	643	643	643
07.03.01 Dividenden NS en VSN	31 000	0	0	0	0	0	0
07.03.02 Overige ontvangsten DGP	1 119	3 343	643	643	643	643	643

De volgende belastinguitgaven, zoals genoemd in de Miljoenennota, hebben buiten een relatie met dit beleidsartikel ook relaties met andere beleidsartikelen of begrotingen: vrijgestelde accessoires, halftarief MRB, nihiltarief OV-bussen op LPG, vrijstelling motorrijtuigen ouder dan 25 jaar, museummotorrijtuigen.

Meerjarenraming van belastinguitgaven (x € miljoen), budgettair belang op transactiebasis							
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Omzetbelasting – verlaagd tarief Vervoer van personen (w.o. openbaar vervoer)	479	496	511	528	545	564	584
Belasting op personenauto's en motorrijwielen Teruggaaf taxi's	17	18	19	19	20	20	21
Motorrijtuigenbelasting Vrijstelling taxi's	29	29	29	30	31	32	33

07.5 Budgetflexibiliteit

Budgetflexibiliteit (x € 1000)											
Klantgerichte personenvervoermarkt		2004		2005		2006		2007		2008	
1.	Totale Kasuitgaven	1 363 356		1 328 687		1 333 455		1 298 773		1 344 273	
2.	Waarvan apparaatsuitgaven	2 347		2 083		1 991		1 777		1 777	
3.	Dus programmauitgaven	1 361 009		1 326 604		1 331 464		1 296 996		1 347 496	
Waarvan op 1 januari 2004:											
4.	juridisch verplicht	91%	1 252 106	10%	134 815	6%	77 149	4%	55 712	0%	5 583
5.	complementair noodzakelijk	6%	75 753	6%	76 551	6%	78 407	6%	82 407	9%	124 907
6.	bestuurlijk gebonden (maar niet juridisch)	2%	25 284	83%	1 100 843	87%	1 157 723	88%	1 129 488	87%	1 158 644
7.	beleidsmatig gereserveerd (o.g.v. een wettelijke regeling of beleidsprogramma)	1%	7 866	1%	14 395	1%	18 185	2%	29 389	4%	53 362
8.	beleidsmatig nog niet ingevuld	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0
9.	Totaal (=3)	100%	1 361 009	100%	1 326 604	100%	1 331 464	100%	1 296 996	100%	1 342 496

Juridisch verplicht

In 2004 betreft dit met name de bekostiging van het stad/streekvervoer. Daarnaast staan hier de uitgaven voor de investeringsregeling De Boer en voor de afkoop van oude kapitaallasten.

Bestuurlijk/complementair verplicht

Dit betreft enerzijds de bekostiging van onderdelen van de spoorsector (Prorail, contractsector) en anderzijds de bekostiging van het stad/streekvervoer (vanaf 2005).

Beleidsmatig verplicht

Dit betreft de uitgaven voor het leerlingenvervoer, alsmede gelden voor onderzoek en voor flankerend beleid.

07.06 Veronderstellingen in effectbereiking, raming en doelmatigheid

Spoorvervoer

Dat NS krachtadig uitvoering geeft aan de maatregelen zoals die zijn opgenomen in het verbeterplan NS. Dat er op korte termijn helderheid komt over de positie van de te decentraliseren spoordiensten.

Regionaal openbaar vervoer

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

Taxi

Bij de verwachte ontwikkelingen wordt uitgegaan van de veronderstelling dat de taximarkt op termijn een markt van volkomen concurrentie wordt. Het zal echter de nodige tijd vragen voordat de, voorheen volledig gereguleerde, taximarkt zich gaat gedragen conform een markt met volkomen concurrentie. Een markt van volkomen concurrentie gaat uit van gelijke informatie die toegankelijk is voor iedereen, klant en aanbieder. Daar is in de taximarkt tot op heden nog geen sprake van.

07.6 VBTB-paragraaf

De doelstelling met betrekking tot taxivervoer is gerelateerd aan de ontwikkeling c.q. het ontstaan van de marktwerking in deze sector. De Wet deregulering van het taxivervoer geeft de mogelijkheid tot het ontwikkelen van de reeds hiervoor genoemde marktontwikkeling. De lijst met prestatie-indicatoren is in 2003 aangevuld met de indicator prijsontwikkeling. In 2003 zijn streefwaarden voor het taxibeleid ontwikkeld. De cijfers in de tabel betreffen realisatiecijfers. De streefwaarden zijn kwalitatief.

De indicator klanttevredenheid is in ontwikkeling (regionaal OV). In 2001 is het eerste, jaarlijks te houden landelijke klanten onderzoek uitgevoerd. Het onderzoek levert gegevens over de beoordeling van de kwaliteit van het openbaar vervoer door de reizigers. De resultaten van het onderzoek dienen als input voor de indicator «klanttevredenheid regionaal OV».

08 DUURZAAM PERSONENVERVOER

08.1 Algemene beleidsdoelstelling

Het doel van duurzaam personenvervoer is het bewaken, waarborgen en waar nodig verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving, gegeven de toename van de mobiliteit. Het gaat daarbij om realisatie van schoner, zuiniger en stiller verkeer en vervoer. Hierbij wordt aangestuurd op:

- verbetering van de luchtkwaliteit (minder uitstoot No_x , So_2 , VOS, NO^2 en fijn stof) en van het klimaat (minder uitstoot CO_2);
- beperking van geluidsoverlast;
- ontsnippering (waar hoofdwegen de Ecologische Hoofdstructuur doorsnijden).

08.2 Nader geoperationaliseerde beleidsdoelstellingen

Klimaatbeleid en Luchtkwaliteit

Deze operationele doelstelling betreft zowel klimaatbeleid als beleid ten aanzien van de luchtkwaliteit.

Bij klimaatbeleid voor verkeer en vervoer gaat het om realisatie van zuiniger vervoer, gegeven de toename van de mobiliteit. Dit betekent verkeer en vervoer met een lager brandstofverbruik en minder CO_2 -uitstoot.

Bij verbeteren van de luchtkwaliteit gaat het om het schoner maken van het verkeer en vervoer, gegeven de toename van de mobiliteit. Schonere betekent minder uitstoot van gezondheidsbedreigende emissies (No_x , SO_2 , VOS, NO^2 en fijn stof). Het beleid inzake terugdringen van emissies door personenvervoer wordt door VenW in samenspraak met VROM vormgegeven. Insteek daarbij is tijdig en op een kostenefficiënte wijze te voldoen aan de internationale verplichtingen t.a.v. emissies.

De uitstoot van CO_2 is van groot belang met het oog op klimaatverandering door het broeikaseffect. De sector verkeer en vervoer is verantwoordelijk voor een belangrijk deel van de totale CO_2 -uitstoot in Nederland. De maatregelen om per sector invulling te geven aan de bijdrage voor realisatie van de taakstelling voortvloeiend uit het Kyoto-protocol zijn beschreven in de Uitvoeringsnota Klimaatbeleid van 1999. De Uitvoeringsnota Klimaatbeleid is in 2002 geëvalueerd. Hoofdconclusie hiervan was dat met de huidige beleidsinstrumenten en zaken die nog in de pijplijn zitten naar verwachting aan de Kyoto-doelstellingen zal worden voldaan.

Op basis daarvan is afgesproken te komen tot streefwaarden per sector voor CO_2 -reductie. De streefwaarde voor de sector verkeer en vervoer wordt najaar 2003 definitief vastgesteld. De gerealiseerde uitstoot in 2002 was voor de gehele sector verkeer en vervoer 36,3 Mton (bron: IPCC-mobiele bronnen).

Ontwikkeling jaarlijkse uitstoot schadelijke stoffen door de sector Verkeer en Vervoer			
	Realisaties		
	2000	2001	2002
CO ₂ (in Mton) *	37,6	38,1	38,9
CO ₂ (in Mton) **	35,2	35,6	36,3

Bron: RIVM/CBS/Milieucompendium.

* Actuele emissies o.b.v. brandstofverbruik binnen Nederland, gecorrigeerd voor grensoverschrijdend verkeer (CBS).

** IPCC-emissies o.b.v. alle binnen Nederland afgezette motorbrandstoffen, excl. Bunkering (IPCC).

Eind 2003 zal door VenW een CO₂-beleidskader verkeer en vervoer uitgebracht worden, waarin wordt aangegeven op welke wijze aan de streefwaarde zal worden voldaan. Uitgangspunt daarbij is een kostenefficiënte reductie van CO₂-emissies.

Het CO₂-beleid voor de sector wordt vormgegeven door VenW in nauwe samenspraak met VROM. Een volgend landelijk ijkmoment ten aanzien van CO₂-reductie is in 2005 gepland.

Bij schoner verkeer en vervoer (luchtkwaliteit) gaat het om de volgende twee aspecten:

- bijdragen aan het verbeteren van de *lokale luchtkwaliteit* op grond van de Europese richtlijnen. Het betreft hier met name het lokaal terugdringen van de concentraties van de gezondheidsbedreigende emissies NO₂ en fijn stof, zowel in stedelijk als landelijk gebied;
- het verminderen van de *landelijke uitstoot* door het verkeer van schadelijke stoffen als SO₂, NO_x en vluchtige organische stoffen (VOS).

- Lokale luchtkwaliteit

Voor de lokale luchtkwaliteit heeft de Europese Unie in 1999 richtlijnen uitgevaardigd. Hierin zijn de grenswaarden opgenomen voor NO₂ en fijn stof van maximaal 40 microgram per m³. Conform de in juli 2001 van kracht geworden Algemene Maatregel van Bestuur Luchtkwaliteit moet vanaf 2010 op alle lokaties aan de grenswaarden voor NO₂ voldaan worden. Voor fijn stof geldt dit reeds vanaf 2005.

Vanaf 2001 moet er door Nederland elk jaar worden gerapporteerd, waarbij VenW moet rapporteren aangaande de emissies en immissies rondom rijkswegen. De EU-richtlijn, verwoord in het Besluit Luchtkwaliteit wordt in 2003/2004 geëvalueerd. Dan moet ook de haalbaarheid van het ijkjaar 2010 aan de orde komen. Hoewel het aantal plaatsen, waar de grenswaarden voor NO₂ en fijn stof overschreden worden, daalt en de komende jaren nog verder zal dalen als gevolg van het reeds ingezette bronbeleid, zijn er voor een aantal locaties nog zeer ingrijpende en kostbare infrastructurele maatregelen nodig (m.n. schermen en overkluizingen) om de doelstelling voor 2010 daadwerkelijk te kunnen bereiken. In 2015 zal voor de meeste knelpunten wel voldaan worden aan de norm voor NO₂, VenW en VROM (trekker) spannen zich samen in om in Europees verband uitstel van de termijn van 2010 naar 2015 te bepleiten. Voor de dan resterende knelpunten zijn dan nog wel maatregelen nodig, die echter mogelijk minder ingrijpend zijn. Om zo snel als mogelijk het aantal knelpunten waar de grenswaarden worden overschreden te

verminderen en omdat het uitstel van de termijn geenszins zeker is, zoekt VenW in samenspraak met VROM naar aanvullende maatregelen. Naast de inzet richting Brussel voor uitstel van de termijn en aanscherping van reeds bestaande normen voor emissies door voertuigen (bronbeleid) wordt een tweede spoor ingezet. Op basis van een evaluatie van de pilot snelheidsvermindering bij Overschie in 2003, wordt bezien op welke lokaties deze maatregel effectief kan worden ingezet. Daarnaast zal in 2004 een innovatieprogramma Luchtkwaliteit worden opgezet, waarbinnen alternatieve maatregelen worden onderzocht waarmee kosteneffectief de hoeveelheid NO_x en fijn stof lokaal kan worden beperkt. Verder is een apart aandachtspunt het voorkomen van het ontstaan van nieuwe knelpunten.

Als indicator voor het verbeteren van de luchtkwaliteit geldt de jaarlijkse verwachting van het aantal (potentiële) knelpunten langs rijkswegen waar de grenswaarden van NO₂ in het jaar 2010 worden overschreden.

- Landelijke luchtkwaliteit

Het tweede deel met betrekking tot schoner vervoer betreft het verminderen van de landelijke uitstoot van schadelijke stoffen als SO₂, NO_x en VOS. In Europees verband zijn hiervoor landelijke normen voor 2010 bepaald en deze zijn in het 4^e Nationaal Milieubeleidsplan doorvertaald naar de verschillende sectoren in Nederland:

- De SO₂-uitstoot door de verkeer en vervoersector moet in 2010 beperkt zijn tot 13 kiloton. De gerealiseerde uitstoot in 2002 was 22 kiloton. Aangaande het wegverkeer zal het zwavelgehalte van de benzine en diesel ruim voor 2010 tot zeer lage waarden zijn gedaald onder druk van de EU richtlijn. Over een voorstel van die strekking bestond eind 2002 brede consensus tussen de Europese Raad, Commissie en Europees Parlement. Dit zou de SO₂-uitstoot door het wegverkeer beperken tot 1 kiloton in 2010. Met behulp van extra maatregelen in de sector van de zeescheepvaart is een reductie van de totale uitstoot van de verkeers- en vervoerssector tot dertien kiloton in 2010 vervolgens mogelijk.
- De taakstelling voor de uitstoot van NO_x door verkeer en vervoer (inclusief weg- en railvervoer, binnenvaart, recreatievaart, zeescheepvaart (binnengaats), luchtvaart (start- en landingscyclus) en mobiele werktuigen en landbouwtrekkers) is een reductie tot 150 kiloton in 2010. De gerealiseerde uitstoot in 2002 was 288 kiloton. Deze taakstelling staat zonder aanvullende maatregelen dus sterk onder druk.
- Voor Vluchtige Organische Stoffen (VOS) is in het vierde Nationaal Milieubeleidsplan een taakstelling voor de verkeer en vervoersector aangegeven van 49 kiloton per jaar vanaf 2010. De gerealiseerde uitstoot in 2002 was 108 kiloton.

Ontwikkeling jaarlijkse uitstoot schadelijke stoffen door de sector Verkeer en Vervoer				
	Realisaties			Doelstelling
	2000	2001	2002	2 010
SO ₂ (in kton)	24	22	22	13
NO _x (in kton)	303	294	288	Max. 150
VOS (in kton)	117	111	108	Max. 49

Bron: CBS

Dit zijn de cijfers van het CBS, gebaseerd op een nieuwe berekeningswijze ten opzichte van de begroting 2003. De uitkomst is structureel hoger vanwege nieuwe emissiefactoren van onder anderen vrachtwagens.

De Europese richtlijn voor luchtkwaliteit wordt in 2004 geëvalueerd. Momenteel wordt bezien in hoeverre de hierboven genoemde doelen voor Nederland realiseerbaar zijn. Het RIVM heeft in haar Milieubalans van 2002 aangegeven dat de doelen in 2010 voor de sector verkeer en vervoer zonder aanvullende maatregelen niet worden gehaald. Dit geldt met name voor de doelstelling ten aanzien van NO_x. Daarom bekijkt VenW momenteel in overleg met VROM of en welke extra maatregelen mogelijk zijn. De aanvullende maatregelen zullen zowel betrekking hebben op de landelijke als de lokale luchtkwaliteit.

Geluid

Het doel van deze operationele doelstelling is voldoen aan de wettelijke geluidsnormen gesteld in de Wet Geluidshinder en de Wet Milieubeheer. Het beleid voor het spoor is erop gericht om een eind te maken aan de huidige gedoogsituatie door die maatregelen te treffen om de emplacementen te laten voldoen aan de vergunningen en door bronmaatregelen aan materieel en infrastructuur. De maatregelen op de emplacementen worden gebaseerd op de «beoordelingswijze voor piekgeluiden bij vergunningverlening spoor» zoals die in een circulaire van VROM momenteel wordt opgesteld. De besluitvorming hierover is voorzien in de zomer van 2003.

De ambitie is om door middel van een uitgebreid innovatieprogramma Geluid te onderzoeken met welke nieuwe mogelijkheden de geluidsproblematiek bij hoofdwegen, spoorwegen en emplacementen kosteneffectief kan worden aangepakt. Het zoveel mogelijk aanpakken bij de bron staat daarbij voorop. In 2006/2007 loopt het programma af. Het resultaat is een set aan kosteneffectieve maatregelen. De invoering daarvan kan vervolgens zo snel mogelijk, afhankelijk van de daarvoor beschikbare middelen, plaatsvinden waardoor de grootste probleemgevallen aangepakt kunnen worden. Tegelijkertijd zal in het kader van aanpassing van wet- en regelgeving (MIG; Modernisering Instrumentarium Geluidshinder) bezien worden of meer dan tot nu toe kan worden ingezet op een relatie tussen kosteneffectiviteit en werkelijke gezondheidsrisico's aan de ene kant en wettelijke geluidsniveaus aan de andere kant.

In het NMP4 zijn nieuwe geluidsdoelstellingen opgenomen en wordt de aanpak beschreven om deze te bereiken. De geluidsdoelstellingen ten aanzien van spoorwegen zijn hierin nog niet uitgewerkt. Voor hoofdwegen is afgesproken dat op termijn alle situaties aangepakt zijn waar de grenswaarde van 70 dB(A) gevelbelasting wordt overschreden (behoudens incidentele gevallen) en dat het Rijk de situaties aanpakt waar de geluidsbelasting aan woningen door een onvoorziene verkeersgroei hoger uitvalt dan eerder is afgesproken tussen de overheden. Voor dat laatste geldt als doel 90% afname van de situaties met een gevelbelasting boven 65 dB(A), en 50% afname van de situaties met een gevelbelasting boven 60 dB(A).

Het Rijk legt prioriteit bij de aanpak van overschrijdingen in bewoonde gebieden. Voor het spoor wordt een soortgelijke aanpak gevolgd. Door minder voor schermen en meer voor bronmaatregelen te kiezen, is naar verwachting een grotere kosteneffectiviteit te behalen voor zowel weg als spoor. Het streven voor natuurgebieden is dat in 2010 de akoestische kwaliteit niet is verminderd.

Gegeven de financiële mogelijkheden zal in de Nota Mobiliteit bezien worden op welk moment welke ambities op het gebied van geluid gehaald kunnen worden.

In 2006 zal het Rijk de geluidsdoelstellingen evalueren, waarbij de haalbaarheid van de doelstellingen wordt bezien. De uitkomsten van het innovatieprogramma zullen hier mede bepalend zijn.

Op dit moment wordt de doelstelling voor geluid gemeten aan de hand van de indicatoren geluidsbelasting aan gevels en geluidsbelaste oppervlakte. Het is mogelijk dat de wet en regelgeving MIG (Modernisering Instrumentarium Geluidshinder) hier verandering in brengt. Rijksbreed worden er ter invulling het NMP 4 uitvoeringprogramma's en de daarbij behorende meetinstrumenten geformuleerd.

Ontsnippering

Het doel is dat in 2010 90% van de door bestaande hoofdwegen veroorzaakte fysieke barrières binnen de ecologische hoofdstructuur (EHS) opgeheven is (uitgaande van een knelpuntenlijst van 1994). De uitgaven hiervoor lopen via het Infrastructuurfonds. In 2002 was 47% van het aantal knelpuntkilometers opgeheven (in 2001 was dit 38%). Het oplossingspercentage is gestegen doordat diverse ontsnipperingsmaatregelen zijn gerealiseerd. Daarnaast wordt de stijging deels verklaard door het feit dat de meetsystematiek beter is toegespitst op de operationele doelstelling. Voor nieuw aan te leggen wegen geldt dat eventuele versnippering direct voorkomen, en indien dat niet mogelijk is, gecompenseerd moet worden.

Voor het verbeteren van de natuurkwaliteit in Nederland zijn echter ook ontsnipperende maatregelen aan de vaarwegen en het spoor noodzakelijk binnen een gebiedsgerichte aanpak. Daarom stelt VenW samen met LNV en VROM en in overleg met de provincies en andere relevante partijen een meerjarenprogramma ontsnippering op. Doel van dit programma is te komen tot een samenhangend en gebiedsgericht pakket van verschillende maatregelen voor hoofdwegennet, spoor en vaarwegen om op een zo effectief en efficiënt mogelijke wijze natuurgebieden weer met elkaar te verbinden. Dit meerjarenprogramma zal in het najaar van 2003 verschijnen. VenW is resultaatverantwoordelijk voor de uitvoering van deze doelstelling.

Behalve ontsnippering valt onder dit artikelonderdeel ook het beleid betreffende bodemsaneringen. Op grond van de Wet Bodemsanering wordt bij beleidsuitvoering rekening gehouden met de kwaliteit van de bodem. Indien wordt geconstateerd dat een bodem is vervuild, dient deze vervuiling te worden opgeruimd. Dit betreft een uitvoeringskwestie, daarom wordt er voor bodemsanering geen aparte geoperationaliseerde doelstelling met een prestatie-indicator opgenomen. Ook wordt bijgedragen aan de Stichting Bodemsanering NS-percelen.

08.3 Beleidsinstrumenten

Om de operationele doelstellingen te realiseren zullen de navolgende beleidsinstrumenten ingezet worden.

Klimaatbeleid en Luchtkwaliteit

Beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling

Bij dit beleidsinstrument gaat het om klimaatbeleid, nationale luchtkwaliteit en lokale luchtkwaliteit.

- **Klimaatbeleid**

In het kader van uitwerking van het CO₂-beleidskader voor de sector verkeer en vervoer wordt in 2004 samen met VROM (trekker) ingezet op aanscherping c.q. realisatie van ACEA-normen of convenanten inzake CO₂-verbruik van nieuwe personen-, bestelen vrachtauto's. Verder wordt samen met VROM de implementatie van de EU-richtlijn voor bio-brandstoffen in de sector verkeer en vervoer uitgewerkt. Dit houdt in de implementatie van 3% bio-brandstoffen voor 2010 in de transport-brandstoffen (mogelijke CO-2 reductie van jaarlijks 0,6 miljard kilo).

Bij de complexe opgave om de CO₂-uitstoot op lange termijn drastisch te verminderen past de brede transitie duurzame energiehuishouding (inclusief mobiliteit) zoals het vierde Nationaal Milieubeleidsplan voorstelt. De transitie duurzame mobiliteit wordt getrokken door VenW. Deze transitie moet een gezamenlijk met het bedrijfsleven ontwikkeld beeld opleveren van de mogelijke toekomstige duurzame verkeer- en vervoersystemen, waarop vervolgens het bestaande beleid kan worden gefocust.

- **Nationale Luchtkwaliteit**

Belangrijk instrument bij het terugdringen van emissies door personenvervoer is wet- en regelgeving, m.n. in Europees kader. VROM voert terzake overleg in Europees verband in samenspraak met VenW. Het bronbeleid (het stimuleren van schonere voertuigen en brandstoffen) is de afgelopen jaren effectief gebleken voor het verminderen van energieverbruik en emissies. Dit wordt dan ook gecontinueerd. Voor de bijdrage die nieuwe voertuigtechnologie kan leveren aan de milieudoelstellingen wordt ondermeer gewerkt aan het stimuleren van schone aandrijftechnologieën. Aandacht van VenW gaat er daarbij met name naar uit om in samenspraak met VROM bestaande praktische belemmeringen (op punt van testmethode, keuringseisen etc.) weg te nemen. Daarbij wordt ook gekeken naar de juridische en financiële randvoorwaarden. Hierbij wordt nadrukkelijk gestreefd naar internationale samenwerking.

- **Lokale luchtkwaliteit**

In 2004 wordt een innovatieprogramma Luchtkwaliteit opgezet. Doel is kosteneffectieve maatregelen te ontwikkelen ten behoeve van de

Europese Richtlijn Luchtkwaliteit. De implementatie van de eerste maatregelen die binnen dit programma zijn onderzocht en zich hebben bewezen, zal in gang worden gezet.

Financiële stimulering

Als gevolg van de in 2002 doorgevoerde kortingen n.a.v. het Strategisch Akkoord van juli 2002 worden de innovatieprogramma's SSZ (Stil Schoon Zuinig; betreft nationale luchtkwaliteit) en Piek (reductie geluidsbelasting door stedelijke distributie) de komende jaren afgebouwd.

Om aan het realiseren van de emissie-doelen voor met name CO₂ bij te dragen zijn er de volgende subsidieprogramma's:

«Het nieuwe rijden» is een energiebesparingsprogramma met als doel een beperking van de CO₂-uitstoot van de verkeer- en vervoersector. Hiervoor wordt samengewerkt met brancheorganisaties. Het doel is om in 2010 een reductie van jaarlijks 0,8 Mton CO₂-uitstoot te bewerkstelligen. Tussentijds dient er dan in 2005 een reductie te zijn gerealiseerd van minimaal 0,4 Mton. Voorbeelden van projecten uit het programma zijn:

- bevordering van een energiezuinige rijstijl, »het nieuwe rijden» onder andere door middel van een subsidieprogramma voor rijstijltrainingen;
- stimuleren van die in-car-apparatuur in auto's die «het nieuwe rijden» ondersteunen;
- omscholing rij-instructeurs en rij-examinatoren voor de energiezuinige rijstijl «het nieuwe rijden»;
- een jaarlijkse campagne voor verbetering van de bandenspanning.

Het programma Het Nieuwe Rijden krijgt een vervolg (HNR2) in 2003 en latere jaren. HNR2 richt zich vooral op in-car-apparatuur en op een grootschalige publiekscampagne om de nieuwe rijstijl bij het brede publiek bekend te maken. Het doel van HNR2 is om in 2010 een reductie van de CO₂-uitstoot van ca. 0,3 Mton te bereiken. In 2005 dient er dan minimaal een jaarlijkse reductie te zijn van 0,1 Mton.

Beperking van de CO₂-uitstoot door verkeer en vervoer is eveneens het doel van het programma Energiebesparing in transport (EBIT) en van het programma CO₂-reductie Personenvervoer. EBIT richt zich op nieuwe praktische (beleids)instrumenten en concepten die invloed hebben op de vraagzijde van mobiliteit, bedoeld voor o.a. diverse overheden en intermediaire organisaties.

Met het subsidieprogramma CO₂-reductie personenvervoer worden projecten ondersteund, die een substantiële bijdrage leveren aan de CO₂-reductie in de sector personenvervoer.

Na afronding van het actieplan «Aansluiting fiets op OV-knooppunten» dient de vraag beantwoord te worden of en zo ja in hoeverre grootschalige investeringen zinvol en mogelijk zijn. Daarbij wordt primair gekeken naar de gemeenten en provincies. De rol van VenW kan slechts aanvullend zijn.

Uitvoering en handhaving

Hierbij gaat het om enerzijds klimaatbeleid en anderzijds luchtkwaliteit.

- Klimaatbeleid

Conform een Europese verplichting geeft Nederland invulling aan etikettering/labelling van auto's naar energiegebruik c.q. CO₂-uitstoot. De

etikettering, de communicatie terzake d.m.v. het brandstofverbruiksboekje en de handhaving ter zake wordt gezamenlijk gefinancierd door VenW en VROM (trekker).

- **Luchtkwaliteit**

Naast eerder genoemde maatregelen zijn ook op lokaal niveau aanvullende maatregelen nodig om de uitstoot van NO₂ en fijn stof in het stedelijk gebied terug te dringen. Lokale overheden, die hiervoor verantwoordelijk zijn, hebben daarbij ook een aantal mogelijkheden, zoals beperking van korte autoritten, het autoluw maken van steden en parkeerbeleid. Het milieu moet ook een rol spelen bij de concessieverlening van collectief vervoer.

Monitoring en beleidsevaluatie

Programma beleidsevaluaties artikel 8.1 Klimaatbeleid en luchtkwaliteit				
Evaluatie-onderwerp	A. Startdatum B. Einddatum	Evaluatie-periode	Doel evaluatie	Type evaluatie
Richtlijn luchtkwaliteit	Eind 2006 Dec. 2007	2003–2010	Nagaan of de verwachte kosten in verhouding staan tot de verwachte baten	Ex-ante/ex-post
Uitvoeringsnota klimaatbeleid	Jan. 2004 Mrt. 2005	2002–2010	Evaluatie van de effecten en doelmatigheid van CO ₂ -beleid irt Kyoto-doelstellingen	Ex-ante/ex-post
Het Nieuwe Rijden	Jaarlijks gedurende looptijd HNR	1999–2005	Evalueren uitvoering programma Het Nieuwe Rijden en bijdrage aan de CO ₂ -reductie	Ex-post
CO ₂ -reductieplan personenvervoer	Jaarlijks, gedurende de looptijd	2003–2005	Evalueren uitvoering programma CO ₂ -reductieplan en bijdrage aan de CO ₂ -reductie	Ex-post

Naast bovengenoemde evaluaties zijn er ook evaluaties die raakvlakken hebben met het beleidsterrein Verkeer en Milieu, maar die niet door VenW gedaan worden. Dit betreft de richtlijn lokale luchtkwaliteit, een Europese evaluatie in het kader van CAFE (Clean Air for Europe. Deze evaluatie wordt door de EU verricht, eerste aanspreekpunt in Nederland is VROM.

Geluid

Beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling

Momenteel wordt er, mede met het oog op het NMP4, in plaats van de huidige Wet Geluidshinder, nieuw beleid ontwikkeld ten aanzien van geluidshinder onder de naam Modernisering Instrumentarium Geluidshinder (MIG). De bedoeling is dat voor weg en spoor bestaande wet- en regelgeving komt te vervallen en dat de nieuwe wet- en regelgeving deel gaat uitmaken van de gewijzigde Wet Milieubeheer. Het is nog niet duidelijk wanneer deze wet wordt ingevoerd. Momenteel wordt wel gewerkt aan de invoering van de Europese Richtlijn Omgevingslawaai in 2004.

Bij de in het kader van de wet Geluidshinder getroffen geluidsmaatregelen is uitgegaan van prognoses van de verkeersgroei volgens het SVVII. Door de sterker dan voorspelde verkeers- en vervoersgroei is de feitelijke geluidsbelasting op een groot aantal locaties hoger dan wettelijk toegestaan is. De huidige wet geeft aan dat deze overschrijdingen pas weggenomen hoeven te worden, wanneer een weg of spoorweg wordt aangepast. Nieuwe wetgeving zal aandacht schenken aan oplossingsrichtingen hiervoor.

Demonstraties en pilots

In het kader van het innovatieprogramma geluid wordt door de betrokken partijen bezien welke innovatieve vormen van kosteneffectieve geluidsreductie in de toekomst ingezet kunnen worden. Een belangrijke oplossingsrichting is het ontwikkelen en toepassen van geluidsarm wegdek, zoals dubbellaags zeer open asfaltbeton (DZOAB). Naar verwachting wordt hiermee een reductie van circa twee à drie decibel bereikt ten opzichte van enkellaags ZOAB. Uit praktijkproeven moet blijken hoe deze typen scoren op functionele en technische levensduur, veiligheidsaspecten en kosteneffectiviteit. Daarnaast wordt momenteel onderzoek gedaan naar het vergroten van de effectiviteit van geluidsschermen en wordt er extra geïnvesteerd in het onderzoek naar zogenaamde derde generatie wegdekken (o.a. modulair/stil wegdek) en bronbeleid (banden, motoren e.d.).

Het terugdringen van de geluidsemisatie van de treinen wordt vooral bereikt door het nemen van bronmaatregelen (aanpassen trein en verandering van processen). Door middel van het innovatieprogramma geluid (mede)financiert het ministerie proeven om de implementatie van bronmaatregelen te stimuleren. Voor het spoor is er o.a. gestart met onderzoek en toepassen van stiller maken van treinstellen door middel van het gebruik van andere remsystemen. De vervoerders nemen deze maatregelen. Ook maatregelen aan de infrastructuur worden genomen. Daarbij gaat het om maatregelen die ervoor zorgen dat de trilling die ontstaat door het rijden van de trein zich zo min mogelijk voortzet in de rails. Nieuwe technieken betreffen het zogenaamde «akoestisch slijpen» en de raildempers. Bij regulier onderhoud van het spoor is overigens ook geluidwinst te boeken door bijvoorbeeld te zorgen voor een goede overgang van de railstaven (lassen) en door goede materialen te gebruiken (betonnen in plaats van houten dwarsliggers). Op een aantal emplacementen valt echter niet te ontkomen aan het plaatsen van geluidsschermen, ondanks de weerstand die dat vaak in de omgeving oproept, om binnen de milieugrenzen te blijven.

Wet- en regelgeving

Op grond van de huidige wet- en regelgeving wordt bij aanleg van nieuwe hoofdwegen uitgegaan van een voorkeursgrenswaarde voor geluidsbelasting van 50 dB(A) en een maximaal toelaatbare waarde van 60 dB(A) op de gevel. Binnenshuis is de maximaal toelaatbare waarde 35 dB(A). Bij bestaande situaties wordt uitgegaan van een voorkeursgrenswaarde van 55 dB(A) en een maximale waarde van 70 dB(A) op de gevel. Binnenshuis geldt een maximale waarde van 45 dB(A). Bij aanleg of reconstructie van wegen dienen maatregelen genomen te worden om overschrijdingen terug te brengen. Daarnaast kan er sprake zijn van ontheffingsprocedures in het geval dat er hogere waarden gerealiseerd worden. Centraal staat daarbij dat in ieder geval de maximale binnenshuiswaarde niet mag worden overschreden.

Wanneer de nieuwe wet- en regelgeving op het gebied van geluid, de wet MIG, van kracht zal zijn is onduidelijk. De Europese richtlijn zal per 2004 van kracht worden.

Uitvoering en handhaving

De besluitvorming over de nieuwe beoordelingswijze voor piekgeluiden van VROM is momenteel nog gaande. Als deze regeling wordt gepubliceerd, zal VenW maatregelen voor emplacementen laten uitvoeren door ProRail voor in totaal € 110 miljoen tot en met 2010. Hierover zal nog nadere besluitvorming door VROM en VenW plaatsvinden.

Bij aanleg en reconstructie van spoor- en weginfrastructuur en emplacementen geldt dat zodanig gebouwd wordt dat er voldaan wordt aan de geluidsnormen en dat achterstandsituaties worden weggenomen.

De uitvoering van infrastructurele maatregelen wordt verantwoord op het Infrastructuurfonds. Bij aanlegprojecten wordt op de bovengenoemde wijze rekening gehouden met geluid, daarom zijn uitgaven hiervoor niet separaat zichtbaar in het Infrastructuurfonds. Onderstaand zijn alleen de uitgaven weergegeven die wel separaat zichtbaar zijn.

Overzicht uitgaven Infrastructuurfonds verkeers- en vervoersbeleid (x € 1 000)							
		2003	2004	2005	2006	2007	2008
Art.	Omschrijving						
IF 01.02.02	Spoor emplacementen geluid	7 000	16 000	21 000	21 000	25 000	34 000

Monitoring en beleidsevaluatie

Programma beleidsevaluaties artikel 8.2 Geluid				
Evaluatie-onderwerp	A. Startdatum B. Einddatum	Evaluatie-periode	Doel evaluatie	Type evaluatie
MIG/ beleids- doelstellingen2010	2006/2007*	2004–2006	Werking wet/ haalbaarheid van geluidsdoelstellingen	Ex-post
Innovatieprogramma geluid	2001/2006	2001–2006	Selectie meest kosteneffectieve maatregelen	Ex-ante/ex-post

* In verband met aanhouden wetsvoorstel is onduidelijk of en wanneer de wet wordt geïmplementeerd.

Ontsnippering

Beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling

In het kader van het interdepartementale Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO, najaar 2003) zal de ontsnipperingsdoelstelling voor alle bestaande rijksinfrastructuur worden vastgesteld. De beleidskaders en de nog te ontwikkelen streefwaarden worden neergelegd in de Nota Mobiliteit.

Convenanten en afspraken

In het kader van de verzelfstandiging van de NS is een convenant tussen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, de Nederlandse Spoorwegen en het Ministerie van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer opgesteld (Kamerstukken 1995–1996, 24 774, nr. 1).

Dit convenant voorziet in een landelijke aanpak van bodemverontreiniging in NS-percelen. Ter uitvoering van dit convenant is in 1996 de Stichting Bodemsanering Nederlandse Spoorwegen opgericht. Gedurende de looptijd van het convenant wordt het budget van de Stichting jaarlijks bijeen gebracht door middel van vaste dotaties door NS Vastgoed BV, het ministerie van VROM en het ministerie van VenW volgens een in het convenant overeengekomen schema. De te nemen maatregelen worden jaarlijks uit deze middelen betaald.

De uitvoering van infrastructurele maatregelen wordt verantwoord op het Infrastructuurfonds. In de aanlegprojecten wordt rekening gehouden met het beleid t.a.v. ontsnippering en inpassing, maar de uitgaven hiervoor zijn niet separaat zichtbaar op het Infrastructuurfonds. Onderstaand zijn alleen de uitgaven weergegeven die wel separaat zichtbaar zijn.

Overzicht uitgaven Infrastructuurfonds verkeers- en vervoersbeleid personenvervoer (x € 1000)							
(x € 1000)		2003	2004	2005	2006	2007	2008
Art.	Omschrijving						
IF 01.01	Ontsnippering HW (in 01.01.04)	6 400	6 400	4 500	4 500	4 500	11 300
IF 04.02	Bodemsanering	7 717	2 937				

Monitoring en beleidsevaluatie

Door RWS is in 2003 onderzoek gedaan naar het gebruik van fauna-passages door dieren. De resultaten ervan worden meegenomen bij het opstellen van het MJPO in het najaar 2003.

Programma beleidsevaluaties artikel 8.3 Ontsnippering				
Evaluatie-onderwerp	A. Startdatum B. Einddatum	Evaluatie-periode	Doel evaluatie	Type evaluatie
Evaluatie ontsnippering	2003 2003	2001–2002	De effectiviteit van ontsnipperingsmaatregelen, gemeten door het gebruik ervan door dieren	Ex-post

08.04 budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen (x € 1000)							
08 Duurzaam Personenvervoer	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Verplichtingen	18 655	24 002	8 314	7 769	52 550	7 133	7 133
Uitgaven	20 377	25 047	24 774	21 856	17 908	16 672	16 097
08.01 Programma-uitgaven	18 755	22 754	22 553	19 716	15 848	14 651	14 076
08.01.01 Luchtkwaliteit Bijdrage Subsidies	9 249	12 365	11 855	9 617	5 749	4 552	3 977
08.01.02 Geluid	9 249	12 365	11 855	9 617	5 749	4 552	3 977
08.01.03 Ontsnippering (incl. bodem- sanering)	9 076	9 076	9 076	9 076	9 076	9 076	9 076
Subsidies bodemsanering	9 076	9 076	9 076	9 076	9 076	9 076	9 076
08.01.99 Algemene programma-uitgaven	430	1 313	1 622	1 023	1 023	1 023	1 023
Beleidsvoorbereiding en evaluatie Subsidies	339	1 175	1 258	659	659	659	659
Communicatie en draagvlak	91	138	364	364	364	364	364
08.02 Apparaatsuitgaven	1 622	2 293	2 221	2 140	2 060	2 021	2 021
08.03 Ontvangsten	0	0	0	0	0	0	0

Dit beleidsartikel heeft een relatie met de volgende belastinguitgaven zoals genoemd in de Miljoenennota: vrijgestelde accessoires, halftarief MRB en vrijstelling motorrijtuigen ouder dan 25 jaar, museum-motorrijtuigen.

08.05 Budgetflexibiliteit

Budgetflexibiliteit (x € 1000)										
08 Duurzaam personenvervoer		2004		2005		2006		2007		2008
1. Totale geraamde kasuitgaven		24 774		21 856		17 908		16 672		16 097
2. Waarvan apparaatsuitgaven		2 221		2 140		2 060		2 021		2 021
3. Dus programma-uitgaven		22 553		19 716		15 848		14 651		14 076
Waarvan op 1 januari 2004:										
4. juridisch verplicht	90%	20 261	81%	16 035	20%	3 102	8%	1 235	0%	0
5. complementair noodzakelijk	4%	900	13%	2 627	17%	2 627	18%	2 627	19%	2 627
6. bestuurlijk gebonden (maar niet juridisch)	0%	17	0%	31	57%	9 096	67%	9 766	74%	10 426
7. beleidsmatig gereserveerd (o.g.v. een wettelijke regeling of beleidsprogramma)	6%	1 374	5%	1 023	6%	1 023	7%	1 023	7%	1 023
8. beleidsmatig (nog niet ingevuld)	0%		0%		0%		0%		0%	
9. Totaal (=3)		100% 22 553	100% 19 716	100% 15 848	100% 14 651	100% 14 651	100% 14 076			

Juridisch verplicht

Dit betreft vooral de verplichtingen in het kader van de Bodemsanering NS-percelen (tot en met 2005). Het programma Stiller, Schoner, Zuiniger en het programma Nieuwe Rijden.

Complementair noodzakelijk

Dit betreft interdepartementaal geormerkte middelen voor energiebesparing in verkeer en vervoer, in 2005 € 4 miljoen, vanaf 2006 € 2,6 miljoen per jaar.

Bestuurlijk gebonden

Vanaf 2006: Bodemsanering NS-percelen. Vanaf 2007 ook interdepartementaal geormerkte middelen voor energiebesparing in verkeer en vervoer voor ongeveer € 1 miljoen per jaar.

Beleidsmatig gereserveerd

Dit betreft middelen voor onderzoek en voor beleidsontwikkeling.

08.06 Veronderstellingen in effectbereiking, doelmatigheid en raming

Diverse doelstellingen in dit artikel zijn gerelateerd aan beleid dat in ontwikkeling is. Verkeer en Waterstaat realiseert de doelstellingen niet alleen door het ontwikkelen van bovengenoemd beleid, maar ook door het meenemen ervan in de uitvoering van de projecten in het Infrastructuurfonds, waar de uitgaven voor de doelstellingen van dit artikel niet per project separaat zichtbaar zijn gemaakt. Dit betekent dat de relatie beleid-budget-realisatie voor dit artikel niet altijd zichtbaar is.

Voor de doelstellingen voor luchtkwaliteit, uitstoot schadelijke stoffen en zuiniger personenvervoer wordt uitgegaan van beleidsontwikkeling door de Europese Unie en door VROM. VROM is eerstverantwoordelijke voor milieubeleid. Uitgangspunt voor de doelen en ramingen in dit artikel zijn berekeningen door het RIVM. Uitgegaan wordt van de geraamde mobiliteitsontwikkeling volgens de Nota Mobiliteit, van technologische ontwikkeling naar schonere voertuigen conform Europese regelgeving en voor zuinigere voertuigen conform afspraken in ACEA-verband. Bij verwachte overschrijding in 2010 van de normen voor lokale luchtkwaliteit zijn gemeenten verantwoordelijk voor het opstellen van een plan van aanpak voor NO_x-knelpunten, waarbij VenW betrokken wordt, wanneer rijkswegen de oorzaak van de overschrijding zijn. Voor fijnstof heeft VROM het voortouw.

Het is de verantwoordelijkheid van VenW dat aanleg of reconstructie van infrastructuur niet leidt tot overschrijding van de geluidsnormen. Voor de geluidsdoelen is uitgegaan van de door VenW verwachte mobiliteitsontwikkeling en van het momenteel beschikbare beleidsinstrumentarium. Van belang is dat geluidsdoelen geformuleerd zijn door het ministerie van VROM. Omdat het gedrag van andere actoren (burgers, bedrijven, etc.) van invloed is op de te behalen doelstellingen op dit gebied, is VenW systeemverantwoordelijk voor de resultaten op rijks- en spoorwegen.

VenW stelt samen met LNV en VROM en in overleg met de provincies en andere relevante partijen een meerjarenprogramma ontsnippering op, dit naar aanleiding van het kabinetsstandpunt om in 2018 de ecologische hoofdstructuur (EHS) gerealiseerd te hebben. VenW is resultaatverantwoordelijk voor maatregelen aan de rijksinfrastructuur die voor de EHS nodig zijn.

In het kader van de Nota Mobiliteit kan een gewijzigde doelstelling

opgenomen worden. Naar aanleiding van het meerjarenplan kunnen te zijner tijd risico's en veronderstellingen beter in beeld gebracht worden.

08.07 VBTB-paragraaf

Voor de indicator uitstoot CO₂ alsmede de andere indicatoren voor luchtkwaliteit zijn momenteel geen meerjaren-tussendoelen afgesproken. In plaats daarvan zullen de realisaties op weg naar het doel voor 2010 vermeld worden. De indicator voor het verbeteren van de lokale luchtkwaliteit wordt in het najaar 2003 ontwikkeld en zal in de begroting 2005 worden verwerkt.

Wanneer de Modernisering Instrumentarium Geluidshinder (MIG) wettelijk is geregeld, kunnen de indicatoren en streefwaarden voor geluidshinder opgenomen en ingevuld worden. Totdat de nieuwe wet- en regelgeving van kracht wordt zal de doelstelling ten aanzien van geluid gemeten worden aan de hand van de indicatoren geluidsbelasting aan gevels en geluidsbelaste oppervlakte en is de huidige wet- en regelgeving bepalend voor de doelen voor geluid rond wegen en spoorwegen.

De meerjarenplanning voor ontsnippering zal verschijnen in het Meerjarenprogramma Ontsnippering (najaar 2003). Hierbij zullen ook spoor- en vaarwegen in beschouwing worden genomen. Dit Meerjarenprogramma zal als basis fungeren bij het definiëren van de streefwaarden voor de te ontwikkelen prestatie-indicator ontsnippering. De resultaten van een en ander zullen worden verwerkt in de begroting 2005.

Bij nadere uitwerking van bovengenoemde prestatie-indicatoren worden de betrouwbaarheid, de beschikbaarheid en de afhankelijkheid van derden informatie nadrukkelijk meegenomen.

09 VEILIGE LUCHTVAART

09.1 Algemene beleidsdoelstelling

De algemene beleidsdoelstelling voor dit artikel is het bevorderen van de veiligheid van verkeer en vervoer op luchtvaartgebied.

Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen de interne en externe veiligheid. De interne veiligheid betreft de aspecten van veiligheid van luchtvaartactiviteiten verbonden met de luchtvaartvloot, luchtverkeersdienstverlening, luchthaven, bemanning, passagiers en vracht, inclusief de beveiliging. De beveiliging (security) richt zich op het voorkomen van aanslagen en verstoring van de openbare orde met de volgende taakverdeling: de Minister van Justitie op luchthavens en de Minister van Verkeer en Waterstaat voor de vluchtuitvoering. De externe veiligheid betreft de veiligheid voor de omgeving en derden.

09.2 Nader geoperationaliseerde beleidsdoelstellingen

Interne veiligheid luchtvaart

De geoperationaliseerde beleidsdoelstellingen zijn:

- het zodanig bevorderen van het veiligheidsniveau van de Nederlandse civiele luchtvaart dat groei van deze luchtvaart niet leidt tot een toename van het aantal ongevallen en ernstige incidenten;
- het optimaliseren van de bescherming van de bemanning en hun passagiers aan boord van luchtvaartuigen tegen mogelijke terroristische daden tijdens de vlucht.

Doelgroep is de gehele luchtvaartketen bestaande uit de luchtvaardenden (passagiers en bemanningen), de sectorpartijen en andere bij de luchtvaartuitoefening betrokken personen en instanties.

Onder Nederlandse luchtvaart wordt hier verstaan zowel de nationale als internationale luchtvaartoperatie op de Nederlandse luchthavens en binnen het Nederlandse luchtruim¹, als de onder Nederlands toezicht staande luchtvaartuigen en luchtvaartoperaties. Het is belangrijk om te realiseren dat een groot deel van het luchtvaartveiligheidsbeleid in internationaal verband wordt ontwikkeld.

Op het gebied van de security vormt de na 2001 aangenomen internationale – in het bijzonder de kaderverordening van de EG – en nationale wetgeving de basis voor maatregelen om nieuwe dreigingen tegen te gaan. Een en ander vraagt uitgaand van de in de Luchtvaartwet toegekende bevoegdheden een nauwe samenwerking tussen de Ministeries van Justitie en van Verkeer en Waterstaat. Daarbij is de Minister van Justitie eerst verantwoordelijk voor het beleid voor de beveiligingszorg op de luchtvaartterreinen, hetgeen uit een oogpunt van preventie de primaire beveiligingszorg is, terwijl de Minister van Verkeer en Waterstaat de eerst verantwoordelijke is voor het stellen van de regels die gelden ten aanzien van de beveiligingsmaatregelen die luchtvaartmaatschappijen dienen te treffen ter bevordering van de veiligheid tijdens de vluchtuitvoering.

¹ Conform artikel 1.2 van de Wet Luchtvaart (Stb. 1992, 368).

De prestatie-indicatoren die zullen worden gehanteerd zijn:

- het jaarlijks voortschrijdend gemiddeld resultaat (over een vijfjarige periode) van ongevallen in de wereld op het gebied van de grote luchtvaart;
- het jaarlijks voortschrijdend gemiddeld resultaat (over een vijfjarige periode) van ongevallen in Europa op het gebied van de grote luchtvaart¹;
- De implementatiegraad van geaccepteerde bevindingen vanuit internationale audits betreffende door de overheid gestelde randvoorwaarden en het toezicht².

Externe veiligheid luchtvaart

Het geoperationaliseerde beleidsdoel is een breed gedragen extern veiligheidsbeleid dat transparant is voor de burger en bruikbaar en toepasbaar voor overheden en exploitanten van luchthavens.

Doelgroepen zijn de bevolking (wonen, werken) in de omgeving, medeoverheden en de luchtvaartsector³.

Twee risicomaten worden in het algemeen in Nederland gehanteerd in het extern veiligheidsbeleid (EV-beleid) voor risicovolle activiteiten, zoals inrichtingen met gevaarlijke stoffen en ook luchtvaart. Dit zijn het individueel- of plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR), waarmee kans en effect van een grootschaliger ramp met maatschappelijke ontwrichting wordt bepaald. Vanwege de problematiek samenhangend met het in verhouding grote schaalverschil tot andere risicovolle activiteiten is er tot nog toe geen groepsrisiconorm voor luchthavens ontwikkeld. Wel is er voor Schiphol een separate maat voor het totaal risico van de luchtvaart ontwikkeld, het zogenaamde Totaal Risico Gewicht.

In verband met het verschil in fase van de beleidsontwikkeling op EV-gebied moet onderscheid worden gemaakt tussen de nationale luchthaven Schiphol enerzijds en de regionale en kleine luchthavens anderzijds.

Voor regionale en kleine luchthavens moet in het kader van het beleidsproject RRKL uiterlijk in 2004 beleid op het gebied van de externe veiligheid (EV) zijn geformuleerd. Voor Schiphol daarentegen is reeds EV-beleid vastgelegd in de Luchtvaartwet (Stb. 1992, 368), die inmiddels is ingegaan met de ingebruikname in februari 2003 van de Polderbaan (vijfde baan) van Schiphol.

¹ Het veiligheidssysteem in Nederland is in hoge mate gelijk aan die in de andere Europese landen, waardoor deze indicator als een betere representatie van de Nederlandse situatie moet worden beschouwd dan een presentatie van de weinige gegevens die van de Nederlandse ongevallen beschikbaar zijn. Omdat wereldwijd geen betrouwbare gegevens beschikbaar zijn over ernstige incidenten kunnen de prestatie-indicatoren zich alleen richten op ongevallen.

² Dit is een nieuwe indicator waarvan nog geen historische gegevens beschikbaar zijn.

³ Onder luchtvaartsector wordt verstaan: de luchthaven Schiphol en de op Schiphol opererende luchtvaartmaatschappijen.

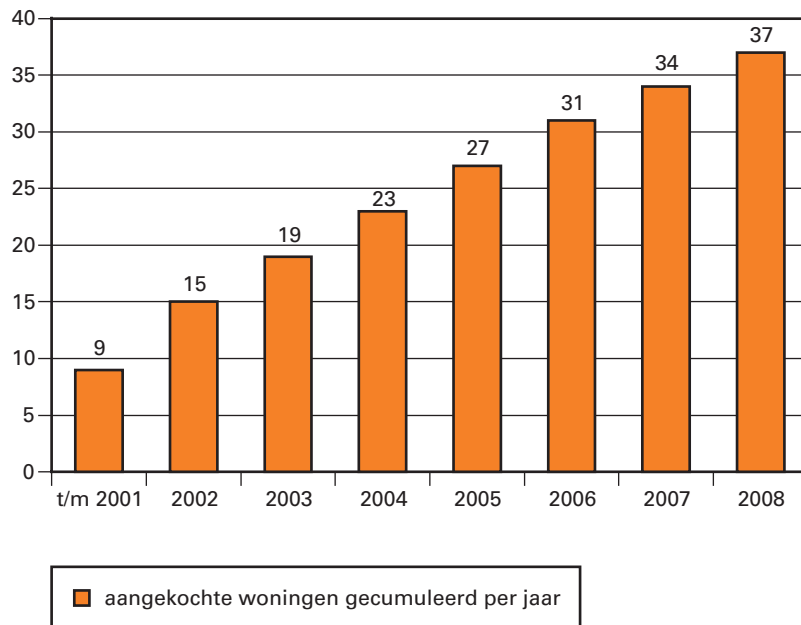
Door het hanteren van een grenswaarde voor het Totaal-Risico-Gewicht (TRG) van Schiphol wordt het door de bron veroorzaakte risico beheerst. De TRG grenswaarde is opgenomen in het Luchthavenverkeerbesluit (LVB) van de Luchtvaartwet. Daarnaast gelden er ruimtelijke beperkingen in zones die gebaseerd zijn op plaatsgebonden risico contouren, waarmee de risico's aan de effectzijde in de omgeving van de luchthaven beheerst worden. Deze zones zijn opgenomen in het Luchthavenindelingbesluit (LIB) van de Luchtvaartwet. De ruimtelijke beperkingen hebben betrekking op nieuwbouw van woningen, dichtheden voor de vestiging van nieuwe bedrijven, bouwhoogte voor een veilige vluchtuitvoering. Daarnaast geldt, dat woningen binnen de zones met de hoogste risico's (PR > 10⁻⁵) aan de woonbestemming wordt onttrokken. Hierbij geldt dat de huidige bewoners mogen blijven wonen (blijfrecht). De eigenaren krijgen het aanbod de woning te verkopen. Hiermee is het huidige EV-beleid primair

gericht op de beheersing van het plaatsgebonden risico rond de luchthaven. Met het ruimtelijke beleid wordt daarnaast een aanzet gegeven voor toekomstig groepsrisicobeleid (de ruimtelijke beperkingen beïnvloeden de ontwikkeling van het groepsrisico). In de Schipholwet is opgenomen dat het kabinet uiterlijk in 2005 groepsrisicobeleid implementeert.

De prestatie-indicatoren zijn:

- de hoogte van de jaarlijkse TRG-score voor Schiphol in relatie tot de te handhaven TRG-grenswaarde uit het Luchthavenverkeerbesluit;
- het aantal op basis van keuzevrijheid van bewoners aan de woonbestemming reeds onttrokken en nog te onttrekken woningen in de sloopzones rond Schiphol.

Figuur 1: globale schatting van de planning van de aan te kopen woningen in de veiligheidszones rondom Schiphol.



09.3 Beleidsinstrumenten

Interne veiligheid luchtvaart

Beleidsvoorbereiding en ontwikkeling

Het uitvoeringsprogramma van de eerste Nota Veiligheidsbeleid Burgerluchtvaart (NVB I) uit 1996 is grotendeels afgerond. Daarom is de Tweede Kamer toegezegd het veiligheidsbeleid met de beleidsdoelen en een nieuw uitvoeringsprogramma voor de komende jaren 2004–2010 te formuleren. Besloten is aan te sturen op een beleidsagenda en een actieprogramma veiligheid burgerluchtvaart, die in hoofdlijnen aangeven welke beleidsdoelen en acties worden genomen betreffende zowel de interne veiligheid, externe veiligheid als de security. De beleidsagenda moet een inzicht geven in de samenhang en interdependentie tussen de drie onderscheidbare veiligheidsonderwerpen alsmede de verantwoordelijkheden expliciteren van betrokken overheden en bedrijven en dergelijke. Ook de burger heeft recht op inzicht in de te nemen veiligheidsmaatregelen.

Daarnaast is de totstandkoming van de European Aviation Safety Agency (EASA), een Europees communautair agentschap, een belangrijke ontwikkeling die leidt tot nadere bepaling van de Nederlandse inzet voor en organisatie van de interne veiligheid. Dit agentschap krijgt een centrale rol bij de Europese harmonisatie en standaardisatie van regelgeving en de toepassing daarvan. Nederland zal bevorderen dat bevoegdheden van de EASA eerst beperkt tot de luchtwaardigheid – in de komende jaren zullen worden uitgebreid met de zorg voor onder meer de veiligheid van de vluchtuitvoering en het luchtverend personeel, waarover het overleg in Europees verband thans nog geen juridisch bindend karakter heeft. Voor de toekomst zal het EASA agentschap en de bijdrage daaraan van de nationale overheden in Europa in toenemende mate bepalend zijn voor de regelgeving op dit gebied.

Tevens spant Nederland zich in om het Nederlandse beleid zoveel mogelijk af te stemmen met:

- Regelgeving en actieprogramma's van de EU op veiligheidsgebied die nog niet in het mandaat van de EASA zijn opgenomen.
- Afspraken over normstelling in de International Civil Aviation Organization (ICAO), de Joint Aviation Authorities (JAA) en de European Civil Aviation Conference (ECAC).
- Afspraken in de JAA, de EU en de ICAO over de strategie voor het verder verbeteren van de luchtvaartveiligheid door aanpassing van de internationale eisen voor de veiligheid aan de moderne ontwikkeling van het luchtvaartsysteem (vliegend materieel, apparatuur etc.) op basis van goede evaluatiesystemen.
- Beleidsrichtsnoeren en beleidstoelichtingen voor de nationale regelgeving in het kader van de Wet Luchtvaart (Stb. 1992, 368) en de Luchtvaartwet met betrekking tot veiligheidseisen voor luchtvaartuigen, functies van luchtverend personeel, luchthavens, luchtvaartondernemingen en luchtverkeerdiensten.

Gegeven het grote belang van het bevorderen van adequate regelgeving op het gebied van veiligheid zoals neergelegd in de algemene en operationele doelstellingen zijn de Nederlandse inspanningen bovendien gericht op een actieve deelname en vertegenwoordiging in de verschillende internationale gremia.

Op het gebied van de security vormt de na 2001 aangenomen internationale – in het bijzonder de kaderverordening van de EG en nationale wetgeving (de wijziging van afd 3a van de Luchtvaartwet) de basis voor maatregelen om nieuwe dreigingen tegen te gaan.

Aldus wordt met betrekking tot de beveiliging op korte termijn in het bijzonder aan de volgende instrumenten gewerkt:

- De afronding en uitwerking van het Nationale Beveiligingsplan en de daaraan gekoppelde plannen voor de individuele luchtvaarterreinen.
- De uitwerking van de kaderverordening van 30-12-2002 in verordeningen en andere instrumenten van de EG voor een verdere harmonisatie van de minimumzorg voor de beveiliging.
- Het uitbreiden van de instrumenten voor de beveiliging in verband met de veilige vluchtuitvoering conform de richtsnoeren van de Raad van Transportministers van de EU en van de ICAO en conform de aanbevelingen van het Nederlandse platform voor de in-flight security; in dit verband ook het stimuleren van onderzoek naar nieuwe technieken en andere instrumenten voor een betere beveiligingszorg.

In de veiligheidsketen hangt het effect van het beleid af van de uitvoering en handhaving. Om een goede ketenwerking te bevorderen vindt overleg plaats met in het bijzonder de IVW. Tevens zullen de gevraagde en ongevraagde adviezen van de Veiligheid Advies Commissie Schiphol (VACS) betrokken worden bij de beleidsvorming.

Financiële Stimulering

Ter bevordering van de veiligheid van de internationale luchtvaart ondersteunt Nederland een aantal initiatieven van organisaties, zoals het International Institute of Air and Space Law (IIASL) en het ICAO-auditsysteem waarin sinds 2001 ook de security-aspecten worden onderzocht), International Financial Facility for Aviation Safety (IFFAS).

De audits die sinds enkele jaren door ICAO worden uitgevoerd hebben inzage gegeven in het functioneren van de luchtvaartautoriteiten in de wereld. Op basis daarvan zijn onder andere in Nederland activiteiten gestart om landen die de kennis daartoe ontberen en die gerelateerd zijn aan Nederlandse luchtvaartactiviteiten te ondersteunen bij het verbeteren van de luchtvaart veiligheid. Landen die aan daartoe opgestelde criteria voldoen kunnen ondersteuning krijgen vanuit het AVIASIST project (organisatorisch ondergebracht bij het IVW-DL). Daarbij is met name van belang of het land een regelmatige vluchtverbinding met Nederland heeft. Tevens ondersteunt Nederland het ICAO-initiatief tot een veiligheidsfonds dat men name ontwikkelingslanden moet helpen met het opzetten van hun luchtvaartveiligheidssysteem.

Wet- en regelgeving

Het luchtvaartproces is vergaand gereguleerd door onder andere brevettingen en certificeringen. Deze regulering is er zowel op het mondiale, Europese als nationale niveau. De nationale basis is de nieuwe Wet Luchtvaart (Stb. 1992, 368). Aanvullende normering en regulering wordt in 2004 voorbereid aan de hand van aanbevelingen die voortkomen uit het vervolg van het veiligheidsbeleid, nieuwe ontwikkelingen zoals EU-regulering, de oprichting en verdere uitbouw van de EASA, de aangepaste standaards en aanbevelingen van ICAO en het wegwerken van de «achterstand».

Gezien het sterk internationale karakter van de luchtvaartveiligheid is participatie in en aansluiting bij Europese en mondiale initiatieven op het gebied van de vliegveiligheid van groot belang. De inspanningen zijn gericht op een zo sterk mogelijke afstemming tussen het Nederlandse beleid en de afspraken in regionaal, Europees en mondiaal verband naar aanleiding van de internationale ontwikkelingen. De EASA, JAA en ICAO produceren met enige regelmaat voorstellen die ook in nationale regelgeving moeten worden omgezet. Om «achterstanden» te voorkomen wordt deze wet- en regelgeving voortvarend opgepakt.

Monitoring en beleidsevaluatie

De internationale veiligheidsaudits in het kader van het ICAO safety oversight program leveren gegevens op over de taakuitvoering inzake regelgeving en uitvoering door het Koninkrijk op het gebied van de interne veiligheid. Deze vijfjaarlijkse audit naar de veiligheid, maar ook de audits van de JAA/EU, ECAC en de ICAO naar de security geven informatie over de voorwaarden scheppende condities en de wijze waarop deze condities worden geoperationaliseerd. Deze audits van internationale

organisatie hebben in eerste instantie betrekking op het functioneren van de overheid, en zijn daarbij tevens herkenbaar gericht op het functioneren van de sector.

Tevens zijn de Safety Assessment Foreign Aircraft (SAFA)-inspecties, die de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) uitvoert naast een handhaving-instrument een goed monitoringsinstrument voor de veiligheid van bezoekende vliegtuigen.

Vanuit de Nederlandse overheid zijn de jaarberichten van de Inspectie van VenW van groot belang. De inspectie geeft immers direct uitvoering aan het gemaakte beleid en handhaaft de gestelde regels.

Voor de security zijn een aantal testmechanismen van toepassing waarmee de haalbaarheid van de doelen etc is na te gaan en te evalueren. In het bijzonder zijn de audits van de Europese Commissie, de ECAC en de ICAO te noemen; voor dit laatste levert Nederland, evenals de andere Europese landen, een financiële bijdrage om wereldwijd tot een goed en betrouwbaar audit-systeem te komen.

Programma beleidsevaluaties				
Evaluatie-onderwerp	A. Startdatum B. Einddatum	Evaluatie-periode	Doel evaluatie	Type evaluatie
Invoering van de Beleidsagenda Luchtvaartveiligheid	A. 2008 B. 2008	2004 – 2008	Evaluatie van de effecten van de implementatie van de beleidsagenda zoals opgesteld in 2003	Ex post

Externe veiligheid luchtvaart

Beleidsvoorbereiding en ontwikkeling

De beleidsvoorbereiding en ontwikkeling op het gebied van de externe veiligheid is in volle gang, zowel op het gebied van de beleidsinnovatie EV-groepsrisico van het Schipholbeleid als de uitwerking van het EV-beleid voor regionale luchthavens. Voor Schiphol gelden inmiddels, op basis van de herziene Luchtvaartwet, nieuwe normen voor EV. Met de uitvoering en monitoring hiervan wordt momenteel ervaring opgedaan. Bij de evaluatie in 2005 wordt opnieuw de gelijkwaardigheid met de PKB Schiphol en Omgeving nagegaan.

Het voornaamste instrument van beleid is de EV-berekening van risico's van de luchtvaart voor de omgeving (omwonenden) van luchthavens. In 2003 is gestart met een grondige review van het huidig reken-instrumentarium voor het EV-beleid, mede ten behoeve van EV-inzichten voor het beleidstraject RRKL (zie tevens artikel 11). Een in 2002 door het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR) geactualiseerd rekenmodel EV voor regionale en kleine luchthavens blijkt in de praktijk instabiele uitkomsten te geven, waardoor tot de review van het gehele rekenvoorschrift besloten is. De resultaten hiervan worden gehanteerd in de toekomstige beleids- en evaluatietrajecten.

Tot slot loopt reeds vanaf 2000 een innovatief onderzoek in samenwerking met de sector en met internationale deskundigen voor het verkrijgen van meer diepgaand inzicht in oorzaak en gevolg in de veiligheidsketen (causaal model). Naar aanleiding van de eerste fase van het project is

duidelijk geworden dat de focus voor het vervolg aangepast diende te worden. Enerzijds vanwege gebrek aan vertrouwen in data en anderzijds vanwege gebrek aan draagvlak bij uitvoerende partijen uit de sector. In 2004 wordt hierover een voortgangsrapportage gemaakt.

Zoals reeds bij de operationele doelstelling voor EV is aangegeven wordt het externe veiligheidsbeleid voor de kleine en regionale luchthavens nog ontwikkeld. Te zijner tijd worden ook hiervoor monitoringsinstrumenten ontwikkeld en een evaluatieprogrammering opgezet.

Convenanten en afspraken

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat spant zich in om het internationale draagvlak voor een integrale veiligheidsbenadering te bevorderen. In contacten met andere landen en in het multilaterale kader van met name de EU en de ECAC zal dit draagvlak worden gezocht. Daarbij wordt er rekening mee gehouden dat de Nederlandse benadering voor wat betreft de externe veiligheid luchtvaart in grote mate uniek is in de wereld en Europa.

Uitvoering en handhaving

Een belangrijk element van handhaving vormt de grenswaarde van het jaarlijkse TRG. Vanaf ingebruikname van het vijfbanenstelsel zal de IVW dienaangaande handhaven (Regeling Milieu Informatie). Een ander belangrijk element van uitvoering en handhaving vormt de daadwerkelijke implementatie van ruimtelijkeordeningsbeperkingen zoals vastgelegd in het LIB door gemeenten en het toezicht daarop. Aangezien dit in ruimtelijkeordeningskader veelal plaatsvindt buiten het directe blikveld van de Minister van VenW zullen hierover afspraken worden gemaakt met de direct betrokken partijen.

In de tabel budgettaire gevolgen van beleid is een raming opgenomen van de kosten voor de aankopen van woningen ten gevolge van de inwerkingtreding van de Schipholwet. Vanaf inwerkingtreding van het LIB is de uitvoering een verantwoordelijkheid van de betreffende gemeenten.

