

Vergaderjaar 1999–2000

**26 800 XII**

## **Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2000**

**Nr. 2**

### **MEMORIE VAN TOELICHTING**

#### **INHOUDSOPGAVE**

<b>A.</b>	<b>ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING BIJ HET WETS- VOORSTEL</b>	<b>2</b>
	Wetsartikelen 1 en 2 (uitgaven/verplichtingen en ontvangsten)	2
	Wetsartikel 4 (agentschapsbegrotingen)	2
<b>B.</b>	<b>ALGEMENE TOELICHTING BIJ DE BEGROTING</b>	<b>3</b>
<b>C.</b>	<b>TOELICHTING PER BEGROTINGSARTIKEL</b>	<b>65</b>
	1. Uitgaven en verplichtingen	65
	2. Ontvangsten	239
<b>D.</b>	<b>TOELICHTING BIJ DE AGENTSCHAPSBEGROTINGEN</b>	<b>275</b>
<b>E.</b>	<b>BIJLAGEN BIJ DE BEGROTING</b>	<b>303</b>

## **A. ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING BIJ HET WETSVOORSTEL**

### **Wetsartikelen 1 en 2 (uitgaven/verplichtingen en ontvangsten)**

De begrotingen die onderdeel uitmaken van de Rijksbegroting, worden op grond van artikel 1 derde lid, van de Comptabiliteitswet elk afzonderlijk bij de wet vastgesteld. Het onderhavige wetsvoorstel strekt ertoe om de begroting van het ministerie van Verkeer en Waterstaat voor het jaar 2000 vast te stellen.

Alle voor dit jaar vastgestelde begrotingswetten tezamen vormen de Rijksbegroting voor het jaar 2000. Een toelichting bij de Rijksbegroting als geheel is opgenomen in de Miljoenennota 2000.

Met de vaststelling van deze wetsartikelen wordt de in de begrotingsstaat opgenomen begroting van uitgaven en de ontvangsten voor het jaar 2000 vastgesteld. De in die begroting opgenomen begrotingsartikelen worden door middel van een algemene toelichting en een toelichting per begrotingsartikel toegelicht in de onderdelen B en C van deze memorie van toelichting.

### **Wetsartikel 4 (agentschapsbegrotingen)**

Met de vaststelling van dit wetsartikel wordt de in de begrotingsstaat opgenomen begroting van baten en lasten en van kapitaaluitgaven en -ontvangsten van de agentschappen Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut en Rijksdienst voor Radiocommunicatie voor het jaar 2000 vastgesteld. De in die begrotingen opgenomen begrotingsartikelen worden door middel van een algemene toelichting en een toelichting per begrotingsartikel toegelicht in onderdeel D van deze memorie van toelichting.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
T. Netelenbos

---

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. ALGEMENE TOELICHTING BIJ DE BEGROTING

<b>1.</b>	<b>Voorwoord</b>	<b>4</b>
<b>2.</b>	<b>ALGEMEEN</b>	<b>5</b>
2.1	Reikwijdte	5
2.2	Actuele ontwikkelingen	5
2.2.1	Algemeen	5
2.2.2	De belangrijkste budgetverhogingen	5
2.2.3	Budgettair kader	6
2.3	Het integrale beleid van Verkeer en Waterstaat	7
2.4	Internationaal	13
<b>3.</b>	<b>VERKEER EN VERVOER</b>	<b>16</b>
3.1	Personenvervoer	16
3.1.1	Beleidslijn 2000–2004	16
3.1.2	Implementatie van de beleidslijn	18
3.2	Goederenvervoer	23
3.2.1	Beleidslijn 2000–2004	23
3.2.2	Implementatie van de beleidslijn	26
3.3	Luchtvaart	33
3.3.1	Beleidslijn 2000–2004	33
3.3.2	Implementatie van de beleidslijn	35
<b>4.</b>	<b>WATER</b>	<b>40</b>
4.1	Beleidslijn 2000–2004	40
<b>5.</b>	<b>TELECOMMUNICATIE EN POST</b>	<b>46</b>
5.1	Beleidslijn 2000–2004	46
5.2	Implementatie van de beleidslijn	49
<b>6.</b>	<b>RUIMTEVAART</b>	<b>54</b>
<b>7.</b>	<b>OVERIGE ONDERWERPEN</b>	<b>55</b>
7.1	Financieel beheer en bestuurlijke ontwikkelingen	55
7.2	Personeel en Organisatie	57
7.3	Emancipatie	58
<b>8.</b>	<b>AFKORTINGENLIJST</b>	<b>60</b>

## 1. VOORWOORD

*«De strijd die de Hollander onophoudelijk levert met de grillen, geniepige streken en gewelddadigheden van het water, heeft hem ijverig gemaakt, geduldig, energiek, slim. Van de verwoestende kracht die water kan zijn, heeft hij een bewonderenswaardig economisch werktuig weten te maken, een enorme rijkdom en een ontroerende schoonheid. Hij is er erg trots op.»<sup>1</sup>*

Octave Mirbeau (1850–1917)

Niet de individuele rijkdom, maar het collectieve welzijn vraagt elk jaar om een nauwgezette, weloverwogen en toegankelijke memorie van toelichting bij het twaalfde hoofdstuk van de Rijksbegroting. Daar is dan ook met deze uitgave dit jaar opnieuw naar gestreefd.

Mobiliteit, maar ook veiligheid en bereikbaarheid voor iedereen staan centraal.

Met de memorie van toelichting nodig ik u allen uit de discussie te voeren over de vele aspecten die het welzijn van mens en dier én de leefbaarheid van ons laagland aangaan.

---

<sup>1</sup> uit: *Holland per automobiel*, Octave Mirbeau – La 628-E-8, Union générale d'éditions 1977, vertaald door Huguette van Dooren-Lahaye

## **2. ALGEMEEN**

### **2.1 Reikwijdte**

In het algemeen deel van de memorie van toelichting (MvT) op de begroting van Verkeer en Waterstaat (XII) wordt aandacht besteed aan de beleidsvoorbereiding en uitvoering van zaken die niet in het Infrastructuurfonds (IF) zijn opgenomen. De MvT op het IF richt zich op de uitvoering van beleid op de infrastructuurfonds-terreinen.

Zo zijn er bijvoorbeeld voor luchtvaart-aangelegenheden en telecommunicatie en postzaken geen artikelen op het IF. Deze worden dan ook toegelicht in de MvT op de Verkeer en Waterstaat-begroting. Voor Rijkswaterstaatsaangelegenheden wordt alleen het beleidsterrein «water» op de begroting van Verkeer en Waterstaat (XII) weergegeven.

### **2.2 Actuele ontwikkelingen**

#### *2.2.1 Algemeen*

De voorbereiding van deze begroting heeft zich met name gekenmerkt door het zoeken naar een evenwichtige oplossing voor zowel de wens en de noodzaak om op een aantal terreinen het bestaande beleid ten uitvoer te brengen.

Bovendien is het begrotingsproces beïnvloed door de algemene problematiek binnen de rijksbegroting. Hierbij wordt bedoeld op het kostendekkend maken van de luchtvaarttarieven, het dividendbeleid voor openbaar vervoerbedrijven, de versobering op het gebied van onderzoek, de versobering van de voorlichting van megaprojecten en de vertraging die ontstaan is in de «De Boer»-impuls. Tenslotte is een gewijzigde toedeling van de doelmatigheidsstaakstelling uit het regeerakkoord 1998 verwerkt. In een aantal gevallen zijn daarmee dubbele en onevenredige taakstellingen voorkomen.

In paragraaf 2.2.2 «Budgettaire kader» worden de budgettaire mutaties groter dan fl. 10 mln gepresenteerd. Verder wordt inhoudelijk ingegaan op de integrale afwegingen. Daarna volgen de accenten per beleidsterrein. De budgettaire vertaling daarvan is te vinden in de artikelsgewijze toelichting op de begroting van Verkeer en Waterstaat.

#### *2.2.2 De belangrijkste budgetverhogingen*

In deze begroting worden diverse budgettaire mutaties voorgesteld. Budgettaire veranderingen kunnen in twee categorieën verdeeld worden: budgettaire verhogingen die binnen de begroting van Verkeer en Waterstaat zijn opgevangen; en een verhoging van het totaal van de begroting. Hieronder volgt een korte toelichting op de twee categorieën.

#### *Budgettaire verhogingen binnen de begroting van Verkeer en Waterstaat (XII)*

Ten behoeve van de voortzetting van het bestaande beleid is een aantal verschuivingen opgetreden. Meer specifiek hebben kasschuiven plaatsgevonden om op het terrein van de luchtvaart te kunnen voldoen aan de gemaakte afspraken over zonering, het in gebruik nemen van de vijfde baan Schiphol, de afkoop van de exploitatiekosten van regionale luchthavens en de afspraken rond Maastricht. Op het terrein van personenvervoer is het declaratieverloop in het kader van de investerings-

impuls «De Boer» vertraagd en vinden enige correcties plaats. Verder heeft een programmabijstelling plaatsgevonden op het terrein van de ruimtevaart.

### *Verhoging van het totaal van de begroting*

Afgezien van de ontvangen loon- en prijscompensatie zijn er tijdens deze begrotingsvoorbereiding geen gelden aan de begroting van Verkeer en Waterstaat (XII) toegevoegd.

### *2.2.3 Budgettair kader*

Onderstaand overzicht geeft de begroting van Verkeer en Waterstaat weer. Het overzicht bevat de geraamde uitgaven in de jaren 1999–2003, zoals opgenomen in de begroting 2000. Daarna volgt een korte toelichting op de belangrijkste begrotingsontwikkelingen.

#### **Overzicht van de begroting 2000 per beleidsterrein (in NLG mln)**

	1999	2000	2001	2002	2003
<i>Beleidsterrein</i>					
01 Algemene departementale aangelegenheden	7 463	7 729	8 140	8 220	8 266
02 Rijkswaterstaatsaangelegenheden	586	550	506	504	504
03 Personenvervoer	3 052	2 993	2 905	2 979	2 986
04 Luchtvaartaanlegenheden	320	352	326	289	312
05 Goederenvervoer	348	280	247	237	235
06 Telecommunicatie en postzaken	51	39	36	36	36
07 Meteorologische aangelegenheden	59	62	59	59	59
Totaal	11 879	12 005	12 219	12 324	12 398

Het beleidsterrein Algemene departementale aangelegenheden bestaat grotendeels uit de bijdrage aan het Infrastructuurfonds. De stijging van 500 mln kan verklaard worden door de groeiafpraak met betrekking tot de bijdrage aan het Infrafonds.

Voor Rijkswaterstaatsaangelegenheden wordt de verlaging voornamelijk veroorzaakt door een verlaging van de onderzoeksuitgaven.

De daling in de uitgaven voor de Luchtvaartaanlegenheden houdt enerzijds verband met de terugbetaling van f 20 mln aan het ministerie van Economische Zaken en anderzijds met de geleidelijke invoering van het kostendekkend maken van de luchtverkeersbegeleiding op regionale luchthavens.

De daling in de uitgaven voor Goederenvervoer wordt onder meer veroorzaakt door de versobering op onderzoek, verlaging van de steun aan de zeescheepvaart en het beëindigen van de sloopregeling.

Onderstaande overzichten geven de belangrijkste uitgaven- en ontvangstenmutaties weer ten opzichte van de vorige ontwerpbegroting.

**Beleidsmatige verschuivingen (w.o. ombuigingen) t.o.v. de raming in de vorige begroting (incl. 1<sup>e</sup> suppletoire wet 1999) groter dan f 10 mln. voor de jaren 2000 t/m 2003 (in NLG mln.)**

**Uitgaven**

artikel	aard van de mutatie	2000	2001	2002	2003
01.10	Aanpassing van het ESA ruimtevaart-programma	3,6	2,5	8,0	9,9
02.20	Versobering van onderzoek t.g.v. algemene beeld	- 14,0	- 14,0	- 13,5	- 13,5
03.10	Bijstelling doelmatigheidsaankoopstelling/ investeringsimpuls de Boer	- 24,1	- 18,6	4,5	- 7,2
04.10	Afspraken Maastricht (incl. terugbetaling EZ) en afkoop exploitatie luchthavens	1,0		- 20,0	7,7
04.11	Afspraken rond Maastricht	- 16,7	- 8,7		
04.21	Kostendekkend maken van de luchtverkeers- beveiliging (regio)	- 15,0	- 25,0	- 25,0	- 25,0
05.34	Beëindiging van de sloopregeling	- 10,3	- 10,3	- 10,3	- 10,3

**Ontvangsten**

artikel	aard van de mutatie	2000	2001	2002	2003
03.20	Dividenden NS en VSN	15,0	30,0	45,0	50,0
05.34	Beëindiging van de sloopregeling	- 10,3	- 10,3	- 10,3	- 10,3

**2.3 Het integrale beleid van Verkeer en Waterstaat**

**Transparante processen**

Lopen, fietsen, rijden, varen en vliegen. We zijn mobieler dan ooit en willen van-deur-tot-deur op een snelle, schone, zuinige en veilige manier onze bestemming bereiken. Meer dan voorheen zijn we ons ervan bewust dat elke activiteit de omgeving beïnvloedt. Het milieu, en vele andere factoren uit onze omgeving veranderen als we ons weinig of juist veel verplaatsen, en ze veranderen afhankelijk van het vervoermiddel dat we kiezen. Mobiliteit en keuzes maken, met oog voor het milieu, voor veiligheid, voor economische belangen en de eigen portemonnee staan centraal in deze tekst die de drempel overgaat naar de nieuwe eeuw. Het is voor ons dichtbevolkte land van eminent belang welke keuze rond de millenniumwisseling wordt gemaakt over de «standplaats» van de luchtvaart: uitbreiden of verplaatsen. Wat gaan we beslissen over de zogenaamde kleine luchtvaart, de binnenlandse reizen? Hoe veilig is ons luchtruim en wat moeten we nog meer doen aan pro-actie opdat calamiteiten voorkomen worden of – in het slechtste geval – goed en zorgvuldig opgevangen kunnen worden?

Verkeer en vervoer is core business van Verkeer en Waterstaat, maar natuurlijk kunnen en willen we niet afblijven van alle milieu-implicaties die beslissingen op dit terrein met zich meebrengen. Dat betekent meer en meer – zowel binnen de eigen organisatie als over de departementale randen heen – samenwerken, overleggen en afstemmen. Transparanter communiceren betekent anderen laten zien wat je van plan bent te gaan doen, wat je doet en wat je gedaan hebt. Die helderheid daagt anderen uit ook hun licht te laten schijnen over allerlei verkeer en waterstaatzaken. En dat geldt ook andersom.

Transparantie is ook vereist in de zin van bestuurlijke verantwoordelijkheden, taken en bevoegdheden. Wie heeft waarover iets te zeggen en zijn de

taken wel zo verdeeld dat de kans op belangenverstremgeling nihil is? Ontvlechten is het proces, en daarmee zijn we druk aan de slag.

En wat kunnen we doen opdat we allen mobiel kunnen blijven? Het openbaar vervoer zal hoe dan ook een belangrijker rol spelen dan het nu heeft. Maar er moet meer gebeuren. Er zijn studies uitgezet, er wordt geëxperimenteerd, er worden tal van initiatieven genomen. Want hoe men het ook wendt of keert: als iedereen in z'n eentje in de auto blijft zitten, slijt Nederland dicht. Dan vervuilen we, verspillen we energie en geld en verpesten we het leefmilieu voor de volgende generaties. We moeten de discussie over die wat verder gelegen toekomst aangaan. Dat gebeurt al op veel plaatsen, het kan nog beter. En ook de vraag in hoeverre bedrijven een eigen, zelfstandige verantwoordelijkheid hebben voor delen van de mobiliteit in ons land, moeten we steeds weer tegen het licht houden.

### **Nederland, deltaland: veilig, leefbaar en welvarend**

Natuurlijk, na eeuwen bouwen hebben we het gevecht tegen het water gewonnen en worden we geroemd om onze hoogwaardige infrastructuur. Maar Nederland is een delta waar de waterspiegel stijgt, de bodem daalt, het klimaat verandert; en waar het steeds drukker wordt. Nederland is ook een «digitale» delta aan het worden, waarin informatie- en communicatie-technologie (ICT) niet meer zijn weg te denken.

Nog maar een halve eeuw geleden reisde de Nederlander in die delta gemiddeld 3600 kilometer per jaar, nu is dat ruim 12000 kilometer (vakanties niet meegerekend!). Dat heeft gevolgen gehad voor de inrichting van ons land. Een land dat inmiddels met tweemaal zoveel Nederlanders wordt bevolkt, die zich het liefst per auto verplaatsen.

Door explosieve mobiliteit en opnieuw de dreiging van het water in recente jaren is er geen tijd om te mijmeren aan de waterkant van een romantisch verleden. We moeten nieuwe uitdagingen aangaan, oplossingen bedenken waarbij we juist ook aan die toekomstige generaties denken. De uitdaging van een veilige samenleving voor de burger, ondanks de toegenomen verkeersdruk en de dreiging van het water. Uitdagingen ook om de leefbaarheid van ons land te behouden in de verdeling van ruimte voor bedrijvigheid, woningbouw en infrastructuur. Ruimte is meer dan een aantal vierkante meters en het ontbreken van herrie is iets anders dan rust. Voor infrastructuur geldt: *inpassing is inleving* in mens en omgeving. Het vraagt veel inzicht de juiste afweging te maken tussen dit belang en de kosten die ermee gemoeid zijn. En we moeten als samenleving antwoord hebben op de vraag hoe het voor de diensteneconomie zo noodzakelijke personen-, goederen- en berichtenverkeer kan blijven stromen. We willen immers ook in de toekomst een welvarende delta in de Europese ruimte zijn.

### **De rol van water**

Om toekomstige stijgingen van de maatgevende hoogwaterstanden op de grote rivieren, mede als gevolg van klimaatverandering, op te vangen is in de Vierde Nota Waterhuishouding (NW4) een nieuw hoogwaterbeschermingsbeleid verwoord. De essentie daarvan is: meer ruimte voor de rivier, meer veerkracht van watersystemen en als sluitstuk van de hoogwaterbescherming, verdere dijkversterking. In de beleidsvoorbereiding en -uitvoering gaat meer ruimte voor het water in veel gevallen samen met herstel, inrichting en ontwikkeling van de natuur. Meer ruimte voor water legt claims op de beschikbare totale ruimte in



Nederland en vraagt bovenal een ander gebruik van ruimte. De mogelijke consequenties hiervan zijn belangrijk aandachtspunt geworden voor het ruimtelijk beleid.

Maar water is ook cultuur! Onze cultuurhistorie is sterk met het water verweven. Water bepaalt in belangrijke mate de ruimtelijke kwaliteit van ons land. Waterbeheer is niet alleen het pantser tegen vijandig natuurgeweld. De relatie met het water vouwt zich uit tot een culturele verworvenheid die steeds duidelijker in het kabinetsbeleid wordt verankerd. Met de nota Belvédère staat water op de *waardenkaart* van Nederland: water vormt de culturele basislaag, van plassen en sloten tot Deltawerken.

### **Mainports en ICT in een netwerkeconomie**

Economische groei, leefbaarheid en het sociaal/culturele klimaat vormen de fundamenteën voor de *kwaliteit* en *aantrekkingskracht* van Nederland, en bepalen daarmee juist de *keuze* voor Nederland als «voet aan de wal» in Europa op wereldschaal. In dat beeldmerk past een beleid van Verkeer en Waterstaat dat bijdraagt aan *beheerste stromen van goederen, personen, en berichten*. De mainports Rotterdam en Schiphol zijn en blijven bakens voor de welvaart van ons land; ze stimuleren ook economische activiteiten elders in het land, dankzij goede netwerkverbindingen.

Mainports ontwikkelen zich tot dynamische complexen van economische activiteit waar ICT- en kennisontwikkelingen van groot belang zijn. Daarom is het belangrijk dat ICT- en kennisactiviteiten worden gestimuleerd. Transportstromen vormen echter de basis van het functioneren van de mainport. De logistieke functie (ketenregie) en de bereikbaarheid, waaronder de inrichting en het gebruik van de infrastructuur, blijven daarbij belangrijk. Dit aandachtspunt van het beleid van het ministerie van Verkeer en Waterstaat wordt ontwikkeld en gefinancierd in samenwerking met zijn private partners.

Sinds de introductie van het mainportbegrip in de jaren tachtig hebben zich ontwikkelingen voorgedaan die hebben geleid tot een *verbreding* van het begrip «mainport», zoals een toenemende internationalisering van onze economie en schaalvergroting van bedrijven. Door fusies, overnames en samenwerkingsverbanden groeien bedrijven uit tot multinationals die op wereldschaal produceren. Ze concentreren zich meer op hun kernactiviteiten, om zo de internationale concurrentie het hoofd te kunnen bieden. Met name productie en distributie worden dan uitbesteed. De distributieketens zullen daarbij vaak niet meer beginnen bij de aanbieder, zoals nu het geval is, maar bij de klant («ketenomkering»). Zo ontstaat een netwerkeconomie waarin de invloed van de consument is toegenomen en bedrijven gezamenlijk een totaalproduct verzorgen. Deze ontwikkeling is in belangrijke mate het gevolg van de snelle informatie- en communicatietechnologische ontwikkelingen. ICT geeft een heel andere invulling aan begrippen als «afstand» en «tijd». ICT treffen we inmiddels overal in de maatschappij aan, heeft een allesdoordringend karakter en is niet meer uit ons leven weg te denken. Het is een draaggolf voor grote veranderingen in leven en werken: Nederland is een informatiemaatschappij.

Een verbreding van het mainportbegrip is dan ook Nederland Brainport, een concentratie van kennisdiensten, waarbij wordt ingezet op het scheppen van de juiste voorwaarden om (ICT)kennis in Nederland te laten ontwikkelen en daarmee in economisch opzicht een voorsprong te nemen. Hierbij wordt niet direct gedacht aan een fysiek knooppunt van netwerken zoals de Amsterdam Internet Exchange, maar aan de vestiging en ontwikkeling van allerlei ICT-bedrijven en -diensten. Deze trends hebben

een belangrijke invloed op de organisatie van distributie en transport. Informatie- en kennistoepassingen worden daarbij in de mainports onderscheidende factoren. De concentratie van hoogwaardige activiteiten in de mainports heeft een magnetische aantrekkingskracht voor nationale en internationale bedrijvigheden. Het is dan ook logisch deze te stimuleren.

Voor een betere bereikbaarheid van economische centra, een betere benutting van de fysieke infrastructuur en meer toegevoegde waarde in transport en distributie, is het van groot belang om de mogelijkheden van informatietechnologie en telecommunicatie (telematica) optimaal te benutten (zie de derde Nota Telematica Verkeer en Vervoer, 1998 – 2003). ICT en telecommunicatie kunnen ook een positieve bijdrage leveren aan de veiligheid en aan de bereikbaarheid. In 2002 zal naar verwachting elk nieuw voertuig zijn uitgerust met navigatie- en identificatieapparatuur, inclusief mobiele communicatie. Deze voertuiggebonden toepassingen kunnen grote impact hebben op verkeersmanagement, verkeershandhaving en betaald rijden. Het is belangrijk goed te anticiperen op deze nieuwe ontwikkelingen zodat in een vroegtijdig stadium de optimale situaties benut kunnen worden met en tussen overheid en markt.

De overheid stimuleert de ontwikkeling van de ICT-infrastructuur door het scheppen van de juiste randvoorwaarden voor een stevige concurrentie en door het wegnemen van barrières voor gebruikers en aanbieders van die infrastructuur. In de interdepartementale ICT-nota (zomer 1999) is aangegeven op welke wijze de overheid deze ambitie zal realiseren.

### **Deltaplan verkeer en vervoer**

#### *Infrastructuur en ruimte*

Het kabinet zal, meer dan nu het geval is, de bestaande infrastructuur als ordenend principe hanteren voor de ruimtelijke inrichting (zie «De ruimte van Nederland», startnota ruimtelijke ordening). De capaciteit van de bestaande infrastructuur dient eerst maximaal te worden benut voordat nieuwe infrastructuur wordt aangelegd. Omgekeerd stuurt de ruimtelijke ordening het volume en de richting van de verkeersstromen en speelt ze een belangrijke rol bij het ontstaan cq voorkòmen van knelpunten in de mobiliteit. In de Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening gaat het niet alleen om het – ook op lange termijn – voorzien in voldoende ruimte voor de mainports en de hoofdtransportassen, maar ook om concentratie en bundeling van verstedelijking en een meerzijdige en multimodale ontsluiting van woon- en werklocaties. Bundeling en concentratie van (multifunctionele!) verstedelijking zijn absolute voorwaarden voor een efficiënt functionerend openbaar vervoer. In een land waar veel eerder sprake is van ontstedelijking worden de kansen voor het openbaar vervoer alleen maar kleiner. In de startnota ruimtelijke ordening wordt een regionaal gedifferentieerde corridor- en knooppuntbenadering voorgestaan voor de groot stedelijke regio's van ons land. In dat licht moeten ook de uitgangspunten van het kabinet worden gezien, zoals de wens te komen tot een geïntegreerd regionaal openbaar vervoerssysteem, in combinatie met goede voorzieningen voor langzaam verkeer en aandacht voor stedelijke distributie.

#### *MIT '99: beleidsaccenten tot 2010*

Eind 1998 heeft het kabinet bindende financiële afspraken met de Kamer en regio's gemaakt over omvangrijke investeringen in verbetering van de bereikbaarheid in de grote steden (zie het Meerjarenprogramma Infra-

*structuur en Transport 1999–2003, inclusief uitvoering programma samen werken aan bereikbaarheid*). In dit programma is tot en met 2010 het accent gelegd op het oplossen van de meest urgente knelpunten in wegennet, openbaar vervoer, de inzet voor de vaarwegen en ontsluiting van Vinex-locaties. Bij de opzet van het programma is gekozen voor een indeling in drie categorieën met afnemende prioriteit voor het Rijk. Met deze categorisering is meer ruimte gekomen voor creatieve inbreng van derden en voor slimme, kosten- en ruimtebesparende ontwerpen. In de komende periode wordt een «referentiealternatief» ontwikkeld om de kosten beter beheersbaar te maken. De gedachte is om bij bepaalde MIT-projecten de toegevoegde waarde van extra investeringen tegenover een overeengekomen basisontwerp beter inzichtelijk te maken. Op deze manier kunnen de gevolgen voor de rest van het programma beter worden benoemd. Hiervoor is transparantie noodzakelijk. Daarin zal met ingang van volgend jaar een projectenboek moeten gaan voorzien.

Het kabinet houdt stevig vast aan de in het MIT-kader gemaakte afspraken, keuzen en categorisering, inclusief de interbestuurlijke afspraken over de (maximale) Rijksfinanciering, referentiealternatief, marktwerking (publiek private samenwerking) en aan de vergrote inzet van mobiliteitsgeleidende maatregelen zoals prijsbeleid. Voorlopige inschattingen over het effect van het reeds ingezette bereikbaarheidsbeleid zijn hoopgevend. De knelpunten, ook op lange termijn, liggen voornamelijk rond de stadsgebieden van de grote steden, omdat daar (langs de hoofdtransportassen) de grootste werkgelegenheidsgroei plaatsvindt. Wanneer echter gezocht wordt naar (nog) verdere uitbreiding van het wegennetwerk – in aanvulling op de investeringen uit het MIT – lopen de kosten sprongsgewijs op wegens gebrek aan ruimte, en nadelige gevolgen voor mens en milieu. In die gebieden zal daarom in toenemende mate gezocht moeten worden naar andere, meer innovatieve en kosteneffectieve oplossingen voor het congestieprobleem. Door nauwe samenwerking met het grote stedenbeleid kan naar verwachting tot integrale oplossingen worden gekomen. Uitgangspunt daarbij is het principe dat de gebruiker betaalt.

#### *Benutting verkeers- en vervoerssystemen*

Een dergelijke oplossing voor verdere verbetering van de bereikbaarheid is te vinden in betere benutting van bestaande infrastructuur. Door spreiding van het wegverkeer, door efficiënter wegverkeer met behulp van informatie- en communicatietechnologie, door technische maatregelen als: toeritdoserings, spitsstroken, wisselstroken- en route-informatiepanelen. Betere benutting wordt al toegepast, maar er is meer mogelijk in zowel wegverkeer als in spoorverkeer en vervoer, en in het vervoer over water. Op het gebied van spoorvervoer richt het project BB21 zich op benuttingsmogelijkheden. Ook in de luchtvaart en in de telecommunicatie is sprake van verruiming van de capaciteit met benuttingsmaatregelen door bijvoorbeeld technologische vernieuwing.

#### *Prijsbeleid en marktwerking*

Voor het beheersen van de mobiliteit is het van belang dat de markt optimaal functioneert, waarbij het begrip *schaarste* aan milieu, ruimte en middelen een meer centrale plaats inneemt. Er wordt overlegd met de bestuurlijke en private partners voor hun specifieke bijdrage aan «samen werken aan bereikbaarheid». De markt heeft een belangrijke rol en neemt ook zelf in toenemende mate het initiatief om vraag en aanbod beter met elkaar in evenwicht te brengen. De keuze hiervoor betekent dat het belang van de burger meer het uitgangspunt is; creatieve oplossingen en een eerlijke verdeling van de schaarste staan daarbij voorop. Verdeling en

beprijzing van de schaarste met beïnvloeding van het gedrag van de reiziger kunnen leiden tot een soepeler en efficiëntere werking van de markt en tot minder schadelijke gevolgen voor milieu en veiligheid. Een meer consequente spreiding van het wegverkeer en dus op den duur betere benutting en kostenefficiëntie van het totale verkeers- en vervoerssysteem kunnen worden bereikt door de gebruiker directer te laten betalen voor gebruik van infrastructuur (prijsbeleid: variabele autokosten). Dit instrument biedt ook de mogelijkheid om de gebruiker positief te beïnvloeden in zijn keuze voor vervoermiddelen die schoner, stiller en zuiniger zijn. De vaste kosten voor het gebruik nemen af en de prijs per rit neemt toe. Zo krijgt de burger meer eigen verantwoordelijkheid en kan bewuster met mobiliteit worden omgegaan. Op basis van onderzoek mag worden verwacht dat dit zal leiden tot meer efficiëntie en tot verkeer en vervoer dat milieuvriendelijker is, wat de druk op uitbreiding van infrastructuur voor langere tijd zal tegengaan en wat tevens zal bijdragen aan de terugdringing van de CO<sub>2</sub>-uitstoot door het wegverkeer.

Tegelijkertijd ziet het reeds ingezette kabinetsbeleid toe op efficiëntere vervoersvormen door hoogwaardiger openbaar vervoer te verkrijgen via marktwerking en met name openbare aanbesteding in het openbaar vervoer. Naast prijsdifferentiatie zijn er nog andere mogelijkheden om de vraag naar vervoer te beïnvloeden en tot een efficiënter verkeers- en vervoerssysteem te komen. In het goederenvervoer is naast het huidige modal shift en knooppuntenbeleid, vooral meer aandacht voor maatregelen die vervoer slimmer maken, om zo de verwachte groei van het goederenvervoer «aan de bron» te kunnen beheersen.

### **Veilige verkeers- en vervoersstromen**

Het belang van veiligheid houdt in onze delta niet op bij de grens. Dat kan ook niet in een land dat geografisch gezien deel uitmaakt van het sterkst verstedelijkte deel van Europa, een land dat een schakel is tussen werelddelen over zee en in de lucht. Nederland, en specifiek de inzet van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, heeft in veel internationale verdragen over milieu, veiligheid en transport van gevaarlijke goederen, en in het formuleren van eisen aan de constructie, uitrusting en bemensing van vaar- en voertuigen, een voortrekkersrol vervuld en zal dat in de komende periode ook blijven doen. In dit verband wordt bijvoorbeeld met verve uitvoering gegeven aan het Plan van Aanpak Goederenemplacementen (PAGE), waarin het beleid voor het vervoer van gevaarlijke stoffen op het spoor en het beleid voor bescherming van de omgeving met elkaar in verband worden gebracht. Tevens wordt zeer veel aandacht besteed aan de veiligheidsaspecten bij het ondergronds bouwen. In de komende jaren wordt verder uitvoering gegeven aan het programma Duurzaam veilig. Bij die uitvoering is het belangrijk dat ook de private partners van het ministerie zich binden aan afspraken om de verkeersveiligheid nog verder te verbeteren. Het overleg met de verzekeringsmaatschappijen over het terugdringen van het alcoholmisbruik is daarvan een goed voorbeeld. Maar veiligheid is meer dan het stellen van eisen aan vrachtwagens en de invoering van verkeersveilige rotondes. Het gaat er ook om dat mensen zich prettig blijven voelen in het verkeer of in ondergrondse stations of fietstunnels. Veiligheid, en dus ook verkeersveiligheid is een belang dat ons rechtstreeks raakt, en vaak ook in onze nabije omgeving kan worden aangepakt en opgelost. Het beleid tot decentralisatie van de verkeersveiligheid is een belangrijke stap geweest om het dichterbij de burger te brengen en daarmee zijn eigen inbreng in verbetering van de verkeersveiligheid te vergroten.

## **Bestuurlijke samenwerking en relatie markt/overheid**

Zonder vindingrijkheid, inzet en wijsheid van iedereen lukt het niet om de problemen beheersbaar en de oplossingen betaalbaar te houden. Om de hoge eisen te kunnen bekostigen die een moderne samenleving stelt aan een veilig, leefbaar en welvarend land, kan niet uitsluitend in de richting van de overheid worden gekeken. Er is een duurzame, gezamenlijke aanpak nodig, met gebiedsgerelateerde uitwerking en financiële binding tussen meerdere ministeries, overheden en private partners.

Rijksbreed ontwikkelt het beleid zich richting een (kosten)effectievere inzet van gelden en verantwoordelijkheden, een betere samenwerking (onderling en met andere bestuurslagen), ontvlechting van overheids-taken en private taken en tenslotte de ontwikkeling van meer verantwoordelijkheid en betrokkenheid van het bedrijfsleven bij de uitvoering van grote projecten. Op alle gebieden worden maatschappelijke organisaties en marktpartijen in toenemende mate actief betrokken bij de dialoog. Deze betrokkenheid betekent ook meer ruimte voor creatieve inbreng in een vroeg planningsstadium van infrastructuur en meer kansen op een betere aansluiting van het verkeer en waterstaatbeleid op landschappelijke en culturele waarden. Illustratief voor het ministerie van Verkeer en Waterstaat zijn Schiphol (Tops overleg), ontvlechting KNMI en de Rijksluchtvaartdienst. Er is tevens een grotere betrokkenheid van de private sector bij Project Mainport ontwikkeling Rotterdam en bij het vervolg op TNLI.

Rijk, provincies, waterschappen en gemeenten heroriënteren zich op de verticale bestuurslijn. Verticale beleidsontwikkeling en -uitvoering maken deels plaats voor diagonaal beleid en netwerkplanning, waarbij vele actoren de arena vullen. Wetgeving en wetshandhaving worden aangepast aan deze veranderende vorm van sturing. Om te voorkomen dat deze nieuwe ontwikkelingen de samenwerking stagneren, is het noodzakelijk helder te zijn over regievoering en verantwoordelijkheden van Rijk, provincies, waterschappen en gemeenten.

Het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan koerst aan op decentralisatie van overheidstaken, een verdeling van bijbehorende taken en bevoegdheden tussen Rijk en overige bestuurslagen en een verdergaande samenwerking tussen de bestuurslagen. Daarbij zal ook worden bezien op welke wijze een nadere afstemming met grote stedenbeleid vorm kan worden gegeven. Verregaande decentralisatie en ontvlechting, en ook publiek private samenwerking betekenen meer «afstand» van het Rijk bij sturing op de uitvoering, en daarnaast een duidelijker rol van het Rijk inzake sturing op de marktordering, het toezicht op de naleving van de «spelregels» voor de markt (het «level playing field» voor telecommunicatie, NS, bedrijfsleven in de vervoersbranche) en de rol van overige bestuurslagen (zoals monitoringsafspraken, harde uitvoeringsafspraken in convenanten, veiligheidseisen in Publiek Private Samenwerkingscontracten, Project Mainport ontwikkeling Rotterdam). Dit hernieuwde inzicht in evenwicht tussen markt en overheid wordt onder meer in het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan verder uitgewerkt.

### **2.4 Internationaal**

De zorg van Verkeer en Waterstaat voor het vormgeven van randvoorwaarden voor beheerste verkeerstromen reikt verder dan Nederland alleen. Door de geografische ligging van Nederland op een kruispunt van verbindingen in de delta, worden functies van infrastructuur en waterhuishouding immers ontwikkeld en beheerd in gezamenlijkheid met directe buurstaten. Tegen de achtergrond van het proces van globalisering en

liberalisering liggen er kansen voor de sectoren van Verkeer en Waterstaat op het gebied van economie en innovatie. Tegelijkertijd wordt in Europees verband en op mondiaal niveau aandacht besteed aan de sociale, ecologische en veiligheidsaspecten van deze ontwikkelingen. Hieraan draagt Verkeer en Waterstaat bij in de verschillende multilaterale fora en gespecialiseerde organisaties. Daarnaast wordt het beleid ondersteund door missies en bezoeken, bilaterale samenwerking, onderzoek en stimulering van marktpartijen en, waar nodig, technische assistentie.

### **Infrastructuurnetwerken**

Voor Nederland, transport- en distributieland bij uitstek, is de ontwikkeling van het trans-Europese vervoersnetwerk van groot belang. Hierdoor verbetert de aansluiting tussen de verschillende nationale infrastructuurnetwerken. Het kan gaan om de aanleg of verbetering van bepaalde verbindingen, maar ook om de aansluiting van verkeersmanagementsystemen, bijvoorbeeld op het terrein van de telematica. In 2000 wordt in Europees verband gediscussieerd over de herziening van de richtsnoeren voor het programma Trans-Europese Netwerken (TENs). Belangrijke Nederlandse verbindingen die deel uitmaken van het trans-Europese vervoersnetwerk zijn onder meer de Betuweroute, de HSL-Zuid (beide zijn aangemerkt als «prioritair» project) en de HSL-Oost (politieke besluitvorming over de realisatie voor HSL-Oost is nog niet genomen). Jaarlijks ontvangt Nederland Europese subsidie voor de HSL-Zuid en de Betuweroute en de voorbereidingskosten HSL-Oost. De steun beperkt zich niet tot railinfrastructuur, maar omvat alle modaliteiten, bijvoorbeeld vaarwegenprojecten en telematicatoepassingen. Bilaterale betrekkingen met België (IJzeren Rijn) en Duitsland staan nadrukkelijk in het licht van samenwerking op het gebied van infrastructuur.