Monitoring en beleidsevaluatie

In de door het kabinet uit te voeren brede beleidsevaluatie in 2004–2005 van de nieuwe normen in de Schipholwet (ex post toets op gelijkwaardigheid met PKB), krijgen in ieder geval volgende EV-onderwerpen aandacht. Ten eerste een vergelijking van de uitkomsten van uitgevoerde TRG-bepalingen met de wettelijke vastgelegde grenswaarde. Ten tweede de effectiviteit van het TRG-instrument in relatie tot het structureel vermijden van plaatsgebonden risiconiveaus buiten de sloopzones 10^{-5} . En tenslotte de uitvoerbaarheid en tijdige monitoring van de thans vastgestelde ruimtelijkeordeningsbeperkingen in de verschillende risicozones. De uitkomsten van de eerste fase van het projectcausale modellering tonen dat koppeling tussen causaalmodellering niet mogelijk is. Het formuleren van groepsrisico standstill met behulp van het instrument causaal model (bij amendement in Schipholwet¹ (Stb. 2002, 374)aangenomen), wordt daarom niet haalbaar geacht. Het GR-beleid en de GR-ontwikkeling rond Schiphol is één van de casestudies in een lopend interdepartementaal beleidstraject om eind 2003 een innovatie van het gehele GR-beleid op alle EV-terreinen van het kabinet aan de Tweede Kamer aan te bieden. Dit traject wordt geleid door de projectdirectie Externe Veiligheid van het ministerie van VROM, dat in navolging van de enquête vuurwerkkramp Enschede een coördinerende rol heeft op het gebied van de externe veiligheid. Deze te verwachten GR-beleidsinnovatie zal ook worden meegenomen in de beleidsevaluatie van het huidige EV-stelsel in de

Schipholwet. Er wordt daarnaast nagedacht over alternatieven voor causale modellering, die niet zozeer gericht zijn op groepsrisico en externe veiligheid als wel op verbetering van zwakkere punten in de vliegveiligheid op en rond de luchthaven en de communicatie hierover. De kwantitatieve informatie inzake de prestatie-indicatoren en de evaluatie van de risicocontouren ten opzichte van de veiligheidszones moeten in 2005 voorzien in de monitoringbehoefte voor de externe veiligheid richting de bron.

Programma beleidsevaluaties				
Evaluatieonderwerp	A. Startdatum B. Einddatum	Evaluatieperiode	Doel evaluatie	Type evaluatie
Het EV-beleid schiphol bezien voor regionale luchthavens in RRKL	A. 2002 B. 2004	2003 tot 2004	Bezien op bruikbaarheid en haalbaarheid van het Schiphol EV-beleid zoals vastgelegd in de Schipholwet voor overige regionale luchthavens	Ex ante
Ontwikkeling inzicht in causale relaties (voorheen: statistisch causaal model)	A. Na afronding ontwikkeling; verwacht 2006 B. PM.	Na 2006	Bezien in hoeverre het inzicht causale relaties complementair is of kan zijn aan het huidige rekeninstrumentarium	Ex ante
EV-beleid Schipholwet	A. 2003 B. 2005	Inwerkingtreding vanaf februari 2003 tot evaluatiemoment	Enerzijds de gelijkwaardigheid van het stelsel ten opzichte van de PKB evalueren én anderzijds de effectiviteit van het nieuwe instrumentarium bezien	Ex post

¹ *Wijziging Wet Luchtvaart*, (juni 2002, hoofdstuk 8 Schiphol) Artikel XI.5 (overgangsbepaling externe Veiligheid) «Ten behoeve van het Luchthavenindelingbesluit en het Luchthavenverkeerbesluit wordt een statistisch-causaal model ontwikkeld voor

interne en externe veiligheid (groepsrisico voor de mensen op de grond) van de luchtvaart, zoals aangegeven in artikel XVI. Dit model moet in 2005 klaar zijn en worden toegevoegd aan beide besluiten. Vanaf 2005 mogen de risico's, als berekend met dit nieuwe model niet groter zijn dan de met dit model herberekende risico's 1990.»
Toelichting bij vijfde nota van wijziging van de Wet Luchtvaart: «Op 8 oktober is constructief overleg gevoerd tussen de vaste commissie en de ministers over het tot stand brengen van een causaal model met betrekking tot de veiligheid van het luchthavenluchtverkeer. Dat

causaal model moet de grondslag gaan bieden voor een maat voor groepsrisico. Het overleg heeft geleid tot een toezegging van de minister van V en W om bij nota van wijziging het wetsvoorstel ter zake aan te passen. In dat verband moet worden vastgesteld dat er op dit moment géén causaal model bestaat. Het model zal door (inter)nationale deskundigen ontwikkeld worden. Vervolgens moet met behulp van het model een op het luchthavenluchtverkeer toegesneden maat voor groepsrisico worden bepaald. Het nieuwe artikel XVb legt deze verplichting op aan de minister van V en W.»

09.4 Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (x € 1000)							
09 Veilige luchtvaart	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Verplichtingen	7 412	6 501	6 342	7 524	7 428	7 498	7 498
Uitgaven	7 008	6 276	6 459	7 641	7 545	7 498	7 498
09.01. Programma-uitgaven	5 557	5 470	5 742	7 027	7 027	7 027	7 027
<i>09.01.01 Intern veiligheidsniveau civiele luchtvaart</i>	603	583	665	424	424	424	424
Bijdragen internationale organisaties	603	583	665	424	424	424	424
<i>09.01.02 Extern veiligheidsniveau civiele luchtvaart</i>	3 766	3 045	3 423	4 567	4 567	4 567	4 567
Investerings Ruimtelijke maatregelen Schiphol	3 766	3 045	3 423	4 567	4 567	4 567	4 567
<i>09.01.08 HGIS uitgaven</i>	1 005	1 015	1 015	1 015	1 015	1 015	1 015
Bijdragen internationale organisatie ICAO	1 005	1 015	1 015	1 015	1 015	1 015	1 015
<i>09.01.99 Overige programma uitgaven</i>	184	827	639	1 021	1 021	1 021	1 021
<i>Anticiperend onderzoek</i>	184	827	639	1 021	1 021	1 021	1 021
09.02. Apparaatsuitgaven	1 451	806	717	614	518	471	471
09.03. Ontvangsten	224	169	33	33	33	33	33

09.5 Budgetflexibiliteit

Budgetflexibiliteit (x € 1000)											
09 Veilige luchtvaart		2004		2005		2006		2007		2008	
1. Totaal geraamde kasuitgaven		6 459		7 641		7 545		7 498		7 498	
2. Waarvan apparaatsuitgaven		717		614		518		471		471	
3. Dus programma-uitgaven		5 742		7 027		7 027		7 027		7 027	
Waarvan op 1 januari 2004:											
4. juridisch verplicht	97%	5 551	86%	6 042	85%	5 973	85%	5 973	85%	5 973	
5. complementair noodzakelijk	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	
6. bestuurlijk gebonden (maar niet juridisch)	2%	134	5%	351	3%	211	1%	70	1%	70	
7. beleidsmatig gereserveerd (o.g.v. een wettelijke regeling of beleidsprogramma)	1%	57	4%	281	4%	281	6%	422	6%	422	
8. beleidsmatig nog niet ingevuld			5%	351	8%	562	8%	562	8%	562	
9. Totaal (=3)		100%	5 742	100%	7 027	100%	7 027	100%	7 027	100%	7 027

09.6 Veronderstellingen in effectbereiking

De luchtvaartsector is de primair verantwoordelijke uitvoerende partij om binnen de gestelde nationale en internationale grenswaarden een veilige luchtvaart te bereiken en te behouden.

De overheid stelt kaders en bindende voorschriften en ziet actief toe op de naleving daarvan. De mate waarin het geoperationaliseerde beleidsdoel gerealiseerd wordt, is daarmee niet alleen afhankelijk van de effectiviteit van de beleidsinzet vanuit de overheid op nationaal en internationaal

niveau, maar met name ook van het succes van maatregelen en inspanningen zoals waar mogelijk te nemen respectievelijk te doen door de luchtvaartsector zelf.

De ontwikkelingen zijn in hoge mate afhankelijk van de resultaten die in internationaal verband worden gerealiseerd door de samenwerkende overheden (ICAO, JAA, EU(EASA), ECAC, Eurocontrol). De voortgang die geboekt wordt met harmonisatie activiteiten en de veiligheidsagenda's is in hoge mate bepalend voor de vergroting van de luchtvaartveiligheid. De strategische veiligheidsinitiatieven die door JAA (Europa) en FAA (Federal Aviation Authorities, VS) zijn genomen betreffen meerjarige inspanningen om te komen tot aanpassingen van het luchtvaartstelsel. De effectiviteit van deze zoektochten zal een langdurig effect hebben op de wereldluchtvaartveiligheid.

Daarnaast spelen ook allerlei organisaties een rol in de aanverwante sector, zoals NLR, TNO, Flight Safety Foundation, Eurosafe, International Air Transport Association (IATA), ECAC. Hoewel de verbetering van de veiligheid niet afhankelijk is van één van deze organisaties, is de gezamenlijke inspanning wel degelijk van invloed op het bereikte resultaat. De geoperationaliseerde beleidsdoelstelling betreft een verhouding tussen het aantal ongevallen en de hoeveelheid verkeer. Daarmee is de mate van groei van het verkeer van belang bij het bereiken van de doelstelling.

Sinds de scheiding van functies binnen de overheid en onderbrengen daarvan in verschillende organisaties binnen VenW is de inrichting en de effectiviteit van de samenwerking tussen die onderdelen van het ministerie van belang voor het bereiken van de beleidsdoelen.

09.7 VBTB-paragraaf

In het kader van de beleidsagenda luchtvaartveiligheid 2004–2010 zullen beleidsaccenten worden vastgesteld. Ook zal aandacht besteed worden aan het ontwikkelen van indicatoren die een indicatie geven van de voortgang die op het desbetreffende terrein wordt geboekt.

Voor interne veiligheid zullen aan de hand van de uitbreiding van het auditsysteem van de ICAO aanvullende streefwaarden indicatoren worden ontwikkeld.

Voor de security zal aan de hand van de eerste resultaten worden nagegaan of de nieuwe auditsystemen van de EG, van de ICAO en, nationaal, van het Ministerie van Justitie de goede graadmeters opleveren dan wel dat aanvullende graadmeters gewenst zijn. Daarnaast zal verder worden gewerkt aan een integratie van de beveiligingszorg in de veiligheidszorg voor de diverse luchtvaartactiviteiten; daarbij is ook invulling te geven aan de actieplannen van de ICAO en de EG. De daarbij te ontwikkelen en verplicht te stellen securitymaatregelen zullen in een redelijke verhouding moeten staan met het belang van efficiëntie van de luchtvaart.

Voor de EASA zal, na de inrichting van het agentschap en de voor Nederland belangrijke institutionele voorzieningen, de aandacht vooral uitgaan naar de betekenis van de uitbreiding van de bevoegdheden; in dat verband zal worden bezien of de streefwaarden en prestatie-indicatoren aanpassing verdienen.

Voor de regionale en kleine luchthavens is beleid in ontwikkeling. Te zijner tijd zullen streefwaarden en prestatie-indicatoren hiervoor worden vastgesteld.

In de evaluatie van de besluiten (luchthavenindelingsbesluit en luchthavenverkeersbesluit, Stb. 2002, 591 en 592) in 2005 zal onder meer worden

ingegaan op het volgende aspect: in hoeverre voorziet het handhavingsinstrument richting de bron (TRG) in samenhang met de overige elementen van het nieuwe stelsel in het streven om buiten de sloopzones geen hoger jaarlijks risico van 10^{-5} te laten optreden.

10 FACILITEREN LUCHTVAARTNETWERK

10.1 Algemene beleidsdoelstelling

De algemene beleidsdoelstelling voor dit artikel is het bevorderen van een optimale bereikbaarheid (door de lucht en via het land) en een optimaal gebruik van de mainport Schiphol als kwalitatief hoogwaardig knooppunt van nationaal en internationaal luchtverkeer. Dit met inachtneming van de grenzen die met het oog op de veiligheid en het milieu gesteld zijn. Ten aanzien van de overige luchthavens en het gebruik van het Nederlandse luchtruim voor het niet-Schipholgebonden burgerluchtverkeer is het streven gericht op een veilig en maatschappelijk verantwoord gebruik, met inachtneming van maatschappelijke randvoorwaarden ten aanzien van milieu en veiligheid.

In december 1999 heeft het kabinet de nota Toekomst Nationale Luchtvaart (TNL) uitgebracht. Hierin heeft het kabinet vastgelegd, te willen komen tot andere verhoudingen tussen de luchtvaartsector¹ (Schiphol als bedrijf) en de overheid. De rol van de overheid richt zich op het stellen van publieke randvoorwaarden en het handhaven daarvan. De luchtvaartsector zal haar bedrijfsvoering zodanig optimaliseren dat aan de maatschappelijke vraag naar luchtvaart wordt tegemoetgekomen, binnen de door de overheid gestelde randvoorwaarden en de fysieke grenzen aan luchthaveninfrastructuur van Schiphol.

Bovenstaande benadering wordt ook van toepassing op de regionale en kleine luchthavens. Daarbij wordt gefaseerd over gegaan tot decentralisatie van de verantwoordelijkheden. Om redenen van consistentie met voorgaande begrotingen worden beleidsinstrumenten voor deze luchthavens beschreven onder artikel 11.

De mogelijkheden voor luchtvaart worden tevens bepaald door de beschikbare capaciteit in de lucht. In het Europese luchtruim is sprake van een capaciteitsprobleem. De Europese luchtverkeerssnelwegen slibben dicht. Een probleem bij de oplossing hiervan vormt de lappendeken van verantwoordelijkheden boven Europa. In het Nederlandse luchtruim dient gezorgd te worden voor een optimalisering van het gebruik, met als randvoorwaarden het voorkomen van botsingen tussen de diverse soorten luchtvaartuigen, het vergroten van de capaciteit rond Schiphol en het zodanig gebruiken van routes dat de overlast op de grond wordt beperkt.

Tenslotte is een efficiënte en veilige luchtverkeersdienstverlening en een adequate uitvoeringsorganisatie essentieel voor een effectief werkend luchtvaartbestel binnen Nederland.

10.2 Nader geoperationaliseerde beleidsdoelstellingen

Beschikbaarheid luchthavencapaciteit

Het beschikbaar stellen van capaciteit voor luchtvaart op de grond en in de lucht is geen doel op zich, maar beoogt een bijdrage te leveren aan de sociaal-economische ontwikkeling van ons land. Onderdeel van de genoemde mainportdoelstelling voor Schiphol is de doelstelling van een voldoende beschikbaarheid aan luchthavencapaciteit teneinde een goede bereikbaarheid vanuit de lucht binnen de maatschappelijke en fysieke

¹ Onder luchtvaartsector wordt verstaan: de luchthaven Schiphol en de op Schiphol opererende luchtvaartmaatschappijen.

randvoorwaarden mogelijk te maken. Voor de overige vliegvelden vloeien deze voort uit de aanwijzingen. De aanwijzingen maken onderdeel uit van artikel 11.

Het realiseren van deze doelstelling wordt bepaald door de verhouding tussen de behoefte van de markt aan luchtvaart op de nationale luchthavens en de capaciteit die daarvoor beschikbaar is. Deze capaciteit wordt bepaald door het aantal beschikbare start- en landingsbanen, de beschikbare milieuruimte en de wijze waarop de luchtvaartsector het gebruik optimaliseert.

Voor zowel de korte als de langere termijn geldt dat het optimaliseren van het gebruik binnen door de overheid gestelde randvoorwaarden een verantwoordelijkheid is van de luchtvaartsector. Door de aanpassing van de Schipholbesluiten, met inachtneming van de eisen in de wet, wordt gewaarborgd dat ook aan de mainportdoelstelling kan worden voldaan.

De doelgroep wordt gevormd door de reizigers en de omwonenden. De partijen die daarbij een rol spelen zijn de luchthavens en het aanverwante bedrijfsleven, de luchtvaartmaatschappijen, de luchtverkeersleidingorganisaties, overheden en internationale organisaties rond luchtvaart en de kennis- en advieswereld.

Beschikbaarheid luchtruimcapaciteit

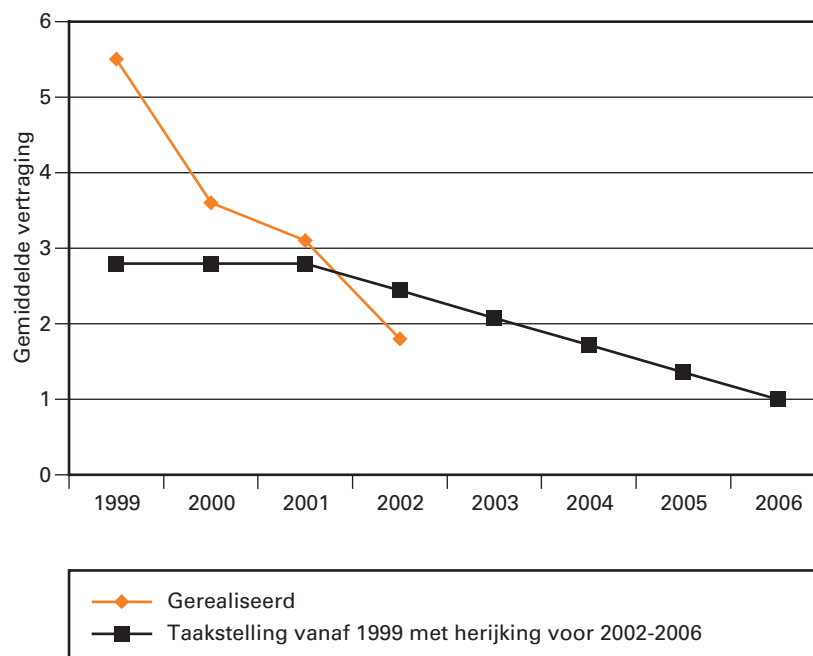
De geoperationaliseerde doelstelling voor de beschikbaarheid van het luchtruim is gemiddeld ten hoogste 1 minuut vertraging per vlucht in de zomerperiode in 2006 als gevolg van tekortkomingen in het Air-Traffic-Managementsysteem (ATM) op basis van een gemiddelde verkeersgroei.

De doelstelling is een streefwaarde van Eurocontrol en Nederland werkt mee aan het bereiken ervan. Nederland is voor de capaciteit van het luchtruim afhankelijk van de capaciteit in de buurlanden en van de voortgang van de Europese integratie van het luchtruim. Er wordt gestreefd naar een toename van de benuttingmogelijkheden van het luchtruim voor civiel luchtverkeer van, naar en boven Nederland, afgestemd op de vraag. In 2003 bedraagt de gemiddelde vertraging in Europa 4,9 minuten per vlucht in de zomer. Daarvan is de helft toe te rekenen aan ATM-perikelen; de andere helft heeft te maken met slechte afhandeling op de grond. De vertraging moet stapsgewijs worden teruggedrongen. De vertragingen per jaar en de streefwaarden staan afgebeeld in de grafiek op de volgende pagina.

De prestatie-indicator die zal worden gehanteerd is het aantal minuten vertraging per vlucht in de zomerperiode. Eurocontrol rapporteert hier jaarlijks over (zie grafiek volgende pagina).

De primaire doelgroep bestaat uit de reiziger en de omwonenden van luchthavens. Betrokken partijen zijn Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL), het Ministerie van Defensie (militaire luchtverkeersleiding en medeverantwoordelijke voor luchtruim in Nederland), het Upper Area Control Center (UAC) Maastricht (onderdeel van Eurocontrol), de Europese Unie en de verantwoordelijken voor luchtverkeersleiding in de buurlanden.

Figuur 1: Taakstelling Eurocontrol-landen voor het terugdringen van vertragingen in (het hogere deel van) het Europese luchtruim¹



10.3 Beleidsinstrumenten

Beschikbaarheid luchthavencapaciteit

Beleidsvoorbereiding en ontwikkeling

Voor de korte termijn (tot 2010) biedt naar verwachting het vijfbanenstelsel voldoende capaciteit voor de luchthaven Schiphol. De beleidsinspanning van het Rijk is gericht op het handhaven van de milieu- en veiligheidsrandvoorwaarden voor Schiphol en op het uitvoeren van de wettelijk vastgelegde evaluatie van de Schipholwet (Stb. 2002, 374). Daartoe wordt een Milieu Effect Rapportage (MER) opgesteld. In de nota TNL is aangegeven ruimte te willen bieden aan groei van de luchthaven Schiphol binnen gestelde grenzen van milieu en veiligheid. De luchtvaartsector heeft daarop in de vorm van een business case haar globale wensen voor de lange termijn aangegeven. Inmiddels wordt door de luchthaven uitwerking gegeven aan een MER ter onderbouwing van nadere besluitvorming over eventuele uitbreiding van Schiphol. In 2004 of 2005 zullen de resultaten van het MER bekend worden. De betrokken ministeries houden zich bezig met de beoordeling van de voorstellen van de sector voor verdere ontwikkeling van het banenstelsel op basis van de rol van bevoegd gezag. Daarbij worden op basis van de Schipholwet de randvoorwaarden gesteld waarbinnen een eventuele uitbreiding moet worden afgewikkeld. Het onderzoek naar de luchthaven in zee (het programma Flyland) is beëindigd. Er zijn thans veel onzekerheden in de ontwikkeling van de luchtvaart. De termijn voor het nemen van een besluit over een eventueel eiland zal op een veel later tijdstip aan de orde zijn dan tot nu toe was voorzien. Schiphol zal zich voorlopig doorontwikkelen op de huidige locatie. De beoordeling van de verdere ontwikkeling is opgenomen in een bredere aanpak waarin het ministerie zich richt op de positie van Schiphol in de Randstad. Hierin worden de landzijdige

¹ Het cijfer voor 2002 is lager dan het streefcijfer. Dat kan worden verklaard door de reeks economische tegenslagen voor de luchtvaartsector in de afgelopen twee jaar, met name door de forse terugval in passagiersaantallen als gevolg van 11 september, de oorlog in Irak en SARS.

aspecten van de luchthaven behandeld: bereikbaarheid, economische spin-off, ruimtelijke en ecologische verwevenheid met de omgeving. Daarbij zal eveneens de internationale ontwikkeling met betrekking tot (fusies tussen) luchtvaartmaatschappijen, de positie van de regionale luchthavens en de wensen om in Europees verband verder te studeren op de ontwikkeling van luchthavencapaciteit in ogenschouw worden genomen, vanwege de impact dat dit kan hebben op de luchthavencapaciteit in Nederland.

Wet- en regelgeving

De werking van de Wet luchtvaart met betrekking tot Schiphol zal tot 2005 gemonitord en geëvalueerd worden. Indien deze evaluatie daartoe aanleiding geeft, zullen het Luchthavenverkeerbesluit en het Luchthavenindelingbesluit worden gewijzigd. Ten behoeve van de overige geluidsaspecten, veiligheid, luchtkwaliteit, geluid en geur wordt verwezen naar de beleidsinstrumenten bij artikel 9 en 12.

Het streven is om in dezelfde periode nader inzicht te krijgen in de beleidsvoornemens voor de langere termijn, zodat deze betrokken kunnen worden bij de evaluatie.

Monitoring en beleidsevaluatie

Voor de korte termijn (tot 2010, het vijfbanenstelsel) zal evaluatie plaatsvinden van het Luchthavenverkeerbesluit (Stb. 2002, 591) en het Luchthavenindelingbesluit (Stb. 2002, 592) ter toetsing van de conform de Schipholwet beoogde bescherming en de doelstelling van het instandhouden van de mainportfunctie van Schiphol op basis van:

- resultaten van monitoring van de milieu- en veiligheidseffecten van het gebruik van het vijfbanenstelsel, waaronder de monitoring van de geluidbelasting in het gebied tussen de (Lden-equivalenten van) 35 en 20 Ke;
- evaluatie van de invoering van de Europese maten voor de geluidbelasting (Lden voor het etmaal, Lnight voor de nacht);
- uitbreiding van het geluidbeleid voor het gebied buiten de 35 Ke op basis van voorstellen van een onafhankelijke adviescommissie.

Programma beleidsevaluaties				
Evaluatie-onderwerp	A. Startdatum B. Einddatum	Evaluatie-periode	Doel evaluatie	Type evaluatie
Schipholstelsel: Luchthavenindeling- besluit en Luchthavenverkeer- besluit	A. 2003 B. 2006	2003–2005	Evaluatie van de werking van het wettelijk stelsel voor Schiphol	Ex post

Beschikbaarheid luchtruimcapaciteit

Beleidsvoorbereiding en ontwikkeling

Gelet op de lappendeken van verantwoordelijkheden in het Europese luchtruim, wil Nederland dat de EU de Europese regelgevende functie met

betrekking tot luchtverkeersleiding gaat vervullen. In Europa gaat het om het tegengaan van de versnippering door eenduidige regelgeving (efficiencyslag), afstemming en integratie civiel-militair luchtruim (grotere capaciteit voor civiele luchtvaart), technologische innovatie (meer capaciteit op de routes) en marktwerking (betere prijs-prestatieverhouding en schaalvergroting van luchtverkeersleidingcentra).

Daarvoor is nodig, dat de Europese Unie regelgever wordt en dat Eurocontrol met de EU samenwerkt ter voorbereiding en implementatie van het beleid. Van de EU wordt een grotere doorzettingsmacht verwacht, dan het op consensus gerichte Eurocontrol. Eurocontrol heeft niet de mogelijkheden om de gewenste streefwaarden, voor zover het betreft de vertragingen door het luchtverkeersleidingssysteem af te dwingen. De EU heeft, mede op sterke aandrang vanuit Nederland, aan de congestie in de lucht prioriteit gegeven. Het gaat om de realisering van het Single-Skyconcept van de EU, met daarin: de EU als regelgever voor luchtverkeersdienstverlening, functiescheiding tussen regelgever en providers, flexible use of airspace (afstemming en waar mogelijk integratie civiel-militair luchtruim). Nederland zet zich actief in om een goede samenwerking en taakverdeling tussen de EU en Eurocontrol tot stand te brengen. Nederland investeert veel energie en tijd om de besluitvorming in Europa inhoudelijk en het tempo er van te verbeteren. Nederland is afhankelijk van de opstelling van de andere landen. Daarom probeert Nederland, naast participatie in de internationale gremia, actief via bilaterale contacten met andere landen om het draagvlak voor de met de Single Sky verbonden gedachten te vergroten.

Als uitvloeisel van de Single-Skybenadering zullen de lidstaten onderling afspraken moeten maken met hun buurlanden over de verdere invulling van het Single-Skyconcept. Voor wat betreft Noordwest Europa geldt het volgende. Binnen Europa zijn te veel luchtverkeersleidingcentra. Voor de hogere luchtlagen beschikken de Benelux en Noord-Duitsland over UAC-Maastricht. Het UAC-Maastricht is volgens Nederland een goed voorbeeld van de Single-Skygedachte. Het Nederlandse beleid is daarom gericht op het in overeenstemming krijgen van de aanpak betreffende UAC-Maastricht en Single Sky. Daarbij moet UAC-Maastricht kosten-effectief zijn, een voldoende groot werkgebied hebben en in staat zijn voldoende afhandelingcapaciteit in het luchtruim te blijven leveren. Voorts wordt gewerkt aan het tot stand brengen van effectieve luchtverkeersleiding met Engeland, Frankrijk en Scandinavië. De vier landen willen ook een grotere zeggenschap over de ontwikkeling van UAC-Maastricht.

Binnen Nederland vindt periodiek overleg plaats tussen betrokken overheden en luchtverkeersleiding. Door middel van verdergaande afstemming tussen civiel en militair luchtruim, herverkaveling ten gunste van het civiele deel van het luchtruim en technologische innovatie wordt geprobeerd het aanbod van luchtruim mee te laten groeien met de behoefte. Vanwege de beperkte controle in de lagere luchtlagen over het gebruik van kleine vliegtuigen, helikopters en dergelijke, wordt aandacht besteed aan een zo veilig mogelijk gebruik van deze luchtvaartuigen en aan het beperken van de overlast op de grond door het treffen van maatregelen in het luchtruim.

Voor wat betreft de LVNL vindt nadere invulling plaats in het kader van sturing en toezicht. Een efficiënte en veilige luchtverkeersdienstverlening en een adequate uitvoeringsorganisatie is essentieel voor een effectief werkend luchtvaartbestel binnen Nederland. In het licht van de (inter-) departementale aanbevelingen over toezicht wordt het toezicht op de

LVNL nader toegespitst. Binnen het toezicht heeft veiligheid een prominente plaats. De verschillende aspecten van veiligheid zullen nader bezien worden op behoefte aan verdergaande kaderstelling en normering, waarbij zoveel mogelijk met internationaal geaccepteerde standaards en inzichten wordt gewerkt.

Financiële stimulering

De inzet op een efficiënte benutting van het luchtruim boven Nederland vereist onderzoek en stimulering van de toepassing van technologische innovaties. Hiervoor subsidieert de Rijksoverheid het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR). Het NLR is één van de Grote Technologische Instituten (GTI's) in Nederland. Een deel van werkpakket van het NLR bestaat uit opdrachtenwerk voor de Nederlandse overheid en voor de luchtvaartsector. Daarnaast onderhoudt het NLR, als GTI, kennisgebieden op het terrein van de lucht- en ruimtevaart.

Het Nationaal Lucht en Ruimtevaartlaboratorium (NLR) ontvangt in 2004 ruim 20 miljoen Euro. Deze bijdrage bestaat uit de subsidies van het Ministerie van Defensie (0,5 miljoen Euro), Economische Zaken (2 miljoen Euro), Onderwijs Cultuur en Wetenschappen (0,8 miljoen Euro) en Verkeer en Waterstaat (ruim 17 miljoen Euro). Omdat het ministerie van Verkeer en Waterstaat penvoerend departement is wordt de subsidie verantwoord op artikel 10.01.02.

De LVNL is een Zelfstandig Bestuursorgaan (ZBO) met wettelijke taken op het gebied van de luchtverkeersbeveiliging in het Nederlandse luchtruim. Het beleid is er op gericht deze luchtverkeersdienstverlening zoveel mogelijk kostendekkend te doen plaatsvinden. De dienstverlening op Schiphol, voor het en-routeverkeer en voor het helikopterverkeer boven de Noordzee zijn volledig kostendekkend. Voor de kostendekking van de overige dienstverlening, in het bijzonder de regionale luchtverkeersleiding, is in het jaar 2000 een breed pakket van afspraken tot stand gekomen om geleidelijk maatregelen te implementeren gedurende een overgangperiode tot 2004. Vanaf 2004 is per saldo een landelijke kostendekking bereikt en wordt de rijksbijdrage aan LVNL beëindigd.

Monitoring en beleidsevaluatie

Voor wat betreft monitoring komt Eurocontrol jaarlijks met een voortgangsrapportage over de capaciteit van het luchtruim. In het kader van het Europese ATM-programma van Eurocontrol is daarin de voortgang opgenomen van een breed scala aan maatregelen over de verbetering van de capaciteit en de veiligheid in het luchtruim.

Programma evaluatieonderzoek				
Evaluatie-onderwerp	A. Startdatum B. Einddatum	Evaluatie-periode	Doel evaluatie	Type evaluatie
Totstandkoming Single European Sky	A. Sep. 2004 B. Dec. 2004	2004	Nagaan in hoeverre het doel van de EU is bereikt om in 2004 het beleid voor Single European Sky geïmplementeerd te hebben. En daarbij aangeven wat de resultaten voor Nederland zijn of zullen zijn.	Ex post
Wet op de LVNL	A. Jan. 2003 B. Dec. 2003/begin 2004	1998–2002	Evaluatie of de beoogde doelen van de instelling van de LVNL en of de bij de vorige evaluatie (1998) voorgestelde aanbevelingen zijn opgevolgd en met welk resultaat.	Ex post

10.4 Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen (x € 1000)							
10 Faciliteren luchtvaartnetwerk	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Verplichtingen	30 468	29 721	28 256	28 162	27 258	26 134	26 134
Uitgaven	31 978	29 720	28 256	28 162	27 258	26 134	26 134
<i>10.01. Programma-uitgaven</i>	<i>30 321</i>	<i>27 736</i>	<i>26 815</i>	<i>26 782</i>	<i>25 927</i>	<i>24 827</i>	<i>24 827</i>
<i>10.01.01 Beschikbaarheid luchthaven-capaciteit</i>	<i>447</i>	<i>701</i>	<i>709</i>	<i>636</i>	<i>636</i>	<i>636</i>	<i>636</i>
Investerings kostenconvenant	447	701	709	636	636	636	636
<i>10.01.02 Beschikbaarheid luchtruim-capaciteit</i>	<i>25 392</i>	<i>22 805</i>	<i>22 423</i>	<i>22 342</i>	<i>22 187</i>	<i>22 187</i>	<i>22 187</i>
Subsidies	25 392	22 805	22 423	22 342	22 187	22 187	22 187
<i>10.01.99 Overige programma uitgaven</i>	<i>4 482</i>	<i>4 230</i>	<i>3 683</i>	<i>3 804</i>	<i>3 104</i>	<i>2 004</i>	<i>2 004</i>
Anticiperend onderzoek	4 440	4 152	3 648	3 786	3 086	1 986	1 986
Beleidsvoorbereiding en evaluatie	42	78	35	18	18	18	18
10.02. Apparaatsuitgaven	1 659	1 984	1 441	1 380	1 331	1 307	1 307
10.03. Ontvangsten	15 637	10 242	3 306	3 306	3 306	3 306	3 306

10.5 Budgetflexibiliteit

Budgetflexibiliteit (x € 1000)											
10 Faciliteren luchtvaartnetwerk		2004		2005		2006		2007		2008	
1.	Totaal geraamde kasuitgaven	28 256		28 162		27 258		26 134		26 134	
2.	Waarvan apparaatsuitgaven	1 441		1 380		1 331		1 307		1 307	
3.	Dus programma-uitgaven	26 815		26 782		25 927		24 827		24 827	
Waarvan op 1 januari 2004:											
4.	juridisch verplicht	92%	24 670	90%	24 103	88%	22 816	92%	22 841	92%	22 841
5.	complementair noodzakelijk	0%		0%		0%		0%		0%	
6.	bestuurlijk gebonden (maar niet juridisch)	8%	2 145	2%	536	4%	1 037	4%	993	4%	993
7.	beleidsmatig gereserveerd (o.g.v. een wettelijke regeling of beleidsprogramma)	0%		8%	2 143	8%	2 074	4%	993	4%	993
8.	beleidsmatig nog niet ingevuld	0%		0%		0%		0%		0%	
9.	Totaal (=3)	100%	26 815	100%	26 782	100%	25 927	100%	24 827	100%	24 827

10.6 Veronderstellingen in effectbereiking

De directe invloed van de rijksoverheid op het bereiken van de gewenste sociaal-economische doelen rond de mainport Schiphol is moeilijk meetbaar. Het samenspel en de onafhankelijke ontwikkelingen van bijvoorbeeld gemeenten, luchthavens, luchtvaartmaatschappijen en luchtvaartgerelateerde bedrijvigheid maakt de mainport. Het Rijk heeft hier in beperkte mate een stimulerende rol, onder andere in het realiseren van de markttoegang voor de luchtvaartmaatschappijen, de benodigde landzijdige infrastructuur en het bevorderen van gelijke concurrentievoorwaarden.

In directe zin levert de mainport een belangrijke bijdrage aan de sociaal-economische ontwikkeling van ons land. Er bestaan geen eenduidige indicatoren voor de indirecte bijdrage van de mainport aan de sociaal-economische ontwikkeling van ons land. Wel kan deels kwantitatief en deels kwalitatief aangegeven worden of de beschikbare capaciteit aan luchthaveninfrastructuur en luchtruim voldoende is voor het realiseren van de doelstellingen.

10.7 VBTB-paragraaf

De indicatoren voor de prestaties van dit artikel zijn nog in ontwikkeling. In de begroting is gekozen voor een aantal indicatoren betreffende de inrichting van de luchthaven Schiphol. In de praktijk zijn deze niet erg aan verandering onderhevig. In feite is «het speelveld» voor de luchthaven gedefinieerd. Het overheidsbeleid richt zich thans primair op het handhaven van de grenzen van het veld in de vorm van milieu- en veiligheids-grenzen die in de artikelen 9 en 12 van deze begroting aan de orde zijn. In het kader van de evaluatie van de huidige wetgeving rond Schiphol wordt ook bezien of aanvullende indicatoren wenselijk zijn. De beleidsdoelstelling is gericht op het verkrijgen van sociaal-economische meerwaarde uit het bestaan van de luchthaven. Hiervoor laten zich moeilijk eenduidige indicatoren ontwikkelen. In de verantwoording zal een beredenering van deze ontwikkeling worden opgenomen.

11 EFFECTIEF WERKEND LUCHTVAARTBESTEL

11.1 Algemene beleidsdoelstelling

De algemene beleidsdoelstelling voor dit artikel is het voorzien in een effectief werkend luchtvaartbestel door bij te dragen aan de ontwikkeling en bestending van een goed functionerende luchtvaartmarkt.

Een effectief werkend luchtvaartbestel met een goed functionerende en open vervoersmarkt vergroot de keuzemogelijkheden voor de consument. In een markt waarin meer concurrentie aanwezig is, kunnen consumenten per route kiezen uit meerdere maatschappijen.

Een dergelijke vrije en open vervoersmarkt is nog geen werkelijkheid, al is de verwachting dat de mondiale liberaliseringstendens steeds concretere vormen zal aannemen. Het tempo hiervan wordt mede bepaald door het realiseren van initiatieven voor onderhandelingen tussen de Europese Unie en de Verenigde Staten over een liberaal luchtvaartkader. Deze tendens wordt, waar mogelijk, vanuit Nederland krachtig ondersteund. Een vrije en open vervoersmarkt creëert prikkels voor een sterk op de consument gericht gedrag van luchtvaartmaatschappijen en luchthaven. Het is evenwel onzeker wat hiervan de consequenties zijn voor de positie van afzonderlijke luchthavens in Europa in het algemeen en voor de positie van onze nationale luchthaven in het bijzonder.

Bij de realisatie van een open en vrije vervoersmarkt zal de huidige – afhankelijke – band tussen de nationale luchtvaartmaatschappij en het nationale luchthavensysteem in belang afnemen. KLM zou dan in theorie zonder problemen kunnen opereren vanaf Frankfurt en Cathay Pacific vanaf Amsterdam. Door die ontwikkeling zal de directe concurrentie voor de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen op Schiphol toenemen, maar kunnen die maatschappijen elders de concurrentie aangaan. Dit zal ook de mogelijkheden voor fusie- en alliantievorming met luchtvaartmaatschappijen uit verschillende landen vergroten. Op weg naar een meer liberale omgeving zal de rol van de overheid op het terrein van markttoegang (bijvoorbeeld luchtvaartonderhandelingen) geleidelijk afnemen, terwijl de regulatoire inspanningen op het terrein van bijvoorbeeld mededingingsbeleid en consumentenbescherming zullen toenemen. Tot de situatie van een volledig vrije markt is gerealiseerd, blijft de overheid verantwoordelijk voor het creëren van de markttoegang van de nationale luchtvaartmaatschappijen.

De publieke beleidsverantwoordelijkheid voor de nationale luchtvaart wordt steeds sterker afgestemd met en overgedragen aan het Europese bestuursniveau. Dat geldt bijvoorbeeld voor voorstellen voor nieuwe regelgeving op het gebied van verzekeringseisen voor luchtvaartmaatschappijen en verdeling van slots. Voor de regionale luchtvaart geldt dat het kabinet taken en bevoegdheden met betrekking tot de regionale en kleine velden wil decentraliseren naar provincies. De veiligheidsregelgeving en milieunormering en het toezicht daarop zal niet worden gedecentraliseerd.

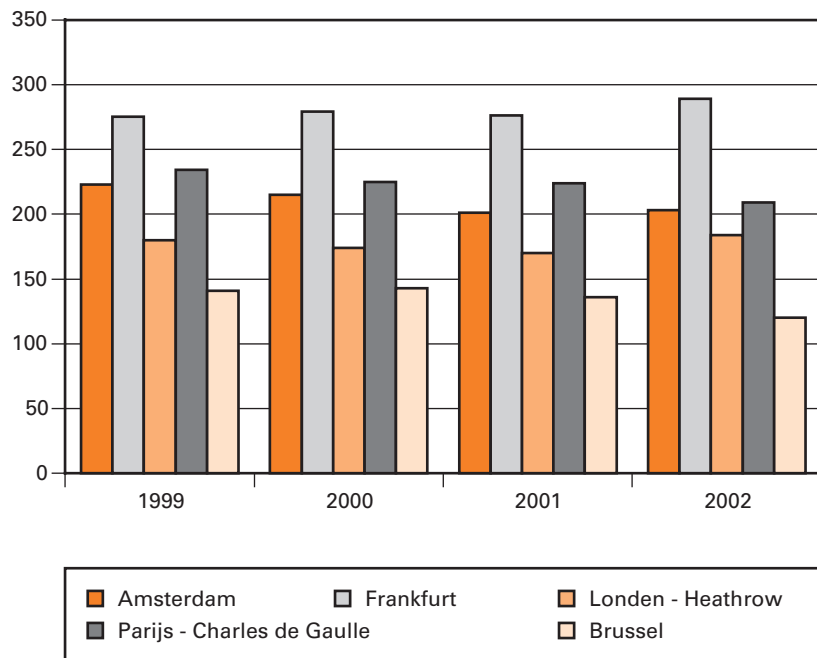
Aansluiting op het mondiale luchtvaartnetwerk

De geoperationaliseerde doelstelling is het, binnen een open en concurrerende internationale vervoersmarkt, voor Nederland behouden en versterken van de aansluiting op het mondiale luchtvaartnetwerk. Voor wat betreft de kwaliteit van het netwerk is de streefwaarde om te blijven behoren tot de top van de Noordwest-Europese luchthavens.

Schiphol zal moeten concurreren met luchthavens in grote landen zoals Duitsland, Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk, die een natuurlijke grote «thuismarkt» hebben. Schiphol heeft dat niet, en is voor een belangrijk deel afhankelijk van overstappassagiers.

De kwaliteit van het netwerk kan onder meer worden gemeten aan het aantal bestemmingen dat naar, van en via Schiphol wordt gevlogen, het aantal vluchten per week (frequenties), aantal passagiers en vrachtonnage.

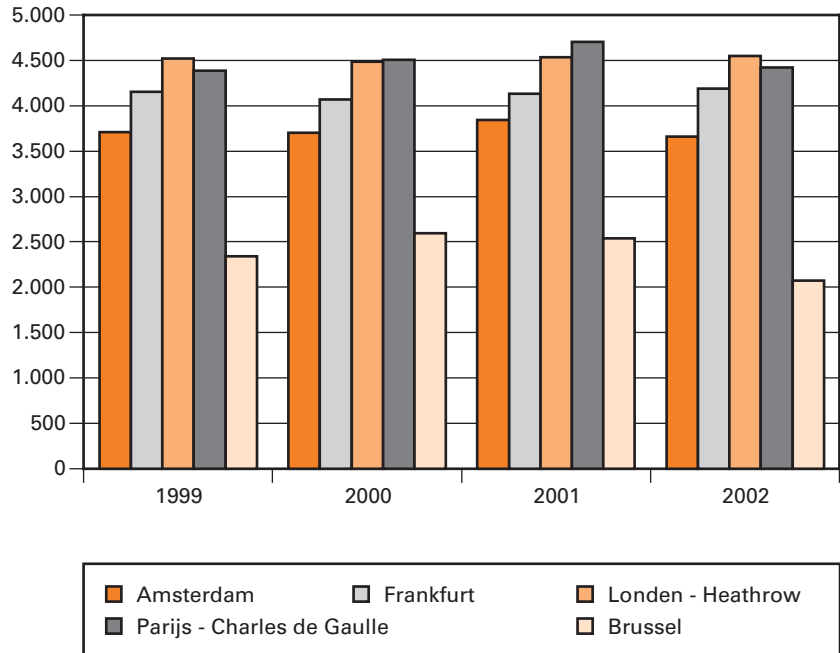
Figuur 1: Aantal bestemmingen van, naar en via een luchthaven



Bron: AAS, 2002.

Zo toont de eerste grafiek het aantal bestemmingen dat jaarlijks vanaf de vijf grote West-Europese luchthavens wordt onderhouden. Het betreft hier alleen lijnverbindingen.

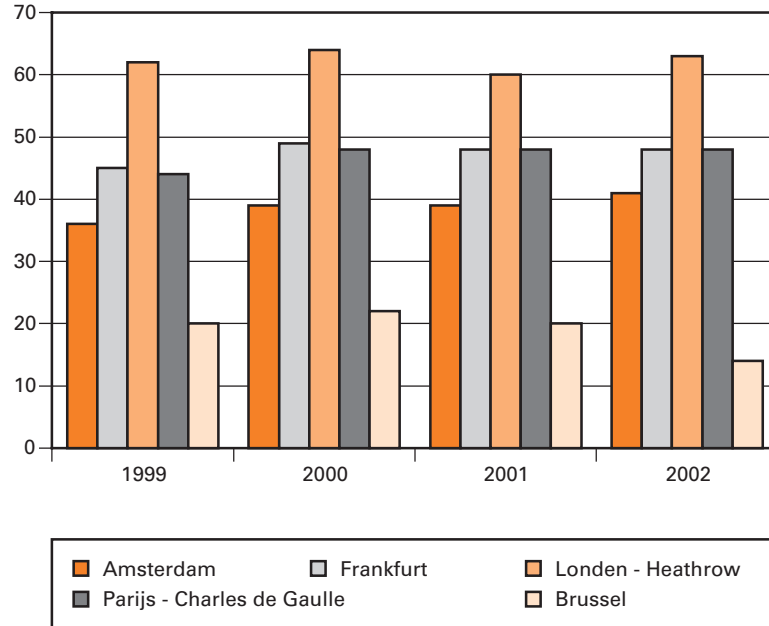
Figuur 2: Aantal vluchten per week per luchthaven



Bron: AAS, 2002.

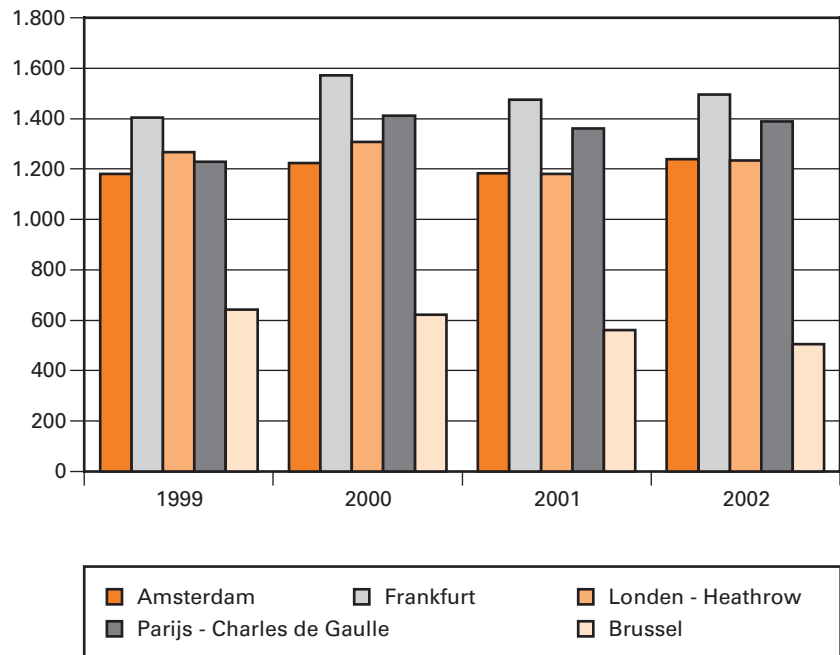
Uit onderzoek blijkt dat de gebruikers over Schiphol in het algemeen zeer tevreden zijn. Dat blijkt onder andere uit de hoge scores van Schiphol in het jaarlijkse IATA-onderzoek (International Air Transport Association) naar de tevredenheid van passagiers op grote luchthavens en andere internationale onderscheidingen, maar ook uit de aantallen passagiers die gebruik maken van Schiphol en de tonnen vracht die worden afgehandeld.

Figuur 3: Aantallen passagiers in miljoenen per luchthaven



Bron: AAS, 2002.

Figuur 4: Vrachttonnage per luchthaven (x 1000 ton)



Bron: AAS, 2002.

De hiervoor genoemde indicatoren betreffen het aantal bestemmingen, wekelijkse vluchten, aantallen passagiers en vrachttonnage. In 2003 is

gestart met onderzoek over hoe de maatstaven voor netwerkqualiteit verder ontwikkeld kunnen worden. Daarbij gaat het om een bereikbaarheidsindicator voor de markt van in- en uitstappende passagiers en een connectiviteitsindicator voor overstappende passagiers. Ook wordt nagegaan of meer specifieke prestatie-indicatoren over de ervaren kwaliteit van de dienstverlening kunnen worden ontwikkeld.

De doelgroep is de gehele luchtvaartketen consumenten, medeoverheden, en een groot aantal internationale (luchtvaart-)gremia.

In 2004 zullen ook streefwaarden en prestatie-indicatoren worden uitgewerkt die andere aspecten van de operationele doelstelling betreffen, namelijk het nastreven van een open internationale vervoersmarkt en het streven naar eerlijke nationale en internationale spelregels in de luchtvaartmarkt.

Regionale en kleine luchtvaart

De beleidsverantwoordelijkheid voor de regionale en kleine luchthavens zal geheel of voor het grootste deel worden gedecentraliseerd. De decentralisatie van de bevoegdheden voor de regionale luchthavens en de bijbehorende randvoorwaarden daarbij worden vastgelegd in een nieuw hoofdstuk van de wet Luchtvaart. Door de besluiten daar te laten nemen waar de gevolgen het meest worden gedragen, wordt bijgedragen aan een effectief werkend luchtvaartbestel. Het ministerie blijft verantwoordelijk voor het luchtruim. Dit vergt een goede afstemming tussen de decentrale overheden en het Rijk.

In de wet worden vastgelegd:

- de bevoegdheids- en verantwoordelijkheidsverdeling tussen de overheden;
- de landelijke milieunormen.

Tevens wordt een overgangsbepaling opgenomen voor de omzetting van de bestaande aanwijzingen en eventueel nog lopende beroepsprocedures daarbij en de nieuwe situatie.

De prestatie-indicatoren die hierbij worden gehanteerd zijn:

- de mate waarin de mogelijkheid voor decentralisatie aan andere overheden is gerealiseerd in de wetgeving;
- de mate waarin provincies zijn gefaciliteerd in hun nieuwe taak, bevoegdheden en kennis hebben om uitvoering te geven aan de taken;
- de mate waarin alle zaken die nog lopen onder de oude wetgeving (aanwijzingsprocedures en dergelijke) zijn afgerond.

Wat betreft de stand van zaken rond aanwijzingen en zonerings wordt verwezen naar onderstaande tabel.

Tabel: stand van zaken aanwijzingen en zoneringen regionale en kleine luchthavens

Veld	Stand van zaken/ planning aanwijzing gereed	Beslissing Op Bezwaar	Beroep/RVS
Lelystad fase 1	gereed	2002	Vt
Lelystad fase 2	eind 2003	2004	Vt
Budel	gereed	nvt	
Ameland	gereed	2003	Vt
Hoogeveen	gereed	nvt	
Texel	gereed	nvt	
Terlet	gereed	nvt	
Seppe	gereed	2002	Vt
N-O-polder	gesloten	nvt	
Teuge	gereed	2002	Vt
Maastricht	eind 2003	2004	Vt
Midden-Zeeland	gereed	2002	Vt
Eelde	gereed	2002	Vt
Rotterdam	gereed	2002	Vt
Hilversum	gereed	2003	Vt
Drachten	zonering eind 2003	2004	Vt

RVS = uitspraak Raad van State.

nvt = niet van toepassing; procedure is afgerond.

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

Op grond van de bestaande luchtvaartwet en de Wet op de Ruimtelijke Ordening worden door het Rijk (VenW en VROM) in een aanwijzing beluidszones vastgesteld. Daarop kan bezwaar gemaakt worden. Het Rijk neemt een besluit over de ingediende bezwaren. Daarop is wederom beroep mogelijk bij de Raad van State. Deze doet uitspraak over het door het Rijk genomen besluit. In bovenstaande tabel is de stand van zaken weergegeven.

De doelgroepen zijn de reizigers, de recreatieve luchtvaart, de regionale en kleine luchthavens en de omwonenden. Betrokken zijn de gehele luchtvaartketen en met name medeoverheden.

11.3 Beleidsinstrumenten

Aansluiting op mondiale luchtvaartnetwerk

Beleidsvoorbereiding en ontwikkeling

De markttoegang in de luchtvaart wordt buiten de EU nog steeds beperkingen opgelegd door restrictieve bilaterale luchtvaartverdragen. Daardoor blijft voornamelijk een actieve betrokkenheid van de overheid noodzakelijk om binnen dat luchtvaartpolitieke kader de mogelijkheden voor de Nederlandse luchtvaartsector te optimaliseren. Daarnaast ondersteunt Nederland de initiatieven om een vrije en open internationale vervoersmarkt te creëren.

Vrije concurrentie is in het belang van de consument en biedt de sector de ruimte om ook in de toekomst het netwerk van verbindingen van en naar Schiphol uit te bouwen.

Een belangrijke ontwikkeling was de uitspraak van het Europese Hof eind 2002 over de bilaterale open skies verdragen van EU lidstaten met de VS.

De verwachting is dat die uitspraak de totstandkoming van een mandaat voor de Europese Commissie voor EU-VS onderhandelingen zal versnellen over een Transatlantische Gemeenschappelijke Luchtvaartmarkt. De totstandkoming van een dergelijke vrije markt tussen de EU en VS zou als katalysator kunnen werken voor verdere liberalisering. Dat betekent wel dat de mogelijke gevolgen van voortgaande liberalisering voor de mainport Schiphol in kaart gebracht moeten worden.

Wat het begrip «mainport» nu feitelijk inhoudt, is echter niet altijd duidelijk. Bovendien dateert het begrip uit een periode waarin de relaties tussen overheid en sector meer vervlochten waren dan nu. In 2003 is gestart met het herijken van de inhoud van het begrip mainport en de rol van de overheid bij de verdere ontwikkeling hiervan, tegen de achtergrond van de uitgangspunten «Schiphol als bedrijf» enerzijds en «borging van publieke belangen» alsmede Schiphol in zijn ruimtelijke economische omgevingscontext anderzijds. Bij brief van de Staatssecretaris aan de Tweede Kamer van 11 februari 2003 over (het einde van) Flyland is gemeld dat zal worden aangegeven «op welke wijze de beleids- en onderzoeksvragen die zich richten op de beleidsontwikkeling op de locatie Schiphol als mainport in de Randstad en op de luchthavenontwikkeling in Europese context worden benaderd. In overleg met de meest betrokken partijen wordt dit in de komende periode uitgewerkt.» Als resultaat hiervan is het project mainport Schiphol in het leven geroepen, dat momenteel in voorbereiding is. Dit project wordt in nauwe samenwerking met EZ en VROM vormgegeven. Waar nodig zullen ook andere departementen worden betrokken. Het project loopt tot 2006, het moment waarop een standpunt over aanpassing van het banenstelsel van Schiphol aan de orde is (in dat jaar is de evaluatie van de Schipholwet gereed en eindigt de ruimtelijke reservering voor een eventuele uitbreiding van Schiphol die in het Streekplan Noord-Holland Zuid is opgenomen).

De concurrentiepositie van de mainport Schiphol wordt mede bepaald door het kostenniveau van de luchthaven. Daarbij gaat het om de luchthavengelden en heffingen voor onder andere beveiliging en milieumaatregelen. Onderzoek is opgestart om meer inzicht te krijgen in hoe het heffingenniveau op Schiphol zich verhoudt tot de belangrijkste concurrerende luchthavens.

Vanwege de nog bestaande luchtvaartpolitieke verhoudingen als ook op grond van het aandeelhouderschap van KLM is de overheid nog betrokken bij de vorming van allianties van luchtvaartmaatschappijen. Ten behoeve van mogelijke nieuwe fusiebesprekingen van KLM zal de overheid moeten vaststellen welke rol er dienaangaande in de transitie naar een liberaal multilateraal stelsel voor haar is weggelegd. Tevens zal worden bekeken in hoeverre een eigen visie op mededinging noodzakelijk is, in aanvulling op communautair beleid.

Wet- en regelgeving

Ten behoeve van de behandeling van bezwaar-en beroepsprocedures tegen het verlenen van toestemming voor de luchthaventarieven van met name Schiphol en de regionale luchthavens, zal ook in 2004 naar verwachting inhuur van juridische expertise noodzakelijk zijn. Dit vindt plaats als uitvloeisel van verleende toestemming in voorgaande jaren op grond van artikel 36 van de Luchtvaartwet.

Zoals uit het rapport van de Nederlandse Mededingingsautoriteit (NMa) uit 1999 blijkt, heeft Schiphol op verschillende deelmarkten een machtspo-

sitie ten opzichte van de luchtvaartmaatschappijen. Om eventueel misbruik van deze machtspositie tegen te gaan wordt een nieuwe tarievenregulering ontwikkeld. Het toezicht op de tarieven zal dan door de NMa worden uitgevoerd. Deze regulering komt in de plaats van het huidige artikel 36 van de Luchtvaartwet, waarin de Kroon – op advies van Verkeer en Waterstaat – de tarieven van Schiphol goedkeurt. Samen met additionele regelgeving ter borging van de continuïteit van de luchthaven zal deze nieuwe tarievenregulering een eventuele gedeeltelijke verkoop van het staatsbelang in de NV Luchthaven Schiphol mogelijk maken.

Financiële stimulering

Verkeer en Waterstaat levert een financiële bijdrage aan de Vereniging Nederland Distributieland (NDL) ter ondersteuning van de kennisontwikkeling van NDL op luchtvaartgebied en voor de ondersteuning van projecten.

Na evaluatie van deze financiële bijdrage eind 2002 heeft Verkeer en Waterstaat besloten om de programmasubsidiëring in de periode 2003–2007 geleidelijk af te bouwen. Wel zal worden gezien hoe de samenwerking op projectniveau kan worden versterkt met de mogelijkheid van financiële bijdragen voor specifieke luchtvaartprojecten.

Monitoring en beleidsevaluatie

Vooralsnog wordt voor de monitoring van de ontwikkelingen van de netwerkkwaliteit en indirect van de rol van het ministerie daarin, gebruik gemaakt van de inzichten die de cijfers over het aantal bestemmingen, het aantal frequenties, de aantallen passagiers en het tonnage vracht geven (grafisch verbeeld in figuur 3 en 4).

Er wordt onderzoek verricht naar de wijze waarop de begrippen mainport en netwerkkwaliteit geoperationaliseerd kunnen worden en op welke wijze een kwaliteitsmonitoringssysteem ontwikkeld kan worden.

Programma beleidsevaluaties				
Evaluatieonderwerp	A. Startdatum B. Einddatum	Evaluatieperiode	Doel evaluatie	Type evaluatie
Interne Markt EU	A. Sept. 2002 B. Feb. 2004	1992–2003	Input voor standpuntbepaling inzake herzieningsvoorstellen regelgeving Interne Markt.	Ex post
Beoordelingskader allianties	A. Jan. 2003 B. Jan. 2004		Uitwerking criteria voor beoordeling allianties t.a.v. luchtvaartpolitieke consequenties, netwerk en mededingingsaspecten.	Ex ante
Onderzoek marktwerking in slotallocatie	A. Aug. 2003 B. Jan. 2004		Onderzoek naar gevolgen evt. introductie marktwerking in slotallocatie voor netwerkqualiteit Schiphol.	Ex ante
Streefwaarden en prestatie-indicatoren voor marktordening	A. Mrt. 2002 B. Feb. 2004	2001–2003	Onderzoeken of huidige streefwaarden en prestatie-indicatoren verder ontwikkeld kunnen worden.	Ex post

Regionale en kleine luchtvaart

Wet- en regelgeving

In 2003 is de beleidsbasis voor de regionale en kleine luchtvaart nog steeds het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen 1988 (SBL). Dit SBL is echter verouderd, reden waarom in het project RRKL gewerkt wordt aan nieuwe regelgeving, die in 2004 voor advies aan de Raad van State zal worden verzonden.

Mogelijk zullen in het jaar 2004 nog enige stappen gezet moeten worden op het terrein van weten regelgeving met betrekking tot een aantal zaken rond de kleinere luchtvaart. Het gaat dan om het geven van invulling aan politiek-bestuurlijke wensen ten aanzien van de kleine luchtvloot, algemene gebruiksbeperkingen van het luchtruim en overleg met de (kleine) luchtvaartsector. Met de kleine luchtvloot worden bedoeld: ultra lichte vliegtuigen, very light aircrafts, recluseslepers, helikopters, etc..

De totstandkoming en parlementaire behandeling van de project PKB (Planologische Kernbeslissing) Maastricht en Lelystad en de daaraan verbonden aanwijzingen (inclusief MER), een wetsvoorstel voor een nieuw hoofdstuk 7 van de Wet luchtvaart en sluiten van overeenkomsten met de regionale overheden kunnen nog een doorloop hebben in 2004.

Uitvoering en handhaving

Er wordt geïnvesteerd in infrastructurele voorzieningen in verband met baanverlenging voor Eelde. Ook zal Rijkswaterstaat bij enkele velden uitvoering geven aan geluidsisolatiewerkzaamheden (zie beleidsartikel 12).

Het kabinet heeft besloten tot het beëindigen van de rijksbijdrage voor de luchtverkeersdienstverlening op de regionale luchthavens. De kosten van de LVNL-activiteiten per vliegveld worden uiterlijk in 2004 volledig gedekt door de heffingen op het betreffende vliegveld.

Monitoring en beleidsevaluatie

Programma beleidsevaluaties				
Evaluatie-onderwerp	A. Startdatum B. Einddatum	Evaluatie-periode	Doel evaluatie	Type evaluatie
PKB-herziening Maastricht en Lelystad: MER	A. 2006 B. 2007	2002 – 2006	Volledigheid en werking MER.	Ex post
Convenant reclamevliegen	A. april 2004 B. mei 2004 En daarna jaarlijks tot een nader te bepalen datum	April 2003 tot april 2004	Werking convenant reclamevliegen: is de doelstelling van de vermindering van de hinder door reclameleevliegen gerealiseerd.	Ex post

Er wordt geen evaluatie opgevoerd voor de regelgeving voor de regionale en kleine luchtvaart. Reden is dat een evaluatie op relatief korte termijn naar alle waarschijnlijkheid weinig zin heeft, daar er dan onvoldoende gegevens beschikbaar zijn. Een evaluatie van de regelgeving kan immers pas zinvol gebeuren wanneer de andere overheden in voldoende mate en gedurende langere tijd gebruik hebben gemaakt van de nieuwe bevoegdheden.

11.4 Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (x € 1000)							
11 Effectief werkend luchtvaartbestel	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Verplichtingen	67 362	34 567	17 407	12 656	12 592	12 560	12 560
Uitgaven	60 007	34 567	17 407	12 656	12 592	12 560	12 560
11.01. Programma-uitgaven	58 176	32 947	15 861	11 176	11 166	11 161	11 161
<i>11.01.01 Aansluiting mondiale luchtvaart-netwerk</i>	422	594	274	89	89	89	89
Subsidies	422	594	274	89	89	89	89
<i>11.01.02 Decentralisatie reg/kl luchthavens</i>	56 787	31 106	5 072	516	516	516	516
Investerings	56 787	31 106	5 072	516	516	516	516
<i>11.01.99 Overige programma uitgaven</i>	967	1 247	10 515	10 571	10 561	10 556	10 556
Investerings RWS schades			8 995	9 040	9 030	9 025	9 025
Beleidsvoorbereiding en evaluatie	967	1 247	1 520	1 531	1 531	1 531	1 531
11.02. Apparaatsuitgaven	1 831	1 620	1 546	1 480	1 426	1 399	1 399
11.03. Ontvangsten	35 298	3 655	25	25			
Personeel en materieel	112	25	25	25			
Aflossing lening MAA		3 630					
Dividend KLM/AAS	35 186						

Meerjarenraming van belastinguitgaven (x € miljoen), budgettair belang op transactiebasis							
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Accijnzen							
Vrijstelling luchtvaartuigen	122	122	122	127	132	137	141

De overheid heft geen accijns op de brandstof die de luchtvaart gebruikt. Deze vrijstelling is vastgelegd in EU-wetgeving.¹ Hiermee wordt een verstoring van de internationale concurrentieverhoudingen voorkomen. Bijgaande tabel geeft bij benadering weer hoeveel inkomsten aan accijns de overheid niet ontvangt als gevolg van de vrijstelling op kerosine.

¹ Richtlijn 92/81/EEG.

11.5 Budgetflexibiliteit

Budgetflexibiliteit (x € 1000)											
11 Effectief werkend luchtvaartbestel		2004		2005		2006		2007		2008	
1.	Totaal geraamde kasuitgaven	17 407		12 656		12 592		12 560		12 560	
2.	Waarvan apparaatsuitgaven	1 546		1 480		1 426		1 399		1 399	
3.	Dus programma-uitgaven	15 861		11 176		11 166		11 161		11 161	
Waarvan op 1 januari 2004:											
4.	juridisch verplicht	93%	14 751	90%	10 058	90%	10 049	90%	10 045	90%	10 045
5.	complementair noodzakelijk	3%	476	1%	112	1%	112	1%	112	1%	112
6.	bestuurlijk gebonden (maar niet juridisch)	4%	634	4%	447	4%	447	4%	446	4%	446
7.	beleidsmatig gereserveerd (o.g.v. een wettelijke regeling of beleidsprogramma)	0%		5%	559	5%	558	5%	558	5%	558
8.	beleidsmatig nog niet ingevuld	0%		0%		0%		0%		0%	
9.	Totaal (=3)	100%	15 861	100%	11 176	100%	11 166	100%	11 161	100%	11 161

11.6 Veronderstellingen in effectbereiking, doelmatigheid en raming

Bij het beoordelen van de streefwaarde voor netwerkqualiteit en de prestatie-indicatoren is het goed te realiseren, dat het verzorgen van de vliegdiens ten en het leveren van luchthavendiensten niet de primaire verantwoordelijkheid zijn van de overheid, maar van (private) ondernemingen. Dat betekent dat het gedrag en de keuzen van luchtvaartmaatschappijen en luchthaven in vergaande mate bepalend zijn voor de mate van succes met betrekking tot het operationele doel. Dat gedrag van luchtvaartmaatschappijen wordt uiteraard beïnvloed door het kostenniveau op de luchthavens, dat deels door overheidsmaatregelen wordt bepaald. De economische ontwikkeling, gebeurtenissen als de oorlog in Irak en SARS zijn externe factoren die bovendien het gedrag van luchtvaartmaatschappijen in sterke mate beïnvloeden en daarmee ook de realisatie van de doelen.

Verder geldt voor diverse genoemde onderwerpen dat de voortgang afhangt van het tempo van bespreking in internationaal verband. Dat geldt met name ook voor de totstandkoming van een vrije luchtvaartmarkt tussen de EU en de VS en verdere liberalisatie-initiatieven.

Veronderstelling bij de nieuwe wetgeving voor de regionale velden is dat de andere overheden taken wensen over te nemen. Provincies hebben al aangegeven alleen taken over te nemen indien zij zelf beleidsvrijheid hebben bij het maken van de afweging «lust-last».

11.7 VBTB-paragraaf

Voor de doelstelling «Het, binnen een open en concurrerende internationale vervoersmarkt, voor Nederland behouden en versterken van de aansluiting op het mondiale luchtvaartnetwerk» zijn prestatie-indicatoren ontwikkeld die betrekking hebben op de netwerkqualiteit van Schiphol. Deze indicatoren betreffen het aantal bestemmingen, wekelijkse vluchten, aantallen passagiers en vrachtonnage. Het komend jaar wordt onderzocht hoe de maatstaven voor netwerkqualiteit verder ontwikkeld kunnen worden. Daarbij gaat het om een bereikbaarheidsindicator voor de markt van in- en uitstappende passagiers en een connectiviteitsindicator voor overstappende passagiers. Ook wordt nagegaan of prestatie-indicatoren over de ervaren kwaliteit van de dienstverlening kunnen worden opgenomen.

12 DUURZAME LUCHTVAART

12.1 Algemene beleidsdoelstelling

De algemene beleidsdoelstelling voor dit artikel is het bewerkstelligen en in standhouden van een duurzame luchtvaart.

Bij een duurzame ontwikkeling wordt op een evenwichtige wijze rekening gehouden met het belang van de luchtvaart voor de Nederlandse economie en de luchtvaartconsumenten (reizigers), alsmede met de milieubelangen, aangezien de luchtvaart effecten heeft op het milieu.

Het vinden van een balans tussen deze, soms tegengestelde, belangen is belangrijk, omdat zowel de kwaliteit van de leefomgeving, als de economische ontwikkeling en de ontwikkeling van een goed luchtvaartnetwerk bijdragen aan welzijn en welvaart.

De geoperationaliseerde doelstellingen zoals vermeld in de navolgende paragrafen richten zich ogenschijnlijk alleen op het aspect milieu, namelijk «het bieden van een beschermingsniveau voor de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen en voor de geluidsbelasting door de luchtvaart». Hierbij moet worden bedacht dat bij de vaststelling van beschermingsniveaus, zoals grenswaarden voor de luchtverontreinigende uitstoot en geluidsbelasting, nadrukkelijk rekening wordt gehouden met de belangen van milieu, economie en consument, zich vertalend in een beheerste groei van de luchtvaart in Nederland.

12.2 Nader geoperationaliseerde beleidsdoelstellingen

Beperken uitstoot geur, stoffen en gassen luchtvaart

De nader geoperationaliseerde beleidsdoelstelling is het bieden van een beschermingsniveau voor de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen. Hierbij kan onderscheid gemaakt worden tussen de wereldwijde uitstoot van broeikasgassen (met name CO₂) en de lokale uitstoot van luchtverontreinigende stoffen (zoals NO_x) rond de Nederlandse luchthavens.

Conform internationale afspraken wordt gestreefd naar het beperken van de uitstoot van broeikasgassen, met name CO₂. De wereldwijde groei van het luchtverkeer in de komende decennia wordt volgens de Verenigde Naties in haar boekwerk «Aviation and the global atmosphere» (Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC), 1999) geschat op 5% per jaar in de periode 1990–2015. Door autonome technologische ontwikkelingen groeien de emissies wereldwijd met circa 3% per jaar. De emissies groeien relatief minder dan het luchtverkeer doordat steeds schonere technologie wordt gebruikt. Het streven is om de toename van de uitstoot van broeikasgassen door de luchtvaart via internationaal overeen te komen beleidsmaatregelen te beperken tot minder dan de autonome ontwikkeling.

In de omgeving van de Nederlandse luchthavens moet de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen en de geurhinder worden beperkt. Hiertoe worden in internationaal verband eisen overeengekomen over de uitstoot door vliegtuigen.

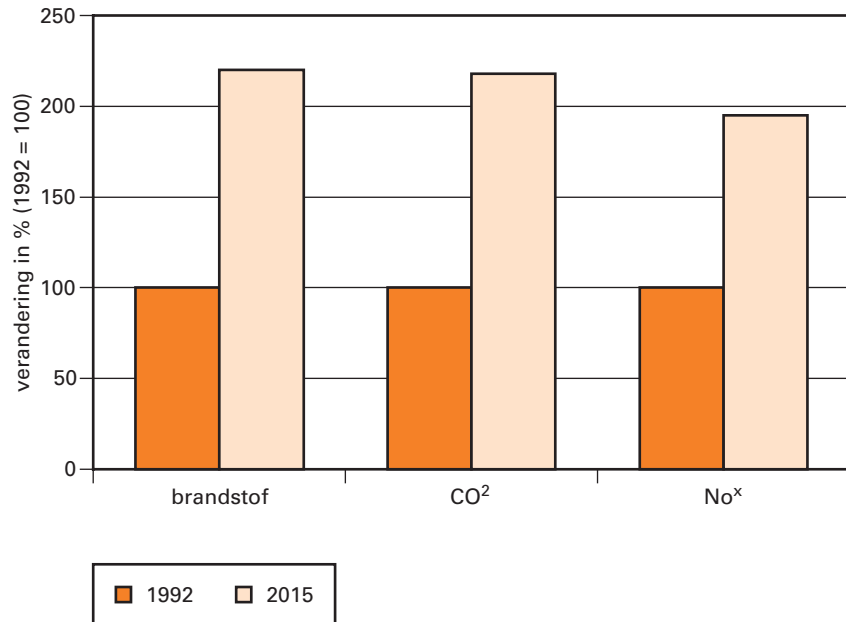
Daarnaast zijn voor de luchthaven Schiphol geïndexeerde emissiegetallen vastgesteld en is een pakket maatregelen bepaald waarmee de geuruitstoot wordt beperkt. Deze emissieplafonds en maatregelen zijn vastgelegd in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol.

De doelgroepen zijn de luchtvaartsector, burgers, maatschappelijke organisaties, medeoverheden en internationale luchtvaart gremia.

Er wordt gebruik gemaakt van de volgende prestatie-indicatoren:

- de uitstoot van broeikasgassen, met name CO₂, door de gehele luchtvaart (tijdens de vlucht);
- de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen door de luchtvaart in de omgeving van Schiphol;
- de geluidshinder in de omgeving van Schiphol (vijfjaarlijks).

Voor de eerste indicator is onderstaand ter illustratie de ontwikkeling weergegeven van het brandstofverbruik, de CO₂ uitstoot en de NO_x uitstoot voor twee peiljaren zoals berekend door de Verenigde Naties (IPCC, 1999). De invloed van beleidsmaatregelen op de CO₂ uitstoot wordt geïllustreerd in paragraaf 12.3.



Naast de bovenvermelde gepubliceerde en op studies gebaseerde gegevens, inventariseert de Verenigde Naties jaarlijks de uitstoot van CO₂ door de luchtvaart op basis van door individuele landen verzamelde gegevens. Gebleken is dat deze inventarisatie van onvoldoende kwaliteit is. Nederland werkt in internationaal verband mee aan verbetering van deze inventarisatie.

Voor de regionale en kleine luchthavens zal in 2004 een op Schiphol geënt stelsel voor advies aan de Raad van State worden verzonden. De prestatie-indicatoren zullen op dit beleid worden afgestemd.

Beperken geluidshinder luchtvaart

De nader geoperationaliseerde beleidsdoelstelling is het bieden van een beschermingsniveau voor de geluidsbelasting door de luchtvaart. Hierbij kan onderscheid gemaakt worden tussen streefwaarden betrekking hebbend op de bron (het vliegtuig of de motor), de geluidsbelasting rond luchtvaartterreinen en planologische maatregelen.

Ten eerste wordt gestreefd naar een stillere wereldvloot van vliegtuigen, met name voor dat deel dat vluchten uitvoert op de Nederlandse luchthavens. «Stiller» houdt in: stiller dan als gevolg van de autonome ontwikkelingen.

Het tweede streven behelst het beheersen van de geluidsbelasting rond luchtvaartterreinen door wettelijk verankerde grenswaarden.

Ten derde wordt gestreefd naar het beheersen van de geluidshinder door het treffen van planologische maatregelen, zoals verantwoord ruimtegebruik in de omgeving van luchtvaartterreinen en de isolatie van woningen.

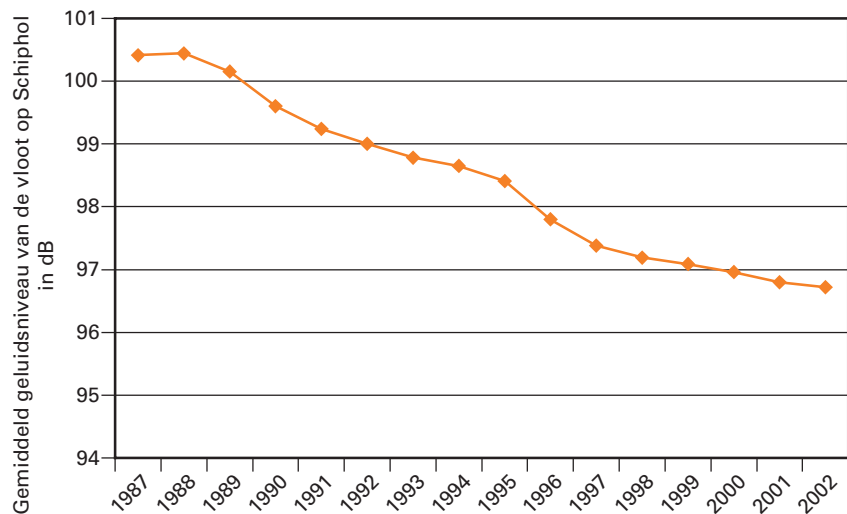
De doelgroepen zijn de luchtvaartsector, burgers, maatschappelijke organisaties, medeoverheden en internationale luchtvaart gremia.

Er wordt gebruik gemaakt van de volgende prestatie-indicatoren:

- het gemiddelde geluidsniveau van de vloot die Schiphol aandoet;
- de geluidbelasting rond de nationale en regionale luchtvaartterreinen in Nederland;
- het aantal woningen dat rond Schiphol is/wordt geïsoleerd.

Het gemiddeld geluidsniveau van de vloot op Schiphol is over een periode van 15 jaar met ongeveer 3,7 dB afgenomen (zie de navolgende figuur), hetgeen neerkomt op een halvering van het geluid. Deze verbetering in de geluidskarakteristiek heeft het mogelijk gemaakt dat, ondanks dat het aantal vliegtuigbewegingen in deze periode meer dan verdubbelde, de totale geluidsproductie rond Schiphol toch ongeveer gelijk is gebleven.

Gemiddeld geluidsniveau van de vloot op Schiphol



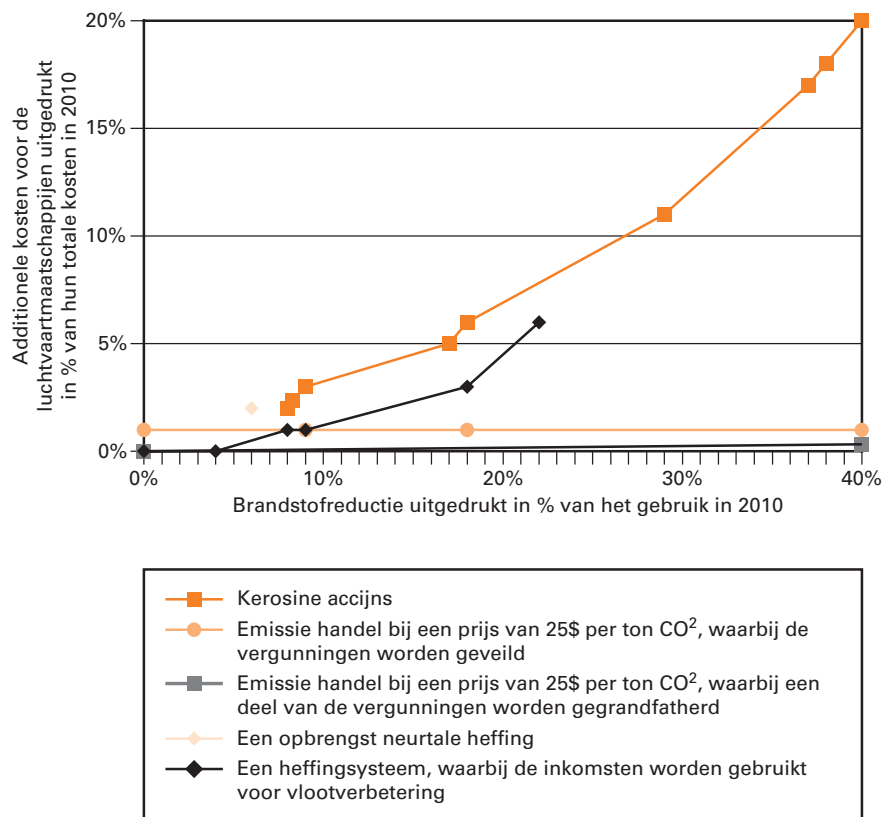
De ontwikkeling van de geluidsbelasting rond de nationale en regionale luchthavens wordt geïnventariseerd door de IVW (beleidsartikel 18 van de VenW-begroting) en getoetst aan de grenzen die hieraan gesteld zijn.

Beperken uitstoot geur, stoffen en gassen luchtvaart

Beleidsvoorbereiding en ontwikkeling

Het bereiken van de genoemde streefwaarden vergt zowel een nationale als een internationale aanpak. Enerzijds omdat eenzijdige, nationale maatregelen bijvoorbeeld ten aanzien van CO₂ uitstoot weinig effect zullen hebben op de mondiale milieuproblematiek. Anderzijds omdat dergelijke maatregelen zullen leiden tot een onevenredig nadeel voor de Nederlandse luchtvaartsector. In verband hiermee zal een vooraanstaande rol in het internationaal overleg bewerkstelligd worden met als doel zo effectief mogelijke maatregelen vast te stellen die leiden tot een reductie van de broeikasgassen, onder andere door het streven naar marktconforme maatregelen (emissieheffing, verhandelbare emissierechten). Daarnaast richt de internationale inzet van het ministerie zich op maatregelen aan de bron om de uitstoot te verminderen. Zo wordt in 2004 in ICAO-verband besloten of aanscherping van de emissienormen voor NO_x mogelijk is teneinde de uitstoot van verzurende stoffen te beperken.

Voor wat de uitstoot van broeikasgassen door de luchtvaart betreft, is door de VN-landen tijdens de klimaatconferentie in Kyoto afgesproken dat reductie hiervan bewerkstelligd moet worden via de internationale burgerluchtvaartorganisatie ICAO. Naast actieve milieudiplomatie heeft Nederland aan de discussie over de reductie van de broeikasgassen in internationaal en Europees kader bijgedragen door de effecten van maatregelen ex ante te evalueren door de inzet van het beleidsanalytisch instrument AERO (Aviation Emissions and Evaluation of Reduction Options). De resultaten van de analyses zijn gebruikt in ICAO- en EU-verband voor het vormgeven van beleid. Onderstaand zijn ter illustratie enkele van deze resultaten weergegeven.



Voetnoten bij de figuur:

1. Voor wat betreft een open emissie handel systeem wordt er verondersteld, dat dit systeem binnen de Annex-1 landen wordt toegepast, er vrije handel via een beurs tussen bedrijven onderling mogelijk is en er een controle systeem bestaat waar geverifieerd wordt op de geclaimde reducties ook feitelijk gehaald zijn en een ieder aan het einde van het jaar ook over de nodige emissie-bewijzen beschikt. Kortom er zijn nog de nodige institutionele problemen op te lossen voordat een dergelijk systeem gerealiseerd is.
2. Een kerosine accijns lijkt daarentegen veel eenvoudiger in te voeren, de problemen hierbij zijn echter;
 - a. de mogelijkheden die de luchtvaartmaatschappijen hebben om de accijns te ontwijken als deze niet wereldwijd wordt in gevoerd. Hier is gezien het standpunt van de VS, de meeste ontwikkelingslanden, maar ook vele landen binnen de EU geen kans op;
 - b. de juridische problemen en
 - c. de problemen ten aanzien van de concurrentievervalsing tussen de luchtvaartmaatschappijen die er wel den die er niet onder vallen.
3. De optie waarbij de opbrengsten van een heffingssysteem voor vlootvernieuwing gebruikt wordt stuit wederom op concurrentie problemen.
4. Met een opbrengst neutrale heffing is slechts een beperkte emissie reductie te realiseren. Bovendien stuit dit op bezwaren van de ontwikkelingslanden omdat zij met hun oude vliegtuigen het zwaarst door deze maatregel worden getroffen.

Het overleg in ICAO en in Europa over dit onderwerp zal de komende jaren voortduren. In 2004 zal luchtvaartmilieu onderwerp van bespreking zijn op de Algemene Vergadering van ICAO.

Wet- en regelgeving

Voor Schiphol zijn in het kader van artikel 10 geïndexeerde emissie-getallen voor CO, NO_x, VOS, SO₂ en PM10 vastgelegd in het Luchthaven-verkeerbesluit Schiphol (Stb. 2002, 592).

Het vaststellen van een landelijk kader (geënt op het Schipholstelsel) voor de luchtverontreinigende uitstoot in de omgeving van de regionale en kleine luchtvaartterreinen zal plaatsvinden in het project RRKL dat zal leiden tot regelgeving die in 2004 voor advies aan de Raad van State zal worden gezonden (dit vindt plaats onder de noemer van artikel 11).

Monitoring en beleidsevaluatie

Evaluatie van het nieuwe normenstelsel voor Schiphol is voorzien voor het jaar 2006. In 2003 wordt daartoe een monitorings- en evaluatie-programma opgezet.

In het kader van de handhaving van het nieuwe normenstelsel Schiphol zal de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen en de uitvoering van de maatregelen ter beperking van de geuruitstoot door de luchtvaart worden gemonitord door de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW). Daarnaast wordt de luchtkwaliteit door Provincies gemonitord via het landelijk meetnet luchtkwaliteit. De hieruit beschikbaar komende gegevens worden aangewend voor evaluatie van het beleid in 2006.

Programma beleidsevaluaties				
Evaluatie-onderwerp	A. Startdatum B. Einddatum	Evaluatie-periode	Doel evaluatie	Type evaluatie
Internationaal resultaat van Nederlands beleid	A. Na 2004	1998–2004	Doeltreffendheid-onderzoek naar internationaal resultaat van beleid.	Ex post
Schipholstelsel	A. 2003 B. 2006	2003–2005	Het voor Schiphol vastgestelde stelsel evalueren	Ex Post

Beperken geluidshinder luchtvaart

Beleidsvoorbereiding en ontwikkeling

Evenals in het geval van emissies, vergt het bereiken van de genoemde streefwaarden ook in dit geval zowel een nationale als een internationale aanpak. De internationale aanpak is gericht op maatregelen die leiden tot een stillere wereldvloot van vliegtuigen. Deze maatregelen bestaan uit het stellen van eisen aan de bron en de introductie van operationele maatregelen. Eenzijdige, nationale maatregelen in dit kader zouden leiden tot een onevenredig nadeel voor de Nederlandse luchtvaartsector. In verband met het bovenstaande dient een vooraanstaande rol in het internationaal overleg bewerkstelligd te worden. Het internationaal overleg om een stillere vloot te bewerkstelligen wordt gevoerd in de internationale burgerluchtvaartorganisatie ICAO en in Europa (ECAC-landen en EU). In 2001 zijn in ICAO verband strengere eisen vastgesteld voor de bron en in 2002 is Europese wetgeving van kracht geworden inzake operationele beperkingen voor lawaaiige vliegtuigen. Aan de introductie van deze maatregelen is een evaluatie ex ante vooraf gegaan die in ICAO-verband is uitgevoerd. Onderstaande tabel betreft één van de lange termijn scenario's die in 2001 ontwikkeld zijn voor de luchthaven Schiphol. Deze tabel geeft aan dat de vloot in toenemende mate zal bestaan uit stillere vliegtuigen. Deze ontwikkeling wordt gestimuleerd door internationaal overeengekomen maatregelen en door het stellen van grenzen aan de

geluidbelasting rond luchtvaartterreinen. Deze grenzen laten alleen groei van de luchtvaart toe indien een stillere vloot wordt ingezet.

Tabel 1 Lange termijn scenario's voor Schiphol (Zogenaamde EC scenario, Vliegtuigbewegingen naar geluidsklassen (aandeel in %))				
Geluidsklasse geluidsproductie ten opzichte van de ICAO «Hoofdstuk 3» geluidsnorm	1996	2010	2020	2030
Voldoet niet aan huidige norm	8,3	0	0	0
0 tot 9 geluidseenheden stiller	13,2	4,7	0	0
9 tot 18 geluidseenheden stiller	62,2	43,9	0,7	0,1
18 tot 27 geluidseenheden stiller	16,3	51,4	73,8	53,5
Meer dan 27 geluidseenheden stiller	0	0	25,4	46,4

Aanscherping van geluidseisen vereist intensief en langdurig internationaal overleg. Het overleg in ICAO en in Europa over dit onderwerp zal de komende jaren voortduren.

Wet- en regelgeving

Via een nationale aanpak worden grenzen gesteld aan de hoeveelheid geluidbelasting rond de luchtvaartterreinen: het stellen van grenswaarden is een effectief middel om de geluidbelasting binnen zekere toelaatbare grenzen te houden. Voor Schiphol geldt dat de eisen in de wet leidend zijn in de procedure voor het vaststellen van nieuwe Schiphol-besluiten.

In het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol zijn grenswaarden voor de geluidbelasting rond Schiphol alsmede regels inzake het gebruik van het banenstelsel en het luchtruim vastgelegd. In aanvulling daarop vindt het overleg plaats tussen de luchtvaartsector en de omgeving van de luchthaven, geformaliseerd in de CROS (Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol), dat als doel heeft om afspraken te maken over aspecten die hinder kunnen vermijden. De overheid heeft een faciliterende rol in dit kader. Voor regionale en kleine luchtvaartterreinen zullen in 2004 eveneens grenswaarden worden vastgelegd voor de geluidbelasting in regelgeving die dan voor advies wordt verzonden aan de Raad van State.

Uitvoering en handhaving

Sinds 1999 is een samenwerking aangegaan met Rijkswaterstaat Directie Noord-Holland. Rijkswaterstaat neemt de uitvoering van een groot aantal maatregelen op zich in het kader van de beperking van de geluidshinder rondom Schiphol. Het betreft de aankoop en verplaatsing van woonschepen en de tweede fase van het geluidsisolatieproject Schiphol. Het project woonschepen omvat de aankoop dan wel verplaatsing woonschepen.

Het Geluidsisolatieproject Schiphol (GIS) is een isolatieprogramma voor woningen in gebieden waar de geluidbelasting boven een bepaalde waarde ligt en valt in twee fasen uiteen. Het project omvat de isolatie van woningen, studenteneenheden, scholen en zorgcentra.

In de eerste fase (GIS I) zijn 3 700 woningen geïsoleerd. Inmiddels is de eerste fase afgerond met uitzondering van de uitgaven inzake de klachtenafhandeling, die tot 2007 doorlopen. Alle uitgaven voor GIS I zijn

voorgefinancierd door de Stichting GIS. Door middel van een heffing geregeld in de Luchtvaartwet dient de luchtvaartsector alle GIS-I-uitgaven terug te betalen.

In 2003 en 2004 wordt in het kader van de tweede fase het GIS II-programma door de projectorganisatie Progis (een organisatie-onderdeel van Rijkswaterstaat directie Noord-Holland) gewerkt aan de realisatie van geluidswerende voorzieningen aan woningen en gebouwen/instellingen die vallen binnen de geluidscontouren van de luchthaven Schiphol.

Voor 1 november 2003 (volledig gebruik Polderbaan) zijn de woningen die binnen de geluidscontouren van de Polderbaan liggen geïsoleerd. De rest van het isolatieprogramma (rondom de overige start- en landingsbanen) wordt in de loop van 2004 afgerond. De kosten voor de uitvoering van het isolatieproject worden voorgefinancierd door het Rijk en komen uiteindelijk ten laste van de luchtvaartsector.

Monitoring en beleidsevaluatie

Evaluatie van het in 2003 vastgelegde nieuwe normenstelsel voor Schiphol is voorzien voor het jaar 2006. Vanaf 2003 zullen hiervoor voorbereidende werkzaamheden plaatsvinden.

Programma beleidsevaluaties				
Evaluatie-onderwerp	A. Startdatum B. Einddatum	Evaluatie-periode	Doel evaluatie	Type evaluatie
Evaluatie Schiphol stelsel	A. 2003 B. 2006	2003–2005	Het voor Schiphol vastgestelde stelsel evalueren	Ex Post

12.4 Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (x € 1000)							
12 Duurzame luchtvaart	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Verplichtingen	95 523	70 156	29 003	32 676	29 215	30 104	30 105
Uitgaven	107 928	141 719	111 136	32 676	29 215	30 104	30 104
12.01. Programma-uitgaven	106 926	140 796	110 224	31 792	28 442	29 342	29 342
<i>12.01.01 Beperken uitstoot geur, stoffen en gassen luchtvaart</i>							
<i>12.01.02 Beperken geluidshinder luchtvaart</i>							
106 010	139 230	105 866	28 362	24 312	24 312	24 312	24 312
Investerings:							
Geluidsisolatie Schiphol fase 1 (GIS I) incl. klachtenafhandeling							
7 209	7 985	8 648	11 610	11 954	12 309	12 309	12 309
Geluidsisolatie Schiphol fase 2 (GIS II)							
86 842	125 336	82 133	2 591				
Woonschepen Schiphol							
4 077	3 079	3 222	2 541	408	45	45	45
Schades							
717	0	10 230	10 230	10 230	10 230	10 230	10 230
Geluidsmaatregelen regionale/kleine luchthavens							
7 165	2 830	1 633	1 390	1 720	1 728	1 728	1 728
<i>12.01.99 Overige programma uitgaven</i>							
916	1 566	4 348	3 430	4 130	5 030	5 030	5 030
Beleidsvoorbereiding en evaluatie							
916	1 566	4 348	3 430	4 130	5 030	5 030	5 030
12.02. Apparaatsuitgaven	1 002	923	912	884	773	762	762
12.03. Ontvangsten	37 543	45 392	47 871	53 540	55 131	56 415	56 415
Ontvangsten GIS I	9 286	10 254	10 917	11 610	11 955	11 955	11 955
Ontvangsten GIS II	25 349	34 759	36 575	41 551	42 797	44 081	44 081
Ontvangsten regionale luchthavens	343	354	354	354	354	354	354
Overige ontvangsten	2 565	25	25	25	25	25	25

12.5 Budgetflexibiliteit

Budgetflexibiliteit (x € 1000)										
12 Duurzame luchtvaart	2004		2005		2006		2007		2008	
1. Totaal geraamde kasuitgaven	111 136		32 676		29 215		30 104		30 104	30 104
2. Waarvan apparaatsuitgaven	912		884		773		762		762	762
3. Dus programma-uitgaven	110 224		31 792		28 442		29 342		29 342	29 342
Waarvan op 1 januari 2004:										
4. juridisch verplicht	100%	110 224	98%	31 156	98%	27 874	98%	28 756	98%	28 756
5. complementair noodzakelijk	0%		0%		0%		0%		0%	
6. bestuurlijk gebonden (maar niet juridisch)	0%		1%	318	1%	284	1%	293	1%	293
7. beleidsmatig gereserveerd (o.g.v. een wettelijke regeling of beleidsprogramma)	0%		1%	318	1%	284	1%	293	1%	293
8. beleidsmatig nog niet ingevuld	0%		0%		0%		0%		0%	
9. Totaal (=3)	100%	110 224	100%	31 792	100%	28 442	100%	29 342	100%	29 342

12.6 Veronderstellingen in effectbereiking

Voor het beperken van de uitstoot van geur, stoffen en gassen van de luchtvaart en het bereiken van de gestelde streefwaarden is het Ministerie van Verkeer en Waterstaat sterk afhankelijk van de inspanningen van derden. In het internationaal overleg rond de reductie van CO₂ bijvoorbeeld is het slechts één speler van de vele. Bovendien zijn inspanningen van de luchtvaartsector ten aanzien van de ontwikkeling en toepassing van nieuwe technologie en bij de uitvoering van het ALARA-maatregelenpakket (As Low As Reasonable Achievable) een belangrijke bijdrage aan het bereiken van de streefwaarden.

Ook voor het streven naar een stillere wereldvloot van vliegtuigen is het Ministerie slechts één van de spelers in het internationale overleg, en daarom afhankelijk van derden voor het behalen van de genoemde streefwaarde.

Voor Schiphol is beleid ten aanzien van het beperken van de geurhinder, emissies van luchtverontreinigende stoffen, risico's van externe veiligheid en geluidbelasting vastgelegd in het Luchthavenverkeerbesluit (LVB) en het Luchthavenindelingbesluit (LIB). Voor het behalen van de daarin geformuleerde doelstellingen, grenswaarden voor geluid, externe veiligheid en luchtverontreiniging, is Verkeer en Waterstaat afhankelijk van derden. De luchtvaartsector is ervoor verantwoordelijk dat binnen de grenswaarden voor luchtverontreiniging, externe veiligheid en geluid wordt gebleven en de geurhinder zoveel mogelijk wordt beperkt, bijvoorbeeld door een schonere en stillere vloot. De Inspectie Verkeer en Waterstaat heeft de taak effectief te handhaven bij eventuele overschrijdingen van de grenswaarden en zorg te dragen dat in de toekomst wel binnen de grenswaarden wordt geopereerd. Voorts worden huizen met een hoge geluidbelasting geïsoleerd. De uitvoering van het isolatieprogramma is onderdeel van Rijkswaterstaat. De uitvoering van de in het LIB vastgelegde maatregelen, zoals het slopen van woningen, het beperken van nieuwbouw en de hoogtebeperkingen, is de verantwoordelijkheid van de gemeenten. Ook de bewoners hebben invloed op de doelstellingen van het beleid, aangezien zij kunnen weigeren hun woning te laten opkopen door het Rijk (motie Hofstra, Kamerstukken II 2001–2002, 27 603, nr. 74) of de mogelijkheid tot isoleren te weigeren

12.7 VBTB-paragraaf

Voor de regionale en kleine luchthavens is nieuw beleid in ontwikkeling. De prestatie-indicatoren zullen te zijner tijd op dit beleid worden afgestemd.

13 VEILIGHEID WATER

13.1 Algemene beleidsdoelstelling

«Nederland veilig en bewoonbaar maken en houden door het tegen hoogwater te beschermen.» Zo luidt de algemene beleidsdoelstelling voor het beleidsterrein veiligheid water. Met dit doel voor ogen worden door de bewoners van ons land sinds de middeleeuwen dijken aangelegd, onderhouden, en verbeterd.

13.2 Nader geoperationaliseerde beleidsdoelstelling

De operationele doelen binnen Veiligheid water zijn het waarborgen van de veiligheid van de primaire waterkeringen (veiligheid kust- en IJsselmeergebied en veiligheid rivierengebied) en zo zuinig mogelijk omgaan met bouwgrondstoffen. Op deze onderwerpen zal hieronder nader worden ingegaan. Het voldoen aan de veiligheidsnormen voor zowel kust, IJsselmeer als het rivierengebied worden integraal beschreven. Daar tevens met eventuele calamiteiten rekening moet worden gehouden, komt ook dit onderwerp aan de orde.

Veiligheid kust- en IJsselmeergebied en veiligheid rivierengebied

Het voldoen aan de veiligheidsnormen

De belangrijkste waterkeringen in ons land, de zogenaamde primaire waterkeringen, bieden bescherming tegen overstroming door de Noordzee, de grote rivieren en het IJssel- en Markermeer. Nederland is verdeeld in ongeveer 50 dijkkringgebieden die door primaire waterkeringen tegen overstromingen worden beschermd. In de Wet op de waterkering zijn de beschermingsniveaus (de veiligheidsnormen) voor de dijkkringgebieden vastgelegd. De basis voor de veiligheidsnormen is in de jaren zestig van de vorige eeuw gelegd door de Deltacommissie. Deze commissie heeft de veiligheidsnormen gerelateerd aan de schade die ongeveer vijftig jaar geleden zou zijn opgetreden als gevolg van overstroming enerzijds en investeringen in (verbetering van) beveiliging anderzijds. Ook de schade aan landschaps-, natuur- en cultuurwaarden door versterkingswerken heeft in het vaststellen van de normen meegewogen.

De vigerende veiligheidsnormen waaraan moet worden voldaan zijn voor:

- centraal Holland: 1:10 000;
- het bovenrivierengebied (het bedijkte gebied dat tegen overstroming door de grote rivieren moet worden beschermd): 1:1 250;
- overgangsgebieden tussen centraal Holland en het bovenrivierengebied: 1:4 000 tot 1:2000;
- het kustgebied buiten centraal Holland: 1:4 000;
- door kaden beschermde gebieden langs de Maas in Limburg: 1:250.

De veiligheidsnormen houden in dat de waterkeringen tenminste bescherming moeten bieden tegen waterstanden en golven met een gemiddelde overschrijdingskans van 1/10 000 – 1/250 per jaar zoals aangegeven door de norm.

Het handhaven van de kustlijn

Grote delen van onze zandige kust zijn aan erosie onderhevig. De operationele beleidsdoelstelling voor de circa 250 km zandige Nederlandse kust is het dynamisch handhaven van de kust. De kust wordt vastgehouden op het niveau van 1990 (de basiskustlijn), waarbij zoveel

mogelijk gelegenheid wordt gegeven aan natuurlijke dynamische kustprocessen. Dit gebeurt voornamelijk door het suppleren van zand op het strand en de vooroever, en sinds 2001 ook op dieper water.

Gesteld staan voor calamiteiten

Ook als een waterkering aan de norm voldoet, bestaat er altijd nog een kleine kans dat de waterkering bezwijkt en er een overstroming optreedt. Er is dus altijd sprake van een restrisico. Vanwege dit restrisico is het van belang dat er een adequaat hoogwaterinformatiesysteem is, inclusief een hoogwaterberichtgeving, dat er rampenplannen zijn en dat crisisteams regelmatig rampsituaties met hoogwater oefenen. In het rivierengebied kan het restrisico in principe verkleind worden door de keuze voor een gecontroleerde overstroming in een noodoverloopgebied.

Bouwgrondstoffenvoorziening

In het kader van de taakstelling uit het Strategisch Akkoord 2002 reductie rijksambtenaren is besloten de beleidstaak bouwgrondstoffen bij VenW te schrappen.

In een brief aan de Tweede Kamer (Tweede Kamer, vergaderjaar 2002–2003, 28 600 XII, nr. 114) wordt ingegaan op de wijze van beëindiging door VenW van deze beleidstaak. Het kabinet wil het beleid ten aanzien van tijdige en voldoende voorziening voor bouwgrondstoffen inclusief bijbehorende taakstellingen (vastleggen van hoeveelheden over een bepaald periode) loslaten. Op belangrijke onderdelen is het gevoerde beleid ten aanzien van de tijdige en voldoende voorziening niet effectief gebleken. Het kabinet wil de bouwgrondstoffenvoorziening overlaten aan de markt. Dit betekent niet dat het Rijk geen beleid meer zal voeren met betrekking tot oppervlaktedelfstoffen. Beleid gericht op aspecten betreffende de ruimtelijke ordening en de duurzame grondstoffenvoorziening zal blijven bestaan en wordt waar nodig aangescherpt. Het aangeven van een nationaal ruimtelijk kader voor de winning van oppervlaktedelfstoffen valt onder de verantwoordelijkheid van de Minister van VROM. Dat kader wordt opgenomen in de PKB Nationaal Ruimtelijk Beleid (Nota Ruimte). Naast het ruimtelijke beleid dat van belang is voor de winning van oppervlaktedelfstoffen is ook het beleid ten aanzien van het duurzaam gebruik van materialen en producten, waarvoor grondstoffen worden gewonnen, van belang. Dit beleid blijft onder de verantwoordelijkheid van de Minister van VROM. In de brief wordt ook aangegeven welke acties nog nodig zijn om ervoor te zorgen dat één en ander zorgvuldig gebeurt. Ten behoeve van het opstellen van de brief is uitgebreid overleg geweest met de betrokken partijen en is door het Overlegorgaan Oppervlaktedelfstoffen (OOD) van VenW een rapport uitgebracht.

13.3 Beleidsinstrumenten

Beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling

In lijn met de algemene VenW beleidsbeschouwing inzake veiligheid is de vraag actueel in hoeverre de vigerende normen adequaat zijn. De potentiële overstromingsschade en de kosten van investeringen, factoren die mede aan de normering ten grondslag liggen, zijn de laatste 50 jaar immers dramatisch toegenomen. Het onderzoeksproject «Veiligheid Nederland in Kaart» (VNK, voorheen «marsroute») beoogt voor het eerst een landelijk beeld te geven van de overstromingsrisico's (overstromingskansen en de gevolgen van overstromingen). Het project beperkt zich vooralsnog tot de overstromingskansen van 29 dijkkringgebieden van de in

totaal 53 dijkkringgebieden die ons land telt. De resultaten van de eerste zes dijkkringgebieden zijn in 2003 beschikbaar gekomen. De resultaten van alle 29 onderzochte dijkkringgebieden komen naar verwachting in 2005 beschikbaar.

Om het land achter de duinen te beschermen moeten maatregelen worden genomen, waarmee de zwakke schakels in de kustverdediging de verwachte zeespiegelstijging en de hogere stormfrequentie kunnen weerstaan. In de beleidsagenda voor de kust («Naar integraal kustbeleid»), die in 2002 gereed is gekomen, zijn een dertiental zwakke schakels aangegeven, waaronder de prioritaire kustvakken Den Helder-Callantsoog, Hoek van Holland-Kijkduin en West Zeeuws-Vlaanderen. Op basis van planstudies zullen de vereiste maatregelen moeten worden bepaald en de termijnen waarop deze moeten worden gerealiseerd.



Een deel van de bebouwing van de Nederlandse kustplaatsen ligt op of voor de waterkering, een gebied waar geen wettelijke veiligheidsnormen gelden. Zonder aanvullende maatregelen zal bij stijging van de zeespiegel de afslaggrens de lijn tot waar bij extreme stormen (duin)afslag optreedt

landwaarts verschuiven. In de beleidsagenda voor de kust is aangegeven dat de voorkeur van het Rijk uitgaat naar het handhaven van de afslaglijnen op de huidige situatie. Dit kan met relatief kosteneffectieve en duurzame «zachte» maatregelen (met zandaanvullingen) worden uitgevoerd.

De beleidsagenda voor de kust moet ook leiden tot een beleidslijn waarin onder meer wordt ingegaan op gebieden die bij een «maatgevende storm» onder water komen te staan, dan wel aan het geweld van extreme golven ten prooi vallen. Gedacht moet worden aan een beleidslijn met vergelijkbare restricties (onder andere ten aanzien van bouwplannen) als de beleidslijn «Ruimte voor de Rivier». De beleidslijn «Ruimte voor de Rivier» is na de hoge rivierwaterstanden in 1993 en 1995 tot stand gekomen.

Zoals eerder vermeld bestaat er, ook als een waterkering aan de norm voldoet, altijd nog een kleine kans dat de waterkering bezwijkt en er een overstroming optreedt. Het rivierengebied biedt de mogelijkheid om door gebruikmaking van noodoverloopgebieden deze kleine kans – het restrisico – nog verder te verkleinen. In 2002 heeft de Commissie Lutijn de staatssecretaris van VenW geadviseerd om inderdaad gebruik te maken van noodoverloopgebieden. Het Kabinetsstandpunt ter zake is in voorbereiding.

Tevens vallen onder beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling onder meer de kosten (zoals secretariaatskosten) voor de ondersteuning van de Technische Adviescommissie voor de Waterkeringen (TAW).

Ook (inter)nationaal overleg inzake (de voorbereiding van) de uitvoering van de hoogwateractieplannen voor de Rijn en de Maas wordt tot de beleidsvoorbereiding en –ontwikkeling gerekend. Ook het anticiperen op de effecten van planvorming in het buitenland, zoals dijkverbeteringen en het effect van het inzetten van retentiebekkens in het buitenland, alsmede op het effect van klimaatontwikkeling op de rivierafvoer hoort hiertoe.

Wet- en regelgeving

Het belangrijkste instrument voor het uitvoeren van het beleid inzake de veiligheid tegen overstromingen is de Wet op de waterkering (Stb. 1996/8). Deze wet regelt onder meer de vijfjaarlijkse cyclus van het toetsen van primaire waterkeringen en het beschikbaar stellen van randvoorwaarden ten behoeve van deze toetsing. De Wet op de waterkering regelt ook de procedure en de verdeling van de verantwoordelijkheden voor het uitvoeren van versterkingen om aan de vereiste veiligheid te kunnen voldoen.

Om te kunnen beoordelen of de vigerende veiligheidsnormen nog voldoen, wordt een wijziging van de Wet op de waterkering voorbereid (gereed 2005). Deze wijziging regelt dat eenmaal per 10 jaar informatie wordt aangedragen waarmee een evaluatie van de normstelling op grond van een kosten en baten analyse mogelijk is.

Het voorstel van Wet op de waterkering wordt ook aangepast in verband met de nieuwe financieringsstructuur voor de primaire waterkeringen. De nieuwe financieringsstructuur houdt in dat de waterschappen voortaan alle kosten voor beheer en onderhoud van de primaire waterkeringen voor hun rekening nemen, en het Rijk alle kosten voor verbetering (TK 2001–2002, 27 265, nr. 13). De bijdragen van de provincies aan de

waterschappen voor het beheer en onderhoud van de primaire waterkeringen en voor de rivierdijkversterkingen komen te vervallen.

De Wet op de waterkering biedt onvoldoende kader voor het realiseren van Ruimte voor de Rivier. Het wijzigingsvoorstel van deze wet (gereed 2005) biedt het vereiste kader wel.

Met het wijzigingsvoorstel worden ook de kaden in Limburg als primaire waterkering aangewezen.

Teneinde de voor de rivier beschikbare ruimte niet verloren te laten gaan, is in 1996 de beleidslijn «Ruimte voor de Rivier» van kracht geworden. Deze beleidslijn is op grond van een uitgevoerde evaluatie in 1997 herzien.

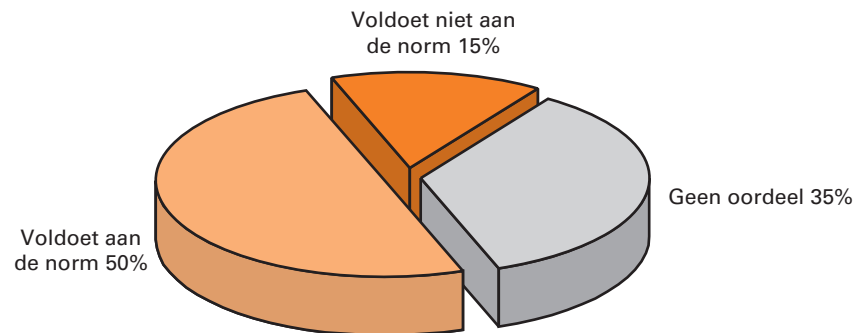
Monitoring en beleidsevaluaties

De Wet op de waterkering schrijft een vijfjaarlijkse toetsing voor van de zogenaamde primaire waterkeringen. Deze waterkeringen moeten de dijkkringgebieden de vereiste veiligheid tegen overstroming bieden volgens de voor het betreffende dijkkringgebied geldende norm. De resultaten van de eerste toetsingsronde zijn in februari 2003 aan de Tweede Kamer aangeboden (TK 2002–2003, 18 106 nr. 124). De resultaten van deze toetsing van de primaire waterkeringen zijn in onderstaande tabel en taartdiagram weergegeven.

Aantal km waterkering dat aan de norm voldoet		
	2002	2025
Voldoet aan de norm	1 792	3 558
Voldoet niet aan de norm	549	0
Geen oordeel	1 217	0
Totaal	3 558	3 558

Bron: resultaten 1^e toetsing primaire waterkeringen (TK 2002–2003, 18 106 nr. 124).

Percentage waterkering dat in 2002 aan de norm voldoet



Bron: resultaten 1^e toetsing primaire waterkeringen (TK 2002–2003, 18 106 nr. 124).

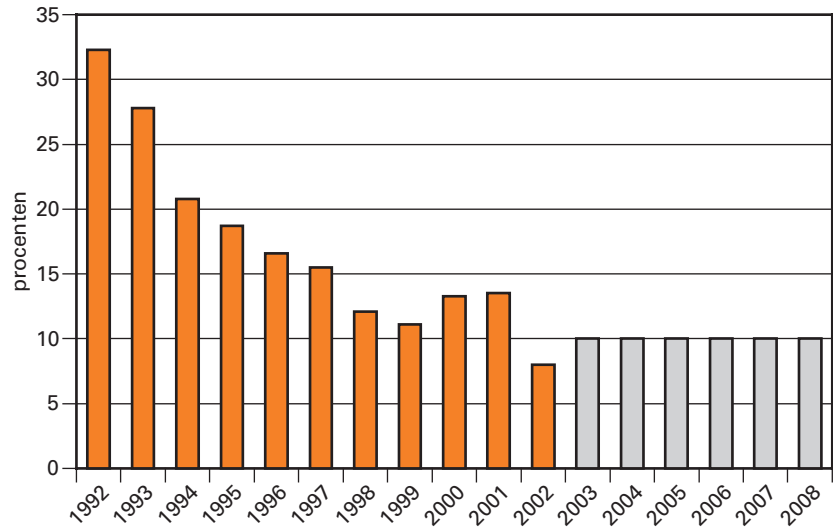
Uit de tabel en de taartdiagram blijkt, dat van de 3558 km primaire waterkering in Nederland 1792 km (50%) voldoet aan de gestelde wettelijke veiligheidsnormen. In totaal voldoet 549 km (15%) waterkering

niet aan de gestelde norm. Hiervan is 14 km in de 1^e toetsronde geïdentificeerd. Van de overige 535 km was dat al eerder bekend. Voor 1217 km (35%) primaire waterkeringen kon bij de eerste toetsing nog geen oordeel worden uitgesproken. Veelal werd dit veroorzaakt door het ontbreken van de voor de toetsing benodigde gegevens over de opbouw van de waterkering. Er wordt naar gestreefd om het percentage «geen oordeel» bij de komende toetsingen sterk te reduceren. Er zijn verschillende programma's ontwikkeld om de waterkeringen te verbeteren (zie onder uitvoering en handhaving). Naar verwachting zullen alle primaire waterkeringen in 2025 weer aan de norm voldoen. Dat is 10 jaar later dan eerder werd verondersteld.

Het streven is dat de kust zeewaarts van de kustlijn van 1990 blijft. Om de ligging van de kustlijn te monitoren wordt elke twee jaar aan de hand van de kustmetingen van de afgelopen tien jaren de zogenaamde kustlijnkaarten opgesteld. Op basis van deze kaarten wordt de actuele ligging van de kust ten opzichte van de Basiskustlijn (BKL) vastgesteld. Indien de BKL wordt overschreden, dat wil zeggen de meerjarige trend ligt landwaarts van de BKL, dan wordt bepaald voor welke kustvakken maatregelen nodig zijn. In het algemeen bestaan de maatregelen uit uitvoeren van zand-suppleties.

Incidentele overschrijding van de BKL betekent overigens niet dat er zich een acuut veiligheidsprobleem aandient. Het dynamisch handhaven van de kust betekent dat de meerjarige structurele erosie wordt gecompenseerd. Van belang hiervoor is dat over een langere periode gezien de benodigde hoeveelheid zand in het systeem wordt gebracht. Van jaar tot jaar kunnen er zowel verschillen optreden in de hoeveelheid zand die in de praktijk wordt aangebracht, als in de hoeveelheden die door storm afgeslagen worden. De BKL mag dus in een beperkte mate overschreden worden. Het onderstaand figuur geeft het percentage kust weer waarvan de meerjarige trend landwaarts ligt ten opzichte van de basiskustlijn. Zichtbaar is dat het aantal overschrijdingen sinds de beleidskeuze voor dynamisch handhaven (1990) is afgenomen. Het suppleren van zand in het kustsysteem heeft derhalve een positieve werking gehad. Vanaf 1998 stabiliseert het systeem zich op het niveau van circa 10% overschrijdingen. Voor de periode 2004–2008 is de verwachting dat de overschrijdingen op het huidige niveau zullen blijven.

Percentage overschrijdingen Basiskustlijn (BKL) in periode 1992-2008



N.B: overschrijding is het percentage raaien waarvan de meerjarige trend landwaarts ligt van de Basiskustlijn (de Basiskustlijn is de norm en gelijk aan de kustlijn van 1990).

Jaarlijks wordt in «Water in Beeld», de door de Commissie Integraal Waterbeheer (CIW) opgestelde voortgangsrapportage over het waterbeheer in Nederland, de stand van zaken geschetst voor alle watersystemen. Deze wordt tegelijkertijd met de begrotingsverantwoording aan de Staten-Generaal aangeboden. Hierin wordt ook specifiek aandacht besteed aan veiligheid.

Monitoring van de voortgang van het versterkingsprogramma en het programma Ruimte voor de Rivier vindt plaats door middel van periodieke rapportages aan de Tweede Kamer. Ruimte voor de Rivier is in 2001 aangemerkt als groot project. In 2002 is de basisrapportage aan de Tweede Kamer aangeboden.

In overleg met het RIVM wordt gewerkt aan het tot stand komen van een onafhankelijke Beleidsmonitor Water. Ook hierbij komt de veiligheid tegen overstromingen nadrukkelijk aan de orde. Beoogd wordt medio 2004 een evaluatie voor het beleidsthema veiligheid gereed te hebben.

Programma beleidsevaluaties				
Evaluatie-onderwerp	A. Startdatum B. Einddatum	Evaluatie-periode	Doel evaluatie	Type evaluatie
Water in Beeld	A: Medio 2003 B: Februari 2004	t/m 2003	De stand van zaken schetsen voor alle watersystemen in Nederland.	Jaarlijks
Deltaplan Grote Rivieren	A: Juni 2003 B: April 2004	1995–2003	Evaluatie van het programma Deltaplan Grote Rivieren conform procedureregeling grote projecten Referentie is de basisrapportage DGR.	Ex post
Veiligheid Nederland in kaart (VNK) (voorheen Marsroute)	A: 2001 B: 2005	t/m 2004	De huidige filosofie voor de beveiliging tegen overstroming is gebaseerd op de minimumeisen die de Deltacommissie in 1960 aan waterkeringen heeft gesteld. In het onderzoeksproject VNK wordt onderzoek gedaan naar een benadering waarbij de kans op overstromen en de daaruit voortvloeiende gevolgen van een dijkkringgebied centraal staan. Hieruit kan een hernieuwde veiligheidsafweging volgen.	Ex post/ex ante
Beleids-evaluatie veiligheid	A: Medio 2003 B: Medio 2004	t/m 2003	De huidige veiligheidsfilosofie (zie hierboven onder VNK) in een breder perspectief plaatsen.	Ex post/ex ante
2 ^e toetsing primaire waterkeringen	A: 2003 B: 2006	t/m 2005	Nagaan of de primaire waterkeringen aan de norm voldoen.	Ex post/ex ante

Uitvoering en handhaving

De primaire waterkeringen dienen te worden beheerd en onderhouden om ze op de aanwezige sterkte te houden. Daarnaast dienen de waterkeringen die niet voldoen aan de norm te worden versterkt. Voor de vereiste versterking van de waterkeringen lopen de volgende programma's, of worden de volgende programma's voorbereid:

- Deltaplan Grote Rivieren (de resterende versterkingswerken om voor de eerste maal te voldoen aan de normen).
- Herstel steenzettingen (vooruitlopend op de eerste toetsing gestarte verbetering van dijkbekledingen van gezette steen).
- Versterkingen naar aanleiding van de eerste toetsronde (de versterkingswerken naar aanleiding van de eerste toetsing van de primaire waterkeringen).

- Markermeer buitenwater (de versterkingswerken langs het Markermeer naar aanleiding van de wetswijziging waarbij het Markermeer als «buitenwater» is aangewezen).
- Ruimte voor de Rivier (Bij de tweede toetsronde (gereed 2006) zullen veel van de in het kader van het Deltaplan Grote Rivieren versterkte waterkeringen in het rivierengebied niet meer aan de vereiste veiligheidsnormen voldoen. Het kabinet streeft er naar om vooral door middel van rivierverruiming er voor te zorgen dat de waterkeringen weer aan de normen gaan voldoen. Dit wordt nader toegelicht in het onderdeel «Veiligheid Rivierengebied»).
- Versterkingen naar aanleiding van toekomstige golfrandvoorwaarden (recente inzichten van de Rijkswaterstaat met betrekking tot de golfbelasting langs de kust wijzen er op dat de maatgevende golf- randvoorwaarden voor een aanzienlijk deel van de Nederlands kust zwaarder zijn dan de randvoorwaarden die momenteel worden gebruikt voor de veiligheidsbeoordeling van waterkeringen. WL Delft Hydraulics heeft de nieuwe inzichten in de golfbelasting desgevraagd bevestigd. Naar aanleiding van deze nieuwe inzichten worden maatregelen voorbereid).

Voor het dynamisch handhaven van de kustlijn van 1990 worden voornamelijk zandsuppleties uitgevoerd. In toenemende mate worden deze zandsuppleties niet meer op het strand opgebracht, maar in de vooroever. Hiermede kan meer zand in het zeewaarts gelegen deel van het kustfundament worden gebracht. Bovendien is vanaf 2001 de omvang van de zandsuppleties vergroot om de zandverliezen op diep water te compenseren.

Het eind 2001 vastgestelde nieuwe Randvoorwaardenboek ten behoeve van de tweede toetsingsronde (gereed 2006) gaat uit van een toename van de maatgevende afvoer van de Rijn van 15 000 m³/s naar 16 000 m³/s en voor de Maas van 3650 naar 3800 m³/s. Deze toename leidt met name langs de Rijn tot een verhoging van de in het Randvoorwaardenboek vermelde waterstanden waarop de waterkeringen getoetst moeten worden. Hierdoor zal in veel gevallen het vereiste beschermingsniveau niet meer worden gehaald. Zoals in de 4e Nota waterhuishouding is vastgelegd (TK 1998–1999, 26 401, nr.1), zet het kabinet in op «Ruimte voor de Rivier», met dijk- en kadeversterkingen als sluitstuk. Door de rivier te verruimen worden de toetspeilen weer lager en wordt weer aan de norm voldaan. In het kabinetsstandpunt «Anders omgaan met water, waterbeheer in de 21e eeuw» (TK 2000–2001, 27 625, nr.1) heeft het kabinet besloten om de planstudie voor «Ruimte voor de Rivier» te starten (gereed 2005).

Voor de kaden in Limburg die woonkernen tegen hoge waterstanden in de Maas beschermen is voor de bescherming tegen wateroverlast met de regio afgesproken dat de kaden in het jaar 2015 voldoen aan de norm van 1:250 door enerzijds de aanwezige kades te versterken (en te verlengen) en anderzijds door rivierverruimingswerken de hoogwaterstanden te verlagen. Als tussendoelstelling is opgenomen dat in 2005 voor 70% aan deze norm wordt voldaan. De norm van 1:250 voor de kaden heeft momenteel geen wettelijke status. Er is een voorstel in voorbereiding om de Wet op de waterkering te wijzigen.

Vooruitlopend op de PKB «Ruimte voor de Rivier» worden no-regret projecten voorbereid en uitgevoerd die verlaging van de hoogwaterstanden beogen. Veelal passen deze projecten ook onder de doelstelling van NURG.

De uitgaven van het Rijk voor het realiseren van de bovenstaande programma's worden op IF 02.01 verantwoord.

Onder de beleidsuitvoerende taken fungeert de Rijkswaterstaat als kenniscentrum voor de waterkeringbeheerders en ingenieursbureau's welke in opdracht van de waterkeringbeheerders zijn ingeschakeld. In dit kader bereidt de Rijkswaterstaat leidraden voor, die onder auspiciën van de TAW worden uitgegeven en is er een helpdesk voor de waterkeringbeheerders en hun adviseurs beschikbaar.

Bij de vergunningverlening in het kader van de Wet beheer rijkswateren wordt de beleidslijn Ruimte voor de Rivier als toetskader gehanteerd. Deze beleidslijn beoogt de aanwezige ruimte voor de rivier niet verder in te perken.

13.4 Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen (x € 1000)							
13 Veiligheid water	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Verplichtingen	6 626	7 791	6 262	7 554	7 791	7 950	7 950
Uitgaven	5 350	6 233	7 159	8 160	8 024	7 950	7 950
13.01 Programma-uitgaven	3 727	4 456	5 455	6 520	6 431	6 393	6 393
<i>13.01.99 Overige programma-uitgaven</i>	<i>3 727</i>	<i>4 456</i>	<i>5 455</i>	<i>6 520</i>	<i>6 431</i>	<i>6 393</i>	<i>6 393</i>
13.02 Apparaatsuitgaven	1 623	1 777	1 704	1 640	1 593	1 557	1 557
Apparaatsuitgaven	1 623	1 777	1 704	1 640	1 593	1 557	1 557

De kosten van de te nemen uitvoeringsmaatregelen, gekoppeld aan het beleid inzake veiligheid water zijn opgenomen in het Infrastructuurfonds en betreffen het artikel 02.01.

Tabel: overzicht uitgaven veiligheid water op het Infrastructuurfonds (x € 1000)							
		2003	2004	2005	2006	2007	2008
Art.	Omschrijving Natte infrastructuur						
IF 02.01	Waterkeren	355 165	288 281	289 842	238 464	270 712	406 908

Daarnaast staan de kosten verbonden met Inspectie van VenW op artikel 18.

13.5 Budgetflexibiliteit

Budgetflexibiliteit (x € 1000)											
13 Veiligheid water		2004		2005		2006		2007		2008	
1.	Totaal geraamde kasuitgaven	7 159		8 160		8 024		7 950		7 950	
2.	Waarvan apparaatsuitgaven	1 704		1 640		1 593		1 557		1 557	
3.	Dus programma-uitgaven	5 455		6 520		6 431		6 393		6 393	
Waarvan op 1 januari 2004:											
4.	juridisch verplicht	62%	3 390	52%	3 366	46%	2 949	41%	2 591	40%	2 527
5.	complementair noodzakelijk	22%	1 219	30%	1 983	31%	1 996	31%	2 006	32%	2 070
6.	bestuurlijk gebonden (maar niet juridisch)	16%	846	13%	846	13%	846	13%	846	13%	846
7.	beleidsmatig gereserveerd (o.g.v. een wettelijke regeling of beleidsprogramma)	0%	0	5%	325	10%	640	15%	950	15%	950
8.	beleidsmatig nog niet ingevuld	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0
9.	Totaal (=3)	100%	5 455	100%	6 520	100%	6 431	100%	6 393	100%	6 393

Juridische verplichtingen

Voor het uitvoeren van beleid op dit artikel worden voornamelijk verplichtingen aangegaan voor onderzoek op het gebied van beleidsvoorbereiding en evaluatie.

Niet vastgelegd in verplichtingen

Dit betreffen de geraamde verplichtingen die noodzakelijk zijn om beleidsinstrumenten in te zetten om de beleidsdoelstellingen te bereiken.

13.6 Veronderstelling in effectbereiking, doelmatigheid en raming

Het te bereiken effect is dat de waterkeringen aan de vigerende veiligheidsnormen voldoen. Aan de veiligheidsnorm wordt voldaan indien de waterkeringen aan de vastgestelde technische eisen voldoen. De uit te voeren maatregelen (versterkingen van de waterkeringen, of rivierverruiming) bestaan deels uit vele tientallen individuele verbeteringswerken die uitgevoerd worden, dan wel in de komende tientallen jaren zullen worden uitgevoerd. Waar relevant wordt de doelmatigheid van de te nemen maatregelen met een maatschappelijke kosten-baten analyse onderbouwd. De keuzen bij de planvorming worden beïnvloed door wensen van maatschappelijke groeperingen, en door het provinciale- en het waterschapsbestuur. De ramingen voor de uit te voeren werken zijn grotendeels gebaseerd op ervaring met vergelijkbare werken zoals in het verleden uitgevoerd. De werkelijke kosten worden mede bepaald door marktontwikkelingen, zoals bijvoorbeeld een grote vraag naar grondstoffen en de beschikbaarheid van aannemers. De uitvoering van grote infrastructurele werken, zoals de aanleg van de HSL en de Betuwelijn speelt daarbij een belangrijke rol. De risico's bij de uit te voeren werken zijn verder dat de kosten vaak toenemen als gevolg van nieuwe inzichten zodat de uitgangspunten achterhaald raken (bijvoorbeeld nieuwe en zwaardere golfbrandvoorwaarden op basis van metingen), hogere grondprijzen en dat de uitvoering langer duurt. De programma's Ruimte voor de Rivier en de Zwakke schakels langs de kust bestaan uit samenhangende pakketten van maatregelen. Pas na de PKB Ruimte voor de Rivier en de planstudies voor de zwakke schakels ontstaat er meer zicht op de benodigde budgetten voor de uitvoering van deze programma's.

13.7 VBTB-paragraaf

Uit 2002 zijn de beleidsdoelen binnen dit beleidsartikel geherdefinieerd. Dit zal op termijn leiden tot een splitsing van de prestatie-indicatoren verdeeld naar de geherdefinieerde doelen (begroting 2006). De gegevens over het percentage beschermd bevolkt gebied in de provincie Limburg na de realisatie van de kaden in Limburg zal worden toegevoegd.

Onderzocht wordt wat de mogelijkheden zijn om de beleidsevaluatie te professionaliseren. Het gaat hierbij om het inschakelen van een externe, onafhankelijke en kwaliteitsgewaarmerkte instantie welke de gevolgen van het beleid zal gaan monitoren. Als beleidsmonitor biedt een planbureau de meest optimale garantie voor onafhankelijkheid en kwaliteit. Concreet wordt voor het programma «Veiligheid Water» in 2004 een start gemaakt met vaststellen van de organisatie van de beleidsmonitor bij het RIVM/MNP. Mogelijk biedt deze beleidsmonitor nieuwe inzichten betreffende het formuleren van beleidsdoelen en de prestatie-indicatoren. Dit zal in de begroting 2006 worden meegenomen.

14 WATERBEHEER

14.1 Algemene beleidsdoelstelling

De hoofddoelstelling van het integrale waterbeleid is: «Nederland bewoonbaar maken en houden door het in stand houden en versterken van gezonde en veerkrachtige watersystemen».

14.2 Nader geoperationaliseerde beleidsdoelstellingen

Het bereiken van ecologisch gezonde stroomgebieden en de Noordzee

Waterkwaliteit

Het vigerende waterkwaliteitsbeleid is dat van de Vierde Nota Waterhuishouding. Hierin is vastgelegd dat op korte termijn geen overschrijdingen van het Maximaal Toelaatbaar Risico (MTR) voorkomen, en dat op langere termijn gestreefd wordt naar Verwaarloosbaar Risico (VR). Dit verandert echter vanwege de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) welke op 22 december 2000 is vastgesteld. Deze richtlijn moet in 2015 als resultaat opleveren een goede chemische toestand en een goed ecologisch potentieel of een goede ecologische toestand van het oppervlaktewater, afhankelijk van het type watersysteem. Deze goede toestand wordt bereikt indien er in het water sprake is van een situatie die slechts in geringe mate afwijkt van de natuurlijke omstandigheden. Daarmee legt de richtlijn een behoorlijke ambitie neer voor het waterbeleid. De normen die invulling moeten geven aan de goede chemische en ecologische toestand moeten nog worden vastgesteld en zijn nog niet van kracht. Wel wordt in deze begroting al zoveel mogelijk rekening gehouden met de Kaderrichtlijn Water.

Voor het bepalen van maatregelen om de doelstellingen van de Kaderrichtlijn Water te halen, worden in 2009 stroomgebiedbeheersplannen opgesteld voor de Rijn, Maas, Schelde en Eems. Hierin dienen alle maatregelen te worden opgenomen die nodig zijn voor het verkrijgen van de goede chemische en ecologische toestand. Dit kunnen maatregelen zijn die regionaal worden geïmplementeerd, maar ook nationaal en internationaal. Voor het opstellen van de stroomgebiedbeheersplannen zijn inmiddels stroomgebiedcoördinatoren aangesteld. Onder regie van het Rijk zullen de betrokken regionale overheden gezamenlijk in beeld brengen wat per stroomgebied nodig is voor het bereiken van de doelstellingen van de Kaderrichtlijn Water. De eerste belangrijke stap wordt genomen in 2005. In dat jaar moet een analyse zijn afgerond waaruit moet blijken wat de mogelijkheden zijn om te voldoen aan de doelstellingen van 2015 en waar de knelpunten zich bevinden die om (aanvullend) beleid vragen. Dit moet leiden tot de stroomgebiedbeheersplannen in 2009.

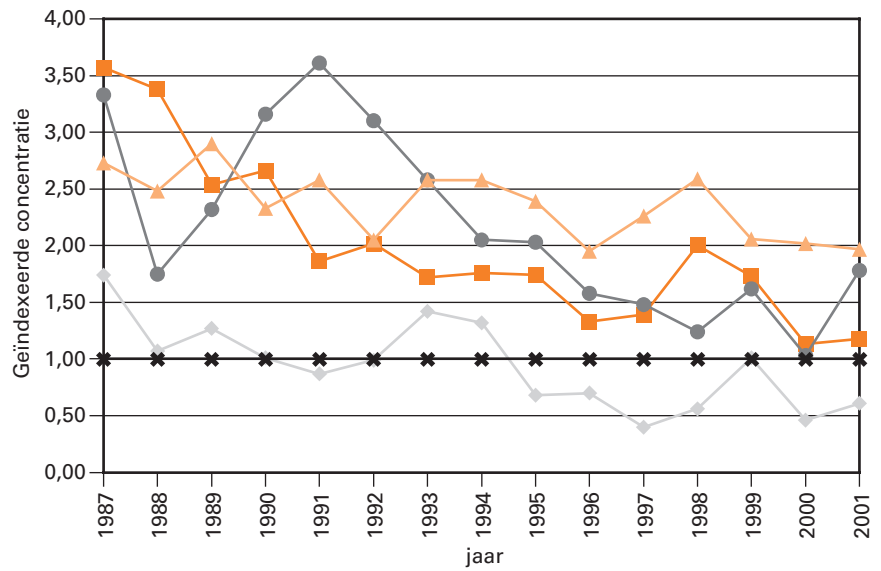
Als prestatie-indicatoren voor het beoordelen van het behalen van de waterkwaliteitsdoelstellingen wordt gehanteerd «de mate van afwijking ten opzichte van MTR en het VR». In de figuren hieronder staat de ontwikkeling van de waterkwaliteit in de stroomgebieden Rijn, Maas, Schelde en Eems weergegeven als functie van de prestatie-indicator MTR. De prestatie-indicatoren zullen worden aangepast zodra de nieuwe normen van de KRW zijn vastgesteld.