### **Europese Unie**

Het functioneren van de Interne Markt blijft van cruciaal belang voor de sectoren van Verkeer en Waterstaat. Duidelijke aandachtspunten zijn de ontwikkeling van de spoorsector (liberalisering van het goederen- en personenvervoer in Europa) en de liberalisering van de postsector. Bij de verbetering van de markttoegang, met name voor het spoor en openbaar vervoer is het vraagstuk van reciprociteit van belang, aangezien nationale markten op gelijke wijze toegankelijk moeten worden gemaakt. Tijdens de Europese Raad van Cardiff in 1998 is afgesproken om milieu breed te integreren in het totale EU-beleid, waaronder het transportbeleid. Momenteel werkt een gemengde expertgroep van de Europese Commissie, een vertegenwoordiging van milieudepartementen en transportdepartementen uit de lidstaten, aan maatregelen om de vraag naar transport te verminderen. Op basis van de uitkomst zal de Commissie met voorstellen komen.

Een andere belangrijke discussie betreft het Witboek Doorberekening Infrastructuurkosten. De Europese Commissie stelt een geharmoniseerd heffingensysteem voor gebaseerd op het principe «de gebruiker/vervuiler betaalt». Tot de maatschappelijke kosten worden zowel de infrastructuurkosten als de externe kosten (voortvloeiend uit onder meer milieubelasting en ongevallen) gerekend. Het voorstel beoogt de efficiëntie van het verkeers- en vervoerssysteem te verbeteren en concurrentievervalsingen weg te nemen die ontstaan door verschillen in heffingssystemen in de lidstaten. De discussie over het internaliseren van externe kosten is zowel een nationaal als Europees thema. In beginsel sluiten de ideeën van de Europese Commissie aan op de Nederlandse beleidslijn die gericht is op variabilisatie en differentiatie van heffingen. Belangrijke thema's als



rekeningrijden en accijns op kerosine hangen nauw samen met de discussie die in het kader van het Witboek wordt gevoerd. De regering staat positief tegenover variabelisatie en differentiatie, mits bij de uitwerking een aantal voorwaarden in acht wordt genomen. Zo zou het systeem op transparante en non-discriminatoire wijze voor alle modaliteiten en in alle lidstaten moeten worden toegepast en is de samenhang met bestaande heffingen van groot belang. Verder vormt de concurrentieverhouding met andere landen een bijzonder punt van aandacht.

Een ander onderwerp dat de komende jaren op de EU-agenda staat, is het plan van de Commissie om een Europees satellietnavigatiesysteem te ontwikkelen (Galileo). Met de ontwikkeling van dit systeem wordt voorzien in de behoefte aan onder meer nauwkeuriger plaatsbepaling ten behoeve van alle modaliteiten in transportsector, waardoor grotere veiligheid gegarandeerd kan worden en de civiele toepassingen uitgebreid kunnen worden. De ontwikkeling van dit systeem biedt dan ook de Europese industrie de mogelijkheid mee te profiteren van de markt van satellietnavigatiecomponenten en diensten, die nu nog grotendeels in handen is van de VS. Eind 2000 loopt de definitiefase af en worden terzake nadere besluiten genomen.

### **Pre-accessie**

De uitbreiding van de Europese Unie met een substantieel aantal landen komt met rasse schreden op ons af. Verkeer en Waterstaat ziet hierin belangrijke kansen, die tegelijkertijd inspanningen zullen vergen. In 1998 zijn de onderhandelingen van start gegaan met zes kandidaatlidstaten, te weten Cyprus, Estland, Polen, Hongarije, Tsjechië, Slovenië. Ten aanzien van deze landen, maar ook voor de overige kandidaatlanden is in 1998 en 1999 nagegaan in hoeverre de wetgeving voldoet aan het «acquis communautaire» en in hoeverre zij over de institutionele structuur beschikken om het acquis effectief te implementeren. Deze «screenings» hebben voor de sectoren telecommunicatie, transport en water reeds plaatsgevonden. Op basis daarvan zullen de onderhandelingen gevoerd worden. Als onderdeel van het kabinetsbeleid worden de aanstaande toetreders geassisteerd bij het overnemen en toepassen van Europese wet- en regelgeving op terreinen zoals wegvervoer, milieu- en veiligheidsaspecten van sloop- en luchtvaart, verkeers- en voertuigsystemen, waterbeheer, post en telecommunicatie. Nadrukkelijker dan voorheen zal worden geïnvesteerd in de bilaterale betrekkingen met zowel EU-lidstaten als nieuwe toetreders met het oog op mogelijke (toekomstige) coalities in de Brusselse besluitvorming. Dit zal zich onder meer vertalen in een personele inzet van technische deskundigheid vanuit het Verkeer en Waterstaat-veld.

### **Globalisering**

Globalisering maakt het essentieel om op mondiaal niveau te komen tot spelregels. Deze moeten recht doen aan de functies van Nederland als geografisch en economisch knooppunt en het «level playing field» voor de eigen sectoren in het buitenland bevorderen. Aan het begin van het jaar 2000 gaan, zoals afgesproken aan het einde van de Uruguay Ronde in 1995, de onderhandelingen in de Wereldhandelsorganisatie (WTO) weer van start. Daarbij wordt ingezet op de verdere liberalisering van de transportsectoren, telecommunicatie en post. De uitgangspositie verschilt per sector. De Nederlandse en EU-inzet is dat in de nieuwe ronde een aantal horizontale thema's wordt opgepakt zoals verdere uitwerking van de mededingingsregels. Momenteel biedt het WTO-verdrag voor diensten (General Agreement on Trade in Services, GATS) een zeer geringe basis

voor bevordering van eerlijke concurrentie, hetgeen de internationaal opererende transportsectoren belemmert.

### **Geografische prioriteiten in een geïntegreerd buitenlandbeleid**

De thema's van het regeerakkoord werken ook door in de buitenlandse inzet op het terrein van internationaal water- en milieubeleid, duurzame ontwikkeling van transport (implementatie van het Kyoto-verdrag), en op het terrein van veiligheid van verkeersstromen ter land, ter zee, door de lucht en in de (cyber)ruimte. Gekozen wordt voor een integrale benadering van samenwerking in het buitenland met een gecombineerde inzet van overheid, bedrijfsleven en kennisinstituten. Dit geldt zowel in bilaterale contacten als in de beleidscontacten met internationale financieringsinstellingen (Wereldbank, Aziatische Ontwikkelingsbank), bijvoorbeeld op het terrein van waterbeheer en infrastructurele projecten.

Naast de bilaterale betrekkingen met EU-lidstaten en kandidaattoetreders, is het gebied van Midden- en Oost-Europa een belangrijk achterland in termen van verkeers- en vervoersstromen en internationale corridorontwikkeling, waar ook de modernisering van telecommunicatie en post een belangrijke rol speelt. Azië omvat verschillende landen in dichtbevolkte delta's waarvan de economie in opkomst is, die aansluiting zoeken bij de wereldmarkt en die op grote schaal investeren in lokale en internationale infrastructuur. De rol van de overheid richt zich hier met name op het verbeteren van markttoegang en export-ondersteuning, maar ook op het waarborgen van milieu en veiligheid. Hierbij vindt kennisuitwisseling plaats die enerzijds van belang is voor «human resources development» en anderzijds het motief kan hebben van het valideren van kennis en het vergaren van nieuwe inzichten voor de eigen beleidsvorming. Zo wordt in China samengewerkt met overheid en particuliere instellingen aan het Yangtze River Intermodal Transport Project gericht op corridorontwikkeling. Dergelijke uitwisselingsprogramma's bestaan tevens in de relatie met (Zuid)Afrika en het Midden-Oosten.

## **3. VERKEER EN VERVOER**

### **3.1 Personenvervoer**

#### *3.1.1 Beleidslijn 2000–2004*

#### **Bereikbaarheid**

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat richt zich onverkort op het verbeteren van de bereikbaarheid. In het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan (NVVP) krijgen maatregelen ter verbetering van de bereikbaarheid een prominente plaats. Die maatregelen staan niet op zichzelf, maar zijn gebaseerd op het programma Samen werken aan Bereikbaarheid. In de afgelopen jaren is hierin een groot aantal oude en nieuwe initiatieven samengebracht om zo door synergie meer resultaat te boeken. Naast de nationale overheid zijn hierbij ook mede-overheden, belangengroeperingen, bedrijven en particulieren betrokken. Een wondermiddel ter verbetering van de bereikbaarheid bestaat niet. Het gaat om het opgetelde effect van alles tezamen. De impulsen richten zich op het zoveel mogelijk benutten van de capaciteit van de infrastructuur, met name in en rond de vier grote stadsgewesten en op de achterlandverbindingen. Tegelijkertijd wordt er zwaar ingezet op de beïnvloeding van de vraag naar automobiliteit. De afgelopen jaren is gebleken dat die aanpak werkt. Bij de vier grote stadsgewesten werd een substantiële verbetering van de bereik-



baarheid gerealiseerd. En die verbeterde bereikbaarheid versterkt het maatschappelijk en economisch functioneren van ons land. De ingeslagen koers wordt dan ook met kracht vervolgd. In de aanloop naar het NVVP worden alle verdere mogelijkheden hiertoe verkend.

Met het forse investeringsprogramma uit het MIT worden tot 2010 de urgente knelpunten in het wegennet opgelost en krijgt het openbaar vervoer een flinke impuls. In de uitvoering van deze voornemens is verdere kostenbeheersing op basis van taakstellende budgetten belangrijk. Met het meer beheersbaar maken van de uitgaven is de uitvoering van het gehele programma beter mogelijk in de daarvoor geëigende periode. Een verantwoorde inpassing is belangrijk en dient te gebeuren op basis van een meer procesmatige aanpak, waarbij een transparante afweging van kosten, belanghebbenden en kostendragers centraal staat. Daarnaast is er veel aandacht voor Publiek private samenwerking (PPS). De overheid kan de problemen niet alleen op lossen. Het bedrijfsleven is ook gebaat bij een verdere verbetering van de bereikbaarheid. Verdere optimalisatie van het investeringsprogramma is mogelijk door het toepassen van vormen van PPS.

De verdere uitbreiding van infrastructuur kan alleen bijdragen aan de bereikbaarheid als ook andersoortige maatregelen worden genomen. Daarom blijft Verkeer en Waterstaat zich richten op de beïnvloeding van de vraag naar mobiliteit. Samen met mede-overheden en het bedrijfsleven worden er initiatieven ontplooid op het gebied van Carpoolen, Vervoermanagement en Gedeeld Autogebruik. Maar ook innovaties als flexibel en telewerken zal Verkeer en Waterstaat blijven stimuleren. Onder vraaggericht beleid wordt ook prijsbeleid verstaan. Een vorm van prijsbeleid is rekening rijden, waarmee beoogd wordt zowel de vraag terug te dringen als de bestaande verkeers- en vervoersruimte beter te benutten. Naast de invoer van rekeningrijden wordt de komende tijd dan ook ingezet op variabilisatie van de autokosten.

Daarnaast is er het besef dat veel te winnen is met een betere benutting van de bestaande verkeers- en vervoerruimte. Benutting staat dan ook als één van de hoofdpunten op de agenda van Verkeer en Waterstaat. Het brengen van meer samenhang in de bestaande benuttingsmaatregelen leidt tot een efficiënter gebruik van de bestaande weginfrastructuur. Vanuit de netwerkgedachte worden bijvoorbeeld individuele benuttingsmaatregelen als toeritdoseerinstallaties aan elkaar gekoppeld. Ook wordt er ingezet op nieuwe ontwikkelingen, zoals bijvoorbeeld dynamische wegmarkering en herprofilering van de bestaande verkeersruimte. De verkeersveiligheid wordt hierbij natuurlijk niet uit het oog verloren. Tenslotte wordt er ook gewerkt aan een betere benutting van de bestaande railinfrastructuur. Er zijn momenteel beheers- en beveiligings-systemen in ontwikkeling die meer treinen tegelijkertijd op het bestaande spoor kunnen laten rijden.

### **Veiligheid**

Ook het verder terugdringen van het aantal verkeersongevallen vormt één van de hoofdthema's in het verkeers- en vervoersbeleid. Het aantal verkeersdoden in 1998 is ten opzichte van 1997 gedaald met 8% tot 1066. Dit betekent een doorzetting van de daling zoals deze zich de afgelopen twintig jaar heeft voorgedaan. De (SVV)doelstelling voor het jaar 2000 is hiermee reeds gerealiseerd. Het aantal ziekenhuisgewonden is nagenoeg gelijk gebleven.

Eén van de manieren waarop Verkeer en Waterstaat – in samenwerking met andere overheden – de verkeersonveiligheid aanpakt, is het vereenvoudigen van het wegbeeld. Er zijn slechts drie wegtypen nodig om verblijfsgebieden te verbinden, te ontsluiten of om er in rond te kunnen rijden. Door elk type weg van een herkenbare lay-out te voorzien die beter aansluit op de intuïtie van de weggebruiker, wordt een consequenter en meer eenduidig wegbeeld gerealiseerd. Deze categorisering van lokale wegen in het Startprogramma Duurzaam Veilig is succesvol gebleken. Daarom krijgt de categorisering nu een logisch vervolg op regionale en bovenregionale schaal.

De reductie van verkeersongevallen wordt niet alleen gezocht in de «versimpeling» van het wegbeeld. Onoplettendheid van de bestuurder, onachtzaamheid van een medeweggebruiker, zelfoverschatting en/of het gebruik van rijgevaarlijke middelen en verslechterde weercondities, het zijn allemaal oorzaken van verkeersongevallen. Eén op de drie Nederlanders belandt eenmaal in zijn of haar leven in het ziekenhuis als gevolg van een verkeersongeval. Er vallen per jaar gemiddeld 1100 doden in het verkeer. De maatschappelijke kosten van verkeersonveiligheid bedragen 12 miljard gulden per jaar. Ook met bijvoorbeeld technologische ontwikkelingen wordt getracht de verkeersveiligheid verder te vergroten. De ontwikkelingen in de informatietechnologie bieden hiertoe een veelbelovend perspectief. Het gaat hierbij om het opleggen van beperkingen aan het voertuig(gedrag). Maar er zijn ook andere voertuigbeheersmiddelen dan alleen gericht op stuur, rem en gaspedaal. In het kader van het NVVP worden alle mogelijkheden op een rij gezet.

Verkeer en Waterstaat richt zich niet alleen op de ontwikkeling en uitvoering van het verkeersveiligheidsbeleid, maar voert ook discussie over zogenaamde baathebbers. Vanuit de wens om alternatieve financieringsbronnen aan te boren voor verkeersveiligheid, staat de vraag centraal wie er allemaal gebaat zijn bij verkeersveilige verplaatsingen. De beantwoording van deze vraag naar baathebbers brengt de mogelijkheid dichterbij om ook derden aansprakelijk te stellen en aan verkeersveiligheid te committeren. De discussie gaat ook over de verdeling van verantwoordelijkheden en is nauw verweven met de rolopvatting van de overheid als hoeder van het algemeen belang. Daarnaast komt de kosten-baten-discussie terug in het zogenaamde risicobeleid. Het risicobeleid voorziet de relatieve reductiepercentages uit de huidige verkeersveiligheidsdoelstellingen van een ondergrens. Vanuit het alara-principe (as low as reasonable achievable) raakt deze discussie aan de kosteneffectiviteit van (preventieve) maatregelen.

De handhaving en vergroting van de veiligheid is actueel. Op basis van het regeerakkoord heeft het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksaangelegenheden het initiatief genomen voor het opstellen van een integrale veiligheidsrapportage. Verkeer en Waterstaat participeert hierin vanuit haar verantwoordelijkheid voor verkeersveiligheid. De verwachting is dat een integrale aanpak van het veiligheidsprobleem ook voor verkeersveiligheid een meerwaarde zal opleveren.

### *3.1.2 Implementatie van de beleidslijn*

#### **Bereikbaarheid**

##### *Vraaggericht beleid*

Een betere benutting van de bestaande weginfrastructuur vraagt niet alleen om technische innovaties, maar ook om de beïnvloeding van de

vraag naar mobiliteit. Eén van de instrumenten die Verkeer en Waterstaat daarbij hanteert, is het prijsbeleid. Naast de invoer van rekeningrijden rond de vier grote stadsgewesten, wordt er op basis van het principe «de gebruiker betaalt» ingezet op de variabilisatie van de autokosten. Voor de langere termijn wordt daarbij gedacht aan het verlagen van de huidige vaste autokosten in combinatie met de introductie van een systeem waarin weggebruikers betalen per gereden kilometer. Op dit moment worden de uitvoeringsvragen van een dergelijke heffing onderzocht.

Onder de noemer «Innovaties Vervoermarkt» stimuleert Verkeer en Waterstaat vernieuwingen op de vervoermarkt die een positieve bijdrage leveren aan een effectief en efficiënt verkeers- en vervoerssysteem. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om initiatieven op het gebied van flexibel en telewerken. Maar ook initiatieven op het gebied van Vervoermanagement, Gedeeld Autogebruik of Car- en Vanpoolen komen in aanmerking. De initiatieven worden uitgewerkt en geïmplementeerd in samenwerking met mede-overheden en het bedrijfsleven. Het beleid is erop gericht de stimulering in de toekomst te laten verlopen op basis van programma's. Daarmee wordt de efficiëntie vergroot en wordt er voldaan aan Europese regelgeving op dit gebied.

Tegelijkertijd worden op basis van het Verdi-convenant afspraken gemaakt met mede-overheden over taakverdeling, verantwoordelijkheden en samenwerking op het gebied van de specifieke beleidsterreinen Car-poolen en Vervoermanagement. Het zwaartepunt van verantwoordelijkheid en initiatief zal hierbij verschuiven naar de regionale en lokale overheden. De middelen voor de uitvoering van vervoermanagement worden gedecentraliseerd. Daarnaast worden er afspraken gemaakt over monitoring en kennisoverdracht van het rijk naar de mede-overheden. Verkeer en Waterstaat zal voor de jaren 2000–2004 middelen ter beschikking stellen die overeenkomen met de huidige middelen voor vervoermanagement. Het streven is in het najaar van 1999 een voorstel voor te leggen aan het Nationaal Verkeer en Vervoerberaad en de afspraken per 1 januari 2000 te implementeren.

Het toekomstbeeld van het collectieve vervoer richt zich meer en meer op het denken in termen van ketenmobiliteit: de klant moet zijn reis naar behoefte kunnen samenstellen uit combinaties van fiets, auto, huurauto, taxi en openbaar vervoer. Bij ketenmobiliteit draait het om maatwerk. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat onderzoekt momenteel de potentie van ketenmobiliteit in de praktijk. Er wordt nagegaan of het thema aanslaat en leidt tot nieuwe vervoerproducten en diensten. Deze moeten aantrekkelijk zijn voor de gebruiker en tegelijkertijd bijdragen aan de verbetering van de bereikbaarheid en de vermindering van de milieubelasting. Op basis van de vierjarige kaderregeling «Personenvervoer van deur tot deur en op maat» stimuleert Verkeer en Waterstaat sinds 1999 ondernemerschap op het terrein van ketenmobiliteit met subsidieprogramma's.

Daarnaast wordt meegewerkt aan de introductie van een nationale chipkaart om het gebruik van het openbaar vervoer comfortabeler te maken. Hiermee kan de reiziger met één kaartsoort van verschillende vormen van openbaar vervoer door heel Nederland gebruikmaken. De branche-organisatie MOBIS en de vervoerbedrijven hebben het voortouw om de invoering van de chipkaart te realiseren. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat participeert ter bevordering van de invoering in drie proefprojecten. In Groningen vindt een proef plaats met de zogenaamde Tripper-pas. Deze pas maakt contactloos registreren van het vervoerbewijs mogelijk. Daarnaast is de Vereniging van Stedelijke Vervoerbedrijven

bezig met een proef met bestaande chipkaarten waarop de mogelijkheid van een combikaart (contacthoudend en contactloos op één kaart) wordt nagegaan. Het derde proefproject vormt het Europese DISTINCT-project, waarin de multifunctionaliteit wordt getest.

### *Decentralisatie, marktordening en marktwerking*

Het Wetsvoorstel Personenvervoer 2000 voorziet in marktwerking door periodieke aanbesteding van het regionale stads- en streekvervoer. Het wetsvoorstel is dit jaar aan de Tweede Kamer aangeboden. Op 1 januari 2003 moet 35% van het vervoer in het regionale stads- en streekvervoer zijn aanbesteed. Het parlement kan vervolgens op basis van een evaluatie besluiten door te gaan met de verdere aanbesteding. Wanneer het parlement hiertoe besluit, dient op 1 januari 2005 al het vervoer in het regionale stads- en streekvervoer te zijn aanbesteed. Voor het vervoer in de gemeenten met een eigen Gemeentelijk Vervoerbedrijf wordt een uitzondering gemaakt. Hiervoor geldt een langer implementatietraject. De concessie die de decentrale overheid aan een vervoerder verstrekt, geldt in principe voor zes jaar. Hiervan kan worden afgeweken wanneer de concessiehouder investeringen in het tram- en/of metromaterieel heeft gedaan. Tenslotte wordt in het wetsvoorstel gesteld dat een vervoerder alleen mee mag dingen naar een concessie, wanneer zijn marktaandeel het maximum niet overschrijdt. De vaststelling van het maximale marktaandeel gebeurt bij algemene maatregel van bestuur.

Het Wetsvoorstel Personenvervoer 2000 heeft vooralsnog geen betrekking op het regionale spoorvervoer. In de nota *De derde eeuw spoor* wordt de visie van het kabinet op de marktordening voor het personenvervoer per spoor verwoord. Deze nota is in maart 1999 aan het parlement aangeboden. Hierin is onder meer aangegeven dat de in 1999 ingezette decentralisatie van het regionaal spoorvervoer (Gelderland en Friesland) vanaf 2000 gefaseerd, beheerst en flexibel wordt voortgezet. Hierbij is gekozen voor een stapsgewijze ontwikkeling. Het voornemen is om in de periode 2000 tot en met 2003 de treindiensten uit de contractsector en enkele aanvullende regionale treindiensten te decentraliseren en te laten aanbesteden. Dit betreft de treindiensten op de uitlopers en losliggende delen van het spoorwagennet waar overwegend regionaal reizigersvervoer plaatsvindt. Het is de bedoeling dat op termijn ook de treindiensten op de stads- en streekvervoer delen van het spoornet worden gedecentraliseerd en aanbesteed. Aan de hand van een onafhankelijke audit zal worden bekeken of uit logistiek oogpunt de exploitatie van afzonderlijke netwerken verantwoord is. Wanneer dat het geval is, wordt in overleg met de betrokken regionale overheden overgegaan tot decentralisatie en aanbesteding.

Er is voor gekozen om het marktordeningsregime voor het regionaal spoorvervoer in zijn hoofdkenmerken te laten aansluiten bij het stads- en streekvervoer. Dat betekent dat ook hier een toets op het marktaandeel van ondernemingen gaat gelden en dat er sprake zal zijn van concurrentie om het spoor. Het vervolg is afhankelijk van de ervaringen met de decentralisatie en aanbesteding van de eerste tranche treindiensten. In de periode tussen het aflopen van het Overgangscontract met NS (1 januari 2000) en het moment waarop het regionale vervoer daadwerkelijk wordt gedecentraliseerd en aanbesteed, zal de zittende vervoerder het regionale vervoer op grond van de bestaande afspraken in de contractsector verrichten.

Bij een meer marktgeoriënteerde en klantgerichte benadering is het wenselijk dat ook de verantwoordelijkheid voor de vervoertarieven en

-voorwaarden op regionaal niveau komt te liggen. De decentrale overheden en de vervoerders staan immers dicht bij de klant en zijn daarom beter in staat om tarieven en andere reisvoorwaarden optimaal af te stemmen op de marktsituatie. Dit betekent echter niet dat de verworvenheden voor ouderen en gehandicapten losgelaten worden. Het recht op bepaalde reducties zal stand blijven houden.

Tariefdifferentiatie biedt ruimte aan verschillende soorten vervoerbewijzen die per regio (concessiegebied) kunnen verschillen. Dat betekent wel dat de komst van de genoemde chipkaart noodzakelijk is om tariefvrijheid te realiseren, want een nationale kaartintegratie in het openbaar vervoer is van groot belang om de concurrentiepositie met de auto te waarborgen. Tot de komst van de chipkaart dienen de vervoerders in het stads- en streekvervoer de nationale strippenkaart te accepteren. En voor de treinreiziger geldt de garantie dat hij tot het moment van invoer op elk station in Nederland zijn kaartjes voor de gehele treinreis kan kopen.

Voor het taxivervoer geldt dat met het aanbieden van het Wetsvoorstel Deregulering Taxivervoer in maart 1999 de eerste stap naar deregulering is gezet. Na accordering door het parlement zal de wet per 1 januari 2000 in werking treden. De chauffeurspas zal twee maanden na accordering van de wet door het parlement worden geïntroduceerd.

De marktwerking op het spoor vraagt om een andere rolverdeling tussen de overheid en de NS. Vanaf het begin van de jaren negentig is – mede op basis van Europese regelgeving – ingezet op een nieuwe rolverdeling in het spoorvervoer. In die verdeling is de overheid verantwoordelijk voor de railinfrastructuur en is de markt verantwoordelijk voor het leveren van vervoersproducten. In 1995 is hiertoe een belangrijke stap gezet. Binnen de NS is toen een organisatorische scheiding aangebracht tussen enerzijds de taakorganisaties Railned, NS Verkeersleiding, NS Railinfra-beheer en NS Railinfratrust en anderzijds de NS Groep NV. De afgelopen vier jaar is echter gebleken dat de taakorganisaties ondanks de scheiding te maken hebben met een hybride aansturing. Zowel de NS als het ministerie van Verkeer en Waterstaat sturen de taakorganisaties aan. De komende jaren zal er gewerkt worden aan een geheel onafhankelijke positie van de taakorganisaties ten opzichte van de vervoerders. Een eerste stap daartoe is de overdracht van aandelen van de vier NS-taakorganisaties aan de staat der Nederlanden aan het begin van de volgende eeuw. Dit proces krijgt een vervolg in de herstructurering van de taakorganisaties. Uiterlijk 1 januari 2005 zal het proces afgerond zijn en zal de nieuwe spoorwegwet geïmplementeerd worden.

### *Exploitatie*

De exploitatie van het stads- en streekvervoer wordt bekostigd via de systematiek van regiobekostiging. De provincies, kaderwetgebieden en enkele gemeenten krijgen hiermee op grond van gerealiseerde opbrengsten een rijksbijdrage voor het stads- en streekvervoer.

(p.m. indien de bonus/malus doorgaat: aanvullend op deze regiobekostiging kunnen overheden die stappen zetten op weg naar aanbesteding cq verbetering van het gebruik van OV, een bonus verdienen) Naast deze wijze van exploitatiebekostiging wordt tot en met 2002 geëxperimenteerd met subsidie aan gebruikers. In de VINEX-locaties bij Utrecht, Almere en Groningen ontvangen bewoners een reisbudget van jaarlijks maximaal f 2000,- in de vorm van een chipkaart. Hiermee krijgen zij korting op de vervoerwijze van hun keuze, bijvoorbeeld een (deel)taxi, het OV, de fiets (en stalling) en autodaten. Het gebruik van de eigen auto levert uiteraard geen korting op. Deze proef wordt in VINEX-locaties

gehouden, omdat hier het reguliere OV nog in opbouw is. In deze ontstaansperiode kunnen alternatieve vervoerswijzen interessant zijn als alternatief voor de auto.

In 2000 treedt conform de afspraken in het Verdi-convenant de gezamenlijke monitoring van rijk en decentrale overheden in werking. Het monitoringsysteem VEMOS (vervoerkundig monitoring systeem) volgt de ontwikkelingen in het openbaar vervoer en richt zich op zaken als modal split, ontwikkeling kostendekkingsgraad, kwaliteitskenmerken, tarieven en nieuwe ontwikkelingen. Met de gezamenlijke opzet is gewaarborgd dat de gegevens landelijk dekkend zijn én dat regionale gegevens met elkaar te vergelijken zijn. Het is de bedoeling dat jaarlijks ergens in de tweede helft van het jaar de gegevens uit het monitoringsysteem beschikbaar komen.

De groeiende onveiligheid op straat baart het kabinet grote zorgen. Ook het openbaar vervoer heeft hier in toenemende mate mee te maken. Veel reizigers voelen zich niet meer op hun gemak in het openbaar vervoer en ook bij het personeel leidt het gevoel van onveiligheid tot spanningen. Voor de verbetering van de sociale veiligheid in het stads- en streekvervoer is al enkele jaren een bedrag van 15 miljoen gulden beschikbaar. Er zijn reeds vele maatregelen genomen, zoals: videocamera's op metrostations, gesloten instapregime in bussen, opleidingen van personeel, voorlichting op scholen, inzet van wagenbegeleiders en toezichthouders. De sociale veiligheid in tramvoertuigen vormt nog steeds een probleem. Tot op heden wordt met name door de inzet van Melkert-banen getracht hier een oplossing voor te vinden. De betreffende steden geven echter aan dat uit oogpunt van werving, inzetbaarheid en kosten dit instrument onvoldoende bijdraagt aan de oplossing van de problematiek. In overleg met de ministers van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en de minister voor Grote Steden- en Integratiebeleid zal naar een oplossing worden gezocht. Het spoorvervoer heeft goede resultaten geboekt in de verbetering van de sociale veiligheid. Het treintarief is verhoogd en er zijn toegangscntroles ingevoerd. Het zwartrijden en de agressie die daar vaak mee gepaard gaat, is hierdoor afgenomen. Voor de NS blijft sociale veiligheid ook in de komende periode een belangrijk aandachtspunt. Na een aantal jaren van expliciete bijdragen ontvangt de NS echter geen financiële bijdrage meer voor exploitatiemaatregelen ten behoeve van sociale veiligheid. Het zorgen voor sociale veiligheid vormt immers onderdeel van een normale bedrijfsvoering. Een rijksbijdrage past derhalve niet langer in de financiële afspraken met NS. De rijksoverheid neemt de infrastructurele kosten ten behoeve van sociale veiligheid voor haar rekening.

## **Veiligheid**

### *Alcohol en verkeer*

Alcoholgebruik en verkeersdeelname gaan niet samen. Voor 1998 is berekend dat tenminste 200 doden en 2000 ernstig gewonden zijn gevallen als gevolg van alcoholgebruik. De maatschappelijke schade hiervan bedraagt in Nederland naar schatting twee miljard gulden per jaar. Het is daarom van groot belang deze aantallen slachtoffers verder terug te dringen. De maatregelen richten zich op weggebruikers die zowel voor zichzelf als voor anderen het grootste gevaar op de weg vormen. Het gaat hier om de beginnende bestuurders. Deze groep bestaat voor ongeveer 85% uit jonge bestuurders. Het kabinet heeft besloten het toegestane alcoholpromillage voor beginnende bestuurders te verlagen van 0,5 naar 0,2 promille. Deze verlaging van het toegestane alcoholpromillage wordt gekoppeld aan een tijdelijk rijbewijs voor beginnende



bestuurders. Dit rijbewijs is vijf jaar geldig. Aan het einde van 1999 zal een voorstel tot wijziging van de Wegenverkeerswet bij de Tweede Kamer ingediend worden.

### *Intelligente Snelheidsaanpassing*

In het verkeersveiligheidsbeleid worden de mogelijkheden van telematica volop verkend. Intelligente Snelheidsaanpassing (ISA) is één van die kansrijke telematica-opties. Op de langere termijn kan dit een bruikbaar en realiseerbaar instrument zijn, mits ingebed in Europees verband. Dit jaar wordt het instrument in Tilburg in de praktijk beproefd. In dit onderzoek wordt ook bekeken in hoeverre het bedrijfsleven wil participeren in de verdere ontwikkeling van de Intelligente Snelheidsaanpassing.

### *Risiconormering*

In het Limburgse proefproject Risicobenadering staat een zogenaamde risicobenadering centraal voor een integrale aanpak van verkeersveiligheid op regionaal niveau. Naast het absolute aantal doden, zullen ook risicocijfers gelden. Het proefproject bestaat uit een simulatie waarin de gezamenlijke wegbeheerders tot een goede aanpak van het verkeersveiligheidsprobleem kunnen komen. Zij gebruiken hiervoor een risicomodel. Dit model weegt de verschillende maatregelen op basis van kosten en effecten. Vervolgens worden de maatregelen getoetst aan (concept)risiconormen en het decentrale streefbeeld voor verkeersveiligheid.

### *SER-advies*

Vanuit de baathebbersdiscussie heeft Verkeer en Waterstaat de SER om advies gevraagd over de kosten en baten van investeringen in verkeersveiligheid. Dit is vooral voor de tweede fase van Duurzaam Veilig van belang. Uit onderzoek is gebleken dat duurzame investeringen in verkeersveiligheid lonen. De maatschappelijke kosten van verkeersonveiligheid bedragen ongeveer 33 miljoen gulden per dag. Dat vraagt om een verdere verbetering van de verkeersveiligheid. Het SER-advies zal zich vooral richten op de internalisering van externe effecten in de kosten van verkeersveiligheid. Daarnaast zal er aandacht zijn voor een juiste verdeling van verantwoordelijkheden tussen de publieke en de private sector. Het SER-advies wordt eind 1999 uitgebracht.

## **3.2 Goederenvervoer**

### *3.2.1 Beleidslijn 2000–2004*

#### **Goederenvervoer en economie**

Het goederenvervoer is een onmisbare schakel in onze economie. Het is de bloedsomloop, die de economie draaiend houdt. Het bedrijfsleven benut de mogelijkheden van het goederenvervoer om productieprocessen wereldwijd te organiseren en vanuit een beperkt aantal productie- en distributiepunten de afzetmarkt in Nederland en grote delen van de wereld te bedienen. Hoogwaardig goederenvervoer ondersteund door intelligente logistieke processen maakt het mogelijk dat de consument het hele jaar door een groot assortiment aan verse producten in de winkel aantreft of thuis krijgt bezorgd.

Het merendeel van het goederenvervoer in Nederland heeft een binnenlandse herkomst en bestemming. Om de kansen van de goede ligging van Nederland te blijven benutten, is het van belang een goed vestigings-

klimaat in en rond de mainports te behouden en te versterken. Dat vergt tijdige beslissingen over de verdere ontwikkeling van de mainports. Dit is bijvoorbeeld aan de orde in het Project Mainportontwikkeling Rotterdam. Om de mainports bij de tijd te houden, wordt geïnvesteerd in kennis over processen in de havens en rond de logistieke keten. Het kabinet heeft besloten tot het verder versterken van de kennisinfrastructuur rond het verkeer en vervoer. De gezamenlijke verantwoordelijkheid met het bedrijfsleven komt tot uiting in het oprichten van het publiek-private kenniscentrum Connekt.

Tegenover de kansen voor het goederenvervoer staan ook bedreigingen. Bij ongewijzigd beleid en een doorgaande economische groei wordt in Nederland een verdubbeling van het goederenvervoer in de komende 25 tot 30 jaar verwacht. Een dergelijke groei zal gevolgen hebben voor het benodigde ruimtebeslag, de milieubelasting en de veiligheid in en rond het vervoer. De ruimte om via uitbreiding van de infrastructuur de groei te accommoderen, is beperkt en bij een gelijktijdige toename van het goederen- en personenvervoer op de infrastructuur zal de veiligheid in het geding komen. De milieudoelstellingen uit het SVV II (kamerstuk 1990–1991, 20 922, nr. 95, TK) en Transport in Balans (kamerstuk 1996–1997, 25 022, nr. 2, TK) staan nu al onder druk.

De Rijksoverheid wil de groei van het goederenvervoer faciliteren. De opgave is om de groei van het goederenvervoer zich zo te laten ontwikkelen dat enerzijds de voortgaande economische groei wordt geaccommoderd en anderzijds de leefbaarheid wordt verbeterd. Dat vraagt om innovatieve concepten die de relatie tussen economische groei en toenemende vervoersvolumes en groeiende milieubelasting ontkoppelen.

In de nota's *Transport in Balans* en *Samen werken aan bereikbaarheid* (kamerstuk 1996–1997, 25 022, nr. 1, TK) is de nadruk gelegd op efficiënter en schoner wegvervoer en een verschuiving van wegvervoer naar doorgaans minder milieubelastende vervoersmodaliteiten als spoor, buisleiding, binnenvaart en short sea. Het realiseren van de doelstellingen van Transport in Balans vergt nog steeds een forse inspanning van het bedrijfsleven en de overheid. In Samen werken aan bereikbaarheid zijn naast vraagbeïnvloedende maatregelen (prijsbeleid), ook plannen opgenomen voor verbetering van de achterlandverbindingen van de mainports. Deze plannen moeten leiden tot een infrastructurele verbetering van de belangrijkste (goederen) corridors.

Om het goederenvervoer ook op de langere termijn concurrerend, duurzaam en veilig te houden, zullen overheid en bedrijfsleven naar fundamentele oplossingen moeten zoeken. De koers is dat de Nederlandse economie meer transport-efficiënt moet worden. Om dat te bereiken zal transport in afwegingen van bedrijven en overheden een belangrijkere rol moeten spelen. Bij de overheid gaat het, naast het verkeer- en vervoersbeleid van Verkeer en Waterstaat zelf, om ruimtelijk beleid, de inrichting van steden, openingstijden, enzovoort. Het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan (NVVP) en de Vijfde Nota op de Ruimtelijke Ordening 2000 zullen een verdere invulling geven aan deze koers.

Dit alles leidt ertoe dat er in het goederenvervoerbeleid naast maatregelen om de groei van het goederenvervoer duurzaam op te vangen (efficiënte vervoerssectoren, benutting infrastructuur), meer aandacht zal zijn voor het beperken van de groei in het goederenverkeer (prijsbeleid, ontkoppeling/transportpreventie). Kernpunt hierbij is het beïnvloeden van de bronnen van het goederenvervoer: beslissingen van bedrijven, consumenten en overheden, die met elkaar bepalen wat er vervoerd



wordt, wanneer én hoe efficiënt dat is. De uitdaging is om het transport terug te dringen zonder de economie te schaden. Transportpreventie is een zaak van de logistieke sector, van producenten en consumenten. Belangrijk uitgangspunt bij dat beleid is de gezamenlijke verantwoordelijkheid van overheden en bedrijfsleven bij het formuleren van vragen en het zoeken naar oplossingen. Daarbij kan gedacht worden aan zelfregulerende mechanismen, zoals prijsbeleid en certificering in de handhaving.

### **Mainports**

De mainports Rotterdam en Schiphol zijn pijlers voor de import, export en transport van goederen. Maar er is meer. Vervoersknooppunten hebben zich ontwikkeld tot veel bredere economische knooppunten met een hoge kennisintensiteit (netwerkeconomie). Door de handels- en vervoersfunctie is er een aantrekkende werking op andere samenhangende economische bedrijvigheid (clustermagneet) en nieuwe bedrijvigheid (business generator). Door deze ontwikkeling zijn de mainports stabiele factoren gebleken in de economische ontwikkeling van Nederland. Vanuit dit perspectief bezien, hebben ze bijgedragen aan de welvaart in ons land.

Het kabinet ziet het als een uitdaging om in de beperkte fysieke ruimte van Nederland de ontwikkeling van de mainports krachtig door te zetten en daarmee mede zorg te dragen voor een stabiele economische ontwikkeling. Tegelijkertijd moet deze ontwikkeling hand in hand gaan met de ontwikkeling van de stad en van de leefomgeving. Kortom, een complexe opdracht waarbij zich vele kansen en bedreigingen voordoen. Onderwerpen die aan de orde komen, zijn onder andere de corridorontwikkeling (Incodelta), de relaties tussen mainports en andere knooppunten (in het achterland en in andere landen), de bereikbaarheid van de mainports en de ontwikkeling van de brainports die nauw verbonden zijn met de logistieke netwerken.

Om de benodigde afwegingen te kunnen maken, is het noodzakelijk en wenselijk een zorgvuldig afwegingskader te hebben. Het kabinet acht het van belang dat dit afwegingskader in nauwe samenwerking met de betrokken overheidsorganisaties en in overleg met betrokken maatschappelijke en private partijen wordt opgesteld. Voor de mainport Rotterdam is dit organisatorisch vorm gegeven via het Bestuurlijk Overleg Mainport (BOM) Rotterdam. Naast de ministers van Verkeer en Waterstaat, Economische Zaken, Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en Financiën participeren hierin de provincie Zuid-Holland, de regio Rotterdam en de gemeente Rotterdam. De instelling van het BOM volgt uit het rapport van de Commissie De Vries van 23 maart 1998. De Kamer zal in het najaar van 1999 op de hoogte worden gesteld van dit afwegingskader. Hiermee geeft het kabinet de verschillende onderwerpen die zich in het Rotterdamse voordoen een plaats.

### **Internationalisering**

Het goederenvervoer heeft te maken met een steeds verder gaande internationalisering van de economie, de groei van de wereldhandel en nieuwe logistieke concepten zoals «just-in-time» intermodaal vervoer en ketenbenadering. Dit brengt met zich mee dat besluiten over goederenstromen van, naar en via Nederland steeds meer in het buitenland worden genomen.

In deze context werkt Nederland met Duitsland aan een gezamenlijke strategie voor het groeiende goederenvervoer. Dit initiatief – een novum – moet worden geplaatst in het kader van een te ontwikkelen Noord-West-Europees goederenvervoerssysteem.

Op basis van de beleidsvoornemens van de Europese Commissie voor het jaar 2000 wordt een nadere invulling gegeven aan het communautaire beleid van de diverse goederenvervoermodaliteiten.

Nederland heeft steeds van harte meegewerkt aan het in EU-verband openen van de markten in de vervoerssectoren. Van marktwerking worden voordelen verwacht voor de kwaliteit en de efficiëntie van de dienstverlening; hierbij staat het belang van de burger als consument en belastingbetaler centraal. Een schaduwzijde van «voorop lopen» is dat de marktwerking verstoord wordt als de markt wordt overheerst door (buitenlandse) bedrijven die hun kracht ontlenen aan een beschermde positie in eigen land. Voor dit probleem kunnen oplossingen worden gezocht in reciprociteitsclausules en toepassing van mededingingsregels en verder in een aanpassing van het tempo van nationale marktopeningen aan het Europese tempo.

### **Verhoging van de transportveiligheid en verbetering van het milieu**

Uit oogpunt van veiligheid en leefbaarheid is het noodzakelijk om risico's van het goederenvervoer en nadelige effecten voor de omgeving zo veel mogelijk te beperken. Concreet vergt dit een blijvende inspanning gericht op de veiligheid van de vervoermiddelen (constructie, uitrusting), van de vervoerde lading (inclusief de omgevingsveiligheid van het vervoer van gevaarlijke stoffen), van de verkeersdeelneming (verkeersregels, gedragsbeïnvloeding) en van de verkeersinfrastructuur (vormgeving). De terugdringing van milieuschadelijke emissies van het goederenvervoer vereist een vergroting van de beleidsinspanningen. De uitwerking en invoering van de beleidsinitiatieven zoals verwoord in het Nationaal Milieu- en Beleidsplan III (NMP III) (kamerstuk 1996–1997, 25 887, nr. 1, TK), de nota's *Milieu en Economie* (kamerstuk 1996–1997, 25 405, nr. 1, TK), *Scheepvaart en Milieu* (kamerstuk 1997–1998, 25 868, nr. 1, TK) en de *Energiebesparingsnota* staan hierbij centraal.

#### *3.2.2 Implementatie van de beleidslijn*

### **Goederenvervoer en economie**

#### *Transportcorridors: Incodelta*

In 1999 is het project Incodelta gestart met de uitwerking van de Zuid-Oost corridor. In samenwerking met bedrijfsleven, mede-overheden en maatschappelijke organisaties wordt een concrete visie uitgewerkt over de manier waarop in deze internationale corridor het goederenvervoer efficiënt en duurzaam kan worden afgehandeld. Bovendien gaan de partijen na hoe ermee samenhangende economische activiteiten kunnen worden gestimuleerd en de ruimtelijke kwaliteit kan worden versterkt. In het najaar van 1999 zullen de eerste resultaten hiervan bekend zijn. Naast dit concrete uitvoeringsprogramma levert deze aanpak ook bouwstenen voor rijksnota's als het NVVP en de Vijfde Nota op de Ruimtelijke Ordening.

Indien de Incodelta-aanpak aanslaat, volgen in 2000 de overige corridors. Dit moet daarna leiden tot concrete uitvoeringsprogramma's voor die corridors. De evaluatie van deze aanpak is voorzien voor 2003. Een tussentijdse evaluatie op basis van de resultaten in de Zuid-Oost corridor is voorzien voor 2000.

De beleidsontwikkeling voor ondergronds transport en buisleidingen is in volle gang. Medio 1999 is de tweede Voortgangsrapportage uitgebracht, een verslag van de stand van zaken van het onderzoek naar OTB en de eerste resultaten van de haalbaarheidsstudies. Haalbaarheidsstudies zijn onder andere uitgevoerd op het gebied van stedelijke distributie (Ondergronds Logistiek Systeem (OLS)-Leiden, OLS-Utrecht), regionale distributie (OLS Knooppunt Arnhem Nijmegen), industriële toepassingen (OLS-Zuid-Limburg) en het traditionele buisleidingvervoer (voor propyleen en ethyleen). OLS-Aalsmeer-Schiphol-Hoofddorp bevindt zich in de voorontwerpfase.

De studies tonen aan dat OLS milieuvriendelijkheid koppelt aan versterking van de economie. Tevens blijkt dat stedelijke ondergrondse logistieke systemen hun grootste effectiviteit hebben bij een goed ontwikkeld en verbindend intermodaal netwerk voor de aan- en afvoer van goederen. Daartegenover staat dat de investeringskosten van OLS-projecten veelal hoog zijn. Het draagvlak voor deze innoverende transportwijze is alom groeiend. Een volgende stap op weg naar een stedelijk OLS is het verrichten van een planstudie. Voor een industriële toepassing is de voorbereiding thans zodanig gevorderd, dat een proefproject de levensvatbaarheid van een dergelijk vervoerssysteem zal moeten uitwijzen.

### *Spoor*

Signalen uit de markt wijzen er op dat de noodzakelijke efficiëntieverhoging van het spoorvervoer slechts bereikt kan worden door schaalvergroting, uitbreiding en grotere diversiteit van het aanbod, een grotere marktgerichtheid en efficiëntere productiemethoden.

De regering zal medio 1999/2000 een wetsvoorstel indienen voor het spoorvervoer, dat uiterlijk 2001 in werking zou moeten treden. Dit voorstel bevat onder meer de voorwaarden over de toegang tot de railinfrastructuur. De introductie en versterking van de concurrentie in het aanbod van spoorvervoer stoelt op een brede toegankelijkheid van de infrastructuur.

Internationalisering en toetreding van nieuwe spooroperators op het Nederlandse net vragen om een adequaat gebruiksvergoedingssysteem, dat in een Europees kader vanaf 2000 operationeel zal worden. In internationaal verband zal bij het spoorvervoer met name aandacht zijn voor grensoverschrijdend capaciteitsmanagement, liberalisering van de internationale spoorvervoermarkt en de interne markt. Ook de verbetering van de spoorinfrastructurele voorzieningen (zoals Transeuropese Netwerken, TEN's) blijven van zeer groot belang. De werkzaamheden die samenhangen met de realisatie van de Trans European Rail Freight Freeways (TERFFS) worden gecontinueerd. De geluidsemisatie door het spoorgoederenvervoer belemmert mogelijk de voorgenomen groei van het spoorvervoer. Bijzondere aandacht zal daarom worden geschonken aan de ontwikkeling en het gebruik van schoon en geluidsarm materieel.

### *Zeescheepvaart*

Doelstelling van het Nederlandse zeescheepvaartbeleid blijft het vergroten van de duurzaam toegevoegde waarde door het in Nederland gevestigde maritieme bedrijfsleven. Hiertoe worden twee lijnen gevolgd. Ten eerste is het professionaliseren van de sector van belang. In samenwerking met de sector zijn daarvoor een serie stimuleringsprogramma's ontwikkeld gericht op een kwaliteitsverbetering van het management van het rederbedrijf. Het gaat daarbij om de invoering van een Integraal Management Systeem, de introductie van informatie- en communicatie-

technologie en de invoering van strategisch personeelsbeleid. Ten tweede wordt gemonitord hoe de Nederlandse vestigings- en vlagvoorwaarden zich verhouden tot die van andere landen en registers. Dit gebeurt door het volgen van de internationale ontwikkelingen op het gebied van subsidie en fiscaliteit gevolgd en het toetsen van de effectiviteit van het Nederlandse pakket.

Vanuit de nota *Zeescheepvaartbeleid* (kamerstuk 1995–1996, 24 411, nr. 1, TK) en de *Nota Scheepvaart en milieu* is een beleidsontwikkelingstraject gestart, dat zich richt op de verduurzaming van deze modaliteit. Via internationale organisaties wordt gestreefd naar een internationaal «level playing field», waar de concurrentie op de zeescheepvaartmarkt minimaal wordt verstoord door overheidsondersteuning en ontduiking van internationaal geldende regelgeving.

Belangrijke mijlpaal was de in juni 1999 in Amsterdam gehouden conferentie MAREFORUM'99. Deze past in een reeks internationale initiatieven gericht op het bevorderen van quality shipping. Dit internationale beleid is gericht op het weer lonend maken van kwaliteitsscheepvaart en op het isoleren en uitbannen van substandard scheepvaart. Bijvoorbeeld door meer transparantie in de markt, meer zelfregulering, betere en selectievere handhaving, en het creëren van economische incentives voor «goed gedrag». De komende jaren zullen, via internationale werkgroepen met overheden en bedrijfsleven, de «quality shipping» thema's verder worden uitgewerkt. Tijdens «quality shipping» conferenties, in Singapore en in Australië, zullen de uitkomsten gerapporteerd worden.

Ook «ship recycling» zal de komende jaren een belangrijk beleidsthema vormen. Tijdens de in juni 1999 in Amsterdam gehouden «Ship Recycling Summit» is door alle betrokken partijen erkend dat de huidige wijze van slopen (m.n. in Azië) verbetering verdiend. En is een eerste aanzet gedaan voor een internationale discussie gedaan. Dit probleem zal onder meer in IMO/MEPC verband worden aangepakt.

In 2000 wordt het juridisch kader voor de zeescheepvaartsector afgerond. Na de fiscale maatregelen gebaseerd op Wet Vermindering Afdracht 1996 (Kamerstuk 1996–1997, 25 076, nrs. 1–2, TK), Regeling forfaitaire winstvaststelling zeescheepvaart 1996 en de Zeevaartbemanningwet 1997, (Kamerstuk 1996–1997, 25 233, nr. 1, TK) wordt de Wet Registratie Zeeschepen van kracht. In het wetsvoorstel dat in 1999 aan de Tweede Kamer is aangeboden, is opgenomen dat de eigenaar van een zeeschip onder Nederlandse vlag een aandeel moet hebben in het daadwerkelijke beheer van het schip.

### *Kustvaart*

Op dit moment kent de kustvaart (short sea shipping) een aantal knelpunten die een modal shift naar deze sector beperken. De (Europese) kustvaart is sterk gefragmenteerd en er is onvoldoende aansluiting op de andere modaliteiten. Het Nederlandse kustvaartbeleid heeft de volgende accenten:

- het bevorderen van de kustvaart als modaliteit door beïnvloeding van beslissers (verladers, expediteurs, ketenregisseurs) en in internationaal (bilateraal, Europees) verband;
- het verbeteren van de Nederlandse kustvaart sector;
- het wegnemen van (inter-)nationale barrières die het gebruik van de kustvaart in de weg staan;
- het bevorderen van samenwerking binnen de sector en met andere vervoerssectoren.

### *Binnenvaart*

Het beleid is gericht op het stimuleren van de binnenvaart als onderdeel van de intermodale vervoersketen en op het stellen van randvoorwaarden vanuit de facetten economie, veiligheid, milieu en sociaal beleid.

In het kader van het Europese capaciteitsbeleid is de oud-voor-nieuwregeling tot 28 april 2003 verlengd. Na deze datum is de regeling als bewakingsmechanisme in ruste maar deze kan, indien noodzakelijk, weer vigerend gemaakt worden. Een Europees marktobservatiesysteem zal adequate sturing kunnen geven aan dit instrument. Het geldt dat in het kader van een oud-voor-nieuwregeling en eventuele andere sectorbijdragen binnenkomt, kan gebruikt worden om onder andere nieuwe overcapaciteit weg te nemen. Het is nadrukkelijk niet de bedoeling dat de lidstaten nogmaals sloopactiviteiten financieren. De overheidsbemoeienis zal nog slechts bestaan uit het faciliteren van het uitvoeringsapparaat (RVI). Het modal shift beleid blijft een belangrijke kern van de activiteiten voor verbetering van de bereikbaarheid. In dat kader is de Tijdelijke Bijdrage-regeling Vaarwegaansluitingen van belang. Voor de uitvoering van deze regeling wordt verwezen naar de artikelsgewijze toelichting op de begroting van het Infrastructuurfonds.

De doelen van de overheid ten aanzien van het vaarwegenbeleid worden afgeleid uit bredere beleidsdoelen als: het verbeteren van de bereikbaarheid en duurzaamheid door het bieden van goede alternatieven voor het wegvervoer en het behouden en versterken van de rol van de Nederlandse transport- en distributiefunctie. In de toelichting op het Infrastructuurfonds wordt dit beleid, dat een nauwe relatie heeft met het overige waterbeleid, nader omschreven.

De voorsprong van de binnenvaart als milieuvriendelijke modaliteit mag geen remmende voorsprong worden. Hiertoe legt de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) naar verwachting nog dit jaar een NO<sub>x</sub>-norm vast voor nieuwe binnenvaartmotoren. Deze norm gaat uit van een reductie van circa 25% van de huidige NO<sub>x</sub>-uitstoot. Het is de bedoeling deze norm na 2005 aan te scherpen. Parallel aan het traject in de CCR vindt overleg met de EU plaats om de CCR-norm voor de gehele EU-binnenvaart van toepassing te verklaren.

### *Wegvervoer*

Het wegvervoer blijft een sleutelfunctie vervullen in de goederenlogistiek, zeker in het vervoer op de kortere afstanden. Voor zover wegvervoer voor het functioneren van de Nederlandse samenleving onmisbaar is, zal het moeten worden gefaciliteerd. Naast de uitbreiding van de inhaalverboden voor het vrachtverkeer (invoer in 1999) kan verdere technologische ontwikkeling van voorzieningen op en aan de weg de doorstroming van het verkeer bevorderen (dynamisch verkeersmanagement).

In het Platform Stedelijke Distributie worden, tezamen met de gemeenten en het bedrijfsleven, maatregelen ontwikkeld ter voorkoming van stadsinfarcten. De komende jaren zullen de resultaten van een aantal technische haalbaarheidsprojecten aangeven welke mogelijkheden er bestaan om de geluidsoverlast bij laden en lossen in de avonden ochtenduren binnen de aangescherpte normen te houden.

Met de voorgenomen herziening van de Wet goederenvervoer over de weg (Wgw) wordt beoogd de bestaande regelgeving zodanig te actualiseren dat oneerlijke concurrentie in het goederenvervoer over de weg zo

effectief mogelijk wordt tegengegaan. Conform het voorstel van de EU zal de bestaande tachograaf vervangen worden door een digitale tachograaf voor nieuwe voertuigen met ingang van 1 januari 2000. Een aangescherpte controle op overbelading zal de komende jaren concurrentievervalsing en de belasting en daarmee de onderhoudskosten van ons wegennet moeten terugdringen. Daarbij zullen zowel nieuwe bestuurlijk-juridische als nieuwe technische maatregelen worden onderzocht en aangewend.

Vanwege de schade die overbeladen vrachtauto's veroorzaken aan het wegdek, is er reden tot het intensiveren van de mogelijkheden van opsporing, preventie en repressie van overbelading. Het ligt in de bedoeling om vanaf eind 1999 te komen tot een substantiële uitbreiding van het aantal thans op proef geplaatste elektronische weegsystemen in het wegdek van het autosnelwegennet. Zo wordt de pakkans van overbeladen vrachtauto's groter.

## **Mainports**

### *Havens*

De Europese Commissie krijgt in toenemende mate belangstelling voor zeehavens, hetgeen onder meer blijkt uit het Groenboek zeehavens (kamerstuk 1997-1998, 21 501-09, nr. 83, TK). Deze en andere ontwikkelingen worden in hun onderlinge samenhang beschreven in de Tweede Voortgangsnota Zeehavenbeleid van 1999. Een accentverschuiving in het beleid is dat grote en kleine havens in ons land niet als afzonderlijke entiteiten worden beschouwd, maar als belangrijke knooppunten in het internationale goederenvervoersnetwerk. De havenbedrijven dienen zich steeds meer als bedrijfsmatige organisaties te ontwikkelen. De regeling haveninterne projecten (HIP-regeling) is inmiddels uitgebreid tot alle zeehavengebieden in Nederland. Evaluatie vindt plaats in 2005.

In 1999 zijn initiatieven genomen om het brainportconcept verder te implementeren. In de komende jaren zal hieraan samen met andere (met name private) partijen vorm worden gegeven. Het in 1999 bereikte politieke akkoord over een EU-richtlijn (kamerstuk 1997-1998, 25 851, nrs. 1-2, TK) voor havenontvangstinstallaties zal leiden tot de introductie van een systeem van indirecte financiering van de afgifte van afvalstoffen uit de zeevaart. Hiervoor zal ook een afgifteplicht worden ingevoerd. De verwachting is dat deze nieuwe systematiek in 2003 zal zijn geïmplementeerd.

### *Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR)*

Het kabinet heeft erkend dat het wenselijk is om het gesignaleerde ruimtetekort in de haven van Rotterdam, met name voor de sectoren containers, chemie en distributie, op te lossen. Een dergelijk ruimtetekort kan negatieve gevolgen hebben voor de nationale economie. Tijdens de Planologische Kernbeslissing (PKB+)/MER-procedure voor het Project Mainportontwikkeling Rotterdam wordt gestreefd naar zowel een ruimtelijk economische versterking als naar het vergroten van de kwaliteit van de leefomgeving in het Rijnmondgebied. De PKB+/MER-procedure wordt naar verwachting in 2002 afgerond. De PKB-procedure gaat uit van 1000 ha haven- en industrieterrein en 750 ha natuur- en recreatiegebied. Natuurontwikkeling wordt zoveel mogelijk gezocht in en om het stedelijk gebied ter vergroting van de leefbaarheid. De beslissing om daadwerkelijk te beginnen met de eerste fase, in orde van grootte van 500 ha, wordt op een zodanig moment genomen dat tijdig ruimte beschikbaar is, wanneer



de ruimte in het bestaande havengebied benut is (eerste fase van de aanleg). Het besluit om te komen tot de aanleg van de tweede 500 ha wordt eerst dan genomen, wanneer is aangetoond dat ontwikkelingen in de markt dit nodig maken. Hierbij wordt rekening gehouden met de ontwikkeling van Zuidwest Nederland in het totale mainport-netwerk (tweede fase van de aanleg).

Het vertrekpunt van het kabinet is dat het Rijk er vooralsnog van uitgaat dat in de oplossing van de mogelijke ruimtetekorten zoveel mogelijk door de markt zelf kan worden voorzien en dat er investeringsinteresse van private partijen zal zijn voor de potentiële oplossingen. Begin 2000 zal het kabinet aan de Tweede Kamer een programma van eisen voor de publiek-private samenwerking voorleggen.

## **Internationalisering**

### *Internationale markttoegang en Nederland Distributieland*

Het opheffen van handelsbelemmeringen, bewerkstelligen van markttoegang en liberalisering en harmonisatie van het veiligheids- en milieubeleid wordt ook buiten de EU uitgedragen, zowel in bilaterale als multilaterale kaders (OESO, WTO). Verder is de internationalisering van besluitvorming over voor Nederland belangrijke goederenstromen, intermodaal vervoer en ketenbenadering veelal onderwerp van gesprek tijdens ministeriële (of hoge ambtelijke) missies – soms vergezeld door vertegenwoordigers uit het logistieke bedrijfsleven – naar landen buiten de EU.

De inspanningen buiten de EU richten zich zowel op de Oost-Europese landen als op Aziatische landen (waaronder China), Zuid-Afrika, Argentinië en het Midden-Oosten (Egypte).

Verder staat de Nederlandse expertise op het gebied van integraal verkeers- en vervoersbeleid, logistieke dienstverlening en het Gateway-concept mondiaal hoog aangeschreven. Deze positie zal maximaal worden benut bij het vergroten van de markttoegang voor de sectoren en het relevante bedrijfsleven. De positie zal selectief worden gebruikt om de rol van Nederland als transporten distributieland (en vestigingsland) te versterken.

Het gaat er hierbij vooral om dat meer accent gelegd wordt op toegevoegde waarde dan op volume, dat het kennisniveau wordt vergroot en meer aandacht wordt gegeven aan het milieu. Hierdoor wordt invulling gegeven aan de motie van de Tweede-Kamerleden Stellingwerf en Van den Berg, waarin het kabinet werd verzocht het initiatief te nemen om tot heroverweging van het concept Nederland Distributieland te komen.

## **Verhoging van de veiligheid en verbetering van het milieu**

### *Algemeen*

Voor wat betreft de veiligheid van zwaar verkeer in het wegvervoer zal de algemene beleidslijn onder meer worden geconcretiseerd in het actieprogramma van het Meerjarenprogramma Verkeersveiligheid. Op internationaal niveau staat de komende jaren de herstructurering en harmonisatie van regelgeving op het terrein van het vervoer van gevaarlijke stoffen hoog op de agenda. Europa-breed is de verwachte inwerkingtreding van het pan-Europese verdrag over het transport van gevaarlijke stoffen over de binnenwateren (ADN-verdrag) een belangrijke impuls voor dat vervoer. In internationaal verband zullen criteria ontwikkeld worden waarmee de uitvoering van maritieme veiligheidsverdragen

door verdragspartijen kan worden getoetst en verbeterd. Met de introductie van een risico-analytisch instrument (Formal Safety Assessment) heeft de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) een objectief middel tot prioritering van de veiligheidsonderwerpen verkregen. Bovendien verschaft dit instrument inzicht in de kosteneffectiviteit van veiligheidsmaatregelen. Het milieubeleid voor de scheepvaart (zee- en binnenvaart) staat in de komende jaren vooral in het teken van de uitwerking en implementatie van het actieprogramma van de Voortgangsnota scheepvaart en milieu (uitgebracht in 1998). De problematiek van afgifte en verwerking van scheepsafvalstoffen heeft nadrukkelijk de aandacht.

#### *Navigatie Ondersteunende Dienstverlening*

In 2000 en 2001 staat de implementatie van het medio 1999 uit te brengen beleidsvoornemen over de navigatie-ondersteunende dienstverlening in de zeehavengebieden centraal in het kader van het veiligheidsbeleid van het zeescheepvaartverkeer. Dit beleidsvoornemen vormt de uitwerking van het advies voor de introductie van marktwerking bij het loodsen van zeeschepen. Dit advies is in maart 1998 uitgebracht in het kader van de operatie Marktwerking, Deregulering en Wetgevingskwaliteit (MDW). Het lopende vernieuwingsprogramma met betrekking tot verkeersbegeleidende systemen ten behoeve van de scheepvaart wordt in 2000 voortgezet.

#### *Bevordering transportefficiëntie en intermodaal vervoer*

Het verminderen van de milieubelasting door het wegvervoer geschiedt langs meerdere sporen: het stimuleren van een hogere efficiency, een schoner en stiller voertuigenpark, stimulering van intermodaal vervoer en het daarbij behorende logistieke netwerk.

In dit verband worden vanaf medio 1999 de projecten Transactie en Modal Shift volledig geïntegreerd voortgezet in het programma Stimulering Logistieke Efficiency (SLE) 1999/2005. Hier wordt samengewerkt met EVO, TLN, KNV en de Voorlichtingsbureaus voor de binnenvaart en de short sea. Onderdelen zijn het subsidieprogramma Transactie/Modal Shift en het kennisoverdrachtprogramma Bedrijfsintern Logistiek Efficiency Systeem. Hiermee wordt beoogd de aandacht voor logistieke efficiency structureel in de bedrijfsvoering te verankeren.

Daarnaast is er in het kader van het project Duurzame Bedrijventerreinen aandacht voor stimulering van multimodaal vervoer en het combineren van vrachten van, naar en op bedrijventerreinen. Daarbij wordt er naar gestreefd om het aanbod van bedrijventerreinen in de nabijheid van goed ontsloten multimodale knooppunten te verbeteren. Verder worden overslagpunten daar gepland, waar zij beter aansluiten op een ruimtelijke concentratie van bedrijventerreinen en goederenstromen.

Intermodaal vervoer blijft een belangrijke rol spelen. Intermodaal beleid is gericht op optimalisatie en integratie van de verschillende schakels in de transportketen en het stimuleren van modal shift van wegvervoer naar spoor, binnenvaart, kustvaart en in de toekomst mogelijk ondergronds vervoer. Dit beleid is gebaat bij ruimtelijke concentratie op een beperkt aantal corridors, waarin de multimodale knooppunten fungeren als groeipolen voor economische ontwikkeling. Bovendien draagt intermodaal vervoer binnen deze corridors bij aan een optimaal gebruik van de beschikbare infrastructurale capaciteit. Tot slot creëert het mogelijkheden voor een efficiënte afwikkeling van goederenstromen, waar mogelijk via milieu- en energievriendelijke vervoerwijzen.



### 3.3 Luchtvaart

#### 3.3.1 Beleidslijn 2000–2004

Het Nederlandse luchtvaartbeleid, waarin het realiseren van maatschappelijk verantwoorde bereikbaarheid en mobiliteit door de lucht centraal staat, komt tot stand op basis van continue afwegingen tussen economie, veiligheid en milieu. In dit evenwicht is het zaak de komende jaren op tijd voldoende ruimte te geven aan een beheerste groei van de luchtvaart, waarbij randvoorwaarden op het gebied van milieu, gezondheid en veiligheid in acht worden genomen. Uitgangspunt is dat beheerste groei een gezamenlijke verantwoordelijkheid van regering en de luchtvaartsector betreft. Dit vormt de uitwerking van een integrale visie die uitgaat van selectieve bereikbaarheid en mobiliteit in een duurzame samenleving.

#### **Beheerste groei**

De groei van het luchtverkeer en -vervoer op Schiphol is in 1998, door het implementeren van slotcoördinatie eind maart van hetzelfde jaar, minder sterk geweest dan in de twee voorafgaande jaren. Niettemin is in 1998 een groei van het aantal vliegbewegingen gerealiseerd van 7,8%, uitmondend in een totaal van 376 810 vliegbewegingen. Vooral door de groei van de KLM, met daaraan ten grondslag de succesvolle strategische allianties, handhaafde Schiphol zich op de vierde plaats van passagiersluchthavens in Europa. Alhoewel op vrachtgebied concurrenten terrein wonnen, bleef Schiphol op een derde plek staan, na Londen en Frankfurt.

De verdere ontwikkeling van de luchtvaart en dan met name die van de «grote» luchtvaart vindt plaats binnen de daarvoor opgestelde en nog op te stellen beleidskaders. Deze grote lijnen van het beleid voor de luchtvaart worden gevormd door de PKB voor Schiphol en omgeving, de *Integrale Beleidsvisie (IBV)* en de *nota Strategische beleidskeuzes toekomst luchtvaart*, de *Nota Veiligheidsbeleid Burgerluchtvaart (NVB)* en de *nota Regionale Luchthavenstrategie (RELUS)*.

In de PKB Schiphol (1995) staat het evenwicht tussen het versterken van de mainportontwikkeling enerzijds en de verbetering van de kwaliteit van het leefmilieu anderzijds centraal. De grenzen aan de groei van Schiphol zijn echter eerder bereikt dan destijds was voorzien, met name doordat het luchtverkeer aanzienlijk sneller groeide. Om beide doelstellingen toch te kunnen realiseren is gekozen voor een strategie van beheerste groei. Het draait hierin om selectiviteitsbeleid. Vooruitlopend op het effect van maatregelen ter vermindering van geluidhinder heeft het kabinet in maart 1998 Schiphol toegestaan beperkt te groeien met 20 000 vluchten per jaar.

Voor het kabinet vormt het vijfbanenstelsel dat vanaf 2003 beschikbaar is, de grondslag voor het beleid op middellange termijn. Het beleidskader voor dit banenstelsel wordt bepaald door de huidige PKB. Het is de bedoeling om de PKB zodanig te herzien dat het vijfbanenstelsel optimaal kan worden benut. Voorwaarde hierbij is dat de milieunormen en de normen ten aanzien van externe veiligheid zoals die nu in de PKB zijn verwoord, worden omgezet in beter meetbare en handhaafbare normen gelijkwaardig aan die van de huidige PKB. Mede op basis van deze nieuwe normen bestaat het voornemen om Schiphol vanaf 2003 een integrale vergunning voor het gebruik van de luchthaven te verlenen. Hiervoor wordt momenteel de Wet Luchtverkeer gewijzigd. Hierin wordt de aanleg en het gebruik van luchthavens geregeld met een nieuw systeem van

luchthavengebruiksvergunning. Tegelijk komt er een sanctie- en boetesysteem waarmee de overheid kan optreden tegen overtredingen van de vergunningsvoorwaarden.

De groei van het luchtverkeer heeft gevolgen voor het verkeersvolume in het luchtruim en op de luchthavens, voor het aantal geregistreerde luchtvaartuigen en voor het aantal brevethouders. Activiteiten zoals neergelegd in de Nota Veiligheidsbeleid Burgerluchtvaart (1996), worden voortgezet. Deze zijn erop gericht om het veiligheidsniveau van de burgerluchtvaart in Nederland en daarbuiten verder te verbeteren opdat, ondanks de groei van het vliegverkeer, het aantal ongevallen en slachtoffers niet zal toenemen.

In de Integrale Beleidsvisie (november 1997) heeft het kabinet «ja, onder voorwaarden» gezegd tegen verdere groei van de luchtvaart. In de nota *Strategische beleidskeuze toekomst luchtvaart* van december 1998 heeft het kabinet als vervolg op de IBV aangegeven welke strategische keuzes het maakt voor de ontwikkeling van de luchtvaart in Nederland op de middellange en lange termijn. Deze hebben vooral betrekking op de mainportontwikkeling van Schiphol.

### **Ontwikkeling Nationale Luchthaven**

Om de strategische keuzes van het kabinet nader uit te werken is als vervolg op het project Toekomstige Nederlandse Luchtvaart Infrastructuur (TNLI) het programma Ontwikkeling Nationale Luchthaven (ONL) opgezet. De Rijksluchtvaartdienst heeft de regie over het hele traject, waarin de betrokken partijen (overheden, maatschappelijke organisaties en marktpartijen) opereren vanuit de eigen verantwoordelijkheid en een duidelijk besef van de eigen en elkaars rol en positie. Binnen het ONL-programma komen vier projecten aan bod:

- het project «normering» richt zich op het genoemde stelsel van nieuwe milieu- en veiligheidsnormen, waarmee het gebruik van het vijfbanenstelsel kan worden geoptimaliseerd;
- het project «middellange termijn» houdt zich bezig met de ontwikkeling van Schiphol in de periode 2003–2010. Er wordt een zodanige herziening van de PKB voorbereid dat het vijfbanenstelsel dat vanaf 2003 beschikbaar is, optimaal kan worden benut binnen de vastgestelde milieu- en veiligheidsnormen;
- in het project «lange termijn» worden mogelijkheden verkend voor de periode na 2010. Dit betreft een meer of minder ingrijpende verandering van het vijfbanenstelsel op Schiphol en het aanleggen van een luchthaven in de Noordzee. De nadere verkenning wordt uitgevoerd in het kader van een PKB/MER-procedure voor beide locaties. Eind 1999 besluit het kabinet voor welke locatie(s) en welke varianten de procedure wordt voortgezet;
- het project «ontvlechting» tot slot richt zich op het creëren van nieuwe verhoudingen tussen de rijksoverheid en de luchtvaartsector. Deze nieuwe verhoudingen zullen zijn geënt op helderheid en transparantie in zowel de bestuurlijke verhoudingen tussen overheid en sector als in de regelgeving. Hierbij zal onderscheid worden gemaakt tussen beleidsvoorbereiding, regelgeving, uitvoering en toezicht/handhaving.

### **Regionaal en internationaal**

De nota *RELUS* geeft het beleidskader voor de regionale luchthavens aan. Dit kenmerkt zich door het terugtreden van de overheid uit de financieel-bestuurlijke verhoudingen met de regionale velden.

Het grensoverschrijdende karakter van de luchtvaart noodzaakt tot internationale samenwerking op het gebied van luchtvaartbeleid en -regelgeving. Internationale ontwikkelingen zijn in die zin dan ook maatgevend voor de nationale mate van beleidsvrijheid. Zowel op het gebied van luchtvaartbeleid als op het terrein van luchtvaartregelgeving wordt gestreefd naar verdere harmonisatie, een ontwikkeling waaraan Verkeer en Waterstaat actief bijdraagt in de daartoe geëigende kaders. De inbreng vanuit Nederland in de internationale gremia zal onder meer gericht zijn op internationale normen voor milieu en veiligheid, waarbij nadrukkelijk eerlijke concurrentie wordt nagestreefd. Hierbij wordt gestreefd naar integratie van milieubeleid en transportbeleid.

### *3.3.2 Implementatie van de beleidslijn*

#### **Schiphol**

In maart 1998 heeft het kabinet besloten op Schiphol voorlopig (tot 2003) binnen randvoorwaarden van milieu en veiligheid een beheerste groei toe te staan van 20 000 vluchten per jaar. Dit besluit wordt ondersteund door twee instrumenten: selectiviteit en handhaving.

#### *Selectiviteit*

De implementatie van het selectiviteitsbeleid verloopt langs drie paden. Het in 1998 geïntroduceerde systeem van slotstoewijzing en -coördinatie draagt er in belangrijke mate toe bij dat het luchtverkeer kan worden afgewikkeld binnen de beperkte groei van 20 000 vluchten per jaar. Slotcoördinatie is tevens een belangrijk instrument bij het terugdringen van de geluidsoverlast gedurende de nacht. In de komende jaren wordt er naar gestreefd dit instrument zodanig te verfijnen dat het luchtvaartmaatschappijen stimuleert het stilste en schoonste materieel op Schiphol in te zetten. Het aandeel van de meest lawaaiige vliegtuigen in de vloot die gebruik maakt van Schiphol, is verder teruggebracht.

Tot slot wordt invloed uitgeoefend op vraag en aanbod op de luchtvaartmarkt. Naast een selectieve keuze van uitbreiding van internationale verkeersrechten en de inspanningen voor internationale fiscale maatregelen wordt gebruik gemaakt van generieke tariefmaatregelen. Hierbij wordt gedifferentieerd naar geluidsproductie en naar het moment waarop gevlogen wordt (dag of nacht). De luchthavengelden op Schiphol zijn in 1999 aangepast, terwijl voor de toekomst verdere aanpassingen in het verschiet liggen.

#### *Handhaving*

Er zal worden gewerkt met het huidige handhavingsinstrumentarium tot het moment dat binnen het ONL-programma nieuwe normen zijn ontwikkeld. Aangezien de toegestane groei op Schiphol niet past binnen de vigerende geluidszones van het vierbanenstelsel, is besloten de vorm van de geluidszones aan te passen door middel van een wijzigingsprocedure van de Aanwijzing Schiphol. De geluidsbelasting zal daarbij zodanig beperkt moeten worden dat het aantal feitelijk geluidsbelaste woningen binnen de nieuwe 35 Ke-geluidszone niet boven de 12 000 komt. Overigens zal de MER-procedure de haalbaarheid van dit doel moeten aantonen. De nieuwe geluidszones zullen eind 1999 van kracht worden. De sector is betrokken bij het handhaven van de gewijzigde geluidszones door middel van maatregelen uit de nota Selectiviteitsbeleid en het uitvoeringsmemorandum dat met de sector is overeengekomen.

Wanneer de nieuwe geluidszones van kracht worden, is geen plaats meer voor het voeren van een gedoogbeleid zoals dat de afgelopen jaren heeft plaatsgevonden. Indien daartoe aanleiding bestaat volgt correctief optreden. Daarbij zal voor zover mogelijk en indien effectief gebruik worden gemaakt van het opleggen van een last onder dwangsom in plaats van het uitoefenen van bestuursdwang, zoals het (tijdelijk) sluiten van start- en landingsbanen.

#### *Planologische Kernbeslissing*

Behalve de uitwerking van recente kabinetsbesluiten over (wijzigingen van) de PKB moet ook uitvoering worden gegeven aan dezelfde PKB. Hiervoor is het Uitvoeringsprogramma Schiphol en Omgeving (UPSO) in het leven geroepen. Het UPSO is opgebouwd rond een groot aantal activiteiten van verschillende partijen. De Rijksluchtvaartdienst (RLD) heeft de regierol voor zowel de regionale als de landelijke acties. De komende jaren wordt het UPSO voortgezet totdat aan de gehele PKB uitvoering is gegeven.

Voor de aanleg van de vijfde baan is het noodzakelijk dat de Aanwijzing Luchtvaartterrein Schiphol onherroepelijk is. Momenteel wordt een nieuwe beslissing op bezwaar voorbereid met betrekking tot de Aanwijzing. De kern ervan vormen de milieucriteria (anders dan geluid) zoals deze zijn vastgesteld in de PKB Schiphol. De mogelijkheid bestaat opnieuw een beroepschrift in te dienen tegen deze beslissing op bezwaar bij de Raad van State. Na het doorlopen van de beroepsprocedure is de Aanwijzing onherroepelijk. Naar verwachting zal de vijfde baan in het voorjaar van 2003 volledig in gebruik genomen kunnen worden. Voorwaarde is wel dat alle wettelijke procedures die nodig zijn voor de aanleg, volgens een strakke planning kunnen verlopen.

#### *Overige instrumenten*

In 1998 is door het kabinet, de provinciale staten van Noord-Holland en de (deel-) gemeenteraden van 23 gemeenten rond Schiphol besloten tot de instelling van een schadeschap. Binnen dit schadeschap zal een besliscommissie besluiten over de schadeclaims. Deze kunnen worden ingediend door omwonenden van Schiphol die mogelijk gedupeerd zijn als gevolg van de uitvoering van de PKB Schiphol. Bij het onherroepelijk worden van de Aanwijzing zal het schadeschap zich via een uitgebreid voorlichtingstraject bekend stellen.