Daarnaast wordt gehanteerd de afname van de belasting van het oppervlaktewater met prioritair gevaarlijke stoffen zoals genoemd in de Kaderrichtlijn Water. Van deze stoffen moeten de lozingen zijn beëindigd

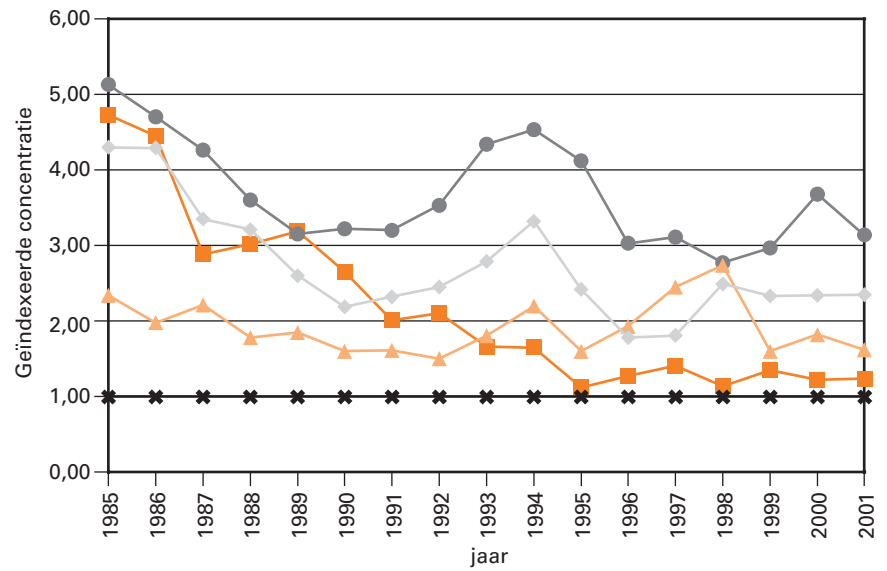
in 2020. De in de voorgaande jaren genoemde indicatoren voor adequate vergunningverlening en handhaving in het kader van de Wet verontreiniging oppervlaktewateren zijn niet meer opgenomen. Hierover zal door de Inspectie Verkeer en Waterstaat worden gerapporteerd.

De voortgang in de verbetering van de waterkwaliteit wordt jaarlijks gerapporteerd in «Water in Beeld». In 2003 zijn hierin ook de gebiedsgerichte rapportages opgenomen die zijn uitgevoerd conform regeringsnota naar aanleiding van de motie Augusteijn (Tweede Kamer, vergaderjaar 2000–2001, 26 401, nr. 24). Vanwege het van kracht worden van de KRW en de daarin voorgeschreven aanpak per stroomgebied en de rapportage daarover, worden deze gebiedsgerichte rapportages per 2004 niet meer separaat uitgevoerd. De rapportages in het kader van de KRW zullen hiervoor in de plaats komen. Ook de implementatie van de bioassays zoals genoemd in de regeringsnota zal worden bezien bij de invoering van de (ecologische) normen conform de Kaderrichtlijn Water. Ten aanzien van beleidsevaluatie is in 2003 een Beleidsmonitor Water ingesteld bij het Milieuplanbureau van het RIVM. Beoogd wordt om het waterkwaliteitsbeleid in 2003/2004 te evalueren.

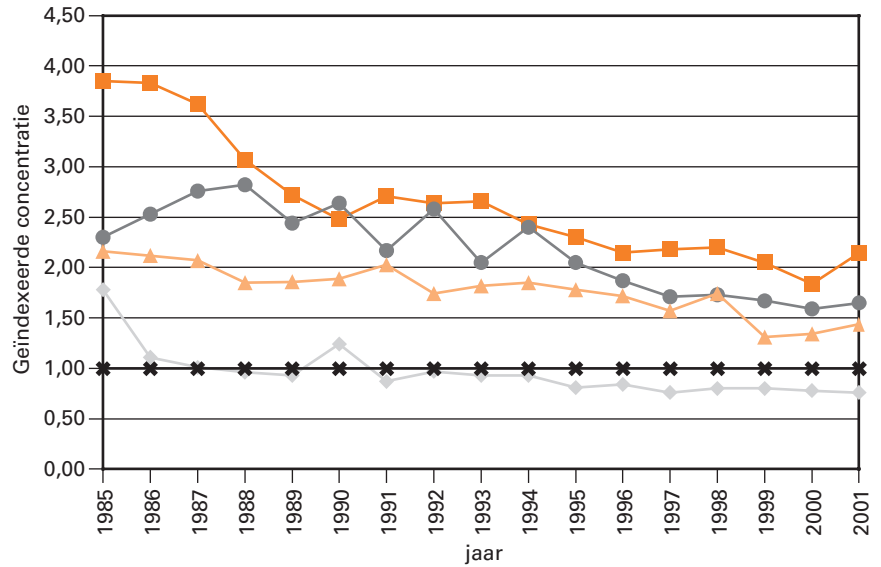
Ontwikkeling waterkwaliteit stroomgebied Eems



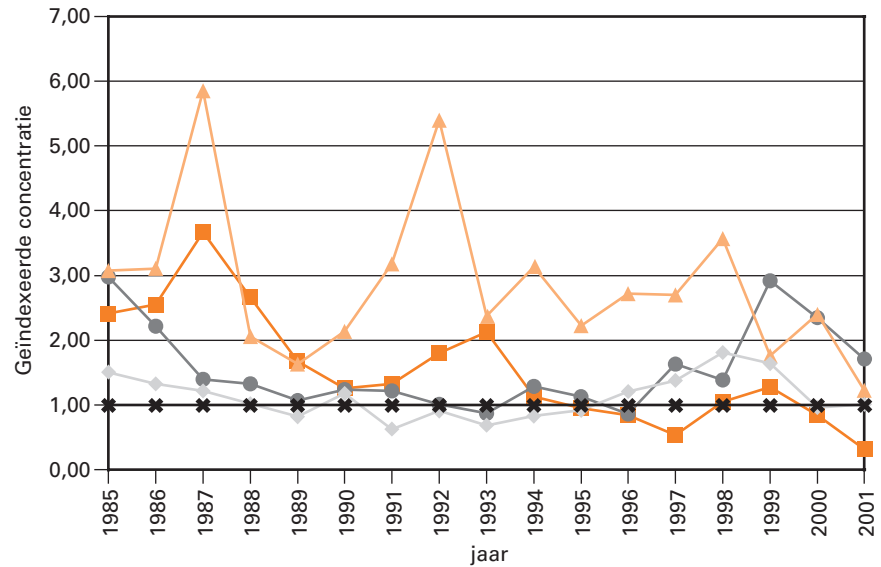
Ontwikkeling waterkwaliteit stroomgebied Maas



Ontwikkeling waterkwaliteit stroomgebied Rijn



Ontwikkeling waterkwaliteit stroomgebied Schelde



Noordzee

Het Noordzeebeleid is de laatste jaren sterk in ontwikkeling. In 2004 zal verdere uitwerking worden gegeven aan de voornemens van het stappenplan wettelijke bescherming EEZ (TK 2002-2003, 28 600 XII, nr.

89). Startpunt voor de verdere inhoudelijke uitwerking van het Noordzee-beleid, in de Nota Ruimte en het in 2004 uit te brengen Integraal beheersplan 2004, zijn de in deel 3 van de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening neergelegde beleidslijnen voor het zogenaamde landsdeel Noordzee, de in 2002 gepubliceerde beleidsregels voor bouwactiviteiten in zee en de door de betrokken departementen in 1999 uitgebrachte Beheersvisie Noordzee 2010.

Waterbodems

De aanpak van de waterbodems heeft een impuls gekregen met het «Tienjarensценario waterbodems». Het inlopen van de achterstand in het baggeren door de uitvoering van de tweede fase staat daarbij voorop en wordt gestimuleerd langs een drietal sporen.

Allereerst is van belang een goede afstemming van de werkzaamheden in provinciale werkgroepen en subsidiering van het opstellen van baggerplannen voor de bebouwde kom. Ten tweede wordt het daadwerkelijk baggeren bevorderd door een impuls aan baggeren in bebouwd gebied (Subbied), aan saneringen in regionale wateren (via de VROM-begroting) en aan saneringen conform het apart uitgebrachte Saneringsprogramma waterbodems rijkswateren. Ten derde wordt gewerkt aan voldoende bestemmingen voor baggerspecie door verwerking te stimuleren (Tijdelijke stimuleringsregeling verwerkingbaggerspecie en grootschalige verwerkingsproef) en te zorgen voor depotruimte (Hollandsdiep en Koegorspolder).

In de kabinetsreactie Tienjarensценario wordt een groot aantal zaken genoemd met een beleidsmatig karakter die moeten worden opgepakt om het probleem echt de baas te worden. Deze zijn in een beleidsprogramma met zes speerpunten vervat.

- Een maatschappelijke kosten-baten analyse moet de basis vormen om te komen tot besluiten over de ter beschikking te stellen budgetten om een (deel) van de achterstand weg te werken.
- In het verlengde van het droge bodemproject «BEVER» (Beleidsvernieuwing bodemsanering) wordt gewerkt aan een functiegericht en kosteneffectieve aanpak van ernstig verontreinigde waterbodems.
- Efficiënt gebruik van de beschikbare depotruimte moet worden bevorderd door de bestaande regels, bijvoorbeeld ten aanzien van de herkomst van de specie, te herzien.
- De mogelijkheden van het gebruik van bagger als bodem worden tegen het licht gehouden. Inzet is om de gebruiks- en verspreidingsmogelijkheden te optimaliseren onder de randvoorwaarde van voldoende bescherming van het milieu.
- De effectiviteit van de WBM-heffing (Wet Belasting op Milieu-grondslag).
- op verwerkbare specie als middel om de verwerkingsdoelstelling te ondersteunen wordt vergeleken met alternatieve methoden.
- Met de zeehavenbeheerders wordt gewerkt aan middenlange termijn afspraken om te komen tot een efficiënte aanpak van zoute baggerspecie.

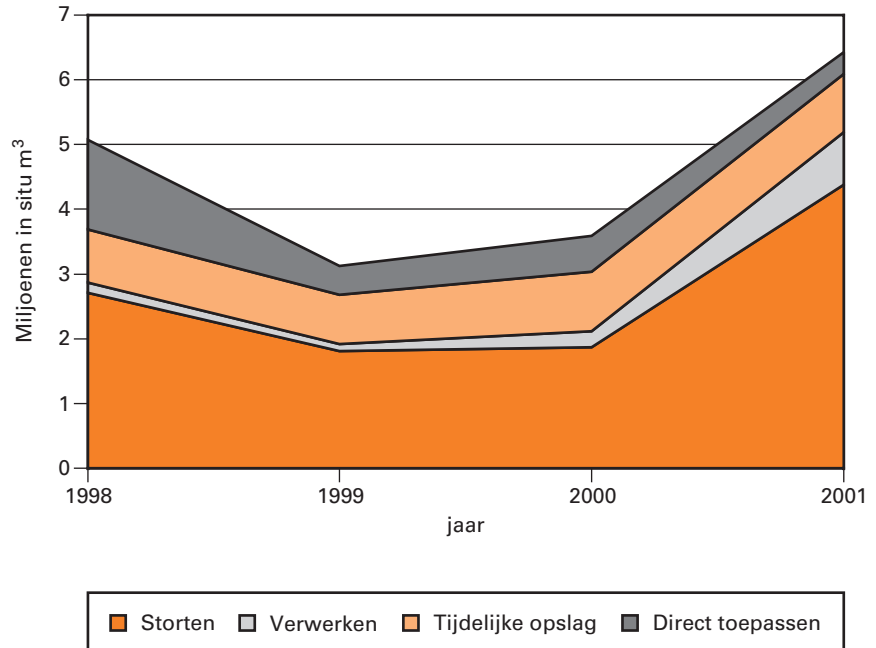
Met deze aanpak moeten de beleidsdoelen uit de kabinetsreactie Tienjarensценario, die in het verlengde liggen van NW4, kunnen worden verwezenlijkt:

- onderhoud en aanwas zijn met elkaar in evenwicht;
- er is geen achterstallig onderhoud;
- saneringen zijn uitgevoerd;
- de waterbodem wordt adequaat beheerd;

- niet verspreidbare specie wordt zo min mogelijk gestort.

Voor het volgen van de voortgang van de operationele doelstellingen zullen in ieder geval als prestatie-indicatoren worden gehanteerd: het percentage uitgevoerde saneringen en het verwerken van niet verspreidbare baggerspecie. Om een en ander landsdekkend en structureel goed te volgen wordt in het kader van de uitvoering van de tweede fase Tienjaren-scenario een monitoringsprogramma opgezet.

Bestemmingen «niet verspreidbare» zoete en zoute specie



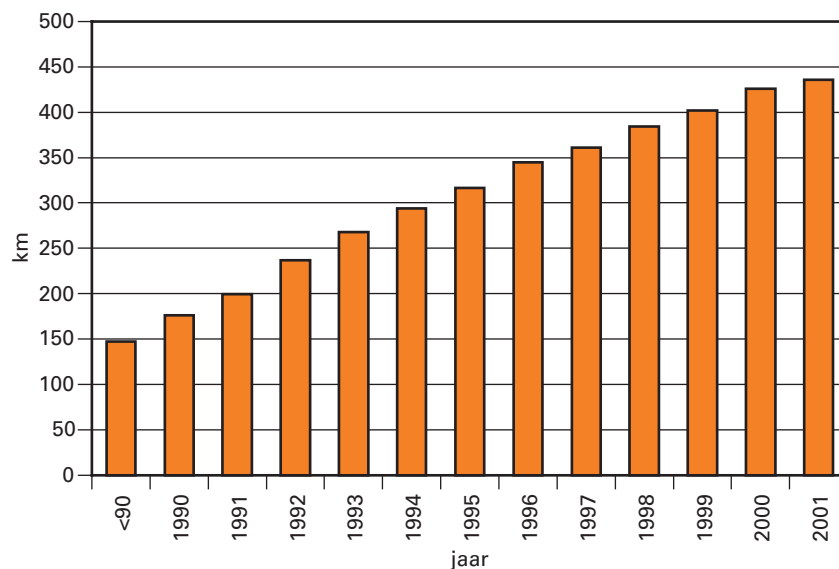
De inrichting van het stroomgebied

De inrichting is afgestemd op de te vervullen functies. Niet alleen de infrastructuurfunctie voor de scheepvaart stelt eisen aan de inrichting. Ook toegekende functies als drinkwater, recreatie, natuur en visserij stellen eisen. Om te bereiken dat al die functies vervuld kunnen worden is onder andere een verder herstel en (her)inrichting van hoofdwatersystemen noodzakelijk. Speerpunten hierbij zijn het creëren van natuurlijker overgangen tussen zout en zoet, geleidelijke overgang tussen land en water, een natuurlijker peilverloop en meer mogelijkheden voor vis-migratie.

Naast de uitvoering van grootschalige natuurprojecten is ook het creëren van natuurvriendelijke oevers en het realiseren van vispassages van belang voor een goed functionerend systeem. De in het verleden uitgevoerde waterstaatskundige werken hebben op veel plaatsen grote invloed gehad op natuurlijke zoet/zout overgangen. Op verschillende plaatsen wordt herstel nagestreefd; zo zal in 2003 nog besloten worden welk pakket aan maatregelen het watersysteem in het Deltagebied (met name Haringvliet, Krammer/Volkerak/Zoommeer en Oosterschelde) een impuls kan geven. Om de voortgang van deze doelstellingen te monitoren zal van «het percentage ingerichte hectare NURG, IJsselmeergebied, en Zuid-Hollandse Delta»; «het aantal kilometer gerealiseerde natuur-

vriendelijke oever» en; «het percentage gerealiseerde vistrappen in rijkswateren» als prestatie-indicatoren gebruik worden gemaakt. Van de te realiseren 7000 hectare voor 2015 is 4225 hectare aangekocht waarvan ook 1750 hectare ingericht. De grondverwerving ligt op schema, maar de inrichting loopt achter met name door de heroverwegingen vanwege de planstudie Ruimte voor de Rivier. De inrichting van natuurgebieden langs de rivier mag immers geen nadelige effecten hebben op de hoogwaterstand. In de periode 1990 tot en met 2001 is het aantal kilometer natuurvriendelijke oevers verdrievoudigd tot circa 450 kilometer. Daarnaast is het ecologisch streefbeeld grotendeels gerealiseerd. De vispassage bij de stuw van Driel is najaar 2001 in gebruik genomen. De aanleg van twee vispassages in de Nederrijn en Lek gaat binnenkort in uitvoering. De bouw van vispassages bij Borgharen en Grave is voorzien in 2004.

Aanleg natuurvriendelijke oevers (cumulatief)



Waterkwantiteitsbeheer

Het kwantiteitsbeheer is primair gericht op het handhaven van veiligheid, het voorkomen van wateroverlast en een optimale waterverdeling van de toegekende functies.

Nederland is begonnen met het op orde brengen van het hoofd- en regionale watersysteem volgens de vastgelegde principes in «Anders omgaan met water, Waterbeleid 21^e Eeuw».

Als prestatie-indicatoren zijn onderscheiden: «het percentage gerealiseerde hectare «vasthouden en bergen» om wateroverlast tegen te gaan en de benodigde afvoercapaciteit om wateroverlast tegen te gaan», «percentage gerealiseerde hectare «vasthouden en bergen» om watertekort tegen te gaan» en «de mate van afwijking bij droogte van de waterverdeling over Nederland bij normaal gebruik (zogenaamde «nulsituatie» uit de Droogtestudie)». Het nieuwe waterbeleid kenmerkt zich bovenal door de stroomgebiedenaanpak, waarbinnen het beleid integraal vorm krijgt en wordt uitgevoerd. In 2002 zijn de deelstroomgebiedvisies WB21 opgeleverd die vooral kwantitatief van aard zijn. Deze visies vormen de meest recente bouwstenen voor ruimtelijke afwegingsprocessen, waarbij de wateroverlastproblematiek (letterlijk) in

kaart is gebracht. Een eerste en voorlopige indruk is dat circa 392 000 hectare land in 2015 een waterbergende en vasthoudende functie moet krijgen. Gezamenlijk werken provincies, waterschappen en gemeenten aan een verdere onderbouwing en concretisering van de visies en de daarbij horende ruimtelijke vertaling in de vorm van het maatregelenprogramma 2003–2007.

Indicatie benodigd oppervlakte voor het vasthouden en bergen van water		
	jaar 2015	jaar 2050
Vasthouden van water	360 000 ha	430 000 ha
Bergen van water	32000 ha	72 500 ha
Indicatie van ruimte voor vasthouden		
	jaar 2015	jaar 2050
Extra open water	8 050 ha	12 388 ha
Vasthouden in of op de bodem	280 000 ha	387 000 ha
Afkoppelen verhard opp. in stedelijk gebied	86 000 ha	24 000 ha

Bron: deelstroomgebiedsvisies.

Uitgangspunt bij waterverdeling en peilbeheer is dat de veiligheid tegen overstromingen niet in gevaar komt: ijs en sediment kunnen optimaal afgevoerd worden. Met inachtneming van deze randvoorwaarde wordt het kwantiteitsbeheer afgestemd op de andere gebruiksfuncties die zijn toegekend in het BPRW. Voor het kwantiteitsbeheer zijn onder andere scheepvaart, natuur en landschap en regionale watervoorziening sterk bepalend. Hierna wordt voor de verschillende functies aangegeven hoe deze doelstelling kan worden geconcretiseerd en met welke prestatie-indicatoren deze kunnen worden gemonitord.

Ten behoeve van de veiligheid en het voorkomen van overlast is en wordt de spui- en gemaalcapaciteit in beheer bij het Rijk afgestemd op het gedefinieerde veiligheidsniveau en peilbeheer.

De Wet op de Waterkering (Wow) geeft normen voor de kans op overstroming die niet mag worden overschreden. De berekende kans hangt ondermeer af van de afvoercapaciteit naar zee van de verschillende systemen. Daarbij zal telkens een afweging moeten worden gemaakt tussen vergroting van die capaciteit en de vergroting van de bergingscapaciteit (horizontaal of verticaal). Daarbij wordt in voorkomende gevallen ook rekening gehouden met de invloed op het regionale waterbeheer dat afhankelijk is van afvoer van overtollig water naar rijkswater.

De uitgevoerde verkenning naar het Waterbeheer in het Natte Hart (IJsselmeer, Markermeer, Amsterdam-Rijnkanaal/Noordzeekanaal) heeft geleid tot de conclusie dat uitbreiding van de spuicapaciteit in de afsluitdijk noodzakelijk is. Een MER-studie op basis waarvan een besluit tot uitbreiding kan worden genomen is gestart. De planstudie zal naar verwachting eind 2004 worden afgerond, op basis waarvan het uitvoeringsbesluit genomen zal worden. De extra spuicapaciteit zal rond 2012 gerealiseerd zijn. Parallel aan de planstudie is een verkenning uitgevoerd naar de aanleg van een brakwaterzone langs de Afsluitdijk, een

mogelijke vorm van compensatie voor effecten van de extra spui-capaciteit. Deze verkenning is uitgevoerd in opdracht van de departementen van LNV, VROM en VenW. De verkenning is medio 2002 afgerond. Een eventueel vervolg valt onder de prioritering binnen het nationaal programma zoet/zout-overgangen, onder leiding van LNV.

De studie naar de laagwaterproblematiek zoals was overeengekomen in de startovereenkomst Waterbeheer 21e eeuw is inmiddels opgepakt. De eerste tussenresultaten geven aan dat de kans op watertekorten zullen toenemen. Op basis van meer gedetailleerde informatie over de maatschappelijke effecten en mogelijke maatregelen om die te beperken zal worden bezien of de huidige prioriteitstelling bij laagwaterverdeling kan worden gehandhaafd.

Gebieden met een functie natuur stellen eisen aan het waterbeheer. Verdroging geldt als één van de belangrijkste oorzaken van het achteruitgaan van de kwaliteit van de natuur in Nederland. Als doelstelling van het beleid om verdroging tegen te gaan geldt dat het verdroogde areaal in 2010 met 40% moet zijn verminderd ten opzichte van referentiejaar 1985. Dit houdt in dat in 2010 200 000 hectare moet zijn aangepakt. Hiervan is inmiddels 15 000 hectare volledig hersteld en op 152 000 hectare is gedeeltelijk herstel ingezet.

Partners voor Water

Partners voor Water is een interdepartementaal samenwerkingsverband van de ministeries van Verkeer en Waterstaat, Buitenlandse Zaken, Ontwikkelingssamenwerking, Economische Zaken, Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. Partners voor Water streeft naar een versterking van de Nederlandse buitenlandse waterinzet door beleidsafstemming en goede interdepartementale samenwerking. Het betreft hierin het Nederlands bedrijfsleven en kennisinstituten, zoals onder meer verenigd in het Netherlands Water Partnership (NWP).

Met deze samenwerking tussen overheid, bedrijfsleven en kennisinstituten wordt bevorderd dat de Nederlandse expertise op het gebied van integraal waterbeheer optimaal wordt ingezet in het buitenland ten behoeve van duurzame ontwikkeling, bevordering van internationale rechtsorde en ter versterking van de positie van Nederland op de internationale watermarkt. Het Programma is vastgesteld in 1999 en kreeg met het tweede Wereld Water Forum in Den Haag in 2000 een extra financiële impuls van circa € 30 miljoen voor de periode tot en met 2004. De aandacht is gericht op uitvoering van het Programma zelf, de nakoming van afspraken op de Wereld Water Fora en de waterproblematiek gerelateerd aan het Midden-Oosten vredesproces.

14.3 Beleidsinstrumenten

Beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling

De beleidsvoorbereiding en het hiervoor benodigde beleidsgericht onderzoek zijn gericht op:

- het bereiken van een dusdanige kwaliteit van het oppervlaktewater zodat het geschikt is voor de diverse gebruiksfuncties;
- reductie van de belasting van het oppervlaktewater met (gevaarlijke) stoffen, vooral vanuit diffuse bronnen, zodat voldaan wordt aan de vereisten van NW4, de Kaderrichtlijn Water en de overige EU-regelgeving;

- implementatie van de Kaderrichtlijn Water;
- beleidsvernieuwing waterbodems (actief beheer waterbodems);
- verfijning en uitwerking van regelgeving voor reinigbare baggerspecie onder de wet belasting op milieugrondslag;
- scheppen en instandhouden van samenwerkingsstructuren waterbodems.

Wet- en regelgeving

De EU-Kaderrichtlijn Water legt een sterk accent op het ecologisch functioneren van de watersystemen. Het op orde hebben van de chemische kwaliteit is daarvoor een noodzakelijke voorwaarde maar garandeert niet een afdoende resultaat. De inrichting van het watersysteem zal daarop worden afgestemd. Daarnaast bestaan EU-richtlijnen die oppervlakte- of grondwatergebieden beschermen of gaan over het behoud van habitats en zijn rechtstreeks gerelateerd aan waterafhankelijke soorten, zoals de zwemwaterrichtlijn.

Voor de huidige zwemwaterrichtlijn geldt dat ongeveer 95% van de lokaties voldoet aan de richtlijn. Voor de nieuwe EU-zwemwaterrichtlijn geldt dat van de binnenwateren ongeveer 75% zal voldoen en dat de situatie voor de kustwateren gelijk blijft.

Uitgaande van het feit dat de richtlijn in 2004 wordt aangenomen dienen de verplichtingen van de nieuwe richtlijn ongeveer in 2012 gehaald te zijn.

De primaire regelgeving voor het waterkwaliteitsbeleid zijn de Wet Verontreiniging Oppervlaktewateren (Wvo) en de Wet Bodembescherming (Wbb) en onderliggende regelingen; daarnaast zijn ook de Wet Milieubeheer en de Bestrijdingsmiddelenwet van belang. VenW is beleidsverantwoordelijk voor de Wvo en de Wbb in het hoofdwatersysteem, de rijkswateren. Diverse modernisering en aanvullingen op deze wetten worden voorbereid teneinde de effectiviteit en efficiency te verbeteren.

Convenanten en afspraken

Natuurontwikkeling in rijkswateren wordt via diverse instrumenten, afspraken en overlegtrajecten bereikt. De belangrijkste doelstellingen in hectares betreffen:

- NURG: 7 000 hectare in 2015;
- IJsselmeergebied: 3 000 hectare in 2010;
- Zuid-Hollandse Delta: 3 000 hectare in 2010.

Uitvoering en handhaving

De uitvoering van het beleid inzake waterbeheer is opgenomen in het Infrastructuurfonds en betreft het artikel 02.02. Voor de rijkswateren is Rijkswaterstaat verantwoordelijk voor de uitvoering, voor de regionale wateren zijn het de waterschappen.

Voor het Nederlandse waterbeleid is van belang dat in internationaal kader afspraken worden gemaakt over kwaliteitsdoelstellingen en emissiebeperkende maatregelen, onder meer door de stroomgebiedcommissies, de OSPAR-commissie en door de EU. Op grond van de Kaderrichtlijn Water moet de Europese Commissie voorstellen indienen voor waterkwaliteitsnormen (voor oppervlaktewater, sedimenten of biota) en emissiebeheersingsmaatregelen voor alle zogenaamde prioritaire stoffen. Een eerste lijst van stoffen is vastgesteld op 20 november 2001, en bevat 33 prioritaire stoffen, waaronder diverse bestrijdingsmiddelen, PAK's en zware metalen. De Commissie dient binnen twee jaar met

voorstellen voor product – en procesmaatregelen te komen voor zowel puntbronnen als diffuse bronnen. Voor de groep van prioritaire gevaarlijke stoffen uit de lijst moeten de maatregelen gericht zijn op het stopzetten of geleidelijk beëindigen van de emissies.

Monitoring en beleidsevaluaties

Het opnemen van stoffen op de hiervoor genoemde lijst leidt voorts voor Nederland tot aanvullende monitoringverplichtingen. De lijst met prioritaire stoffen zal elke vier jaar worden herzien, zodat naar verwachting in de komende jaren voor een grotere groep stoffen gaat gelden dat het beleid hiervoor in Brussel zal worden vastgesteld. In dit licht is het van belang de Nederlandse inzet op dit terrein in Brussel te versterken, en te streven naar een goede afstemming op het reeds in NW4 vastgestelde beleid.

Jaarlijks wordt in «Water in Beeld», de beleidsverantwoordingsrapportage over het waterbeheer in Nederland en een uitgave van CIW, de stand van zaken geschetst voor alle watersystemen. Deze wordt tegelijkertijd met de begrotingsverantwoording aan de Staten-Generaal aangeboden. Specifiek voor saneringen in rijkswateren wordt in aanvulling hierop een Saneringsprogramma Waterbodems Rijkswateren aangeboden. Daarnaast zal in 2003 besloten worden over een nieuwe, onafhankelijke beleidsmonitor ten behoeve van beleidsevaluaties.

Programma beleidsevaluaties				
Evaluatie-onderwerp	A. Startdatum B. Einddatum	Evaluatie-periode	Doel evaluatie	Type evaluatie
Water in Beeld	A: Medio 2004 B: Feb. 2005	Feb. '04 – Feb. '05	De stand van zaken schetsen voor alle watersystemen in Nederland.	Jaarlijks
Waternverkenningen	A: Doorlopend B: Doorlopend	1998–2006	Het programma waternverkenningen (WVK) houdt een vinger aan de pols in het uitvoeringstraject van de 4 ^e Nota Waterhuishouding op het gebied van de toestandsontwikkeling in de watersystemen en de voortgang in beleidsprocessen. Uitkomsten van WVK worden onder andere gebruikt voor de evaluatie van het beleid in 2002 (NW+) en voor een heroverweging van het waterbeleid in 2006 (5 ^e Nota Waterhuishouding).	Ex post/ex ante
Watertoets	A: Dec. 2002 B: April 2003	2001–2003	De resultaten van de evaluatie van de watertoets worden gebruikt voor advies over eventuele noodzaak van wettelijke verankering van de watertoets. Daarnaast wordt gekeken of de (toepassing van de) watertoets verbeterd kan worden.	Ex post
Voorstel Togtema	n.v.t.	n.v.t.	Vereenvoudiging van de financieringsstructuur bij de waterschappen	Ex post
Kaderrichtlijn water	A: April 2005 B: Dec. 2005	2002–2004	Evalueren van het proces van implementatie in de regio en de kwaliteit van de ingediende rapportages.	Ex post
Visitatie WB21	A: Juni 2002 B: Mei 2003	2000–2002	Het verbeteren van de interdepartementale beleidsprocessen.	Ex post

Waterkwantiteitsbeheer

Beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling

Door een samenhangende geografische indeling van de stroomgebieden uit de Kaderrichtlijn en van WB21 wordt bereikt dat beleidsontwikkeling kan plaatsvinden op een voor het Nederlandse waterbeleid functioneel

schaalniveau. Bij het uitwerken van de deelstroomgebiedvisies, gecoördineerd door de provincie, zal aandacht worden besteed aan de verdroging. Tevens zal bij de uit te voeren watertoets eveneens de invloed van voorgenomen activiteiten op verdroging worden betrokken. Een MER-studie op basis waarvan een besluit tot uitbreiding van de spuicapaciteit in de afsluitdijk kan worden genomen wordt uitgevoerd.

Vlaanderen en Nederland hebben op 4 maart 2002 afgesproken dat zij, op basis van een Ontwikkelingsschets 2010, middellange termijn beleid voor het Schelde estuarium gaan opstellen. Uiterlijk eind 2004 zullen hierover concrete beleidsbeslissingen genomen worden. De op te stellen ontwikkelingschets zal worden onderbouwd met een gezamenlijke strategische milieu effectenrapportage en een maatschappelijke kosten-baten analyse. De ontwikkelingschets zal begin 2004 worden uitgebracht.

Uitvoering en handhaving

De uitvoering van het beleid inzake waterbeheer is opgenomen in het Infrastructuurfonds en betreft het artikel 02.02.

Wet- en regelgeving

De Wet op de Waterkeringen (Wow) geeft normen voor de kans op overstroming die niet mag worden overschreden. In het gesloten Nationaal Bestuursakkoord Water zijn nadere afspraken gemaakt over het voorkomen van wateroverlast.

Monitoring en beleidsevaluaties

Gezien de complexiteit van monitoring op het gebied van verdroging en de termijnen die nodig zijn om het begin van herstel van verdroogde gebieden te constateren wordt niet jaarlijks bepaald in welke mate verdroging is teruggedrongen. Op basis van een een keer per twee jaar opgestelde verdrogingskaart kan worden aangegeven hoe de doelstelling en realisatie zich verhouden tot elkaar. De verdrogingskaart 2003 is in voorbereiding. Hierin wordt het verschil tussen het *gewenste* grondwaterregime (GGOR) met het *actuele* grondwaterregime (AGOR) beschreven. In 2002 is een integrale studie naar het waterbeleid en -beheer in periodes met schaarste aan water «De Droogtestudie Nederland» uitgevoerd met als doel een goed beeld te krijgen van de aard, ernst en omvang van de droogteproblematiek in Nederland en oplossingsstrategieën voor korte en lange termijn. Deze studie is gezamenlijk uitgevoerd met LNV, VROM, Waterschappen en Provincies en medio 2002 is het evaluatierapport hiervan gepubliceerd.

Jaarlijks wordt in «Water in Beeld», de voortgangsrapportage over het waterbeheer in Nederland en een uitgave van CIW, de stand van zaken geschetst voor alle watersystemen. Deze wordt tegelijkertijd met de begrotingsverantwoording aan de Staten-Generaal aangeboden.

Convenanten en Afspraken

In het Nationaal Bestuursakkoord zijn afspraken gemaakt met alle betrokken overheidspartijen op welke wijze (zowel inhoudelijk als ook procesmatig) het nieuwe waterbeleid wordt gerealiseerd. Natuurontwikkeling in rijkswateren wordt via diverse instrumenten, afspraken en overlegtrajecten bereikt. De belangrijkste doelstellingen in hectares betreffen:

- NURG: 7 000 hectare in 2015;
- IJsselmeergebied: 3 000 hectare in 2010;
- Zuid-Hollandse Delta: 3 000 hectare in 2010.

Partners voor Water

Beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling

Het huidige programma loopt tot en met 2004. Onlangs is een tussentijdse evaluatie uitgevoerd door Adviesbureau Berenschot dat door Staatssecretaris van VenW met een begeleidend schrijven aan de Kamer is aangeboden. Het kabinet is voornemens het programma te continueren.

«Het kabinet vindt het voor een versterking van de Nederlandse waterinzet in het buitenland noodzakelijk de beleidsafstemming te intensiveren en de samenwerking binnen de Nederlandse watersector verder te verbeteren.»

In de komende periode zal hieraan specifieke invulling worden gegeven, en zullen de samenwerkende ministeries op het niveau van bewindsleden komen tot verdergaande beleidsafstemming en gezamenlijke programmering van het internationale waterbeleid en alle daarmee gemoeide middelen (HGIS, begrotingsartikelen van de betrokken departementen en private middelen).

Uitvoering en handhaving

De uitvoering van «Partners voor Water» inzake het internationale beleid is opgenomen in deze begroting en betreft het artikel 14.01.08 zoals in paragraaf 4 «Budgettaire gevolgen van beleid» is weergegeven.

14.4 Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen (x € 1000)							
14 Waterbeheer	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Verplichtingen	31 691	37 767	29 394	28 535	27 559	26 466	26 466
Uitgaven	27 805	34 280	28 523	27 664	26 688	26 466	26 466
14.01 Programma-uitgaven	24 342	30 465	24 920	24 237	23 399	23 277	23 277
<i>14.01.08 Partners voor water</i>	<i>3 176</i>	<i>1 042</i>	<i>6 279</i>	<i>5 729</i>	<i>5 179</i>	<i>5 179</i>	<i>5 179</i>
<i>14.01.99 Overige programma-uitgaven</i>	<i>21 166</i>	<i>20 423</i>	<i>18 641</i>	<i>18 508</i>	<i>18 220</i>	<i>18 098</i>	<i>18 098</i>
14.02 Apparaatsuitgaven	3 463	3 815	3 603	3 427	3 289	3 189	3 189
14.03 Ontvangsten	943	454	454	454	454	454	454

Tabel: overzicht uitgaven waterbeheer op het Infrastructuurfonds (x € 1000)							
		2003	2004	2005	2006	2007	2008
Art.	Omschrijving						
IF 02.02	Natte infrastructuur Waterbeheer	607 979	655 862	838 787	753 000	846 111	889 863

14.5 Budgetflexibiliteit

Budgetflexibiliteit (x € 1000)											
14 Waterbeheer		2004		2005		2006		2007		2008	
1.	Totaal geraamde kasuitgaven	28 523		27 664		26 688		26 466		26 466	
2.	Waarvan apparaatuitgaven	3 603		3 427		3 289		3 189		3 189	
3.	Dus programma-uitgaven	24 920		24 237		23 399		23 277		23 277	
Waarvan op 1 januari 2004:											
4.	juridisch verplicht	87%	21 680	83%	20 116	55%	12 869	51%	11 872	49%	11 406
5.	complementair noodzakelijk	5%	1 246	8%	1 939	5%	1 170	9%	2 095	11%	2 561
6.	bestuurlijk gebonden (maar niet juridisch)	8%	1 994	5%	1 212	33%	7 722	33%	7 681	33%	7 681
7.	beleidsmatig gereserveerd (o.g.v. een wettelijke regeling of beleidsprogramma)	0%	0	4%	970	7%	1 638	7%	1 629	7%	1 629
8.	beleidsmatig nog niet ingevuld	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0
9.	Totaal (=3)	100%	24 920	100%	24 237	100%	23 399	100%	23 277	100%	23 277

Juridische verplichtingen

Voor het uitvoeren van beleid op dit artikel worden voornamelijk verplichtingen aangegaan voor onderzoek op het gebied van beleidsvoorbereiding en evaluatie.

Niet vastgelegd in verplichtingen

Dit betreffen de geraamde verplichtingen die noodzakelijk zijn om beleidsinstrumenten in te zetten om de beleidsdoelstellingen te bereiken.

14.6 Veronderstelling in effectbereiking doelmatigheid en raming

Het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) is in 2003 ondertekend. Het akkoord heeft tot doel om in 2015 het watersysteem op orde te hebben en daarna op orde te houden anticiperend op veranderende omstandigheden, zoals onder andere de verwachte klimaatverandering, zeespiegelstijging, bodemdaling en toename van verhard oppervlak. Gestart wordt met de uitvoering van het maatregelenprogramma voor de korte termijn (2003–2007) inclusief de hiertoe benodigde aanpassing van bestaande plannen en op basis van de beschikbare financiële middelen. Ook de implementatie van de kaderrichtlijn is onderwerp van dit akkoord. De Watertoets vormt een waarborg voor de inbreng van water in de ruimtelijke ordening. Dit procesinstrument is vanaf het moment van ondertekening van de startovereenkomst van toepassing op alle ruimtelijke plannen en besluiten met waterhuishoudkundige aspecten. De grootste winst ligt bij de vroegtijdige, wederzijdse betrokkenheid en het opstellen en meenemen van een wateradvies in de besluitvorming. De waterhuishoudkundige aspecten omvatten veiligheid, wateroverlast, waterkwaliteit en verdroging. In december 2002 is in het kabinet afgesproken de Watertoets wettelijk te verankeren.

Het bereiken van de doelstellingen op het gebied van de waterbodemaanpak veronderstelt inzet van alle partijen die wateren beheren. Samenwerking en stimuleren van afstemming spelen dan ook een belangrijke rol in de aanpak van de tweede fase van het Tienjarensenario. Succes is daarmee echter niet verzekerd. Enerzijds onderkennen de betrokkenen, veelal overheden, het belang van de aanpak. Anderzijds is

het probleem minder zichtbaar en zijn in de afgelopen jaren de prioriteiten toch elders gesteld waardoor de achterstand in baggeren is ontstaan. Daarnaast is een rol voor marktpartijen weggelegd om betaalbare verwerking te realiseren. Marktpartijen hebben in het verleden regelmatig aangegeven daartoe in staat te zijn. Door middel van subsidies en aanbodgaranties wordt de markt extra geprikkeld maar blijft de realisatie afhankelijk van particulier initiatief.

In de loop van najaar 2004 moet de Nederlands-Vlaamse Ontwikkelingschets 2010 Schelde-estuarium rijp zijn voor politieke besluitvorming. Daarmee moeten de projecten zijn gedefinieerd die tussen 2005 en 2010 een evenwichtige ontwikkeling garanderen van het estuarium en de daaraan verbonden hoofdfuncties – veiligheid, toegankelijkheid en natuurlijkheid in de richting van het Streefbeeld 2030 van de Langetermijnvisie Schelde-estuarium. De Ontwikkelingsschets richt zich primair op nut en noodzaak van de betreffende projecten, en op het beschrijven van de procedures die moeten worden gevolgd ten behoeve van de tenuitvoerlegging van die projecten, inclusief het bijbehorende tijdpad. Uitgangspunt is dat aan het eind van 2004 over deze punten bilateraal overeenstemming wordt bereikt. Het ligt in de bedoeling dat tegelijkertijd voorstellen zullen voorliggen voor de wijze waarop de samenwerking tussen Nederland en Vlaanderen bij beleid en beheer van het estuarium vorm moet gaan krijgen. Op beide onderwerpen wordt nauw samengewerkt met de verschillende betrokken bestuurlijke en maatschappelijke actoren in de regio.

14.7 VBTB-paragraaf

Ultimo 2002 zijn de beleidsdoelen binnen dit beleidsartikel geherdefinieerd. Dit heeft tevens geleid tot nieuwe prestatie-indicatoren. In deze begroting zijn reeds een aantal prestatie-indicatoren opgenomen. Streven is om op een zo kort mogelijke termijn alle prestatie-indicatoren te leveren.

Er wordt hierbij gebruik gemaakt van de expertise van het CIW (water in beeld).

Afhankelijk van overleg en richtlijnen met en van de Europese Commissie zullen de volgende indicatoren op termijn aan de begroting worden toegevoegd:

- Ecologisch gezonde stroomgebieden en de Noordzee:
 - percentage afwijking van de emissies/lozingen/verliezen van prioritair gevaarlijke stoffen ten opzichte van nul in 2020 (streefdatum: 2006);
 - vóórkomen van bepaalde doelsoorten (waterplanten/vis/vogels/zeehonden);
 - indicator ten behoeve van voldoen aan de richtlijn 76/464/EEG.

- Waterkwantiteit de volgende indicatoren worden ontwikkeld:
 - percentage gerealiseerde hectare «vasthouden en bergen» om wateroverlast tegen te gaan en benodigde afvoercapaciteit om wateroverlast tegen te gaan;
 - percentage gerealiseerde hectare «vasthouden en bergen» om watertekort tegen te gaan;
 - aantal provincies, die gewenste grondwatersituatie hebben vastgesteld ter vermindering van verdroging/vertraging bodemdaling.

Onderzocht wordt wat de mogelijkheden zijn om de beleidsevaluatie te professionaliseren. Het gaat hierbij om het inschakelen van een externe, onafhankelijke en kwaliteitsgewaarmerkte instantie welke de gevolgen

van het beleid zal gaan monitoren. Als beleidsmonitor biedt een planbureau de meest optimale garantie voor onafhankelijkheid en kwaliteit. Concreet wordt voor het programma «Veiligheid Water» in 2004 een start gemaakt met vaststellen van de organisatie van de beleidsmonitor bij het RIVM/MNP.

Afhankelijk van de uitkomsten en bevindingen van deze proef op «Veiligheid Water» zal de beleidsmonitor ook het beleid van «Waterbeheren» gaan monitoren.

Mogelijk biedt deze beleidsmonitor nieuwe inzichten betreffende het formuleren van beleidsdoelen en de prestatie-indicatoren.

Concrete jaartallen voor aanpassing van de indicatoren kunnen pas genoemd worden als de Europese Commissie haar besluit heeft genomen.

16 WEER, KLIMAAT EN SEISMOLOGIE

16.1 Algemene beleidsdoelstelling

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

De operationele doelstellingen van het KNMI dragen tevens bij aan diverse operationele beleidsdoelstellingen van andere VenW onderdelen (zie onderstaande tabel).

Dienst	Doelstelling
Directoraat-generaal Luchtvaart	Veiligheid luchtvaartFaciliteren luchtvaartnetwerk (verhogen kwantitatieve capaciteit luchthaven en verhogen beschikbare capaciteit luchtruim)
Directoraat-generaal Personenvervoer	Veilig personenvervoer (reductie verkeersslachtoffers weg)
Directoraat-generaal Goederenvervoer	Veilig goederenvervoer (interne veiligheid wegverkeer en water)
Directoraat-generaal Rijkswaterstaat	Waterkeren (versterken waterkeringen)

16.2 Nader geoperationaliseerde beleidsdoelstellingen

Veiligheid

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

Economie

- Economische schade als gevolg van het weer wordt waar mogelijk voorkomen of geminimaliseerd;
- Bij gegeven weersomstandigheden en geaccepteerde veiligheidsrisico's wordt optimaal gebruik gemaakt van Nederlandse infrastructuur;
- Bijdragen aan het optimaliseren van economische processen en infrastructuur voor het wegverkeer, scheepvaartverkeer, luchtverkeer en bij activiteiten waar informatie over weer, klimaat en seismologie van belang is.

Duurzaam milieu

- Adequate informatievoorziening bij de bestrijding van (chemische en nucleaire) calamiteiten
- De Nederlander houdt ook in de toekomst (later in de 21^{ste} eeuw) «droge voeten».

- De nationale vitale infrastructuur komt niet in gevaar door veranderingen in het klimaat doordat tijdig op eventuele veranderingen geanticipeerd kan worden.

Dat geldt dus zowel voor de korte termijn (nu, de komende uren, de komende dagen) als voor de lange termijn (gevolgen over tientallen jaren van klimaatveranderingen). Daarbij hangen veiligheid, economie en duurzaam milieu nauw samen. Bijvoorbeeld: het bijdragen aan een duurzaam milieu kan de gevolgen van klimaatveranderingen helpen beperken. Deze gevolgen (bijv. zeespiegelrijzing) kunnen zeer schadelijk zijn voor zowel veiligheid als economie.

Het objectief vaststellen van de outcome is lang niet altijd mogelijk. Waar mogelijk wordt gestreefd naar objectivering en kwantificering. Vooral nog is de aandacht gericht op het objectiveren en kwantificeren van de output.

16.3 Beleidsinstrumenten

Financiële stimulering

Deelname aan internationale meteorologische organisaties: Voor de deelname van Nederland aan een aantal internationale meteorologische organisaties waarvan de Wereld Meteorologische Organisatie de belangrijkste is, wordt jaarlijks een contributie betaald. Dit wordt uit HGIS gelden gefinancierd. Verder worden contributies betaald aan het Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) en aan EUMETNET, EUMETSAT en het ECMWF.

Bijdragen aan het KNMI agentschap: De bijdrage van VenW stelt het KNMI in staat ombovengenoemd doel (bijdragen aan veiligheid, economie en duurzaam milieu) te bereiken. Hiervoor stelt het KNMI voortdurend «Informatie, kennis en data beschikbaar op het gebied van weer, klimaat en seismologie». Deze informatie, data en kennis wordt permanent «up to date» gehouden volgens de modernste inzichten van wetenschap en techniek.

Monitoring en beleidsevaluaties

Om eerder genoemde doelen (bijdragen aan veiligheid, economie en duurzaam milieu) te bereiken levert het KNMI voortdurend «Informatie, kennis en data op het gebied van weer, klimaat en seismologie». Het KNMI heeft haar productenpakket ingedeeld in een zevental productgroepen.

- Meteorologische data en kennis;
- Algemene en maritieme weersverwachtingen;
- Luchtvaartverwachtingen;
- Kennis klimaatsysteem;
- Seismologische data en kennis;
- Voorlichting;
- Beleidsadviezen.

Voor iedere productgroep wordt de output gemonitord. Onderstaand zijn prestatiegegevens met betrekking tot de kwaliteit van dit productenpakket opgenomen.

- Meteorologische data en kennis

Deze productgroep omvat de meteorologische basisgegevens en de kennis die nodig is om deze gegevens te onderhouden en verder te ontwikkelen. Tot de basisgegevens worden gerekend: waarnemingen en

modelgegevens, zowel actueel als historisch. Basisgegevens en kennis zijn, als onderdeel van de meteorologische data- en kennisinfrastructuur, extern beschikbaar voor professionele gebruikers.

Prestatiegegevens modelverwachtingen met betrekking tot de kwaliteit van de output								
Kengetal		Realisatie 2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Model- verwachtingen								
Windsnelheid en wind richting	Gemiddelde verschilvector (m/s)	3,06	3,9	3,7	3,5	3,3	3,1	3,1
Gebieds- gemiddelde neerslag	Standaarddeviatie (mm) 24 uur	2,56	2,4	2,3	2,3	2,2	2,2	2,1

Prestatiegegevens dataverstrekking met betrekking tot de kwantiteit van de output								
Kengetal		Realisatie 2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
externe instanties, bedrijven e.d. die routinematig actuele waarnemingen, modeldata en/of satellietdata afneemt (absolute aantal)		27	20	20	20	20	20	20
klimatologische verstrekkingen (absolute aantal)		2 445	3 000	3 000	3 000	3 000	3 000	3 000

Toelichting tabel Kwaliteit modelverwachtingen Windsnelheid en windrichting:

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

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

- Algemene en maritieme weersverwachtingen

Deze productgroep omvat het algemene weerbericht voor de Nederlandse samenleving; Algemene waarschuwingen ten behoeve van de scheepvaart en wegverkeer, het weeralarm, bestaande uit waarschuwingen voor (levens)bedreigende weeromstandigheden en meteorologische ondersteuning bij calamiteiten waarbij het weer een belangrijke rol speelt. Naast de hierboven genoemde verwachtingen en waarschuwingen worden in het kader van de *zelfvoorziening Rijksoverheid* voor een aantal overheidsinstanties verwachtingen gemaakt.

Prestatiegegevens algemene en maritieme verwachtingen en waarschuwingen met betrekking tot de kwaliteit van de output

Kengetal		Realisatie 2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Kwaliteit algemene verwachtingen en waarschuwingen								
Minimum	BIAS (°C)							
temperatuur		0,2	0,5	0,4	0,3	0,3	0,2	0,2
MAE (°C)	1,4	1,6	1,5	1,4	1,4	1,3	1,3	
Maximum	BIAS (°C)							
temperatuur		0,6	0,3	0,3	0,3	0,3	0,2	0,2
MAE (°C)	1,3	1,6	1,5	1,4	1,4	1,3	1,3	
Neerslag	Afwijkingen (%)	2,3	<5	<4	<4	<4	<3	<3
Zonneschijn/ bewolking	Afwijkingen (%)	5,4	<5	<5	<4	<4	<4	<4
Kwaliteit maritieme verwachtingen en waarschuwingen								
Wind	BIAS (m/s)	0,3	1,0	0,8	0,6	0,4	0,2	0,2
	STD (m/s)	2,1	2,5	2,3	2,3	2,2	2,1	2,0
	Afwijkingen (%)	0,8	<3	<2	<2	<2	<1	<1
Wateropzet	BIAS (m)	0,04	0,05	0,04	0,03	0,02	0,02	0,01
	STD (m)	0,09	0,12	0,10	0,10	0,09	0,09	0,08
	Afwijkingen (%)	1,9	<3	<3	<2	<2	<1	<1

Toelichting tabel Kwaliteit algemene en maritieme verwachtingen en waarschuwingen:

- Minimum temperatuur: BIAS: Dit is de systematische afwijking in de verwachte minimum temperatuur voor de volgende dag ten opzichte van de opgetreden minimum temperatuur/MAE: Dit is de gewogen gemiddelde afwijking in de verwachte minimum temperatuur voor de volgende dag ten opzichte van de opgetreden minimum temperatuur.
- Maximum temperatuur: BIAS: Dit is de systematische afwijking in de verwachte maximum temperatuur voor de volgende dag ten opzichte van de opgetreden maximum temperatuur/MAE: Dit is de gewogen gemiddelde afwijking in de verwachte maximum temperatuur voor de volgende dag ten opzichte van de opgetreden maximum temperatuur.
- Neerslag: Dit is de afwijking in de voorspelling van neerslag voor het komende etmaal; gemeten wordt het percentage waarvoor het tegenovergestelde optreedt als is voorspeld.
- Zonneschijn/bewolking: Dit is de afwijking in de voorspelling van zonneschijn/bewolking voor het komende etmaal, gemeten wordt het percentage waarvoor het tegenovergestelde optreedt als voorspeld.
- Wind: BIAS: Dit is de systematische afwijking in de verwachte windsnelheden voor de volgende dag ten opzichte van de opgetreden windsnelheden/STD: Dit is de standaarddeviatie in de verwachte windsnelheden voor de volgende dag ten opzichte van de opgetreden windsnelheden. De standaarddeviatie is een maat voor de spreiding in de afwijkingen.
- Afwijking: Dit is de afwijking in de voorspelling van waarschuwingen voor harde wind voor het komende etmaal, gemeten wordt het percentage waarvoor de opgetreden windsnelheid hoger was dan de waarde van de afgegeven waarschuwing voor harde wind.
- Wateropzet: BIAS: Dit is de systematische afwijking in de verwachte wateropzet voor de volgende dag ten opzichte van de opgetreden wateropzet/STD: Dit is de standaarddeviatie in de verwachte wateropzet voor de volgende dag ten opzichte van de opgetreden wateropzet. De standaarddeviatie is een maat voor de spreiding in de afwijkingen.
- Afwijking: Dit is de afwijking in de voorspelling van verhoogde wateropzet voor het komende etmaal; gemeten wordt het percentage waarvoor de opgetreden wateropzet meer dan 0,3 m hoger was dan de afgegeven waarschuwing voor verhoogde waterstanden.

● **Luchtvaartverwachtingen**

Deze productgroep omvat levering van luchtvaartmeteorologische producten aan grote en kleine luchtvaart, luchtverkeersbegeleiding en luchthavens, conform de ministeriële regeling. Daarnaast omvat de productgroep automatische producten, individuele consulten en adviezen voor luchthavens, luchtvaartmaatschappijen en luchtverreikers en onderzoek aan de meteorologische invloeden op het beheer van luchthavens en de uitvoering van luchtvaartoperaties.

Prestatiegegevens luchtvaartverwachtingen en waarschuwingen met betrekking tot de kwaliteit van de output

Kengetal	Realisatie 2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Tijdigheid TAF (%)	96,2	>97	>97	>98	>98	>99	>99
Tijdigheid TREND (%)	96,9	>97	>97	>98	>98	>99	>99
Afwijkingen TAF/FC zicht (%)	8,6	≤10	≤8	≤8	≤6	≤6	≤6
Afwijkingen TREND zicht (%)	2,4	≤5	≤4	≤4	≤3	≤3	≤3
Afwijkingen TAF/FC Wolkenbasis (%)	5,4	<10	<8	<6	<6	<4	<4
Afwijkingen TREND Wolkenbasis (%)	1,7	<5	<4	<3	<3	<2	<2

Toelichting tabel Kwaliteit Luchtvaartverwachtingen en waarschuwingen:

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

- **Kennis klimaatsysteem**

Deze productgroep omvat bijdrages aan de internationale waarneeminfrastructuur, onderzoek naar klimaat en klimaatveranderingen, het ontwikkelen van modellen en het opstellen van klimaatvoorspellingen op tijdschalen van seizoenen tot eeuwen. Tenslotte draagt de productgroep bij aan de wetenschappelijke basis van het Nederlands beleid op het gebied van adaptatie en mitigatie van klimaatverandering en luchtkwaliteit.

- **Seismologische data en kennis**

Deze productgroep omvat het onderhouden van seismische stations en het doen van onderzoek op het gebied van de seismologie. Daarbij draagt deze productgroep bij aan de handhaving van het kernstopverdrag door toezicht met seismische waarnemingen.

- **Voorlichting**

Deze productgroep omvat het verzorgen van voorlichting op het gebied van weer, klimaat en seismologie ten behoeve van beleidsmakers en draagt bij aan onderwijs op alle niveaus en het algemene publiek.

- **Beleidsadviezen**

Het KNMI coördineert het ruimtevaartbeleid (aardobservatie) van VenW en vertegenwoordigt de Nederlandse Staat in internationale overlegorganen, te weten de Wereld Meteorologische Organisatie (WMO), het Europese Centrum voor Weersvoorspellingen op Middellange Termijn (ECMWF), de Europese Meteorologische Satelliet Organisatie (EUMETSAT) en het Intergouvernementele Panel voor Klimaatverandering (IPCC).

De financiële bijdrage aan het KNMI is terug te vinden in de begroting van baten en lasten van het agentschap KNMI, zoals opgenomen in de agentschapparaagraaf.

Programma beleidsevaluaties				
Evaluatie-onderwerp	A. Startdatum B. Einddatum	Evaluatie periode	Doel evaluatie	Type evaluatie
Nader geoperationaliseerde beleidsdoelstellingen	Januari 2003 December 2003	2002	Evalueren of de genoemde beleidsdoelstellingen goed hanteerbaar zijn als stuurmiddel. Eventueel nieuwe ontwikkelen die wel handvatten bieden om te sturen.	Ex post/ex-ante evaluatieonderzoek
Onderzoek	Januari 2004 December 2004	2000–2003	Evalueren van de kwaliteit van het onderzoek.	Ex post evaluatieonderzoek

16.4 Budgettaire gevolgen van het beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen (x € 1000)							
16 Weer, klimaat en seismologie	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Verplichtingen	31 110	31 739	29 363	30 565	28 803	29 927	28 896
Uitgaven	31 814	31 007	30 095	29 833	29 535	29 195	29 195
16.01 Programma-uitgaven	779	815	814	816	816	816	816
<i>16.01.01 Algemene weersverwachtingen</i>	<i>53</i>	<i>79</i>	<i>78</i>	<i>80</i>	<i>80</i>	<i>80</i>	<i>80</i>
<i>Contributies</i>	<i>53</i>	<i>79</i>	<i>78</i>	<i>80</i>	<i>80</i>	<i>80</i>	<i>80</i>
<i>16.01.08 deel HGIS</i>	<i>726</i>	<i>736</i>	<i>736</i>	<i>736</i>	<i>736</i>	<i>736</i>	<i>736</i>
16.02 Apparaatsuitgaven	31 035	30 192	29 281	29 017	28 719	28 379	28 379
16.03 Ontvangsten							

De programma-uitgaven bestaan uit contributies. Voor de deelname van Nederland aan de Wereld Meteorologische Organisatie wordt jaarlijks een contributie betaald. Dit wordt door Homogene Groep Internationale Samenwerking (HGIS) van het Ministerie van Buitenlandse Zaken gefinancierd. De apparaatuitgaven is de bijdrage van VenW aan het agentschap KNMI.

16.5 Budgetflexibiliteit

Tabel Budgetflexibiliteit (x € 1000)										
16 Weer, klimaat en seismologie		2004		2005		2006		2007		2008
1.	Totaal geraamde kasuitgaven	30 095		29 833		29 535		29 195		29 195
2.	Waarvan apparaatssuitgaven	29 281		29 017		28 719		28 379		28 379
3.	Dus programma-uitgaven	814		816		816		816		816
Waarvan op 1 januari 2004:										
4.	juridisch verplicht	90%	732	90%	732	0%	0%	0%	0%	0%
5.	complementair noodzakelijk	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
6.	bestuurlijk gebonden (maar niet juridisch)	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
7.	beleidsmatig gereserveerd (o.g.v. een wettelijke regeling of beleidsprogramma)	10%	82	10%	84	100%	816	100%	816	100%
8.	beleidsmatig nog niet ingevuld	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
9.	Totaal (= 3)	100%	814	100%	816	100%	816	100%	816	100%

Juridische verplichtingen

Dit betreft de contributie aan de Wereld Meteorologische Organisatie. Deze wordt om de 2 jaar opnieuw voor de komende 2 jaar aangegaan.

16.6 Veronderstellingen in effectbereiking

De prestatiegegevens in dit artikel hebben de volgende veronderstellingen in effectbereiking: op korte termijn hebben fluctuaties in de weersomstandigheden per jaar invloed op de norm van de prestatiegegevens, op de lange termijn is dit de klimaatverandering.

16.7 VBTB-paragraaf

In het kader van VBTB loopt bij het KNMI reeds enige tijd een project die helderheid tracht te geven in de relatie tussen de prestatie-indicatoren en de beleidsdoelstellingen. Een van de resultaten is dat in de huidige begroting 2004 door middel van de nieuwe geherformuleerde beleidsdoelstellingen, veiligheid, economie en duurzaam milieu is getracht om het inzicht te vergroten van de relatie tussen de doelen en de beleidsinstrumenten.

De verdere resultaten hiervan zullen worden opgenomen in de begroting 2005/2006.

Voor de begroting 2005 zullen relevante prestatie-indicatoren die gericht zijn op de geoperationaliseerde doelstellingen worden opgesteld. Op dit moment hebben de huidige prestatie-indicatoren betrekking op de geoperationaliseerde beleidsdoelstellingen echter zijn gericht op de kwaliteit van de te leveren producten (output). Het resultaat zal zijn dat de nieuwe prestatie-indicatoren meer in staat moeten zijn om als handvat te dienen om te kunnen sturen. Eén outcome prestatie-indicator voor de operationele doelstelling Economie is in ontwikkeling. Voor de andere twee operationele doelstellingen te weten Veiligheid en Duurzaam milieu is het objectief vaststellen van de outcome lang niet altijd mogelijk. Waar mogelijk wordt gestreefd naar objectivering en kwantificering. Voor de begroting 2006 zal het inzicht vergroot worden in de WWW-vragen door de relatie tussen de beleidsinstrumenten en de prestatie-indicatoren toe te lichten.

17 RUIMTEVAART

17.1 Algemene beleidsdoelstelling

Het ontwikkelen en onderhouden van de infrastructuur (zowel in de ruimte als op de grond) teneinde de beschikbaarheid van de informatie (afkomstig van satellietprogramma's), die nodig is voor de uitvoering van de taken op het gebied van aardobservatie, navigatie en plaatsbepaling en telecommunicatie, voor zover deze het terrein van Verkeer en Waterstaat betreft, te garanderen.

Verkeer en Waterstaat is het coördinerende ministerie voor aardobservatie, een taak die sinds 1988 aan het KNMI is gedelegeerd. Voorbereiding van het Nederlandse beleid, de financiële afstemming tussen de deelnemende ministeries en de departementale aardobservatiebegroting vindt plaats door het KNMI vanuit die coördinerende taak.

17.2 Nader geoperationaliseerde beleidsdoelstellingen

(Inter)nationale ruimtevaartprogramma's

Bijdragen aan en bevorderen van de ontwikkeling en exploitatie van (inter)nationale programma's – en het gebruik van de verkregen gegevens daaruit – in eerste instantie gericht op aardobservatie als onderdeel van geo-informatie. Specifieke institutionele en private doelgroepen hiervoor zijn onder andere: operationele meteorologie, kust- en waterbeheer, oceanografie, klimaat- en milieuonderzoek en kartering.

De doelstelling voor de Nederlandse deelname aan (inter)nationale satellietprogramma's heeft een gebruikers-, politieke en industrieel/technologische dimensie. Voor VenW zijn alleen de (institutionele en wetenschappelijke) gebruikersdimensie en de politieke dimensie van direct belang. Daarnaast gaat het bij deze doelstelling om bijdragen aan en bevorderen van de ontwikkeling, de exploitatie, het gebruik en de marktwerking van Europese programma's gericht op navigatie en plaatsbepaling. De specifieke doelgroepen hiervoor zijn onder andere de vervoerssector (auto, rail, scheepvaart, luchtvaart) en defensie.

Prestatiegegevens

In het aardobservatiebeleid 2002–2010 word aangegeven dat de hierin geformuleerde beoogde effecten voor aardobservatie elke 5 jaar door een onafhankelijke commissie geëvalueerd worden, te beginnen in 2005.

Bij de formulering van de doelstelling zullen de toekomstige programma's waarover in het kader van het samenhangende Europese aardobservatieprogramma wordt besloten, aansluiten bij de lopende programma's met dezelfde doelstelling.

17.3 Beleidsinstrumenten

Financiële stimulering

(Inter)nationale ruimtevaartprogramma's

Contributies aan (inter) nationale ruimtevaartprogramma's:

Met betrekking tot de geo-informatie betreft dit de deelname aan het samenhangende Europese aardobservatieprogramma van ESA (European Space Agency) en EUMETSAT (Europese Organisatie voor de exploitatie van meteorologische satellieten). Daarnaast zijn er nog enkele nationale programma's zoals OMI, Gebruikersondersteuning en Noordwijk Space Expo.

Met betrekking tot navigatie en plaatsbepaling hebben de EU en ESA gezamenlijk het programma GALILEO gedefinieerd als onafhankelijke Europese aanvulling op het Amerikaanse GPS-systeem (Global Positioning System).

Specificaties van programma's

In de onderstaande tabel zijn de lopende programma's (verplichtingen vanaf 31/12/2002, in € 1000) opgenomen. De looptijd heeft betrekking op de duur van het project waaraan Nederland haar bijdrage heeft toegezegd of nog zal toezeggen. Deze bijdragen zijn gebaseerd op verdragen en internationale afspraken.

Lopende programma's (verplichtingen vanaf 31/12/2002, x € 1000)			
Omschrijving programma's	Verplichtingenstand	Looptijd t/m	
1 EUMETSAT-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	9 880	2019	
2 EUMETSAT-MTP Verlenging van het huidige MTP-programma van de EUMETSAT organisatie als overbrugging naar de volledige beschikbaarheid van de tweede generatie Meteosat satellieten (MSG). Dit Meteosat Transition Program (MTP-programma) moet de operationele dienstverlening garanderen totdat het grondsegment (ook bij de gebruikers) geheel geschikt is voor de gegevens van MSG.	1 038	2005	
3 EUMETSAT-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).	21 788	2015	
4 EUMETSAT-EPS EUMETSAT realiseert, met technologische steun van ESA, een systeem van polaire satellieten ten behoeve van de operationele meteorologie en het klimaatonderzoek. Dit systeem wordt complementair aan het reeds bestaande Amerikaanse NOAA-satellietsysteem. De eerste satelliet (uit een serie van drie satellieten) in EPS wordt in 2005 gelanceerd. De Nederlandse deelname aan EPS is conform het nationale aardobservatiebeleid en wordt gezamenlijk gefinancierd door VenW, en OCenW. De ontwikkeling van OMI wordt begeleid door een wetenschappelijk team. De kosten voor deze wetenschappelijke ondersteuning worden gezamenlijk gefinancierd door VenW, EZ en OcenW.	29 337	2019	
5 ESA-DUP Voor een beter gebruik van de gegevens van aardobservatiesatellieten wordt een gebruikers-programma gedefinieerd (Data User Programme). Hierin worden archieven beter toegankelijk gemaakt en zal de ESA infrastructuur aangesloten worden op de Europese initiatieven op dat gebied.	125	2004	
6 ESA-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.	572	2007	

Lopende programma's (verplichtingen vanaf 31/12/2002, x € 1000)

Omschrijving programma's	Verplichtingenstand	Looptijd t/m
7 ESA Envelope Programme ESA, EUMETSAT en de Europese Unie hebben in 1995 gezamenlijk een Europese strategie voor aardobservatie opgesteld. ESA heeft die strategie ingevuld met een stelsel van wetenschappelijke en operationele missies. De wetenschappelijke missies zijn, tezamen met de exploitatie van bestaande missies en de voorbereiding voor nieuwe missies, ondergebracht in een raamwerkprogramma. Dit programma wordt het Earth Observation Envelope Programme (EOEP) genoemd en heeft als doel om vanuit een vaste jaarlijkse bijdrage aan het raamwerkprogramma de binnen het EOEP gedefinieerde activiteiten te financieren. Daardoor zijn er geen beslissingen voor nieuwe activiteiten meer nodig, zoals dat in het verleden veelal tot grote politieke problemen in Nederland heeft geleid. Het raamwerkprogramma bestaat uit fasen. Elke 5 jaar wordt de inhoud van een volgende fase vastgesteld.	16 558	2010
8 EWM/GMES Global Monitoring for Environment and Security is een gezamenlijk initiatief van de Europese Commissie en ESA en beoogt de realisatie van een Europese capaciteit voor gegevensvoorziening voor het voorkomen van en de ondersteuning bij reddingsactie in geval van klimaat- en milieugerelateerde rampen. De ESA-bijdrage (onderdeel van het Earth Watch programma EWM) bestaat uit de levering van gegevens uit bestaande en toekomstige aardobservatieprogramma's (GMES Service Element).	824	2006
9 EWM/Infoterra/terrasar Deelname aan het gebruikersdeel van het Infoterra/TerraSar programma van ESA (Earth Watch programma)	148	2004
10 MSG De ontwikkeling van de eerste MSG-satelliet wordt deels gefinancierd via ESA. Voor 2003 betreft de verplichting het afsluiten van de ESA-activiteiten na de lancering van MSG-1 in augustus 2002.	98	2004
11 OMI De Nederlandse industrie bouwt, in samenwerking met een aantal wetenschappelijke instituten en met financiële steun van de overheid, een ozon monitoring instrument (OMI) voor de Amerikaanse satelliet EOS/Aura. Deze wetenschappelijke satelliet maakt deel uit van het Mission to Planet Earth-programma van de NASA en wordt in 2003 gelanceerd. Het doel van OMI is het meten van sporengassen en aerosolen in de atmosfeer ten behoeve van de wereldwijde klimaatmonitoring en het atmosferisch-chemisch ruimteonderzoek. De Nederlandse belangen bevinden zich op het gebied van de erkende wetenschappelijke expertise in de atmosferische chemie en de instrumentbouw. De financiering van de bouw en de wetenschappelijke ondersteuning van het instrument en de exploitatie van de gegevens is een gezamenlijke inspanning van de ministeries van VenW, OCenW en EZ.	2 970	2008
12 Sciamachy Navordering voor extra en onvoorziene kosten tijdens de bouw van het instrument.	454	2004
13 Galileo Europees initiatief tot de ontwikkeling en bouw van een onafhankelijk plaatsbepalingsstelsel. Bijdrage aan het gebruikerssegment om de kans voor Nederlandse bedrijven te vergroten om hierin een marktsegment te veroveren.	3 941	2007
14 Noordwijk Space Expo verlenging Bijdrage aan herinrichting met thematisering (o.a. het thema aardobservatie) als doel.	150	2003

Monitoring en beleidsevaluaties

Programma beleidsevaluaties				
Evaluatie-onderwerp	A. Startdatum B. Einddatum	Evaluatie periode	Doel evaluatie	Type evaluatie
Aardobservatie beleid	Januari 2005 December 2005	1999-2004	Evalueren van de resultaten van het aardobservatiebeleid	Ex-post evaluatie-onderzoek

17.4 Budgettaire gevolgen van het beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen (x € 1000)							
17 Ruimtevaart	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Verplichtingen	21 357	14 318	4 538	4 538	8 747	13 168	13 168
Uitgaven	12 378	15 855	16 437	14 486	13 168	13 168	13 168
17.01 Programma-uitgaven	12 378	15 855	16 437	14 486	13 168	13 168	13 168
17.01.01 (Intern) nationale ruimtevaartprogramma's	12 378	15 855	16 437	14 486	13 168	13 168	13 168
Contributies	12 378	15 855	16 437	14 486	13 168	13 168	13 168
17.03 Ontvangsten	1 842	454	454	454	454	454	454

17.5 Budgetflexibiliteit

Tabel Budgetflexibiliteit (x € 1000)									
17 Ruimtevaart	2004		2005		2006		2007		2008
1. Totaal geraamde kasuitgaven		16 437		14 486		13 168		13 168	13 168
2. Waarvan apparaatssuitgaven									
3. Dus programma-uitgaven		16 437		14 486		13 168		13 168	13 168
Waarvan op 1 januari 2004:									
4. juridisch verplicht	100%	16 437	100%	14 486	100%	13 168	100%	13 146	62% 8 186
5. complementair noodzakelijk	0%		0%		0%		0%		0%
6. bestuurlijk gebonden (maar niet juridisch)	0%		0%		0%		0%		0%
7. beleidsmatig gereserveerd (o.g.v. een wettelijke regeling of beleidsprogramma)	0%		0%		0%		0%	22 38%	4 982
8. beleidsmatig nog niet ingevuld	0%		0%		0%		0%		0%
9. Totaal (= 3)	100%	16 437	100%	14 486	100%	13 168	100%	13 168	100% 13 168

Juridische verplichtingen

Dit betreffen toezeggingen aan individuele programma's. Hetzij nationaal, hetzij internationaal (ESA en EUMETSAT). Van al deze programma's zijn meerjarencijfers beschikbaar, welke zijn gebruikt om de betalingsverplichtingen voor Verkeer en Waterstaat te bepalen. Het dalende percentage vanaf 2004 vastgelegd in verplichtingen wordt veroorzaakt door het aflopen van deze programma's. De ruimte (nog niet vastgelegd in verplichtingen) wordt gebruikt om verplichtingen aan te gaan voor nieuwe programma's (hetzij als opvolger van een aflopend programma, hetzij als gevolg van nieuw beleid).

17.6 VBTB-paragraaf

In dit artikel zijn prestatiegegevens met betrekking tot aardobservatiebeleid opgenomen. Verwacht wordt dat de eerste resultaten hiervan gepresenteerd kunnen worden in de ontwerpbegroting 2006.

18 INSPECTIE VERKEER EN WATERSTAAT

De Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) staat voor maatschappelijk relevant en verantwoord toezicht op een veilig en duurzaam gebruik van lucht, water en land voor transport van personen, goederen door burgers en ondernemers. Met de vorming van de Inspectie Verkeer en Waterstaat in 2001 is de rol van de toezichthouder duidelijker en onafhankelijker van de beleidsorganisatie gepositioneerd. Dat betekent onder meer dat de IVW over haar activiteiten en de bevindingen in het toezicht onafhankelijk rapporteert in het Jaarwerkplan en het Jaarbericht. Het Jaarwerkplan 2004 wordt gelijktijdig met deze begroting aangeboden aan de Tweede Kamer. De beleidsorganisatie en de IVW werken samen aan de invulling van de beleidsdoelstellingen veiligheid, marktordening, goede arbeidsomstandigheden en milieu.

Het totale toezichtdomein van de Inspectie Verkeer en Waterstaat kan worden omschreven als het samenstel van verkeer, vervoer en waterstaat en de regels die hierop van toepassing zijn. De Inspectie VenW heeft de taak om naleving van deze regels te bevorderen, voor zover deze taak niet elders is ondergebracht (zoals bijvoorbeeld de toelating van voertuigen tot het Nederlandse wegnnet en het toezicht op de technische staat van voertuigen door de RDW, of bijvoorbeeld de controles in de Binnenvaart door de KLPD).

Voor het presenteren van de doelen, activiteiten en prestaties van de Inspectie Verkeer en Waterstaat wordt vanaf dit jaar een nieuwe indeling gehanteerd. In de begroting 2003 waren de activiteiten enkel nog gepresenteerd per organisatie-onderdeel (divisie). In deze begroting worden de doelen, activiteiten en prestaties per divisie en daarbinnen per domein gepresenteerd. De indeling in domeinen en subdomeinen vormt de basis voor sturing/planning, berichtgeving en verantwoording.

De Inspectie VenW onderscheidt dertien domeinen van toezicht: Koopvaardij; Binnenvaart; Visserij; Rijkswaterstaat; Busvervoer; Taxivervoer; Goederenvervoer over de weg; Gevaarlijke stoffen; Luchtvaartterreinen en Luchtverkeersdienstverlening; Exploitant van luchtvaartuigen; Technisch bedrijf in de luchtvaart; Personen in de luchtvaart; Rail.

Daarbinnen worden subdomeinen onderscheiden. Binnen Koopvaardij bijvoorbeeld de Nederlandse scheepsrederij, koopvaardij schepen onder buitenlandse vlag, erkende deskundigenorganisaties en bemanning. Het toezicht richt zich op de personen en de organisaties die actief zijn binnen de domeinen en die aanspreekbaar zijn als dragers van rechten en plichten (de objecten van toezicht).

De ontwikkeling, die de IVW de komende jaren wil doormaken, is dat per domein een helder beeld bestaat van de regelgeving, het niveau van naleving, de ontwikkelingen en de risico's. Op basis van dat beeld kan worden gezien welke «toezichtinstrumenten» moeten worden ingezet om de beoogde ontwikkeling in het domein (bijvoorbeeld een hogere mate van naleving) te bereiken. Dat beeld en de in te zetten toezichtinstrumenten zullen worden uitgewerkt in op de domeinen toegesneden toezichtarrangementen. Op hoofdlijnen kent de IVW de volgende 4 toezichtinstrumenten:

- Toelating/continuering
- Inspecties
- Berichtgeving
- Advies en expertise

Dit jaar is een begin gemaakt met het presenteren van de beoogde effecten, ontwikkelingen en prestaties per domein en per instrument, hoewel dat nog niet voor alle domeinen al volledig is uitgewerkt. Ook de kosten zijn daaraan nog niet conform de VBTB-gedachte toegerekend. Een nadere toelichting op de ontwikkeling die de IVW de komende jaren wil doormaken is opgenomen in paragraaf 18.7 (VBTB-paragraaf).

18.1 Algemene beleidsdoelstelling

De Inspectie V&W bewaakt en bevordert een veilig en duurzaam gebruik van lucht, water en land voor transport van personen, goederen door burgers en ondernemers en bericht over de resultaten van het werk in de openbaarheid. Zij doet dit vanuit een streven naar een veilig, leefbaar en bereikbaar Nederland; met zo weinig mogelijk ongelukken, incidenten, milieuvervuiling en overlast; met voldoende mogelijkheden voor economische expansie; met ondernemers en burgers die zich daar eveneens verantwoordelijk voor voelen; in een goed geordende markt.

18.2 Nader geoperationaliseerde beleidsdoelstellingen

De vertaling van de algemene beleidsdoelstelling naar de nader geoperationaliseerde beleidsdoelstellingen vindt plaats via de indeling in divisies en daarbinnen via de indeling in de domeinen van toezicht.

Divisie Scheepvaart

De Inspectie VenW bewaakt en bevordert een veilige en milieuvriendelijke scheepvaart. De Inspectie VenW brengt daartoe de risico's in kaart met betrekking tot de veiligheid en het milieu van de scheepvaart en volgt actief de publieke opinie hieromtrent, stimuleert de eigen verantwoordelijkheid van de scheepvaartsector, maakt passende beheerskeuzes en volgt voortdurend de actuele ontwikkelingen teneinde adequaat de risico's van de scheepvaart te minimaliseren.

De IVW – divisie Scheepvaart is verantwoordelijk voor het toezicht op de domeinen Koopvaardij en Visserij, en heeft een gedeelde verantwoordelijkheid, samen met de divisie Vervoer, voor het toezicht in het domein Binnenvaart.

Op basis van de vigerende wetgeving in deze domeinen ontplooit de Inspectie Verkeer en Waterstaat activiteiten op het vlak van inspectie, toelating/continuering, berichtgeving en advies & expertise.

- Koopvaardij

De Inspectie V&W stelt zich tot doel om door middel van haar toelatingsactiviteiten en vlaggenstaatsinspecties het kwaliteitsniveau van de Nederlandse handelsvloot dusdanig te beïnvloeden, dat Nederland tot de tien best presterende vlaggenstaten op de «white list» blijft behoren. Het percentage aanhoudingen van schepen onder Nederlandse vlag door buitenlandse autoriteiten in het kader van Port State Control (PSC) is een belangrijke indicator van het kwaliteitsniveau van Nederlandse schepen.

Internationaal wordt dit uitgedrukt in de plaats die een land inneemt op de «white list»: een ranglijst van vlaggenstaten, gebaseerd op gegevens verzameld tijdens PSC-inspecties.

Op grond van de prestaties van de vlaggenstaten op de «white list» in 2002, mag het percentage aanhoudingen van Nederlandse schepen door buitenlandse autoriteiten niet hoger zijn dan 7% van het totaal aantal schepen van de handelsvloot (tankers, vrachtschepen en passagiersschepen). Om meerjarig te kunnen blijven voldoen aan het ambitieniveau, zal het percentage aanhoudingen van Nederlandse schepen moeten dalen.

De Inspectie V&W is op grond van het Paris Memorandum of Understanding on Port State Control (PSC) verplicht om ten minste 25% van alle individuele buitenlandse schepen die Nederlandse havens aandoen, te onderwerpen aan een Port State Control inspectie. Vanaf 2003 geldt een stringenter inspectieregime (conform EU-richtlijn 2001/106/EG), dat gericht is op vergroting van de pakkans van «sub-standard» schepen (schepen die niet voldoen aan de internationale conventies). In dat kader is de Inspectie VenW gehouden om ten minste 95% van een specifieke groep schepen, die jaarlijks de Europese havens aandoet, uitgebreid te inspecteren. Deze groep schepen bestaat vooral uit oudere tankers, vrachtschepen (bulkcarriers) en passagiersschepen.

De Inspectie VenW houdt toezicht op kwaliteit en de samenstelling van de bemanning op grond van met name de Zeevaartbemanningswet. In dat kader geeft IVW monsterboekjes en vaarbevoegdheidsbewijzen uit en beoordeelt zij bemanningsplannen van schepen onder Nederlandse vlag.

De IVW houdt toezicht op de juiste uitvoering van inspecties in het kader van certificering, gericht op constructie, machinerie en installaties van schepen door de classificatiebureaus.

Domein koopvaardij								
Subdomein	Operationele doelstelling	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Nederlandse scheepsrederij	Aanhoudingen van NL schepen door buitenlandse autoriteiten i.k.v. PSC (<7%) Positie Nederlandse vloot op de «white list» (PSC)	6,4%	6,4%	6,4%	6,3%	6,2%	6,1%	6%
		Bij eerste tien best presterende landen						
Koopvaardij-schepen onder buitenlandse vlag	95% van buitenlandse schepen in risicocategorie (PSC) Aanhoudingen van schepen door NL autoriteiten i.k.v. PSC (<7%)	≥712	≥712	≥712	≥712	≥712	≥712	≥712
		6,7%	6,5%	6,3%	6,1%	6%	6%	6%

- Binnenvaart

Wet- en regelgeving op het vlak van de binnenvaart hebben tot doel een gezonde en duurzame markt, aanvaardbare sociale omstandigheden voor schipper en bemanning en de interne en externe veiligheid te bewaken en

te bevorderen. Het toezicht op het domein binnenvaart is binnen de Inspectie VenW belegd bij de divisie Scheepvaart en de divisie Vervoer. De divisie Scheepvaart ziet toe op de naleving van de wet- en regelgeving ten aanzien van de schepen en de divisie Vervoer op de naleving van de wet- en regelgeving ten aanzien van de bemanning en gevaarlijke stoffen.

- Visserij

De Inspectie VenW stelt zich ten doel om het aantal ongevallen en incidenten in de visserij tot een minimum te beperken. De risico's in de visserij hangen nauw samen met de combinatie van het varen en werken. De «human factor» speelt daarbij een essentiële rol. In internationaal verband is geconstateerd dat het aantal ongevallen en incidenten in de visserij sterk samenhangt met de kwantiteit en kwaliteit van de bemanning van vissersschepen. De afgelopen jaren is het aantal (dodelijke) ongevallen in de visserij sterk gedaald. In 2002 werden 46 ongevallen gemeld, waarbij 16 gewonden vielen. Dodelijke ongevallen hebben zich vanaf 2000 niet meer voorgedaan. De Inspectie VenW streeft ernaar om zowel het aantal als de ernst van ongevallen en incidenten in de visserij verder te reduceren, door middel van een intensief inspectieregime.

Divisie Water

De Inspectie VenW ziet toe op de juiste toepassing van de Verkeer en Waterstaat wet- en regelgeving ten aanzien van het waterbeheer, houdt daarbij rekening met eigen verantwoordelijkheden van burgers, bedrijven en andere overheden en bericht over de resultaten van het werk in de openbaarheid.

De IVW – divisie Water is verantwoordelijk voor het domein Rijkswaterstaat

- Rijkswaterstaat

Door het uitoefenen van toezicht op de uitvoering van de Waterwet en -regelgeving door Rijkswaterstaat en het stimuleren van een goede naleving van waterwet en -regelgeving in Nederland streeft de Inspectie Verkeer en Waterstaat ernaar een bijdrage te leveren aan de veiligheid met betrekking tot water (kwantiteit en kwaliteit), een duurzaam gebruik van de watersystemen in Nederland, rechtsgelijkheid en rechtszekerheid voor gebruikers/burgers en een geloofwaardige overheid.

Dit betekent concreet dat de Inspectie VenW de volgende doelen nastreeft:

- Bestaande wet- en regelgeving wordt voldoende nageleefd;
- De prioriteiten liggen bij de grootste risico's; restrisico's worden in beeld gebracht en politiek getoetst. Het gaat hier om politieke, bestuurlijk/juridische, milieu- en veiligheidsrisico's.

Divisie Vervoer

De Inspectie VenW draagt bij aan het verhogen van de vervoerveiligheid en de externe veiligheid, de verbetering van concurrentievoorwaarden en duurzaamheid van de markt en de sociale omstandigheden in het vervoer over de weg.

De IVW – divisie Vervoer is verantwoordelijk voor de volgende domeinen:

- busvervoer;
- taxivervoer;
- goederenvervoer over de weg;

- gevaarlijke stoffen.

- Busvervoer

Met het toezicht op het busvervoer wordt een betrouwbare, vakbekwame en veilige collectief personenvervoermarkt binnen en buiten Nederland beoogd. De Inspectie VenW wil voorkomen dat vervoerders onder beperking zich begeven op de markt van onbeperkte vergunninghouders en streeft zij naar gelijke concurrentievoorwaarden voor in Nederland gevestigde ondernemingen en goede (sociale) werkomstandigheden. De Inspectie VenW handhaaft in dit domein het Arbeidstijdenbesluit Vervoer. De geconstateerde overtredingen in het domein busvervoer betreffen vooral te korte rusttijden, te lange rijtijden en tachografen die niet doorlopend in bedrijf zijn gehouden. Gebleken is dat touringcarbedrijven hun ritten vaak zo strak plannen dat naleving in de praktijk in het gedrang komt.

- Taxivervoer

Wet- en regelgeving op het gebied van het taxivervoer heeft betrouwbare en kwalitatief sterke ondernemingen binnen de taximarkt, die onderling kunnen concurreren tot doel. Naast het uitbannen van illegaal taxivervoer (vervoer zonder ondernemersvergunning) streeft de Inspectie Verkeer en Waterstaat ook naar een betere naleving van de eisen inzake de vakbekwaamheid. De Inspectie VenW handhaaft in dit domein het Arbeidstijdenbesluit Vervoer en de Wet Personenvervoer 2000. De geconstateerde overtredingen in het domein taxivervoer variëren van taxivervoer zonder vergunning en ontbrekende tariefkaarten, tot te korte rusttijden en te lange rijtijden.

- Goederenvervoer over de weg

De Inspectie Verkeer en Waterstaat houdt toezicht op gelijke concurrentievoorwaarden, goede (sociale) werkomstandigheden en duurzaamheid in het goederenvervoer in Nederland. De Inspectie Verkeer en Waterstaat handhaaft in dit domein de Wet goederenvervoer over de weg (Wgw) en Arbeidstijdenbesluit vervoer (Atb-v) en de bepalingen uit de Wegenverkeerswet en het Voertuigreglement ter voorkoming van overbelading. Vanaf mei 2004 moeten nieuwe vrachtwagens en bussen in de Europese Unie op grond van EU-verordening 2135/98 voorzien zijn van een digitale tachograaf. Minder fraude, betere controle en meer duidelijkheid over rij- en rusttijden worden hiermee beoogd. De geconstateerde overtredingen in dit domein betreffen voornamelijk te korte rusttijden en te lange rijtijden. Het overtredingspercentage blijkt voor de belangrijkste bepalingen uit het Atb-v tussen de 10 en 15% te liggen.

Uit het dynamisch weegsysteem «weigh in motion» (WIM), waarmee op het hoofdwegennet gegevens worden verzameld van overbeladen vrachtwagens, blijkt dat overbelading in alle segmenten van de bedrijfstak in meer of minder ernstige mate voorkomt.

Hoewel overbeladen vrachtwagens door de technische voorzieningen in de meeste gevallen niet direct tot onveilige situaties leiden, is er wel sprake van verstoring van de concurrentieverhoudingen. Ook veroorzaken overbeladen vrachtwagens schade aan het wegdek. De daaruit voortvloeiende wegwerkzaamheden leiden tot extra filevorming, waardoor overbelading uiteindelijk weer terugslaat op de bedrijfstak zelf.

Door de groeiende verkeersintensiteit en de daaraan verbonden groei van het aantal files, is het voor het beroepsgoederenvervoer steeds moeilijker

declarabele kilometers te realiseren. Dit staat op gespannen voet met de naleving van de rij- en rusttijden. De evaluatie van de Wet Goederenvervoer over de weg zal een effectieve handhaving bevorderen.

- **Gevaarlijke stoffen**

Wet- en regelgeving op het gebied van het domein gevaarlijke stoffen heeft tot doel de veiligheid van het vervoer van gevaarlijke stoffen via de weg, de binnenvaart, de zeevaart, de luchtvaart en per spoor te vergroten. Het toezichtdomein vervoer gevaarlijke stoffen grijpt over de afzonderlijke vervoermodaliteiten heen. In 2002 bleek er bij 30% van de wegtransporten van gevaarlijke stoffen sprake te zijn van overtreding van een of meer voorschriften. In het spoorvervoer worden relatief weinig overtredingen geconstateerd. Het overtredingpercentage is de afgelopen jaren gedaald en bedroeg in 2002 minder dan 1%. Ook bij luchtvervoer van gevaarlijke stoffen komen overtredingen betrekkelijk weinig voor. De naleving van de voorschriften in de binnenvaart laat te wensen over. Het grote aantal vervoerbewegingen enerzijds en indicaties van de naleefniveaus anderzijds maken dat het toezicht op vervoer van gevaarlijke stoffen ook in 2004 een van de prioriteiten van de IVW is.

Divisie Luchtvaart

De IVW draagt bij aan de veiligheid en de duurzaamheid van de Nederlandse burgerluchtvaart en de burgerluchtvaart op en boven Nederlands grondgebied door uitvoering en handhaving van het luchtvaartbeleid en de luchtvaartregelgeving.

De IVW – divisie Luchtvaart is verantwoordelijk voor de volgende domeinen:

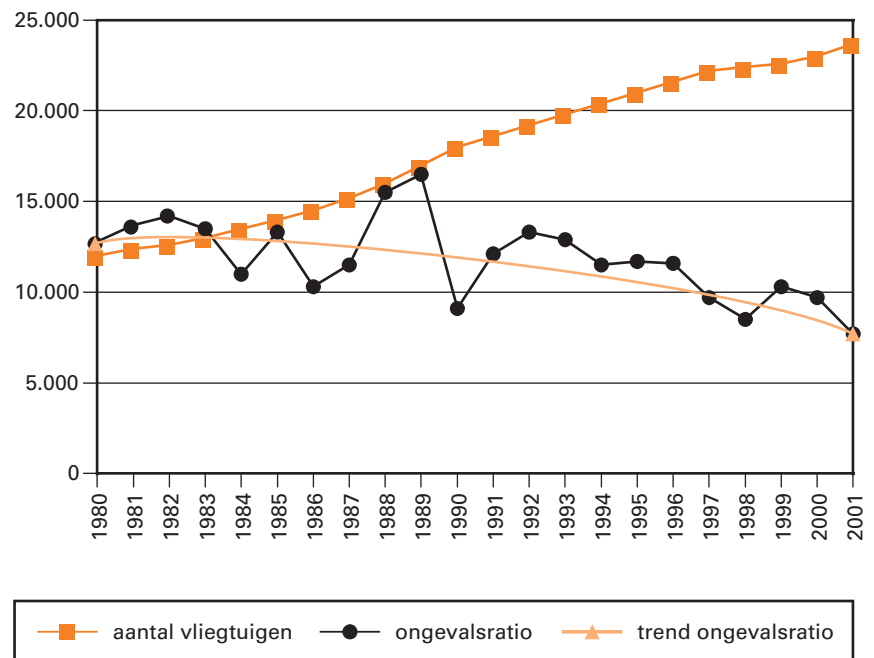
- luchtvaartterreinen en luchtverkeersdienstverlening;
- exploitant van luchtvaartuigen;
- technisch bedrijf;
- personen (luchtvaart).

- **Luchtvaartterreinen en luchtverkeersdienstverlening**

De toezichtactiviteiten binnen dit domein hebben tot doel de interne veiligheid op de luchtvaartterreinen en de veiligheid in het luchtruim te waarborgen en waar mogelijk te verhogen en de naleving van de milieuvoorschriften te bevorderen.

Het is de ambitie van het Nederlandse luchtvaartveiligheidsbeleid (cf. Nota Veiligheidsbeleid Burgerluchtvaart) dat de groei van de burgerluchtvaart wereldwijd niet leidt tot toename van het aantal ongevallen en slachtoffers. Uit onderstaande grafiek blijkt dat bedrijfsleven en overheden daar tot dusverre goed in zijn geslaagd.

Verloop van de groei van de wereldvluchtvloot versus ongevalsratio per miljoen vluchten



- **Exploitant van luchtvaartuigen**

De doelstelling in dit domein is dat exploitanten van luchtvaartuigen zorgen voor een veilige vluchtuitvoering op basis van de verleende vergunning. Daarnaast is het doel om de opleidingsinstellingen te laten zorgen voor een zo hoog mogelijke kwaliteit van de aspirant vlieger en aldus een zo veilig mogelijke luchtvaart te waarborgen. Het doel van het toezicht op luchtvaartvertoningen is het publiek te beschermen tegen ongewenste onveilige situaties. In 2003 is een dalende tendens waar te nemen in het aantal ballonvaartbedrijven en de verwachting is, dat deze tendens zich in 2004 zal voortzetten.

- **Technisch bedrijf**

De doelstelling in dit domein is zeker te stellen dat werkzaamheden van technische bedrijven, waar veiligheidsrisico's aan verbonden zijn, binnen een beheerst proces worden uitgevoerd. Tevens is het doel te voorkomen dat producten worden toegelaten, die niet voldoen aan internationaal geaccepteerde standaarden voor productveiligheid.

- **Personen**

Met het toezicht op personen werkzaam in de luchtvaart wordt beoogd om het risico van niet of onvoldoende opgeleide bemanningen van vliegtuigen en ander personeel te achterhalen en door maatregelen terug te dringen, teneinde het veiligheidsniveau in de luchtvaart te verhogen. Naar verwachting zal de markt voor vliegeropleidingen krimpen.

In 2004 zullen er minder inspecties op vliegeropleidingen gehouden worden als gevolg van de verder krimpemde markt. Wel zal de organisatie van de vliegeropleidingen worden beoordeeld bij verlenging van de erkenning. De verwachting is dat deze beoordelingen zullen leiden tot een daling van het aantal scholen.

Divisie Rail

De Inspectie VenW bewaakt en bevordert een veilig gebruik van spoorwegen, interlokale tram en metro voor transport van personen en goederen door burgers en ondernemers, ter voorkoming en beperking van letsel en schade in en door het railverkeer. Zij richt zich daarbij op de veiligheid van gebruikers en reizigers, maar uitdrukkelijk ook op de veiligheid van personeel, kruisend verkeer en mensen op en rond de sporen.

De IVW – divisie Rail is verantwoordelijk voor het toezicht op het domein Rail. Het domein Rail betreft alle voor personen- en goederenvervoer bestemde sporen en het railverkeer daarop, met uitzondering van stadstrams. In het domein Rail is sprake van een grote verwevenheid tussen de verschillende processen en technieken, die het gezamenlijk en in voortdurende interactie mogelijk maken dat personen en goederen veilig over het spoor kunnen worden vervoerd.

Op basis van de vigerende wet- en regelgeving in het domein Rail (Spoorwegwet, Reglement Dienst Hoofd- en Lokaalspoorwegen, Reglement Railverkeer, EU interoperabiliteitsrichtlijnen 96/48 en 2001/16 en wetgeving op het gebied van het vervoer van gevaarlijke stoffen) ontplooit de Inspectie VenW activiteiten op het gebied van toelating/continuering, inspecties en ongevalsonderzoeken, berichtgeving en advies & expertise, gericht op de onderstaande subdomeinen:

- railinfrastructuur en Railverkeerssystemen;
- railvoertuigen;
- vervoer op het spoor;
- keuringen en examens.

Leidende principes bij het toezicht op elk subdomein en de daarbinnen te onderscheiden objecten van toezicht:

- de bewaking van de juiste toepassing van veiligheidsvoorschriften;
- de beoordeling en bevordering van het veiligheidsmanagement en de veiligheidscultuur;
- de samenhang met andere objecten van toezicht;
- de veiligheid en interoperabiliteit van de voertuigen;
- de veiligheid en interoperabiliteit van de infrastructuur;
- de bekwaamheid van het veiligheidspersoneel; en
- de deugdelijkheid van de bedrijfsvoering.

18.3 Beleidsinstrumenten

De Inspectie Verkeer en Waterstaat kent vier hoofdcategorieën van producten.

Deze vormen tevens de beleidsinstrumenten van de Inspectie Verkeer en Waterstaat:

- toelating/continuering;
- inspecties;
- berichtgeving;
- advies en expertise.

Onder toelating wordt verstaan het door de overheid toetsen of bedrijven en burgers voldoen aan de gestelde eisen, het eventueel geven van extra voorschriften en het verlenen van toestemming voordat zij tot het starten en verrichten van bepaalde handelingen over mogen gaan. Continuering

is een periodieke verlenging van toelating of een vooraf aangekondigde en vastgelegde controle, waarmee wordt vastgesteld of nog steeds wordt voldaan aan de toelatingseisen.

Onder inspecties wordt verstaan: die activiteiten van toezicht die steekproefsgewijs plaatsvinden en/of niet aangekondigd zijn en gericht op de naleving en het voorkomen van overtredingen (preventieve handhaving). Inspecties vinden plaats binnen het kader van zowel de toelating als de handhaving. Tevens vallen hieronder die overheidsactiviteiten die gebaseerd zijn op een redelijk vermoeden van een strafbaar feit of het overtreden van een bestuursrechtelijke norm, die worden gevolgd door het opmaken van een proces-verbaal of het opleggen van een bestuursrechtelijke sanctie (repressieve handhaving).

Met behulp van het instrument berichtgeving communiceert de Inspectie Verkeer en Waterstaat in openheid over de wijze waarop enerzijds het toezicht wordt ingericht en anderzijds het toezicht wordt uitgevoerd. Tevens verantwoordt zij met dit instrument de keuzen die daarbij gemaakt zijn en bericht zij periodiek over de resultaten waartoe het toezicht heeft geleid. De Inspectie Verkeer en Waterstaat richt haar werkzaamheden voor het desbetreffende kalenderjaar in op basis van een jaarlijks op te stellen jaarwerkplan. Het jaarwerkplan bevat in elk geval de prioriteitstelling, de inspectieactiviteiten, de door de inspectie ten behoeve van de beleidsvorming aan de directeuren-generaal beschikbaar te stellen capaciteit en de overige werkzaamheden van de inspectie, alsmede relevante ontwikkelingen. Het Jaarwerkplan wordt gelijktijdig met de begroting aangeboden aan de Tweede Kamer.

Tevens publiceert de Inspectie Verkeer en Waterstaat een jaarbericht, waarin verslag wordt gedaan van de bevindingen uit de toezichtpraktijk van de inspectie, waaronder wordt begrepen een zo volledig en juist mogelijk beeld van de stand van zaken met betrekking tot het vigerende beleid en de vergunningenpraktijk op het terrein van de inspectie, verantwoording over werkwijzen en resultaten van de inspectie in het voorafgaande kalenderjaar en een schets van de ontwikkelingen betreffende de staat van de veiligheid, het milieu en de economie op het terrein van de inspectie.

Onder het instrument advies en expertise valt onder andere het toetsen van nieuw beleid op uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid. Hetzelfde geschiedt met nieuwe – of veranderde wet – en regelgeving. Tevens signaleert de Inspectie VenW bepaalde ontwikkelingen of effecten van regelgeving ten aanzien van handhaving en vergunningverlening en nieuwe trends of gebeurtenissen. Op basis van de in de toezichtdomeinen gesignaleerde trends en ontwikkelingen stelt de Inspectie VenW risicoanalyses op, die een belangrijke basis vormen voor de inspectieprogramma's. Daarnaast geeft de Inspectie VenW advies c.q. voorlichting aan bedrijven en burgers inzake de voor hen geldende wet- en regelgeving en de activiteiten die de Inspectie VenW in dat kader verricht.

Divisie Scheepvaart

- **Koopvaardij**

Het percentage aanhoudingen van Nederlandse schepen zal moeten dalen om meerjarig te blijven voldoen aan het ambitieniveau. Dat vraagt om een intensiever en stringenter vlaggenstaat inspectieregime. De Inspectie VenW zal vanaf 2004 sterker de nadruk leggen op handhaving en toezicht

op naleving in haar eigen vlaggenstaatcontroles. Daarnaast zal vanaf 2004 extra aandacht worden besteed aan het functioneren van classificatiebureaus en aan de naleving van de International Ship and Port Security (ISPS)-Code.

In 2004 wordt verder gewerkt aan een toezichtarrangement koopvaardij, dat moet leiden tot een effectiever en efficiënter toezicht op de Nederlandse koopvaardij en de erkende classificatiebureaus, op basis van risicoanalyses. Het toezichtarrangement zal in 2005 in werking treden. In 2004 en volgende jaren is een inkomend aantal van 5860 schepen onder buitenlandse vlag te verwachten, waarvan waarschijnlijk 750 schepen behoren tot de risicocategorie. Daarvan zal de Inspectie VenW er tenminste 712 inspecteren. In totaal zal de Inspectie VenW in 2004 minstens 1465 schepen inspecteren in het kader van Port State Control. Het percentage aanhoudingen van buitenlandse schepen door de Inspectie VenW in het kader van Port State Control bevindt zich al enige tijd onder de 7%. De leden van het Paris MOU streven ernaar om het aantal «sub-standard» schepen dat Europese havens aandoet, verder te reduceren.

In het domein koopvaardij zijn acht door de Nederlandse overheid gemachtigde deskundigenorganisaties, ook wel classificatiebureaus genoemd, actief.

De verwachting is dat dit aantal de komende jaren stabiel zal blijven. De Inspectie VenW laat een deel van haar taken uitvoeren door deze classificatiebureaus. Het gaat dan vooral om inspecties in het kader van certificering, gericht op constructie, machinerie en installaties van schepen. De Inspectie VenW houdt toezicht op de juiste uitvoering hiervan door de classificatiebureaus door middel van product- en procescontroles.

Controle op de naleving van wet- en regelgeving ten aanzien van de bemanning van zeeschepen maakt onderdeel uit van de vlaggenstaatinspecties. Ingevolge een verdragsverplichting (Convention on Standards Training, Certification and Watchkeeping) is Nederland gehouden jaarlijks aan de International Maritime Organisation (IMO) te rapporteren over de kwaliteit van het nautische onderwijs in Nederland. In dat kader werkt de Inspectie VenW samen met de Inspectie van het Onderwijs.

Domein Koopvaardij									
Subdomein	Grootheid	Indicator	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Nederlandse scheepsrederij	Algemeen	NL-schepen onder toezicht	1 399	1 420	1 440	1 460	1 480	1 500	1 520
	Toelating	Scheepscertificaten	6 367	7 060	7 860	7 100	7 120	7 140	7 160
	Inspecties	Aantal inspecties	3 200	3 200	3 200*	3 200*	3 200*	3 200*	3 200*
Koopvaardij-schepen onder buitenlandse vlag	Algemeen	Aantal buitenlandse schepen onder toezicht dat NL-havens aandoet	5 860	5 860	5 860	5 860	5 860	5 860	5 860
	Inspecties	Inspecties i.k.v PSC (25% van totaal aantal inkomende schepen)	≥1 465	≥1 465	≥1 465	≥1 465	≥1 465	≥1 465	≥1 465
Erkende deskundigenorganisatie	Algemeen	Classificatiebureaus	8	8	8	8	8	8	8
	Inspecties	Aantal inspecties	8	8	8	8	8	8	8
Bemanning**	Toelating	Monsterboekjes	4 603	3 500	3 500	3 500	3 500	3 500	3 500
	Inspecties	Vaarbevoegdheidsbewijs	14 134	4 700	4 500	4 500	4 500	6 500	4 500
		Beoordeling bemanningsplannen	139	150	150	150	150	150	150

* Afhankelijk van invoering Nieuw Toezichtarrangement Koopvaardij.

** Bij deze opgave is nog geen rekening gehouden met de afgifte van een ID document voor NL zeevarenden in het kader van een nieuw ILO verdrag. Bij eerste afgifte zal het gaan om ca. 10 000 stuks.

● Binnenvaart

De Inspectie VenW verstrekt de certificaten die binnenvaartschepen toegang geven tot de markt, op basis van inspectierapportages van erkende deskundigenorganisaties ten aanzien van scheepscasco's en op basis van eigenstandig uitgevoerde integrale inspecties. De Inspectie VenW houdt toezicht op de erkende deskundigenorganisaties in de binnenvaart door het uitvoeren van productcontroles.

Op grond van Europese regelgeving zijn binnenvaartondernemingen vrij om hun schip in een andere dan hun eigen lidstaat te laten certificeren. Dat leidt ertoe dat de door de Inspectie V&W gecertificeerde binnenvaartschepen bestaan uit zowel Nederlandse als schepen van overige Rijnsoeverstaten. In 2003 was het aantal door IVW gecertificeerde binnenvaartschepen lager dan het aantal in Nederland geregistreerde schepen.

De Inspectie VenW beheert de Centrale Registratie Binnenschepen (CRB). Deze databank bevat gegevens over binnenvaartschepen en ondernemingen in de binnenvaart. De CRB is een onmisbare bron voor het analyseren van de ontwikkelingen in de kwaliteit, omvang en de samenstelling van het aanbod van sloopstoppage in de markt. Het jaar 2004 zal het eerste volle jaar zijn zonder capaciteitsregeling voor de binnenvaart. Om de consequenties daarvan voor de omvang en samenstelling van de markt in beeld te brengen, zal de Inspectie VenW in 2004 een bedrijfstakonderzoek uitvoeren.

De KLPD voert handhavingcontroles uit in de binnenvaart, waarbij de Inspectie VenW, indien daarom wordt verzocht, ondersteuning biedt. De inspecties die de Inspectie VenW uitvoert, bestaan enerzijds uit controles die tot doel hebben om vast te stellen in hoeverre binnenvaart-

ondernemingen en de door hen beheerde schepen kunnen worden toegelaten tot de markt en bestaan anderzijds uit integrale controles, waarbij de voorschriften ten aanzien van zowel de binnenvaart-onderneming, de bemanning als het vervoer van gevaarlijke stoffen worden getoetst.

De IVW stelt zich tot doel het toezicht op de binnenvaart verder te optimaliseren. Daartoe wordt in samenwerking tussen de divisies Scheepvaart en Vervoer een nieuw toezichtarrangement ontwikkeld, dat in 2004 in werking zal treden. Hierbij wordt tevens samenwerking gezocht met andere toezichthouders in de binnenvaart.

Domein Binnenvaart									
Subdomein	Grootheid	Indicator	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
De binnenvaart-onderneming	Algemeen	In NL geregistreerde Rijn- en binnenvaartschepen	9 042	8 780	8 700	8 700	8 700	8 700	8 700
		Binnenvaartschepen gecertificeerd door IVW	7 700	7 700	7 700	7 700	7 700	7 700	7 700
	Toelating	Scheepscertificaten	3 171	3 740	3 740	3 740	3 740	3 740	3 740
		Vergunningen goederenvervoer binnenvaart	11 220	11 240	11 220	11 210	11 220	11 240	11 240
		Ontheffing Wvbb Oud voor nieuw dossiers	100	100	100	100	100	100	100
	Inspecties	CRB mutaties	25 000	25 000	25 000	25 000	25 000	25 000	25 000
		Aantal bedrijfsbezoeken	40	40	40	40	40	40	40
		Aantal inspecties	6 000	6 000	6 000	6 000	6 000	6 000	6 000
	Advies en expertise	Integrale controles (inclusief gevaarlijke stoffen)	1 400	1 400	1 400	1 400	1 400	1 400	1 400
		Informatieverstrekking	175	175	201	196	191	186	181
Erkende deskundigen-organisatie	Algemeen	Erkende particuliere instellingen	20	17	17	17	17	17	17
	Inspecties	Aantal inspecties	20	17	17	17	17	17	17

- Visserij

Door de groeiende druk op visquota, de economische tegenwind en saneringsmaatregelen van het Ministerie van LNV, zal het aantal zeevissersschepen de komende jaren waarschijnlijk afnemen. De Inspectie VenW is betrokken bij de toelating tot de markt, het onder Nederlandse vlag brengen en het certificeren van zeevissersschepen. In 2004 daalt het aantal uit te geven certificaten als gevolg van de teruggang in de vlootomvang. De daling betreft certificaten van deugdelijkheid en veiligheidscertificaten in het bijzonder.

Gemiddeld 5 maal per jaar wordt elk individueel visserschip gecontroleerd op de mate waarin wordt voldaan aan de wettelijke voorschriften, waarna de Inspectie VenW een scheepscertificaat verstrekt of verlengt.

Hoewel internationaal nog geen STCW standaard (Standards Training, Certification and Watchkeeping) voor de visserij is vastgesteld, is in Nederland het Zeevisvaart-besluit (ZVB) van kracht geworden, waarmee

ook het vaarbevoegdheidsbewijs in de visserij is geïntroduceerd. Hiermee zal de kwaliteit van de bemanning van vissersschepen worden bevorderd. De IVW zal vanaf 2004 vaarbevoegdheidsbewijzen verstrekken aan bemanningsleden in de visserij. De verwachting is dat door de gefaseerde invoering daarvan, de Inspectie VenW in 2004 tot en met 2006 een piek in de uitgifte daarvan zal kennen. Vanaf 2007 zal het aantal per jaar uitgegeven bewijzen dalen tot een verwacht meerjarig niveau van 500 bewijzen per jaar.

In 2004 zal het toezichtarrangement visserij worden doorgelicht.

Domein Visserij									
Subdomein	Grootheid	Indicator	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Visserijrederij onder NL-vlag	Algemeen Toelating	Aantal in NL geregistreerde vissersschepen	534	530	525	520	515	510	505
		Scheepscertificaten	1 234	1 500	1 400	1 400	1 400	1 400	1 400
	Inspecties	Aantal inspecties	2 800	2 900	2 800	2 800	2 800	2 800	2 800
Bemanning	Toelating	Vaarbevoegdheidsbewijzen	n.v.t. tot	2004	1 000	1 000	1 000	500	500

Programma beleidsevaluaties				
Evaluatieonderwerp	A. Startdatum B. Einddatum	Evaluatieperiode	Doel evaluatie	Type evaluatie
Binnenvaart	A. 2003 B. 2004	2003–2004	Doorlichting en herziening van het toezichtarrangement binnenvaart	Ex-post
Koopvaardij	A. 2003 B. 2004	2003–2004	Doorlichting en herziening van het toezichtarrangement koopvaardij	Ex-post
Visserij	A. 2003 B. 2004	2003–2004	Doorlichting en herziening van het toezichtarrangement visserij	Ex-post

Divisie Water

- **Rijkswaterstaat**

De Inspectie VenW voert audits uit om te toetsen of de waterwet- en regelgeving op de juiste wijze wordt toegepast in de context van het vastgestelde waterbeleid. Deze audits spitsen zich toe op de werkprocessen rond vergunningverlening en handhaving. De Inspectie VenW stelt een voortschrijdend meerjarenplan voor deze audits op. Naar aanleiding van de toetsing stelt de IVW jaarlijks een rapportage op ten behoeve van de Minister en de Tweede Kamer over de stand van vergunningverlening en handhaving.

De vergunningverlening in het kader van de watermilieuwetten wordt onder verantwoordelijkheid van RWS uitgevoerd. In samenspraak met het

Directoraat-generaal Water geeft de IVW door middel van richtlijnen aan wat de handelingsvrijheid en de bijbehorende bandbreedte van RWS is. Situaties buiten dit uitvoeringskader worden aan de IVW voorgelegd. Het Directoraat-generaal Rijkswaterstaat beslist.

Naar aanleiding van de inspectiewensenbrief van de Inspectie VenW stellen de Regionale Directies van RWS in overleg met de IVW een jaarwerkprogramma vergunningverlening op, waarin de prioriteiten voor dat jaar worden neergelegd.

De handhaving van de watermilieuwetten wordt onder verantwoordelijkheid van IVW door de Regionale Directies van RWS uitgevoerd. De IVW geeft door middel van richtlijnen aan wat de handelingsvrijheid (en bijbehorende bandbreedte) van RWS is. Situaties buiten dit uitvoeringskader worden, ter goedkeuring, aan de IVW voorgelegd.

Naar aanleiding van de inspectiewensenbrief stelt IVW in overleg met de Regionale Directies een jaarwerkprogramma handhaving op, waarin de prioriteiten voor dat jaar worden neergelegd. De vergunningverlening en handhaving ten behoeve van eigen werken RWS wordt door de Regionale directies voorbereid, de IVW toetst tijdens het proces, verleent de vergunning en draagt de verantwoordelijkheid voor de handhaving. De Inspectie VenW streeft naar een efficiënt, effectief, transparant, uniform en professioneel verlopende vergunningverlening en handhaving.

De Inspectie VenW stimuleert de professionaliteit van de RWS-medewerkers en draagt zorg voor verdere ontwikkeling van werkmethoden, (inter)nationale inbedding en kwaliteitsborging. Verder draagt zij bij aan de ontwikkeling van het waterbeleid door te toetsen op de effectiviteit van de instrumenten (o.a. handhaafbaarheid) en geeft zij objectieve informatie aan politiek/publiek door middel van openbare berichtgeving.

De kwaliteit van de uitvoering van de natte toezichtstaken door RWS is onder andere af te lezen aan de volgende prestatie-indicatoren (niet limitatief):

- percentage adequate vergunningen;
- percentage tijdige vergunningen;
- kosten/vergunning;
- percentage bezwaren op vergunningverlening;
- percentage maatregelen n.a.v. inspecties;
- kosten/inspectie;
- klanttevredenheid.

Rijkswaterstaat levert regelmatig informatie aan om te komen tot een score per prestatie-indicator. In 2003 zal hier voor de eerste maal een waarde aan worden toegekend (nulmeting).

Door de aansturing van Rijkswaterstaat is de Inspectie VenW (mede)verantwoordelijk voor de verhoging van de kwaliteit en de professionaliteit van zowel de vergunningverlening als de handhaving van de Waterwet en -regelgeving. De trends in de bovengenoemde prestatie-indicatoren zullen de kwaliteitsverhoging en het resultaat van de aansturing laten zien en zijn daarmee, naast de outputindicatoren van IVW – zoals het aantal audits, bijdragen aan het Jaarbericht/Berichten uit het Toezicht, uitvoeringskaders e.d. – de outcome-indicatoren van de divisie Water.

Divisie Vervoer

- Busvervoer

De Inspectie VenW handhaaft het Arbeidstijdenbesluit Vervoer door het uitvoeren van weg- en bedrijfscontroles. Handhaving geschiedt ook samen met buitenlandse handhavingdiensten in het kader van Euro Controle Route. Vanaf mei 2004 moeten nieuwe bussen en vrachtwagens zijn uitgerust met een digitale tachograaf.

Het busvervoer kent in het «Kemakeur busvervoer» een zelfregulerend systeem. Ruim 100 busbedrijven beschikten in januari 2002 over dit keurmerk. Een van de eisen voor het verkrijgen van dit keurmerk is een verklaring, waaruit blijkt dat er geen (ernstige) overtredingen van de arbeids-, rij- en rusttijden zijn geconstateerd. De stichting keurmerk busbedrijf levert een belangrijke bijdrage aan de kwaliteit van de aangesloten ondernemingen.

Domein Busvervoer		2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Algemeen	Aantal ondernemingen busvervoer	930	930	930	930	930	930	930
	Aantal bussen (bron CBS)	11 326	11 326	11 300	11 300	11 300	11 300	11 300
Toelating	Aantal vergunningen	10 820	2 400	4 404	4 475	7 225	4 210	4 210
	Aantal reisbladenboeken	4 000	4 000	4 000	4 000	4 000	4 000	4 000
Inspecties	Aantal passen digitale tachograaf			6 000	12 000	6 000	6 000	6 000
	Bedrijfscontroles		265	290	290	290	290	290
	Wegcontroles		1 500	1 500	1 500	1 500	1 500	1 500
Advies en expertise	Informatieverstrekking		750	2 321	2 341	2 361	2 381	2 401

- Taxivervoer

Bij gerichte taxicontroles in de grote steden worden veel overtredingen geconstateerd, zowel van het Arbeidstijdenbesluit Vervoer (te korte rusttijden) als van de Wet personenvervoer 2000 (van ontbrekende tariefkaarten tot taxivervoer zonder vergunning). Dit rechtvaardigt een intensief toezicht. De instrumenten die de Wet Personenvervoer biedt zijn; de ondernemersvergunning, de chauffeurspas en op termijn de boordcomputer (voor rij- en rusttijden). Controle op de Wet Personenvervoer vindt plaats door middel van weg- en bedrijfscontroles en thema-acties. Problemen die inherent zijn aan het handhaven van rij- en rusttijden op basis van de fraudegevoelige werkmapp en dagrittenstaat, kunnen worden ondervangen door de boordcomputer.

De IVW voorziet voor de komende jaren een verdere verschuiving van strafrechtelijke vervolging naar bestuursrechtelijke sancties. Naast instrumenten als de last onder dwangsom en schorsing of intrekking van de vergunning, zal naar verwachting in 2004 de bestuurlijke boete haar intrede doen in het taxivervoer, busvervoer en goederenvervoer over de weg. Bestuurlijke boetes zullen vanaf 2004 als handhavingsinstrument worden ingezet bij overtredingen van de Arbeidstijdenwet en het

Arbeidstijdenbesluit vervoer. Ten behoeve van de afhandeling van de bestuurlijke boetes voor geconstateerde overtredingen richt de IVW een boetekantoor in.

In 2004 zal IVW weer veel aandacht besteden aan voorlichting, onder meer tijdens wegcontroles en via de taxi-informatielijn en folders. De vragen die het vervoer-informatiecentrum krijgt over taxivervoer gaan over documentatie (chauffeurspas, geneeskundige verklaring en rittenstaat), over vakbekwaamheid, over het voertuig (taxameter, kenteken en keuring) en over vergunningen.

Domein Taxivervoer								
Grootheid	Indicator	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Algemeen	Aantal taxi's	22000	22000	22000	22000	22000	22000	22000
	Aantal ondernemers	4 800	4 800	4 800	4 800	4 800	4 800	4 800
	Aantal chauffeurspassen	20 000	20 000	15 000	33 000	15 000	15 000	15 000
Toelating	Aantal vergunningen (ondernemers)	400	400	400	400	400	400	400
	Aantal vergunningbewijzen (ieder voertuig)	3 000	3 000	4 500	4 500	6 000	4 500	4 500
	Toetsingen taxivergunningen			600	825	3 500	750	600
Inspecties	Aantal bedrijfscontroles		290	675	675	675	675	675
	Aantal wegcontroles		4 000	4 000	4 000	4 000	4 000	4 000
	Advies en expertise Informatieverstrekking		105 000	107 000	127 000	122000	117 000	112000

- Goederenvervoer over de weg

De Wet goederenvervoer over de weg (Wgw) vormt de wettelijke basis voor het vergunningstelsel van het goederenvervoer en vormt een van de waarborgen voor de concurrentievoorwaarden en duurzaam goederenvervoer. Aan vergunningen voor beroepsvervoer zijn eisen van kredietwaardigheid, betrouwbaarheid en vakbekwaamheid verbonden. Deze vergunningen worden verleend door de stichting Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie (NIWO). Inschrijvingen voor eigen vervoer worden afgegeven door de Stichting Inschrijving Eigen Vervoer (SIEV). Tijdens integrale wegcontroles wordt toegezien op de naleving van de Wet goederenvervoer over de weg en op de regels voor de snelheidsbe grenzer.

Het Arbeidstijdenbesluit vervoer (Atb-v) vormt de wettelijke basis voor de rij- en rusttijden in het goederenvervoer. De IVW voert specifieke bedrijfsonderzoeken uit, onder regie van de Arbeidsinspectie, gericht op handhaving van de Arbo-wet.

Op bedrijfsniveau meet de Inspectie Verkeer en Waterstaat de naleving via de scanmethodiek: elk kwartaal worden van 250 aselekt gekozen bedrijven de tachograafschijven van een week van een representatief aantal chauffeurs gescand op overtredingen.

De Inspectie VenW geeft in 2004 prioriteit aan het invoeren van de digitale tachograaf met bijbehorende smartcards/passen en het inbedden daarvan in het handhavingsbeleid. Daartoe wordt een uitvoeringsorganisatie

ingericht, welke de komende tien jaar circa 600 000 smartcards zal uitgeven. Voor de jaren 2004 en 2005 wordt een piek in de uitgifte van de smartcards verwacht. Medio 2004 zal het toezicht op naleving van de rij- en rusttijden met behulp van de digitale tachograaf zijn ingebed in het handhavingsbeleid, met de notie dat de analoge en digitale tachograaf nog vele jaren naast elkaar zullen bestaan. Invoering van de digitale tachograaf zal naar verwachting leiden tot efficiencywinst. In dit verband wordt een toename van het aantal inspecties voorzien, zoals opgenomen in het voorstel van de Europese Commissie tot wijziging van EG-richtlijn 599/88.

De Inspectie Verkeer en Waterstaat gebruikt de automatisch verzamelde gegevens van het Weigh in Motion (WIM) systeem als basis om met de betrokken ondernemers tot afspraken te komen.

Domein goederenvervoer over de weg								
Grootheid	Indicator	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Algemeen	Aantal ondernemingen goederenvervoer weg (NIWO)	12 000	12 000	12 000	12 000	12 000	12 000	12 000
Toelating	Aantal vergunningbewijzen (ieder voertuig) goederenvervoer – weg (NIWO)	105 000	105 000	105 000	105 000	105 000	105 000	105 000
	Werkgeversverklaringen	55 000	55 000	55 000				
	Verklaringen van terbeschikkingstelling	10 000	10 000	10 000				
Inspecties	Passen digitale tachograaf	n.v.t.	n.v.t.	84 195	68 934	33 283	27 211	pm
	Bedrijfsmatige onderzoeken (w.o. broncontroles gevaarlijke stoffen)		2 795	2 795	2 795	2 795	2 795	2 795
	Integrale wegcontroles (w.o. gevaarlijke stoffen)		11 705	13 500	13 000	13 000	13 000	13 000
Advies en expertise	Overbelading	3 500	3 500	3 500	3 500	3 500	3 500	3 500
	Informatieverstrekking		7 000	82 384	62 264	62 144	62 024	61 904

- Gevaarlijke stoffen

De Wet vervoer gevaarlijke stoffen regelt het vervoer van gevaarlijke stoffen in alle domeinen, behalve door de lucht. Het luchtvervoer is geregeld in de Wet luchtvaart. Het vervoer van radioactieve stoffen is integraal geregeld in de Kernenergiewet.

Door handhaving wil de IVW bijdragen aan de veiligheid op en rondom het Nederlandse wegennet. Een belangrijk deel van het toezicht op vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg vindt plaats in het kader van integrale transportcontroles en broncontroles. De handhaving met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen wordt onder meer als gevolg van het hoge overtredingspercentage in 2002 geïntensiveerd in 2004. Deze intensivering zal zich met name richten op de uitvoering van specifieke (thema-)acties.

Als gevolg van het lage overtredingspercentage in het spoorvervoer voert IVW in 2004 in dit subdomein reguliere controles en broncontroles uit op ongeveer hetzelfde niveau als de jaren daarvoor.

Door het betrekkelijk lage overtredingspercentage in het subdomein luchtvaart zal de handhavinginspanning in 2004 ongeveer op het niveau van 2003 liggen en omvat onder meer integrale controles, boordcontroles, broncontroles, transit-vrachtinspecties en controles op de consistentie van lading en documenten.

Van de 65 miljoen ton gevaarlijke stoffen die jaarlijks over de binnenwateren wordt vervoerd, wordt een groot deel gelost en geladen bij de ongeveer 100 overslag-bedrijven voor gevaarlijke stoffen die in Nederland zijn gevestigd. De naleving van de voorschriften laat te wensen over. Gezien de ervaringen die zijn opgedaan bij het laden en lossen van binnenvaarttankers, zal in 2004 daar de nadruk van de inspecties komen te liggen. De IVW zal naast broncontroles een aantal integrale controles uitvoeren, waarbinnen het toezicht op het gevaarlijke stoffenvervoer een belangrijke plaats inneemt.

Het toezicht op het vervoer van gevaarlijke stoffen over zee richt zich op verpakte gevaarlijke stoffen. Gelet op de zeer omvangrijke vervoerstromen, is het essentieel dat de te inspecteren containers op zodanige wijze worden geselecteerd dat de handhaving een maximaal effect heeft. Dit gebeurt op basis van risicoanalyses waarvoor de methodieken de komende jaren nog verbeterd zullen worden.

De aantallen reguliere controles in de havens op het vervoer van gevaarlijke stoffen zullen de komende jaren ongeveer gelijk blijven.

Domein Gevaarlijke stoffen									
Subdomein	Grootheid	Indicator	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Weg	Algemeen	Aantal ondernemingen goederenvervoer – weg (NIWO)	12 000	12 000	12 000	12 000	12 000	12 000	12 000
	Toelating	Ontheffingen gevaarlijke stoffen	35	35	20	20	20	20	20
		Basismetings gevaarlijke stoffen	7 500	7 500	7 500	7 500	7 500	7 500	7 500
	Advies en expertise	Monsternamen gevaarlijke stoffen		100	100	100	100	100	100
Informatieverstrekking			1 500	1 935	1 935	1 935	1 935	1 935	
Zeevaart	Algemeen	Aantal containers met gevaarlijke stoffen, overgeslagen in zeehavens	600 000	600 000	600 000	600 000	600 000	600 000	600 000
	Toelating	Ontheffingen gevaarlijke stoffen	600	610	1 050	1 050	1 050	1 050	1 050
	Inspecties	Integrale controles zeevaart (incl. gevaarlijke stoffen)	2 200	2 200	2 450	2 550	2 650	2 750	2 750
		Broncontroles gevaarlijke stoffen	850	150	150	150	150	150	150
Advies en expertise	Informatieverstrekking		500	542	532	522	512	502	
	Algemeen	In NL geregistreerde Rijn- en binnenvaartschepen	9 042	8 780	8 700	8 700	8 700	8 700	8 700

Domein Gevaarlijke stoffen										
Subdomein	Grootheid	Indicator	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	
Lucht	Toelating	Binnenvaartschepen gecertificeerd door IVW	7 700	7 700	7 700	7 700	7 700	7 700	7 700	
		Ontheffingen gevaarlijke stoffen	20	10	5	5	5	5	5	
	Inspecties	Integrale controles (incl. gevaarlijke stoffen)	1 400	1 400	1 400	1 400	1 400	1 400	1 400	
		Advies en expertise	Informatieverstrekking	175	175	201	196	191	186	181
	Toelating	Aantal ontheffingen	20	20	60	60	60	60	60	
		Inspecties	Integrale controles (incl. gevaarlijke stoffen)	2000	2 025	2000	2000	2000	2000	2000
			Boordcontroles	250	250	275	275	300	300	300
		Segment selectie	100	100	150	150	150	150	150	
			Transit vrachtinspecties	150	150	200	225	250	250	250
			Lading – documenten	100	100	125	150	150	150	150
Rail	Advies en expertise	Informatieverstrekking		425	392	387	382	372	362	
		Toelating	Ontheffingen gevaarlijke stoffen	5	5	2	2	2	2	2
Inspecties	Inspecties gevaarlijke stoffen	Advies en expertise	Informatieverstrekking	800	1 046	700	700	700	700	
					5	10	10	10	10	10

Programma beleidsevaluaties				
Evaluatie-onderwerp	A. Startdatum B. Einddatum	Evaluatie-periode	Doel evaluatie	Type evaluatie
Taxivervoer	A. 2003 B. 2004	2003–2004	Doorlichting en herziening van het toezichtarrangement taxivervoer	Ex-post
Tunnelveiligheid	A. 2003 B. 2005	2003–2005	De voor 2004 verwachte wijziging en aanvulling van wet- en regelgeving op het vlak van tunnelveiligheid, zal voor IVW aanleiding zijn voor de (her-) inrichting van het toezicht op tunnelveiligheid. Dat zal in goed overleg tussen de divisies Vervoer en Rail geschieden. Vooruitlopend daarop wordt door de divisie Vervoer, in overleg met AVV, een proef gedaan met een digitaal systeem, waarmee het vervoer van gevaarlijke stoffen door tunnels wordt gevolgd. De uitkomsten van deze proef en de analyse daarvan zullen dienen voor het benoemen van veiligheidsrisico's voor het geven van voorlichting aan de branche.	Ex-ante

Divisie Luchtvaart

- **Luchtvaartterreinen en luchtverkeersdienstverlening**

Veel aandacht gaat in 2004 uit naar het toezicht op de naleving van de milieu- en veiligheidsnormen Schiphol. Uitgangspunt in de nieuwe Schipholwet is dat Schiphol als een «normaal» bedrijf wordt beschouwd en dat de overheid meer op afstand staat.

Dit betekent dat de sectorpartijen (luchthaven, luchtverkeersdienstverlening en luchtvaartmaatschappijen) sterker dan voorheen een gemeenschappelijke plicht hebben om normoverschrijdingen te voorkomen (zorgplicht). De Inspectie Verkeer en Waterstaat zal controles uitvoeren op de kwaliteit van de door de sectorpartijen aangeleverde informatie.

De International Civil Aviation Organisation (ICAO) regelgeving vereist dat luchthavens gecertificeerd worden per november 2003 en een werkend veiligheidsmanagement systeem hebben per november 2005. De Inspectie Verkeer en Waterstaat heeft in overleg met de sector besloten deze twee stappen in één keer te maken. Dit zowel op grond van de vigerende Nederlandse regelgeving als om capaciteitsredenen. Per november 2005 zullen de betreffende luchtvaartterreinen gecertificeerd moeten zijn. In totaal zijn dit 14 luchtvaartterreinen.

De vergunningen en ontheffingen in dit domein betreffen de inrichting en het gebruik van luchtvaartterreinen. Het aantal vergunningen/ontheffingen zal iets teruglopen doordat Schiphol, als gevolg van de nieuwe Schipholwet, niet langer aan IVW behoeft te verzoeken om bouw- of graafwerkzaamheden op het luchtvaartterrein te mogen uitvoeren.

Het aantal specifieke inspecties met betrekking tot de LVNL is gebaseerd op de huidige handhavingervaring. In de tweede helft van 2003 wordt een toezichtarrangement voor de luchtverkeersleiding uitgewerkt. Het is mogelijk dat daardoor het aantal inspecties en de wijze van inspecteren gewijzigd worden.

Domein Luchtvaartterreinen en luchtverkeersdienstverlening								
Grootheid	Indicator	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Toelating	Aantal te certificeren luchthavens		3	7	4			
	Vergunningen/ontheffingen	254	210	200	190	180	170	160
Inspecties	Luchtruimontheffingen/vergunningen divers		150	150	150	150	150	150
	Aantal pré-audits/integrale inspecties inrichting en uitrusting vliegvel-den	55	51	48	48	48	48	48
	Aantal specifieke veiligheidsinspecties luchtvaartterreinen	24	65	91	91	91	91	91
	Inspecties grondafhandeling		100	100	100	100	100	100
	Goedkeuring gebruiksplannen		13	13	13	13	13	13
	Aantal rapportages naleving milieu-regels	38	38	41	41	41	41	41
	Aantal integrale inspecties toezicht Luchtverkeersleiding Nederland	4	3	2	2	2	2	2
	Specifieke veiligheidsinspecties Luchtverkeersleiding Nederland			10	10	10	10	10
	Integrale/specifieke inspecties opleidingen verkeersleider	51	50	50	50	50	50	50

- Exploitant van luchtvaartuigen

Alle Nederlandse operators en de rondvluchtbedrijven en ballonvaartbedrijven, in het bezit van een nationale vergunning, moeten in bezit zijn van een geldig Air Operator Certificate (AOC) en dienen daarmee te zorgen voor een veilige vluchtuitvoering.

Op grond van ervaringen en inspectierapporten wordt extra aandacht gegeven aan de kleinere operators, omdat daar verhoudingsgewijs grotere afwijkingen bij trainingen van vliegend personeel optreden dan bij de grote operators. Een speerpunt is om de vergunningen tot vluchtuitvoering voor rondvluchtbedrijven in de loop van 2004 onder de recent geamendeerde JAR-OPS 1 (Joint Aviation Requirements – Operations 1) regelgeving te brengen.

In 2004 betreft de afgifte en wijziging/verlenging van vergunningen tot vluchtuitvoering (VtV-NL) enkel nog ballonvaartbedrijven.

Thans zijn er rond de 125 ballonvaartbedrijven. Speerpunt in het toezicht voor 2004 is de nieuwe regeling luchtvaartvertoningen, die in dat jaar voor het eerst zal worden toegepast.

In 2004 wordt extra ingezet op integrale inspecties bij helikopter operators en kleinere operators en minder op inspecties bij grote luchtvaartmaatschappijen

Domein Exploitant van luchtvaartuigen								
Grootheid	Indicator	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Algemeen	Aantal luchtvaartmaatschappijen	59	59	59	59	59	59	59
	Toelating							
	Afgifte, wijziging/verlenging vergunning tot vluchtuitvoering (VtV-AOC)	143	124	164	124	124	124	124
	Afgifte, wijziging/verlenging vergunning tot vluchtuitvoering (VtV-NL)	121	166	152	152	152	152	152
	Ontheffing art. 16d eigenvervoer	24	40	40	40	40	40	40
	Afgifte vergunningen luchtvaartvertoningen	36	40	25	25	25	25	25
	Afgifte, wijziging/verlenging kwalificatie/registratie vliegeropleiding	48	68	68	68	68	68	68
	Herautorisatie geneeskundige instelling		1	1	1	1	1	1
	Kwalificatie/herkwalificatie/wijziging kwalificatie vluchtnabooters	94	72	72	72	72	72	72
Inspecties	Integrale inspecties (VtV-AOC)	385	313	313	313	313	313	313
	Integrale inspecties (VtV-NL)		10	10	10	10	10	10
	Specifieke inspecties luchtvaartvertoningen		6	4	4	4	4	4
	Aantal integrale inspecties vliegeropleidingen	31	122	100	100	100	100	100

- Technisch bedrijf

In dit domein worden twee hoofdprocessen onderscheiden: processen die gerelateerd zijn aan de erkenning van organisaties en processen verbonden met de certificering van producten. De erkenning is een instrument voor het zekerstellen dat werkzaamheden waar veiligheidsrisico's aan verbonden zijn binnen een beheerst proces worden uitgevoerd, de wijze waarop deze werkzaamheden worden uitgevoerd regelmatig getoetst wordt aan (inter-) nationaal geaccepteerde normen en dat de afwijkingen ten opzichte van de norm worden gedetecteerd en bijtijds gecorrigeerd. Door de certificering van producten wordt bereikt dat alleen producten worden toegelaten, waarvan door middel van analyse, beproevingen en inspecties is vastgesteld dat ze voldoen aan internationaal geaccepteerde standaarden voor productveiligheid. Producten waarvan dit niet is vastgesteld, krijgen geen certificaat en kunnen daarom niet worden toegepast in de luchtvaart.