Op het moment dat de vijfde baan van Schiphol in gebruik wordt genomen moet de tweede fase van het geluidsisolatieprogramma rond Schiphol zijn afgerond. De woningen gelegen binnen het saneringsgebied van de aanwijzing luchtvaartterrein Schiphol komen in aanmerking voor geluidsisolatie. Inmiddels zijn de eerste woningen in het kader van dit programma geïsoleerd. De verantwoordelijkheid voor de geluidsisolatie ligt bij de minister van Verkeer en Waterstaat. De uitvoering vindt plaats in samenwerking met Amsterdam Airport Schiphol (AAS) in het hiervoor opgerichte samenwerkingsverband Projectorganisatie geluidsisolatie Schiphol (Progis).

Voor de verdere mainportontwikkeling van Schiphol en voor de verbetering van het milieu en de leefbaarheid in de regio, is de (tijdige) aanleg van een adequate landzijdige infrastructuur van groot belang. De relevante projecten zijn opgenomen in het MIT. De doelstelling om minimaal 40% van de luchtpassagiers en 40% van de werknemers van Schiphol met het openbaar vervoer naar en van de

luchthaven te laten reizen, is nog niet gehaald. Dit komt deels omdat de uitvoering van noodzakelijke OV-projecten nog niet is afgerond. In het jaar 2000 zal daarom voortvarend worden gewerkt aan de verdere uitvoering van de Zuid-tangent alsmede aan de (voorbereiding van de) uitvoering van de hogesnelheidslijn (HSL).

De uitvoering van de HSL is eveneens van belang om de doelstelling uit de PKB Schiphol en omgeving te realiseren dat in 2015 de hogesnelheids-treinen tenminste vijf miljoen passagiers overnemen van de luchtvaart. Hierdoor wordt op Schiphol ruimte gecreëerd voor selectief gebruik, zodat minder wordt gevlogen op verbindingen waarvoor de HSL een goed alternatief is.

### **Regionale luchthavens**

Al sinds 1978 bestaat er een zoneringsplicht voor luchthavens. Voor een aanwijzing is echter ook een van kracht zijnde PKB vereist. Begin 1998, bij een uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak inzake bezwaren tegen de aanwijzing Maastricht, bleek deze te zijn ontvallen. Met de Wet herstel rechtskracht diverse PKB's, die eind 1998 is gepubliceerd, is de rechtskracht voor het nemen van aanwijzingsbesluiten weer hersteld. Een aantal ontwikkelingen in de richting van een nieuw luchtvaartbeleid voor de middellange termijn heeft de lopende aanwijzingsprocedures voor de regionale en kleine velden in een ander daglicht gezet. Er zal een nieuw Structuurschema Burgerluchtvaarterreinen (SBL) voor de regionale (en kleine) velden worden opgesteld. Voor de begroting betekent dit dat een aantal investeringen (o.a. baanverlenging Eelde) en voorbereidingskosten naar latere jaren zijn verschoven. Hetzelfde geldt voor het voornemen in RELUS om te komen tot afkoop van exploitatieverliezen en de bijdrage voor de luchtverkeersleiding. In 2000 en de daarop volgende jaren zullen kosten worden gemaakt voor het opstellen van het nieuwe SBL voor de regio.

Wat betreft de regionale luchthaveninfrastructuur is eind 1998 besloten om af te zien van de voorgenomen aanleg van de Oostwestbaan op de luchthaven Maastricht Aachen Airport (MAA). MAA zal blijven bestaan met een voortgezet gebruik van de Noordzuidbaan. De partijen, waaronder Verkeer en Waterstaat, hebben zich bereid verklaard om de op hun begroting gereserveerde gelden voor de aanleg van de Oostwestbaan hiervoor in te zetten. Dit is als zodanig in de begroting verwerkt. De gereserveerde gelden zullen conform afspraken met de provincie Limburg worden ingezet.

De gereserveerde gelden voor het IPNR (Integraal Plan Noordrand Rotterdam) gingen uit van een nieuwe luchthaven bij Rotterdam (Nieuw Rotterdam Airport, NRA). Gezien de besluitvorming over NRA kunnen deze elders worden ingezet. Besloten is om de vrijvallende IPNR-gelden in te zetten voor het totale RELUS-beleid en eventuele schadeclaims. Vanwege de onzekerheden en marges in het RELUS-dossier is deze omzetting nog niet in de voorliggende begroting verwerkt. De gereserveerde gelden zullen conform afspraken met de provincie Limburg worden ingezet.

### **Nota Veiligheidsbeleid**

Veiligheid in de luchtvaart is de belangrijkste randvoorwaarde voor het kunnen accommoderen van de luchtverkeersgroei. Het uitvoeringsprogramma van de Nota Veiligheidsbeleid (NVB) berust op een aantal kernactiviteiten: internationalisering veiligheidsbeleid en -regelgeving,

internationaal hulpbeleid, onderzoek luchtvaartveiligheid, communicatie en publieksvoorlichting, rolverdeling tussen sector en overheid en kleine luchtvaart.

De RLD zal actief meewerken aan de verdere ontwikkeling van projecten en regelgeving die binnen de ICAO, JAA, Eurocontrol en EU tot stand komen.

De lopende projecten bij het verbeteren van het veiligheidsniveau in Tanzania, Zimbabwe en Suriname zullen worden voortgezet en in Kenia zal een nieuw project worden gestart.

De reeds in gang gezette onderzoekstrajecten, bestaande uit onderzoek en ontwikkeling van causale modellen, prestatie-indicatoren en het opzetten van een air-safety data, moeten gezien worden als een integrale (systeem)-benadering om verbeteringsmogelijkheden en risicogebieden te identificeren.

In het kader van transparantie van beleid, gericht op verbetering van de betrokkenheid en veiligheidsbeleving van de burgers, wordt een groot aantal communicatie-initiatieven ontplooid.

Uitvoering zal worden gegeven aan het beleid waarin de recreatieve luchtvaart zichzelf kan reguleren binnen te stellen randvoorwaarden. In het kader van de geluidshandhaving moet per 1 januari 2000 het geluidsvolume op de grens van de geluidszones rond de kleine luchtvaart-terreinen zijn gehalveerd.

## **Internationaal**

### *Marktwerving*

De komende tijd zal de liberalisering van de luchtvaart in de WTO meer indringend aan de orde komen. De inzet van de RLD in de WTO is gericht op een realistische stapsgewijze vergroting van de werking van het GATS-systeem (General Agreement on Trade in Services) in de luchtvaart, middels een sectorspecifieke benadering in transportkaders. Momenteel is luchtvaart nog grotendeels uitgezonderd van GATS. Overigens claimt de Europese Commissie steeds meer competentie in de bilaterale relaties met niet EU-landen op het terrein van de luchtvaart (bijv. EU-VS).

### *Veiligheid*

Voor de totstandkoming van operationele regelgeving op het gebied van vliegveiligheid zijn de internationale organen zoals de Joint Aviation Authorities (JAA) en de International Civil Aviation Organization (ICAO) toonaangevend. Nederland blijft hierin een actieve rol spelen. De implementatie van deze in internationaal verband ontwikkelde regelgeving, die gericht is op luchtvaartmaatschappijen, op productie- en ontwerporganisaties en op de brevettering van bijvoorbeeld grondwerktuigkundigen, zal de nodige aandacht blijven vragen.

De Europese Commissie heeft een mandaat op het terrein van de luchtvaartveiligheid om te onderhandelen over toetreding van de EU tot de (op te richten) European Aviation Safety Authority (EASA) en Eurocontrol. Er wordt naar gestreefd de EASA (de opvolger van de JAA) in Nederland gevestigd te krijgen.

### *Milieu*

Internationale regelgeving inzake de aanscherping van de eisen met betrekking tot geluid en emissies van de luchtvaart vindt plaats in ICAO. Tevens worden deze onderwerpen behandeld in (European civil aviation conference (ECAC) en EU verband. Nederland zal haar actieve rol in deze



fora op het gebied van het luchtvaartmilieu voortzetten. Internationale regelgeving is van belang omdat maatregelen op nationaal niveau, bijvoorbeeld gericht op limitering van broeikasgassen, onvoldoende effect ressorderen. Aanscherping van geluidseisen dient in internationaal verband plaats te vinden, teneinde de concurrentiepositie van de sector niet onevenredig te benadelen. Voor de beleidsontwikkeling op het gebied van de luchtvaart en milieu zijn ook internationaal geaccepteerde onderzoeksresultaten van belang. Onder deze noemer valt bijvoorbeeld het in 1999 door de IPCC uitgebrachte «Special report on Aviation and the global Atmosphere».

### **Luchtverkeersbeveiliging**

In het kader van de uitwerking van het luchtverkeersbeveiligingbeleid (zie *Nota inzake het algemeen beleidskader voor luchtverkeersbeveiliging*), krijgt de minister van Verkeer en Waterstaat een aantal extra wettelijke stuurinstrumenten om het primaat van de politiek te kunnen waarborgen. Dit zijn een informatieplicht voor de ZBO LuchtVerkeersleiding Nederland (LVNL) en een algemene aanwijzingsbevoegdheid. Ook zal de implementatie zijn afgerond van de ministeriële regeling die de normen voor het LVNL kwaliteits- en veiligheidssysteem vastlegt. In het bredere kader van de toekomst van de luchtvaart zijn de rol en de positie van de organisatie aan de orde, zowel ten opzichte van het bedrijfsleven als ten opzichte van de overheid. De jaarlijkse bijdrage van Verkeer en Waterstaat in de exploitatietekorten van de luchtverkeersdienstverlening op de regionale luchthavens zal versneld worden afgebouwd. Deze afbouw zal in twee jaar zijn beslag krijgen.

De komende periode zal sprake zijn van een verdere ontwikkeling van de internationale, vooral Europese, regulering, met name gericht op een effectieve aanpak van de congestieproblematiek. Een ander onderwerp dat de komende jaren op de EU-agenda staat, is het plan van de Commissie om een Europees satelliet-navigatiesysteem op te zetten, het zogeheten Global Navigation Satellite System (GNSS). Dit systeem is bedoeld voor verschillende vervoerstakken en -sectoren.

### **Onderzoek**

De staat laat onderzoeksopdrachten uitvoeren om te voorzien in de kennisbehoefte omtrent de voorbereiding, uitvoering en handhaving van het luchtvaartbeleid (met name veiligheids- en milieuaspecten van vliegtuigontwikkeling en vliegtuiggebruik). Belangrijke opdrachtnemers zijn het NLR en het Aeromedisch Instituut, maar ook van andere Nederlandse en buitenlandse instituten wordt gebruik gemaakt.

De onderzoekprogrammering van de RLD staat niet los van het overige onderzoek in de verkeers- en vervoerswereld. Gestreefd wordt naar een samenhangende benadering van de onderzoekprogrammering, bijvoorbeeld door de betrokkenheid van de RLD bij het nieuwe Verkeer en Waterstaat- kenniscentrum voor verkeer en vervoer «Connekt».

Ook wordt via het NLR goed contact gehouden met internationale ontwikkelingen in lucht- en ruimtevaartonderzoek. Het NLR speelt een vooraanstaande rol in de Association of European Research Establishments in Aeronautics (AEREA), het samenwerkingsverband van de Europese luchtvaartonderzoeksinstellingen. Dit is in lijn met de aanbevelingen van de Adviesraad voor het Wetenschaps- en Technologiebeleid

(AWT). Haar advies betrof het nut van de grote technologische instituten, waarin internationalisering van het (luchtvaart)onderzoek een hoeksteen is.

## **4. WATER**

### **4.1 Beleidslijn 2000–2004**

De bescherming tegen overstromingen en de bewoonbaarheid van het land hebben in het Nederlandse waterbeleid altijd voorop gestaan. Daarnaast geeft het integrale waterbeheer inhoud aan vele maatschappelijke functies, bijvoorbeeld transport, natuur en landschap, recreatie en sport- en beroepsvisserij. Deze functies worden afgewogen tegen de ecologische waarden van de watersystemen. Sinds de jaren zeventig staat tevens de waterkwaliteit op de politieke agenda. De hoofddoelstelling van het waterbeleid is: «Het hebben en houden van een veilig en bewoonbaar land en het instandhouden en versterken van gezonde en veerkrachtige watersystemen, waarmee een duurzaam gebruik blijft gegarandeerd».

### **Regeringsbeslissing NW4**

Op 10 februari 1999 is de regeringsbeslissing *vierde Nota Waterhuishouding (NW4)* aangeboden aan de Tweede Kamer (Tweede Kamer, vergaderjaar 1998–1999, 26 401, nr. 1). NW4 gaat door op de weg van integraal waterbeheer, die met de *derde Nota Waterhuishouding* is ingeslagen. NW4 bevat de kaders voor verdere uitbouw waarbij de beleidsmakers op de terreinen waterkeren, waterbeheren, natuur, milieu en ruimtelijke ordening gezamenlijk optrekken.

Op 14 juni 1999 is met de Tweede Kamer over de vierde Nota waterhuishouding gediscussieerd. Het waterbeleid zoals in de nota verwoord heeft daarbij de instemming van alle fracties gekregen. Met name de versterking van de relatie tussen het water en de ruimtelijke ordening werd unaniem als zeer belangrijk ervaren.

Twee denklijnen staan centraal in NW4. In de eerste plaats betreft dit het zoveel mogelijk op natuurlijke wijze omgaan met water en watersystemen. Het aansluiten bij natuurlijke processen door het herstellen van de veerkracht van watersystemen is een belangrijke leidraad voor het toekomstig waterbeheer. Meer ruimte voor water is hierbij een belangrijk motto. De tweede centrale denklijn is de verdere verdieping en uitwerking van de watersysteem- en stroomgebiedbenadering, zowel nationaal als internationaal. Met gebiedsgericht beleid kan de samenhang binnen het waterbeleid en tussen aan elkaar verwante beleidsterreinen als ruimtelijke ordening, natuur, milieu en water op efficiënte wijze worden bereikt. Internationaal vindt uitwerking van de watersysteem- en stroomgebiedbenadering plaats via de EU-kaderrichtlijn Water. De ruimtelijke claims die voortvloeien uit NW4, zullen een belangrijk aspect vormen van de Vijfde nota over de ruimtelijke ordening. Tevens bevat het bestuursakkoord nieuwe stijl afspraken over interbestuurlijke samenwerking op ruimtelijk terrein.

In het regeerakkoord zijn extra gelden beschikbaar gesteld voor twee thema's die in NW4 een belangrijke rol spelen. Het betreft de waterbodempromotie en de grootschalige natuurontwikkeling.

Hierna wordt ingegaan op de watersystemen en de thema's binnen of gerelateerd aan het waterbeleid. Deze indeling is gebaseerd op NW4.



## Watersystemen

In deze paragraaf wordt aan de hand van de onderscheiden watersystemen ingegaan op het totale beleidsveld water. Verkeer en Waterstaat is voor alle watersystemen kaderstellend met betrekking tot de ontwikkeling, uitvoering en evaluatie van het beleid. Verkeer en Waterstaat is voor de hoofdwatersystemen tevens verantwoordelijk voor de feitelijke uitvoering.

### *Hoofdwatersystemen*

#### \* *Grote rivieren*

Het rijksbeleid is gericht op het handhaven van de veiligheid, vooral bij hogere maatgevende afvoeren, in combinatie met het behoud van landschappelijke, natuur- en cultuurhistorische waarden, de ontwikkeling van nieuwe natuur en het bevorderen van de scheepvaartfunctie. Duurzame hoogwaterbescherming krijgt vorm door een combinatie van maatregelen, namelijk door het versterken van de dijken tot het afgesproken niveau, door het water vast te houden en de ruimte te geven aan de rivieren. Nauwe samenwerking met Rijn-, Schelde- en Maasoeverstaten is hierbij van groot belang.

#### \* *Natte Hart*

Het Natte Hart vervult een centrale functie in de waterhuishouding van het noordelijk en westelijk deel van Nederland. De regering streeft naar een afstemming tussen rijk en provincies over de lange-termijnontwikkeling van het IJsselmeergebied. Kernbegrippen in het rijksbeleid voor het Natte Hart zijn een dynamisch peilbeheer (meer en natuurlijker waterstandsfluctuaties gedurende het jaar) gericht op veiligheid, het instandhouden van de zoetwatervoorraad en het versterken van de natuurlijke waarden door herstel en inrichting (onder andere natuurvriendelijke oevers). Mogelijke maatregelen die, mede met het oog op zeespiegelstijging, bodemdaling en klimaatverandering, bij de Afsluitdijk noodzakelijk zijn om aan dit beleid invulling te geven zijn, naast een dynamisch peilbeheer, het aanleggen van extra spuicapaciteit en op termijn gemaalcapaciteit. De waterhuishouding in het Natte Hart en de relatie daarvan met rivierafvoer en het regionale waterbeheer in Nederland maakt ook deel uit van de studie door de Commissie Waterbeheer 21<sup>e</sup> eeuw. Medio 2000 zal deze Commissie haar Lange Termijn visie op de waterhuishouding in Nederland uitbrengen.

#### \* *Zuidelijke Delta*

Naast veiligheid is het rijksbeleid er ook op gericht om de natuurlijke processen te behouden en te ontwikkelen. Ontwikkeling van natte natuur heeft vanuit het Regeerakkoord een impuls gekregen. In aansluiting op de huidige verdieping van de Westerschelde hebben Nederland en Vlaanderen afgesproken om de komende jaren samen een lange-termijnvisie te ontwikkelen op het Schelde-estuarium. Deze visie zal vóór 2002 worden afgerond en is gebaseerd op drie pijlers: veiligheid, toegankelijkheid en natuurlijkheid. Inmiddels is ambtelijk overeenstemming bereikt over de voor de visie te hanteren agenda.

#### \* *Kust en zee*

De hoofddoelstelling van het kustbeleid is de beveiliging tegen overstromingen gecombineerd met behoud, en waar mogelijk vergroting, van de ruimte voor natuurlijke processen. De laatste tijd worden veel plannen gelanceerd om de mogelijkheden van de kustzone beter te benutten: nieuwe woonlocaties, recreatieve

voorzieningen, natuurgebieden, uitbreiding van de Maasvlakte en Nieuw-Holland. Deze plannen moeten worden getoetst aan de hoofddoelstelling van het kustbeleid, in goed samenspel met de departementen van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, Economische Zaken en Landbouw Natuurbeheer en Visserij. Ook buiten de territoriale wateren worden projecten voorzien. In verband daarmee wordt momenteel bekeken in hoeverre uitbreiding van wetgeving noodzakelijk en binnen het kader van het zeerecht mogelijk is. Deze wetgeving zal gebaseerd worden op de Exclusieve Economische Zone (EEZ), die in de loop van 1999 wordt ingesteld.

\* *Oceanen*

De VIIe bijeenkomst van de VN-Commissie voor Duurzame Ontwikkeling heeft de Algemene vergadering van de Verenigde Naties aanbevolen om te streven naar versterkte coördinatie en samenwerking tussen zowel regeringen als VN-organen ten aanzien van de juridische, economische, sociale en milieu-aspecten van de oceanenproblematiek.

*Regionale watersystemen*

De regionale wateren vervullen tal van functies: watervoorziening voor landbouw, industrie en drinkwater, instandhouding van natte natuurgebieden, recreatiemogelijkheden, beroepsvisserij en bebouwingmogelijkheden. In NW4 pleit de regering onder meer voor zo goed mogelijke afstemming tussen streek-, bestemmings- en waterhuishoudingsplannen. Hiertoe worden juridische instrumenten ontwikkeld. Daarnaast gelden als essentiële randvoorwaarden voor het beheer de beveiliging tegen overstromingen en het voorkomen van wateroverlast.

*Water in de stad*

De afgelopen jaren zijn initiatieven genomen voor een meer duurzaam stedelijk waterbeheer. Belangrijk onderdeel hiervan is de herwaardering van watersystemen bij de ruimtelijke inrichting van (nieuwe) woongebieden. In NW4 stimuleert de regering meer samenwerking tussen gemeenten, waterschappen en provincies om te komen tot gemeenschappelijke visies en samenwerking voor duurzaam stedelijk waterbeheer. De rol voor het Rijk bestaat daarbij uit het faciliteren van informatie-voorziening en informatie-uitwisseling, en het zo nodig verbeteren van het juridisch en beleidsinstrumentarium. Uitwerking vindt onder meer plaats in het kader van de Commissie Integraal Waterbeheer.

**Thema's**

De verschillende aspecten die het rijksbeleid voor de hoofdwatersystemen karakteriseren, zoals veiligheid, wateroverlast, herstel en inrichting (natuur), waterkwaliteit (milieu), waterbodems en de internationale invalshoek, worden onderstaand nader uitgewerkt. Tevens wordt ingegaan op de bouwgrondstoffenvoorziening.

*Veiligheid*

Binnen het beleidsterrein water wordt onderscheid gemaakt tussen wateroverlast en onveiligheid. Bij wateroverlast is alleen sprake van materiële overlast, terwijl bij onveiligheid ook levensgevaar dreigt. Dit laatste is het geval bij het bezwijken van een waterkering in het stelsel van de zogenaamde primaire waterkeringen als gevolg van hoge waterstanden en golven op de Noordzee, de grote rivieren en het IJsselmeer. Aan

deze opsomming van zogenaamde gevarenbronnen is recentelijk het Markermeer toegevoegd (brief aan de Tweede Kamer van 26 maart 1999, HKW/AK/99/1594).

Zowel bij de aanpak van de onveiligheid als van de wateroverlast heerst het besef dat niet langer kan worden volstaan met louter harde technische ingrepen, maar dat zo veel mogelijk moet worden aangesloten bij natuurlijke processen. Deze aanpak vraagt over het algemeen wel meer ruimte en mogelijk een ander gebruik van de beschikbare ruimte. De consequenties van deze aanpak zullen een belangrijk aspect vormen van de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening.

In de eenentwintigste eeuw staat Nederland voor de opgave om het hoofd te bieden aan een verdere daling van de bodem, een versnelling van de zeespiegelstijging van 20 tot mogelijk 60 cm per eeuw en een hogere piekafvoer van de grote rivieren. De concrete maatregelen die hieruit voortvloeien bestaan uit het op peil houden en versterken van de waterkeringen (waaronder het herstel van de dijkbekledingen van gezette steen en het Deltaplan Grote Rivieren), het verlagen van de hoogwaterstanden op de grote rivieren en het bestrijden van de structurele kusterosie.

Het belangrijkste instrument voor het uitvoeren van deze maatregelen is de *Wet op de waterkering* (Kamerstukken 1995–1996, 21 136, nr. 22). Deze wet regelt de cyclus van het stellen van randvoorwaarden voor de primaire waterkeringen (waterstanden, golven), het uitvoeren van versterkingen om aan de gestelde randvoorwaarden te voldoen en de vijfjaarlijkse toetsing van de primaire waterkeringen.

De Wet op de waterkering voorziet in een overgang van de huidige veiligheidsfilosofie, die is gebaseerd op de eisen voor de waterkeringen van de Deltacommissie (1960), naar een gebiedsgerichte risicobenadering. In deze benadering staat de kans op overstromen van een dijkringgebied centraal. De Technische Adviescommissie voor de Waterkeringen begeleidt het hiervoor benodigde onderzoek. Als dit onderzoek is uitgevoerd, kan de nieuwe veiligheidsfilosofie worden gekoppeld aan de filosofie van de Deltacommissie. Op grond hiervan zal het risico van overstroming beter kunnen worden ingeschat.

#### *Wateroverlast*

In het najaar van 1998 trad wateroverlast op in de regionale wateren als gevolg van extreme regenval. Verkeer en Waterstaat heeft in overleg met de betrokken overheden op rijksniveau en regionaal niveau een plan van aanpak opgesteld om toekomstige wateroverlast zoveel mogelijk te voorkomen (zie de brief aan de Tweede Kamer van 10 februari 1999 over de *notitie Aanpak Wateroverlast*, vergaderjaar 1998–1999, 26 401, nr. 1). Het plan van aanpak bevat de volgende voorstellen:

#### \* *Onderzoek*

In 1999 en 2000 wordt een breed opgezet onderzoek «Waterbeheer 21<sup>e</sup> eeuw» uitgevoerd dat betrekking heeft op zowel de rijkswateren als de regionale wateren. Doel van het onderzoek is om de schade als gevolg van wateroverlast te verminderen en om een visie te ontwikkelen op de noodzakelijke investeringen hiervoor. In het onderzoek wordt rekening gehouden met de klimaatverandering, de bijbehorende zeespiegelrijzing, extremere regenval, hogere rivierafvoeren en de voorziene bodemdaling. De studie wordt verricht in opdracht van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat en de Unie van Waterschap-

pen. Een commissie van onafhankelijk deskundigen begeleidt het onderzoek. Het advies wordt medio 2000 verwacht.

\* *Bestuurlijk-juridische acties*

In het kader van de aanpak van de wateroverlast wordt een aantal acties uitgewerkt op bestuurlijk-juridisch gebied om de afstemming tussen het waterbeheer en de ruimtelijke inrichting van Nederland te verbeteren. Hierbij geldt overeenkomstig NW4 dat water als ordenend principe wordt gehanteerd. Onder andere meer ruimte voor water en het langer regionaal vasthouden van water zijn hierbij van groot belang.

\* *Afwatering*

Tevens zal in deze kabinetsperiode de gemaalcapaciteit worden vergroot van het Noordzeekanaal/Amsterdam-Rijnkanaal bij IJmuiden, Nieuwegein en Gouda ten behoeve van de afwatering van grote delen van Noord-Holland, Zuid-Holland en Utrecht. Daarnaast wordt de voorbereiding geïntensiveerd om de afwateringsmogelijkheden van het IJsselmeer te vergroten, hetgeen van belang is voor een verbeterde afwatering van grote delen van Noord- en Oost-Nederland. De studie voor vergroting van de spuicapaciteit van de afsluitdijk zal gecombineerd worden met de resultaten van de studie naar een ander peilbeheer van het IJsselmeer/Markermeer. Ze zal volgens plan gereed zijn in voorjaar 2002.

*Herstel en inrichting van watersystemen*

Voor het verkrijgen van gezonde watersystemen is naast terugdringing van verontreiniging een verder herstel en (her-)inrichting van watersystemen noodzakelijk. Speerpunten van beleid zijn het creëren van natuurlijker overgangen tussen zout en zoet, geleidelijker overgang tussen water en land, een natuurlijker peilverloop en meer mogelijkheden voor vismigratie.

In het Regeerakkoord zijn voor de periode t/m 2010 extra gelden beschikbaar gesteld om grootschalige natuurontwikkeling te stimuleren. Hiervoor zullen investeringen worden gedaan in de Zuidelijke Delta, het IJsselmeergebied en in herstel en inrichting van de overige (rijks-)wateren. In overeenstemming met LNV wordt een deel van deze extra (natte natuur) gelden ingezet voor de financiering van de eerste fase van openstelling van de Haringvlietsluizen (de Kier). Het ontwerp-besluit voor de Kier wordt in het najaar van 1999 in inspraak gebracht.

In overleg met LNV wordt op korte termijn een definitief besluit genomen over de besteding van het resterend deel van de extra Regeerakkoord-gelden voor natte natuur alsmede over het aandeel van deze gelden dat van de begroting van LNV naar de begroting van Verkeer en Waterstaat zal worden overgeheveld.

Ondanks de typering «Nederland – waterland» speelt ook in Nederland het probleem van de verdroging. Momenteel is bijna 6000 km<sup>2</sup> verdroogd. Bij het beleid om de verdroging tegen te gaan zijn verschillende actoren betrokken: Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, Verkeer en Waterstaat, Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, provincies en waterschappen. De landelijke doelstelling is de vermindering van het verdroogde gebied in 2010 met 40 procent ten opzichte van het referentiejaar 1985.

### *Waterkwaliteit*

De verbetering van de waterkwaliteit vanaf 1970 tot nu is voor een belangrijk deel te danken aan de sanering van het huishoudelijk en het industrieel afvalwater. Ondanks die goede resultaten is het uiteindelijke doel, een goede waterkwaliteit en een evenwichtig ecosysteem, nog niet bereikt. Thans ligt de prioriteit daarom bij de sanering van de diffuse bronnen. Diffuse bronnen in de landbouw, de bouw, de scheepvaart en het stedelijk afvalwater zullen gesaneerd moeten worden. Een sleutelrol wordt hierbij vervuld door het anders omgaan met bestaande producten en het gebruik van andere producten. Hiervoor zijn zowel initiatieven op landelijk als regionaal niveau noodzakelijk. Het effect van deze initiatieven op een betere waterkwaliteit is niet op korte termijn te verwachten.

De inspanningen van de industrie ten aanzien van haar directe emissies zijn vastgelegd binnen de kaders van het doelgroepenbeleid Industrie. De convenanten die in dat kader tussen de overheden (rijk, provincies en gemeenten en waterschappen) zijn afgesloten, geven tot 2010 de te bereiken reducties weer. De Bedrijfsmilieuplannen geven voor de middellange termijn (komende 4 jaar) inzicht in de voorgenomen maatregelen. Bedrijven met een gecertificeerd milieuzorgsysteem hebben een milieubeleidsverklaring ondertekend waarin zij te kennen geven dat zij streven naar een continue verbetering van de milieuprestatie. Die verbetering is integraal gericht en kan dus betrekking hebben op het compartiment water en/of de andere milieucolportimenten. De voor water belangrijke items daarbij zijn schone technologie, grondstoffen-gebruik, het zoveel mogelijk sluiten van kringlopen binnen het bedrijf of daarbuiten, maar ook de ontwikkeling van duurzame producten. Ook hier geldt dat het voorkomen van verontreiniging voorop staat.

### *Waterbodems*

De intensivering uit het regeerakkoord op het terrein van de waterbodems biedt een beter perspectief om de opgelopen achterstand in te halen en de sanering voortvarend op gang te brengen. Om de waterbodemsanering zo efficiënt mogelijk uit te voeren, hebben rijk, provincies, waterschappen en gemeenten een plan van aanpak *Tien-jarensenario waterbodems* opgesteld.

Een trend voor waterbodems is een gebiedsgerichte aanpak en actief waterbodembeheer. Hierbij worden indien mogelijk meerdere belangen gediend, bijvoorbeeld verruiming van de rivier ten behoeve van veiligheid tegen overstroming, natuurontwikkeling en bodemkwaliteitsverbetering.

### *Internationaal waterbeleid*

Nederland-waterland staat in het jaar 2000 wereldwijd in het middelpunt van de belangstelling. Voorafgaand aan Wereldwaterdag (22 maart 2000) vindt in Den Haag het Tweede Wereldwaterforum plaats, waar een visie-document zal worden gepresenteerd. Dit document wordt tevens aan de Ministersconferentie voorgelegd ter accordering. Ter voorbereiding hiervan wordt een visie op het Rijngebied gepresenteerd. De regering is er uiteraard veel aan gelegen dat forum en conferentie een succes worden en dat deze een impuls geven aan integraal waterbeheer wereldwijd. Hierbij wordt onder meer ingezet op een sterkere coördinerende rol voor «United Nations Environment Programme» (UNEP).

Om Nederland-Waterland een steviger positie te bezorgen op de internationale markt wordt de laatste hand gelegd aan de nota «Partners

voor Water», die later dit najaar aan de Staten-Generaal zal worden gezonden. Hierin wordt onder andere een nauwere strategische samenwerking voorzien tussen bedrijfsleven, kennisinstituten en overheden in het buitenland. Het recent opgerichte «Netherlands Water Partnership» kan hier goede dienst bewijzen.

Nederland zal verder zijn verbondenheid aan het thema water accentueren met het organiseren in 2000 van de Tweede Vergadering van Partijen van het Verdrag van Helsinki inzake de bescherming en het gebruik van grensoverschrijdende waterlopen en internationale meren. In het jaar 2000 wordt verder de vaststelling verwacht van de EU-kaderrichtlijn water. Een belangrijke gebeurtenis, waarbij de stroomgebiedaanpak Europa-breed wordt verankerd, en het waterbeheer meer integraal wordt benaderd. De gevolgen voor de Nederlandse wetgeving worden thans onderzocht. Het Rijnverdrag is aan de nieuwe eisen aangepast; een nieuw actieprogramma voor de duurzame ontwikkeling van de Rijn zal in 2000 worden gepresenteerd. Voor de internationale commissies voor de Maas en de Schelde zal verbreding van het werkterrein terstond na aanvaarding van de kaderrichtlijn worden geagendeerd.

### *Bouwgrondstoffenvoorziening en duurzaam bouwen*

Het beleid voor de bouwgrondstoffenvoorziening is gericht op enerzijds het zo zuinig mogelijk zijn en anderzijds het tijdig voorzien in de behoefte voor de bouw. De voortgaande winning van zand, grind, klei etcetera vergt ruimte en veroorzaakt soms aantasting van natuur en landschap. Daarom heeft voorziening met secundaire grondstoffen (hergebruik) en vernieuwbare grondstoffen (hout) prioriteit.

In goed overleg tussen bedrijfsleven, provincies en rijk is een Implementatieplan alternatieven winning beton- en metselzand in voorbereiding. De eerste resultaten geven aan dat de alternatieven (secundaire grondstoffen, Noordzeezand, fijner zand), althans op korte termijn, helaas slechts relatief beperkte mogelijkheden bieden.

Het tweede structuurschema Oppervlakedelfstoffen is in voorbereiding. Enkele aspecten die hierin naar verwachting aan de orde zullen komen zijn: mogelijke zoekgebieden voor de winning van momenteel «schaarse» oppervlakedelfstoffen, de taakverdeling voor de beton- en metselzandvoorziening voor de periode 1999–2018, de mogelijkheden van diepe winning in de Noordzee in verband met (mogelijke) megaprojecten zoals de Tweede Maasvlakte, de voorziening van zilvezand voor de lange termijn en de mogelijkheid van zogenaamd omputten in de uiterwaarden (diep betonzand winnen en de put weer opvullen met bovengrond uit de omgeving).

## **5. TELECOMMUNICATIE EN POST**

### **5.1 Beleidslijn 2000–2004**

Zowel de telecommunicatie- als de postsector vertonen een sterke dynamiek. In de telecommunicatiesector beïnvloeden technologische ontwikkelingen het aanbod van nieuwe diensten en producten. Zo ondergaan onder invloed van technologische innovaties fysieke goederenstromen, mobiliteit en wijze van bedrijfsvoering fundamentele veranderingen en is informatie een belangrijke productiefactor geworden. Andersom stimuleert concurrentie in de markt tot voortdurende technologische innovaties.

Onder invloed van ontwikkelingen in de technologie (zoals digitalisering van informatie, de standaard van het Internet Protocol) en in de markt



(zoals prijsdalingen van chips en apparatuur door massaproductie) vervagen de grenzen tussen verschillende soorten diensten en verschillende soorten infrastructuur. Verschillende netwerken, zoals vaste infrastructuur, ether en kabel, kunnen data-, spraak- en beeldcommunicatie onafhankelijk van tijd en plaats verspreiden. Deze trend, kort aangeduid als convergentie, zal naar verwachting verstrekkende gevolgen hebben voor de samenleving, zowel in economisch als in sociaal en cultureel opzicht. Een voorbeeld van deze trend van convergentie is de ontwikkeling van het internet. Toepassingen variëren van e-mail tussen particuliere gebruikers tot elektronisch zaken doen.

### **Liberalisering**

Nederland heeft inmiddels een van de meest geliberaliseerde telecommarkten in Europa. Het huidige regelgevend kader is neergelegd in de *Telecommunicatiewet*. De bestaande Europese en Nederlandse telecommunicatieregelgeving is gericht op de overgang van een markt die gedomineerd wordt door monopolistische (staats)bedrijven, naar een markt met concurrentie. Waar marktpartijen zelfregulerend op kunnen treden doet de overheid een stap terug. Met de regelgeving wil Verkeer en Waterstaat bijdragen aan een optimale ontwikkeling van hoogwaardige en maatschappelijk verantwoorde telecommunicatievoorzieningen in een concurrerende omgeving. Verkeer en Waterstaat bevordert de ontwikkeling van meerdere vormen van infrastructuur om de concurrentie en de keuzevrijheid voor de burger te vergroten. Daartoe is de Telecomwet gericht op een laagdrempelige toegang voor nieuwe markttoetreders. Ook stelt Verkeer en Waterstaat frequentieruimte beschikbaar. Keuzevrijheid neemt verder toe door meer bandbreedte waardoor een groter aantal diensten aan de burger kan worden aangeboden. De regels moeten een sterke nationale en internationale concurrentiepositie bevorderen van bedrijven die vanuit Nederland opereren.

Ook in de postsector volgen de ontwikkelingen elkaar snel op. Overheden zetten postbedrijven meer op afstand en de postmarkt internationaliseert steeds verder. De komende jaren zal de liberalisering van de postmarkt gestalte krijgen. Daartoe zal Verkeer en Waterstaat de Postwet fundamenteel herzien. De nog vast te stellen regelgeving van de Europese Unie zal daarbij belangrijk zijn.

Verkeer en Waterstaat zal kritisch blijven bezien of de bestaande regels van de Telecommunicatiewet voldoende blijven aansluiten bij ontwikkelingen in de markt en in de technologie. Nieuwe regels moeten uitgaan van ontwikkelingen in markt en technologie, zoals de groei van de mobiele telefonie, de convergentie van infrastructuren en diensten, en de opkomst van zaken als «electronic commerce». In vergaande mate bepalend voor de toekomstige Nederlandse post- en telecomwetgeving zullen discussies in internationale fora zijn. Binnen de Europese Unie start in 1999 de Open Network Provisions-review (ONP), die een aantal jaren zal duren. Hier zal worden bezien of de huidige overgangsregels, die in internationale en nationale regelgeving zijn neergelegd, moeten worden aangepast of dat zij kunnen worden afgeschaft. Nederland zal zich in de ONP-review verzetten tegen te gedetailleerde technische uitwerkingen van principes in de regelgeving. De Nederlandse inzet zal zijn om zoveel mogelijk aan te sluiten bij de mededingingswetgeving. Hierbij wordt rekening gehouden met ontwikkelingen in andere landen. Verkeer en Waterstaat zal goede aandacht geven aan de overgangssituatie. Slechts als op basis van mededingingswetgeving niet het gewenste resultaat kan worden bereikt, zal handhaving van sectorspecifieke maatregelen moeten worden overwogen. Bij het bereiken van volledige marktwerking in de



telecommunicatie- en postsector zal – met het oog op de bevordering van algemeen mededingingstoezicht – ook de rol van een specifieke toezicht-houder worden afgebouwd. Verkeer en Waterstaat zal de doelmatigheid en doeltreffendheid van het functioneren van de Onafhankelijke Post en Telecommunicatie Autoriteit (OPTA) evalueren en de Tweede Kamer uiterlijk in 2001 informeren over de resultaten van deze evaluatie. Een belangrijk internationaal forum voor telecommunicatie en post is verder de World Trade Organisation. In 2000 zal in het WTO-kader een nieuwe ronde van liberalisering van de wereldhandel beginnen.