Domein Technisch bedrijf								
Grootheid	Indicator	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Algemeen	Aantal technische bedrijven	78	78	78	78	78	78	78
	Toelating							
	Afgifte, wijziging en verlenging van ontwerp-, productie- en onderhouds-erkenningen		245	250	250	250	250	250
	Afgifte, wijziging en verlenging van erkenningen opleidingsinstellingen onderhoudspersoneel		4	9	10	11	12	13
	Aantal afgiftes, wijzigingen, verlengingen en ontheffingen bewijzen van luchtwaardigheid	2 250	2 250	2 300	2 350	2 400	2 450	2 450
	Aantal certificaties luchtvaartuigproducten	540	540	355	355	355	355	355
	Afgifte van geluidscertificaten en noise statements			550	550	550	550	550
Inspecties	Aantal integrale inspecties erkenningen technisch bedrijf	270	515	525	525	525	525	525
	Aantal specifieke inspecties SAFA-, SAGA- & SANA	225	270	360	360	360	360	360
	Aantal audits opleidingsinstellingen JAR 147 (onderhoudspersoneel)		73	78	78	78	78	78

* SAFA: Safety Assessment of Foreign Aircraft.
SAGA: Safety Assessment of General Aviation.
SANA: Safety Assessment of National Aircraft.

● Personen

Het invoeren van een nieuw vergunningenstelsel JAR 66 (Joint Aviation Requirements) vergt grote aandacht. De bevoegdheidsverklaring van «certificerend onderhoudspersoneel» voor erkende onderhoudsbedrijven op basis van de in 2002 ingevoerde JAR-66 regelgeving is nog niet afgerond.

Het toezicht op onderhoudspersoneel vindt plaats via het toezicht op de bedrijven, die een vergunning op basis van JAR 145 hebben. De privileges van JAR 66 gekwalificeerd personeel zijn alleen van toepassing mits werkzaam bij een JAR 145 erkend bedrijf.

Naar verwachting zullen er minder inspecties op vliegeropleidingen gehouden worden als gevolg van de verder krimpende markt. Wel zal de organisatie van de vliegeropleidingen worden beoordeeld bij verlenging van de erkenning. De verwachting is dat deze beoordelingen zal leiden tot

een daling van het aantal scholen.

Domein Personen								
Groetheid	Indicator	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Algemeen	Aantal brevet-houders	17 000	17 000	17 000	17 000	17 000	17 000	17 000
	Aantal opleidings-instituten	141	141	141	141	141	141	141
	Aantal vluchtna-bootsers	134	134	134	134	134	134	134
Toelating	Aantal afgiftes, wijzigingen en verlengingen bevoegdheden vliegend personeel	15 250	15 250	12 250	12 250	12 250	12 250	12 250
	Medische verklaringen	16 077	14 000	11 000	11 000	11 000	11 000	11 000
	Toelatingsbewijzen examens theorie, morse en RT	1 183	1 400	1 400	1 400	1 400	1 400	1 400
	Theorie/praktijk-examens	20 468	10 550	11 500	11 500	11 500	11 500	11 500
	Overige beschikkingen/ontheffingen (Her)autorisaties (luchtvaart)	1 170	425	470	470	470	470	470
	geneeskundige artsen	5	9	4	4	4	4	4
	Brevetten verkeersleiders/wijzigingen		1 504	1 595	1 595	1 595	1 595	1 595
	Initiële afgifte brevetten FISO's		25	100	100	100	100	100
	RT verklaring chauffeurs							
	Schiphol/brevetten ASO's		31	300	300	300	300	300
	Aantal afgiftes, wijzigingen en verlengingen bevoegd-verklaringen onderhoudspersoneel	1 300	2 225	700	700	700	700	700

Programma beleidsevaluaties				
Evaluatie-onderwerp	A. Startdatum B. Einddatum	Evaluatie-periode	Doel evaluatie	Type evaluatie
Infrastructuur luchtvaart	A. 2003 B. 2004	2003–2004	Doorlichting en herziening toezicht-arrangement infrastructuur luchtvaart	Ex-post
Security	A. 2003 B. 2004	2003–2004	Per domein van toezicht wordt een systematiek ontwikkeld voor toezicht op security-taken.	Ex-post
Buitenlandse schepen en vliegtuigen	A. 2003 B. 2004	2003–2004	Vergelijking van toezichtssystematieken voor buitenlandse schepen en vliegtuigen in de verschillende internationale contexten.	Ex-post
Schiphol	A. 2003 B. 2004	2003–2004	Ontwikkelen toezicht-kader voor Schiphol met inbegrip van een organisatorische configuratie die efficiënt en zichtbaar is.	Ex-post

Divisie Rail

- Rail

De Inspectie VenW verstrekt de machtigingen die de individuele objecten van toezicht toegang geven tot het railverkeerssysteem. De Inspectie VenW verleent vergunning aan vervoerders en infrabeheerders voor het rijden van treinen en voor het beheer van de infrastructuur. Tevens wordt vergunning verleend aan bedrijven die toeleverende veiligheidsgerelateerde (niet technische) diensten en keuringen verrichten. Verder worden, door middel van machtigingen, railvoertuigen en railinfrastructuur technisch vrijgegeven voor ingebruikneming. In het verlengde hiervan wordt toezicht gehouden op Nederlandse keuringsinstanties en op bedrijven die fabricage en onderhoud aansturen en/of uitvoeren.

De Inspectie VenW voert beoordelingen uit ten behoeve van toelating/continuering, welke gericht zijn op de wisselwerking en raakvlakken tussen de onderscheiden objecten van toezicht. Het betreft onder andere het beoordelen en goedkeuren van opgestelde Integrale veiligheidsplannen, bijbehorende functionele specificaties en onderliggende risicoanalyses ten behoeve van het ontwerp van nieuwe of gewijzigde vervoerssystemen, railinfrastructuur en railvoertuigen. De uit deze beoordelingen voortvloeiende maatregelen en ontheffingen vormen (naast wet- en regelgeving) de basis voor het toelaten van bedrijven, infrastructuur en railvoertuigen en voor de handhaving.

Daarnaast voert de Inspectie VenW gerichte integrale inspecties uit, enerzijds om vast te stellen in hoeverre objecten van toezicht voldoen aan de normen op basis waarvan toegang kan worden verleend tot de markt,

en anderzijds om de naleving van wet- en regelgeving te toetsen. Tevens onderzoekt zij ongevallen en incidenten op het spoor. Het inspectieprogramma wordt opgesteld op basis van een trendanalyse, die gebaseerd is op ervaringscijfers, bevindingen uit ongevals- en incidentonderzoeken en reeds aanwezige expertise.

Deze trendanalyse wordt ook aangeboden aan de Tweede Kamer en vervult een belangrijke rol in de evaluatie van de effecten van de toezichtactiviteiten van de Inspectie VenW en van het VenW-brede beleid op de veiligheid in het domein Rail. Hiertoe worden op systematische wijze kengetallen en veiligheidsindicatoren bijgehouden, nadere informatie verzameld, trends gepresenteerd, problemen gesignaleerd en mogelijke oorzaken aangegeven. Daarbij wordt gebruik gemaakt van de elektronische databank MISOS (Management Informatie Systeem Ongevallen Spoorwegveiligheid).

Prestatiegegevens en streefwaarden Divisie Rail ¹									
Domein Rail Subdomein	Activiteit	Grootheid	2003	2004	2005	2006	2007	2008	
Railinfrastructuur en railverkeerssystemen	Algemeen	Railinfrabeheerder (Prorail)	1	1	1	1	1	1	
		Beheerders van interlokale tram- en metrolijnen	4	4	4	4	4	4	
		Beheerders van museumlijnen	5	5	5	5	5	5	
		Technische bedrijven	3	3	3	3	3	3	
	Toelating/continuering	Veiligheidsattesten initieel			1				
			Veiligheidsattesten wijziging/verlenging				1		
		Machtiging ingebruikneming initieel				1	1		
		Machtiging ingebruikneming wijz./verl.	2	5	10	10	10	10	
		Beschikkingen verstrekt binnen wettelijke termijn	95%	95%	95%	95%	95%	95%	
		Inspecties	Integrale inspecties t.b.v. veiligheidsattest		1		1		
			Integrale inspecties				1	1	
			Beoordeling t.b.v. machtiging ingebruikneming	2	5	10	11	11	10
			Ongevalsonderzoek unicaat	10	10	10	10	10	10
			Ongevalsonderzoek standaard	40	40	40	40	40	40
	Ongevalsonderzoek RvTV		2	2	2	2	2	2	
	Vooronderzoeken		300	300	300	300	300	300	
	Bedrijfsonderzoeken		100	100	100	100	100	100	
	Rail-voertuigen	Algemeen	Thema inspecties	7	7	7	7	7	7
			Standaardinspecties	5	5	5	5	5	5
			Regionale inspecties	25	25	25	25	25	25
		Toelating/continuering	Eigenaren van railvoertuigen	30	30	30	30	30	30
			Werkplaatsen voor railvoertuigen	65	65	65	65	65	65
			Typegoedkeuring railvoertuigen	5	5	5	5	5	5
Inzettoelatingcertificaten railvoertuigen initieel			20	20	20	20	20	20	
Inzettoelatingcertificaten railvoertuigen wijz./verl.			10	10	10	10	10	10	
Erkenningscertificaten werkplaatsen initieel			6	6	6	6	6	6	

Prestatiegegevens en streefwaarden Divisie Rail¹

Domein Rail Subdomein	Activiteit	Grootheid	2003	2004	2005	2006	2007	2008	
Vervoer op het spoor	Inspecties	Erkenningscertificaten werkplaatsen wijz./verl. Verklaringen van Geen Bezwaar	8	8	8	8	8	8	
		Beoordeling houders railvoertuigen	49	49	49	49	49	49	
		Beschikkingen verstrekt binnen wettelijke termijn (%)	5	5	5	5	5	5	
		Integrale inspecties t.b.v. erkenningcertificaten	95%	95%	95%	95%	95%	95%	
		Integrale inspecties werkplaatsen	19	19	19	19	19	19	
		Ongevalsonderzoek unicaat standaard	14	14	14	14	14	14	
		Ongevalsonderzoek RvTV	5	5	5	5	5	5	
		Vooronderzoeken	1	1	1	1	1	1	
		Bedrijfsonderzoeken	100	100	100	100	100	100	
		Thema inspecties	20	20	20	20	20	20	
	Algemeen	Standaard inspecties	3	3	3	3	3	3	
		Regionale inspecties	5	5	5	5	5	5	
		Reizigersvervoerders	7	9	10	10	10	10	
		Goederenvervoerders	10	10	11	11	11	11	
		Technische bedrijven, tevens vervoerders	5	5	5	5	5	5	
		Museumbedrijven	5	5	5	5	5	5	
		Toelating/ continuering	Veiligheidsattest initieel	4	4	4	3	3	2
			Veiligheidsattest wijziging/ verlenging	6	6	6	6	6	6
		Inspecties	Beschikkingen verstrekt binnen wettelijke termijn (%)	95%	95%	95%	95%	95%	95%
			Integrale inspecties t.b.v. veiligheidsattesten	10	10	10	9	9	2
	Integrale inspecties vervoerders		12	12	12	12	12	12	
	Ongevalsonderzoek unicaat standaard		15	15	15	15	15	15	
	Ongevalsonderzoek RvTV		200	200	200	200	200	200	
	Vooronderzoeken		2	2	2	2	2	2	
	Bedrijfsonderzoeken		1 200	1 200	1 200	1 200	1 200	1 200	
	Thema inspecties		680	680	680	680	680	680	
Standaard inspecties	4		4	4	4	4	4		
Regionale inspecties	17		17	17	17	17	17		
Keuringsinstanties	Algemeen	Regionale inspecties	20	20	20	20	20	20	
		Exameninstututen	2	2	2	2	2	2	
		Bedrijven voor medische en psychologische keuringen (Technische) keuringsinstanties (NOBO's)	14	14	14	14	14	14	
		Erkenningscertificaten exameninstututen initieel	5	5	5	5	5	5	
		Erkenningscertificaten exameninstututen wijz./verl.	2			2			
	Toelating/ continuering	Erkenningscertificaten personeelsleveranciers	1	1	1	1	1	1	
		Erkenningscertificaten ARBO-diensten initieel	1	2	1	1	1	1	
		Erkenningscertificaten ARBO-diensten wijz./verl.	5	5	5	5	5	5	
		Erkenningscertificaten ARBO-diensten jaarlijkse beoordeling	8	12	15	17	18	18	

Prestatiegegevens en streefwaarden Divisie Rail¹

Domein Rail Subdomein	Activiteit	Grootheid	2003	2004	2005	2006	2007	2008
	Inspecties	Jaarlijkse beoordeling Notified Bodies	5	5	5	5	5	5
		Integrale inspecties t.b.v. erkenningcertificaten	9	8	7	9	7	7
		Integrale inspecties ARBO-diensten	8	12	15	17	18	18
		Integrale inspecties exameninstituten		2	2		2	2
		Integrale inspecties Notified Bodies	5	5	5	5	5	5
		Standaard inspecties	1	1	1	1	1	1

¹ De divisie Rail maakt sinds 1 januari 2003 deel uit van de Inspectie Verkeer en Waterstaat. Prestatiegegevens over 2002 zijn niet in deze vorm beschikbaar. De voorloper van de divisie Rail, Railed Spoorwegveiligheid, kende een andere opzet in het begroten van en rapporteren over streefwaarden en prestatiegegevens.

In het domein Rail doet zich een tweetal ontwikkelingen voor, die van invloed zijn op de wijze waarop de Inspectie Verkeer en Waterstaat haar toezicht uit kan oefenen:

- De (verdere) totstandkoming van wet- en regelgeving op het gebied van de railsector. De nieuwe Spoorwegwet is in 2003 aangenomen door de Eerste Kamer en deze zal in de loop van 2004 in werking treden. De beleidsdirecties DGP en DGG zijn verantwoordelijk voor de totstandkoming van Algemene Maatregelen van Bestuur en dergelijke, waarin een en ander verder gestalte krijgt. Tevens wordt in de eerste helft van 2004 de EU Safety Directive van kracht, welke de taken en bevoegdheden van de Europese overheden op het gebied van spoorwegveiligheid beschrijft. Deze richtlijn zal op termijn leiden tot wijzigingen in de Spoorwegwet.
- De oprichting en inrichting van Prorail per 1 januari 2003 als beheerder van de railinfrastructuur onder concessie van de overheid, in relatie tot de positionering van de divisie Rail van de Inspectie Verkeer en Waterstaat als toezichthouder in het domein Rail.

De Inspectie Verkeer en Waterstaat stelt zich ten doel, in aansluiting op deze ontwikkelingen, een geïntegreerde visie op toezichtdoelen, -middelen en methoden te ontwikkelen, als basis voor sturing van haar toezichtactiviteiten. Deze visie zal worden vastgelegd in een Toezichtarrangement Rail, dat in 2004 onder aandacht van de Tweede Kamer zal worden gebracht.

Dit toezichtarrangement Rail zal het instrumentarium bevatten voor het vaststellen van prioriteiten, voor het kiezen van de meest geschikte toezichtmiddelen, maar zal vooral ook duidelijk moeten vastleggen op welke wijze de verantwoordelijkheden voor een dekkende veiligheidszorg voor onze railverbindingen zijn toebedeeld.

Programma beleidsevaluaties				
Evaluatie-onderwerp	A. Startdatum B. Einddatum	Evaluatie-periode	Doel evaluatie	Type evaluatie
Rail	A. 2003 B. 2004	2003–2004	Doorlichting en herziening toezicht-arrangement rail	Ex-post

18.4 Budgettaire gevolgen van het beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (x € 1000)							
18 Inspectie Verkeer en Waterstaat	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Verplichtingen	88 469	102 342	106 602	98 550	97 592	96 039	96 039
Uitgaven	80 120	102 482	107 743	98 550	97 592	96 335	96 335
18.01. Programma-uitgaven	6 470	20 712	26 375	20 537	22 404	21 918	21 918
<i>18.01.01 Vervoer</i>	<i>1 311</i>	<i>12 252</i>	<i>19 393</i>	<i>15 390</i>	<i>17 257</i>	<i>16 771</i>	<i>16 771</i>
Inspectie	1 311	1 370	1 370	1 370	1 370	1 370	1 370
financiële stimulering		9 972	7 077	7 177	12 051	12 090	12 090
digitale tachograaf		910	10 946	6 843	3 836	3 311	3 311
<i>18.01.02 Luchtvaart</i>	<i>2 303</i>	<i>4 738</i>	<i>4 770</i>	<i>4 770</i>	<i>4 770</i>	<i>4 770</i>	<i>4 770</i>
Inspectie	2 303	4 738	4 770	4 770	4 770	4 770	4 770
<i>18.01.03 Scheepvaart</i>	<i>532</i>	<i>377</i>	<i>377</i>	<i>377</i>	<i>377</i>	<i>377</i>	<i>377</i>
Inspectie	532	377	377	377	377	377	377
<i>18.01.99 Overige programma-uitgaven</i>	<i>2 324</i>	<i>3 345</i>	<i>1 835</i>				
Inspectie	2 324	3 345	1 835				
18.02. Apparaatsuitgaven	73 651	81 770	81 368	78 013	75 188	74 417	74 417
18.03. Ontvangsten	13 329	15 732	26 565	28 021	24 609	24 654	24 654
Ontvangsten digitale tachograaf			10 847	9 493	4 724	3 994	3 994
Overige ontvangsten			15 718	18 528	19 885	20 660	20 660

De financiële stimulering betreft de herstructurering van de Binnenvaart. In het kader hiervan zijn sinds 1989, op basis van diverse verordeningen, slooputkeringen ter beschikking gesteld. Deze sloopregelingen zijn inmiddels afgerond.

Door middel van Verordening (EG) Nr. 718 van de Raad van 29 maart 1999 is de zogenaamde oud-voor-nieuw-regeling door de EU met 4 jaar verlengd.

18.5 Budgetflexibiliteit

Budgetflexibiliteit (x € 1000)											
18 Inpectie Verkeer en Waterstaat		2004		2005		2006		2007		2008	
1.	Totaal geraamde kasuitgaven	107 743		98 550		97 592		96 335		96 335	
2.	Waarvan apparaatsuitgaven	81 368		78 013		75 188		74 417		74 417	
3.	Dus programma-uitgaven	26 375		20 537		22 404		21 918		21 918	
Waarvan op 1 januari 2004:											
4.	juridisch verplicht	70%	18 463	36%	7 393	55%	12 322	56%	12 274	56%	12 265
5.	complementair noodzakelijk	23%	6 066	64%	13 144	45%	10 082	44%	9 644	44%	9 653
6.	bestuurlijk gebonden (maar niet juridisch)	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0
7.	beleidsmatig gereserveerd (o.g.v. een wettelijke regeling of beleidsprogramma)	7%	1 846	0%	0	%	0	%	0	%	0
8.	beleidsmatig nog niet ingevuld	0%		0%		0%		0%		0%	
9	Totaal	100%	26 375	100%	20 537	100%	22 404	100%	21 918	100%	21 918

Juridische verplichtingen

Onder jaarverplichtingen zijn alle verplichtingen voor apparaatsuitgaven begrepen en een deel van de overige verplichtingen; bijvoorbeeld voor onderzoek.

De apparaatsuitgaven vormen zo'n 70% tot 85% van het budget.

De flexibiliteit is op korte termijn beperkt doordat met name de personeelsomvang en huisvesting dan nauwelijks zijn te variëren.

Complementair noodzakelijk en/of bestuurlijk gebonden

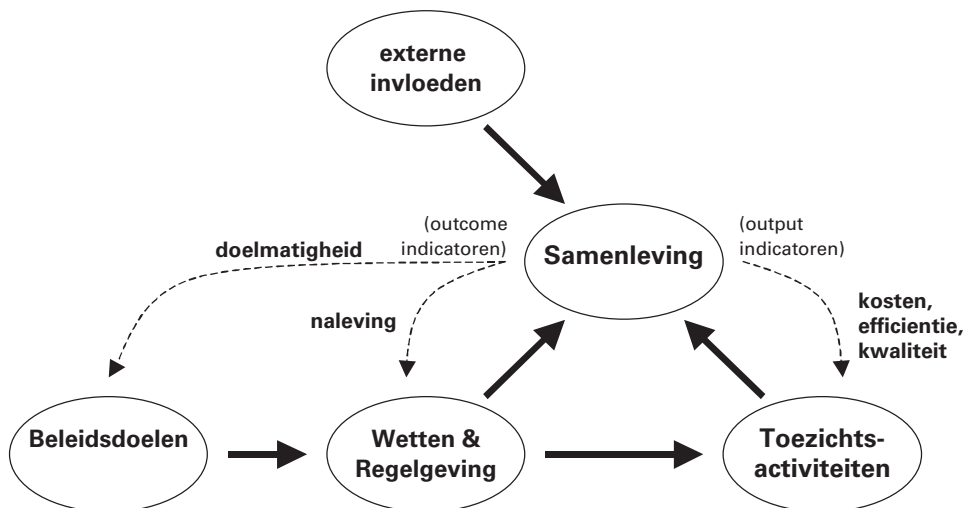
Onder bestuurlijke verplichtingen zijn begrepen de herstructurering van de binnenvaart en (inter)nationale bijdragen in het kader van samenwerking ten behoeve van de inspectietaken. Het betreft meest meerjarige verplichtingen.

De verplichtingen voor herstructurering binnenvaart vloeien voort uit EG-regelgeving. Gezien de onzekerheid ten aanzien van moment van uitkering (zie vorige paragraaf) zijn deze uitgaven deels als flexibel aangemerkt.

18.6 Veronderstellingen in effectbereiking, doelmatigheid en raming

De samenleving wordt beïnvloed door de wetten en regelgeving (en hun bekendheid), de toezichtactiviteiten en de externe invloeden. Met andere woorden intensivering van toezichtsactiviteiten leidt niet gegarandeerd tot een grotere naleving. Hetzelfde geldt (nog sterker) voor de doelmatigheid. De relatie tussen naleving van wetten en regelgeving en het bereiken van de beleidsdoelen waarvoor deze zijn opgesteld kan vrij indirect of niet aanwezig zijn. Onderstaande figuur geeft de relatie weer tussen de beleidsdoelen, de wetten & regelgeving, de toezichtactiviteiten, de samenleving en de externe invloeden.

«Externe invloed op de output- en outcome-indicatoren»



De output van de IVW wordt gevormd door haar activiteiten. Een outputindicator moet als prestatie-indicator kenmerken van die output vastleggen zodat deze kunnen worden gebruikt om over die activiteiten te kunnen oordelen en om beslissingen t.a.v. die activiteiten te kunnen nemen. Naast de omvang van de activiteit hangen de kenmerken die van belang zijn onder andere af van het type activiteit. De outcome van de IVW wordt gevormd door het resulterende nalevingniveau (outcome IVW) en anderzijds de mate waarin beleidsdoelen worden bereikt (outcome Beleid). Op basis van de outcome-indicator (met nalevingniveau als belangrijkste indicator is er niet veel keus) kan bepaald worden of de portefeuille aan activiteiten moet worden herzien.

18.7 VBTB-paragraaf

In het verleden was de Inspectie Verkeer en Waterstaat meer op output gericht dan op outcome. In het kader van de VBTB is het duidelijk dat de Inspectie Verkeer en Waterstaat zich nog sterker moet en zal richten op outcome als leidraad in de voorbereiding, uitvoering en verantwoording van haar toezichtsactiviteiten.

In deze begroting is door de Inspectie Verkeer en Waterstaat een verbetering aangebracht door doelen, activiteiten en prestaties van de Inspectie Verkeer en Waterstaat in te delen naar domeinen en objecten van toezicht. Een verbetering in de outputindicatoren wordt zichtbaar, doordat voor het merendeel van de domeinen en subdomeinen wordt aangegeven wat de omvang is en welk deel daarvan door de Inspectie Verkeer en Waterstaat wordt geïnspecteerd. In de begroting 2003 werden slechts aantallen afgegeven vergunningen en aantallen uitgevoerde inspecties gepresenteerd.

In de toekomst is het de bedoeling om naast de verbeterde outputindicatoren een verdere vergroting van het inzicht in de prestaties van IVW te leveren door in toenemende mate outcome-indicatoren te presenteren, die iets zeggen over het bereikte nalevingniveau binnen de domeinen en subdomeinen van toezicht.

Naar verwachting worden de resultaten hiervan zichtbaar in de begroting 2005.

2.3 DE NIET-BELEIDSARTIKELEN

19 BIJDRAGE AAN INFRASTRUCTUURFONDS

19.1 Algemene beleidsdoelstelling

Op dit artikel worden de bijdragen aan het Infrastructuurfonds verantwoord. Een dergelijke brede doeluitkering is niet zinvol toe te rekenen aan de beleidsartikelen. Wel zijn in de infrastructuuragenda de uitvoeringsprioriteiten opgenomen waarbij zo veel mogelijk samenhang met de beleidsdoelstellingen in de begroting van VenW is aangegeven. De bijdragen zijn in de begroting van het Infrastructuurfonds zichtbaar.

19.2 Nader geoperationaliseerde beleidsdoelstellingen

Niet van toepassing op dit beleidsartikel.

19.3 Beleidsinstrumenten

Niet van toepassing op dit beleidsartikel.

19.4 Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen (x € 1000)							
19 Bijdrage aan IF	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Verplichtingen	3 789 756	3 544 125	3 968 005	4 298 861	4 933 698	4 915 361	4 812 528
Uitgaven	3 789 756	3 544 125	3 968 005	4 298 861	4 933 698	4 915 361	4 812 528
Programma-uitgaven	3 789 756	3 544 125	3 968 005	4 298 861	4 933 698	4 915 361	4 812 528

19.5 Budgetflexibiliteit

De budgetflexibiliteit heeft betrekking op de productartikelen die in het IF zijn opgenomen.

19.6 VBTB-paragraaf

Niet van toepassing op dit beleidsartikel.

20 NOMINAAL EN ONVOORZIEN

20.1 Algemene beleidsdoelstelling

Niet van toepassing op dit beleidsartikel.

20.2 Nader geoperationaliseerde doelstellingen

Niet van toepassing op dit beleidsartikel.

20.3 Beleidsinstrumenten

Niet van toepassing op dit beleidsartikel.

20.4 Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (x € 1000)							
20 Nominaal en onvoorzien	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Verplichtingen	0	26 947	- 1 679	- 863	- 3 563	- 6 566	- 6 566
Uitgaven	0	26 947	- 1 679	- 863	- 3 563	- 6 566	- 6 566
Onvoorzien	0	26 947	- 1 679	- 863	- 3 563	- 6 566	- 6 566

20.5 Budgetflexibiliteit

Niet van toepassing op dit beleidsartikel.

20.6 VBTB-paragraaf

Niet van toepassing op dit beleidsartikel.

21 ALGEMEEN DEPARTEMENT

21.1 De departementale staftaken

Onder dit artikel worden uitgaven en ontvangsten verantwoord welke niet zinvol of doelmatig kunnen worden toegerekend aan de beleidsartikelen. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen bestuursondersteunende en bestuursneutrale staftaken.

Bestuursondersteunende staftaken

Hieronder vallen de taken uitgevoerd op basis van een professionele deskundigheid voor de ambtelijke en politieke leiding.

De centrale staven met een strategisch en beleidsondersteunend karakter focussen zich op de volgende hoofdprocessen:

- verkenning en beleidsontwikkeling;
- kaderstelling en regelgeving;
- monitoring en control;
- advisering.

De kerntaken van de centrale diensten zijn:

- de politieke en ambtelijke leiding van het ministerie van Verkeer en Waterstaat ondersteunen en adviseren bij de besturing van de departementale organisatie, de beleidsdossiers/thema's, het kennisbeleid en bij de departementale strategie;
- uitvoeren van wet- en regelgeving zoals deze zijn beschreven in de Comptabiliteitswet, het Besluit Taak Centrale Directies FEZ en het Besluit DAD;
- het ondersteunen van de departementsleiding en de Directeuren-Generaal op het gebied van wetgeving en bestuurlijk-juridische advisering en het bewaken van de kwaliteit van de juridische functie van Verkeer en Waterstaat;
- woordvoering, campagnes en de communicatie over de beleidsprioriteiten, het internationale beleid en de grote projecten;
- de departementsleiding adviseren over organisatie-, informatie- en sturingsvraagstukken die voor het functioneren van het ministerie als geheel van belang zijn;
- vernieuwing van personeelsbeleid;
- de interne coördinatie van de VenW-brede inbreng in interdepartementaal en internationaal overleg, en voor de externe vertegenwoordiging van het ministerie bij sectoroverstijgende thema's.

Bestuursneutrale staftaken

Hieronder vallen de stafdiensten verenigd in een «Shared Service Organisatie» die taken uitvoeren die verbonden zijn aan de departementale werkorganisatie als geheel:

- het uitvoeren van facilitaire zaken, waaronder de zorg voor de huisvesting van het kerndepartement en facilitaire advisering;
- verzorgen van ICT-dienstverlening;
- salarisvoorziening en advisering;
- bestuursneutrale taken op personeel en financieel gebied.

Niet toerekenbare activiteiten van de departementsonderdelen

Hieronder vallen de algemene uitgaven van DG Personenvervoer, DG Goederenvervoer, DG Luchtvaart en DG Water, voor zover niet toe te rekenen aan de beleidsartikelen. De algemene uitgaven bestaan voornamelijk uit apparaatsuitgaven van de directeuren-generaal van Verkeer en Waterstaat en de daaraan verbonden stafondersteuning. Daarnaast worden op dit artikel verantwoord de programma-uitgaven, die niet direct aan een of meerdere beleidsartikelen zijn toe te rekenen.

21.2 Nadere toelichting bij de programma- en apparaatsuitgaven

Voorlichting: departementale voorlichtingsactiviteiten uitgevoerd door de directie Communicatie. Dit betreft ministerie-brede campagnes zoals «van A naar Beter» en «Arbeidsmarktcommunicatie.»

Externe oriëntatie: het betreft hier organisaties als de Nationale Havenraad, Raad voor Verkeer en Waterstaat, Overlegorganen Verkeer en Waterstaat, Commissie voor advies inzake de waterstaatwetgeving, Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat en Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer.

Departementaal onderzoek en ontwikkeling: organisatie- en informatieprojecten ten behoeve van departementale afstemming en studies uitgevoerd onder regie van de Directie Besturing en Strategie.

Internationale Zaken: activiteiten van de Directie Internationale Zaken (zie ook 21.1), waarin inbegrepen het postennetwerk in het buitenland. Op een zestal posten zijn VenW medewerkers aangesteld als (adjunct) Verkeersraad.

Bijdragen aan derden verstrekt aan:

- het Koninklijk Huis;
- Raad voor de Transportveiligheid (transitie RvTv naar BZK volgt);
- het Nederlands Normalisatie Instituut (NNI);
- het Nederland Antarctisch programma betreffende onderzoek naar het (mogelijk) afsmelten van de ijskap alsmede onderzoek van de ozonproblematiek;
- de CEMT (Conferentie van Europese transportministers);
- de Kennisunit van het CPB (Centraal Plan Bureau);
- apparaatsuitgaven van de USZO.

Generieke informatiesystemen: activiteiten met betrekking tot de vervanging, de implementatie, beheer en onderhoud van informatiesystemen ten behoeve van het gehele departement.

Regeringsvliegtuig: de zorg voor het onderhoud en de exploitatie van een vliegtuig voor de regering en de leden van het Koninklijk Huis. Hiertoe is een contract afgesloten tussen de Staat en Martinair. Het contract met Martinair is voor onbepaalde tijd afgesloten en wordt jaarlijks automatisch verlengd, met een opzegtermijn van twee jaar.

Voor het uitvoeren van de bovenstaande departementale activiteiten en programma's worden twee categorieën apparaatuitgaven onderscheiden:

Strategisch beleids-, planning en controletaken

De apparaatsuitgaven van de bestuursondersteunende stafdiensten.

Departementale en facilitaire taken

De apparaatsuitgaven van de bestuursneutrale stafdiensten (Shared Service Organisatie) maar ook de geraamde uitgaven van de salarisvoorziening, ICT-dienstverlening, bestuursneutrale taken op personeels en financieel gebied en facilitaire zaken ten behoeve van het verzorgingsgebied. De bovenstaande taken zijn belegd bij de Shared Service Organisatie. Deze organisatie is in ontwikkeling.

21.3 Sturings- en beheersinstrumenten

Voor het behalen van de geoperationaliseerde doelstellingen worden diverse (beleids)instrumenten ingezet:

- jaarplannen;
- ontwikkeling accountplannen: afspraken over kwaliteitsniveau van huisvesting en faciliteiten van de Bestuurskern;
- auditdienst: op diverse gebieden (bijvoorbeeld financieel beheer);
- kwaliteitssystemen en resultaatgericht werken;
- evaluaties van voorlichtingscampagnes en subsidieverlening.

Programma evaluatie-onderzoek				
Evaluatie-onderwerp	A. Startdatum B. Einddatum	Evaluatie-periode	Doel evaluatie	Type evaluatie
Connect	A Dec. 1999 B Medio 2003	Medio 2003	Vaststelling mate van realisatie doelstelling	Ex post
Van A naar Beter	Continu	Voor, tijdens (tracking methodiek) en na campagne per doelgroep	Effectmeting campagne op de doelgroep	Ex ante/Ex post
Nederland leeft met Water	Continu	Voor, tijdens (tracking methodiek) en na campagne per doelgroep	Effectmeting campagne op de doelgroep	Ex ante/Ex post
Arbeidsmarkt-communicatie	Continu	Voor, tijdens (tracking methodiek) en na campagne per doelgroep	Effectmeting campagne op de doelgroep	Ex ante/Ex post

Prestatiegegevens

Volume ambtelijk Personeel Centrale Diensten in fte's en prijs						
	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Gemiddelde begrotingssterkte Centrale Diensten		899				
Geraamde begrotingssterkte ministerie van Verkeer en Waterstaat		14 304	13 779	13 481	13 452	13 432
Geraamde begrotingssterkte Centrale Diensten		851	824	797	773	737
Verhouding volume ambtelijk personeel vs begrotingssterkte ministerie VenW		5,95%	5,98%	5,91%	5,75%	5,49%
waarvan Strategisch beleids,- planning en controltaken ¹⁾		603	574	548	529	515
waarvan Departementale- en facilitaire taken ²⁾		248	250	249	244	222
gemiddelde prijs per fte voor de Strategische beleids,- planning en controltaken (€)		60 042				
gemiddelde prijs per fte voor de Departementale- en facilitaire taken (€)		45 203				
Totaal geraamde personele kosten Centrale Diensten (x € 1000)		48 720	47 023	45 373	43 969	42 083

¹ Begrotingssterkte van de Directie Besturing en Strategie, Jurische Zaken, Financieel Economische Zaken, Organisatie en Informatie, de Departementale Auditdienst, Internationale Zaken en de Directie Communicatie waarbij het zwaartepunt van de taken een strategisch en beleidsmatig karakter hebben.

² Begrotingssterkte van de Shared Service Organisatie.

Huisvestingsuitgaven bestuurskern (in euro's x 1000)			
	2002	2003	2004
Huisvestingsuitgaven ³⁾ Bestuurskern*)	28 901	39 941	25 763

³⁾ Onder huisvestingsuitgaven worden de huurgelden, de exploitatie- en inrichtingskosten als well de infrastructurele voorzieningen gerekend.

*) Onderdeel van de huisvestingskosten van bestuurskern maken uit: Centrale Diensten, hoofdkantoor Inspectie VenW, DG Water, DG Personenvervoer, DG Luchtvaart, DG Goederenvervoer en DG Telecommunicatie en Postzaken.

Aantal uitkeringsgerechtigden binnen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat dat gebruik maakt van diverse regelingen						
	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Postactieven*)	18 854	16 654	16 904	15 464	13 988	13 988
Regeling 55+	8 035	7 442	6 674	5 675	3 903	3 903
Aantal uitkeringsgerechtigden Postactieven	880	826	762	699	630	630
Aantal uitkeringsgerechtigden regeling 55+	370	345	305	259	181	181

* WWV, FLO, WW, Wachtgeldregeling en pensioenen.

21.4 Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen (x € 1000)							
21 Centrale Diensten	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Verplichtingen	252 537	185 853	198 161	187 217	191 308	192 124	192 124
Uitgaven	220 936	217 073	198 578	187 600	191 691	192 494	192 494
21.01 Programma-uitgaven	61 676	59 474	49 807	45 034	44 762	46 208	46 208
21.01.01 Voorlichting	8 560	5 456	6 018	6 033	6 059	6 053	6 053
21.01.02 Externe orientatie	1 238	1 712	1 712	1 711	1 711	1 711	1 711
21.01.03 Departementaal onderzoek en ontwikkeling	2 316	1 311	923	924	410	409	409
21.01.04 Internationale Zaken	3 043	741	2 273	1 298	1 223	1 223	1 223
21.01.05 Bijdragen derden	20 870	20 949	15 626	14 205	14 157	14 157	14 157
21.01.06 Generieke informatiesystemen	21 979	23 655	16 305	15 213	15 552	16 205	16 205
21.01.08 HGIS		1 950	1 950	1 950	1 950	1 950	1 950
21.01.10 Regeringsvliegtuig	3 736	3 700	5 000	3 700	3 700	4 500	4 500
21.02 Apparaatuitgaven	159 260	157 599	148 771	142 566	146 929	146 286	146 286
<i>Departementale uitgaven en ontvangsten</i>							
21.02.01 Strategisch beleids-, planning en controltaken	26 798	48 794	45 904	44 557	43 039	42 449	42 449
21.02.02 Departementale- en facilitaire taken	105 822	83 659	78 722	74 600	80 995	81 172	81 172
<i>Algemene uitgaven en ontvangsten van de departementsonderdelen</i>							
21.02.03 Personeel en materieel DGP	8 981	9 692	9 359	8 982	8 738	8 615	8 615
21.02.04 Personeel en materieel DGL	4 136	3 641	3 551	3 487	3 432	3 405	3 405
21.02.05 Personeel en materieel DGG	8 339	8 203	7 653	7 426	7 207	7 127	7 127
21.02.06 Personeel en materieel DGTP	0						
21.02.07 Personeel en materieel DGWater	1 387	3 610	3 582	3 514	3 518	3 518	3 518
21.03 Ontvangsten	21 865	16 368	10 164	7 744	7 744	7 652	7 652
21.03.01 Ontvangsten DGP	770	279	279	279	279	279	279
21.03.02 Ontvangsten DGL	1 391	1 040	2 060	1 040	1 040	1 040	1 040
21.03.03 Ontvangsten DGG	496	205	205	205	205	205	205
21.03.04 Overige ontvangsten	2 942	1 682	1 683	1 683	1 683	1 683	1 683
21.03.04 Bijdrage FES	16 265	13 162	5 937	4 537	4 537	4 445	4 445

21.5 Budgetflexibiliteit

Budgetflexibiliteit (x € 1000)											
21 Centrale Diensten (excl. 21.01.10)		2004		2005		2006		2007		2008	
1.	Totaal geraamde kasuitgaven	198	578	187	600	191	691	192	494	192	494
2.	Waarvan apparaatsuitgaven	148	771	142	566	146	929	146	286	146	286
3.	Dus programma-uitgaven	49	807	45	034	44	762	46	208	46	208
Waarvan op 1 januari 2004:											
4.	juridisch verplicht	85%	42 336	82%	36 928	81%	36 257	81%	37 428	81%	37 428
5.	complementair noodzakelijk	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0
6.	bestuurlijk gebonden (maar niet juridisch)	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0
7.	beleidsmatig gereserveerd (o.g.v. een wettelijke regeling of beleidsprogramma)	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0
8.	beleidsmatig nog niet ingevuld	15%	7 471	18%	8 106	19%	8 505	19%	8 780	19%	8 780
9.	Totaal (=3)	100%	49 807	100%	45 034	100%	44 762	100%	46 208	19%	46 208

Juridische Verplichtingen

De aangegane individuele en jaarverplichtingen betreffen voornamelijk verplichtingen van uitgaven op het gebied van voorlichtingscampagnes, generieke informatietechnologie, beheer, onderhoud en ontwikkeling van bedrijfsvoeringssystemen, onderzoek en projecten betreffende centrale diensten en andere departementsonderdelen van Verkeer en Waterstaat.

Niet vastgelegd in verplichtingen

Dit betreft verplichtingen die nog administratief vastgelegd dienen te worden. Deze ogenschijnlijke ruimte is noodzakelijk om het ingezette beleid en programma's tot uitvoering te brengen.

21.6 Veronderstellingen in effectbereiking, doelmatigheid en raming

De belangrijkste programma's worden geëvalueerd op doeltreffendheid en doelmatigheid (zie 21.3 beleidsinstrumenten).

21.7 VBTB-paragraaf

Met de in deze begroting gepresenteerde wijzigingen ten opzichte van de begroting 2003 wordt geen verdere groei voorzien.

22 ALGEMEEN UITVOERINGSORGANISATIE

22.1 Algemene beleidsdoelstelling

Op dit artikel worden uitvoeringsuitgaven verantwoord die niet eenduidig zijn toe te rekenen aan beleidsartikelen. Het betreft hier overheaduitgaven die noodzakelijk zijn om de RWS-organisatie in zijn totaliteit te laten functioneren. Verder worden op dit artikel de exploitatiebijdragen verantwoord.

Daarnaast zijn op dit artikel de uitgaven ten behoeve van anticiperend onderzoek en beleidsvoorbereiding en -evaluatie opgenomen. Dit onderzoek is niet op voorhand toe te rekenen aan een beleidsonderdeel. Anticiperend onderzoek is van strategisch belang en richt zich op het ontwikkelen en in stand houden van kennis voor de lange termijn ontwikkelingen en het ontdekken van nieuwe mogelijkheden. De kennisontwikkeling richt zich op alle aspecten die in relatie staan met kernactiviteiten van RWS. Beleidsvoorbereiding en -evaluatie droge infrastructuur bestaat uit onderzoek en activiteiten die de uitvoeringsorganisatie uitvoert als ondersteuning voor de uitvoering van droge infrastructuur. Deze taken zijn probleemoverstijgend en daarmee niet eenduidig aan één beleidsartikel toe te delen.

22.2 Nader geoperationaliseerde beleidsdoelstellingen

Niet van toepassing.

22.3 Beleidsinstrumenten

Niet van toepassing.

22.4 Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (x € 1000)							
22 Alg. Uitvoeringsorganisatie	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Verplichtingen	216 592	251 291	228 778	191 075	182 084	205 515	207 697
Uitgaven	241 672	277 076	276 969	227 193	212 624	218 755	230 255
22.01. Programma-uitgaven	80 912	99 119	98 558	80 736	86 125	95 002	106 502
22.01.01 Exploitatiebijdragen	21 467	39 629	43 120	43 122	43 122	43 122	43 122
22.01.02 Beleidsvoorbereiding en evaluatie	18 949	17 286	18 161	18 147	18 095	18 017	18 017
22.01.03 Anticiperend onderzoek	24 132	17 610	16 914	12 711	12 731	16 049	16 049
22.01.04 Leenovereenkomst Infra	8 985	17 972	13 645	0	5 421	11 058	22 558
22.01.08 Buitenlandactiviteiten RWS	7 379	6 622	4 515	4 515	4 515	4 515	4 515
22.01.99 Overige programmaitgaven			2 203	2 241	2 241	2 241	2 241
22.02. Apparaatsuitgaven	160 760	177 957	178 411	146 457	126 499	123 753	123 753
Overige apparaatsuitgaven	160 760	177 957	178 411	146 457	126 499	123 753	123 753
22.03. Ontvangsten	21 934	32 932	26 499	10 948	16 369	22 006	33 506
- Ontvangsten indirecte app.uitgaven	8 023	8 905	8 906	8 906	8 906	8 906	8 906
- Ontvangsten exploitatiebijdragen	375	2 042	2 042	2 042	2 042	2 042	2 042
- Bijdragen AO	4 551	4 013	1 906				
- Leenovereenkomst Infra	8 985	17 972	13 645		5 421	11 058	22 558

Exploitatiebijdragen

Op deze werksoort wordt een bijdrage aan de Westerscheldetunnel verantwoord. Na de opening van deze tunnel in maart 2003 zijn de exploitatiebijdrage aan de Westerscheldeveren omgezet in een bijdrage aan de tunnel. Over de afwikkeling van de veren vinden momenteel onderhandelingen plaats.

Daarnaast worden op deze werksoort de jaarlijkse bijdragen verantwoord ten behoeve van particuliere organisaties te weten de regeling PAS 65+ voor de zoute veren, de groenvoorziening Schiphol, de kadastrale kosten van de Unie van Waterschappen en de exploitatie NZ kanalen.

Geraamde exploitatiebijdrage per project in 2004 (in € miljoen)	
Exploitatie Westerschelde tunnel*	37,8
Geparkeerde taakstelling Hoofdlijnenakkoord	- 2,6
Pas 65+ zoute veren	0,3
Groenvoorziening Schiphol	3,7
Kadastrale kosten van de Unie van Waterschappen	1,6
Veren NZ kanalen**	PM
Afwikkeling Westerscheldeveren***	PM
Totaal	40,8

* Onderhandelingen over de bijdragen aan de Westerschelde tunnel tussen VenW en de N.V. worden thans gevoerd.

** De exploitatiekosten NZ veren is nog afhankelijk van onderhandelingen met Connexxion.

*** Over de afwikkeling van de Westerscheldeveren vindt nog overleg plaats met de Provincie Zeeland.

Beleidsvoorbereiding en -evaluatie Verkeer en Vervoer

Onder beleidsvoorbereiding en -evaluatie (BVE) zijn de volgende onderdelen te onderscheiden, die met name te maken hebben met personeelsinzet van DG RWS:

- onder de oog-, oor- en mondfunctie wordt verstaan de interactie met andere overheden en andere relevante actoren over het uitvoeren van bestaand beleid en het ontwikkelen van nieuw beleid op het gebied van verkeer en vervoer;
- projectactiviteiten ter voorbereiding of invulling van beleidsthema's (zoals verkenningen rond beleid, begeleiding van pilots, ketenbenadering, instrumentontwikkeling voor beleid, introductie van de Nota Mobiliteit en dergelijke).

Anticiperend onderzoek

Binnen het Anticiperend onderzoek worden onderscheiden:

- Activiteiten in het kader van de ontwikkelfunctie RWS zoals «Wegen naar de Toekomst», «Water als Innovatiebron» maar ook aanpalende activiteiten zoals het (tijdelijk) ondersteunen van onderwijsprogramma's op RWS-specifieke kennisgebieden;
- Bijdragen aan externe kennisinstellingen c.q. kennisprogramma's zoals de missiesubsidies aan de Stichting Waterloopkundig Laboratorium en de Stichting Grondmechanica Delft.

Getracht wordt om zoveel mogelijk projecten in een samenwerkingsverband van de eigen specialistische diensten én de externe instellingen op te zetten en uit te voeren.

In het kader van het transparant maken van het verschil tussen beleid en uitvoering wordt vanaf 2003 de subsidiebijdrage aan de SWOV (ruim € 4 miljoen) niet meer onder dit begrotingsartikel verantwoord maar is deze op artikel 5 ondergebracht. Een zelfde reden is aan te halen voor een bijdrage aan het RMNO (circa € 0,2 miljoen) dat met ingang van 2003 wordt verantwoord op artikel 21.

Leenovereenkomst infrastructuur

Door de regio wordt de provinciale weg N11 versneld uitgevoerd. Om dit financieel mogelijk te maken is bij eerste suppletore wet 2002 een leenovereenkomst tussen de betrokken partijen gesloten. In 2002 is circa € 8,7 miljoen, in 2003 circa € 17,8 miljoen en in 2004 wordt circa € 13,6

miljoen aan de provincie betaald. Hier tegenover staat een even hoge ontvangst van het ministerie van Financiën voor de financiering van de leenovereenkomst.

Buitenlandactiviteiten RWS

Internationaal overleg en internationale kennisontwikkeling dienen het VenW-belang. Ontwikkelingssamenwerking en exportbevordering passen in de maatschappelijke en economische functie van VenW. De programmering van deze werkzaamheden vindt plaats door DG-RWS (Afdeling Buitenland), waarbij de speerpunten van het programma worden beschouwd als nadere uitwerking van het *bestaande* beleid van VenW. In het algemeen biedt het programma ondersteuning aan de (nieuwe) EU-landen op het gebied van waterwetgeving en -beleid.

VenW (RWS, afdeling Buitenland) speelt een actieve rol in het herijkte buitenlandbeleid van Nederland. De afdeling Buitenland ondersteunt de formulering en implementatie van het beleid voor wat betreft ontwikkelingssamenwerking en exportbevordering. Daarnaast beoogt de afdeling Buitenland onder meer een bijdrage te leveren aan een beleidsmatige prioritering ten aanzien van landen, sectoren en projecten. Tenslotte wordt bijgedragen aan de totstandkoming van de regiobeleidsdocumenten en de jaarplannen van de buitenlandse posten.

De afdeling Buitenland werkt dan ook nauw samen met andere departementen en organisaties aan het optimaliseren van de Nederlandse betrokkenheid (overheid en bedrijfsleven) bij grootschalige projecten in de sectoren waterbeheer- en onderhoud in het buitenland.

Overige programma-uitgaven

Betreft uitgaven ten gunste van het Nederlands Normalisatie Instituut (NNI) en voor het Departementale Coördinatie Centrum (DCC). Deze uitgaven werden voorheen op artikel 21 verantwoord.

Apparaatsuitgaven

De apparaatsuitgaven zijn uitgaven die dienen om de realisatie van programma's te steunen.

Hiertoe worden onder meer de volgende taken gerekend:

- personeelsbeleid;
- management;
- financiële taken;
- facilitaire taken;
- algemene informatiesystemen;
- post en archiefzaken;
- algemene secretariële ondersteuning;
- en dergelijke.

Naast de salarisuitgaven om de bovenvermelde taken uit te voeren, vallen eveneens de uitgaven op het gebied van huisvesting, materieel en automatisering, die niet aan de producten zijn toe te rekenen, onder de apparaatsuitgaven.

Deze uitgaven tezamen worden aangemerkt als uitgaven die betrekking hebben op de algemeen ondersteunende functies. Alle overige apparaatsuitgaven die betrekking hebben op de uitvoering van het programma, vallen onder de divisie programma-artikelen van hoofdstuk XII en het Infrastructuurfonds.

Ontvangsten

Indirecte uitvoeringsontvangsten: Dit betreft ontvangsten voor personeel, materieel en automatisering van Rijkswaterstaat, voor zover deze niet

kunnen worden toebedeeld aan andere artikelonderdelen. Het betreft onder andere ontvangsten inzake ouderbijdragen, kinderopvang en ontvangsten uit het Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds met betrekking tot langdurig zieken.

- **Ontvangsten exploitatiebijdragen**
Dit betreft de ontvangsten (betaling erfpachtcanon) van de Stichting Buisleidingenstraat Zuidwest-Nederland.
- **Ontvangsten Anticiperend Onderzoek, BeleidsVoorbereiding en Evaluatie Nat en Droog en Buitenlandactiviteiten**
Het betreft hier alle bijdragen van derden voor activiteiten die RWS op Hoofdstuk XII verricht. Het gaat hier onder andere om het aandeel van OCW in de financiële bijdrage aan het Waterloopkundig Laboratorium en GeoDelft, bijdragen van (lagere) overheden, de Europese Unie en andere instellingen voor buitenlandactiviteiten en BVE.

22.5 Budgetflexibiliteit

Budgetflexibiliteit (x € 1000)											
22 Algemeen uitvoeringsorganisatie		2004		2005		2006		2007		2008	
1.	Totaal geraamde kasuitgaven	276 969		227 193		212 624		218 755		230 255	
2.	Waarvan apparaatsuitgaven	178 411		146 457		126 499		123 753		123 753	
3.	Dus programma-uitgaven	98 558		80 736		86 125		95 002		106 502	
Waarvan op 1 januari 2004:											
4.	juridisch verplicht	96%	94 616	87%	70 240	85%	73 206	81%	77 902	82%	87 332
5.	complementair noodzakelijk	0%		0%		0%		0%		0%	
6.	bestuurlijk gebonden (maar niet juridisch)	0%		8%	6 459	7%	6 029	10%	9 500	9%	9 585
7.	beleidsmatig gereserveerd (o.g.v. een wettelijke regeling of beleidsprogramma)	4%	3 942	6%	4 037	8%	6 890	8%	7 600	9%	9 585
8.	beleidsmatig nog niet ingevuld	0%		0%		0%		0%		0%	
9.	Totaal (=3)	100%	98 558	100%	80 736	100%	86 125	100%	95 002	100%	106 502

De aangegeven verplichtingen betreffen voornamelijk verplichtingen voor exploitatiebijdragen en subsidies aan derden. Ook kosten van personeel materieel en automatisering bij de uitvoeringsorganisatie Rijkswaterstaat maken er deel van uit. Het deel dat niet vastgelegd is in verplichtingen, betreft het deel van de middelen dat uitgaven met een meer incidenteel karakter mogelijk moet maken.

22.6 Stadium van ontwikkeling beleidsartikel

Op dit artikel wordt geen groeitraject voorzien.

3. DE BEDRIJFSVOERING

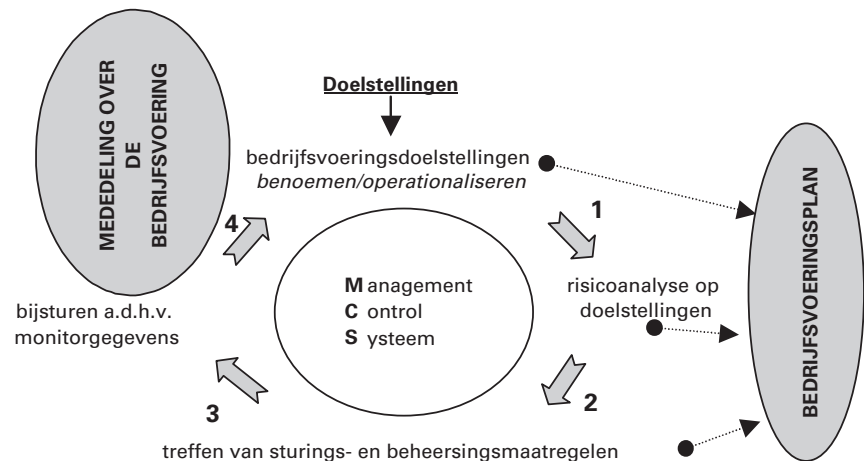
Inleiding

Management control

Verkeer en Waterstaat heeft een bedrijfsvoeringsrichtlijn opgesteld, waarin de visie van het departement inzake de bedrijfsvoering is opgenomen. Hierin wordt bedrijfsvoering breed gedefinieerd en wordt de bedrijfsvoering gekoppeld aan het primaire proces. In de visie zijn specifieke eisen opgenomen, die gelden voor het indienen van de bedrijfsvoeringsplannen en voor de verantwoording over de uitvoering van deze plannen.

Er zijn een aantal stappen die de diensten moeten nemen om te komen tot een verantwoorde bedrijfsvoering. Deze zijn op de volgende wijze ingebed in de begrotingscyclus.

Als onderdeel van de begrotingsvoorbereiding stellen de diensten een bedrijfsvoeringsplan op. In dit bedrijfsvoeringsplan worden de risico's beschreven die het bereiken van de (beleids)doelstellingen in de weg staan. Door het treffen van beheersmaatregelen wordt de uitvoering van het beleid «in control» gehouden. Gedurende het uitvoeringsjaar wordt regelmatig getoetst of bijstelling van de in het bedrijfsvoeringsplan genoemde beheersmaatregelen noodzakelijk is. Na afloop van het uitvoeringsjaar verantwoorden de diensten binnen Verkeer en Waterstaat zich in het bedrijfsvoeringsverslag waarin een zogenoemde deelmededeling over de bedrijfsvoering wordt gedaan. Op basis van deze deelmededelingen wordt een integrale mededeling over de bedrijfsvoering van Verkeer en Waterstaat afgegeven.



Volgens bovenstaand model heeft het ministerie bij de verantwoording in mei 2003 een eerste mededeling over de bedrijfsvoering 2002 afgegeven. De mededeling is gebaseerd op de bedrijfsvoeringsverslagen van de diensten waarin onder meer verantwoording is afgelegd over de beheersing van risico's. De mededeling over de bedrijfsvoering is het verantwoordingsresultaat van het management control systeem. De mededeling moet in het groeitraject naar 2005 gaan voldoen aan het referentiekader dat is opgesteld door het ministerie van Financiën. De komende jaren wordt derhalve verder gewerkt aan een effectief en pragmatisch management control systeem.

Accenten bedrijfsvoering

De opgedane ervaringen in het traject van de eerste mededeling over de bedrijfsvoering zijn input voor verbeterpunten in de komende periode. Daarnaast zijn het Hoofdlijnenakkoord en het rijksbrede project «meer eenvoud, meer focus», aanleiding voor Verkeer en Waterstaat om de komende jaren het management control systeem op meer pragmatische en effectieve wijze in te richten. Doelstellingen daarbij zijn het voorkomen van bureaucratie, het beperken van regelgeving en het voorkomen van controle op controle. Daarnaast wordt beoogd de totstandkoming van de mededeling over de bedrijfsvoering te verbeteren door een actievere rol van het management bij het opstellen van de bedrijfsvoeringsplannen en -verslagen.

In het uitvoeringsjaar 2004 zullen de bedrijfsvoeringsplannen meer ingaan op de beheersing van de meest kritische bedrijfsprocessen.

Zo zal in 2004 bijvoorbeeld specifieke aandacht zijn voor de informatievoorziening bij grote projecten. Rijkswaterstaat zal bij de grote projecten risicomangement, audits en monitoring aanscherpen.

Bij de Inspectie Verkeer en Waterstaat werkt men aan een effectieve en efficiënte bedrijfsvoering die goede ondersteuning biedt aan de organisatie, behorend bij een geoptimaliseerd toezichtarrangement. Deze toezichtarrangementen zijn in ontwikkeling.

Een ander specifiek onderwerp betreft het programma Geluidsisolatie Schiphol, waarbij de financiële en juridische risico's onder andere via het instrument van wetgeving zullen worden beheerst.

Ten slotte krijgt bij het spoordossier het verbeteren van het inzicht in de kosten van beheer en onderhoud aandacht. Verkeer en Waterstaat zal reeds in 2003 ook de aansturingrelatie met Prorail nader beschouwen.

Naast het optimaliseren van het risicomangement, zal de verbetering van de bedrijfsvoering bij een aantal diensten tot stand komen door een verankering van een krachtige beheersmatige rol in de top van de organisatie. Het gaat daarbij om het aanstellen van een Chief Financial Officer (CFO). In zijn portefeuille zitten alle aspecten van de bedrijfsvoering. De aanstelling van een CFO wordt in ieder geval beoogd bij de Rijkswaterstaat per 1 januari 2004. Mede in het licht van de agentschapvorming, gecombineerd met de huidige stand van zaken van de bedrijfsvoering bij Rijkswaterstaat, wordt deze functie cruciaal geacht.

Met het oog op het verhogen van de kwaliteit van de ondersteunende processen en het vergroten van de efficiency binnen Verkeer en Waterstaat, is in 2003 de Shared Services Organisatie opgericht. Doelstellingen hierbij zijn het benutten van schaalvoordelen en het invoeren van een hoogwaardig dienstverleningsconcept, gekoppeld aan een heldere aansturing.

Onlangs heeft Verkeer en Waterstaat de meting van de administratieve lasten die voortvloeien uit de wetgeving van het ministerie voor het bedrijfsleven geactualiseerd naar de stand van 31 december 2002. In het eerste halve jaar van 2003 heeft het Verkeer en Waterstaat de hele wetgeving van het departement onderzocht op mogelijkheden tot reductie van de administratieve lasten. Mede werd hierbij gebruik gemaakt van input van een externe commissie, samengesteld uit vertegenwoordigers op hoog niveau van het bedrijfsleven. De commissie heeft haar bevindingen neergelegd in het rapport «Overheid, bedrijfsleven en wetgeving, mogelijkheden tot reductie van administratieve lasten en een breder perspectief.» De voorstellen voor concrete reductiemaatregelen, opgenomen in dit rapport, zullen in deze kabinetsperiode zoveel mogelijk worden uitgevoerd. In het rapport wordt niet alleen ingegaan op de administratieve lasten voor het bedrijfsleven als zodanig, maar ook op bredere vragen van de kwaliteit van het overheidsoptreden ten opzichte van het bedrijfsleven en de rolverdeling tussen overheid en bedrijfsleven. Er worden suggesties gedaan voor verbetering op dit vlak. Ook aan deze aspecten zal in de komende kabinetsperiode aandacht worden besteed. Daarnaast zullen thema's als financieel beheer, professioneel opdrachtgeverschap, invoering van kwaliteitssystemen, competentie-management en integriteit ook in 2004 blijvend aandacht krijgen.

Tenslotte zal de departementale auditdienst i.o. bij de kwaliteit van het management control systeem een belangrijke rol spelen door het uitvoeren van financiële en operational audits. De operational audits hebben betrekking op de primaire en ondersteunende processen. Een Audit Jaarplan wordt jaarlijks na advies van het Audit Committee vastgesteld door de Secretaris-Generaal. Het Audit Committee bestaat uit de Secretaris-Generaal, de Directeuren-Generaal, aangevuld met de Hoofddirecteur FEZ en Directeur Departementale Auditdienst. De ambtelijke en politieke top zal moeten kunnen sturen op de uitkomsten en aanbevelingen van deze onderzoeken naar de bedrijfsvoering.

4. BATEN-LASTENDIENST

Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut (KNMI)

De bijdrage van het moederdepartement aan het agentschap KNMI wordt verantwoord op beleidsartikel 16 «Weer, Klimaat en Seismologie» van de begroting van het ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Taken en grondslag

Sinds de privatisering van de commerciële taken in 1999 richt het KNMI zich volledig op de publieke taken. Deze taken zijn vastgelegd in de wet op het KNMI, die op 1 maart 2002 in werking is getreden. De daarbij behorende Ministeriële regeling is op 5 juli 2002 in werking getreden.

De taken van het KNMI zijn (Wet op het KNMI, Artikel 3):

- a. het beschikbaar maken, houden en stellen van een algemeen weerbericht voor de Nederlandse samenleving;
- b. het beschikbaar maken, houden en stellen van KNMI-gegevens;
- c. het beschikbaar maken, houden en stellen van luchtvaart-meteorologische inlichtingen;
- d. het verrichten van onderzoek;
- e. het adviseren van Onze Minister op het terrein van de meteorologie en andere geofysische terreinen;
- f. deel te nemen in internationale organisaties op het terrein van de meteorologie en andere geofysische terreinen;
- g. het onderhouden van de nationale infrastructuur voor de meteorologie en andere geofysische terreinen.

Beleidsdoelstelling

De taken van het KNMI zijn gericht op de algemene beleidsdoelstelling van het KNMI: bijdragen aan veiligheid, economie en duurzaam milieu met informatie, kennis en data op het gebied van weer, klimaat en seismologie.

Producten

Om de bovengenoemde algemene beleidsdoelstelling te bereiken levert het KNMI voortdurend «Informatie, kennis en data op het gebied van weer, klimaat en seismologie». Deze informatie, data en kennis wordt permanent «up to date» gehouden volgens de modernste inzichten van wetenschap en techniek.

Informatie, data en kennis moeten ook effectief op de plaatsen terecht komen waar ze daadwerkelijk nodig zijn (bij de burgers die beslissingen moeten nemen). Daarbij spelen ook de particuliere weerbureaus en de media een belangrijke rol.

Het KNMI heeft de «Informatie, kennis en data op het gebied van weer, klimaat en seismologie» ingedeeld in zeven productgroepen:

- Meteorologische data en kennis;
- Algemene en maritieme weersverwachtingen;
- Luchtvaartverwachtingen;
- Kennis klimaatsysteem;

- Seismologische data en kennis;
- Voorlichting;
- Beleidsadviezen.

De begroting van baten en lasten (x € 1 000) van het agentschap KNMI							
	Realisatie 2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Baten							
opbrengst V&W	30 848	30 377	29 281	29 018	28 720	28 380	28 813
opbrengst overige departementen		0	0	0	0	0	0
opbrengst derden	16 133	12 076	11 869	11 599	11 599	11 599	11 599
rentebaten	62	60	15	30	45	45	45
buitengewone baten	439	91	91	91	91	91	91
exploitatiebijdragen		0	0	0	0	0	0
Totaal baten	47 482	42 604	41 256	40 738	40 455	40 115	40 548
Lasten							
apparaatskosten							
personele kosten	28 668	24 853	23 778	23 325	23 235	22 895	23 092
materiele kosten	16 932	14 294	14 303	14 357	14 472	14 472	14 678
rentelasten	434	430	415	415	415	415	415
afschrijvingskosten		0	0	0	0	0	0
materieel	2 017	2 205	2 060	1 941	1 928	1 928	1 958
immaterieel		0	0	0	0	0	0
dotaties voorzieningen	901	322	200	200	200	200	200
buitengewone lasten	40	0	0	0	0	0	0
Totaal lasten	48 992	42 104	40 756	40 238	40 250	39 910	40 343
Saldo van baten en lasten	- 1 510	500	500	500	205	205	205

* Om bovenstaande begrotingsreeksen te kunnen behalen wordt binnen het KNMI het vernieuwingsprogramma 2006 uitgevoerd. Naarmate de plannen hiervoor verder zijn uitgewerkt kan dit nog leiden tot verschuivingen van kosten tussen de verschillende kosten componenten (Personeel, Materieel en Afschrijvingen).

Toelichting op de begroting van baten en lasten

Productgroepen

Hieronder een overzicht van de kosten per productgroep.

Producten 2004	kosten
Meteorologische data en Kennis	17 780
Algemene & Maritieme weersverwachtingen	6 424
Luchtvaartverwachtingen	9 298
Kennis klimaatsysteem	9 598
Seismologische data en kennis	1 072
Voorlichting	217
Beleidsadviezen	279
Totaal KNMI	44 668
Waarvan:	
Extern gefinancierde projecten	3 439
Saldo	41 229
Dotatie voorziening	200
Nog in te vullen bezuinigingen HA	- 673
Totaal kosten	40 756

Baten

Door bezuinigingen (automatisering visuele waarnemingen op regionale luchthavens) nemen de kosten van de dienstverlening aan de luchtvaart vanaf 2004 af.

Opbrengsten 2004	
Opbrengsten V&W	29 281
Opbrengsten luchtvaart	10 562
Overige opbrengsten	1 307
Rentebaten	15
Bijzondere baten	91
Totaal opbrengsten	41 256

In de jaren na 2004 treden geen noemenswaardige verschillen op in de kosten per productgroep. Na het uitwerken van de plannen vernieuwingsprogramma KNMI 2006 kunnen nog verschillen ontstaan tussen de productgroepen.

Buitengewone baten

Dit betreft tot en met 2009 de vrijval van de egalisatierekening huisvesting van jaarlijks € 91 000.

Lasten

Personeel

In de onderstaande tabel is het aantal fte's ambtelijke personeel weergegeven en de gemiddelde prijs per fte ambtelijk personeel. Fte's zijn gemiddelde streefcijfers per jaar.