Door economische groei, de grote vraag naar nieuwe vormen van telecomdiensten en de liberalisering van de telecomsector ontstaat toenemende druk op bepaalde gedeelten van het frequentiespectrum. Deze schaarste noopt tot een actieve ordenende rol van de overheid. De Rijksdienst voor de Radiocommunicatie (RDR) stelt zich ten doel de schaarse frequenties door een systeem van vergunningen zo efficiënt mogelijk te verdelen. Verder handhaaft de RDR de etherorde en ziet zij toe op de handel in randapparatuur. Komende jaren zal zowel voor de analoge omroepfrequenties als voor een aantal nieuwe systemen – zoals Universal Mobile Telecommunications System (UMTS) – de uitgifte van frequenties plaatsvinden. Ook zal Verkeer en Waterstaat waar mogelijk inspelen op technologische ontwikkelingen om de schaarste van frequenties zo veel mogelijk te verminderen.

### **Innovatie**

Verkeer en Waterstaat zal ondersteuning bieden aan gewenste ontwikkelingen in de telecommunicatie en post. Een solide kennisinfrastructuur en een omgeving die aanzet tot innovatie dragen er toe bij dat in Nederland gevestigde ondernemingen hun activiteiten nationaal en internationaal kunnen op- en uitbouwen. Instrumenten daarvoor zijn het ondersteunen van proefprojecten en onderzoekscentra en het bijeenbrengen van partijen. Een belangrijk initiatief van het kabinet waaraan Verkeer en Waterstaat meewerkt, is Gigaport. Verkeer en Waterstaat versterkt de positie van het Nederlandse bedrijfsleven ook door de bijzondere kennis en kunde op het gebied van telecommunicatie en post internationaal uit te dragen. Belangrijk in dit verband is assistentie aan nieuwe toetreders tot de Europese Unie, het pre-accessie beleid. De telecommunicatie- en postmarkten in de landen in Midden- en Oost-Europa zijn aantrekkelijk voor Nederlandse bedrijven vanwege hun snelle groei en de vele mogelijkheden tot efficiëntieverbetering in deze markten.

### **Informatiemaatschappij**

De wijze waarop burgers en bedrijven met de nieuwe communicatie-mogelijkheden omgaan, is primair hun eigen verantwoordelijkheid. De overheid heeft echter als bewaakster van de maatschappelijke belangen een aantal bijzondere verantwoordelijkheden. Zij zal uitsluiting van bepaalde groepen burgers zo goed mogelijk dienen te voorkomen. Verder moeten burgers en bedrijven – ook na de liberalisatie – kunnen blijven beschikken over een minimumpakket aan dienstverlening op het gebied van telecommunicatie en post. Dit principe van de universele dienstverlening is uitgewerkt in de Telecommunicatiewet en de Postwet. Verkeer en Waterstaat houdt ook een bijzondere verantwoordelijkheid voor de veiligheid en de integriteit van telecommunicatie. Om het vertrouwen van de burger te houden zullen fraude en misbruik zo veel mogelijk moeten worden voorkomen. Een voorbeeld is het stimuleren van Third Trusted Parties, onafhankelijke partijen die verantwoordelijk zijn voor de beveiliging van het elektronisch verkeer. Tenslotte zal Verkeer en Waterstaat

zorgdragen voor een blijvende beschikbaarheid van telecommunicatie- en postvoorzieningen in buitengewone omstandigheden en voor de toegankelijkheid en bruikbaarheid van die voorzieningen voor de rechtsorde en de nationale veiligheid.

Economie en maatschappij raken steeds afhankelijker van de kwaliteit en de innovatieve kracht van Informatie en Communicatie Technologie (ICT), waarvan telecommunicatie een onlosmakelijk onderdeel uitmaakt. Door het toenemend belang van ICT ontstaat een informatiemaatschappij. Met de overgang naar een nieuw informatietijdperk staan burgers, bedrijven en ook de overheid voor tal van nieuwe vraagstukken. Om zo goed mogelijk in staat te zijn de effecten van de ontwikkelingen in technologie en marktstructuur voor de maatschappij en de economie in te schatten, voert Verkeer en Waterstaat een aantal toekomstverkenningen uit. Aan de hand van de uitkomsten van die verkenningen vinden waar nodig en waar wenselijk aanpassingen plaats van het beleid. In juni 1999 heeft het kabinet de nota «De Digitale Delta» uitgebracht met een visie op ICT. In deze nota is een overzicht gegeven van de overheidsinitiatieven op het terrein van de ICT en de telecommunicatie opdat meer samenhang en synergie tussen deze initiatieven kan worden bereikt.

## **5.2 Implementatie van de beleidslijn**

Hierna volgt een toelichting op de implementatie van verschillende beleidsaspecten, te weten: post, Nozema, infrastructuur, frequentiegebruik, informatiemaatschappij en telematica voor verkeer, vervoer en water.

### **Post**

Het kabinet is voorstander van een verdere openstelling van de postmarkt. Meer marktwerking zal leiden tot een betere inzet van gelden en een grotere efficiency bij de levering van diensten. Dit zal vooral de consument ten goede komen: hij zal tegen een lagere prijs een betere kwaliteit krijgen. Een eerste stap naar liberalisering en harmonisering van de postmarkt is in communautair kader gezet met de Europese Postrichtlijn (Richtlijn 97/67/EG). De Europese Commissie heeft inmiddels voorstellen aangekondigd voor verdere liberalisering in het jaar 2003. Een verdere liberalisering waarbij aanbieders onder gelijke condities postdiensten kunnen aanbieden, vergt nieuwe voorschriften. Niet alleen voor de TNT Post Groep (TPG) maar ook voor alle andere aanbieders van diensten op de postmarkt. Dit brengt met zich mee dat in de toekomst een ruimer wettelijk stelsel beschikbaar moet zijn. Verkeer en Waterstaat zal de voorbereidingen starten voor een fundamentele herziening van de Postwet. De wijze waarop de nieuwe Nederlandse postale regelgeving vorm zal krijgen, zal mede afhankelijk zijn van de nog vast te stellen EU-regelgeving op postaal gebied.

### **Nozema**

De afgelopen periode is de intrekking van de Radio-Omroep-Zenderwet 1935 (ROZ-wet) voorbereid die de privatisering van de Nederlandsche Omroep Zendermaatschappij NV (NOZEMA) mogelijk moet maken. Naast de staat als houder van 59 procent van de aandelen in de vennootschap hebben de overige aandeelhouders, de publieke omroep, laten weten bereid te zijn hun aandelen te vervreemden. Na intrekking van de ROZ-wet kan het verkooptraject van de aandelen worden voorbereid. Het feitelijke verkoopproces zal naar verwachting in 2000 gestalte krijgen.

## **Infrastructuur**

### *Schaarste infrastructuurcapaciteit*

Door een doorzettende groei van dataverkeer en vaste telefonie en de sterke toename van vooral internetverkeer en mobiele telefonie neemt de druk op de infrastructuur sterk toe. Deze schaarsteproblematiek krijgt aandacht in nader overleg met marktpartijen. Bezien zal worden of extra inspanningen dan wel bijstellingen op onderdelen van het beleid gewenst en mogelijk zijn.

### *Kabeltelevisie-infrastructuur*

Nederland beschikt over een fijnvertakte kabeltelevisie-infrastructuur, waarop een groot deel van de huishoudens is aangesloten. Tot dusverre wordt die infrastructuur in hoofdzaak gebruikt voor de doorgifte van programma's. Op beperkte schaal worden ook andere vormen van dienstverlening (zoals internettoegang en telefonie) via de kabel afgewikkeld. Digitalisering van de kabelinfrastructuur kan in belangrijke mate bijdragen aan de totstandkoming van de elektronische snelweg. Bovendien wordt het daardoor mogelijk dat consumenten zelf een programma-pakket kunnen samenstellen, volledig toegesneden op hun individuele wensen. Daarom zal het kabinet deze ontwikkeling zoveel mogelijk bevorderen. Bezien zal worden in hoeverre de huidige wet- en regelgeving een belemmering zou kunnen vormen en moet worden aangepast. Zoals in de notitie *Kabel, omroep en consument: pluriformiteit, betaalbaarheid en vrije keuze* is aangekondigd heeft het kabinet het voornemen voor het einde van het jaar 1999 een nota uit te brengen over de digitalisering van de kabel en de nieuwe vormen van dienstverlening die over de kabel mogelijk zijn. In dat kader zal een grondige economische analyse van de kabelsector plaatsvinden. Verkeer en Waterstaat zal samen met de ministeries van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen en Economische Zaken in een open discussie met alle betrokkenen (gemeenten, kabeltelevisie-exploitanten en consumenten) proberen afspraken te maken over een «digitaliseringsroute» voor de komende jaren.

## **Frequentiegebruik**

De overheid ordent het frequentiespectrum. Schaarre frequenties worden door de uitgifte van vergunningen verdeeld. Daarbij wordt rekening gehouden met economische, maatschappelijke en culturele belangen die met de verschillende toepassingen gemoeid zijn. De frequentieverdeling is neergelegd in het Nationaal FrequentiePlan (NFP). Het is een overzicht waarin per frequentieband de bestemming en de categorieën van gebruik staan vermeld. Daarnaast schenkt het NFP aandacht aan meer algemene zaken als de doelstellingen van het frequentiebeleid en de wijze van uitgifte van de frequentieruimte. Het kabinet heeft het NFP voor de eerste keer op 28 mei 1999 vastgesteld.

In de periode 1999 – 2000 zal zowel voor de analoge omroepfrequenties als voor een aantal nieuwe systemen de uitgifte van het gebruik van frequenties plaatsvinden. Bij de nieuwe systemen gaat het om digitale radio en televisie en Multipunt Video Distributie Systemen (MVDS), Universal Mobile Telecommunications System (UMTS), Terrestrial Trunked Radio (TETRA) en Wireless Local Loop (WLL). Deze worden hierna afzonderlijk toegelicht.

### *Frequenties voor analoge omroep*

Het technische onderzoek naar de herplanning van FM-frequenties («zero base») is – zoals uiteengezet in de «zero-base» uitstelbrief die Verkeer en Waterstaat op 9 juli 1999 aan de Tweede Kamer zond – nog steeds in volle gang. Doelstelling van «zero-base» is om door een efficiëntere planning, waarbij alle verplichtingen jegens de publieke omroep worden gerespecteerd, een maximaal aantal radio-omroepetherfrequenties (FM en AM) beschikbaar te kunnen stellen voor commerciële omroep. Per 1 september 2000 lopen de huidige vergunningen van de commerciële radiozenders af. In genoemde brief heeft V&W aangegeven te overwegen de huidige vergunningen voor publieke zenders tot september 2001, het moment waarop de «zero-base» frequenties in gebruik worden genomen, te verlengen. Begin 2000 zal over de technische resultaten van het «zero-base»-onderzoek politieke besluitvorming plaatsvinden. De «zero-base»-veiling van frequenties voor commerciële omroepen zal begin 2001 plaatsvinden.

### *Frequenties voor digitale omroeptechnologie*

De ether digitaliseert. Met de nieuwe digitale technologieën wordt een efficiëntere omgang met de frequenties mogelijk dan met de analoge technologieën. Er ontstaan zo meer kansen voor de omroep en aan omroep gerelateerde diensten en voor specifieke, innovatieve data-diensten. Voor drie digitale omroepvormen zullen de frequenties, al dan niet door middel van een veiling, worden geëffectueerd. Dit zijn: Terrestrial -Digital Audio Broadcasting (T-DAB), Digital Video Broadcasting – Terrestrial (DVB-T) en Multipunt Video Distributie Systemen (MVDS), draadloze kabel voor huishoudens in met name stedelijke omgevingen. T-DAB (aardse digitale radio) zal direct landelijk ter beschikking komen. T-DAB zal naar verwachting in het voorjaar van 2000 worden geveild. Over DVB-T (aardse digitale televisie) moet nog een beslissing worden genomen. DVB-T zal fasegewijs voor het publiek beschikbaar komen, te beginnen in de randstad.

### *Universal Mobile Telecommunications System*

UMTS maakt het mogelijk om – los van locatie, netwerk of terminal – persoonlijke multi-mediacommunicatie aan een breed publiek aan te bieden. Europa ontwikkelt deze derde generatie van mobiele telecommunicatie met een aantal mondiale partners. Eind 1999 zullen alle frequenties die in Europees verband ten behoeve van UMTS zijn aangewezen in Nederland beschikbaar zijn (in totaal 155 MHz). Met de beschikbare frequenties kunnen vier of vijf landelijk inzetbare vergunningen worden verleend van voldoende omvang om alle functionaliteiten van UMTS te kunnen bieden. De frequentieverdeling staat gepland voor het voorjaar 2000. Dit neemt niet weg dat voor de toekomstige verdere ontwikkeling van UMTS aanvullende frequentieruimte nodig zal zijn. Om de markt vraag vanaf 2010 te kunnen opvangen zal Verkeer en Waterstaat op de Wereld Radio Conferentie in 2000 inzetten op uitbreiding van de frequentieruimte die voor UMTS beschikbaar is. Commerciële introductie van UMTS zal naar verwachting per 1 januari 2002 mogelijk zijn.

### *TETRA*

Terrestrial Trunked Radio (TETRA) is de digitale opvolger van zowel de analoge openbare (ten behoeve van dienstverlening door telecomoperators aan derden) als van private mobilifoonsystemen (ten behoeve van

bedrijfsnetwerken). De vergunningen voor de openbare mobilfoon-systemen zullen naar verwachting in het voorjaar van 2000 via een veiling worden verdeeld.

### *WLL*

Met Wireless Local Loop (WLL) kan het laatste traject van de telefooncentrale naar het huis worden vervangen door een draadloze verbinding. Met WLL kunnen ook veel nieuwe diensten in een beperkt geografisch gebied worden aangeboden. Met de toename van de diversiteit in en de capaciteit van het infrastructuuraanbod zal het vaste aansluitnet meer concurrentie gaan ondervinden. Verkeer en Waterstaat is voornemens om voor eind 1999 de procedure voor verlening van WLL-vergunningen te starten.

### **Informatiemaatschappij**

Verkeer en Waterstaat wil vanuit zijn invalshoek de randvoorwaarden scheppen voor de informatiemaatschappij. Belangrijke ontwikkelingen zijn internet, electronic commerce en de convergentie van telecommunicatie, media en informatietechnologie. Om de juiste voorwaarden te kunnen formuleren zullen de effecten worden verkend van de toenemende invloed van informatie en communicatie op de maatschappij en de economie. Verkeer en Waterstaat zal in samenwerking met Economische Zaken en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer verkenningen uitvoeren naar de relatie tussen ICT, economie, verkeer en vervoer en ruimtelijke ordening. Tevens zal Verkeer en Waterstaat een verkenning uitvoeren naar de sociaal-economische gevolgen van de informatiemaatschappij.

### *Internet*

Het aantal aansluitingen op internet in Nederland neemt explosief toe. Ook aan de aanbodzijde ontstaan in hoog tempo nieuwe partijen die willen inspelen op strategische groeimarkten op het gebied van internet-diensten. De verwachting is dat internet de organisatie van de maatschappij en de economie ingrijpend zal wijzigen. De exacte richting is vooralsnog echter zeer moeilijk te duiden. Om meer zicht te krijgen op mogelijke ontwikkelingsrichtingen van internet heeft Verkeer en Waterstaat een aantal scenario's uitgewerkt. Richtpunt is de periode 2005–2008. Aan de hand van deze scenario-aanpak wil Verkeer en Waterstaat bijdragen aan de vorming van toekomstvisies op de ontwikkeling van internet. Op basis van die visies zal een heroriëntatie op het beleidsinstrumentarium plaatsvinden. Voor Verkeer en Waterstaat zijn met name zaken als universele toegang, veiligheid, privacy, marktwerking en de ONP-discussie van belang.

### *Electronic commerce*

Steeds meer zakelijke handelingen zullen elektronisch worden uitgevoerd. Winkelen en betalen via internet heeft een enorm potentieel. Ook de afhandeling van vracht in de Rotterdamse haven is electronic commerce. Verkeer en Waterstaat wil het bedrijfsleven bij de verdere ontwikkeling van electronic commerce zo veel mogelijk ruimte geven. Tegelijkertijd wil het ministerie samen met het bedrijfsleven stappen zetten om de veiligheid en betrouwbaarheid van electronic commerce goed te regelen. In samenwerking met Economische Zaken stimuleert Verkeer en Waterstaat de ontwikkeling van Third Trusted Parties (TTP). Een TTP is een onafhankelijke partij die voor de beveiliging van het elektronisch

handelsverkeer zorgt. Een voorbeeld is het systeem voor een elektronische handtekening. De Telecomraad heeft inmiddels een richtlijn aanvaard, die bepaalt aan welke vereisten een betrouwbare elektronische handtekening moet voldoen.

### *Convergentie*

Bestaande grenzen tussen verschillende soorten telecommunicatiediensten en verschillende soorten infrastructuur vervagen. Het Nederlandse kabinet heeft in de nota *Wetgeving voor de elektronische snelweg* voorlopig ingeschat dat de nieuwe elektronische diensten die uit deze convergentie-tendens voortkomen weliswaar een grote maatschappelijke en economische betekenis krijgen, maar dat vooralsnog geen verdringing van «traditionele» diensten zal optreden. Om vast te kunnen stellen of de bestaande regelgeving ook echt blijft voldoen, volgt het kabinet de komende jaren de ontwikkeling van het convergentieverschijnsel. Waar mogelijk zullen belemmeringen in de regelgeving weggenomen worden en waar nodig zullen ter bescherming van maatschappelijke belangen en de consument juist nieuwe regels worden opgesteld. Zo is als gevolg van convergentie de kans groter dat jeugdige consumenten onafhankelijk van plaats en tijd in aanraking komen met schadelijke inhoud. De Europese Commissie zal op basis van een aantal publieke consultaties beleidsvoorstellen formuleren voor het toekomstige Europese regelgevende kader inzake convergentie. Convergentie van infrastructuur en diensten zal een belangrijk thema zijn tijdens de Open Network Provisions-review.

### *Ontwikkeling kennisinfrastructuur*

Ter verbetering van de economische en maatschappelijke benutting van telecommunicatie neemt Verkeer en Waterstaat initiatieven om de Nederlandse kennisinfrastructuur op het gebied van de ICT te ontwikkelen. De positie van hoogwaardige opleidingen moet worden versterkt. Het blijkt voor ICT-bedrijven moeilijk om gekwalificeerd personeel te vinden. Dit kan de verdere ontwikkeling van de ICT-sector in Nederland ondergraven. Tevens verdient Research & Development aandacht, zowel aan universiteiten als binnen bedrijven. Belangrijk in dit verband is het Vijfde kaderprogramma waarmee de EU (fundamenteel) onderzoek en de ontwikkeling van nieuwe technologieën ondersteunt. Van belang is tevens het Gigaport-initiatief. Hiermee wordt een impuls gegeven aan een hoogwaardige informatie-infrastructuur voor de Nederlandse universiteiten en topresearchinstellingen van overheid en bedrijfsleven. Bovendien worden, sneller dan elders, toepassingen ontwikkeld die gericht zijn op specifieke Nederlandse behoeften en competities. Het eindresultaat is een zichzelf versterkend en op innovatie gericht ICT-cluster, een brainport. Bij het stimuleren van Research & Development zal het maatschappelijk belang van toepassingen en diensten een belangrijke rol spelen. Daarnaast kan de maatschappelijke benutting van telecommunicatie worden bevorderd door het voorkomen van uitsluitingsprocessen als gevolg van een gebrek aan kennis van ICT. Daarom zal Verkeer en Waterstaat aandacht geven aan de toegankelijkheid tot ICT.

### *Kabinetsnota over ICT*

Het kabinet heeft in juni 1999 de ICT-nota «De Digitale Delta» uitgebracht. In deze nota wordt inzicht geboden in alle lopende en nieuwe initiatieven die vanuit de overheid op het terrein van ICT en telecommunicatie zijn of worden geïnitieerd. Deze nota is feitelijk te beschouwen als de opvolger van het eerdere Nationaal Actieprogramma Elektronische Snelwegen. In de nota geeft het kabinet aan dat de mogelijkheden van ICT zo goed



mogelijk benut moeten worden ten gunste van welvaart en welzijn. Een goede ICT-basis in Nederland wordt vorm gegeven aan de hand van vijf «pijlers». Verkeer en Waterstaat zet zich de komende periode in om een verdere invulling te geven aan de acties die vooral onder de pijler «communicatie-infrastructuur» vermeld staan. De samenhang en synergie van de in de nota aangekondigde overheidsinitiatieven op het terrein van de elektronische snelwegen wordt bekrachtigd door een nauwe interdepartementale samenwerking op de verschillende activiteiten.

### **Telematica voor verkeer, vervoer en water**

Verkeer en Waterstaat vervult een coördinerende en initiërende rol bij de brede invoering van telematicatoepassingen die passen binnen het verkeers- en vervoersbeleid. De aandacht verschuift hierbij steeds meer van infrastructuur- naar voertuiggebonden ontwikkelingen. Nationale en internationale spelers in het veld (overheden, automobieliindustrie, ICT- en telecomwereld) zullen de komende periode met elkaar werken aan de ontwikkeling van voertuiggebonden diensten. Omstreeks 2005 zal een elektronisch kenteken kunnen worden ingevoerd, ter ondersteuning van specifieke overheidstaken op het gebied van handhaving. Het elektronisch kenteken past binnen een bredere ontwikkeling, elektronische voertuig-identificatie (EVI) genaamd. EVI biedt de kans om aan een elektronisch kenteken voertuiggebonden diensten te koppelen. Zo krijgt de overheid meer mogelijkheden voor verkeersmanagement en kunnen private partijen diensten aanbieden als reisinformatie en het traceren van gestolen voertuigen.

Eenzijds zal onderzoek moeten worden gedaan naar de robuustheid van de technologie, de mogelijke effecten op het frequentiespectrum, fraude, privacy en de internationale afstemming. Anderzijds zal zorgvuldig moeten worden gekeken naar de mogelijke exploitatievormen. Ook in internationaal verband zal de komende periode veel afstemming over voertuig-identificatie plaatsvinden. Verkeer en Waterstaat zal de effecten van nieuwe technologische ontwikkelingen als UMTS, T-DAB en de boordcomputer op de gebieden verkeer, vervoer en water verkennen. In twee publiek-private samenwerkingsverbanden – Intelligente Transport Systemen Nederland en Connekt – zal invulling worden gegeven aan een architectuuraanpak. Doel hiervan is bovengenoemde ontwikkelingen in te bedden in de huidige verkeers- en vervoerssystemen. Hiertoe krijgen aanbieders van nieuwe diensten (service providers) zoveel mogelijk ruimte.

## **6. RUIMTEVAART**

De taken van Verkeer en Waterstaat op het gebied van de ruimtevaart worden uitgevoerd door het KNMI. Het daaraan verbonden budget is opgenomen in artikel U 01.10 en M 01.10 van de begroting van Verkeer en Waterstaat. Voor informatie over de overige taken en producten van het KNMI wordt verwezen naar de agentschapsbegroting van het KNMI.

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat coördineert een onderdeel van het (inter)nationale beleid over ruimtevaartprogramma's; te weten het aardobservatie-beleid. Het KNMI vertegenwoordigt Verkeer en Waterstaat in de Interdepartementale Commissie Ruimtevaart (ICR) en Nederland in diverse gremia van de internationale organisaties ESA en EUMETSAT. Onder voorzitterschap van het KNMI zorgt de Departementale Commissie Ruimtevaart (DCR) voor aansluiting van het departementale ruimtevaart-beleid op de behoeften van gebruikers binnen en buiten Verkeer en Waterstaat.



Drie programma's van de ruimtevaart zijn van bijzonder belang voor de verwezenlijking van de taken van Verkeer en Waterstaat, namelijk aardobservatie, plaatsbepaling en telecommunicatie. Operationele en wetenschappelijke gebruikers van de programmeergegevens zijn diverse (specialistische) diensten van Verkeer en Waterstaat, waaronder kust- en waterbeheer, meteorologie en klimaatonderzoek. De belangen voor Verkeer en Waterstaat liggen in deze programma's bij de opzet en het onderhoud van een adequate ruimte- en aardse infrastructuur.

De rol van Verkeer en Waterstaat op het gebied van telecommunicatie omvat meer dan bij aardobservatie en plaatsbepaling. Naast gebruiker is Verkeer en Waterstaat hierin ook regelgevend in een liberaliserende markt en beherend waar het gaat om de toewijzingen in het bedreigde frequentiespectrum.

Als coördinerend ministerie voor aardobservatie-beleid heeft Verkeer en Waterstaat een voortrekkende rol te vervullen in het streven naar een zo groot mogelijk departementaal draagvlak voor aardobservatie en een adequate deelname van Nederland aan het samenhangende Europese aardobservatieprogramma van ESA en EUMETSAT. Bovendien dient voor voldoende flankerend beleid gezorgd te worden om de Nederlandse gebruikers te steunen bij het gebruik van de aardobservatiegegevens. Het flankerend beleid wordt uitgevoerd onder het nationaal programma Gebruikersondersteuning. Dit omvat ook de bouw van instrumenten voor specifieke doeleinden (met name atmosferische chemie) om te voorkomen dat de internationaal erkende expertise op dit gebied verloren gaat.

De financiering van de verplichtingen van Verkeer en Waterstaat in de Nederlandse deelname aan het Europese aardobservatieprogramma is vastgelegd tot 2004. Tijdens de ESA Ministersconferentie is besloten tot de start van een nieuwe serie aardobservatiemissies vanaf 2000. De financiering van de Nederlandse deelname daaraan is mogelijk uit beschikbare budgetten tot 2004. Op initiatief van Verkeer en Waterstaat starten de betrokken ministeries nog in 1999 een overleg voor het opstellen van beleid voor de financiële invulling van de lopende verplichtingen.

Naast aardobservatie vindt door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat beleidsvorming plaats ten aanzien van de totstandkoming van Europese satelliet navigatie (het project Galileo).

## **7. OVERIGE ONDERWERPEN**

### **7.1 Financieel beheer en bestuurlijke ontwikkelingen**

#### *7.1.1 Administratieve organisatie en accountantscontrole*

De administratieve organisatie en de daarin verankerde interne controle zijn essentieel voor het besturen en beheersen van de organisatie. Eén van de graadmeters is een goedkeurende accountantsverklaring bij de financiële verantwoording. Bij de financiële verantwoording over 1998 van de begroting van Verkeer en Waterstaat en van het Infrastructuurfonds is een goedkeurende verklaring afgegeven. Bij enkele dienstonderdelen is echter een achteruitgang geconstateerd in met name de naleving van de wet- en regelgeving, waardoor bij de financiële verantwoording van die dienstonderdelen geen goedkeurende verklaring kon worden afgegeven. Geconcludeerd moet worden dat de opgaande lijn uit 1997 zich in 1998 bij deze dienstonderdelen niet heeft voortgezet. Verbetering van de attitude ten opzichte van het financieel beheer is cruciaal. Het blijft derhalve

noodzakelijk dat onverkort energie wordt gestoken in het versterken en bestendigen van het financieel beheer.

### *7.1.2 Financiële functie*

Een essentiële schakel in het financieel beheer is de financiële functie. Versterking en monitoring van de financiële functie zijn structurele aandachtspunten. Onder financiële functie wordt verstaan: het lijnmanagement vanuit zijn integrale verantwoordelijkheid, de controllersorganisatie, de bedrijfsbureaus en lijnmedewerkers die betrokkenheid (kunnen) hebben bij de activiteiten met financiële consequenties. De directie Financieel Economische Zaken (FEZ) wil elke vijf jaar, of eerder in geval van reorganisaties, de financiële functie van een directoraat-generaal doorlichten om de kwaliteit van het financieel beheer te waarborgen. De eerste doorlichtingen zijn inmiddels afgerond. Daarbij zijn knelpunten in kaart gebracht en, in samenspraak met betrokkenen verbeteracties uitgewerkt.

### *7.1.3 Toezichtsmodel*

De implementatie van het toezichtsmodel binnen FEZ en de onderliggende bestuurslagen wordt gecontinueerd. De kern van het toezichtsmodel is het structureren van de informatievoorziening tussen de bestuurslagen gericht op het financieel beheer. De bestaande toezichtsmodellen (bijvoorbeeld met betrekking tot subsidies, contracten, grote projecten) en de daaraan gerelateerde informatievoorziening worden op basis van praktijkervaringen verbeterd. Daarnaast wordt het aandachtsgebied verbreed naar het toezicht op de niet-MIT-projecten, beleidsadvisering en toetsing en verzelfstandigingsprocessen.

### *7.1.4 Informatievoorziening (kengetallen)*

In overeenstemming met de regeringsnota *Van beleidsbegroting tot beleidsverantwoording* zal in de begroting het beleid steeds centraler komen te staan. Verkeer en Waterstaat heeft zich in dit kader aangemeld als één van de voorhoedeprojecten efficiëntere benutting prestatiegegevens en uitkomsten van evaluatieonderzoek.

### *7.1.5 Beleidsevaluaties*

De procedure voor de informatie over het gebruik van de uitkomsten en de programmering van beleidsevaluaties is ingebed in de beleids- en begrotingscyclus. Binnen Verkeer en Waterstaat staan beleidsevaluaties als vast onderwerp op de agenda. Daarnaast is het traject in gang gezet om het tot stand komen van de Beleidseffectenrapportage (BER) nog meer af te stemmen op de beleids- en begrotingscyclus, zodat tijdens de begrotingsvoorbereidingen optimaal gebruik kan worden gemaakt van de daarin geconstateerde bevindingen en ontwikkelingen.

### *7.1.6 M&O-beleid*

Binnen Verkeer en Waterstaat blijft de aandacht gericht op de verdere implementatie en eventueel noodzakelijke verbetering van het beleid met betrekking tot misbruik en oneigenlijk gebruik.

Recente departementale en interdepartementale ontwikkelingen op het gebied van subsidies zullen worden meegenomen in het Verkeer en Waterstaat-subsidiebeleid. Zo zal het departementale handboek subsidies in lijn worden gebracht met de subsidietitel van de derde tranche van de

Algemene wet bestuursrecht. Bij deze herziening zal zo veel mogelijk rekening worden gehouden met de resultaten van de doorlichting specifieke uitkeringen en in het verlengde hiervan de doorlichting van de subsidies in het kader van de MDW (Marktwerking, deregulering en wetgevingskwaliteit) accountancy. De aanbevelingen van de Algemene Rekenkamer zullen eveneens in dit traject worden meegenomen.

#### *7.1.7 Audits*

In 1998 is binnen Verkeer en Waterstaat gestart met het planmatig uitvoeren van operational audits in het departement. Met ingang van 1999 is een en ander organisatorisch vertaald in een aparte centrale afdeling operational audit binnen FEZ. Deze auditfunctie valt onder de directe verantwoordelijkheid van de secretaris-generaal en heeft, met inachtneming van de vigerende besturingsfilosofie c.q. de decentrale audit activiteiten, het gehele departement als werkterrein. Tot nu toe zijn voornamelijk audits op verzoek van het verantwoordelijke centrale en decentrale management uitgevoerd. Vanaf 2000 zal aan de hand van een meerjarig auditplan worden gewerkt.

#### *7.1.8 Verzelfstandiging*

Ook in 1999 en 2000 zal verder worden gewerkt aan de sturing en beheersing van verzelfstandigde onderdelen in het algemeen en zelfstandige bestuursorganen (ZBO's) in het bijzonder. In navolging van de Algemene Rekenkamer zal speciale aandacht uitgaan naar de rechtspersonen met een wettelijke taak (RWT's) en de vermogensposities van verzelfstandigde organisaties, die vallen onder de ministeriële verantwoordelijkheid van de minister van Verkeer en Waterstaat.

### **7.2 Personeel en organisatie**

In het personeels- en organisatiebeleid (P&O-beleid) staat centraal dat Verkeer en Waterstaat ook in de toekomst moet kunnen beschikken over voldoende gekwalificeerde en gemotiveerde medewerkers voor de realisering van de door het ministerie beoogde doelen. Daarbij is ook uitgangspunt dat er voortdurend evenwicht moet zijn tussen producten, werkmethoden en de kwaliteiten van de medewerkers. Er zal meer en meer resultaatgericht worden gewerkt, hetgeen niet slechts betrekking heeft op de formele kanten van de organisatie, maar ook op werkwijze en gedrag van elke individuele medewerker.

In het kader van de Agenda van de Toekomst wordt binnen Verkeer en Waterstaat een discussie gevoerd over de wijze waarop de organisatie vorm moet worden gegeven om taken goed te kunnen uitvoeren. In die ontwikkeling en discussie zal zich ook het strategisch personeelsbeleid positioneren. Begin 2000 wordt de opbrengst van het project Strategisch Personeelsbeleid zichtbaar. Via een interactieve wijze van beleidsvorming worden hoofdlijnen voor het P&O-beleid voor de middellange termijn bepaald.

Vanuit de omgeving worden in een steeds hoger tempo andere eisen gesteld, onder meer door de ontwikkelingen op het gebied van de informatie- en communicatietechnologie. In combinatie met de economische groei, het dalend aantal schoolverlaters, en de leeftijdsopbouw van het huidige personeelsbestand zijn forse inspanningen nodig om in de toekomstige personeelsbehoefte te kunnen blijven voorzien. Tegelijkertijd

is er een toenemende noodzaak tot een optimale inzet van personeel binnen de organisatie, en tot een optimale «arbeidsmix» van eigen en ingehuurd personeel.

Op arbeidsvoorwaardengebied is rijksbreed sprake van een voortgaande modernisering, waarbij onder meer marktconformiteit, differentiatie en individualisering een rol spelen. Om hierbij goede aansluiting te krijgen, zullen de komende tijd onder meer themabijeenkomsten worden georganiseerd over differentiatie in arbeidsvoorwaarden. De mogelijkheid wordt verkend om via een pilotproject ervaring op te doen met het zogenaamde IKAP-model (Individuele Keuzevrijheid Arbeidsvoorwaarden Personeel).

De lopende algemene ontwikkelingen vereisen een samenhangende benadering. Dit vraagt om een gemeenschappelijke visie op de toekomstige kwaliteit van mens en organisatie binnen Verkeer en Waterstaat. Er wordt hiertoe gewerkt aan de opzet van nieuwe besturingsarrangementen, waarbij steeds vooraf afspraken worden gemaakt over de punten van het P&O-beleid die zullen worden geëvalueerd, als vast onderdeel van de beleidscyclus. Deze ontwikkeling zal leiden tot een verbeterde informatievoorziening op dit gebied.

Diverse activiteiten zullen binnen Verkeer en Waterstaat worden ontplooid op het gebied van human resources management. Zo vereist de krapte op de arbeidsmarkt een nieuwe en meer actieve rol in de arbeidsmarktcommunicatie, die moet leiden tot een effectievere werving van diverse categorieën personeel. Van belang is hierbij ook om een goede balans te vinden tussen vakinhoudelijke deskundigheid, proces- en organisatiegerichte deskundigheid, en bekwaamheden in het leggen van verbindingen met de samenleving. Het gebruik van moderne wervingsmiddelen zoals Internet, mobiliteitsbanken, duale leerstelsels, traineeships wordt gestimuleerd.

Het instrument van functioneringsgesprekken en beoordelingen zal tegen de achtergrond van de ontwikkelingen opnieuw worden bezien, ook in relatie tot beloningsdifferentiatie en competentie-management. Nieuwe impulsen zullen onder meer worden gegeven aan het beleid op het gebied van de sociale zekerheid. De reeds in gang zijnde vernieuwende activiteiten op het gebied van het mobiliteits- en loopbaanbeleid, de opleidingen, de managementontwikkeling, de personeelszorg, de herziening van het pensioenstelsel zullen ook in de komende periode worden voortgezet.

Alle gewenste veranderingen in het (strategisch) personeelsbeleid en in de bedrijfsvoering worden meer systematisch gevolgd, zodat zo nodig eerder kan worden bijgestuurd. In dit licht is het ook een uitdaging om invulling te geven aan de beoogde vernieuwingen op het gebied van de Personeel en Organisatie-bedrijfsvoering, mede in relatie tot de nota «Van beleidsbegroting tot beleidsverantwoording.»

### **7.3 Emancipatie**

Bij Verkeer en Waterstaat is een formele emancipatiecommissie ingesteld. Hiermee is een van de actiepunten uit de Beleidsbrief emancipatie Verkeer en Waterstaat gerealiseerd. De commissie heeft een werkprogramma opgesteld. Dit werkprogramma betreft zowel extern als intern emancipatiebeleid.

Voor het externe emancipatiebeleid werkt Verkeer en Waterstaat mee aan het actieplan emancipatietaakstellingen van de minister van Sociale zaken en Werkgelegenheid. Hiermee wordt invulling gegeven aan de afspraak in

het regeerakkoord dat ieder departement voor deze regeerperiode tenminste drie concrete taakstellingen op het gebied van emancipatie zal vaststellen.

De drie taakstellingen waar Verkeer en Waterstaat zich voor inzet zijn:

- 1) het NVVP toetsen op emancipatoire effecten;
- 2) bereikbaarheidsscenario's;
- 3) een groter aantal vrouwen in waterschapsbesturen.

Het interne emancipatiebeleid wordt in het personeelsbeleid geïntegreerd. Daarvoor wordt een diversiteitsbeleid ontwikkeld en krijgt het doelgroepenbeleid minder accent. De emancipatiecommissie kiest bij het diversiteitsbeleid niet meer voor positieve actie, maar richt het beleid op zowel vrouwen als mannen. Bij het diversiteitsbeleid wordt gestreefd naar een evenwichtig personeelsbestand met individuele kwaliteiten als uitgangspunt.

## 8. AFKORTINGENLIJST MEMORIE VAN TOELICHTING

A.	
AAS	= Amsterdam Airport Schiphol
AEREA	= Association of European Research Establishments in Aeronautics
AERO	= Aviation emissions and evaluation of reduction options
AO	= Administratieve organisatie
ARBO	= Arbeidsomstandigheden
AVV	= Adviesdienst verkeer en vervoer
AWT	= Adviesraad voor het Wetenschaps- en Technologie-beleid
B.	
B&M	= Bereikbaarheidsbevorderende en mobiliteitsgeleiding
BARP	= Besluit algemene richtlijnen post
BB21	= Beheer en beveiliging 21 <sup>ste</sup> eeuw
BCRS	= BeleidsCommissie Remote Sensing
BER	= Beleidseffectrapportage
BIV	= Bestuurlijke Informatie Voorziening
BOM	= Bestuurlijk Overleg Mainport Rotterdam
BOS	= Beleidsorgaan Openbaar Vervoer subsidiërende gemeenten
BOV	= Beleidsorgaan Openbaar Vervoer
BPN	= Beheersplannen nat
C.	
CAO	= Collectieve arbeidsovereenkomst
CBIN	= Commissariaat voor buitenlandse investeringen in Nederland
CBR	= Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen
CBS	= Centraal bureau voor statistiek
CCR	= Centrale Commissie Rijnvaart
CEMT	= Conferentie van Europese transportministers
CEPT	= Europese conferentie voor post en telecommunicatie
CIM	= Commissie Internationaal Milieu
CIW	= Commissie Integraal Waterbeheer
CORUS	= Coördinatie Regionale Uitvoering besluiten Schiphol en omgeving
COV	= Centrum Openbaar Vervoer
CPB	= Centraal Planbureau
CROW	= Centrum voor regeling en onderzoek in de grond, water- en wegenbouw en de verkeerstechniek
D.	
DAB	= Digital audio broadcasting
DCR	= Departementale commissie ruimtevaart
DCS	= Digital cellular system
DGG	= Directoraat-Generaal Goederenvervoer
DGP	= Directoraat-Generaal Personenvervoer
DGSM	= Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme zaken
DGTP	= Directoraat-Generaal Telecommunicatie en Post
DGV	= Directoraat-Generaal voor het Vervoer
DVB	= Digital video broadcasting
DVO	= Directie Voorlichting

E.	
EASA	= European Aviation Safety Authority
EC	= Europese Commissie
ECAC	= European Civil Aviation Conference
EDI	= Electronic data interchange
EEZ	= Exclusieve economische zone
EMA	= Educatieve Maatregel Alcohol en Verkeer
EMSO	= Evaluatie- en monitoringprogramma Schiphol en omgeving
EOEP	= Earth observation Envelope programme
ESA	= European Space Agency
ETO	= Europees Bureau voor Telecommunicatie
ETSI	= European Telecommunications Standard Institute
ETW	= Europese Transsone Windtunnel
EU	= Europese unie
EUMETSAT	= European Organisation for the Exploitation of Meteorological Satellites
EVI	= Electronische Voertuigidentificatie
F.	
FAIS	= Financieel administratief informatie systeem
FES	= Fonds economische structuurversterking
FEZ	= Financieel economische zaken
FLO	= Functioneel leeftijdsontslag
G.	
GAASR	= Group of ANS and AGA Safety Regulators
GATT	= General agreement on tariffs and trade
GATS	= General Agreement on Trade in Services
GDU	= Gebundelde doeluitkering
GEBEVE	= Gebiedsgerichte bestrijding van de verdroging
GEO	= Grote efficiency operatie
GHR	= Gemeentelijk havenbedrijf Rotterdam
GIS II	= Isolatiefase II Schiphol
GOA	= Gebruikers Ondersteuning Aardobservatie
GNSS	= Global Navigation Satellite System
GPS	= Global positioning system
GSM	= Global system for mobile telecommunications
GVB	= Gemeentelijke VervoerBedrijf
GWW	= Grond, weg- en waterbouw
H.	
HIP	= Haveninterne Projecten
HSL	= Hoge Snelheidslijn
I.	
IBO	= Interdepartementaal beleidsonderzoek
IBV	= Integrale Beleidsvisie over de toekomst van de luchtvaart in Nederland
IC	= Interne controle
ICAO	= International civil aviation organisation
ICES	= Interdepartementale commissie inzake het economisch structuurbeleid
ICR	= Interdepartementale commissie ruimtevaart
ICT	= Informatie- en telecommunicatietechnologie
IF	= Infrafonds
IGC	= Intergouvernementele conferentie



IKAP	=	Individuele keuzevrijheid Arbeidsvoorwaarden Personeel
IMO	=	Internationale maritieme organisatie
IPCC	=	International Panel for Climate Change
IPNR	=	Integraal Plan Noordrand Rotterdam
IPO	=	Inter provinciaal overleg
IPZ	=	Investeringspremieregeling Zeescheepvaart
IS	=	Internationale Samenwerking
ISA	=	Intelligente snelheidsaanpassing
ISM	=	International safety management
ISP	=	Informatie strategie plan
ISZ	=	Interimregeling Stimulering Zeescheepvaart
ITS	=	Intelligente Transport Systemen
ITU	=	Internationale Telecommunicatie Unie
J.		
JAA	=	Joint aviation authorities
JAR	=	Joint Aviation Requirements
K.		
KIS	=	Kennis Infrastructuur
KLM	=	Koninklijke luchtvaartmaatschappij
KLS	=	KLM luchtvaartschool
KNMI	=	Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut
KNVvL	=	Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart
KPN	=	Koninklijke PTT Nederland NV
L.		
LVB	=	Luchtverkeersbeveiliging
LULU	=	Luchtverontreiniging en luchtvaart
LVNL	=	Luchtverkeersleiding Nederland
M.		
MAA	=	Maastricht Aachen Airport
MBS	=	Milieu beleidsplan voor de scheepvaart
MDW	=	Marktwerking, deregulering en wetgevingskwaliteit
MER	=	Milieu effectrapportage
MIT	=	Meerjarenprogramma infrastructuur en transport
MOE	=	Midden- en Oost-Europa
MOU	=	Memorandum of understanding on port state control
MPV	=	Meerjarenplan verkeersveiligheid
MTC	=	Maritieme transport committee
MVDS	=	Multipoint Video Distribution System
N.		
NAVO	=	Noord-Atlantische verdragsorganisatie
NCW	=	Nederlands christelijk werkgeversverbond
NEI	=	Nederlands economisch instituut
NFP	=	Nationaal Frequentie Plan
NLR	=	Stichting nationaal lucht- en ruimtevaartlaboratorium
NLRGC	=	Nationaal lucht- en ruimtevaart geneeskundig centrum
NME	=	Nota Milieu en Economie
NMP (+)	=	Nationaal milieu beleidsplan
NNI	=	Nederlands Normaisatie Instituut
NNVO	=	Nationale Nautische Verkeersdienst Opleidingen
Nozema	=	Nederlandse Omroep Zender maatschappij NV
NRA	=	Nieuw Rotterdam airport
NS	=	Nederlandse spoorwegen

NVB	=	Nota Veiligheidsbeleid Burgerluchtvaart
NVVP	=	Nationaal Verkeer en Vervoer Plan
NW3	=	Derde nota waterhuishouding
NW4	=	Vierde nota waterhuishouding
NWO	=	Nederlandse organisatie voor wetenschappelijk onderzoek
O.		
OBR	=	Ontwikkelingsbedrijf Rotterdam
OESO	=	Organisatie voor economische samenwerking en ontwikkeling
OLS	=	Ondergronds Logistiek Systeem
OMI	=	Ozon Monitoring Instrument
ONL	=	Ontwikkeling Nationale Luchthaven
ONP	=	Open Network Provisions
OOR	=	Overlegorgaan Rijnmond
OPTA	=	Onafhankelijke autoriteit op het gebied van post en telecommunicatie
OTB	=	Ondergronds Transport en Buisleidingen
OV	=	Openbaar vervoer
P.		
PAGE	=	Plan van aanpak Goederenplacemeten
PKB	=	Planologische kernbeslissing
pmMS	=	Project mainport en milieu Schiphol
PMR	=	Project Mainportontwikkeling Rotterdam
PPS	=	Publiek Private Samenwerking
Progis	=	Projectorganisatie geluidsisolatie Schiphol
PROMIT	=	Stimuleringsregeling gecombineerd vervoer
PSC	=	Port State Control
PTT	=	Post, telefoon en telegraaf
PVAR	=	Plan van aanpak Rijnmond
R.		
R&D	=	Research & Development
RCC	=	Rijkscomputersysteem
RDR	=	Rijksdienst voor Radiocommunicatie
RDW	=	Rijksdienst voor het Wegverkeer
REGIWA	=	Regionaal integraal waterbeheer
REIA	=	Raad voor Europese en Internationale Aangelegenheden
RELI	=	regionale luchtvaartinfrastructuur
RELUS	=	Regionale luchthavenstrategie
RLD	=	Rijksluchtvaartdienst
ROM	=	Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer
ROZ	=	Radio Omroep Zender
RVI	=	Rijksverkeersinspectie
RWS	=	Rijkswaterstaat
S.		
S&C	=	Directie Strategie en Coördinatie
SBL	=	Structuurschema burgerluchtvaartterreinen
SBTL	=	Strategische Beleidskeuze Toekomst Luchtvaart
SER	=	Sociaal Economische Raad
SI	=	Scheepvaartinspectie
SLE	=	Stimulering Logistieke Efficiency
SNIP	=	Systeem Nieuwe Integrale Personeelsbegroting
SPI	=	Stimulering van privatiseringsprojecten

SSZ	= Milieutechnologisch-programma Stiller, Schoner en Zuiniger
SVV	= Structuurschema verkeer en vervoer
SWAB	= Samen werken aan bereikbaarheid
SWL	= Stichting waterloopkundig laboratorium
SWOV	= Stichting wetenschappelijk onderzoek verkeersveiligheid
T.	
TAW	= Technische Adviescommissie voor de Waterkeringen
TEN	= Transeuropees netwerk
TERFF's	= Trans European Rail Freight Freeways
TIB	= Transport in Balans
TPG	= TNT Post Groep
TND	= Toezicht netwerken en diensten
TNLI	= Toekomstige Nederlandse luchtvaart infrastructuur
TNO	= Nederlandse organisatie voor toegepast natuurwetenschappelijk onderzoek
TOMS	= Technisch operationele maatregelen Schiphol
TTP	= Third Trusted Parties
U.	
UMTS	= Universal Mobile Telecommunication Services
UNEP	= United Nations Environment Programme
UPSO	= Uitvoeringsprogramma Schiphol en omgeving
UPU	= Universal Postal Union
USZO	= Uitvoeringsinstelling voor Sociale Zekerheid voor Overheid en Onderwijs
V.	
VBS	= Verkeer beheer systeem
VEMOS	= Vervoerkundig Monitoring Systeem
VERDI	= Verkeer en vervoer: regionaal, decentraal en integraal
VERM	= Verkenning van het ruimte tekort mainport Rotterdam
VINEX	= Vierde nota ruimtelijke ordening extra
VMD	= Vaarwegmarkeringsdienst
VNG	= Vereniging van Nederlandse gemeenten
VNO	= Vereniging van Nederlandse ondernemers
VSN	= Verenigd Streekvervoer Nederland
VVN	= Veilig verkeer Nederland
W.	
WB	= Wereld Bank
Wgw	= Wet goederenvervoer over de weg
WLL	= Wireless Local Loop
WMO	= Wereld Meteorologische Organisatie
WRR	= Wetenschappelijke raad voor het regeringsbeleid
WSZ	= Wet Stimulering Zeescheepvaart
WTO	= World trade organisation
WTV	= Wet op de telecommunicatie voorzieningen
WVO	= Wet verontreiniging oppervlaktewateren
Z.	
ZBO	= Zelfstandig bestuursorgaan

## C. TOELICHTING PER BEGROTINGSARTIKEL

### Inleiding

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

De in deze begroting opgenomen bedragen zijn gebaseerd op het prijspeil voor 1999. De prijsbijstellingstranche 1999 is voor de jaren vanaf 2000 verdeeld naar de prijsgevoelige artikelen. Voor 1999 heeft voornamelijk alleen een verdeling naar de prijsgevoelige artikelen op het Infrastructuurfonds plaatsgevonden. De loonbijstellingstranche 1999 is in zijn geheel verdeeld naar de loongevoelige artikelen.

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

- Amendementen/Nota van Wijziging:  
dit betreft de doorwerking van een amendement of Nota van Wijziging op de begroting 1999;
- 1e Suppletoire wet:  
deze reeks bevat mutaties naar aanleiding van de Voorjaarsnota 1999 en de doorwerking van deze mutaties;
- Nieuwe Mutaties:  
dit zijn mutaties die niet in een eerdere begrotingswet of budgettaire nota zijn verwerkt.

### Uitgaven en verplichtingen

#### 01 Algemene departementale aangelegenheden

Onder dit beleidsterrein worden de kosten verantwoord van de departementsleiding en van de Centrale Diensten van het departement. De (kern)taken van de Centrale Diensten zijn:

- het aandragen van instrumenten voor de inrichting en sturing van het departement;
- het bewaken van de kwaliteit van de verschillende stafdisciplines;
- het ondersteunen van de ambtelijke en politieke leiding en
- het uitvoeren van facilitaire zaken, waaronder de zorg voor de huisvesting van het kerndepartement.

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

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

Voorts zijn onder dit beleidsterrein de uitgaven geraamd die niet tot één van de andere in de begroting opgenomen beleidsterreinen kunnen worden gerekend. Het betreft onder meer de uitgaven voor de functionele kosten van het Koninklijk Huis, de verschillende raden en commissies, ruimtevaartactiviteiten, de bijdragen aan het zelfstandig bestuursorgaan Raad voor de Transportveiligheid en de bijdrage aan het Infrastructuurfonds.

## Algemeen

### 01.01. Personeel en materieel Centrale Diensten

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

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

Het artikel bevat ondermeer de volgende componenten:

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

#### b. de cijfers

##### Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

01.01	t/m 1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999			101 724	97 436	97 111	94 841	94 841	
1e suppl. wet 1999			35 972	33 638	33 533	33 533	33 533	
Nieuwe mutaties			8 969	4 887	2 535	3 451	3 455	
Stand ontwerp-begroting 2000	3 076	133 081	146 665	<b>135 961</b>	133 179	131 825	131 829	131 829
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000	1 396	60 390	66 554	<b>61 696</b>	60 434	59 820	59 821	59 821

**Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

01.01	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999		101 724	97 436	97 111	94 841	94 841	
1e suppl. wet 1999		35 972	33 638	33 533	33 533	33 533	
Nieuwe mutaties		4 591	4 887	2 535	3 451	3 455	
Stand ontwerp-begroting 2000	123 961	142 287	<b>135 961</b>	133 179	131 825	131 829	131 829
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000	56 251	64 567	<b>61 696</b>	60 434	59 820	59 821	59 821

*c. de toelichting bij de cijfers***specificatie nieuwe mutaties (in NLG 1000)**

Verplichtingen en uitgaven	1999	2000	2001	2002	2003
1. Personeel		1 755	1 555	1 055	1 055
2. Materiële component			131	129	126
3. Loonbijstelling	3 513	3 015	2 665	2 574	2 578
4. Prijsbijstelling		638	652	630	630
5. Overboeking van Personenvervoer		318			
6. Uithuizing Plesmanweg		1 100	1 100		
7. Correctie Doelmatigheidsaankstelling		- 2 070	- 3 266	- 634	- 634
8. Telecommunicatie			- 300	- 300	- 300
9. Millennium	1 078				
Totaal	4 591	4 887	2 535	3 451	3 455

Het verschil tussen uitgaven en verplichtingen ad f 4,4 mln betreft een bijstelling van alleen de verplichtingen als gevolg van de realisatie 1998.

ad 1/2. Toename van werkzaamheden op het gebied van de telecommunicatie, Intranet en de salarisadministratie en de toevoeging van een staatssecretaris aan het departement leiden tot uitbreiding van de formatie van de Centrale Diensten. De hogere uitgaven worden binnen het beleidsterrein opgevangen.

ad 3. Betreft de loonbijstellingstranche 1999.

ad 4. Betreft de prijsbijstellingstranche 1999.

ad 5. Betreft een eenmalige overboeking van het beleidsterrein Personenvervoer.

ad 6. Deze mutatie betreft de kosten van tijdelijke huisvesting in het gebouw Willem Witsenplein te Den Haag. De hogere uitgaven worden binnen het beleidsterrein opgevangen.

ad 7. Betreft een technische bijstelling in verband met een andere toedeling van de doelmatigheidsstaakstelling uit het Regeerakkoord 1998.

ad 8. Door een efficiëntere inkoop worden lagere kosten op het gebied van telecommunicatie verwacht. De besparing wordt ingezet voor overschrijdingen elders binnen de begroting.

ad 9. Betreft de personele kosten van het Projectbureau Millennium 1999.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

#### **01.01.01 Ambtelijk personeel**

De raming van de uitgaven voor ambtelijk personeel heeft plaatsgevonden met gebruikmaking van het Systeem Nieuwe Integrale Personeelsbegroting (SNIP).

#### **01.01.02 Overig personeel**

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

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

#### **01.01.03 Materieel**

Deze uitgaven hebben betrekking op de reguliere uitgaven met betrekking tot de instandhouding van het apparaat. Deze uitgaven betreffen onder meer algemene uitgaven, reis- en verblijfkosten, bureaunkosten, aanschaf en specifieke uitgaven.

Ook worden op dit artikelonderdeel de facilitaire voorzieningen van het verzorgingsgebied Plesmanweg te Den Haag en dependances verantwoord. De uitgaven bestaan uit de volgende componenten: inrichtingskosten, verhuiskosten, onderhoud, exploitatie en externe dienstverlening.

#### **01.01.04 Representatie politieke en algemene leiding**

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

#### **01.01.05 Departementale vervoersuitgaven**

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

#### **01.01.06 Huisvesting**

De verplichtingen en uitgaven op dit artikelonderdeel betreffen de aan de Rijksgebouwendienst te betalen gebruiksvergoedingen en servicekosten in verband met de in gebruik zijnde kantoorgebouwen.



**De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (in NLG 1000) en de economische en de functionele codering**

Artikelonderdeel	Verplichtingen			Uitgaven			Codering	
	1998	1999	2000	1998	1999	2000	econ.	funct.
01.01.01 Ambtelijk personeel	71 434	77 818	76 103	71 379	78 693	76 103	11	12.0
01.01.02 Overig personeel	10 494	7 286	6 860	9 999	7 968	6 860	12	12.9
01.01.03 Materieel	49 021	34 865	26 252	40 807	28 923	26 230	12	12.0
01.01.04 Repr. politieke en alg. leiding	724	346	418	724	346	418	12	12.0
01.01.05 Dep. vervoersuitgaven	1 408	694	672	1 052	701	694	12	12.9
01.01.06 Huisvestingskosten		25 656	25 656		25 656	25 656	12	12.0
<b>Totaal</b>	<b>133 081</b>	<b>146 665</b>	<b>135 961</b>	<b>123 961</b>	<b>142 287</b>	<b>135 961</b>		

*e. de kengetallen*

**Inputgegevens**

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

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

In de apparaatsuitgaven zijn tevens de departementale uitgaven voor vorming en opleiding, alsmede de uitgaven ten behoeve van het verzorgingsgebied Plesmanweg en dependances opgenomen. Deze uitgaven hebben voor een deel betrekking op andere beleidsterreinen.

Bedragen in NLG mln	1999	2000
programma uitgaven	n.v.t.	n.v.t.
apparaatsuitgaven (art. 01.01)	103,2	97,3
totale uitgaven	103,2	97,3
Aantal fte's	450,0	455,9

**Onderbouwing personele component Centrale Diensten (ambtelijk personeel)**

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Gemiddelde gerealiseerde bezetting in fte	700,8						
Gemiddelde gerealiseerde prijs per fte (in NLG)	103 793						
Gemiddelde geraamde begrotingssterkte in fte		747,4	753,5	744,0	744,0	744,0	744,0
Gemiddelde geraamde prijs per fte (in NLG)		104 118	100 999	99 359	97 070	97 075	97 075

<b>huisvestingskengetal (in NLG 1000)</b>	
Bestuurskern	2 000
huisvestingsuitgaven Bestuurskern	31 979
aantal te huisvesten fte's	2 072
huisvestingskosten per fte	15,43

## 01.02. Post-actieven

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

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

### b. de cijfers

#### Opbouw verplichtingen en uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

01.02	t/m 1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999			44 792	45 062	44 704	44 029	44 029	
Nieuwe mutaties			- 175	- 4 006	- 4 226	- 4 282	- 4 278	
Stand ontwerp-begroting 2000		36 567	44 617	<b>41 056</b>	40 478	39 747	39 751	39 751
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000		16 593	20 246	<b>18 630</b>	18 368	18 036	18 038	18 038

### c. de toelichting bij de cijfers

#### specificatie nieuwe mutaties (in NLG 1000)

Verplichtingen en uitgaven	1999	2000	2001	2002	2003
1. Correctie doelmatigheids-taakstelling		- 450	- 450	- 2 050	- 2 050
2. Loonbijstelling		1 669	1 449	1 393	1 397
3. Overboeking naar Personenvervoer		- 500	- 500	- 500	- 500
4. Diverse mutaties		- 4 550	- 4 550	- 2 950	- 2 950
5. Overboeking naar OC&W	- 175	- 175	- 175	- 175	- 175
Totaal	- 175	- 4 006	- 4 226	- 4 282	- 4 278

ad 1. Betreft een technische bijstelling in verband met een andere toedeling van de doelmatigheidstaakstelling uit het Regeerakkoord 1998.

ad 2. Betreft de loonbijstellingstranche 1999.

ad 3. Voor activiteiten in het kader van het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) vindt een overboeking plaats naar Personenvervoer.

ad 4. Het betreft hier enkele mutaties binnen het beleidsterrein.

ad 5. Overboeking naar het ministerie van OC&W in het kader van het PIVOT-convenant.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

Dit artikel kent geen onderdelen. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 11 en 12.9.

*e. de kengetallen*

De budgetverdeling naar uitgavencategorie voor 2000 is als volgt:

uitgavencategorie	bedragen in NLG 1000
– regulier wachtgeld	26 954
– Wet Werkloosheidsvoorziening (WWV)	870
– functioneel leeftijdsontslag	11 802
– overig	1 430
<b>totaal</b>	<b>41 056</b>

### **Inputgegevens**

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

Bedragen in NLG mln	1999	2000
programma uitgaven	44,6	41,1
apparaatsuitgaven (art. 01.01)	1,1	1,1
<b>totale uitgaven</b>	<b>45,7</b>	<b>42,2</b>
Aantal fte's	8	8
	1999	2000
Aantal uitkeringsgerechtigden	971	850

### **01.03. Algemene beleidsaangelegenheden**

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

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

*b. de cijfers*

**Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

01.03	t/m 1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999			48 899	50 197	49 004	48 926	48 926	
1e suppl. wet 1999			1 762	1 795	1 795	1 795	1 795	
Nieuwe mutaties			33 538	7 364	7 522	7 746	7 746	
Stand ontwerp-begroting 2000	9 327	61 856	84 199	<b>59 356</b>	58 321	58 467	58 467	58 467
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000	4 232	28 069	38 208	<b>26 935</b>	26 465	26 531	26 531	26 531

**Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

01.03		1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999			50 738	52 036	49 849	49 771	49 771	
1e suppl. wet 1999			1 762	1 795	1 795	1 795	1 795	
Nieuwe mutaties			21 922	7 364	7 522	7 746	7 746	
Stand ontwerp-begroting 2000		63 015	74 422	<b>61 195</b>	59 166	59 312	59 312	59 312
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000		28 595	33 771	<b>27 769</b>	26 848	26 915	26 915	26 915

*c. de toelichting bij de cijfers*

**specificatie nieuwe mutaties (in NLG 1000)**

Verplichtingen en uitgaven	1999	2000	2001	2002	2003
1. USZO	5 500	5 500	5 500	5 500	5 500
2. Intranet		300	300	300	300
3. Onderzoek		275	275		
4. Salarisadministratie		300	500	1 000	1 000
5. Prijsbijstelling		989	947	946	946
6. Millennium	16 422				
Totaal	21 922	7 364	7 522	7 746	7 746

Het verschil tussen uitgaven en verplichtingen ad f 11,6 mln betreft een bijstelling van alleen de verplichtingen als gevolg van de realisatie 1998.

- ad 1. De in het verleden naar de V&W-begroting overgehevelde gelden vanuit de begroting van het ministerie van BZK zijn niet toereikend voor de door de USZO (Uitvoeringsinstelling voor Sociale Zekerheid voor Overheid en onderwijs) in rekening te brengen kosten. Structurele verhoging is mede noodzakelijk omdat ook de uitvoeringskosten in verband met de uitkeringen aan voormalig PTT-personeel bij V&W in rekening worden gebracht. De hogere uitgaven worden gecompenseerd uit artikel 01.04 Personeelsbeleid.
- ad 2. Voor de inrichting en exploitatie van Intranet is f 0,3 mln extra benodigd. Deze verhoging wordt gedekt binnen het beleidsterrein.
- ad 3. Extra middelen zijn noodzakelijk voor onderzoek naar de economische effecten van infrastructuur en voor uitbreiding van werkzaamheden op EU-gebied. Dekking van deze uitgaven vindt plaats binnen het beleidsterrein.
- ad 4. Als gevolg van het (verplicht) vervangen van de salarisadministratiesystemen zijn de (jaarlijkse) automatiseringskosten toegenomen. Derhalve wordt het betreffende artikel opgehoogd. Dekking vindt plaats binnen het beleidsterrein.
- ad 5. Betreft de prijsbijstellingstranche 1999.
- ad 6. Betreft de kosten die gemaakt worden door het Projectbureau Millennium.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

**01.03.01 Departementale voorlichtingsactiviteiten**

Dit artikelonderdeel heeft onder meer betrekking op:

- publiekscampagnes op het gebied van carpoolen, vervoermanagement en rijgedrag;
- uitgaven voor publicaties, persconferenties en andere media activiteiten;
- inventariseren/adviseren en coördineren/begeleiden van de realisatie van voorlichtingsmiddelen, zoals brochures, video's etc.;
- organiseren/voorbereiden en begeleiden van bezoeken op ministerieel niveau in binnen- en buitenland;
- organiseren en begeleiden van manifestaties, bijeenkomsten en evenementen die van regionaal belang zijn;
- het aanschaffen en beheren van de collectie van vakliteratuur voor het ministerie;
- het verzorgen van informatie uit de vakliteratuur en kamerstukken, zowel voor intern als extern gebruik;
- uitgaven voor de productie van de knipselkrant;
- het informeren van medewerkers door het uitgeven van een week- en kwartaaleditie van het personeelsblad Profiel;
- het verzorgen van overige interne publicaties;
- de profilering van het ministerie in het buitenland;
- onderzoek naar de effectiviteit van de gevoerde campagnes;
- uitgaven voor de advisering en bewaking van de huisstijl. Hierbij valt te denken aan gestandaardiseerde formulieren en overige herkenningsobjecten waarin de huisstijl wordt uitgedragen, zoals bouwboarden langs autosnelwegen.

### 01.03.03 Automatisering

Op dit artikelonderdeel worden uitgaven verantwoord voor systemen als:

- het Financieel Administratief Informatie Systeem (FAIS);
- het Salarissysteem gevoerd door het Rijkscomputercentrum (RCC);
- het Literatuur Informatiesysteem, eveneens gevoerd door het RCC;
- het Intranet;
- beheer en onderhoud van een departementale reiskostenmodule;
- kosten van de USZO.

### 01.03.04 Specifieke uitgaven

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

Het onderdeel betreft ook de volgende structureel geplande activiteiten:

- organisatie- en informatieprojecten ten behoeve van departementale afstemming;
- bijdrage aan het energieplan;
- beleidsformulering met betrekking tot de administratieve organisatie (A.O.);
- ondersteuning van de controlewerkzaamheden van de accountantsdienst;
- ontwikkeling en stimulering van privatiseringsprojecten (SPI);
- opleidingen in het kader van bedrijfszelfbescherming en de ARBO-wetgeving;
- studies uitgevoerd door de directie Strategie en Coördinatie.

#### De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (in NLG 1000) en de economische en de functionele codering

Artikelonderdeel	Verplichtingen			Uitgaven			Codering	
	1998	1999	2000	1998	1999	2000	econ.	funct.
01.03.01 Depart. Voorlichtings-activiteiten	6 794	6 093	5 975	6 513	6 022	5 975	12	12.0
01.03.03 Automatisering	29 859	42 877	31 992	38 326	31 537	32 837	52	12.0
01.03.04 Specifieke Uitgaven	25 203	35 229	21 389	18 176	36 863	22 383	52	12.0
Totaal	61 856	84 199	59 356	63 015	74 422	61 195		

#### e. de kengetallen

#### Inputgegevens

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

Bedragen in NLG mln	1999	2000
programma uitgaven	74,4	61,2
apparaatsuitgaven (art. 01.01)	30,6	31,5
totale uitgaven	105,0	92,7
Aantal fte's	240,1	241,1

## 01.04. Personeelsbeleid

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

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

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

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

### b. de cijfers

#### Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

01.04	t/m 1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999			49 013	48 265	47 657	47 170	47 170	
1e suppl. wet 1999			- 165	- 165	- 165	- 165	- 165	
Nieuwe mutaties			- 5 566	- 3 942	- 4 138	- 4 177	- 4 175	
Stand ontwerp-begroting 2000		139 993	43 282	<b>44 158</b>	43 354	42 828	42 830	42 830
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000		18 148	19 641	<b>20 038</b>	19 673	19 434	19 435	19 435

#### Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

01.04		1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999			49 013	48 265	47 657	47 170	47 170	
1e suppl. wet 1999			- 165	- 165	- 165	- 165	- 165	
Nieuwe mutaties			- 5 500	- 3 942	- 4 138	- 4 177	- 4 175	
Stand ontwerp-begroting 2000		39 869	43 348	<b>44 158</b>	43 354	42 828	42 830	42 830
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000		18 092	19 670	<b>20 038</b>	19 673	19 434	19 435	19 435



*c. de toelichting bij de cijfers*

**specificatie nieuwe mutaties (in NLG 1000)**

Verplichtingen en uitgaven	1999	2000	2001	2002	2003
1. Overboekingen	- 5 500	- 5 500	- 5 500	- 5 500	- 5 500
2. Loonbijstelling		1 339	1 144	1 105	1 107
3. Prijsbijstelling		219	218	218	218
Totaal	- 5 500	- 3 942	- 4 138	- 4 177	- 4 175

Het verschil tussen uitgaven en verplichtingen ad f 0,07 mln betreft een bijstelling van alleen de verplichtingen als gevolg van de realisatie 1998.

ad 1. Op grond van een uitgevoerde analyse is dit begrotingsartikel taakstellend verlaagd. Het bedrag wordt overgeboekt naar artikel 01.03 Algemene beleidsaangelegenheden als compensatie voor de uitgaven van het USZO.

ad 2. Betreft de loonbijstellingstranche 1999.

ad 3. Betreft de prijsbijstellingstranche 1999.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

**01.04.01 Flankerend beleid**

Dit artikelonderdeel betreft de uitgaven voor sociaal beleid in verband met reorganisaties, zoals herplaatsingsproblematiek. Tevens worden hier de effecten van de 55+ wachtgeldregeling verantwoord. Deze regeling is tot en met 1997 gehanteerd als uitstroombevorderende maatregel bij diverse afslankingsoperaties en grote reorganisaties.

**01.04.02 Departementaal Sociaal Beleid**

Dit artikelonderdeel geeft de uitgaven weer die worden gedaan voor het departement als geheel. Voorbeelden hiervan zijn activiteiten op het gebied van outplacement, assesment en management-ontwikkeling.

**De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (in NLG 1000) en de economische en de functionele codering**

Artikelonderdeel	Verplichtingen			Uitgaven			Codering	
	1998	1999	2000	1998	1999	2000	econ.	funct.
01.04.01 Flankerend beleid	37 266	40 178	40 932	37 214	40 308	40 932	12	12.0
01.04.02 Dep. Sociaal Beleid	2 727	3 104	3 226	2 655	3 040	3 226	12	12.0
Totaal	39 993	43 282	44 158	39 869	43 348	44 158		

*e. de kengetallen*

**Inputgegevens**

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

Bedragen in NLG mln	1999	2000
programma uitgaven	43,3	44,2
apparaatsuitgaven (art. 01.01)	1,5	1,5
totale uitgaven	44,8	45,7
Aantal fte's	15	15
Aantal uitkeringsgerechtigden	556	480

### 01.05. Onderzoek en ontwikkeling algemeen

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

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

#### b. de cijfers

#### Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

01.05	t/m 1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999			571	1 330	1 319	1 307	1 307	
Nieuwe mutaties			- 97	256	255	30	30	
Stand ontwerp-begroting 2000		1 114	474	<b>1 586</b>	1 574	1 337	1 337	1 337
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000		506	215	<b>720</b>	714	607	607	607

#### Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

01.05		1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999			1 344	1 330	1 319	1 307	1 307	
Nieuwe mutaties			11	256	255	30	30	
Stand ontwerp-begroting 2000		1 780	1 355	<b>1 586</b>	1 574	1 337	1 337	1 337
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000		808	615	<b>720</b>	714	607	607	607

c. de toelichting bij de cijfers

**specificatie nieuwe mutaties (in NLG 1000)**

Verplichtingen en uitgaven	1999	2000	2001	2002	2003
1. Bijdrage CPB		225	225		
2. Loonbijstelling	11	11	10	10	10
3. Prijsbijstelling		20	20	20	20
Totaal	11	256	255	30	30

Het verschil tussen uitgaven en verplichtingen ad f 0,1 mln betreft een bijstelling van alleen de verplichtingen als gevolg van de realisatie 1998.

ad 1. De raming is verhoogd in verband met de financiering van de CPB-Kennisunit infrastructuur en ruimtelijke economie. Deze verhoging wordt gedekt binnen het beleidsterrein.

ad 2. Betreft de loonbijstellingstranche 1999.

ad 3. Betreft de prijsbijstellingstranche 1999.

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

**01.05.02 Nederlands Normalisatie Instituut (NNI)**

Aan het NNI wordt jaarlijks een bijdrage verstrekt, ten behoeve van de kosten van de normalisatiewerkzaamheden. Deze werkzaamheden bestaan uit het vastleggen en bepalen van waarden en normen. Voor Verkeer en Waterstaat zijn met name bouw, milieu, informatievoorziening, transport en verpakking van belang.

**01.05.03 Antarctica**

Vanaf 1995 worden op dit artikelonderdeel het V&W-aandeel in de bijdrage aan het onderzoek op Antarctica verantwoord. Het betreft hier onderzoek naar het (mogelijk) afsmelten van de ijskap alsmede onderzoek van de ozonproblematiek.

**01.05.04 Bijdragen Wetenschappelijke Instituten**

De Centrale Diensten verrichten contributiebetalingen aan (internationale) wetenschappelijke instituten, waarin de Staat der Nederlanden participeert. Het betreft thans de Conferentie van Europese transportministers (CEMT) en de Kennisunit van het CPB (Centraal Plan Bureau).

**De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (in NLG 1000) en de economische en de functionele codering**

Artikelonderdeel	Verplichtingen			Uitgaven			Codering	
	1998	1999	2000	1998	1999	2000	econ.	funct.
01.05.02 NNI	519	175	277	412	282	257	12	12.0
01.05.03 Antarctica			773	773	773	793	12	12.0
01.05.04 Bijdragen Wetensch. Inst.	595	299	536	595	300	536	12	12.0
Totaal	1 114	474	1 586	1 780	1 355	1 586		

## 01.07. Functionele kosten Koninklijk Huis

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

Dit artikel heeft betrekking op de bijdrage van Verkeer en Waterstaat aan de apparaatsuitgaven van het Koninklijk Huis.

b. *de cijfers*

### Opbouw verplichtingen en uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

01.07	t/m 1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999			6 347	6 259	6 171	6 086	6 086	
1e suppl. wet 1999			87	175	263	348	348	
Nieuwe mutaties			174	679	679	678	678	
Stand ontwerp-begroting 2000		5 928	6 608	7 113	7 113	7 112	7 112	7 112
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000		2 690	2 999	3 228	3 228	3 227	3 227	3 227

c. *de toelichting bij de cijfers*

### specificatie nieuwe mutaties (in NLG 1000)

Verplichtingen en uitgaven	1999	2000	2001	2002	2003
1. Loonbijstelling	174	177	175	172	172
2. Prijsbijstelling		38	38	38	37
3. Hogere uitgaven		464	466	469	469
Totaal	174	679	679	679	678

ad 1. Betreft de loonbijstellingstranche 1999.

ad 2. Betreft de prijsbijstellingstranche 1999.

ad 3. Als gevolg van de werktijdverkorting is een bijstelling van de begroting noodzakelijk. Deze bijstelling wordt gedekt binnen het beleidsterrein.

d. *de onderverdeling in artikelonderdelen*

Dit artikel kent geen onderdelen. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 12 en 12.0.

## 01.08. Crisisbeheersing

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

Vanaf medio 1997 is bij Verkeer en Waterstaat een herijkingsoperatie gaande van crisismanagement op de verschillende deeltherreinen. Tot dan

toe had «crisisbeheersing» betrekking op internationale conflictsituaties. Daar was ook het budget op afgestemd. Zowel beleidsmatig als operationeel zijn «crisisbeheersing» en rampenbestrijding geïntegreerd in wat wordt genoemd crisismanagement. Hiermee zijn ook de activiteiten door het ministerie op dit terrein uitgebreid.

De begroting heeft voornamelijk betrekking op de volgende uitgaven:

- ontwikkelen van of stimuleren van de ontwikkeling van crisisregelingen op verschillende niveaus;
- het houden van oefeningen;
- instandhouding departementaal coördinatiecentrum (personeel en materieel);
- onderhoud en beheer van materieel (pompen);
- instandhouding meldkamerfunctie;
- het ontwikkelen en verzorgen van opleidingen;
- abonnementen op het Nationaal noodnet en het verzorgen van andere verbindingen;
- personeelskosten van de verschillende calamiteitencoördinatoren;
- evaluaties.

*b. de cijfers*

**Opbouw verplichtingen en uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

<b>01.08</b>	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999		2 968	2 896	2 837	2 772	2 772	
Nieuwe mutaties		73	112	100	96	96	
Stand ontwerp-begroting 2000	3 969	3 041	<b>3 008</b>	2 937	2 868	2 868	2 868
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000	1 802	1 380	<b>1 365</b>	1 333	1 301	1 301	1 301

*c. toelichting op de cijfers*

**specificatie nieuwe mutaties (in NLG 1000)**

Uitgaven/verplichtingen	1999	2000	2001	2002	2003
1. Loonbijstelling	73	95	83	79	79
2. Prijsbijstelling		17	17	17	17
Totaal	73	112	100	96	96

ad 1. Betreft de loonbijstellingstranche 1999

ad 2. Betreft de prijsbijstellingstranche 1999

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

Dit artikel kent geen onderverdeling in artikelonderdelen. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 12 en 03.5.

## 01.09. Raden en Commissies

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

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

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

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

### Adviesorganen

Raad voor Verkeer en Waterstaat

#### Specifieke adviesorganen

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

### Overlegorganen

#### Departementale overlegorganen

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

#### Specifieke overlegorganen

- Nationale havenraad.

### b. de cijfers

#### Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

01.09	t/m 1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999			3 326	3 321	3 371	3 367	3 367	
Nieuwe mutaties			2 620	81	82	82	82	
Stand ontwerp-begroting 2000	38	5 711	5 946	<b>3 402</b>	3 453	3 449	3 449	3 449
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000	17	2 592	2 698	<b>1 544</b>	1 567	1 565	1 565	1 565

**Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

01.09	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999		3 326	3 321	3 371	3 367	3 367	
Nieuwe mutaties		2 532	81	82	82	82	
Stand ontwerp-begroting 2000	5 432	5 858	<b>3 402</b>	3 453	3 449	3 449	3 449
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000	2 465	2 658	<b>1 544</b>	1 567	1 565	1 565	1 565

*c. de toelichting bij de cijfers***specificatie nieuwe mutaties (in NLG 1000)**

Verplichtingen en uitgaven	1999	2000	2001	2002	2003
1. Loonbijstelling	32	33	33	33	33
2. Prijsbijstelling		48	49	49	49
3. Overboeking RvTV i.o.	2 500				
Totaal	2 532	81	82	82	82

Het verschil tussen uitgaven en verplichtingen ad f 0,09 mln betreft een bijstelling van alleen de verplichtingen als gevolg van de realisatie 1998.

ad 1. Betreft de loonbijstellingstranche 1999.

ad 2. Betreft de prijsbijstellingstranche 1999.

ad 3. Betreft een overboeking van de Raad voor de Transportveiligheid i.o. voor gemaakte kosten vóór 1 juli 1999 (inwerkingtreding ZBO RvTV).