Personele kosten	2003	2004
Kosten (x € 1000)	24 853	23 778
Fte	433,1	421,67
Kosten per fte (x € 1000)	57,4	56,4

- de bezuinigingen zullen nog nader worden uitgewerkt. Dit kan leiden tot een verschuiving van kosten tussen de verschillende kostencomponenten en daarmee tot wijzigingen in de kostprijs per fte. Er is een budget voor inhuur van personeel van € 32 000.

Materieel

De geraamde huisvestingskosten bedragen 5,1 miljoen waarvan huur € 3,9 miljoen.

Onderhoudskosten waarneeminstrumenten en computerapparatuur en systemen € 2,3 miljoen.

Contributies en bijdragen € 2,0 miljoen. De overige posten zijn opgedeeld in Algemene, Public Relations, communicatie, reiskosten en diensten derden.

Afschrijvingen materieel

Binnen de financiële mogelijkheden van het KNMI is de ruimte om te investeren beperkt. Hierdoor zullen op termijn ook de afschrijvingskosten gaan dalen.

De volgende afschrijvingstermijnen zijn gehanteerd per groep van activa:

- grond/terreinen wordt niet afgeschreven;
- gebouwen 40 jaar;
- Installaties en inventaris 3–10 jaar.

Rente

De rente vloeit voort uit rente- en aflossingsdragend vermogen. Het rentepercentage varieert van 3,72 tot 5,27%.

Dotatie voorziening

Jaarlijks wordt een bedrag van € 200 000 toegevoegd aan de voorziening ww-gelden.

Overzicht vermogensontwikkeling (in € 1 000) van het KNMI							
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
1. Eigen vermogen per 1/1	1 130	4	504	1 004	1 504	1 709	1 914
2. Saldo van baten en lasten	- 1 510	500	500	500	205	205	205
3a. uitkering aan moederdepartement	0	0	0	0	0	0	0
3b. Bijdrage moederdepartement	0	0	0	0	0	0	0
3c. overige mutaties	384	0	0	0	0	0	0
3. Totaal directe mutaties in EV	384	0	0	0	0	0	0
4. Eigen vermogen per 31/12	4	504	1 004	1 504	1 709	1 914	2 119

Toelichting

Het Eigen Vermogen wordt in 2004 tot en met 2005 weer aangevuld tot een redelijk niveau, waardoor vanaf 2006 voldoende reserve is voor eventuele tegenvallers.

Kasstroombegroting (in € 1000) van het agentschap KNMI

	Realisatie 2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
1. Rekening courant RHB 1 januari	6 746	2 810	3 044	980	1 396	1 623	1 786
2. totaal operationele kasstroom	- 2 427	2 705	2 560	2 441	2 133	2 133	2 163
3a. +/- totaal investeringen	- 1 627	- 2 000	- 2 000	- 2 000	- 2 000	- 2 000	- 2 000
3b. +/- totaal desinvesteringen	34	0	0	0	0	0	0
3. Totaal investeringskasstroom	- 1 593	- 2 000	- 2 000	- 2 000	- 2 000	- 2 000	- 2 000
4a. +/- eenmalige uitkeringen aan moederdepart.	0	0	0	0	0	0	0
4b. +/- eenmalige storting door het moederdepart.	0	0	0	0	0	0	0
4c. +/- aflossingen op leningen	- 1 916	- 2 471	- 2 624	- 2 025	- 1 906	- 1 970	- 1 812
4d. +/- beroep op leenfaciliteit	2 000	2 000	2 000	2 000	2 000	2 000	2 000
4. totaal financieringskasstroom	84	- 471	- 2 624	- 25	94	30	188
5. Rekening courant RHB 31 december (=1+2+3+4) (maximale roodstand 0,5 miljoen Euro)	2 810	3 044	980	1 396	1 623	1 786	2 137

Toelichting*Investeringskasstroom*

Investeringskasstroom vinden vooral plaats in waarneemapparatuur en computersystemen. De ruimte om te investeren is gelijkgesteld aan het niveau van 2002.

Financieringskasstroom

Gezien de financiële situatie van het KNMI is de ruimte om te investeren, gelijkgesteld aan het niveau van 2002, waardoor op de langere termijn het niveau van investeringen stabiel blijft. De aflossingen op leningen weerspiegelen echter de in het verleden gedane investeringen en zijn daarom hoger dan het beroep op de leenfaciliteit. Per saldo leidt dit tot een negatieve financieringskasstroom.

5. DE VERDIEPINGSBIJLAGE

01 VEILIG GOEDERENVERVOER

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000)								
01 Veilig goederenvervoer	t/m 2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Stand ontwerp-begroting 2003			22 687	18 626	13 171	11 423	11 902	
1e suppl. wet 2003			- 2 875	- 2 668	- 2 515	- 2 558	- 2 511	
Nieuwe mutaties			1 693	2 813	1 613	631	- 170	
Stand ontwerp-begroting 2004	6 338	35 987	21 505	18 771	12 269	9 497	9 221	11 376

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000)								
01 Veilig goederenvervoer		2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Stand ontwerp-begroting 2003			22 639	20 034	14 373	11 902	11 902	
1e suppl. wet 2003			191	- 167	- 360	- 403	- 356	
Nieuwe mutaties			518	2 999	1 688	633	- 170	
Stand ontwerp-begroting 2004		25 758	23 348	22 866	15 701	12 132	11 376	11 376

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1000)							
Uitgaven		2003	2004	2005	2006	2007	2008
1. Beleidsintensivering				900	900		
2. Propyleennetwerk			3 000	1 000			
3. Corporate strategy en security		360	80				
4. Loonbijstelling tranche 2003		164	177	166	161	161	
5. Hoofdlijnenakkoord inhuur taakstelling		- 6	- 33	- 43	- 43	- 43	
6. Hoofdlijnenakkoord efficiency taakstelling			- 51	- 103	- 155	- 258	
7. Hoofdlijnenakkoord taakstelling diverse uitgaven			- 174	- 232	- 231	- 31	
Totaal			518	2 999	1 688	633	- 170

ad 1 Betreft per saldo een beleidsintensivering ten behoeve van Waker. Verwezen wordt naar de verdiepingbijlage ad 11 van de begroting

2003 waarin de korting op de exploitatie-uitgaven ten behoeve van het Strategisch Akkoord is opgenomen. Hierin is vermeld dat de beleidsmatige invulling bij de begroting voor 2004 nader zou worden gezien. Door deze voorlopige korting zou namelijk het contract met betrekking tot de Waker over de periode 2003 t/m 2009 geen doorgang kunnen vinden. Derhalve wordt nu een andere compensatie ten laste van artikelen 02 en 04 voorgesteld.

- ad 2 Deze mutatie betreft het Nederlandse overheidsaandeel in de subsidie voor de aanleg van een propyleenverbinding tussen Rotterdam, Antwerpen, Limburg en het Ruhr- en Rijngebied. De financiering van dit project maakt deel uit van de enveloppe Externe Veiligheid in het kader van het Strategisch Akkoord 2002.
- ad 3 In 2003 en 2004 worden in het kader van de ontwikkeling van de Corporate Strategy Externe Veiligheid onder meer een audit en een benchmark gehouden. Daarnaast is communicatie noodzakelijk om een gemeenschappelijk VenW-beeld op dit terrein neer te zetten. Voor deze werkzaamheden is zowel een programma- als een apparaatsbudget (ten behoeve van de inhuur van tijdelijk personeel) gereserveerd.
- ad 4 Dit betreft de loonbijstelling tranche 2003.
- ad 5 Deze mutatie betreft een korting op externe inhuur naar aanleiding van het Hoofdlijnenakkoord 2003.
- ad 6 Deze mutatie betreft een additionele efficiencykorting naar aanleiding van het Hoofdlijnenakkoord 2003.
- ad 7 Deze mutatie betreft een korting op «diverse uitgaven VenW» naar aanleiding van het Hoofdlijnenakkoord 2003.

De ten opzichte van de uitgaven afwijkende verplichtingenmutaties vanaf 2003 worden veroorzaakt door technische mutaties naar aanleiding van de realisatie van de begroting 2002 op de bijdrage Noord-Atlantische IJspatrouilledienst, investeringen NOD beleid regionalisering, het onderzoeksprogramma en besparing door professionalisering van de inkoopfunctie op departementaal niveau.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000)							
01 Veilig goederenvervoer	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Stand ontwerp-begroting 2003		9 575	11 163	11 163	11 163	11 163	
1e suppl. wet 2003		500	300				
Nieuwe mutaties		- 1 561	- 1 561	- 1 561	- 1 561	- 1 561	
Stand ontwerp-begroting 2004	8 683	8 514	9 902	9 602	9 602	9 602	9 602

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1000)						
Ontvangsten	2003	2004	2005	2006	2007	2008
1. Overboeking naar IF 02.02.02	- 1 561	- 1 561	- 1 561	- 1 561	- 1 561	
Totaal	- 1 561	- 1 561	- 1 561	- 1 561	- 1 561	

ad 1 Deze mutatie is een gevolg van het besluit om het programma Investerings verkeersregeling zeescheepvaart in de toekomst ten laste te laten komen van IF artikel 02.02.02. In de Begroting 2003 is in genoemd artikel reeds een uitgavenreeks opgenomen. De met de investeringen in de Schelderadarketen samenhangende ontvangsten zijn echter nog niet overgeheveld. Met deze mutatie worden de reguliere ontvangsten overgeheveld van artikel 01.03 (Ontvangsten veilig goederenvervoer) naar ontvangsten artikel 02.02.02 (Aanleg Waterbeheren en Vaarwegen).

02 VERSTERKING NETWERK GOEDERENVERVOER

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000)								
02 Versterking netwerk goederenvervoer	t/m 2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Stand ontwerp-begroting 2003			7 439	9 127	9 395	11 336	14 395	
1e suppl. wet 2003			- 50	- 231	- 3	- 222	547	
Nieuwe mutaties			2 540	- 578	- 2 171	- 2 396	- 815	
Stand ontwerp-begroting 2004	20 729	12 386	9 929	8 318	7 221	8 718	14 127	14 127

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000)								
02 Versterking netwerk goederenvervoer		2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Stand ontwerp-begroting 2003			9 341	14 267	13 474	14 395	14 395	
1e suppl. wet 2003			577	548	435	547	547	
Nieuwe mutaties			93	- 306	- 2 035	- 2 396	- 815	
Stand ontwerp-begroting 2004		15 852	10 011	14 509	11 874	12 546	14 127	14 127

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1000)							
Uitgaven		2003	2004	2005	2006	2007	2008
1. Compensatie Walker					- 900		
2. Loonbijstelling tranche 2003		98	107	103	100	100	
3. Hoofdlijnenakkoord inhuur taakstelling		- 5	- 29	- 38	- 38	- 38	
4. Hoofdlijnenakkoord efficiency taakstelling			- 34	- 68	- 102	- 170	
5. Hoofdlijnenakkoord taakstelling overige uitgaven			- 350	- 2 032	- 1 456	- 707	
Totaal		93	- 306	- 2 035	- 2 396	- 815	

ad 1 Deze mutatie betreft een beleidsintensivering ten behoeve van Waker.

ad 2 Dit betreft de loonbijstelling tranche 2003.

ad 3 Deze mutatie betreft een korting op externe inhuur naar aanleiding van het Hoofdlijnenakkoord 2003.

- ad 4 Deze mutatie betreft een additionele efficiencykorting naar aanleiding van het Hoofdlijnenakkoord 2003.
- ad 5 Deze mutatie betreft een korting op «diverse uitgaven VenW» naar aanleiding van het Hoofdlijnenakkoord 2003 op voorlichting en het onderzoeksprogramma, temporisering HIP-regeling, downscaling geplande subsidieregeling Innovatie/ICT en besparing door professionalisering van de inkoopfunctie op departementaal niveau.

De ten opzichte van de uitgaven afwijkende verplichtingenmutaties vanaf 2003 worden veroorzaakt door technische mutaties naar aanleiding van de realisatie van de begroting 2002.

03 EFFICIËNT GOEDERENVERVOERSYSTEEM

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000)								
03 Efficiënt goederenvervoersysteem	t/m 2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Stand ontwerp-begroting 2003			15 053	16 614	16 727	18 746	18 683	
1e suppl. wet 2003			- 738	- 399	- 419	- 404	- 373	
Nieuwe mutaties			929	- 1 873	- 1 240	- 1 466	- 1 080	
Stand ontwerp-begroting 2004	10 316	14 300	15 244	14 342	15 068	16 876	17 230	17 230

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000)								
03 Efficiënt goederenvervoersysteem		2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Stand ontwerp-begroting 2003			19 202	18 726	18 782	18 683	18 683	
1e suppl. wet 2003			- 504	- 513	- 510	- 404	- 373	
Nieuwe mutaties			- 77	- 1 673	- 1 016	- 1 382	- 1 080	
Stand ontwerp-begroting 2004		16 632	18 621	16 540	17 256	16 897	17 230	17 230

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1000)							
Uitgaven		2003	2004	2005	2006	2007	2008
1. Compensatie generale problematiek		- 226	- 178	- 141	- 112	- 101	
2. Loonbijstelling tranche 2003		157	171	150	160	160	
3. Hoofdlijnenakkoord inhuur taakstelling		- 8	- 41	- 55	- 55	- 55	
4. Hoofdlijnenakkoord efficiency taakstelling			- 55	- 109	- 164	- 273	
5. Hoofdlijnenakkoord taakstelling diverse uitgaven			- 1 570	- 861	- 1 211	- 811	
Totaal		- 77	- 1 673	- 1 016	- 1 382	- 1 080	

ad 1 Deze mutatie betreft de bijdrage ten behoeve van de generale problematiek.

ad 2 Betreft de loonbijstelling tranche 2003.

- ad 3 Deze mutatie betreft een korting op externe inhuur naar aanleiding van het Hoofdlijnenakkoord 2003.
- ad 4 Deze mutatie betreft een additionele efficiencykorting naar aanleiding van het Hoofdlijnenakkoord 2003.
- ad 5 Deze mutatie betreft een korting op «diverse uitgaven VenW» naar aanleiding van het Hoofdlijnenakkoord 2003 op voorlichting, de subsidie North-South freeways, toetsen regionale vervoersplannen, uitvoering convenant onderwijs/arbeidsmarkt en de versoberde vorm Follow-up Dieselakkoord en besparing door de professionalisering van de inkoopfunctie op departementaal niveau.

De ten opzichte van de uitgaven afwijkende verplichtingenmutaties vanaf 2003 worden veroorzaakt door technische mutaties naar aanleiding van de realisatie van de begroting 2002.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000)							
03 Efficiënt goederenvervoer	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Stand ontwerp-begroting 2003		91					
Stand ontwerp-begroting 2004	785	91					

04 DUURZAAM GOEDERENVERVOER

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000)								
04 Duurzaam goederen- vervoer	t/m 2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Stand ontwerp-begroting 2003			7 964	12 182	12 516	12 357	12 505	
1e suppl. wet 2003			979	- 2 849	- 1 706	- 797	- 598	
Nieuwe mutaties			2 089	- 2 827	- 2 231	- 1 394	- 2 233	
Stand ontwerp-begroting 2004	8 236	13 713	11 032	6 506	8 579	10 166	9 674	10 400

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000)								
04 Duurzaam goederen- vervoer		2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Stand ontwerp-begroting 2003			10 482	13 952	13 066	12 505	12 505	
1e suppl. wet 2003			- 365	2 947	710	59	59	
Nieuwe mutaties			36	- 2 327	- 1 671	- 753	- 2 164	
Stand ontwerp-begroting 2004		8 733	10 153	14 572	12 105	11 811	10 400	10 400

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1000)							
Uitgaven		2003	2004	2005	2006	2007	2008
1. Compensatie Waker				- 900			
2. Loonbijstelling tranche 2003		39	43	41	40	40	
3. Hoofdlijnenakkoord inhuur taakstelling		- 3	- 15	- 20	- 20	- 20	
4. Hoofdlijnenakkoord efficiencytaakstelling			- 14	- 28	- 41	- 69	
5. Hoofdlijnenakkoord taakstelling diverse uitgaven			- 2 341	- 764	- 732	- 2 115	
Totaal		36	- 2 327	- 1 671	- 753	- 2 164	

ad 1 Deze mutatie betreft de compensatie ten behoeve van Waker.

ad 2 De loonbijstelling tranche 2003 heeft plaats gehad.

ad 3 Deze mutatie betreft een korting op externe inhuur naar aanleiding van het Hoofdlijnenakkoord 2003.

- ad 4 Deze mutatie betreft een additionele efficiencykorting naar aanleiding van het Hoofdlijnenakkoord 2003.
- ad 5 Deze mutatie betreft een korting op «diverse uitgaven VenW» naar aanleiding van het Hoofdlijnenakkoord 2003 op voorlichting, de subsidies Transportbesparing, VOS, Retrofit, Duurzaam bestaand schip en Transactie Modal Shift (TMS) en de afbouw van activiteiten op het programma lokaal/regionaal goederenvervoer vanaf 2006.

De ten opzichte van de uitgaven afwijkende verplichtingenmutaties vanaf 2003 worden veroorzaakt door technische mutaties naar aanleiding van de realisatie van de begroting 2002.

05 VEILIG PERSONENVERVOER

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000)								
05 Veilig Personenvervoer	t/m 2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Stand ontwerp-begroting 2003			53 311	28 187	70 800	47 558	51 441	
Amendement			28 000					
1e suppl. wet 2003			9 716	9 716	9 716	9 716	9 898	
Nieuwe mutaties			4 389	17 507	16 791	19 116	19 380	
Stand ontwerp-begroting 2004	93 752	71 375	95 416	55 410	99 307	76 390	80 719	80 871

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000)								
05 Veilig Personenvervoer		2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Stand ontwerp-begroting 2003			77 402	52 027	51 729	51 441	51 441	
Amendement			28 000					
1e suppl. wet 2003			9 716	9 716	9 716	9 716	9 898	
Nieuwe mutaties			6 777	22 102	23 356	23 126	19 532	
Stand ontwerp-begroting 2004		74 682	121 895	83 845	84 801	84 283	80 871	80 871

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1000)								
Uitgaven		2003	2004	2005	2006	2007	2008	
1. Loon- en prijsbijstelling 2003		1 486	1 487	1 477	1 466	1 466		
2. Publiekscampagnes verkeersveiligheid		1 145	1 650	3 110	3 110	3 110		
3. SWOV		4 050	3 960	3 890	3 810			
4. Sociale veiligheid (SOV)			10 000	10 000	10 000	10 000		
5. Personeel aanvalsplan SOV		114	114					
6. Hoofdlijnenakkoord inhuur taakstelling		- 18	- 93	- 123	- 123	- 123		
7. Hoofdlijnenakkoord efficiency taakstelling			- 22	- 45	- 67	- 112		
8. Hoofdlijnenakkoord taakstelling diverse uitgaven			- 2 994	- 2 953	- 3 070	- 2 809		
Totaal			6 777	22 102	23 356	23 126	19 532	

- ad 1 Deze mutatie betreft de loon- en prijsbijstelling tranche 2003.
- ad 2 Deze middelen zijn door reallocatie van middelen op de Begroting XII vrijgemaakt voor de meerjaren publiekscampagne verkeersveiligheid. Uit de berekeningen van het SWOV blijkt dat publiekscampagnes een effectief instrument zijn om het effect van bestaande en voorgenomen maatregelen op het gebied van verkeersveiligheid te vergroten. Met deze aanvullende middelen kan het meerjarenprogramma in samenwerking met betrokken partijen (Rijk, decentrale overheden, politie Openbaar Ministerie en maatschappelijke organisaties) worden uitgevoerd.
- ad 3 Dit betreft de overheveling van de bijdrage aan de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) vanuit artikel 22. De bijdrage past binnen de doelstelling van artikel 5 Veilig personenvervoer en wordt daarom met ingang van deze begroting op dit artikel verantwoord.
- ad 4 Dit betreft de doorwerking van het amendement Alblas TK 2002–2003, 28 600 XII, nr 23. Met deze middelen wordt de inzet van conducteurs op de trams in de vier grote steden mogelijk, zodat de veiligheid in het OV wordt verbeterd.
- ad 5 Dit betreft de personele inzet binnen VenW voor het aanvalsplan sociale veiligheid. Met dit plan wordt beoogd de onveiligheidsincidenten en het onveiligheidsgevoel in en rond het openbaar vervoer op de kortst mogelijke termijn te verminderen voor zowel reizigers als personeel.
- ad 6 Deze mutatie betreft een korting op de externe inhuur naar aanleiding van het Hoofdlijnenakkoord.
- ad 7 Deze mutatie betreft een additionele efficiency- en volumekorting naar aanleiding van het kader van het Hoofdlijnenakkoord.
- ad 8 Deze mutatie betreft een korting op «diverse uitgaven VenW» naar aanleiding van het Hoofdlijnenakkoord 2003, waaronder een lagere bijdrage aan het CBR.

De ten opzichte van de uitgaven afwijkende verplichtingenmutaties worden met name veroorzaakt door het feit dat de subsidie aan de SWOV (zie toelichting bij ad 3) al eind 2002 meerjarig als verplichting is vastgelegd.

06 VERSTERKING NETWERK PERSONENVERVOER

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000)								
06 Versterking netwerk Personenvervoer	t/m 2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Stand ontwerp-begroting 2003			17 115	18 531	22 772	22 494	22 494	
1e suppl. wet 2003			- 228					
Nieuwe mutaties			496	- 515	- 1 737	- 1 899	- 1 988	
Stand ontwerp-begroting 2004	18 849	25 740	17 383	18 016	21 035	20 595	20 506	20 506

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000)								
06 Versterking netwerk Personenvervoer		2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Stand ontwerp-begroting 2003			21 653	23 068	22 772	22 494	22 494	
1e suppl. wet 2003			- 228					
Nieuwe mutaties			496	- 1 015	- 1 737	- 1 899	- 1 988	
Stand ontwerp-begroting 2004		22 676	21 921	22 053	21 035	20 595	20 506	20 506

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1000)							
Verplichtingen/uitgaven		2003	2004	2005	2006	2007	2008
1. Loonbijstelling 2003		276	304	295	291	291	
2. Personeel spoedwet wegverbreding/toezicht Prorail/overdracht gronden aan NS		228	228	114			
3. Hoofdlijnenakkoord inhuur taakstelling		- 8	- 42	- 57	- 57	- 57	
4. Hoofdlijnenakkoord efficiency taakstelling			- 44	- 89	- 133	- 222	
5. Hoofdlijnenakkoord taakstelling diverse uitgaven			- 1 461	- 2 000	- 2 000	- 2 000	
Totaal			496	- 1 015	- 1 737	- 1 899	- 1 988

ad 1 Deze mutatie betreft de loonbijstelling tranche 2003.

ad 2 Dit betreft de personele inzet voor de uit het Strategische Akkoord

2002 voortvloeiende werkzaamheden: spoedwet wegverbreding, extra toezicht op Prorail als gevolg van ervaringen van de bouw-enquête en de overdracht van gronden van de NS aan de Staat.

- ad 3 Deze mutatie betreft een korting op de externe inhuur naar aanleiding van het Hoofdlijnenakkoord.
- ad 4 Deze mutatie betreft een additionele efficiency- en volumekorting naar aanleiding van het kader van het Hoofdlijnenakkoord.
- ad 5 Deze mutatie betreft een korting op «diverse uitgaven VenW» naar aanleiding van het Hoofdlijnenakkoord 2003, op het onderdeel vervoersmanagement, onderzoek mobiliteitsmanagement en de subsidie Korte Ritten.

07 KLANTGERICHTE PERSONENVERVOERMARKT

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000)								
07 Klantgerichte Personenvervoermarkt	t/m 2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Stand ontwerp-begroting 2003			1 282 608	1 355 412	1 364 157	1 423 210	1 392 871	
Nota van wijziging 1e suppl. wet 2003			36 225 - 18 599	22000 - 14 799	21 000 - 14 860	- 14 000 - 14 860	- 35 000 - 14 860	
Nieuwe mutaties			61 841	- 2 059	4 158	- 2 609	- 26 274	
Stand ontwerp-begroting 2004	1 705 570	1 531 840	1 362 075	1 360 554	1 374 455	1 391 741	1 316 737	1 344 273

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000)								
07 Klantgerichte Personenvervoermarkt		2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Stand ontwerp-begroting 2003			1 369 436	1 352 753	1 360 509	1 367 821	1 392 871	
Nota van wijziging			36 225	22000	21 000	- 14 000	- 35 000	
1e suppl. wet 2003			- 18 599	- 14 799	- 14 860	- 14 860	- 14 860	
Nieuwe mutaties			108 252	3 402	- 37 962	- 5 506	- 44 238	
Stand ontwerp-begroting 2004		1 488 475	1 495 314	1 363 356	1 328 687	1 333 455	1 298 773	1 344 273

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1000)

Uitgaven	2003	2004	2005	2006	2007	2008
1. Loon- en prijsbijstelling 2003	41 840	41 873	42 091	42 562	43 347	
2. Contract Railned	6 492					
3. Gebruiksvergoeding contractsector	3 302	1 776	1 504	1 504	1 504	
4. Heroverweging onderzoeks-programmering		- 150				
5. Kasschuif de Boer	57 000		- 42000		- 15 000	
6. Onderhoud Randstad					5 684	
7. Personeel voor chipcard/railnedstudies	114	285	171	171		
8. Amendement Alblas					- 11 000	
9. Leerlingenvervoer		- 13 000	- 13 000	- 13 000	- 13 000	
10. Hoofdlijnenakkoord inhuur taakstelling	- 496	- 2 601	- 3 468	- 3 468	- 3 468	
11. Hoofdlijnenakkoord ziekteverzuim OV		- 10 000	- 20 000	30 000	- 40 000	
12. Hoofdlijnenakkoord efficiency taakstelling		- 22	- 43	- 65	- 108	
13. Hoofdlijnenakkoord taakstelling diverse uitgaven		- 7 633	- 1 217	- 1 210	- 1 197	
14. Inpassing centrale problematiek		- 7 126			- 7 000	
15. Extrapolatie						48 500
16. Compensatie Sociale Veiligheid			- 2 000	- 2 000	- 4 000	- 3 000
Totaal	108 252	3 402	- 37 962	- 5 506	- 44 238	45 500

- ad 1 Deze mutatie betreft de loon- en prijsbijstelling tranche 2003.
- ad 2 Dit betreft de overboeking van artikel IF 01.02.02 in verband met de voor het contract Railned benodigde middelen. Railned (onderdeel van Prorail) is verantwoordelijk voor de capaciteitstoewijzing op het spoor.
- ad 3 Dit betreft een aanvullende compensatie voor de contractsector. De contractsector wordt conform afspraak aanvullend gecompenseerd indien de tarieven van gebruiksvergoeding c.q. geprognostiseerde treinvolumina afwijken van hetgeen in de begrotingsvoorbereiding 2003 reeds aan de contractsector is beschikbaar gesteld. Het betreft een overheveling vanuit IF 01.02.04.
- ad 4 Dit betreft de bijdrage vanuit dit artikel ten behoeve van de herprioritering van het kennisbudget 2004.
- ad 5 Dit betreft de kasschuif, welke tijdelijk gefinancierd wordt uit het Infrastructuurfonds, voor de regeling de Boer. In 2003 moeten de regionale overheden conform het betalingsregiem van de regeling de Boer (extra investeringsimpuls infrastructuur in het stads- en streekvervoer 1996-2000) worden gecompenseerd.
- ad 6 Dit betreft een technische overboeking in verband met de over-

dracht van het beheer (onderhoud) van het project Randstadrail van Prorail (RIB) aan de regionale overheden. Budget wordt overgeheveld van IF 01.02.04 naar 07.01.01.

- ad 7 Dit betreft de personele inzet voor de uit het Strategisch Akkoord 2002 voortvloeiende werkzaamheden ten behoeve van chipkaart en diverse railnedstudies.
- ad 8 Dit betreft de dekking vanaf 2007 van het amendement Alblas TK 2002–2003, 28 600 XII, nr 23. Voor de jaren 2004–2006 komt de dekking uit het Infrastructuurfonds.
- ad 9 Met VWS en BIZA zijn afspraken gemaakt over de manier waarop de middelen voor het leerlingenvervoer worden gealloceerd. Daarom wordt een deel van de middelen overgeheveld naar het Gemeentefonds, terwijl de middelen voor het leerlingenvervoer naar de medische kinderdagverblijven (MKD) wordt overgedragen aan VWS.
- ad 10 Deze mutatie betreft een korting op de externe inhuur naar aanleiding van het Hoofdlijnenakkoord.
- ad 11 Deze mutatie betreft de taakstelling ziekteverzuim OV in het kader van het Hoofdlijnenakkoord.
- ad 12 Deze mutatie betreft een additionele efficiency- en volumekorting naar aanleiding van het kader van het Hoofdlijnenakkoord.
- ad 13 Deze mutatie betreft een korting op «diverse uitgaven VenW» naar aanleiding van het Hoofdlijnenakkoord 2003, op centraal onderzoek, contractsector NS en een verlaging op regionaal openbaarvervoer in 2004.
- ad 14 Dit betreft de bijdrage vanuit dit artikel voor de centrale problematiek.
- ad 15 Dit betreft de extrapolatie conform extrapolatieregels (SVV-groei 2%).
- ad 16 Dit betreft een compensatie ten behoeve van Sociale Veiligheid op artikel 05.01.

De ten opzichte van de uitgaven afwijkende verplichtingenmutaties worden met name veroorzaakt door het feit dat de kasschuif De Boer (zie toelichting ad 4) geen gevolgen heeft voor de verplichtingen.

Deze verplichtingen zijn immers in voorgaande jaren al geheel aangegaan. Nu worden alleen de kasbedragen over de jaren verschoven.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000)							
07 Klantgerichte personenvervoermarkt	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Stand ontwerp-begroting 2003		45 323	46 684	46 684	46 684	46 684	
1e suppl. wet 2003		- 41 980	- 39 541	- 39 541	- 39 541	- 39 541	
Nieuwe mutaties			- 6 500	- 6 500	- 6 500	- 6 500	
Stand ontwerp-begroting 2004	32 119	3 343	643	643	643	643	643

De mutatie heeft betrekking op het terugdraaien van de ontvangsten van OCW voor het leerlingenvervoer (zie ook de toelichting uitgavenmutatie ad 9).

08 DUURZAAM PERSONENVERVOER

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000)								
08 Duurzaam Personenvervoer	t/m 2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Stand ontwerp-begroting 2003			9 726	7 330	7 308	52 121	15 819	
1e suppl. wet 2003			3 313	2 898	1 794	1 210	1 028	
Nieuwe mutaties			10 963	- 1 914	- 1 333	- 781	- 9 714	
Stand ontwerp-begroting 2004	45 061	18 655	24 002	8 314	7 769	52 550	7 133	7 133

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000)								
08 Duurzaam Personenvervoer		2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Stand ontwerp-begroting 2003			19 690	17 104	16 384	15 819	15 819	
1e suppl. wet 2003			3 263	2 898	1 794	1 210	1 028	
Nieuwe mutaties			2 094	4 772	3 678	879	- 175	
Stand ontwerp-begroting 2004		20 377	25 047	24 774	21 856	17 908	16 672	16 097

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1000)								
Uitgaven		2003	2004	2005	2006	2007	2008	
1. Loonbijstelling 2003		110	93	92	79	79		
2. Reductieprogramma CO ₂		1 990	4 731	4 427	1 599	575		
3. Hoofdlijnenakkoord inhuur taakstelling		- 6	- 33	- 44	- 44	- 44		
4. Hoofdlijnenakkoord efficiency taakstelling			- 19	- 39	- 58	- 97		
5. Hoofdlijnenakkoord taakstelling diverse uitgaven				- 758	- 697	- 688		
Totaal uitgaven		2 094	4 772	3 678	879	- 175		

ad 1 Deze mutatie betreft de loonbijstelling tranche 2003.

- ad 2 Dit betreft enerzijds de tweede tender van de uitvoering van het reductieprogramma CO₂ en anderzijds middelen voor het Nieuwe Rijden deel II.
- ad 3 Deze mutatie betreft een korting op de externe inhuur naar aanleiding van het Hoofdlijnenakkoord.
- ad 4 Deze mutatie betreft een additionele efficiency- en volumekorting naar aanleiding van het kader van het Hoofdlijnenakkoord.
- ad 5 Deze mutatie betreft een korting op «diverse uitgaven VenW» naar aanleiding van het Hoofdlijnenakkoord 2003, op onderzoeksmiddelen Nota Mobiliteit en de subsidie Stiller, Schoner en Zuiniger.

De ten opzichte van de uitgaven afwijkende verplichtingenmutaties kunnen als volgt worden verklaard.

In 2003 is de meerjarige vastlegging voorzien van de tweede tender van de uitvoering van het reductieprogramma Co2 (zie toelichting ad 2). Dit verklaart de hogere verplichtingenmutatie in 2003.

Anderzijds zijn in 2002 al meerjarige verplichtingen aangegaan waardoor de verplichtingenramingen in latere jaren nu naar beneden kunnen worden bijgesteld.

09 VEILIGE LUCHTVAART

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000)								
09 Veilige luchtvaart	t/m 2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Stand ontwerp-begroting 2003			5 675	6 773	7 992	7 920	7 920	
1e suppl. wet 2003			460	- 90	- 140	- 140	- 140	
Nieuwe mutaties			366	- 341	- 328	- 352	- 282	
Stand ontwerp-begroting 2004	328	7 412	6 501	6 342	7 524	7 428	7 498	7 498

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000)								
09 Veilige luchtvaart		2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Stand ontwerp-begroting 2003			5 675	6 773	7 992	7 920	7 920	
1e suppl. wet 2003			586	- 90	- 140	- 140	- 140	
Nieuwe mutaties			15	- 224	- 211	- 235	- 282	
Stand ontwerp-begroting 2004		7 008	6 276	6 459	7 641	7 545	7 498	7 498

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1000)							
Verplichtingen/kas		2003	2004	2005	2006	2007	2008
1. Overheveling van art.11 tbv RRKL		0	- 150	- 150	- 150	- 150	
2. Loonbijstelling		18	19	17	15	15	
3. Hoofdlijnenakkoord inhuur taakstelling		- 3	- 18	- 24	- 24	- 24	
4. Hoofdlijnenakkoord efficiency taakstelling			- 23	- 47	- 70	- 117	
5. Hoofdlijnenakkoord taakstelling diverse uitgaven			- 52	- 7	- 6	- 6	
Totaal		15	- 224	- 211	- 235	- 282	

- ad 1 Deze mutatie betreft een overheveling naar artikel 11 ten behoeve van het project Regeling Regionale Kleine Luchthavens.
- ad 2 Dit betreft de loonbijstelling tranche 2003.
- ad 3 Deze mutatie betreft een korting op de externe inhuur naar aanleiding van het Hoofdlijnenakkoord.

- ad 4 Deze mutatie betreft een additionele efficiencykorting naar aanleiding van het Hoofdlijnenakkoord.
- ad 5 Deze mutatie betreft een korting op «diverse uitgaven VenW» naar aanleiding van het Hoofdlijnenakkoord 2003, dit betreft een naar beneden bijgestelde begroting van het EU-voorzitterschap, voor wat betreft luchtvaartangelegenheden, en besparing door professionalisering van de inkoopfunctie op departementaal niveau.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000)							
09 Veilige luchtvaart	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Stand ontwerp-begroting 2003		33	33	33	33	33	
1e suppl. wet 2003		136					
Stand ontwerp-begroting 2004	224	169	33	33	33	33	33

10 FACILITEREN LUCHTVAARTNETWERK

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000)								
10 Faciliteren luchtvaart-netwerk	t/m 2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Stand ontwerpbegroting 2003			29 967	30 718	28 559	28 371	29 371	
1e Suppl. wet 2003			-2 550	-2 250	-2 500	-2 500	-2 500	
Nieuwe mutaties			2 304	-212	2 103	1 387	263	
Stand ontwerpbegroting 2004	2 464	30 468	29 721	28 256	28 162	27 258	26 134	26 134

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000)								
10 Faciliteren luchtvaart-netwerk		2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Stand ontwerp-begroting 2003			29 967	30 718	28 559	28 371	28 371	
1e suppl. wet 2003			-2 550	-2 250	-2 500	-2 500	-2 500	
Nieuwe mutaties			2 303	-212	2 103	1 387	263	
Stand ontwerpbegroting 2004		31 978	29 720	28 256	28 162	27 258	26 134	26 134

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1000)							
Verplichtingen/kas		2003	2004	2005	2006	2007	2008
1 Loonbijstelling 2003		610	655	659	654	654	
2 Flyland		2 100					
3 Schiphol Mainport				2 300	1 600	500	
4 Compensatie tbv RRKL			-350	-350	-350	-350	
5 Compensatie minder ontv garantieprov Schiphol		-34	-34	-34	-34	-34	
6 Compensatie ontvangsten Rijksopl. Verkeersvliegers		-363	-363	-363	-363	-363	
7 Hoofdlijnenakkoord inhuur taakstelling		-10	-53	-70	-70	-70	
8 Hoofdlijnenakkoord efficiency taakstelling			-12	-25	-37	-61	
9 Hoofdlijnenakkoord taakstelling diverse uitgaven			-55	-14	-13	-13	
Totaal		2 303	-212	2 103	1 387	263	

- ad 1 Deze mutatie betreft de loonbijstelling tranche 2003.
- ad 2 Dit betreft de financiering van het onderzoek naar een vliegveld in zee. Dit onderzoek wordt in 2003 beëindigd.
- ad 3 Er worden middelen toegevoegd ten behoeve van het project Mainport Schiphol. Het betreft een gecoördineerde en gestructureerde aanpak voor het invullen van de Rijksverantwoordelijkheid t.o.v. de mainport Schiphol. Dekking is gevonden door herprioritering binnen de VenW-begroting.
- ad 4 Ten behoeve van het project Regeling Regionale Kleine Luchthavens (RRKL) worden gelden overgeboekt naar artikel 11.
- ad 5, 6 De uitgaven worden verlaagd om de vermindering in de ontvangsten te compenseren.
- ad 7 Deze mutatie betreft een korting op de externe inhuur naar aanleiding van het Hoofdlijnenakkoord.
- ad 8 Deze mutatie betreft een additionele efficiencykorting naar aanleiding van het Hoofdlijnenakkoord.
- ad 9 Deze mutatie betreft een korting op «diverse uitgaven VenW» naar aanleiding van het Hoofdlijnenakkoord 2003. Dit betreft een naar beneden bijgestelde begroting van het EU-voorzitterschap, voor wat betreft luchtvaartaanleggen, en besparing door professionalisering van de inkoopfunctie op departementaal niveau.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000)							
10 Faciliteren luchtvaartnetwerk	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Stand ontwerp-begroting 2003		8 276	8 276	6 914	6 914	6 914	
1e suppl. wet 2003		2 000					
Nieuwe mutaties		- 34	- 4 970	- 3 608	- 3 608	- 3 608	
Stand ontwerp-begroting 2004	15 637	10 242	3 306	3 306	3 306	3 306	3 306

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1000)							
Verplichtingen/kas		2003	2004	2005	2006	2007	2008
1. Beëindiging ontvangsten Eurocontrol en Interface			- 4 936	- 3 574	- 3 574	- 3 574	
2. Beëindiging garantieprovisie Schiphol		- 34	- 34	- 34	- 34	- 34	
Totaal		- 34	- 4 970	- 3 608	- 3 608	- 3 608	

- ad 1 De ontvangsten Eurocontrol en Interface worden niet langer geboekt op de begroting van VenW maar rechtstreeks overgemaakt naar de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) (Zie ook de mutatie bij beleidsartikel 11).
- ad 2 De garantieprovisie Schiphol is afgekocht en daarmee zijn ontvangsten beëindigd.

11 EFFECTIEF WERKEND LUCHTVAARTBESTEL

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000)								
11 Effectief werkend luchtvaartbestel	t/m 2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Stand ontwerp-begroting 2003			21 108	36 625	35 774	35 691	35 691	
1e suppl. wet 2003			13 352	- 10 022	- 10 022	- 10 022	- 10 022	
Nieuwe mutaties			107	- 9 196	- 13 096	- 13 077	- 13 109	
Stand ontwerp-begroting 2004	17 756	67 362	34 567	17 407	12 656	12 592	12 560	12 560

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000)								
11 Effectief werkend luchtvaartbestel		2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Stand ontwerp-begroting 2003			21 108	36 625	35 774	35 691	35 691	
1e suppl. wet 2003			13 352	- 10 022	- 10 022	- 10 022	- 10 022	
Nieuwe mutaties			107	- 9 196	- 13 096	- 13 077	- 13 109	
Stand ontwerp-begroting 2004		60 007	34 567	17 407	12 656	12 592	12 560	12 560

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1000)							
Verplichtingen/kas		2003	2004	2005	2006	2007	2008
1. Grondverwerving Baanverlenging Eelde			4 538				
2. Exploitatiebijdrage regionale velden			- 11 042	- 10 224	10 182	- 10 182	
3. Bijdrage LVNL			- 2 476	- 2 470	- 2 470	- 2 470	
4. Compensatie RRKL van art 9 en 10			500	500	500	500	
5. Loonbijstelling 2003		121	128	127	126	126	
6. Hoofdlijnenakkoord inhuur taakstelling		- 14	- 76	- 102	- 102	- 102	
7. Hoofdlijnenakkoord efficiency taakstelling			- 13	- 27	- 40	- 67	
8. Hoofdlijnenakkoord korting diverse uitgaven			3 778	- 900	- 909	- 914	
Totaal			107	- 9 196	- 13 096	- 13 077	- 13 109

ad 1 Met het vliegveld Eelde is overeengekomen dat het Rijk de kosten

van de baanverlenging betaalt. Voor de kosten van de grondverwerving waren nog geen middelen op de begroting gereserveerd. Dekking is ten laste van het VenW brede beeld gebracht.

- ad 2 De exploitatiebijdrage voor de regionale luchthavens wordt volledig ingezet ter dekking van VenW brede problematiek.
- ad 3 De bijdrage van het Rijk aan de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) stopt met ingang van 1 januari 2004. Zie ook de mutatie bij de uitgaven van artikel 10. De middelen zijn ten gunste van het VenW brede beeld gebracht.
- ad 4 Dit betreft de middelen die overgeboekt worden van artikel 9 en 10 ten behoeve van het project RRKL (Regeling Regionale Luchthavens).
- ad 5 Dit betreft de loonbijstelling tranche 2003.
- ad 6 Deze mutatie betreft een korting op de externe inhuur naar aanleiding van het Hoofdlijnenakkoord.
- ad 7 Deze mutatie betreft een additionele efficiencykorting naar aanleiding van het Hoofdlijnenakkoord.
- ad 8 Deze mutatie betreft een korting op «diverse uitgaven VenW» naar aanleiding van het Hoofdlijnenakkoord 2003 op de Nota Milieu en Economie een naar beneden bijgestelde begroting van het EU-voorzitterschap, voor wat betreft luchtvaartangelegenheden, bijdrage vervoerkamer NMA, stopzetting Schipholenquête databank en een besparing door professionalisering van de inkoopfunctie op departementaal niveau.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000)							
11 Effectief werkend luchtvaartbestel	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Stand ontwerp-begroting 2003		22 190	22 190	22 190	22 190	22 190	
1e suppl. wet 2003		- 18 535	- 22 165	- 22 165	- 22 190	- 22 190	
Stand ontwerp-begroting 2004	35 298	3 655	25	25			

12 DUURZAME LUCHTVAART

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000)								
12 Duurzame luchtvaart	t/m 2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Stand ontwerp-begroting 2003			130 924	112 074	32 047	30 483	30 483	
1e suppl. wet 2003			- 60 781	- 81 633	500	500	500	
Nieuwe mutaties			13	- 1 438	129	- 1 768	- 879	
Stand ontwerp-begroting 2004	163	95 523	70 156	29 003	32 676	29 215	30 104	30 104

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000)								
12 Duurzame luchtvaart		2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Stand ontwerp-begroting 2003			140 907	112 074	32 047	30 483	30 483	
1e suppl. wet 2003			800	500	500	500	500	
Nieuwe mutaties			12	- 1 438	129	- 1 768	- 879	
Stand ontwerp-begroting 2004		107 928	141 719	111 136	32 676	29 215	30 104	30 104

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1000)							
Verplichtingen/kas		2003	2004	2005	2006	2007	2008
1. Loonbijstelling 2003		21	24	23	21	21	
2. Overheveling 2002				2 591			
3. Hoofdlijnenakkoord inhuur taakstelling		- 9	- 49	- 65	- 65	- 65	
4. Hoofdlijnenakkoord efficiency taakstelling			- 5	- 11	- 16	- 27	
5. Hoofdlijnenakkoord taakstelling diverse uitgaven			- 1 408	- 2 409	- 1 708	- 808	
Totaal			12	- 1 438	129	- 1 768	- 879

- ad 1 Deze mutatie betreft de loonbijstellingstranche 2003.
- ad 2 Deze mutatie betreft de overheveling van het GIS-2 budget uit het jaar 2002.
- ad 3 Deze mutatie betreft een korting op de externe inhuur naar aanleiding van het Hoofdlijnenakkoord.

- ad 4 Deze mutatie betreft een additionele efficiencykorting naar aanleiding van het Hoofdlijnenakkoord.
- ad 5 Deze mutatie betreft een korting op «diverse uitgaven VenW» naar aanleiding van het Hoofdlijnenakkoord 2003, waaronder een naar beneden bijgestelde begroting van het EU-voorzitterschap op het gebied van luchtvaartangelegenheden, besparing door professionalisering van de inkoopfunctie op departementaal niveau en een verlaging van de reservering schadegelden Schiphol.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000)							
12 Duurzame luchtvaart	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Stand ontwerp-begroting 2003		45 392	47 871	48 564	48 909	48 909	
Nieuwe mutaties				4 976	6 222	7 506	
Stand ontwerp-begroting 2004	37 543	45 392	47 871	53 540	55 131	56 415	56 415

De nieuwe mutatie is het verwachte effect van een tariefsverhoging voor GIS-II.

13 VEILIGHEID WATER

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting ((x € 1000)								
13 Veiligheid Water	t/m 2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Stand ontwerp-begroting 2003			5 609	6 712	7 860	8 257	8 256	
1e suppl. wet 2003			33	79	79	79	79	
nieuwe mutaties			2 149	- 529	- 385	- 545	- 385	
Stand ontwerp-begroting 2004		6 626	7 791	6 262	7 554	7 791	7 950	7 950

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x € 1000)								
13 Veiligheid Water		2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Stand ontwerp-begroting 2003			6 106	7 259	8 366	8 257	8 256	
mutatie amendement								
1e suppl. wet 2003			33	79	79	79	79	
nieuwe mutaties			94	- 179	- 285	- 312	- 385	
Stand ontwerp-begroting 2004		5 350	6 233	7 159	8 160	8 024	7 950	7 950

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1000)							
Uitgaven/verplichtingen		2003	2004	2005	2006	2007	2008
1. Project bouwgrondstoffen		12	24	36	48	48	
2. Loonbijstelling 2003		85	110	123	119	119	
3. Hoofdlijnenakkoord taakstelling diverse uitgaven			- 263	- 354	- 353	- 354	
4. Hoofdlijnenakkoord inhuur taakstelling		- 3	- 14	- 19	- 19	- 19	
5. Hoofdlijnenakkoord efficiency taakstelling			- 36	- 71	- 107	- 179	
Totaal			94	- 179	- 285	- 312	- 385

- ad 1 Overheveling van budget vanuit artikel 22 zijnde 2^e orde effect als gevolg van het beëindigen van het project Bouwgrondstoffen.
- ad 2 Dit betreft de toevoeging van de loonbijstelling tranche 2003.
- ad 3 Deze mutatie betreft een korting op «diverse uitgaven VenW» naar

aanleiding van het Hoofdlijnenakkoord 2003. Dit heeft tot gevolg dat de geplande intensiveringen voor het beleidsmatig ondersteunen c.q. ontwikkelen van projecten «versterking primaire waterkeringen», «ruimte voor de rivier» en «zwakke schakels kust» slechts in beperkte mate kunnen worden uitgevoerd.

- ad 4 Deze mutatie betreft een korting op de externe inhuur naar aanleiding van het Hoofdlijnenakkoord.
- ad 5 Deze mutatie betreft een additionele efficiencykorting naar aanleiding van het Hoofdlijnenakkoord.

De ten opzichte van de uitgaven afwijkende verplichtingenmutaties vanaf 2002 worden veroorzaakt door technische mutaties naar aanleiding van de realisatie van de begroting 2002.

14 WATERBEHEER

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (x € 1000)								
14 Waterbeheer	t/m 2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Stand ontwerp-begroting 2003			31 735	30 688	23 586	23 243	22 372	
mutatie NvW			- 20	- 40	- 60	- 60	- 60	
1e suppl. wet 2003			135	- 305	79	79	79	
nieuwe mutaties			5 917	- 949	4 930	4 297	4 075	
Stand ontwerp-begroting 2004		31 691	37 767	29 394	28 535	27 559	26 466	26 466

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x € 1000)								
14 Waterbeheer	t/m 2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Stand ontwerp-begroting 2003			30 864	29 817	22 715	22 372	22 372	
mutatie NvW			- 20	- 40	- 60	- 60	- 60	
1e suppl. wet 2003			1 603	79	79	79	79	
nieuwe mutaties			1 833	- 1 333	4 930	4 297	4 075	
Stand ontwerp-begroting 2004		27 805	34 280	28 523	27 664	26 688	26 466	26 466

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1000)							
verplichtingen/uitgaven		2003	2004	2005	2006	2007	2008
1. Bijdrage departementale uitgaven		- 59	- 47	- 37	- 30	- 27	
2. Herprioritering kennis			- 200				
3. Project bouwgrondstoffen		24	47	71	95	95	
4. Loonbijstelling 2003		375	405	394	383	383	
5. Partners voor Water				6 806	6 806	6 806	
6. Hoofdlijnenakkoord taakstelling diverse uitgaven			- 826	- 885	- 881	- 888	
7. Hoofdlijnenakkoord inhuur taakstelling		- 7	- 36	- 48	- 48	- 48	
8. Hoofdlijnenakkoord efficiency taakstelling			- 109	- 218	- 327	- 545	
9. Bijdrage HGIS		1 500					
10. Ombuiging HGIS			- 550	- 1 100	- 1 650	- 1 650	
Totaal		1 833	- 1 333	4 930	4 297	4 075	5 075

- ad 1 Dit betreft de bijdrage van dit artikel aan de uitgaven voor departementale informatiesystemen, shared-service, audit en voorzitterschap EU.
- ad 2 Dit betreft de bijdrage van dit artikel aan de departementale herprioritering met betrekking tot kennisproducten.
- ad 3 Overheveling van budget vanuit artikel 22 zijnde 2^e orde effect als gevolg van het beëindigen van het project Bouwgrondstoffen.
- ad 4 Toevoeging van de loonbijstelling tranche 2003.
- ad 5 Toevoeging meerjarige reeks voor het HGIS project Partners voor Water vanuit artikel 22.
- ad 6 Deze mutatie betreft een korting op «diverse uitgaven VenW» naar aanleiding van het Hoofdlijnenakkoord.
- ad 7 Deze mutatie betreft een korting op de externe inhuur naar aanleiding van het Hoofdlijnenakkoord 2003, waaronder een verminderde inzet op onderwerpen als strategische verkenningen, ruimtelijke ordeningsaspecten, beleidsinspanningen voor de verdere invulling van het Nationaal Bestuursakkoord Water en een besparing door professionalisering van de inkoopfunctie op departementaal niveau.
- ad 8 Deze mutatie betreft een additionele efficiencykorting naar aanleiding van het Hoofdlijnenakkoord.
- ad 9 Deze mutatie betreft een overboeking door het ministerie van Buitenlandse Zaken ten behoeve van HGIS.
- ad 10 Deze mutatie betreft een ombuiging in het kader van HGIS-activiteiten.

De ten opzichte van de uitgaven afwijkende verplichtingenmutaties vanaf 2002 worden veroorzaakt door technische mutaties naar aanleiding van de realisatie van de begroting 2002.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000)							
14 Waterbeheer	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Stand ontwerp-begroting 2003		454	454	454	454	454	
Stand ontwerp-begroting 2004	943	454	454	454	454	454	454

16 WEER, KLIMAAT EN SEISMOLOGIE

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (x € 1000)								
16 Weer, Klimaat en Seismologie	t/m 2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Stand ontwerp-begroting 2003			31 867	29 396	30 708	29 122	29 836	
1e suppl. wet 2003			- 370	- 185	- 185	- 185	- 185	
Nieuwe mutaties			242	152	42	- 134	276	
Stand ontwerp-begroting 2004	1 436	31 110	31 739	29 363	30 565	28 803	29 927	28 896

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x € 1000)								
16 Weer, Klimaat en Seismologie		2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Stand ontwerp-begroting 2003			31 153	30 110	29 994	29 836	29 836	
1e suppl. wet 2003			- 370	- 185	- 185	- 185	- 185	
Nieuwe mutaties			224	170	24	- 116	- 456	
Stand ontwerp-begroting 2004		31 814	31 007	30 095	29 833	29 535	29 195	29 195

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1000)							
Uitgaven		2003	2004	2005	2006	2007	2008
1. Hoofdlijnenakkoord inhuur taakstelling		- 11	- 55	- 74	- 74	- 74	
2. Hoofdlijnenakkoord efficiency taakstelling			- 179	- 357	- 536	- 893	
3. prijsbijstelling tranche 2003 huur			88	88	88	88	
4. Centrale problematiek		- 302	- 277	- 219	- 175	- 158	
5. Looncompensatie 2003		537	593	586	581	581	
Totaal			224	170	24	- 116	- 456

ad 1 Deze mutatie betreft een korting op de externe inhuur naar aanleiding van het Hoofdlijnenakkoord.

ad 2 Deze mutatie betreft een additionele efficiencykorting naar aanleiding van het Hoofdlijnenakkoord.

- ad 3 Deze mutatie betreft de prijsbijstelling tranche 2003 met betrekking tot de huurkosten.
- ad 4 Deze mutatie betreft de bijdrage van het KNMI aan de Centrale problematiek.
- ad 5 De mutatie betreft de loonbijstelling tranche 2003.

17 RUIMTEVAART

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (x € 1000)								
17 Ruimtevaart	t/m 2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Stand ontwerp-begroting 2003			4 538	4 538	4 538	12 174	13 168	
1e suppl. wet 2003			1 768	1 318	1 318			
Nieuwe mutaties			8 012	- 1 318	- 1 318	- 3 427		
Stand ontwerp-begroting 2004	97 863	21 357	14 318	4 538	4 538	8 747	13 168	13 168

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x € 1000)								
17 Ruimtevaart		2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Stand ontwerp-begroting 2003		0	14 087	13 170	13 168	13 168	13 168	
1e suppl. wet 2003		0	1 768	1 318	1 318			
Nieuwe mutaties		0		1 949				
Stand ontwerp-begroting 2004		12 378	15 855	16 437	14 486	13 168	13 168	13 168

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1000)							
Uitgaven		2003	2004	2005	2006	2007	2008
1. Budget overheveling GO uit 2002.			1 949				
Totaal			1 949				

ad 1 Door vertraging in de besluitvorming rond een aantal Nationale programma's (OMI en Gebruikersondersteuning) is er in 2002 minder uitgegeven dan begroot. De gereserveerde budgetten zijn doorgeschoven naar 2004.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (x € 1000)								
17 Ruimtevaart		2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Stand ontwerp-begroting 2003			454	454	454	454	454	454
Stand ontwerp-begroting 2004		1 854	454	454	454	454	454	454

18 INSPECTIE VERKEER EN WATERSTAAT

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (x € 1000)							
18 Inspectie Verkeer en Waterstaat	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Stand ontwerp-begroting 2003		97 116	92 026	88 438	88 678	88 678	
1e suppl. wet 2003		5 071	5 066	5 066	5 066	5 066	
Nieuwe mutaties		155	9 510	5 046	3 848	2 295	
Stand ontwerp-begroting 2004	88 469	102 342	106 602	98 550	97 592	96 039	96 039

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x € 1000)							
18 Inspectie Verkeer en Waterstaat	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Stand ontwerp-begroting 2003		97 116	92 026	88 438	88 678	88 678	
1e suppl. wet 2003		5 071	5 066	5 066	5 066	5 066	
Nieuwe mutaties		295	10 651	5 046	3 848	2 591	
Stand ontwerp-begroting 2004	80 120	102 482	107 743	98 550	97 592	96 335	96 335

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1000)						
Verplichtingen/kas	2003	2004	2005	2006	2007	2008
1. Kennis		1 350				
2. Weigh in motion		165	170	143	149	
3. Digitale tachograaf	910	10 946	6 843	3 836	3 311	
4. Strategisch ontwikkelingsprogramma		1 000				
5. Initiële kosten divisie Water	1 017	340	220	220	340	
6. Garantievorming personeel divisie Rail	406	406	406	406	406	
7. Taxipassen		229	1 461	140	140	
8. Financiële stimulering	- 2 953	- 3 911	- 3 699			
9. Joint Aviation Authority		1 362	1 362	1 362	1 362	
10. Bijdrage IVW aan centrale problematiek	- 585	- 538	- 426	- 340	- 307	
11. Loonbijstelling	1 529	1 713	1 698	1 683	1 683	
12. Hoofdlijnenakkoord, korting externe inhuur	- 29	- 153	- 204	- 204	- 204	
13. Hoofdlijnenakkoord, korting apparaats-uitgaven		- 465	- 930	- 1 394	- 2 324	
14. Hoofdlijnenakkoord, korting programma-uitgaven		- 1 921	- 2 865	- 3 961	- 4 906	
15. Prijscompensatie		128	128	128	128	
16. Bureau Bestuurlijke Boete	pm	pm	pm	pm	pm	
17. Desaldering			882	1 829	2 813	
Totaal	295	10 651	5 046	3 848	2 591	

- ad 1 Deze mutatie betreft een herverdeling van kennisbudgetten.
- ad 2 Deze mutatie betreft een uitbreiding van de capaciteit voor Weigh in Motion (WIM). Dit moet ervoor zorgen dat het aantal overtreders dat met het WIM systeem wordt geconstateerd in voldoende mate staande kan worden gehouden.
- ad 3 De ontwikkelingsfase van de invoering van de digitale tachograaf is vertraagd waardoor in 2003 en 2004 kasverschuivingen noodzakelijk zijn.
- ad 4 Deze mutatie betreft de middelen voor het Strategisch Ontwikkelingsprogramma (SOP).
- ad 5 Deze kosten betreffen de initiële huisvestingskosten van de divisie Water.
- ad 6 Deze mutatie vloeit voort uit de toezegging van de minister dat medewerkers van de nieuwe divisie Rail aanspraak houden op de pensioenrechten en vervoersfaciliteiten die zij bij Railned hadden.
- ad 7 Deze mutatie betreft hogere uitgaven en ontvangsten voor de

taxipassen als gevolg van de jaarlijkse fluctuatie in de vraag naar documenten en de hoge verwachte productie.

- ad 8 Deze mutatie is het gevolg van het feit dat de regeling afloopt in 2003 en de gerealiseerde ontvangsten aanzienlijk lager zijn dan was voorzien. De uitgaven van de Regeling Financiële stimulering Binnenvaart kunnen hierdoor aanzienlijk worden verlaagd.
- ad 9 Deze mutatie betreft een toevoeging aan de begroting van IVW voor de Joint Aviation Authority (JAA).
- ad 10 Deze mutatie betreft een bijdrage aan departementale uitgaven.
- ad 11 Deze mutatie betreft de loonbijstellingstranche 2003.
- ad 12 Deze mutatie betreft een korting op de externe inhuur naar aanleiding van het Hoofdlijnen Akkoord.
- ad 13 Deze mutatie betreft een additionele efficiencykorting naar aanleiding van het Hoofdlijnen Akkoord.
- ad 14 Deze mutatie betreft een korting op «diverse uitgaven VenW» naar aanleiding van het Hoofdlijnen Akkoord 2003, waaronder een verlaging van programma-uitgaven, herstructurering binnenvaart en een besparing door professionalisering van de inkoopfunctie op departementaal niveau.
- ad 15 Deze mutatie betreft de prijsbijstelling tranche 2003.
- ad 16 Deze mutatie vloeit voort uit het wetsvoorstel ter aanpassing van de Arbeidstijdenwet en het Arbeidstijdenbesluit vervoer. Het wetsvoorstel is voorbereid door het Ministerie van SZW, in samenspraak met VenW, en behelst een dusdanige aanpassing van genoemde wet, dat het mogelijk wordt om bij overtredingen een bestuurlijke boete op te leggen. Teneinde de inning en administratieve afwikkeling van bestuurlijke boetes mogelijk te maken, zal de Inspectie VenW een bureau bestuurlijke boete inrichten.
- ad 17 Betreft een desaldering met hogere uitgaven gerelateerde ontvangsten.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (x € 1000)							
18 Inspectie Verkeer en Waterstaat	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Stand ontwerp-begroting 2002		16 186	16 179	17 179	17 179	17 179	
1e suppl. wet 2003		- 454	- 454	- 454	- 454	- 454	
Nieuwe mutaties			10 840	11 296	7 884	7 929	
Stand ontwerp-begroting 2003	13 329	15 732	26 565	28 021	24 609	24 654	24 654

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1000)						
Verplichtingen/kas	2003	2004	2005	2006	2007	2008
1. Ontvangsten digitale tachograaf		10 847	9 493	4 724	3 994	
2. Ontvangsten taxipassen		- 7	921	1 331	1 122	
3. Overige ontvangsten			882	1 829	2 813	
Totaal		10 840	11 296	7 884	7 929	

ad 1 De mutatie in de ontvangsten hangen samen met de mutatie in de uitgaven voor het project digitale tachograaf. Uitgangspunt is dat alle projectkosten en de kosten van toelating worden gedekt door tariefopbrengsten.

ad 2 Deze mutatie hangt samen met de mutatie in de uitgaven voor taxipassen.

ad3 Zie ad 17 bij uitgaven.

19 BIJDRAGE AAN HET INFRASTRUCTUURFONDS

Opbouw verplichtingen en uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x € 1000)							
Artikel 19 Bijdrage aan IF	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Stand ontwerp-begroting 2003		3 526 005	3 807 798	4 032 434	4 003 502	4 045 738	4 164 434
Amendementen en nota van wijziging		- 22 815	5 100	20 100	29 100	29 100	54 100
1e suppl. wet 2003		- 49 622	- 984	- 871	- 871	- 471	
Nieuwe mutaties		90 557	156 091	247 198	901 967	840 994	593 994
Stand ontwerp-begroting 2004	3 789 756	3 544 125	3 968 005	4 298 861	4 933 698	4 915 361	4 812 528

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1000)						
Uitgaven/verplichtingen	2003	2004	2005	2006	2007	2008
1. Loon- en prijscompensatie	76 201	69 155	69 099	66 923	73 920	73 920
2. Financiering GTI's			- 1 307	- 1 343	- 1 343	- 1 343
3. Departementale informatiesysteem	- 6 833	- 5 100	- 3 899	- 2 944	- 2 601	- 2 601
4. Smeding huis	- 30 000	- 40 000	- 15 000			
5. Stimulering spoorvervoer	- 3 302	- 1 776	- 1 504	- 1 504	- 1 504	- 1 504
6. Taakstelling Hoofdlijnenakkoord		- 20 000	- 70 000	70 000	- 70 000	- 70 000
7. Railned/VL contract	- 6 492					
8. De Boer kasschuif	- 57 000		42 000		15 000	
9. Compensatie uit IF-ruimte	- 7 000				7 000	
10. Overgangsproblematiek	- 456	- 627	- 285	- 171		
11. Verkeersregeling zeescheepvaart	- 1 561	- 1 561	- 1 561	- 1 561	- 1 561	- 1 561
12. Toevoeging strategisch akkoord		36 000	78 000	114 000	139 000	139 000
13. Toevoeging kwartje van Kok		530 000	530 000	530 000	530 000	530 000
14. Amendement Alblas		- 11 000	- 11 000	- 11 000		
15. Onderhoud Randstad-rail					- 5 684	- 5 684
16. Amendement Dieren		- 6 000	- 6 000	- 6 000	- 6 000	- 6 000
17. Hoofdlijnenakkoord inhuur taakstelling		- 6 692	- 13 381	20 074	- 31 874	- 31 874
18. Hoofdlijnenakkoord efficiency taakstelling			- 4 200	- 4 200	- 4 200	- 4 200
19. Hoofdlijnenakkoord gebruiksvergoeding taakstelling			- 30 000	- 60 000	- 60 000	- 60 000
20. Motie De Nerée	- 7 000	- 8 000	18 000	44 000	69 000	44 000
21. Kasschuif HSL	134 000	- 100 000	- 34 000			
22. FES-bruggetje: VROM (BIRK)		- 3 308	- 6 764	- 8 159	- 8 159	- 8 159
23. Taakstelling Ministerraadbesluit 22 augustus 2003		- 200 000	- 300 000	300 000	200 000	
24. Overboeking VROM			4 000	4 000		
25. FES-bruggetje: ICES (KIS)		- 75 000	- 25 000			
Totaal	90 557	156 091	247 198	901 967	840 994	593 994

ad 1 Dit betreft de loon- en prijsbijstelling tranche 2003 ten behoeve van het infrastructuurfonds.

ad 2 Dit betreft de overboeking uit IF01.01 ten gunste van de GTI's (Waterloopkundig laboratorium Delft en GEODelft) op artikel 22 (XII).

ad 3 Dit betreft de overheveling uit het IF (diverse artikelen) aan de uitgaven voor departementale informatiesystemen die worden verantwoord op artikel 21 (XII).

- ad 4 Deze mutatie betreft de overheveling uit IF. 01.01 naar artikel 22 (XII) ten behoeve van herstelkosten als gevolg van de brand in het Smedinghuis.
- ad 5 Dit betreft de overboeking uit IF 01.02 ten gunste van de organisatie en stimulering van het gecontracteerde spoorvervoer op artikel 7 klantgerichte personenvervoer.
- ad 6 Dit betreft de taakstelling in het kader van het Hoofdlijnenakkoord op het gebied van «overige uitgaven VenW». De middelen zijn door herprioritering binnen IF 01.02 vrijgemaakt.
- ad 7 Dit betreft de overheveling ten laste van IF 01.02 voor de afhandeling van het contract met Verkeersleiding (Prorail) .
- ad 8 Betreft de budgettaire neutrale kasschuif met IF 01.02 in verband met hogere uitgaven de Boer op artikel 7 klantgerichte personenvervoer op artikel 7 klantgerichte personenvervoer.
- ad 9 Betreft een kasschuif tussen IF 01.03 en artikel 7 (XII) ten behoeve van herverdeling van middelen; met name in het kader van de EISS-regeling (Extra Investeringsimpuls Infrastructuur Stad- en streekvervoer).
- ad 11 Het betreft een technische correctie van uitgaven zeescheepvaart die voortaan binnen het infrastructuurfonds worden opgenomen in plaats van zoals voorheen op artikel 1 (XII).
- ad 12 Dit betreft een toevoeging, aan het infrastructuurfonds, uit de enveloppe mobiliteit van het Strategisch Akkoord.
- ad 13 Deze mutatie betreft de ophoging als gevolg van het Hoofdlijnenakkoord in het kader van de toevoeging van het «kwartje van Kok».
- ad 14 Dit betreft de uitvoering van het amendement Alblas ten gunste van extra conducteurs in het OV. De middelen zijn ten laste van IF 01.01 en ten gunste van artikel 5 (XII) geboekt.
- ad 15 Dit betreft een overboeking ten laste van IF 01.02 in verband met de op dit moment geraamde onderhoudskosten Randstadrail op artikel 7 klantgerichte personenvervoer.
- ad 16 Deze mutatie betreft de uitvoering van het amendement Dieren. De middelen worden ten laste van IF 01.02 geboekt en overgeboekt naar het ministerie VROM.
- ad 17 Betreft de taakstelling op het apparaat in het kader van het Hoofdlijnenakkoord (herprioritering diverse IF aanleg-artikelen).
- ad 18 Betreft de efficiencytaakstelling ten laste van IF 01.02 in het kader van het Hoofdlijnenakkoord.
- ad 19 Betreft de taakstelling uit het Hoofdlijnenakkoord ten laste van de gebruiksvergoeding spoor. Deze is verwerkt op IF 01.02.
- ad 20 Dit betreft een kasschuif als gevolg van Motie De Nerée.