*d. de kengetallen***Inputgegevens**

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

Bedragen in NLG mln	1999	2000
programma uitgaven	5,9	3,4
apparatuuruitgaven (art. 01.01 en 01.09)	4,3	4,2
totale uitgaven	10,2	7,6
Aantal fte's	34,3	33,5



## 01.10. Ruimtevaartactiviteiten

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

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

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

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

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

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

Verkeer en Waterstaat is het coördinerende ministerie voor aardobservatie, een taak die sinds 1988 door het KNMI wordt verzorgd. Vanuit deze coördinerende taak vindt de voorbereiding van het Nederlandse beleid, de financiële afstemming tussen de deelnemende ministeries en de departementale aardobservatiebegroting vindt plaats door het KNMI.

De uitgaven op dit artikel hangen samen met de bijdrage van Verkeer en Waterstaat aan de deelname van Nederland aan een aantal internationale ruimtevaartprogramma's.

### b. de cijfers

#### Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

01.10	t/m 1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999			10 000	10 000	10 117			
1e suppl.wet 1999			2 038					
Nieuwe mutaties			54 203			10 000	10 000	
Stand ontwerp-begroting 2000	146 023	85 505	66 241	10 000	10 117	10 000	10 000	10 000
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000	66 262	38 800	30 059	4 538	4 591	4 538	4 538	4 538

**Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

01.10	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999		35 050	26 257	19 376	11 872	11 872	
1e suppl. wet 1999		2 038					
Nieuwe mutaties			3 948	5 224	8 132	10 024	
Stand ontwerp-begroting 2000	39 467	37 088	<b>30 205</b>	24 600	20 004	21 896	21 896
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000	17 909	16 830	<b>13 706</b>	11 163	9 077	9 936	9 936

*c. de toelichting bij de cijfers***specificatie nieuwe mutaties (in NLG 1000)**

Verplichtingen	1999	2000	2001	2002	2003
1. Aanpassing ESA/Eumetsat begroting	53 232			10 000	10 000
2. Prijsbijstelling	971				
Totaal	54 203			10 000	10 000

ad 1. Naar aanleiding van de actualisering van de cijfers en de besluitvorming van de ministersconferentie in mei 1999 zijn de aan te gane verplichtingen voor de jaren 1999, 2002 en 2003 aangepast.

ad 2. Dit betreft de prijsbijstellingstranche 1999.

**specificatie nieuwe mutaties (in NLG 1000)**

Uitgaven	2000	2001	2002	2003
1. Aanpassing ESA/Eumetsat begroting	3 580	2 453	7 966	9 858
2. Prijsbijstelling	368	271	166	166
3. Ozon Monitoring instrument (OMI)		2 500		
Totaal	3 948	5 224	8 132	10 024

ad 1. De ramingen voor een aantal lopende programma's zijn geactualiseerd. Het betreft o.a. het ESA-raamwerkprogramma. Daarnaast zijn de cijfers aangepast als gevolg van de internationale besluitvorming van de ministersconferentie inzake ruimtevaart van mei 1999. Het gaat hierbij om een concrete uitwerking van de Europese strategie voor aardobservatie die ESA, EUMETSAT en de Europese Unie in 1995 hebben opgesteld. ESA heeft die strategie ingevuld met een stelsel van wetenschappelijke en operationele missies. De weten-

schappelijke 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. Het EOEP-programma zal in 2000 starten.

ad 2. Dit betreft de prijsbijstellingstranche 1999.

ad 3. In maart 1998 is door de ministers van OC&W, EZ en V&W besloten tot intensivering van een aantal ruimtevaartprogramma's. Onderdeel hiervan is het zogenaamde Ozon Monitoring Instrument (OMI). Hiervoor zijn in 2001 extra middelen toegevoegd.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

Het artikel kent geen artikelonderdelen. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 43G en 11.1.

*e. de kengetallen*

*Specificatie van de ruimtevaartprogramma's*

In het volgende schema staan de lopende programma's beschreven. De looptijd heeft betrekking op de duur van het project waaraan Nederland haar bijdrage heeft toegezegd of nog zal toezeggen. De hoogte van de bijdragen is gebaseerd op verdragen en internationale afspraken.

	Omschrijving programma's	Verplichtingenstand	Looptijd t/m
1	ESA-MSG De ontwikkeling en lancering van de eerste satelliet van het type Meteosat Second Generation (MSG) van de ESA, heeft een technologische, een wetenschappelijke en een meteorologische/milieu taak. Met de huidige Meteosat serie is een reeks van waarnemingen opgebouwd, die van groot belang zijn voor de studies ten aanzien van de veranderingen in klimaat en milieu. MSG zal deze reeks voortzetten, waardoor een betere klimaatmonitoring kan plaatsvinden (besluit van 7 mei 1993).	4 543	2000
2	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). De oprichting van EUMETSAT heeft plaatsgevonden in 1986.	21 311	2017
3	EUMETSAT-MTP Verlenging van het huidige MOP-programma van de EUMETSAT organisatie als overbrugging naar de tweede generatie Meteosat satellieten. Dit Meteosat Transition Program (MTP-programma) moet de operationele dienstverlening garanderen tot het jaar 2000. Het programma behelst de productie van één satelliet, identiek aan het MOP type, die eind 1995 of begin 1996 moet worden gelanceerd (besluit van 8 maart en 8 mei 1991).	1 424	2004
4	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).	70 484	2012
5	EUMETSAT-EPS pre production Het voorbereidend programma Eumetsat Polar System (EPS) van de EUMETSAT organisatie omvat een haalbaarheidsstudie voor een serie Europese meteorologische satellieten in een polaire baan (besluit van 7 mei 1993).	121	2000

	Omschrijving programma's	Verplichtingenstand	Looptijd t/m
6	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 2003 gelanceerd. De Nederlandse deelname aan EPS is conform het nationale aardobservatiebeleid en wordt gezamenlijk gefinancierd door V&W, OC&W en EZ.	70 072	2017
7	Nationale Ondersteuning Het programma Nationale Ondersteuning bestaat uit een deel Instrumentontwikkeling en een deel Gebruikersondersteuning. Binnen de Instrumentontwikkeling wordt momenteel SCIAMACHY ontwikkeld, in samenwerking met Duitsland, als instrument voor het meten van sporengassen in de atmosfeer. SCIAMACHY zal meevliegen op ENVISAT-1 (1999). Het deel Gebruikersondersteuning heeft tot doel het onderzoek naar de toepassingen van aardobservatiegegevens te steunen, de bijbehorende infrastructuur te ontwikkelen en het gebruik van aardobservatiegegevens in Ontwikkelingslanden te stimuleren.	4 500	2000
8	ESA-DUP Voor een beter gebruik van de gegevens van aardobservatiesatellieten wordt een gebruikersprogramma gedefinieerd (Data User Programme). Hierin worden archieven beter toegankelijk gemaakt en zal de ESA infrastructuur aangesloten worden op de Europese initiatieven op dat gebied.	1 767	2000
9	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.	8 899	2007
10	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/Chem. Deze wetenschappelijke satelliet maakt deel uit van het Mission to Planet Earth-programma van de NASA en wordt eind 2002 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 instrumentenbouw. 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 V&W, OC&W en EZ.	9 191	2001
Totaal		192 312	

### 01.11. Onvoorziene uitgaven

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

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

#### b. de cijfers

#### Opbouw verplichtingen en uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

01.11	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999		1 063	735	866	451	451	
1 <sup>e</sup> suppl. wet 1999		- 87	- 175	- 263	- 348	- 348	
Nieuwe mutaties		- 477	2 062	2 487	1 498	2 537	
Stand ontwerp-begroting 2000		499	<b>2 622</b>	3 090	1 601	2 640	2 991
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000		226	<b>1 190</b>	1 402	727	1 198	1 357

*c. de toelichting bij de cijfers*

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

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

Dit artikel kent geen verdeling in artikelonderdelen. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 01 en 12.9.

**01.12. Loonbijstelling**

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

Dit artikel heeft tot doel om de ontvangen, maar nog niet verdeelde, loonbijstelling tijdelijk te parkeren, alvorens de loonbijstelling wordt verdeeld over de betreffende artikelen.

*b. de cijfers*

**Opbouw verplichtingen en uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

01.12	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999							
1e suppl. wet 1999		119 306	132 236	122 587	119 561	121 083	
Nieuwe mutaties		- 116 640	- 132 236	- 122 587	- 119 561	- 121 083	
Stand ontwerp-begroting 2000		2 666					
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000		1 210					

*c. de toelichting bij de cijfers*

De bij 1<sup>e</sup> suppletoire wet 1999 ontvangen loonbijstelling (tranche 1999) is over de loongevoelige artikelen op de begroting van Verkeer en Waterstaat (XII) en Infrastructuurfonds verdeeld. Voor 1999 doet zich nog een mutatie voor met betrekking tot de ziektekostenvoorziening Rijks-personeel.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

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

**01.13. Prijsbijstelling**

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

Dit artikel heeft tot doel om de niet verdeelde prijsbijstelling tijdelijk te parkeren, alvorens deze wordt verdeeld over de betreffende artikelen.

*b. de cijfers*

**Opbouw verplichtingen en uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

01.13	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999							
1e suppl. Wet 1999		20 473	20 796	21 567	22 159	22 845	
Nieuwe mutaties		18 912	- 20 796	- 21 567	- 22 159	- 22 845	
Stand ontwerp-begroting 2000		39 385					
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000		17 872					

*c. de toelichting bij de cijfers*

**specificatie nieuwe mutaties (in NLG 1000)**

Verplichtingen en uitgaven	1999	2000	2001	2002	2003
1. ontvangen prijsbijstelling (75%)	104 145	106 558	111 145	114 394	118 067
2. toegedeeld aan de artikelen	- 85 233	- 127 354	- 132 712	- 136 553	- 140 912
Totaal	18 912	- 20 796	- 21 567	- 22 159	- 22 845

ad 1. Bij 1e suppl.wet 1999 is door het kabinet besloten om voornamelijk slechts 25% van de prijsbijstellingstranche 1999 uit te delen. Bij Julibrief is alsnog de volledige prijsbijstellingstranche 1999 uitgedeeld.

ad 2. Vanaf 2000 is de ontvangen prijsbijstelling over de prijsgevoelige artikelen op de begroting van Verkeer en Waterstaat (XII) en Infrastructuurfonds verdeeld. Voor 1999 is voornamelijk alleen de prijsbijstelling over de prijsgevoelige artikelen op het Infrastructuurfonds verdeeld.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

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

**01.14. Bijdragen aan het Infrastructuurfonds**

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

Op dit artikel worden de bijdragen aan het Infrastructuurfonds verantwoord. Deze bijdragen zijn in de begroting van het Infrastructuurfonds zichtbaar op het artikel 05.01 «Bijdragen ten laste van de begroting van Verkeer en Waterstaat».

b. de cijfers

**Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

01.14	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999		6 821 167	7 227 763	7 660 435	7 727 205	7 811 003	
Amendementen/N.v.W.		13 000	22 000	26 000	31 500		
1e suppl. wet 1999		45 218	- 6 289	- 6 186	- 4 186	- 7 303	
Nieuwe mutaties		114 832	88 187	93 482	119 265	122 589	
Stand ontwerp-begroting 2000	6 192 474	6 994 217	<b>7 331 661</b>	7 773 731	7 873 784	7 926 289	8 129 014
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000	2 810 022	3 173 837	<b>3 326 963</b>	3 527 565	3 572 967	3 596 793	3 688 786

c. de toelichting bij de cijfers

**specificatie nieuwe mutaties (in NLG 1000)**

Uitgaven	1999	2000	2001	2002	2003	2004
1. Versobering infrastructuur		- 50 000	- 50 000	- 50 000	- 50 000	
2. Bijdragen kosten wateroverlast	5 000	2000	3 000	36 000	34 000	
3. Loonbijstelling	29 441	37 242	33 900	33 198	34 219	
4. Prijsbijstelling	85 233	90 545	97 582	100 067	104 370	
5. Technische overboeking NACO	- 9 042					
6. Bijdrage LNV project IJsselmonding	5 000	10 000	10 000			
7. Overboeking van IF	- 800	- 1 600	- 1 000			
8. Extrapolatie						202 725
Totaal	114 832	88 187	93 482	119 265	122 589	202 725

ad 1. Dit betreft de taakstellende versobering op infrastructuur uit de Kaderbrief.

ad 2. Dit betreft de bijdragen van VROM en LNV in de kosten als gevolg van de wateroverlast, o.m. de vergroting van de gemaalcapaciteit.

ad 3. Betreft de loonbijstellingstranche 1999.

ad 4. Betreft de prijsbijstellingstranche 1999.

ad 5. Betreft een technische overboeking van het Infrastructuurfonds artikel 01.01 ten gunste van artikel HXII 02.02 inzake de exploitatiebijdrage Noordzeekanaalveren.

ad 6. Van het ministerie van LNV wordt over de jaren 1999 t/m 2001 een bijdrage geleverd in het «Grootschalig Natuurproject IJsselmonding». In het Regeerakkoord 1998 zijn deze middelen in het kader van de structuurversterking van Nederland beschikbaar gesteld voor «Natte natuur».



ad 7. Deze overboeking naar HXII 03.19 betreft een technische bijstelling in verband met een andere toedeling van de Regeerakkoord-taakstelling.

ad 8. Het extrapolatieverschil wordt door de volgende mutaties verklaard:

- extrapolatiegroei Infrastructuurfonds 2,8% ad f 185 mln
- 2% SVV groei onderhoud railwegen ad f 26 mln
- – f 5 mln afloop project Westerscheldetunnel
- – f 4 mln groenvoorziening naar HXII 02.02.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

Dit artikel kent geen onderverdeling. De economische en functionele coderingen bedragen respectievelijk 03 en 12.12.

### **01.16. Bijdragen aan het buitenland i.v.m. Eurovignet**

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

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

De verrekeningen zijn gebaseerd op het saldo van het aantal verreden kilometers door Nederlandse vervoerders op het grondgebied van een ander «vignetland» en het aantal verreden kilometers op Nederlands grondgebied door vervoerders uit andere «vignetlanden».

Uit dit artikel worden tevens de uitgaven betaald in verband met de noodzakelijke aanpassingen van de registratiesystemen van Rijksdienst voor het Wegverkeer/Centrum voor voertuigtechniek. De operationele kosten van het registratiesysteem worden doorberekend aan de eindgebruiker.

*b. de cijfers*

#### **Opbouw verplichtingen en uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

<b>01.16</b>	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999		27 777	27 774				
Stand ontwerp-begroting 2000		27 777	<b>27 774</b>				
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000		12 605	<b>12 603</b>				

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

Dit artikel kent geen onderverdeling in artikelonderdelen. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 43G en 12.9.

## 01.18. Internationale betrekkingen

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

Vanaf de geïntegreerde Rijksbegrotingsaanschrijving en voorschriften 1997 dienen uitgaven met betrekking tot Internationale Samenwerking (IS) afzonderlijk te worden gepresenteerd in de begroting. Hiervoor is het artikel «Internationale betrekkingen» ingesteld.

### b. de cijfers

#### Opbouw verplichtingen en uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

01.18	t/m 1997	1998	1999	2000	2001	2002	20 003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999			4 438	4 438	4 438	4 438	4 438	
Nieuwe mutaties			288	43	43			
Stand ontwerp-begroting 2000		4 367	4 726	4 481	4 481	4 438	4 438	4 438
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000		1 982	2 145	2 033	2 033	2 014	2 014	2 014

### c. de toelichting bij de cijfers

#### specificatie nieuwe mutaties (in NLG 1000)

Verplichtingen en uitgaven	1999	2000	2001
1. Eindejaarsmarge	88	43	43
2. Pré-accessie	200		
Totaal	288	43	43

ad 1. Deze mutatie heeft betrekking op de toevoeging van eindejaarsmarge in 2000 en 2001.

ad 2. Deze gelden betreffen de uitgaven van Verkeer en Waterstaat in verband met de toekomstige toetreding tot de Europese Unie van Midden- en Oost-Europese landen.

### d. de onderverdeling in artikelonderdelen

#### 01.18.01 Ambtelijk personeel internationale betrekkingen

Dit artikelonderdeel bevat de kosten van het ambtelijke personeel met betrekking tot de internationale betrekkingen.

#### 01.18.02 Internationale betrekkingen

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

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

**De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (in NLG 1000) en de economische en de functionele codering**

Artikelonderdeel	Verplichtingen			Uitgaven			Codering	
	1998	1999	2000	1998	1999	2000	econ.	funct.
01.18.01 Personeel	2 882	2 986	2 741	2 882	2 986	2 741	11	12.0
01.18.02 Materieel	1 485	1 740	1 740	1 485	1 740	1 740	12	12.0
<b>Totaal</b>	<b>4 367</b>	<b>4 726</b>	<b>4 481</b>	<b>4 367</b>	<b>4 726</b>	<b>4 481</b>		

*e. de kengetallen*

**Inputgegevens**

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

Bedragen in NLG mln	1999	2000
programma uitgaven	4,7	4,5
apparaatsuitgaven (art. 01.01)	n.v.t.	n.v.t.
totale uitgaven	4,7	4,5
Aantal fte's	14	14

**Onderbouwing personele component Centrale Diensten (ambtelijk personeel)**

Bedragen in NLG	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Gemiddelde geraamde begrotingssterkte in fte	14,0	14,0	14,0	14,0	14,0	14,0
Gemiddelde geraamde prijs per fte	213 286	195 786	195 786	192 714	192 714	192 714

**01.19. Raad voor de Transportveiligheid**

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

Dit artikel heeft betrekking op uitgaven in verband met de werkzaamheden van de Raad voor de Transportveiligheid. Deze Raad heeft in de loop van 1999 de taken overgenomen van andere ongevallenraden. De Raad voor de Luchtvaart, de Spoorwegongevallenraad en de Commissie Binnenvaartrampenwet zijn daarmee opgeheven. Na wijziging van de Schepenwet zal ook de Raad voor de Scheepvaart worden opgeheven. Voorts zal deze raad onderzoek plegen naar ongevallen op de weg en aanbevelingen doen ten aanzien van het wegnemen dan wel verminderen van veiligheidsrisico's.

De Raad voor de Transportveiligheid is een zelfstandig bestuursorgaan, waarbij de middelen worden verstrekt door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

*b. de cijfers*

**Opbouw verplichtingen en uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

01.19	t/m 1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999			8 000	8 000	8 000	8 000	8 000	
Nieuwe mutaties			- 2 332	270	257	254	255	
Stand ontwerp-begroting 2000			5 668	<b>8 270</b>	8 257	8 254	8 255	8 255
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000			2 572	<b>3 753</b>	3 747	3 746	3 746	3 746

*c. de toelichting bij de cijfers*

**specificatie nieuwe mutaties (in NLG 1000)**

Verplichtingen en uitgaven	1999	2000	2001	2002	2003
1. Loonbijstelling	168	204	191	188	189
2. Prijsbijstelling		66	66	66	66
3. Overboeking naar 01.09	- 2 500				
Totaal	- 2 332	270	257	254	255

ad 1. Dit betreft de loonbijstellingstranche 1999.

ad 2. Dit betreft de prijsbijstellingstranche 1999.

ad 3. Betreft een overboeking van de Raad voor de Transportveiligheid i.o. naar artikel 01.09 voor gemaakte kosten voor 1 juli 1999 (inwerkingtreding ZBO RvTV).

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

Dit artikel kent geen onderdelen. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 11 en 12.0.

**01.20. Millenniumuitgaven**

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

Dit artikel heeft tot doel om de additioneel verstrekte gelden (uit de algemene middelen) voor de aanpak van het millenniumprobleem te ramen. Deze gelden zullen later worden verdeeld naar de betreffende artikelen. De overige uitgaven in het kader van de millennium-aanpak blijven op andere artikelen in deze begroting verantwoord.

*b. de cijfers*

**Opbouw verplichtingen en uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

01.20	t/m 1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999								
1e suppl. wet 1999			29 400					
Nieuwe mutaties		- 29 100						
Stand ontwerp-begroting 2000			300					
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000			136					

*c. de toelichting bij de cijfers*

De bij 1<sup>e</sup> suppletoire wet 1999 verkregen budget is grotendeels verdeeld over de desbetreffende begrotingsartikelen. Het bedrag dat nog resteert, wordt bij Najaarsnota 1999 over de begroting verdeeld.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

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

Dit artikel kent geen onderverdeling. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 12 en 12.9.

**01.21. Huisvesting (onderhanden zijnde werk)**

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

Met ingang van 1999 wordt de stelselwijziging rijkshuisvesting geïmplementeerd.

Het bestaande huisvestingsbudget van de Rijksgebouwendienst (RGD) is met ingang van 1999 verdeeld over de verschillende departementen. Met de RGD zijn huurcontracten gesloten, die uit dit huisvestingsbudget bekostigd moeten worden.

Op dit artikel wordt het huisvestingsbudget ten behoeve van V&W geraamd. In de begrotingsuitvoering zal het budget over de relevante artikelen worden verdeeld.

*b. de cijfers*

**Opbouw verplichtingen en uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

01.21	t/m 1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999			95 441	99 619	102 129	102 129	102 129	
1e suppl. wet 1999			- 95 441	- 99 619	- 102 129	- 102 129	- 102 129	
Nieuwe mutaties			2 235	2 792	14 315	14 316	14 316	
Stand ontwerp-begroting 2000			2 235	<b>2 792</b>	14 315	14 316	14 316	16 400
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000			1 014	<b>1 267</b>	6 496	6 496	6 496	7 442

*c. de toelichting bij de cijfers*

De begrotingsgelden zijn bij 1e suppl.wet 1999 aan de desbetreffende begrotingsartikelen toegevoegd.

Door Financiën en VROM worden aanvullende bedragen verstrekt in verband met «onderhanden werk.» Dit zijn huisvestingsprojecten die op 1 januari 1999 (datum van ingang Stelselherziening Rijkshuisvesting) nog niet waren opgeleverd maar waarover wel financieringsafspraken waren gemaakt. Deze aanvullende gelden worden bij suppletore wet 1999 c.q. 1<sup>e</sup> suppletore Wet 2000 aan de desbetreffende begrotingsartikelen van Verkeer en Waterstaat toegevoegd.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

Dit artikel kent geen onderverdeling. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 12 en 12.0.

**01.22. Invoering Euro**

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

Op dit artikel worden de uitgaven in verband met de invoering van de Euro geraamd.

Vanuit de op de begroting van Financiën opgenomen Aanvullende Post Euro, is een totaal bedrag van f 62,5 mln aan de begroting van Verkeer en Waterstaat toegewezen. Hiermee kan circa 50% van de geraamde kosten worden gedekt. De overige kosten zullen binnen het desbetreffende beleidsterreinen worden opgevangen. De uitgaven betreffen het aanpassen van wet- en regelgeving, het aanpassen van informatiesystemen, voorlichting, alsmede de kosten van de projectorganisaties die met deze activiteiten zijn belast. In de begrotingsuitvoering zal het budget over de relevante begrotingsartikelen worden verdeeld.

Om de overschakeling van gulden naar euro soepel en beheerst te laten verlopen is gekozen voor een gestructureerde procesgerichte aanpak met inzet van uitgewerkte beheersinstrumenten. Het komende jaar nemen de euro-activiteiten in de realisatiefase sterk toe. Ter ondersteuning van de euro-aanpak binnen Verkeer en Waterstaat zijn een Facilitair Centrum Euro

en een AdviesCentrum Euro ingericht. Er wordt optimaal gebruik gemaakt van de kennis en ervaring van het millenniumproject. Vanaf 1999 worden periodiek joint-audits uitgevoerd naar de beheersing van het europroject. Naar aanleiding van deze audits en de voorlichtingsmiddagen worden actiescenario's opgesteld met ruime aandacht voor de derden-organisaties, ketens en risico's, leveranciers en beleidsaspecten. Uiteraard zal de komende jaren de aandacht van de gehele organisatie vastgehouden moeten worden. Hiertoe wordt de communicatie-strategie, gebruikmakend van de Eurosite op het Intranet, verder uitgebouwd. Ter ondersteuning van de planning en voortgangsbewaking is het gebruik van het instrument Euro kompas voorgeschreven.

*b. de cijfers*

**Opbouw verplichtingen en uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

01.22	t/m 1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999								
Nieuwe mutaties			8 334	23 850	20 754	9 599		
Stand ontwerp-begroting 2000			8 334	<b>23 850</b>	20 754	9 599		
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000			3 782	<b>10 823</b>	9 418	4 356		

*c. de toelichting bij de cijfers*

De nieuwe mutaties betreffen het uit de Aanvullende Post Euro verkregen budget.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

Dit artikel kent geen onderdelen. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 11 en 12.9.

## 02 RIJKSWATERSTAATSAANGELEGENHEDEN

### 02.01. Indirecte uitvoeringsuitgaven

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

Op dit artikel worden de uitgaven van Rijkswaterstaat verantwoord, die niet direct zijn toe te rekenen aan een product of een deelprogramma. De indirecte uitvoeringsuitgaven zijn noodzakelijk, om de Rijkswaterstaat organisatie in zijn totaliteit te laten functioneren. Met de uitgaven die hier worden gedaan, worden de voorzieningen geschapen, die het mede mogelijk maken om de producten uit de deelprogramma's tot stand te brengen, daarover de benodigde afstemming te plegen en de monitoring van het gehele uitvoeringsprogramma mogelijk te maken.

De indirecte uitvoeringsuitgaven 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 uitgaven die zijn geraamd om de bovenvermelde taken uit te voeren, vallen eveneens de uitgaven op het gebied van materieel en automatisering, die niet aan de producten zijn toe te rekenen, onder de indirecte uitvoeringsuitgaven.

Deze uitgaven tezamen worden aangemerkt als uitgaven die betrekking hebben op de overhead, voor een totaalbedrag van f 326 mln.

Daarnaast vallen de huurvergoedingen voor Rijkswaterstaatsgebouwen, die in het kader van de Stelselherziening Rijkshuisvesting per 1 januari 1999 zijn overgeheveld van de begroting van VROM naar de Rijkswaterstaatsbegroting, onder dit artikel.

Totaal gaat het daarbij om ca. f 60 mln.

#### *b. de cijfers*

##### **Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

<b>02.01</b>	t/m 1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999			329 665	321 585	282 896	281 974	281 974	
1e suppl. wet 1999			51 484	55 598	57 740	57 740	57 740	
Nieuwe mutaties			45 335	9 164	4 750	4 561	4 568	
Stand ontwerp-begroting 2000	20 696	376 815	426 484	<b>386 347</b>	345 386	344 275	344 282	344 282
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000	9 391	170 991	193 530	<b>175 317</b>	156 729	156 225	156 228	156 228



**Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

02.01	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999		329 665	321 585	282 896	281 974	281 974	
1e suppl. wet 1999		51 484	55 598	57 740	57 740	57 740	
Nieuwe mutaties		15 070	9 164	4 680	4 561	4 568	
Stand ontwerp-begroting 2000	349 985	396 219	<b>386 347</b>	345 316	344 275	344 282	344 282
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000	158 816	179 796	<b>175 317</b>	156 698	156 225	156 228	156 228

*c. de toelichting bij de cijfers***specificatie nieuwe mutaties (in NLG 1000)**

Uitgaven/verplichtingen	1999	2000	2001	2002	2003
1. Loonbijstelling 1999	5 170	6 783	5 363	5 254	5 261
2. Prijsbijstelling 1999		3 381	2 974	2 964	2 964
3. Correctie doelmatigheidsaakstelling		- 1 000	- 1 500	- 1 500	- 1 500
4. Telecommunicatiekosten			- 2 157	- 2 157	- 2 157
5. Millenniumgelden	9 900				
Totaal	15 070	9 164	4 680	4 561	4 568

ad 1. Betreft de loonbijstelling tranche 1999.

ad 2. Betreft de prijsbijstelling tranche 1999.

ad 3. Dit betreft een technische bijstelling in verband met een andere toedeling van de Regeerakkoordtaakstelling 1998.

ad 4. Door een efficiëntere inkoop zijn lagere kosten op het gebied van telecommunicatie mogelijk. De vrijvallende gelden worden gebruikt om overschrijdingen elders in de begroting te compenseren.

ad 5. Toevoeging millenniumgelden.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

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

**02.02. Exploitatiebijdragen***a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel*

Zolang de Westerscheldetunnel niet is gerealiseerd zorgt een bijdrage aan de veerdiensten ervoor dat een verbinding tussen beide oevers in stand

gehouden kan worden. Na oplevering van de tunnel is voorzien in een bijdrage in de exploitatiekosten van de tunnel.

Voorts worden de uitgaven in het kader van de exploitatie van de veren in het Noordzee-kanaal gebied in 1999 verantwoord. Van jaar tot jaar zal gekeken worden of deze bijdrage zal worden gecontinueerd.

Daarnaast worden op dit artikel de jaarlijkse bedragen verantwoord ten behoeve van de provincies en 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 Buisleidingenstraat Zuid-West-Nederland.

*b. de cijfers*

**Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

02.02	t/m 1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999			6 109	8 343	9 392	9 169	9 169	
Nieuwe mutaties			11 492	2 629	2 372	1 587	1 588	
Stand ontwerp-begroting 2000	260 606	2 601 011	17 601	<b>10 972</b>	11 764	10 756	10 757	10 757
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000	118 258	1 180 287	7 987	<b>4 979</b>	5 338	4 881	4 881	4 881

**Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

02.02		1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999			60 247	59 856	59 600	59 377	59 377	
Nieuwe mutaties			10 899	2 629	2 372	1 587	1 588	
Stand ontwerp-begroting 2000		65 855	71 146	<b>62 485</b>	61 972	60 964	60 965	65 025
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000		29 884	32 285	<b>28 354</b>	28 122	27 664	27 665	29 507

*c. de toelichting bij de cijfers*

**specificatie nieuwe mutaties (in NLG 1000)**

Uitgaven/verplichtingen	1999	2000	2001	2002	2003
1. Loonbijstelling 1999	1 857	2 497	2 245	843	844
2. Prijsbijstelling 1999		132	127	744	744
3. Noordzeekanaalveren	9 042				
Totaal	10 899	2 629	2 372	1 587	1 588

ad 1. Betreft de loonbijstelling tranche 1999.

ad 2. Betreft de prijsbijstelling tranche 1999.

ad 3. Betreft een technische overboeking van het Infrastructuurfonds artikel 01.01 ten gunste van artikel HXII 02.02 inzake exploitatiebijdrage Noordzeekanaalveren.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

Dit artikel kent geen onderverdeling in artikelonderdelen. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 43D en 12.33.

*e. de kengetallen*

#### **Geraamde bijdrage per project in 2000 (in NLG mln)**

Exploitatie Westerscheldeveerdiensten	53,4
Pas 65+ zoute veren	0,9
Groenvoorziening Schiphol	3,4
Kadastrale kosten van de Unie van Waterschappen	3,4
Buisleidingenstraat Zuid-West-Nederland	1,3
<b>Totaal</b>	<b>62,5</b>

#### **02.10. Droge infrastructuur**

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

Op dit artikel worden uitgaven verantwoord die betrekking hebben op activiteiten op het gebied van beleidsvoorbereiding en -evaluatie ten aanzien van de droge infrastructuur, waaronder verkeersveiligheid. De Minister van Verkeer en Waterstaat is verantwoordelijk voor het nationale beleid op het gebied van wegen en verkeersveiligheid. Verkeersveiligheid heeft een nauwe relatie met het verkeer- en vervoerbeleid.

*b. de cijfers*

#### **Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

<b>02.10</b>	t/m 1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999			30 685	37 453	36 982	36 714	36 714	36 714
1e suppl. wet 1999			11 726	- 1 800	- 1 800	- 1 800	- 1 800	
Nieuwe mutaties			1 305	1 387	1 260	1 236	1 237	
Stand ontwerp-begroting 2000	18 721	60 698	43 716	<b>37 040</b>	36 442	36 150	36 151	37 951
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000	8 495	27 544	19 837	<b>16 808</b>	16 537	16 404	16 405	17 221

**Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

02.10	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999		38 938	37 757	37 286	37 018	37 018	
1e suppl. wet 1999		3 926	200	200	200		
Nieuwe mutaties		851	1 387	1 260	1 236	1 237	
Stand ontwerp-begroting 2000	67 336	43 715	<b>39 344</b>	38 746	38 454	38 255	38 255
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000	30 556	19 837	<b>17 854</b>	17 582	17 450	17 359	17 359

*c. de toelichting bij de cijfers***specificatie nieuwe mutaties (in NLG 1000)**

Uitgaven/verplichtingen	1999	2000	2001	2002	2003	2004
1. Loonbijstelling 1999	851	1 120	999	977	978	
2. Prijsbijstelling 1999		267	261	259	259	
Totaal	851	1 387	1 260	1 236	1 237	

ad 1. Betreft de loonbijstelling tranche 1999.

ad 2. Betreft de prijsbijstelling tranche 1999.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen***02.10.01 Beleidsvoorbereiding en -evaluatie: wegen**

Het programma beleidsvoorbereiding en -evaluatie kent een tweetal in aard verschillende componenten. Beide componenten kunnen leiden tot nieuw beleid of bijstelling van bestaande beleidskaders:

*1. De oog-, oor- en mondfunctie*

Deze component is gericht op een adequate bestuurlijke vertegenwoordiging van Verkeer en Waterstaat in het werkveld en op het effectief uitdragen van het beleid en de uitvoeringsmaatregelen die daarmee samenhangen. Inhoudelijk vallen hier de activiteiten onder die betrekking hebben op de initiatieffase voor aanlegprojecten (beleidsanalyses en pré-MIT projecten), (inter)nationaal overleg en overige zaken die kunnen leiden tot nieuw beleid of bijstelling van geldende beleidskaders.

Implementatie en realisatie van V&W beleid in regionaal beleid is veelal primair de verantwoordelijkheid van andere overheden. Vanuit deze taak worden bijdragen geleverd aan: visie-ontwikkeling, overleg met regionale partners en aan de monitoring van ontwikkelingen bij lokale en regionale overheden.

## 2. Thema's

Daarnaast worden beleidsthema's onderscheiden. Bij de ontwikkeling en implementatie wordt een groot aantal activiteiten verricht door de specialistische diensten en de Regionale Directies van RWS. Toekomstverkenningen en opties voor infrastructuurbeleid, flankerend beleid, bedrijfs- en gebiedsgewijze aanpak van mobiliteitsgeleiding. Maar ook opdrachtgeversfunctie, bouwbeleid, bestuur en recht.

Voor deze thema's worden beleidsadviezen, beleidsplannen en evaluaties geleverd. Ook pilot- en demonstratieprojecten waarmee via een kortere cyclus sneller beleid wordt ontwikkeld en aangepast, vallen hieronder. De kwaliteit van deze producten wordt met name bepaald door de maatschappelijke acceptatie en politieke haalbaarheid. Ook de communicatieve waarde en de mate waarin andere actoren hun verantwoordelijkheid op basis hiervan invullen speelt een grote rol.

Tevens vallen hieronder de activiteiten die in directe relatie met mede-overheden (provincies, gemeenten, waterschappen) worden verricht (instrumentontwikkeling en handhaving).

Concrete aandachtsgebieden daarbij zijn:

Korte ritten, vervoermanagement, carpoolen, telewerken, praktijkproeven gericht verkeerstoezicht snelheden i.s.m. gebiedgerichte handhaving, kennisoverdracht naar regionale partners, geactualiseerde regionale beleidseffect rapportages, het toetsen van landinrichtingsplannen, streek- en bestemmingsplannen en het verkennen van opties voor (regionale) nieuwe vervoersystemen (light rail, kabel- en buisleidingen transport), de OV-visie m.b.t. regionaal kader, gebiedsgerichte aanpak van de bereikbaarheid, benutting, Publiek Private Samenwerking en de structuur hoofdwegennet.

Thema's van grote omvang waaraan, met name, de specialistische diensten in samenwerking met medewerkers van de beleidsdirecties van de Directoraten-Generaal Personenvervoer en Goederenvervoer en de regionale directies werken zijn:

- NVVP
- Scheepvaart services en IT, verkeers- en vaargedrag scheepvaart,
- Prijsbeleid
- Modal split, ketenbenadering
- Multimodale reisinformatie
- Geo-informatie
- Radio navigatie en plaatsbepaling
- Funderingstechnieken voor spoorwegen en wegen op slappe ondergrond, snelheidsverhoging bij uitvoeringswerken
- Ontwikkeling beleidsanalytisch instrumentarium, verkeer- en vervoersysteem

### **02.10.02 Beleidsvoorbereiding en -evaluatie: verkeersveiligheid**

Op dit artikelonderdeel worden de personele en materiële uitgaven verantwoord van de regionale veiligheidsconsulenten. De programma uitgaven die hieraan gekoppeld zijn worden verantwoord op artikel 03.31 Taakstelling Verkeersveiligheid.

De taakstelling voor het jaar 2000 met betrekking tot de verkeersveiligheid is vastgesteld op 25% minder verkeersslachtoffers dan in 1985. Voor 2010 is het streefbeeld: 50% minder doden en 40% minder gewonden dan in 1986.

De beleidsontwikkeling vindt plaats op basis van maatschappelijke signalen en onderzoeksresultaten. Naast het doen van onderzoek en het verspreiden van de resultaten daarvan gaat het hier ook om de uitvoering van de afspraken met partners zoals vastgelegd in het Meerjarenprogramma Verkeersveiligheid 1996–2000 (MPV) en om de ondersteuning van de regionale aanpak van de verkeersonveiligheid. Deze facilitering van provinciale, gemeentelijke en andere uitvoerders van het beleid geschiedt door middel van kennisoverdracht, voorlichting, bijdragen aan projecten en beleidsevaluaties.

De uitgaven ten laste van dit artikelonderdeel vloeien grotendeels voort uit de afspraken met derden zoals die zijn vastgelegd in het MPV.

Het programma is gericht op invoering van het concept Duurzaam Veilig, o.a. door een begin 1997 met de mede-overheden afgesproken Startprogramma en op een aantal speerpunten (snelheid, rijden onder invloed, gevaarlijke situaties, fietsers, zwaar verkeer).

Hierbij ligt sterker de nadruk op de landelijke en regionale uitvoering van het bestaande beleid dan op het ontwikkelen van nieuwe beleidsmaatregelen. Verder worden nieuwe activiteiten voorzien op het gebied van instrumentatie en draagvlak (bestuurlijke handhaving, financiering, risico-benadering, samenwerkingsvormen, organisatie).

### **02.10.03 Anticiperend onderzoek droge infrastructuur**

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 V&W. Bij Anticiperend onderzoek droge infrastructuur ligt het accent op het gebied van verkeer, vervoer, infrastructuur en verkeersveiligheid. De programmering van Anticiperend Onderzoek droge infrastructuur vindt in samenhang plaats met die op Anticiperend onderzoek natte infrastructuur. Binnen het kader van de ontwikkeling van een beheerplansystematiek is hiervoor – naast de al bestaande beheerplannen Rijkswateren en Wegbeheer 2000 – het beheerplan Kennis ontwikkeld.