- ad 21 Dit betreft een kasschuif op artikel IF 03.03.
- ad 22 Betreft «bruggetje» met FES-artikel IF 05.04 in verband met subsidietaakstelling bij VROM (ombuiging BIRK).
- ad 23 Dit betreft de nadere uitwerking van de taakstelling als gevolg van besluitvorming in de Ministerraad van 22 augustus 2003.
- ad 24 Dit betreft een overboeking van het ministerie van VROM voor de aanleg van de busbaan Almere Poort.
- ad 25 Dit betreft een «bruggetje» met het FES-artikel IF 05.04 in verband met de ICES kennisinfrastructuur (KIS). De terugbetaling vindt plaats in 2009 (€ 75 miljoen) en 2010 (€ 25 miljoen).

20 NOMINAAL EN ONVOORZIEN

Opbouw verplichtingen en uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x € 1000)							
20 Nominaal en onvoorzien	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Stand ontwerp-begroting 2002		1 775	2 318	2 328	3 264	3 264	
1e Suppl. wet 2002		125 428	123 144	123 041	121 049	128 832	
Nieuwe mutaties		- 100 256	- 127 141	- 126 232	- 127 876	- 138 662	
Stand ontwerp-begroting 2003	0	26 947	- 1 679	- 863	- 3 563	- 6 566	- 6 566

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1000)							
Verplichtingen/uitgaven	2003	2004	2005	2006	2007	2008	
1. Looncompensatie 2003	- 53 328	- 55 454	- 55 975	- 56 513	- 57 642		
2. Prijscompensatie 2003	- 76 098	- 68 601	- 67 977	- 65 447	- 72 101		
3. Taakstelling belasting-ontvangsten	1 600						
4. Voorfinanciering radiofrequenties	28 400						
5. Overige mutaties	- 830	- 422	- 678	- 1 650	- 923		
6. Taakstelling MR-besluit 22-8-03		- 2 664	- 1 602	- 4 266	- 7 996		
Totaal	- 100 256	- 127 141	- 126 232	- 127 876	- 138 662		

- ad 1 Dit betreft de verdeling van de loonbijstelling over de beleidsartikelen.
- ad 2 Dit betreft de verdeling van de prijsbijstelling over de beleidsartikelen.
- ad 3 Dit betreft terugdraaiing taakstelling belastingontvangsten.
- ad 4 Dit betreft de voorfinanciering van veilingkosten van radiofrequenties.
- ad 5 Dit betreft afrondingen en diversen.
- ad 6 Naar aanleiding van de ministerraad van 22 augustus 2003 wordt de ZBO-taakstelling toegepast. Deze efficiency taakstelling heeft primair betrekking op Prorail. Eenzelfde soort taakstelling is ook van toepassing op een tariefgefinancierde Dienst Wegverkeer. Dit levert geen opbrengst op, maar betekent wel lastenverlichting voor bedrijfsleven en burgers en een zelfde bezuinigingsregime voor alle ZBO's. Bij supplementaire wet 2004 zal de definitieve invulling plaatsvinden.

21 ALGEMEEN DEPARTEMENT

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (x € 1000)								
21 Algemeen departement	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Stand ontwerp-begroting 2003			211 499	190 516	181 998	185 970	185 440	
1e suppl. wet 2003			- 42 531	- 2 142	- 4 630	- 4 696	- 4 774	
Nieuwe mutaties			16 885	9 787	9 849	10 034	11 458	
Stand ontwerp-begroting 2004	193 571	252 537	185 853	198 161	187 217	191 308	192 124	192 124

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x € 1000)							
21 Algemeen departement	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Stand ontwerp-begroting 2003		212 199	190 985	182 467	186 440	186 440	
Mutatie NvW		- 10 775	- 1 500	- 1 500	- 1 500	- 1 500	
1e suppl. wet 2003		1 071	- 694	- 3 216	- 3 282	- 3 360	
Nieuwe mutaties		14 578	9 787	9 849	10 033	10 844	
Stand ontwerp-begroting 2004	220 936	217 073	198 578	187 600	191 691	192 464	192 494

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1000)

Uitgaven/verplichtingen	2003	2004	2005	2006	2007	2008
1. Personeel-informatiesysteem, architectuurfase finance en duurzaam integraal archief beheer	5 400	4 000	4 000	4 000	4 000	
2. Fais workflowmanagement	1 900	1 500	1 200			
3. Koninklijk huis	459	459	459	459	459	
4. Departementale auditdienst	600	1 000	1 000	1 000	1 000	
5. Vertrek DGTP	1 200	1 200	1 200	1 200	1 200	
6. Formatie DBS	275	275	275	275	275	
7. Transformatiekosten SSO	726	395				
8. Eu voorzitterschap	200	1 050	75			
9. Huur en exploitatiekosten panden Bestuurskern			3 075	3 075	3 075	
10. Regeringsvliegtuig	535	814	625	625	1 425	
11. Loonbijstelling	2 340	2 370	2 256	2 123	2 123	
12. Prijscompensatie huisvesting		392	392	392	392	
13. Taakstelling Hoofdlijnenakkoord	- 44	- 5 030	- 6 098	- 5 270	- 5 604	
14. Loonbijstelling DGW 2003	43	48	48	48	48	
15. Loonbijstelling DGL 2003	84	92	91	90	90	
16. Aandeel DGL centrale problematiek	- 81	- 64	- 51	- 41	- 37	
17. Aandeel DGL efficiencykorting		- 16	- 32	- 48	- 79	
18. Aandeel DGL korting externe inhuur	- 1	- 3	- 5	- 5	- 5	
19. Loonbijstelling DGP 2003	157	171	165	158	158	
20. Aandeel DGP centrale problematiek	- 197	- 155	- 123	- 98	- 88	
21. Aandeel DGP korting externe inhuur	- 3	- 17	- 23	- 23	- 23	
22. Aandeel DGP efficiencykorting		- 66	- 133	- 199	- 332	
23. Loonbijstelling DGG 2003	134	147	144	140	140	
24. Aandeel DGG korting externe inhuur	- 3	- 17	- 22	- 22	- 22	
25. Aandeel DGG efficiencykorting		- 40	- 80	- 121	- 201	
26. Overboeking 22.01.99		- 2 203	- 2 241	- 2 241	- 2 241	
27. Diverse overboekingen	854	3 485	3 652	4 516	5 091	
Totaal	14 578	9 787	9 849	10 033	10 844	

ad 1 De mutatie houdt verband met de volgende ontwikkelingen op het gebied van informatietechnologie:

- Voorafgaand aan de implementatie van een toekomstige financiële

informatiesysteem wordt in de architectuurfase onderzocht hoe het nieuwe financiële systeem kan worden ingericht en welke keuzes er gemaakt dienen te worden.

- In het kader van duurzaam integraal archiefbeheer worden de mogelijkheden onderzocht op welke manier dit systeem kan worden geïmplementeerd binnen Verkeer en Waterstaat. In 2003 worden onderzoeksgelden (€ 0,5 mln.) aangewend die in eerste instantie in 2002 waren gepland.
- Voor het vernieuwde personeelsinformatiesysteem zijn structureel de beheer en onderhoudskosten (€ 4 mln.) geraamd.

- ad 2 Voor de ontwikkeling van de functionaliteit van workflowmanagement worden extra uitgaven geraamd.
- ad 3 Van de thesaurier van het Koninklijk Huis is de begroting van 2003 ontvangen. De kosten nemen vanaf structureel met € 0,459 mln. toe.
- ad 4 De taken van operational- en financial audit zijn ondergebracht bij de departementale auditdienst.
- ad 5 Deze mutatie betreft een interne compensatie op de huisvestingsgelden door de transitie van DGTP naar het ministerie van Economische Zaken in het kader van het Strategisch akkoord 2002.
- ad 6 De formatie van de Directie Besturing en Strategie is in het kader van de organisatieontwikkeling aangepast.
- ad 7 In het kader van de organisatieontwikkeling van een groot deel van de staffaken wordt een groot deel van de bestuursneutrale van Verkeer en Waterstaat binnen de nieuw opgerichte «Shared Service Organisatie» belegd.
- ad 8 De mutatie houdt verband met voorbereidende werkzaamheden van het komende EU voorzitterschap van Nederland.
- ad 9 In het kader van de huisvesting van de Bestuurskern van Verkeer en Waterstaat is de raming van de huurgelden- en de exploitatielasten in evenwicht gebracht met de financiële verplichtingen die aangegaan zijn.
- ad 10 Deze mutatie betreft het exploitatietekort van het regeringsvliegtuig.
De financiering van de extra uitgaven raming (ad 1–10) is gevonden door een reallocatie binnen de begroting.
- ad 11 Betreft de loonbijstelling tranche 2003 voor de Centrale Diensten en de Shared Service Organisatie.
- ad 12 Betreft de prijsbijstelling tranche 2003 ten behoeve van de huurgelden van de Bestuurskern van Verkeer en Waterstaat.
- ad 13 Deze mutatie betreft in het kader van het Hoofdlijnenakkoord 2003, de taakstelling op inhuur, de taakstelling op geplande programma-uitgaven, waaronder voorlichting arbeidscommunicatie, temporis-

tie IT-programma en een besparing door de professionalisering van de inkoopfunctie op departementaal niveau, en de efficiency taakstelling.

- ad 14 Deze mutatie betreft de loonbijstelling tranche DGW 2003.
- ad 15 Deze mutatie betreft de loonbijstelling tranche DGL 2003.
- ad 16 Deze mutatie betreft het aandeel van DGL aan de centrale problematiek.
- ad 17 Deze mutatie betreft het aandeel van DGL aan de additionele efficiencykorting naar aanleiding van het Hoofdlijnenakkoord.
- ad 18 Deze mutatie betreft het aandeel van DGL aan de korting op de externe inhuur naar aanleiding van het Hoofdlijnenakkoord.
- ad 19 Deze mutatie betreft de loonbijstelling tranche DGP 2003.
- ad 20 Deze mutatie betreft het aandeel van DGP aan de centrale problematiek.
- ad 21 Deze mutatie betreft het aandeel van DGP aan de korting op de externe inhuur naar aanleiding van het Hoofdlijnenakkoord.
- ad 22 Deze mutatie betreft het aandeel van DGP aan de additionele efficiencykorting naar aanleiding van het Hoofdlijnenakkoord.
- ad 23 Deze mutatie betreft de loonbijstelling tranche DGG 2003.
- ad 24 Deze mutatie betreft het aandeel van DGG aan de korting op de externe inhuur naar aanleiding van het Hoofdlijnenakkoord.
- ad 25 Deze mutatie betreft het aandeel van DGG aan de additionele efficiencykorting naar aanleiding van het Hoofdlijnenakkoord.
- ad 26 Deze mutatie betreft een technische overboeking naar artikel 22.01.99
- ad 27 Deze mutatie betreft diverse technische overboekingen.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (x € 1000)								
21 Algemeen departement	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Stand ontwerp-begroting 2003			13 207	7 865	7 865	7 865	7 773	7 773
1e suppl. wet 2003			3 524	2 662	242	242	242	242
Nieuwe mutaties			- 363	- 363	- 363	- 363	- 363	- 363
Stand ontwerp-begroting 2004		21 864	16 368	10 164	7 744	7 744	7 652	7 652

De nieuwe mutatie betreft de beëindiging van de ontvangsten van de opleiding van de verkeersvliegers.

22 ALGEMEEN UITVOERINGSORGANISATIE

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (x € 1000)								
22 Alg. Uitvoerings-organisatie	t/m 01	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Stand ontwerp-begroting 2003			200 015	201 384	209 494	205 996	230 725	231 113
Amendementen/NvW			- 15 090	- 8 320	- 9 000	- 9 000	- 9 400	- 9 400
1e suppl. wet 2003			10 061	- 1 643	- 10 849	151	151	151
Nieuwe mutaties			56 305	37 357	1 430	- 15 063	- 15 961	- 14 167
Stand ontwerp-begroting 2004	1 322 295	216 592	251 291	228 778	191 075	182 084	205 515	207 697

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x € 1000)								
22 Alg. Uitvoerings-organisatie		2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Stand ontwerp-begroting 2003			247 231	249 575	234 612	231 114	231 113	231 113
Amendementen/NvW			- 15 090	- 8 320	- 9 000	- 9 000	- 9 400	- 9 400
1e suppl. wet 2003			15 954	151	151	151	151	151
Nieuwe mutaties			28 981	35 563	1 430	- 9 641	- 3 109	8 391
Stand ontwerp-begroting 2004		241 672	277 076	276 969	227 193	212 624	218 755	230 255

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1000)						
Uitgaven	2003	2004	2005	2006	2007	2008
1. Loon- en prijscompensatie	3 000	3 562	3 499	3 435	3 435	3 435
2. Bijdrage generale problematiek V&W		- 1 175	- 1 069	- 1 028	- 978	- 978
3. Hoofdlijnenakkoord efficiency/volume taakstelling		- 1 677	- 3 354	- 5 032	- 7 827	- 7 827
4. Hoofdlijnenakkoord taakstelling diverse uitgaven		- 3 031	- 4 957	- 4 828	- 4 998	- 4 998
5. Hoofdlijnenakkoord inhuur taakstelling	- 83	- 438	- 584	- 584	- 584	- 584
6. 2e orde effect DGW	- 36	- 71	- 107	- 143	- 143	- 143
7. Nieuwe regeling SWOV per 01-01-03	- 4 050	- 3 960	- 3 890	- 3 810		
8. Overheveling HGIS gelden naar artikel 14			- 6 806	- 6 806	- 6 806	- 6 806
9. Overheveling vanuit IF 01.01.06			1 307	1 343	1 343	1 343
10. Huisvestingskosten BVS	150	150	150	150	150	150
11. Smedinghuis	30 000	40 000	15 000			
12. Lening N11				5 421	11 058	22 558
13. Overheveling uitgaven DCC		1 829	1 867	1 867	1 867	1 867
14. Overheveling uitgaven NNI		374	374	374	374	374
	28 981	35 563	1 430	- 9 641	- 3 109	8 391

- ad 1 Deze mutatie betreft de loon- en prijsbijstelling tranche 2003.
- ad 2 Deze mutatie betreft de bijdrage van dit artikel in de centrale problematiek binnen VenW.
- ad 3 Deze mutatie betreft een additionele efficiencykorting naar aanleiding van het Hoofdlijnenakkoord 2003.
- ad 4 Deze mutatie betreft een korting op diverse uitgaven van VenW naar aanleiding van het Hoofdlijnenakkoord, waaronder een verlaging van Diensts specifiek Onderzoek en Grote Innov.projecten, capaciteit ten behoeve van beleidstaken en een besparing door professionalisering van de inkoopfunctie op departementaal niveau.
- ad 5 Deze mutatie betreft een korting op de externe inhuur naar aanleiding van het Hoofdlijnenakkoord.
- ad 6 Het betreft een terugboeking naar artikel 18 als gevolg van het beëindigen van het project bouwgrondstoffen.
- ad 7 Het gaat hier om de overheveling van de subsidieregeling SWOV naar artikel 05. Voor een meer uitvoerige toelichting wordt verwezen naar het gestelde bij dat artikel.

- ad 8 Dit betreft de meerjarige overheveling van het budget HGIS (Partners voor water) naar artikel 14.
- ad 9 Dit betreft een bijdrage vanuit IF 01.01 ten behoeve van de financiering van 2 GTI's.
- ad 10 Het gaat hier om compensatie ten laste van het VenW brede beeld ten behoeve van hogere huisvestingskosten.
- ad 11 Deze mutatie heeft betrekking op de herstelkosten als gevolg van de brand in het Smedinghuis. De compensatie komt uit IF 01.01.
- ad 12 Deze desaldering heeft betrekking op de doorloop van de hogere ontvangsten voor het PPS-project N11.
- ad 13 Dit betreft de overheveling van gelden voor het Departementale Coördinatie Centrum (vanuit artikel 21).
- ad 14 Dit betreft overheveling van middelen voor het Nederlands Normalisatie Instituut (vanuit artikel 21).

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (x € 1000)							
22.03	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Stand ontwerp-begroting 2003		30 689	67 339	51 788	51 788	51 788	51 788
1e suppl. wet 2003		2 243	- 40 840	- 40 840	- 40 840	- 40 840	- 40 840
Nieuwe mutaties					5 421	11 058	22 558
Stand ontwerp-begroting 2004	21 934	32 932	26 499	10 948	16 369	22 006	33 506

Deze mutatie betreft een leenconstructie voor de engineering en aanleg van provinciale weg N11. De extra ontvangsten van het Rijk worden geleend aan de provincie.

6 DE BIJLAGE MOTIES EN TOEZEGGINGEN

a. Door de Staten-Generaal aanvaarde moties – Peildatum 9 juli 2003

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
Motie Van Haersma Buma c.s. over venstertijden.	Begrotingsbehandeling VenW op 12-11-2002 (28 600-XII, nr. 33)	Aangenomen 18-12-2002. De motie kan niet worden uitgevoerd vanwege de gemeentelijke autonomie op dit punt. Op dit moment wordt gewerkt aan de invulling van de nieuwe structuur van het Platform Stedelijke Distributie. Eerst na de zomer zal het Platform gaan opereren. Wanneer in de tweede helft van dit jaar ook meer bekend is over het werkprogramma van het Platform, zal de inhoud van de motie op de agenda gezet worden en zal de Kamer over de resultaten worden geïnformeerd.
Motie Dijkema en Oplaat over het project Hart voor Dieren.	Begrotingsbehandeling VenW op 12-11-2002 (28 600-XII, nr. 30)	Aangenomen 18-12-2002. Voortouw en verantwoordelijkheid bij VROM, die met voorstel zal komen (naar verwachting zomer 2003).
Motie Duyvendak c.s. over de bijstelling van art. 2 overgangscontract II inzake de aansturing op prestatieafspraken met de NS.	Begrotingsbehandeling VenW op 12-11-2002 (28 600-XII, nr. 35)	Aangenomen 5-12-2002. Bij brief van 18 februari 2003 is de Kamer geïnformeerd. In het VAO van 20 februari 2003 is afgesproken een nieuwe motie aan te houden in afwachting van een wijziging van artikel 2 van OCII. Op 15 april 2003 is de Kamer geïnformeerd over de wijziging van artikel 2. Deze motie is door de Kamer niet meer in stemming gebracht.
Motie Giskes en Gerkens over een herstelplan voor oplossing van de achterstanden in het spoor.	Begrotingsbehandeling VenW op 12-11-2002 (28 600 XII, nr. 50)	Aangenomen 18-12-2002. De Kamer wordt bij de begroting voor 2004 geïnformeerd over herstelplan spoor, i.r.t. andere onderhoudsplannen weg en water.
Motie Van Haersma Buma c.s. over de bekostigings-systematiek van het OV in verband met groei reizigersopbrengst.	Begrotingsbehandeling VenW op 12-11-2002 (28 600-XII, nr. 31)	Aangenomen 18-12-2002. De Kamer is bij brief van 20 maart 2003 geïnformeerd. In de brief is tevens voorgesteld het door de Kamer gewenste AO te houden als het Rfv-advies binnen is (juni 2003). Advies is eind juni 2003 beschikbaar gekomen; traject voor kabinets-standpunt kan dan eind september 2003 worden afgerond.

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
Motie Oplaat c.s. over verhoging van de maximum snelheid voor bussen en vrachtwagens.	Begrotingsbehandeling VenW op 12-11-2002 (28 600-XII, nr. 44)	Aangenomen 18-12-2002. Thans wordt onderzocht hoe, op welke termijn en tegen welke kosten het geautomatiseerde bekeuringen-verwerkingsstelsel van de politie zodanig kan worden aangepast dat «Tempo 100» bussen kunnen worden onderscheiden van 80km-voertuigen. Als dat bekend is, zal de «ingangsdatum» kunnen worden vastgesteld en zal de Tweede Kamer hierover worden geïnformeerd.
Motie Van Haersma Buma c.s. over niet doorgaan van de boeteverhoging	Begrotingsbehandeling VenW op 12-11-2002 (28 600-XII, nr. 34)	Aangenomen 18-12-2002. De Ministers van VenW en Justitie hebben in antwoord op kamervragen van Van Haersma Buma c.s. de Kamer op 18 maart 2003 meegedeeld dat de voorgenomen boeteverhoging met 1 jaar is uitgesteld. Hiermee is aan de toezegging n.a.v. de motie tegemoetgekomen.
Motie Giskes en Oplaat over decentralisatie van financiële middelen voor infrastructuur.	Begrotingsbehandeling VenW op 12-11-2002 (28 600-XII, nr. 48)	Aangenomen 18-12-2002. De Minister heeft in antwoord op vragen van Hofstra, Dijksma en Dijsselbloem over de GDU de Kamer geantwoord bij brief van 27 maart en 7 april 2003 dat hij in overleg is met IPO, VNG en SKVV. Zodra dit overleg is afgerond wordt de Kamer geïnformeerd.
Motie Oplaat c.s. over een sterk glijdende beboetings-schaal.	Begrotingsbehandeling VenW op 12-11-2002 (28 600-XII, nr. 45)	Aangenomen 18-12-2002. Behandeling wordt door Justitie overgenomen. De Kamer is hierover geïnformeerd bij brief van 11 maart 2003.
Motie Alblas c.s. over grote kostenoverschrijdingen bij-infrastructurele projecten	Begrotingsbehandeling VenW op 12-11-2002 (28 600-XII, nr. 38)	Aangenomen 18-12-2002. De Kamer is bij brief van 29 januari 2003 geïnformeerd.
Motie Oplaat en Alblas over de organisatie rond bergingswerkzaamheden.	Begrotingsbehandeling VenW op 12-11-2002 (28 600-XII, nr. 46)	Aangenomen 21-11-2002. De Kamer is geïnformeerd bij brief van 26 november 2002 en bij brief van 14 februari 2003 in antwoord op kamervragen van het lid Oplaat. Per 15 augustus 2003 ontvangt de Kamer een nadere stand van zaken.
Motie Gerkens c.s. over een plan van aanpak voor het wegwerken van de achterstand in het onderhoud van vaarwegen.	Notaoverleg MIT op 9-12-2002 (28 600 A, nr. 29)	Aangenomen 18-12-2002. De Kamer is bij brief van 16-12-02 geïnformeerd over een plan van aanpak waarbij ook zal worden gekeken naar de problematiek van de vervuilde baggerspecie. Voor de uitvoering van het plan zal uiteraard rekening gehouden moeten worden met de budgettaire mogelijkheden. Het opstellen van dit plan van aanpak zal dan ook mee lopen in de voorbereidingen voor de begroting voor 2004.

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
Motie Dijkema en Oplaat over onverkorte uitvoering van het amendement Feenstra/Verbugt op stuk nr. 28 304, nr. 4.	Notaoverleg MIT op 9–12–2002 (28 600 A, nr. 36)	Aangenomen 18–12–2002. De Kamer is nader geïnformeerd bij brief van 16 december 2002.
Motie Giskes over de tracé-MERstudie A4 Midden Delfland.	Notaoverleg MIT op 9–12–2002 (28 600 A, nr. 31)	Aangenomen 18–12–2002. Bij brief van 16 december 2002 is aan de Kamer medegedeeld dat in de aanvullende Tracé/MER-procedure de Veilingroute-variant aan de orde zal komen.
Motie Oplaat c.s. over start van de realisering van een combitunnel in Nijverdal in 2007.	Notaoverleg MIT op 9–12–2002 (28 600 A, nr. 39)	Aangenomen 18–12–2002. Het ontbrekende budget (€50 mln) wordt toegevoegd in de periode 2011–2013.
Motie Dijkema over opnemng van de «Haak» om Leeuwarden in het MIT 2011–2014.	Notaoverleg MIT op 9–12–2002 (28 600 A, nr. 37)	Aangenomen 18–12–2002. De Kamer is geïnformeerd bij brief van 22 januari 2003 en tijdens het AO van 13 februari 2003.
Motie Duyvendak en Van Velzen over wetgeving voor transport van olie over zee.	VAO Transportraad op 11–12–2002 (21 501–20/21 501–33, nr. 203)	Aangenomen 12–12–2002. In Europees verband wordt gewerkt aan de uitwerking van de conclusies van de Transportraad, waaronder versnelde uitfasering van enkelwandige tankers. De Kamer is bij brief van 21 januari 2003 geïnformeerd.
Motie Oplaat c.s. over een tweede spoedwet voor permanente wegverbreding en nieuwe infrastructuurprojecten (als vervolg op 1e spoedwet) (uitsluitend vóór 1 mei 2003).	Plenair TK op 16–12–2002 inzake de Spoedwet Wegverbreding (28 679, nr. 33)	Aangenomen 18–12–2002. Bij brief van 27 mei 2003 heeft de Minister de Kamer bericht over zijn standpunt (Kamerstukken II 2002–2003, 28 679, nr. 41). De Kamer heeft aangegeven het antwoord te willen betrekken bij de begrotingsbehandeling.
Motie Eurlings c.s. over de wens, naar analogie spoedwet wegverbreding, een spoedwet voor het spoor uit te werken.	Plenair TK op 16–12–2002 inzake de Spoedwet Wegverbreding (28 679, nr. 36)	Aangenomen 18–12–2002. Bij brief van 27 mei 2003 heeft de Minister de Kamer bericht over zijn standpunt (Kamerstukken II 2002–2003, 28 679, nr. 41). De Kamer heeft aangegeven het antwoord te willen betrekken bij de begrotingsbehandeling.
Motie Koopmans/Verbugt over de benodigde financiële middelen.	VAO PAGE op 17–12–2002 inzake spooreplacement Venlo (27 628, nr. 5)	Aangenomen 19–12–2002. De Ministers van VenW en VROM hebben op 13/12/2002 een brief aan de Kamer gezonden en daarin aangegeven dat nader onderzoek nodig is. Dat wordt momenteel uitgevoerd o.l.v. een stuurgroep waarin VenW, VROM, Provincie en Venlo deelnemen. Planning is dat de Stuurgroep medio 2003 nader advies uitbrengt.
Motie Hofstra stelt dat de A15, A4 en A50 niet vertraagd worden in de oplevering.	VAO Railinfrastructuur op 01–04–2003 (28 600 XII, nr. 99)	Aangenomen 8–4–2003. In het debat met de Kamer is al bevestigd dat deze wegenprojecten in de oplevering geen vertraging zullen oplopen.

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
Motie Van Haersma Buma c.s. over vertraging van essentiële spoorprojecten	VAO Railinfrastructuur op 01-04-2003 (28 600 XII/28 600 A nr. 95)	Aangenomen 8-4-2003. De Kamer is bij brief van 26 mei 2003 geïnformeerd.
Motie Wolfson c.s. inzake een meerjarig herstelplan voor achterstallig onderhoud aan infrastructuur en rollend materieel en voor sociaal veiligheidsbeleid.	Plenair EK op 15-4-2003 inzake de Spoorwegwet/Concessiewet (27 482, 27 216, nr. 145f)	Aangenomen 6-5-2003.
Motie Koopmans/De Krom over adviesaanvraag Raad van State.	VAO op 17-4-2003 over het vliegveld Laarbruch/Niederrhein (26 893, nr. 41)	Aangenomen 24-4-2003. De Kamer is bij brief van 28 april 2003 geïnformeerd.
Motie Eversdijk c.s. inzake diverse uitvoeringsaspecten van de Spoedwet wegverbreding.	Plenair EK op 20-05-2003 inzake de Spoedwet Wegverbreding (28 679, nr. 128g)	Aangenomen 27-5-2003. De Minister heeft in Eerste Kamer aangegeven dat bij de uitvoering van de Spoedwet de motie wordt betrokken.
Motie Luchtenveld inzake verplichte zijafscherming vrachtwagens met bouwjaar van 1991 of later.	VAO Verkeersveiligheid op 26-6-2003 28 600 XII, nr. 119	Aangenomen 26-6-2003. De Minister beraadt zich nog op de motie.
Motie Luchtenveld c.s. inzake zwaardere inzet VenW om tot oplossing van bergersproblematiek te komen.	VAO Verkeersveiligheid op 26-6-2003 28 600 XII, nr. 120	Aangenomen 26-6-2003. De Minister zal medio augustus aangeven hoe ze met de motie is omgegaan.

b. Door bewindslieden gedane toezeggingen – Peildatum 9 juli 2003

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
Nadat de Gemeente Almere zich definitief heeft uitgesproken over de Samenwerkingsovereenkomst kan besluitvorming in het Kabinet plaatsvinden. De Kamer zal hierover worden geïnformeerd.	AO inzake de Zuiderzeelijn op 12–9–2002.	De Kamer is bij brief van 20 december 2002 geïnformeerd over de voortgang van de besluitvorming.
De specifieke vraag naar aanleiding van de uitspraak van het Europees Hof over de Brennertunnel zal schriftelijk worden beantwoord.	AO inzake de Transportraad op 26–9–2002.	De Kamer is bij brief van 15 november 2002 geïnformeerd over het standpunt en de reactie van Nederland.
Nog voor de begrotingsbehandeling in november 2002 zal schriftelijk worden ingegaan op de vragen van de heer Klein Molekamp over de invulling van afzonderlijke artikelen in het Overgangscontract II.	AO verlenging Overgangscontract II (NS-tarieven) op 1–10–2002	De Kamer heeft bij brief van 4 november 2002 de antwoorden op de vragen van het Tweede Kamerlid Klein Molekamp over de afzonderlijke artikelen in het OCII ontvangen.
De opmerkingen van de Kamer zullen worden doorgeleid naar de NS. Zo zal de NS worden voorgesteld de tariefsverhoging per 1 juli 2003 te bezien in het licht van de inflatieontwikkelingen en de eigen financiële positie op dat moment.	AO verlenging Overgangscontract II (NS-tarieven) op 1–10–2002	De Kamer is bij brief van 4 november 2002 geïnformeerd over de reactie van NS op de opmerkingen van de Kamer inzake de tariefsverhoging.
Navraag zal worden gedaan bij de Duitse en Belgische ambtgenoot v.w.b. de controleresultaten m.b.t. de classificatie van vuurwerk.	AO toelating vuurwerk in de Nederlandse zeehavens op 31–10–2002	De Kamer is bij brief van 26 mei 2003 geïnformeerd.
De Kamer zal worden geïnformeerd over betere benutting van het vaarwegenstelsel.	Begrotingsbehandeling VenW dd. 7 en 12–11–2002	Pilot distrivaart loopt (verkenning versterking distributiefunctie binnenvaart) en wordt naar verwachting eind 2003 afgerond, waarna de Kamer kan worden geïnformeerd.
De Kamer zal begin 2003 een kabinetsstandpunt ontvangen over een mogelijke verhoging van de maximumsnelheid van autobussen (zie ook motie 28 600 XII – nr. 44).	Begrotingsbehandeling VenW dd. 7 en 12–11–2002	Thans wordt onderzocht hoe, op welke termijn en tegen welke kosten het geautomatiseerde bekeuringenverwerkingensysteem van de politie zodanig kan worden aangepast dat «Tempo 100» bussen kunnen worden onderscheiden van 80km-voertuigen. Als dat bekend is, zal de «ingangsdatum» kunnen worden vastgesteld en zal de Tweede Kamer hierover worden geïnformeerd.
In december zal de Kamer een brief ontvangen over het beter benutten van bestaande spoorweginfrastructuur waaronder mogelijkheden van publiek/private samenwerking m.b.t. eenvoudiger stadsgewestelijk spitsvervoer en het plan van aanpak over het oplossen van al het achterstallig onderhoud van het spoor (zie ook motie 28 600 XII – nr. 50).	Begrotingsbehandeling VenW dd. 7 en 12–11–2002	De Kamer is bij brieven van 7 en 25 maart 2003 geïnformeerd t.a.v. de aanpak van het onderhoud in 2003. Voor verdere jaren loopt het mee met de plannen van aanpak die worden opgesteld in het kader van de begroting 2004 (zie ook motie Giskes en Gerkens (28 600 XII, nr. 50).
De Kamer zal in de eerste helft van 2003 worden geïnformeerd over de kwaliteit van het taxivervoer (zie ook motie 28 600 XII – nr. 41).	Begrotingsbehandeling VenW dd. 7 en 12–11–2002	In augustus 2003 wordt de Tweede Kamer geïnformeerd over de stand van zaken kwaliteit taxivervoer. In 2004 wordt de Tweede Kamer uitgebreid geïnformeerd, tijdens de bespreking van de totaalevaluatie 2000–2003.

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
De mogelijkheden voor een puntenrijbewijs en strengere straffen voor elke volgende overtreding zullen samen met Justitie worden onderzocht. De Kamer zal hierover in het eerste trimester van 2003 worden geïnformeerd (zie ook motie 28 600 XII – nr. 45).	Begrotingsbehandeling VenW dd. 7 en 12-11-2002	Op 28 november 2002 is Plan 17 (Rijbewijsrevolutie) ter informatie naar de Kamer gestuurd. Hierin wordt een onderzoek naar de mogelijkheden van het puntenrijbewijs aangekondigd. De resultaten van dit onderzoek zijn in mei 2003 aan de minister van Justitie aangeboden. Hem is verzocht om de mogelijkheid van de recidiveaanpak (geheugen in Mulderssysteem) in overweging te nemen. Zodra VenW en Justitie een gezamenlijk standpunt hebben zal de Kamer worden geïnformeerd.
Ten aanzien van brom- en snorfietsen zal de Kamer binnen enkele maanden een integraal beleidsplan worden toegezonden (zie ook motie 28 600 XII – nr. 39).	Begrotingsbehandeling VenW dd. 7 en 12-11-2002	In januari 2003 is met Justitie en BZK overeenstemming bereikt over de wijze van kentekenen (administratieve variant). In september 2003 zal de Kamer nader worden geïnformeerd over de exacte wijze van kentekening en de handhaving (integraal plan).
Na de wettelijk verplichte evaluatie van de APK eind 2003 zal de Kamer worden geïnformeerd over de resultaten. (zie ook motie 28 600 XII – nr. 47).	Begrotingsbehandeling VenW dd. 7 en 12-11-2002	De evaluatie vindt plaats in 2003. De Tweede Kamer wordt begin 2004 geïnformeerd over de resultaten.
Naar verwachting zal in september 2003 een wetsvoorstel over de aansprakelijkheid voor wateroverlast voortvloeiend uit overheidshandelen (Wijz. van de Wet op de waterhuishouding) aan de Kamer worden aangeboden.	Begrotingsbehandeling VenW dd. 7 en 12-11-2002	In CIW verband is een projectgroep gestart met het opstellen van een visie op toekomstig grondwaterbeleid in de stedelijke leefomgeving. Parallel is VenW gestart met het voorbereiden van het toegezegde wetsvoorstel. Naar verwachting zal in september 2003 een eerste concept versie van het wetsvoorstel gereed zijn.
In 2003 zal de Kamer een evaluatie watertoets ontvangen. Watertoets zal worden vastgelegd in het besluit Ruimtelijke Ordening.	Begrotingsbehandeling VenW dd. 7 en 12-11-2002	1e evaluatierapport gereed zomer 2003. Eventuele verdieping van bepaalde uitkomsten uit de evaluatie voor eind december 2003. Op het voorstel om de Watertoets wettelijk te verankeren heeft RvS inmiddels een positief advies gegeven.
De Minister heeft de Kamer toegezegd de kwaliteit van de dienstverlening bij bergingswerkzaamheden en incidentenmanagement te willen bezien (zie ook motie 28 600 XII – nr. 46).	Begrotingsbehandeling VenW dd. 7 en 12-11-2002	De Kamer is geïnformeerd via het antwoord op de motie Oplaat en Alblas. Half augustus 2003 zal de Kamer nader worden geïnformeerd inzake een concreet voorstel hoe de kwaliteit verbeterd kan worden.
Eind januari 2003 zal de Kamer het rapport ontvangen over mogelijkheden om de rentabiliteit van de Betuwelijn te verbeteren (herhaald in 2e termijn).	Begrotingsbehandeling VenW dd. 7 en 12-11-2002 en Notaoverleg MIT 9-12-02 (28 600 A)	De Kamer is bij brief van 17 februari 2003 geïnformeerd.
De Kamer zal schriftelijk worden geïnformeerd over de knelpunten in het vaarwegennet voor 3- en 4-laagscontainervaart	Begrotingsbehandeling VenW dd. 7 en 12-11-2002 (toezegging in schriftelijke antwoorden).	De Kamer is bij brief van 11 maart 2003 geïnformeerd.

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
De Kamer zal op de hoogte worden gesteld van de resultaten van het overleg met Justitie over boetes voor overbelasting.	Begrotingsbehandeling VenW dd. 7 en 12-11-2002	Begin januari 2003 is de minister van Justitie aandacht gevraagd voor de kwestie en is de Kamer bij brief van 18 maart 2003 geïnformeerd. (Deze toezegging samen te nemen met de Motie Van Haersma Buma c.s. over niet doorgaan van de boeteverhoging)
Begin volgend jaar zal de Kamer de conclusies en voornemens worden voorgelegd van het onderzoek naar inhaalverboden voor vrachtwagens.	Begrotingsbehandeling VenW dd. 7 en 12-11-2002	De Kamer is bij brief van 10 april 2003 geïnformeerd over het besluit tot verdere uitbreiding van het statische inhaalverbod vrachtverkeer per 1 juni 2003.
In 2e termijn terugkomen op de raming van de Betuweroute.	Begrotingsbehandeling VenW dd. 7 en 12-11-2002	De Kamer is bij brief van 27 januari 2003 geïnformeerd.
De Kamer zal worden geïnformeerd over de evaluatie van de aanbestedingen van het openbaar vervoer (zie ook motie 28 600 XII – nr. 36).	Begrotingsbehandeling VenW dd. 7 en 12-11-2002	De Kamer is bij brief van 19 november 2002 geïnformeerd.
De Kamer zal de stukken inzake afspraken met de NS over de tariefsverhoging worden toegezonden.	Begrotingsbehandeling VenW dd. 7 en 12-11-2002	De Kamer is bij brief van 26 november 2002 geïnformeerd.
De Minister stelt voor om het kabinetsstandpunt inzake de bekostigingssystematiek stads- en streekvervoer in een AO verder te bespreken (zie ook motie 28 600 XII – nr. 31).	Begrotingsbehandeling VenW dd. 7 en 12-11-2002	De Kamer is bij brief van 20 maart 2003 geïnformeerd. In de brief is tevens voorgesteld het door de Kamer gewenste AO te houden als het Rfv-advies binnen is (juni 2003). Advies is eind juni 2003 beschikbaar gekomen; traject voor kabinetsstandpunt kan dan eind september 2003 worden afgerond
Gegarandeerd wordt dat het werk van Team Alert kan worden voortgezet	Begrotingsbehandeling VenW dd. 7 en 12-11-2002	Er is geld gereserveerd voor 2003 om de activiteiten van Team Alert voort te zetten.
De Kamer zal worden geïnformeerd over mogelijke oplossingen voor het probleem m.b.t. de GDU voor 2003 en de financiële dekking vermindering taakstelling OV.	Begrotingsbehandeling VenW dd. 7 en 12-11-2002	De Kamer is bij brief van 19 november 2002 geïnformeerd.
De Kamer zal vóór de Kamerbehandeling van het MIT nader worden geïnformeerd over overleg met regio Zuid-Holland betreffende RandstadRail en A4 Midden-Delfland. (Herhaald in 2e termijn)	Begrotingsbehandeling VenW dd. 7 en 12-11-2002	De gemaakte afspraken zijn verwerkt in de brief over de MIT-herprioritering t/m 2010 die op 3 december 2002 aan de Tweede Kamer is gestuurd.
De Kamer zal worden geïnformeerd over de uitkomsten van het gesprek met bestuurlijke partners over het MIT (herhaald in 2e termijn).	Begrotingsbehandeling VenW dd. 7 en 12-11-2002	De gemaakte afspraken zijn verwerkt in de brief over de MIT-herprioritering t/m 2010 die op 3 december 2002 aan de Tweede Kamer is gestuurd.
Nog voor de behandeling van het MIT op 9 december a.s. zal de Kamer worden geïnformeerd over gemaakte afspraken inzake de grote sleutelprojecten (stations).	Begrotingsbehandeling VenW dd. 7 en 12-11-2002	De gemaakte afspraken zijn verwerkt in de brief over de MIT-herprioritering t/m 2010 die op 3 december 2002 aan de Tweede Kamer is gestuurd.
Nog in 2002 zal de Kamer een nota over mobiliteitsmanagement ontvangen. Daarin zal ook aandacht worden besteed aan de fiets.	Begrotingsbehandeling VenW dd. 7 en 12-11-2002	De nota is op 13 december 2002 naar de Tweede Kamer gestuurd.

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
De Kamer zal voorstellen ontvangen over flexibilisering van de maximum snelheid (mogelijke verhoging van 100 tot 120 km per uur).	Begrotingsbehandeling VenW dd. 7 en 12-11-2002	In de Spoodwet is een tekst over snelhedenbeleid opgenomen. Daarnaast heeft de minister van JUS – na overleg met minister van VenW – op 18 februari 2003 een brief aan de Kamer over flexibilisering van maximumsnelheden gestuurd.
Met de minister van Justitie zal overleg worden gepleegd over de handhaving bij fietsdiefstallen.	Begrotingsbehandeling VenW dd. 7 en 12-11-2002	Het toegezegde overleg is geweest. Na publicatie van de ministeriële regeling in de Staatscourant op 11 april 2003 is aan de RDW de opdracht gegeven een landelijk fietsenregistratiesysteem op te zetten (link met fietstag). Het systeem kan dan in de zomer 2003 operationeel zijn.
Begin 2003 wordt een integrale rijksvisie op de waterketen aan de Kamer toegestuurd.	Begrotingsbehandeling VenW dd. 7 en 12-11-2002	Rijksvisie op de waterketen is op 11 juni 2003 naar de Kamer gestuurd (door VROM mede namens VenW).
Met de Kamer zal een fundamentele discussie worden gevoerd over afbouw regierol van het rijk bij bouwgrondstoffen (herhaald in 2e termijn).	Begrotingsbehandeling VenW dd. 7 en 12-11-2002	Een brief over de afbouw van de regierol is op 23 mei 2003 verzonden aan de Kamer door de Staatssecretaris van VenW, mede namens haar ambtgenoten van FIN, EZ, VROM en LNV. Een AO is gepland op 1 oktober 2003.
Nog een vertrouwelijk overleg met de Kamer voeren over de (grote) projecten en met name over de systematiek. Daar worden enige specialisten bijgehaald (voorstel herhaald in brief 11 november).	Begrotingsbehandeling VenW dd. 7 en 12-11-2002	Dit overleg is inmiddels gevoerd op 20 november 2002.
In een vertrouwelijk overleg over de voortgangsrapportage over de HSL en de Betuweroute zullen de mogelijke consequenties van de verschillende risico's nader worden toegelicht.	Begrotingsbehandeling VenW dd. 7 en 12-11-2002	Overleg met Tweede Kamer is op 20 november 2002 en 4 december 2002 gevoerd. Het Algemene Rekenkamer rapport zal na de zomer 2003 met de Tweede Kamer worden besproken.
De Kamer zal worden geïnformeerd over de uitkomsten van de onderhandelingen inzake de Rijkse Bemden.	AO Waterbodems, baggerspecieproblematiek en Rijkse Bemden op 14-11-2002	De Kamer is deels geïnformeerd tijdens AO Rijkse Bemden dd. 14 november 2002. Onderhandeling met partijen loopt nog.
De Kamer zal schriftelijk worden geïnformeerd over de uitkomst van het werkbezoek dat gepland staat in Limburg met betrokkenen over de Maaskade problematiek.	AO Waterbodems, baggerspecieproblematiek en Rijkse Bemden op 14-11-2002	De Kamer is geïnformeerd bij brief van 10 april 2003 met brief aan Waterschappen als bijlage.
De Kamer zal schriftelijk worden geïnformeerd over de positie van het personeel van de PSD.	AO 12e VGR Westerscheldetunnel op 20-11-2002	De Kamer is bij brief van 8 januari 2003 geïnformeerd.
De Kamer zal een schriftelijke reactie ontvangen op de vraag van de heer Dijselbloem over de claim van 30 mln.	AO 12e VGR Westerscheldetunnel op 20-11-2002	De Kamer is bij brief van 8 januari 2003 geïnformeerd.
De Kamer zal worden geïnformeerd over het al dan niet aanwenden van een eventuele meeropbrengst voor de aanleg van een tunnel bij Sluiskil.	AO 12e VGR Westerscheldetunnel op 20-11-2002	De Kamer is bij brief van 8 januari 2003 geïnformeerd.
De Kamer zal op korte termijn een brief ontvangen over de invoering van de chipkaart incl. opzet, aanpak overgangsproblematiek, planning en financiering (rijk/OV-bedrijven).	AO Sociale veiligheid in het Openbaar Vervoer op 4-12-2002	De Kamer is bij brief van 17 december 2002 geïnformeerd.

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
In 2003 zal de eerste fase van de verkenning van de Integrale verkenning Schiphol – Almere gereed zijn. De Kamer zal worden geïnformeerd.	Notaoverleg MIT dd. 9–12–2002 (28 600 A)	Planning is de eerste fase van de verkenning eind 2003 af te ronden en duidelijkheid te geven over het vervolg. De verkenning vindt plaats in samenhang met de MKBA voor de Deltametropool (Nota Ruimte) en het IOP Almere.
De effecten van de snelheidsbeperking tot 80 kilometer per uur bij Overschie zullen worden geëvalueerd. De Kamer zal over de uitkomsten worden geïnformeerd.	Notaoverleg MIT dd. 9–12–2002 (28 600 A)	De Kamer is bij brief van 7 juli 2003 geïnformeerd over de resultaten van de proef. In het najaar volgen voorstellen voor criteria voor toepassing op andere delen van het hoofdwegennet.
Onderzocht wordt of het technisch tot de mogelijkheden behoort om de bestaande sluis bij Kornwerderzand qua diepte aan te passen. De Kamer zal hierover worden geïnformeerd.	Notaoverleg MIT dd. 9–12–2002 (28 600 A)	Na onderzoek is besloten dat er geen verdere planstudies plaatsvinden. Kamer moet nog geïnformeerd worden.
De juridische merites van Scheidingsverdrag in relatie tot gebruik Montzenroute zullen nog eens goed tegen het licht worden gehouden. De Kamer zal worden bericht over de uitkomsten hiervan.	Notaoverleg MIT dd. 9–12–2002 (28 600 A)	De Kamer is bij brief van 20 december 2002 («stand van zaken IJzeren Rijn») geïnformeerd.
De Kamer zal worden geïnformeerd over een eventuele verhoging van het budget voor de SOIT.	Notaoverleg MIT dd. 9–12–2002 (28 600 A)	Tussentijdse evaluatie is afgerond. De brief van de minister en de rapportage zijn op 20 juni 2003 naar de Kamer gestuurd.
De Kamer zal schriftelijk worden geïnformeerd over rust en herstel in de spoorsector.	Notaoverleg MIT dd. 9–12–2002 (28 600 A)	Minister heeft tijdens debat aangegeven dat er wellicht meer tijd nodig is en dat het versturen van de brief vóór Kerst geen harde deadline is. Dit is ook bij brief van 20 december 2002 aan de Eerste Kamer gemeld.
De vraag van mw. Giskes over de relatie tussen het BTW-compensatiefonds en het wegbeheer zal schriftelijk worden beantwoord.	Notaoverleg MIT dd. 9–12–2002 (28 600 A)	De Kamer is bij brief van 22 januari 2003 geïnformeerd .
De Kamer zal worden geïnformeerd over de vraag waarom steeds is aangegeven dat er contracten komen te vervallen als er tot een investeringsstop wordt overgegaan. Ook zal op een rij worden gezet hoe het staat met aanbestedingen rond Betuweroute.	Notaoverleg MIT dd. 9–12–2002 (28 600 A)	De Kamer is bij brief van 6 december 2002 geïnformeerd.
De decentrale overheden zullen nogmaals worden gewezen op bekostiging 2003, waarin opbrengsten CVV (+ indien daarin opgenomen treintaxi) voor de toekomst als grondslag meegenomen zullen worden.	Mondelinge vragen over treintaxi's op 10–12–2002.	Hierover is overlegd met decentrale bestuurders.
De Kamer zal een reactie ontvangen op de bundel brieven over personele problemen bij vervoerbedrijven.	AO Stad- en streekvervoer op 11–12–2002	VenW wacht op de bundel met brieven, die kamerlid Gerkens zou sturen. Na ontvangst wordt een reactie gegeven.
De Kamer zal een reactie krijgen over de brief van Texel over het oefenterrein.	AO regionale en kleine luchthavens op 12–12–2002	De Kamer is hierover geïnformeerd bij brief van 12 maart 2002 in antwoord op vragen van Van Walsum

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
De berekeningen met een gevalideerd en betrouwbaar rekenmodel voor de externe veiligheid rond regionale en kleine luchthavens zullen in de zomer van 2003 beschikbaar zijn, een en ander overigens in samenwerking met het ministerie van VROM, zodat het interim-veiligheidsbeleid niet veel later aan de Kamer zal worden gestuurd.	AO regionale en kleine luchthavens op 12-12-2002	Planning is de Kamer in het najaar van 2003 het interim veiligheidsbeleid toe te sturen.
De problematiek van de luchtverkeersleiding op Lelystad zal in 2003 worden geregeld, evenals het vliegen op instrumenten.	AO regionale en kleine luchthavens op 12-12-2002	Tijdens het AO van 23 juni 2003 is over de problematiek gesproken. Overleg hierover is gaande.
De Kamer ontvangt aanvullende varianten voor de PKB Ruimte voor de Rivier.	AO Deltaplan Grote Rivieren op 12-12-2002	De Kamer zal informatie ontvangen over mogelijke maatregelenpakketten voor de PKB Ruimte voor de Rivier (gebaseerd op oorspronkelijke raming). Deze informatie wordt opgenomen in de eerstvolgende VGR. In de oplegbrief bij de VGR wordt deze toezegging behandeld. Deze brief en VGR RvdR wordt in de zomer 2003 naar de Kamer verzonden.
Het plan van aanpak evaluatie (met aandacht voor aard inhoud en tijdpad) Deltaplan Grote rivieren wordt in 2003 met de laatste voortgangsrapportage meegestuurd naar de Kamer.	AO Deltaplan Grote Rivieren op 12-12-2002	Het plan van aanpak evaluatie Deltaplan Grote Rivieren zal in augustus 2003, voor het AO Waterkeringen van 9 september 2003, naar de Kamer worden gestuurd. Het opstellen van p.v.a. kost meer tijd dan voorzien, o.a. vanwege afstemming met evaluatie van het grote project Wester-scheldetunnel.
De planning inzake een spuisluis in het Markermeer wordt aan de Kamer toegestuurd.	AO Deltaplan Grote Rivieren op 12-12-2002	Bedoeld wordt de planning inzake extra spuicapaciteit Afsluitdijk. Informatie hierover zal voor de begrotingsbehandeling 2004 (november 2003) naar de Kamer worden gestuurd.
In februari 2003 zal de Kamer worden geïnformeerd over de gelden voor het Zandmaaspakket II in het licht van het budget van LNV.	AO Deltaplan Grote Rivieren op 12-12-2002	Bij LNV zal worden bevorderd dat zij de Kamer over de financiering van pakket II zullen berichten.
De Kamer zal een schriftelijke reactie ontvangen op het amendement Dijkma/Timmermans.	AO PAGE op 12-12-2002	De Kamer is hierover geïnformeerd.
Met VROM zal overleg worden gevoerd over de brief over alternatieven voor uitplaatsing van het goederenemplacement in Venlo. Deze zal spoedig aan de Kamer worden gezonden.	AO PAGE op 12-12-2002	Brief is op 13 november 2002 aan de Kamer gezonden.
In het 2e kwartaal van 2003 bij de reguliere voortgangsrapportages wordt een plan van aanpak voor alle PAGE-emplacementen aan de Kamer toegezonden.	AO PAGE op 12-12-2002	Per brief van Minister VROM (mede namens Minister VenW) is de Kamer aangekondigd dat over PAGE voortaan wordt gerapporteerd in de Algemene Voortgangsrapportage Externe Veiligheid.
In het kabinet zal worden besproken of de nieuwe wetgeving door een nota terzake vooraf zal worden gegaan.	AO regionale en kleine luchthavens op 12-12-2002	Op dit moment vindt overleg plaats met andere betrokken ministeries.

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
Voor de formatie zal de Kamer de deelstroomgebiedsvisies ontvangen om een overzicht te krijgen van benodigde waterbergingsgebieden.	AO Deltaplan Grote Rivieren op 12-12-2002	Het NBW wordt in de zomer 2003 naar de Kamer gezonden.
De uitkomsten van het overleg met Limburg over de financiering van de kades zal aan de Kamer worden toegezonden.	AO Deltaplan Grote Rivieren op 12-12-2002	De Kamer is geïnformeerd bij brief van 10 april 2003 met brief aan Waterschappen als bijlage.
Er zal extra contact opgenomen worden met de betrokken regio daar waar het gaat om de situatie bij Laarbruch.	AO regionale en kleine luchthavens op 12-12-2002	De staatssecretaris heeft een gesprek gevoerd met de bestuurders van de provincie Limburg en van de gemeenten Bergen en Boxmeer. De Kamer is hierover geïnformeerd.
In januari 2003 zal het tweede evaluatierapport van de Tracéwet verschijnen en aan de Kamer worden gezonden.	Wetgevingsoverleg spoedwet wegverbreding (28 679) op 16-12-2002	Minister heeft op 17 januari 2003 brieven aan de beide Kamers gestuurd.
De Kamer zal een notitie ontvangen over de vaarroutes ten noorden van de Waddeneilanden waarin de stand van zaken plus de voor- en nadelen van het noordelijker leggen (dus verder van de Waddeneilanden af) van een eventuele nieuwe route.	Mondelinge vragen Duyvendak over verontreiniging Nederlandse stranden op 4-2-03.	De Kamer is bij brief van 12 maart 2003 geïnformeerd.
De Kamer zal een schriftelijke reactie ontvangen op nadere (plan)voorwaarden op Hart voor Dieren.	AO inzake reactie op moties en toezeggingen begroting VenW 2003 op 13-02-03.	Voortouw bij VROM voor brief. Zij zal de Kamer z.s.m. nader berichten.
De Kamer zal een Plan van aanpak om onderhoud voor zowel rail, weg als water uit te voeren ontvangen.	AO inzake reactie op moties en toezeggingen begroting VenW 2003 op 13-02-2003.	De plannen van aanpak zijn in voorbereiding. Ze worden in relatie tot de financiële randvoorwaarden vanuit het nieuwe regeerakkoord voorgelegd aan de Kamer bij de begroting in september 2003.
N.a.v. VenW-inventarisatie naar onderhoudsbehoefte op weg, water en spoor zal de Kamer een overzicht ontvangen met totaal overzicht van kosten (in AO is geschat € 2,5 mrd) om tot 2010 geen verdere achterstand op te lopen.	AO inzake reactie op moties en toezeggingen begroting VenW 2003 op 13-02-2003.	De plannen van aanpak zijn in voorbereiding. Ze worden in relatie tot de financiële randvoorwaarden vanuit het nieuwe regeerakkoord voorgelegd aan de Kamer bij de begroting in september 2003.
Minister stuurt binnen 2 maanden plan van aanpak naar de Kamer voor het wegwerken van de onderhoudsproblemen bij weg, water en rail.	AO inzake reactie op moties en toezeggingen begroting VenW 2003 op 13-02-2003.	De plannen van aanpak zijn in voorbereiding. Ze worden in relatie tot de financiële randvoorwaarden vanuit het nieuwe regeerakkoord voorgelegd aan de Kamer bij de begroting in september 2003.
De Kamer zal een brief ontvangen met toelichting op de sturingsmechanismen uit het verbeterplan NS.	AO inzake reactie op moties en toezeggingen begroting VenW 2003 op 13-02-2003.	De Kamer is geïnformeerd bij brief van 18 februari 2003.
De Kamer zal een voorstel ontvangen inzake GDU.	AO inzake reactie op moties en toezeggingen begroting VenW 2003 op 13-02-2003.	De Kamer is geïnformeerd bij brief van 27 maart 2003.
De Kamer zal een evaluatie ontvangen van de gevoerde campagne over deelauto.	AO inzake reactie op moties en toezeggingen begroting VenW 2003 op 13-02-2003.	De Kamer is geïnformeerd bij brief van 4 april 2003.
In de voorbereiding van de Tunnel Nijverdal zal een «fraaie variant» kunnen worden meegenomen.	AO inzake reactie op moties en toezeggingen begroting VenW 2003 op 13-02-2003.	RWS-Oost-Nederland is gevraagd de mogelijkheden te onderzoeken. Besluitvorming moet nog plaatsvinden.

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
Aan de Kamer zal worden toegezonden de brief van het Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam inzake betrokkenheid bij de aanleg van de Betuweroute	AO Rentabiliteit Betuweroute op 19-02-2003	De Kamer zal binnenkort hierover worden geïnformeerd.
De Kamer zal z.s.m. worden geïnformeerd over een onderzoek naar mogelijke versoberingsopties systeemeisen (nog voordat contracten tractie en beveiliging worden getekend).	AO Rentabiliteit Betuweroute op 19-02-03.	De Kamer wordt in de zomer 2003 hierover geïnformeerd.
De Kamer wordt geïnformeerd over de mogelijkheden tot private bijdrage, nadat duidelijk is geworden wat het meest optimale exploitatiemodel is.	AO Rentabiliteit Betuweroute op 19-02-03.	Een tussenbericht wordt voorbereid voor het najaar 2003.
De Minister zegt de Kamer toe dat het kabinet een notitie opstelt over de leerervaringen met andere grote infrastructurele projecten en hoe daarmee moet worden omgegaan.	AO Rentabiliteit Betuweroute op 19-02-03	De Kamer zal in de zomer 2003 worden geïnformeerd.
Toezending 13e voortgangsrapportage Betuweroute aan de Kamer	AO Rentabiliteit Betuweroute op 19-02-03	De Kamer is bij brief van 8 april 2003 geïnformeerd.
Halfjaarlijkse rapportage richting Tweede Kamer over aansturing Prorail en wegwerken achterstand onderhoud spoor.	VAO Railinfrastructuur op 01-04-03	De Kamer ontvangt tegelijk met de begroting 2004 een p.v.a. voor het onderhoud spoor.
Inspanningsverplichting richting NS en Prorail om mogelijkheden voor financiering via FENS te onderzoeken Financiering van Tilburg/Reeshof, Almere/Oostvaarders en spoorverlenging Driebergen zal worden opgelost in de begrotingsuitvoering 2003 (bedrag ca. € 6 mln)	VAO Railinfrastructuur op 01-04-03	Naar aanleiding van de motie heeft de Minister toegezegd naar de mogelijkheden van voorfinanciering door de decentrale overheden. Tilburg en Almere hebben dit aanbod gedaan.
De Staatssecretaris zegt de Kamer toe de stichting aan te schrijven die de klachtenlijn Maastricht Airport verzorgt, een afschrift van brief stuurt VenW aan de Tweede Kamer.	AO vliegveld Laarbruch/Niederrhein op 15-04-2003	De Kamer is op 17 maart 2003 een afschrift toegestuurd.
De Kamer zal een schriftelijke reactie ontvangen over de eventuele ruimte voor MLA's en de concentratie van de verschillende luchtvaartorganisaties.	AO regionale en kleine luchthavens op 12-12-02	Zodra de beleidsregel gereed is, wordt deze aan de Kamer toege-stuurd. Nader overleg met sector vindt nog plaats over toelating van MLA's op kleine luchthavens.
De Kamer zal een cijfermatige onderbouwing geleverd worden waarin de concurrentiepositie van zeehavens duidelijk wordt.	AO Havenontvangstvoorzieningen op 16-04-2003	De Kamer is bij brief van 30 juni 2003 geïnformeerd.
Op een later moment de Kamer te informeren over de afwikkeling van het dossier van de berging van de Assi-Eurolink en de uiteindelijke verantwoordelijkheids- en aansprakelijkheidsverdeling en hoe verzekeringstechnische kwesties op dit gebied internationaal geregeld zijn.	AO Transportraad op 24-4-2003	Rijkswaterstaat is bezig met berging van Eurolink. Zodra informatie beschikbaar is zal de Kamer worden geïnformeerd.
De Minister zal de Kamer voor het zomerreces informeren over de mogelijkheden van een eerdere implementatie van de indirecte bijdrage van zowel Annex V m.b.t. huishoudelijk en klein gevaarlijk afval als Annex I m.b.t. oliehoudend afval.	VAO Havenontvangstinstallaties op 24-04-03	De Minister heeft de Tweede Kamer op 30 juni 2003 geïnformeerd.
De Kamer zal regelmatig worden geïnformeerd over de voortgang van het aanvalsplan Sociale Veiligheid. Eerste voortgangsrapportage in het najaar 2003 en rapportage met effecten van het plan begin 2004.	AO Sociale Veiligheid Spoor op 21-5-2003	De Kamer zal in het najaar 2003 worden geïnformeerd over de voortgang.

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
De Staatssecretaris zet zich ervoor in dat over 4 jaar ook de 4% van de risicovolle overstorten gesaneerd is.	AO riooloverstorten op 17-06-2003	De voortgang van de sanering zal worden gevolgd. Indien de voortgang stagneert zal bekeken worden hoe daarmee om te gaan.
De Tweede Kamer wordt in oktober 2003 in kennis gesteld van de inspectierapporten van VROM en VenW inzake sanering risicovolle overstorten.	AO riooloverstorten op 17-06-2003	De inspectie VROM en de inspectie VenW werken aan de afronding van de rapporten inzake sanering risicovolle overstorten. De verwachting is dat de rapporten, volgens planning, half oktober gereed zijn.
De Kamer wordt geïnformeerd over «Streefwaarden beleid»; waar werkt VenW naar toe en wat wil VenW wanneer realiseren.	AO Jaarverslagen 2002 op 18-06-2003	Zodra dit bepaald is zal de Kamer worden geïnformeerd.
Het rapport Duurzaam Veilig zal na openbaarmaking naar de Kamer worden gezonden.	AO Jaarverslagen 2002 op 18-06-2003	Zodra dit aan de orde is zal de Kamer het rapport toegestuurd krijgen.
De Kamer zal een brief ontvangen over invoeren baten lasten stelsel.	AO Jaarverslagen 2002 op 18-06-2003	De Kamer zal in de zomer 2003 worden geïnformeerd.
De Kamer ontvangt een brief over het PvA verbetertraject bedrijfsvoering Bouwdienst.	AO Jaarverslagen 2002 op 18-06-2003	De Kamer is bij brief van 4 juli 2003 geïnformeerd.
Er zal een uitsplitsing van € 240 mln op artikel 02.02 worden gemaakt.	AO Jaarverslagen 2002 op 18-06-2003	Zodra dit gereed is zal de Kamer worden geïnformeerd.
De Minister zegt de Kamer toe in het derde kwartaal 2003 informatie te sturen over de opzet van de proef met dynamische inhaalverboden.	AO Vrachtverkeer op 19-6-2003	Informatie over de opzet van de proef zal naar verwachting in september 2003 aan de Kamer worden gezonden.
De Minister zegt de Kamer toe eind 2003 te informeren over de opzet van de proef met langere/zwaardere vrachtwagencombinaties.	AO Verkeersveiligheid op 19-6-2003	De Kamer wordt eind 2003 geïnformeerd.
De Minister zegt de Kamer toe in het najaar 2003 te informeren over de km-heffing (beprijzing transportsector).	AO Vrachtverkeer op 19-6-2003	De Kamer zal in het najaar worden geïnformeerd over de (on)mogelijkheid van beprijzen van het wegvervoer.
De Kamer zal een brief ontvangen met een stand van zaken op het gebied van verkeersveiligheid.	AO Verkeersveiligheid op 24-6-2003	De Kamer zal in oktober 2003 de brief ontvangen.
De Minister zegt de Kamer toe op 15 augustus 2003 een brief te sturen inzake kwaliteitsverbetering betreffende de bergersproblematiek.	AO Verkeersveiligheid op 24-6-2003	De Kamer is op 15 augustus 2003 geïnformeerd.

7 BIJLAGE LIJST VAN ZELFSTANDIG BESTUURSORGAAAN (ZBO'S) EN RECHTSPERSONEN MET WETTELIJKE TAAK (RWT'S)

Dienst Wegverkeer (RDW)
Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL)
Raad voor de Transportveiligheid (RvTV)
Stichting Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR)
Examen centrum INNOVAM van de stichting VAM
Stichting Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie (NIWO)
Stichting Inschrijving Eigen Vervoer (SIEV)
Stichting Examenbureau Beroepsvervoer¹ (SEB)
Nederlandse Loodsencorporatie¹. (NLC)
Regionale Loodsencorporaties (RLC's)
Nederlands Loodswezen BV²
Prorail (Railinfrabeheer, Railverkeersleiding, Railned)
Stichting Koninklijk Onderwijsfonds voor de Scheepvaart (KOFs)
Stichting Scheepsafvalstoffen Binnenvaart (SAB)
Instantie art 12 Wet Pleziervaartuigen (i.c. HISWA)
Commissie van Beroep art. 3 Wet Rijonderricht motorrijtuigen¹
Commissie van deskundigen voor de Rijnvaart¹
Commissie van Beroep Loodsenexamens¹
Examencommissie Certificaatloodsen¹
Commissie Stuurliedenexamens¹
Commissie voor de examens van scheepswerktuigkundigen¹
Commissie Zeevisvaartexamens¹
Havenbeheerders; rijkshavenbeheerders¹
Rijkshavenmeesters¹
Bevoegde autoriteiten art. 3 Besluit Rijnvaartpolitierglement¹
Bevoegde autoriteiten art. 2 Besluit Reglement Rijnpatenten¹
Bevoegde autoriteiten onderzoek schepen op de Rijn¹
Keuringsartsen Reglement Rijnpatenten 1998¹
Keuringsartsen voor de vaarbewijzen art. 21 Binnenschepenwet¹
Geneeskundigen art. 31 Schepelingenbesluit¹
Instellingen belast met afnemen examens klein vaarbewijs (i.c. KNBRD, KNMV, ANWB, KNWV, NWB)
Exploitanten luchthaventerreinen²
Keuringsinstanties art. 8.1 Wet Pleziervaartuigen
Keuringsinstanties art. 4.1 Wet Scheepsuitrusting
Erkenninghouders APK (APK keuringsstations)¹

¹ Uitsluitend ZBO.

² Uitsluitend RWT.

Waar niets is aangegeven zijn de organisaties zowel ZBO als RWT.