De resultaten van anticiperend onderzoek worden gebruikt bij de ontwikkeling van opties voor beleid, bij afwegingen over (afbreuk)risico's van in het algemeen omvangrijke investeringsbeslissingen, voor ontwikkelen van oplossingsrichtingen voor de toekomstige maatschappelijke behoeften.

Kennisontwikkeling is de eerste stap in een proces dat uiteindelijk leidt tot het succesvol realiseren van de beleidsdoelen. Naast kennisontwikkeling kent Anticiperend Onderzoek de component technologie-ontwikkeling. Van V&W wordt gevraagd sneller, slimmer en beter te opereren. Dit is alleen mogelijk als vroegtijdig kennis wordt opgebouwd die op het moment dat V&W oplossingen moet aanbieden, beschikbaar is. Zonder kennisontwikkeling kan V&W geen constructieve, creatieve dialoog met de maatschappelijke en bestuurlijke partners voeren en deze stimuleren bij de uitvoering van het beleid.

Binnen het Anticiperend onderzoek worden onderscheiden:

- anticiperend onderzoek ten behoeve van verkeer, vervoer, infrastructuur en verkeersveiligheid zoals uitgevoerd door de specialistische diensten van Rijkswaterstaat;
- bijdragen aan externe kennisontwikkeling (voorbeelden hiervan zijn de participatie in ICES-kennisinfrastructuurprojecten, het activiteitenprogramma doelsubsidie van de SWOV, dat op het thema verkeersvei-

ligheid is gericht en de activiteiten van het Projectbureau Integrale Verkeers- en Vervoerstudies (PbIVVS)).

In de kennisinfrastructuur zijn momenteel een aantal ontwikkelingen gaande die Anticiperend onderzoek tot een dynamische werkterrein maken. Daarbij valt te denken aan:

- het aflopen van de eerste tranche ICES-kennisinfrastructuurprojecten (LWI, COB, CTT) en de oriëntatie op het vervolg hiervan;
- de versterking van de samenwerking tussen kennisinstituten zowel intern (de programma's Wegen naar de Toekomst, Ruimtekoepel) als extern (Expertisecentrum Meervoudig Ruimtegebruik, Kenniscentrum Verkeer en Vervoer, Delfts Cluster);
- de veranderende positionering van een aantal instituten (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV), Stichting Waterloopkundig Laboratorium/Delft Hydraulics, Stichting Grondmechanica Delft).

De besluitvorming over de nieuwe positionering van de SWOV is nagenoeg afgerond. De SWOV zal opereren als denktank voor het beleid en richt zich op langetermijnonderzoek, kennisverspreiding en het volgen van internationale ontwikkelingen, versterking van kennisdistributie en gebruik.

**De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (in NLG 1000) en de economische en de functionele codering**

Artikelonderdeel	Verplichtingen			Uitgaven			Codering	
	1998	1999	2000	1998	1999	2000	econ.	funct.
02.10.01 Productuitgaven Directe uitv.uitgaven	38 946	20 792	20 605	37 946	20 217	20 505	11	12.9
02.10.02 Productuitgaven Directe uitv.uitgaven	4 326	3 059	3 038	4 302	3 059	3 038	11	12.9
02.10.03 Productuitgaven Directe uitv.uitgaven	17 426	19 865	13 397	25 088	20 439	15 801	12	12.0
Totaal	60 698	43 716	37 040	67 336	43 715	39 344		

**02.20. Natte infrastructuur**

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

Op dit artikel worden de directe uitvoeringsuitgaven verantwoord met betrekking tot de beleidsvoorbereiding, de beleidsevaluatie en het anticiperend onderzoek voor de beleidsterreinen waterkeren en waterbeheren. Waterkeren en waterbeheren behoren tot de kerntaken van V&W. Al datgene wat samenhangt met de beleidsvorming, dus zowel de voorbereiding, de evaluatie en het daarvoor benodigde onderzoek, behoort tot die kerntaken. Voor de uitvoering van het beleid is onderbouwing van te nemen maatregelen van groot belang met het oog op de effectiviteit van deze maatregelen. Onderzoek vormt een onmisbare basis hiervoor. Aangrijpingspunten voor het onderzoek vormen de doelen waar waterkeren en -beheren zich op richten, zoals geformuleerd in de regeringsbeslissing vierde Nota Waterhuishouding. Belangrijk element hierbij is de samenhang binnen het waterbeleid en tussen de aan elkaar verwante beleidsterreinen zoals ruimtelijke ordening, natuur, milieu en water.

In het verleden zijn grote investeringen gedaan ten behoeve van het verkrijgen van veilige waterkeringen en duurzame watersystemen. Aanzienlijke bedragen zijn gemoeid met het in stand houden en verbeteren ervan. Een degelijke onderbouwing van de in dat kader te nemen maatregelen is daarom van evident belang. Verwaarlozing van een dergelijke onderbouwing leidt op termijn tot inefficiënte uitvoering en mogelijk onjuiste keuzen. Het onderzoek met betrekking tot de beleidsvragen van waterkeren en -beheren is sterk praktijkgericht en kan als toegepast onderzoek worden gekarakteriseerd. De sturing van het onderzoek gericht op de bovengenoemde doelen vindt zodanig plaats dat een duidelijk relatie wordt gelegd met de bestaande beleidsvragen.

Ook de beleidsvoorbereiding en -evaluatie die in internationaal verband plaatsvinden, vallen onder dit artikel. Het internationaal overleg is hierbij van groot belang, zowel op het gebied van waterbeheren als waterkeren. Dit overleg staat steeds meer in het teken van de stroomgebiedbenadering en de integrale aanpak: oppervlakte- en grondwater, waterkwaliteit en -kwantiteit, ecologie en veiligheid, bodem en oevers worden in elkaars verlengde beschouwd. De overlegfora voor de Rijn, de Maas en de Schelde hebben, weliswaar in verschillende stadia, onmiskenbaar deze weg ingeslagen.

*b. de cijfers*

**Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

<b>02.20</b>	t/m 1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999			72 850	72 742	73 280	72 504	72 504	
1e suppl. wet 1999			- 300	100	100	100	100	
Nieuwe mutaties			11 676	- 11 393	- 11 623	- 11 177	- 11 175	
Stand ontwerp-begroting 2000	20 415	79 501	84 226	<b>61 449</b>	61 757	61 427	61 429	61 429
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000	9 264	36 076	38 220	<b>27 884</b>	28 024	27 874	27 875	27 875

**Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

<b>02.20</b>		1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999			73 016	72 691	71 986	71 210	71 210	
1e suppl. wet 1999			- 300	100	100	100	100	
Nieuwe mutaties			1 536	- 11 393	- 11 623	- 11 177	- 11 175	
Stand ontwerp-begroting 2000		80 851	74 252	<b>61 398</b>	60 463	60 133	60 135	60 135
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000		36 688	33 694	<b>27 861</b>	27 437	27 287	27 288	27 288



c. toelichting op de cijfers

**specificatie nieuwe mutaties (in NLG 1000)**

Uitgaven/verplichtingen	1999	2000	2001	2002	2003	2004
1. Loonbijstelling 1999	1 536	2 058	1 835	1 788	1 790	
2. Prijsbijstelling 1999		549	542	535	535	
3. Onderzoekstaakstelling		- 14 000	- 14 000	- 13 500	- 13 500	
Totaal	1 536	- 11 393	- 11 623	- 11 177	- 11 175	

ad 1. Betreft de loonbijstelling tranche 1999.

ad 2. Betreft de prijsbijstelling tranche 1999.

ad 3. Deze taakstelling is voorlopig geparkeerd op de begroting van Verkeer en Waterstaat (XII). De mutatie betreft de vermindering van onderzoeksuitgaven door herprioritering ten gunste van problematiek elders op de begroting. De taakstelling heeft betrekking op onderzoeksuitgaven die worden verantwoord op zowel de begroting van Verkeer en Waterstaat (XII) als het Infrastructuurfonds. Nadat herprioritering van beleid en producten heeft plaatsgevonden, zal bij 1e suppl.wet 2000 de definitieve toedeling voor de begroting van Verkeer en Waterstaat (XII) en het Infrastructuurfonds worden geregeld.

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

**02.20.01 Beleidsvoorbereiding en -evaluatie waterkeren**

Op dit artikelonderdeel worden de directe uitvoeringsuitgaven verantwoord met betrekking tot de beleidsvoorbereiding en de beleidsevaluatie voor het beleidsterrein waterkeren.

*Veiligheidsfilosofie*

Bij de thans in uitvoering of voorbereiding zijnde herstel- en versterkingswerkzaamheden wordt, conform de eis van de Deltacommissie, uitgegaan van een veiligheidsbenadering die gebaseerd is op ontwerpbelasting. De ontwerpbelasting is gekoppeld aan normen die in de Wet op de waterkering zijn vastgelegd. De kans op overstroming van een dijkkring is echter niet automatisch gelijk aan de kans op het overschrijden van de ontwerpbelasting. Enerzijds kan de kans op een overstroming kleiner zijn als gevolg van bij het ontwerp (extra) ingebouwde veiligheidsmarges. Anderzijds kan de kans groter zijn door de mogelijke samenhang tussen het falen van verschillende dijkvakken in de dijkkring. Om het daadwerkelijke risico op overstroming van een dijkkring over enkele jaren beter te kunnen inschatten, wordt in het kader van de zogeheten «Marsroute» gericht onderzoek verricht. Voorzien wordt dat het totale onderzoek omstreeks 2004 kan worden afgerond. Dan is er niet alleen een beter zicht op het *werkelijke risico van overstroming* en de daaraan verbonden maatschappelijk gevolgen, maar is het eveneens mogelijk om deze gevolgen in een bredere context te vergelijken met andere maatschappelijke risico's. Op basis hiervan kan bepaald worden of de «verzekeringspremie» tegen overstroming op termijn verdere verhoging behoeft. Interactie met de maatschappij, gevoed door het publiek maken van de verworven nieuwe kennis en veiligheidsdenkbeelden, zal in dit proces een belangrijke plaats gaan innemen.

### *Kustzone*

Voor het behoud van de kustzone is in de eerste Kustnota gekozen voor het dynamisch handhaven van de kustlijn. Deze beleidslijn ontwikkelt zich naar een kustzone-benadering, waarbij het vergroten van de veerkracht voorop staat. Het streven is om deze benadering verder uit te werken in de derde Kustnota. Deze nota zal in 1999 verschijnen, een jaar eerder dan oorspronkelijk gepland. In deze nota zal ook een Rijksvisie op het ruimtegebruik in de kustzone worden gepresenteerd, zoals het inpassen van verschillende functies in de kustzone naast de hoogwaterbescherming.

### *Rivieren*

De hoge waterstanden in december 1993 en januari 1995 hebben V&W er wederom bewust van gemaakt dat Nederland van tijd tot tijd te maken krijgt met extreem hoge afvoeren op de grote rivieren. Hiermee is de behoefte toegenomen aan waterstandsvoorspellingen met een grotere zichttijd, het ontwikkelen van duurzame hoogwaterbescherming en nieuwe methodieken voor betere onderbouwing van maatgevende afvoer en hoogwaterstanden. Duurzaamheid en flexibiliteit voor de toekomst spelen hierbij een belangrijke rol. Ook in internationaal verband is Nederland verplichtingen aangegaan om bovengenoemde te realiseren.

### *Internationaal overleg*

Hoogwaterbescherming wordt steeds meer in een internationale context geplaatst. De internationale samenwerking die in het stroomgebied van de Rijn en de Maas tot stand is gekomen, heeft geresulteerd in actieplannen, o.a. door het EU-programma IRMA (INTERREG Rijn-Maas Activiteiten). Gezocht wordt naar mogelijkheden om deze internationale samenwerking te consolideren en waar mogelijk te vergroten. Daarnaast is een uitwisseling van de denkbeelden op het gebied van het kustbeleid op gang gekomen tussen de landen rond de Noordzee. Om Nederland Waterland een steviger positie te bezorgen op de internationale markt wordt de laatste hand gelegd aan de nota «Partners voor Water», die later dit najaar aan de Staten-Generaal zal worden gezonden. Hierin wordt onder andere een nauwere strategische samenwerking voorzien tussen bedrijfsleven, kennisinstituten en overheden. Het recent opgerichte «Netherlands Water Partnership» kan hier goede dienst bewijzen.

### *Beleidsinstrumentarium*

De financiering van het herstel van de blokbekledingen en de realisering van Ruimte voor de Rivier vormen aanleiding om de financieringsstructuur en het wettelijk instrumentarium voor de hoogwaterbescherming tegen het licht te houden. V&W, Unie van Waterschappen en IPO trachten tot een gezamenlijk standpunt te komen. Duidelijke financiële en bestuurlijke verantwoordelijkheden alsmede interactieve bestuurlijke/maatschappelijke besluitvorming zijn hierbij sleutelwoorden die naar vernieuwing moeten leiden.

## **02.20.02 Beleidsvoorbereiding en evaluatie waterbeheren**

### *Beleidskoers*

Het beleid op het terrein van het waterbeheer in Nederland is verwoord in de regeringsbeslissing vierde Nota Waterhuishouding (NW4). NW4 is op

10 februari 1999 aangeboden aan de Tweede Kamer (Tweede Kamer, vergaderjaar 1998–1999, 26 401, nr. 1).

De komende jaren zal verdere uitwerking worden gegeven aan de in de regeringsbeslissing geformuleerde hoofdbeleidslijnen. De actiepuntenlijst van NW4 zal hierbij richtinggevend zijn. Een belangrijke beleidslijn van de vierde Nota waterhuishouding is het uitgangspunt om bij de vormgeving en uitvoering van het waterbeleid zoveel mogelijk aan te sluiten bij natuurlijke processen. Dit werkt ook door in de verhouding van het beleidsterrein van het waterbeheer met andere beleidsterreinen. Nadat in de achterliggende jaren de samenhang binnen het waterbeheer sterk is toegenomen, richt de vierde Nota waterhuishouding zich op een verdere versterking van de samenhang met andere beleidsterreinen en in het bijzonder de ruimtelijke ordening.

In 1999 en 2000 wordt een breed opgezet onderzoek «Waterbeheer 21<sup>e</sup> eeuw» uitgevoerd dat betrekking heeft op zowel de rijkswateren als de regionale wateren. Doel van het onderzoek is om de schade als gevolg van wateroverlast te verminderen en om een visie te ontwikkelen op de noodzakelijke investeringen hiervoor. In het onderzoek wordt rekening gehouden met de klimaatverandering, de bijbehorende zeespiegelrijzing, extremere regenval, hogere rivierafvoeren en de voorziene bodemdaling. Tevens worden hierbij mogelijkheden voor herstel en ontwikkeling van natte natuur betrokken. De studie wordt verricht in opdracht van de staatssecretaris van V&W en de Unie van Waterschappen.

Een ander belangrijk onderwerp is de problematiek van de waterbodems waarbij het zowel gaat om de saneringsdepots als om de verwerking van onderhoudsbaggerspecie. In nauw overleg tussen Rijk, provincies, waterschappen en gemeenten wordt naar oplossingen gezocht.

Jaarlijks wordt in de Voortgangsrapportage Integraal Waterbeheer gerapporteerd over de voortgang van de gestelde (beleids)doelen. Deze rapportage wordt opgesteld onder auspiciën van de Commissie Integraal Waterbeheer (CIW). In deze commissie zijn alle bij het waterbeheer betrokken overheidsinstanties vertegenwoordigd. Vanaf 1998 is de rapportage gestoeld op de indeling van de vierde Nota Waterhuishouding.

#### *Internationaal overleg*

Het internationale werk staat in 2000 sterk in het teken van het Tweede Wereldwaterforum annex Ministersconferentie en van de Tweede Vergadering van de Partijen van het UNECE-waterlopenverdrag van Helsinki, die beide in maart van dat jaar in Den Haag zullen plaatsvinden. Daarnaast zal een nieuw actieprogramma voor een duurzame Rijn worden vastgesteld. Tevens is het begin voorzien van het daadwerkelijke implementatieproces van de EU-kaderrichtlijn water, zowel op nationaal niveau als op het niveau van de internationale commissies voor Rijn, Maas, Schelde en Eems.

Naast contributies aan de overlegfora voor Maas, Schelde en Rijn zijn tevens gelden gereserveerd voor in Nederland plaatsvindende internationale vergaderingen. Tenslotte wordt een bijdrage verstrekt aan de Stichting Reinwater en de Stichting Werkgroep Noordzee, opdat zij een rol kunnen blijven spelen in de internationale ontwikkeling van het waterbeleid.

#### *Beleidsinstrumentarium*

Voor het op efficiënte en effectieve wijze kunnen realiseren van de gestelde beleidsdoelstellingen is van belang om het wettelijk instrumentarium «up to date» te houden. Binnen de planperiode zijn aanpassingen

voorzien van de Wet op de waterhuishouding, de Waterschapswet, de Grondwaterwet en de Wet verontreiniging oppervlaktewateren. Tevens wordt nagegaan hoe de verdere samenhang binnen het wettelijk instrumentarium kan worden vormgegeven; zo nodig kan dit uitmonden in een verdere integratie van onderdelen van de voor het integraal waterbeheer benodigde wetgeving.

Een belangrijk vraagstuk vormt de doorvertaling van de consequenties van de Kaderrichtlijn water die naar verwachting op korte termijn zal worden vastgesteld. Hierbij speelt met name de vraag hoe de stroomgebiedbenadering van de richtlijn doorwerkt in de planvorming op het gebied van het waterbeheer.

Naast genoemde meer traditionele instrumenten wordt voor het bereiken van de beoogde beleidsdoelstellingen in toenemende mate gebruik gemaakt van voorlichting en educatie.

#### *Beleidsgericht onderzoek en advies*

Beleidsgericht onderzoek en advies vormt de basis voor het verkennen van nieuwe beleidskeuzen, zorgt voor de noodzakelijke onderbouwing van beleidskeuzen en te ontwikkelen beleids- en uitvoeringsinstrumenten. Daarnaast levert het de benodigde informatie voor de evaluatie van het vastgesteld beleid. Het onderzoek beperkt zich niet alleen tot het waterbeheer, maar is ook gericht op de relatie en interactie met aangrenzende beleidsterreinen als milieu en ruimtelijke ordening.

Het accent binnen het onderzoek zal worden gelegd bij de uitwerking van de beleidslijnen van NW4. Belangrijke thema's vormen de waterhuishoudkundige vragen ten aanzien van aan- en afvoer van water (wateroverlast en verdroging); de waterkwaliteitsproblematiek en de mogelijke maatregelen in de sfeer van preventie door het voorkomen van vervuiling en het saneren van bestaande (diffuse) bronnen; watersysteemaspecten als inrichting en herstel en waterbodems en de organisatie en het instrumentarium van het waterbeheer. De beleidsvragen worden nauw gerelateerd aan de ervaringen vanuit de praktijk van het waterbeheer.

Belangrijk is ook de samenwerking tussen Rijk, provincies, waterschappen en gemeenten in de Commissie Integraal Waterbeheer waar zowel beleidsthema's worden besproken als diverse uitvoeringsvraagstukken aandacht krijgen. Door middel van aanbevelingen aan de waterbeheerders wordt gezorgd voor een zo goed mogelijke afstemming van de uitvoering in alle beheersgebieden. Daarnaast zorgt de Commissie Integraal waterbeheer voor samenwerking en afstemming op het gebied van de informatievoorziening en voor de jaarlijkse voortgangsrapportage integraal waterbeheer.

#### **02.20.03 Anticiperend onderzoek natte infrastructuur**

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 Verkeer en Waterstaat. Bij Anticiperend onderzoek natte infrastructuur ligt het accent op de benodigde kennis voor de kerntaken waterkeren en waterbeheren. De programmering van Anticiperend onderzoek natte infrastructuur vindt in samenhang plaats met die op Anticiperend onderzoek droge infrastructuur. Binnen het kader van de

ontwikkeling van een beheerplansystematiek is hiervoor – naast de al bestaande beheerplannen Rijkswateren en Wegbeheer 2000 – het beheerplan Kennis ontwikkeld.

Voor de uitvoering van het toekomstig beleid is onderbouwing van te nemen maatregelen van groot belang met het oog op de effectiviteit van deze maatregelen. Onderzoek vormt een onmisbare basis hiervoor. Aangrijpingspunten voor het onderzoek vormen de doelen waar het waterkeren en -beheren zich op zullen gaan richten met het oog op de geformuleerde maatschappelijke belangen. Daarbij kan worden opgemerkt dat, nadat als eerste stap voor het oplossen van problemen over het algemeen veel generieke maatregelen genomen zijn, meer en meer oplossingen op maat nodig zijn. Dit traject vraagt om een breed georiënteerd kennispectrum. Ook geldt in het algemeen dat de resterende problemen hardnekkig van aard zijn en geen eenvoudige oplossingen kennen. Om de juiste keuzen te kunnen doen is onderbouwing nodig, gebaseerd op kennis van de watersystemen en de effecten van invloeden daarop.

In het verleden zijn grote investeringen gedaan ten behoeve van het verkrijgen van duurzame watersystemen. Aanzienlijke bedragen zijn gemoeid met het in stand houden en verbeteren ervan. Een degelijke onderbouwing van de in dat kader te nemen maatregelen is daarom van evident belang. Verwaarlozing van de kennisopbouw voor een dergelijke onderbouwing leidt op termijn tot inefficiënte uitvoering en mogelijk onjuiste keuzen. Het onderzoek met betrekking tot het waterbeheer is dan ook sterk praktijkgericht.

Bij het anticiperend onderzoek wordt onderscheid gemaakt tussen anticiperend onderzoek ten behoeve van waterkeren en waterbeheren zoals uitgevoerd door de eigen specialistische diensten van Rijkswaterstaat, en missiesubsidies aan de Stichting Waterloopkundig Laboratorium en de Stichting Grondmechanica Delft voor fundamenteel onderzoek en achtergrondresearch. Ten behoeve van fundamenteel onderzoek en achtergrond research wordt jaarlijks aan de Stichting Waterloopkundig Laboratorium respectievelijk aan de Stichting Grondmechanica Delft jaarlijks een missiebijdrage verleend.

**De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (in NLG 1000) en de economische en de functionele codering**

Artikelonderdeel	Verplichtingen			Uitgaven			Codering	
	1998	1999	2000	1998	1999	2000	econ.	funct.
02.20.01 Beleidsvoorb. en evaluatie waterkeren	11 583	19 211	15 721	12 472	14 960	15 843	12	12.72
02.20.02 Beleidsvoorb. en evaluatie waterbeheren	54 575	53 066	32 280	54 365	46 452	32 212	12	12.72
02.20.03 Anticiperend onderzoek natte infrastructuur	13 343	11 949	13 448	14 014	12 840	13 343	43D	12.0
Totaal	79 501	84 226	61 449	80 851	74 252	61 398		

### 03 PERSONENVERVOER

Op dit beleidsterrein worden de uitgaven opgenomen ten behoeve van het verkeers- en vervoerbeleid voor personen. Dit betreft onder meer de exploitatiebijdragen voor het collectief personenvervoer en uitgaven voor onderzoek en ontwikkeling. Daarnaast maken uitgaven ten behoeve van stimulering op het gebied van bereikbaarheidsbevordering en mobiliteitsgeleiding (B&M) voor collectief personenvervoer en individueel personenvervoer onderdeel uit van het beleidsterrein. Ook uitgaven ten behoeve van de verkeersveiligheid zijn hier opgenomen.

De algemene beleidslijn is het streven naar decentralisatie van taken en bevoegdheden waar dit het beleid effectiever maakt. Verantwoordelijkheden, bevoegdheden en middelen worden op deze wijze in grotere mate gekoppeld dan nu het geval is.

Vanaf het jaar 1998 heeft het Rijk geen directe bevoegdheden meer voor het stads- en streekvervoer. De Rijksbijdrage wordt verstrekt aan de provincies, Kaderwetgebieden alsmede aan zestien gemeenten. Ook de regeling voor bedrijfsvervoer is inmiddels gedecentraliseerd; het voornemen bestaat dit eveneens met de uitvoering van vervoermanagement te doen.

De volgende jaren zal de verantwoordelijkheid voor het spoorvervoer gedecentraliseerd worden. Medio 2000 zal in Groningen een experiment starten ten aanzien van de decentralisatie aanbesteding van regionaal spoorvervoer.

Voor het openbaar vervoer wordt gestreefd naar vervoersgroei in combinatie met een stijging van de kostendeckingsgraad. Voor de exploitatie van het stads- en streekvervoer geldt een streefbeeld van 50% kostendeckingsgraad. Ter bevordering van de vervoersgroei in het openbaar vervoer wordt in het huidige bekostigingsmodel de opbrengstengroei gehonoreerd.

Voortvloeiend uit de nota Samen Werken Aan Bereikbaarheid (SWAB) worden op diverse terreinen maatregelen getroffen om de congestie te verminderen. Deze maatregelen zijn grotendeels in uitvoering. Het betreft hierbij extra spitsdiensten in het stads- en streekvervoer en extra spoorvervoer binnen de Randstad en openbaar vervoer te water. Het streven naar verbetering van de bereikbaarheid gaat gepaard met het streven naar een efficiënte, milieuvriendelijke en veilige manier van vervoer. Ook in de Perspectievennota, de voorloper van het NVVP, is aandacht voor deze aspecten van het verkeers- en vervoerbeleid.

#### **03.01. Personeel en materieel Directoraat-Generaal Personenvervoer**

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

Op dit artikel worden alle verplichtingen en uitgaven geraamd voor het functioneren van het ambtelijk apparaat van het Directoraat-Generaal Personenvervoer. De raming bestaat onder meer uit de volgende componenten:

- loonkosten en overige tot het loon te rekenen kosten van het ambtelijk personeel;
- kosten van het overig personeel;
- kosten van werving en selectie, vorming, opleiding, kinderopvang en overig personeelsbeleid;
- kosten van inhuur en uitzendkrachten;
- materiële uitgaven.

*b. de cijfers*

**Opbouw uitgaven en verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

03.01	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999		38 695	37 945	34 768	34 070	34 070	
1e suppl. wet 1999		- 2 302	- 2 608	- 2 580	- 2 580	- 2 263	
Nieuwe mutaties		882	2 938	3 402	3 510	3 512	
Stand ontwerp-begroting 2000	47 508	37 275	<b>38 275</b>	35 590	35 000	35 319	35 319
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000	21 558	16 915	<b>17 368</b>	16 150	15 882	16 027	16 027

De stand ontwerp-begroting 2000 voor de verplichtingen in 1998 is f 46,7 mln.

*c. de toelichting bij de cijfers*

**specificatie nieuwe mutaties (in NLG 1000)**

Uitgaven/verplichtingen	1999	2000	2001	2002	2003
1. Diverse overboekingen	- 352	744	1 489	1 648	1 648
2. Loonbijstelling	1 234	2 129	1 862	1 813	1 815
3. Prijsbijstelling		65	51	49	49
Totaal	882	2 938	3 402	3 510	3 512

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

ad 1. De nieuwe mutatie is een saldo van diverse overboekingen binnen de eigen begroting en naar andere directoraten binnen Verkeer en Waterstaat t.b.v. inhuur en organisatie aanpassingen.

ad 2. Dit betreft de loonbijstellingstranche 1999

ad 3. Dit betreft de prijsbijstellingstranche 1999

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

**03.01.01 Ambtelijk personeel**

De raming van de uitgaven voor actief regulier personeel heeft plaatsgevonden met gebruikmaking van de systematiek van de nieuwe integrale personeelsbegroting (SNIP).

### 03.01.02 Overige personeelsuitgaven

Dit artikelonderdeel bevat de ramingen voor onder meer de kosten van het niet-regulier personeel, vorming en opleiding, werving en selectie, kinderopvang en inhuur/uitzendkrachten.

### 03.01.03 Materieel

Op dit artikelonderdeel zijn de verplichtingen en uitgaven geraamd in verband met de materiële behoeften van het Directoraat-Generaal Personenvervoer. Daaronder vallen onder meer:

- bureaunkosten, zoals kantoorbenodigdheden, drukwerk, literatuur, repro-kosten, telecommunicatie en porti;
- huisvestingskosten, zoals huren en pachten, onderhoud van gebouwen, tuinen en terreinen, schoonmaakmiddelen, energie en water, belasting en heffingen;
- reis- en verblijfkosten van dienstreizen in/naar binnen- en buitenland;
- representatie, voorlichting, vergaderingen, congressen, jubilea;
- aanschaf en reiniging/herstelling van dienstkleeding en uitrustingsstukken;
- externe dienstverlening, zoals catering, schoonmaak, advisering en werkzaamheden door bijvoorbeeld de landsadvocaat;
- aanschaf en onderhoud van meubilair, kantoorapparatuur, reproductie-apparatuur, audio- en video-apparatuur, (specifieke) communicatie-apparatuur en vervoermiddelen.

#### De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (in NLG 1000) en de economische en de functionele codering

Artikelonderdeel	Verplichtingen			Uitgaven			Codering	
	1998	1999	2000	1998	1999	2000	econ.	funct.
03.01.01 Ambtelijke uitgaven	31 202	31 689	33 382	31 202	31 689	33 382	11	12.9
03.01.02 Overige personeels- uitgaven	13 164	2 735	2 111	14 042	2 735	2 111	12	12.9
03.01.03 Materieel	2 292	2 851	2 782	2 264	2 851	2 782	12	12.9
Totaal	46 658	37 275	38 275	47 508	37 275	38 275		



**Onderbouwing personele component DGP (ambtelijk personeel)**

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Gemiddelde gerealiseerde bezetting in fte	284,5						
Gemiddelde gerealiseerde kosten per fte	109 673						
Gemiddelde geraamde begrotingssterkte in fte		274,6	<b>274,6</b>	260,6	256,6	259,6	259,6
Gemiddelde geraamde kosten per fte**		115 400	<b>121 566</b>	120 787	120 713	120 547	120 547

\*\* Kengetal gebaseerd op formatie na reductie a.g.v. taakstelling binnen V&W en is inclusief:

- kosten van deze reductie
- marge t.b.v. het opvangen van onzekerheden over realisatie van implementatievoorstellen
- financieringsruimte t.b.v. het opvangen van IF-ers en gedetacheerden die op termijn weer terugkomen in de DGP-organisatie.

**03.02. Onderzoek en ontwikkeling***a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel*

Op dit artikel zijn middelen opgenomen ten behoeve van onderzoek en ontwikkeling op het gebied van personenverkeer- en vervoer. De onderzoeksactiviteiten worden uitgevoerd ten behoeve van de beleidsvoorbereiding, -uitvoering, en -evaluatie. Bij de voorbereiding en uitvoering van het onderzoek wordt intensief samengewerkt met de Adviesdienst verkeer en vervoer (AVV). Tevens dienen de middelen voor het op peil houden van het kennisniveau dat dient ter ondersteuning van het verkeers- en vervoerbeleid. De komende jaren zal de verdere uitwerking, implementatie en monitoring van marktwerking op het gebied van stads- en streekvervoer, taxivervoer en spoorvervoer het nodige onderzoek vergen.

De diverse clusters die binnen het programma vallen worden hieronder kort toegelicht:

*Basisproducten AVV*

Het betreft de bijdrage aan onderzoek ter verkrijging van basisgegevens (bijv. autotellingen), meetnetten, informatiesystemen, operationalisering van rekenmodellen, normen en richtlijnen etc. Deze producten vormen onder meer de basis voor de beleidseffectrapportage. Het onderzoek wordt uitgevoerd door de AVV.

*Anticiperend onderzoek AVV*

Anticiperend onderzoek wordt uitgevoerd door de AVV en bevat het vroegtijdig kennis vergaren over maatschappelijke en technologische

ontwikkelingen en daarmee samenhangende beleidsvragen. Bezien zal worden hoe de resultaten van het anticiperend onderzoek nog beter door het beleid kunnen worden benut.

#### *Beleidsondersteunend onderzoek*

##### Voertuigbeleid

Voertuigontwikkeling is sterk bepaald door de markt, maar Verkeer en Waterstaat dient daarbij wel de ontwikkelingen te volgen, om desgewenst een bijdrage te leveren aan techniekontwikkeling die een grote rol kan spelen bij het behalen van beleidsdoelstellingen m.b.t. benutting, veiligheid en milieu.

Voor wat betreft benutting wordt vooral gedacht aan onderzoek naar AVG (automatische voertuiggeleiding) waarbij onder meer gekeken wordt naar de ontwikkeling van rijtaak-ondersteunende systemen die wellicht op den duur ook delen van de rijtaak kunnen overnemen maar ook naar de consequenties die een dergelijk systeem met zich meebrengen voor de wegbeheerder.

Ten aanzien van verkeersveiligheid gaat het om onderzoek naar de potenties van Intelligente Snelheids Adaptatie. Zie onder cluster Nota Milieu en Economie.

Met betrekking tot milieu gaat de aandacht uit naar het in kaart brengen van opties voor nieuwe aandrijfsystemen opdat hier in overleg met de industrie op den duur nadere keuzes gemaakt kunnen worden.

##### Haagse klanten

In dit deel van het cluster worden onderzoeksprojecten uitgevoerd zowel in eigen beheer als via AVV.

Vooralsnog zijn voor de begrotingsperiode de volgende prioriteiten opgenomen in het kader waarvan onderzoek zal worden uitgevoerd: milieuaspecten van verkeer en vervoer, verkennend onderzoek, en ruimtelijke ordening en verkeer en vervoer.

##### Beleidsontwikkeling Infrastructuur

Dit onderzoeksprogramma is noodzakelijk om kennis gericht op de beleidsontwikkeling rond infrastructuur op peil te houden. V&W is opdrachtgever voor investeringen in infrastructuur. Ten opzichte van deze investeringen is een bedrag van ongeveer f 2,5 mln per jaar begroot voor het inwinnen van kennis en adviezen gericht op de vraagstelling of de juiste investeringen gedaan worden, om tijdig te anticiperen op nieuwe inzichten en innovaties die het beleidsterrein infrastructuur zullen gaan beïnvloeden. Daarnaast dient het onderzoek om verbeteringen in het gehele proces rond de besluitvorming en financiering van infrastructuur te bewerkstelligen.

In de begrotingsperiode zal het NVVP gereed komen. Nadat het NVVP afgerond is, richt de kennisverwerving zich meer op vraagstukken van implementatie van het beleid.

##### Overig beleidsondersteunend onderzoek

Overig beleidsondersteunend onderzoek richt zich onder meer op de wijze van verplaatsen, regelgeving en de vervoermarkt. Voorbeelden zijn onderzoeken naar ketenmobiliteit, reisinformatie, vraagbeïnvloeding en stedelijk verkeer.

##### Kenniscentrum Verkeer en Vervoer (KcVV)

De bijdrage van V&W aan de nieuwe stichting KcVV zal structureel f 3 mln vanaf het jaar 1999 bedragen. Projecten van op het gebied van personenvervoer die zich daarvoor lenen zullen worden ondergebracht bij het KcVV.

## *Marktwerking Openbaar vervoer*

### Beleidsvoorbereidend en beleidsevaluerend onderzoek

In de sectoren spoor-, stads- en streekvervoer en taxi zullen markt-elementen worden geïntroduceerd voor het versterken van deze sectoren. Voor stads- en streekvervoer betreft het hier uitvoering van de implementatienota marktwerking in het regionaal openbaar vervoer en de taxinota. Ten aanzien van het spoorvervoer vindt beleidsformulering zich in een afrondende fase. In de komende jaren zal veel onderzoek worden gedaan naar de effecten van het nieuw ingezette beleid. Daarnaast zal de komende jaren onderzoek nodig zijn voor de invulling van de beleidsvoornemens. Zoveel als mogelijk zal daarbij ook geput worden uit Europees en ander internationaal onderzoek.

### Centrum Openbaar Vervoer (OV)

In de implementatienota over introductie van marktwerking in het stads- en streekvervoer is aangegeven dat voor de kennisfunctie bij de aanbestedingen in het stads- en streekvervoer een Centrum OV (COV) wordt opgericht. Dit is per 1 januari 1999 gebeurd. Door het Centrum wordt onderzoek gedaan naar methoden van aanbesteden en het monitoren van concessies. Daarnaast speelt het COV een belangrijke rol in het verspreiden van deze kennis onder aanbestedende decentrale overheden. Voor het centrum zal de komende 4 jaren f 2 mln per jaar beschikbaar zijn.

### *Nieuwe uitkeringssystemen*

Voor de bekostigingsmodellen (vanaf 1998 opbrengstbekostiging) voor het stads- en streekvervoer wordt jaarlijks onderzoek gedaan naar de effectiviteit van de bekostiging en wordt beleidsonderzoek gedaan naar verdere aanpassingen. Gezien de recente wijzigingen in het bekostigingsstelsel voor stads- en streekvervoer zal het onderzoek zich met name richten op evaluatie en monitoring.

### *OOM functie (Oor, Oog en Mond en generieke regionale producten)*

De OOM functie is gekoppeld aan ambtelijk en bestuurlijk overleg in de regio en de intermediairfunctie (e/o antennefunctie) van de Regionale Directies (RWS) tussen de regionale partners en de beleidsdirecties. Het betreft hier zaken als het voorbereiden van het MIT (c.q. MIT coördinatie), en diverse overleggen met de regionale partners, de branche-organisaties en het bedrijfsleven. Deze functie is niet in producten te definiëren en dient via inputfinanciering bekostigd te worden.

### *Nota Milieu en Economie*

#### HOV-Eindhoven

De uitgaven voor het pilotproject HOV-Eindhoven (ontwikkeling van hoogwaardig en concurrerend openbaar vervoer, gebaseerd op integratie van infrastructuur, vervoerselementen, logistiek en besturing) worden verantwoord op artikel 01.03.02 (Infrastructuurfonds, Regionale/lokale infrastructuur).

#### Intelligente Snelheids Adaptatie (ISA)

ISA is een nieuwe technologie, die bestaat uit het beïnvloeden van voertuigen vanuit de weg, waar mee zowel de doorstroming, milieu en verkeersveiligheid zijn gediend. Samen met de gemeente Tilburg wordt gewerkt aan het onderzoeksproject rond ISA. Centrale doelen zijn daarbij het maatschappelijk draagvlak vergroten en inzicht krijgen in de veiligheidseffecten. Daarbij vindt nauwe afstemming plaats met Zweden

en Engeland over aanvullende projecten in deze landen. Bij positief gevolg van deze onderzoeken zal vanaf 2001 een grootschalig vervolgproject opgezet worden dat inzicht zal moeten geven in de definitief te kiezen technologie en het te volgen implementatietraject. Daarbij wordt uitgegaan van een multi-site onderzoek in EU-verband.

*b. de cijfers*

**Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

<b>03.02</b>	t/m 1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999			26 554	18 159	18 915	19 085	19 494	
1e suppl. wet 1999			- 200	500				
Nieuwe mutaties				- 3 155	- 6 141	- 6 137	- 6 130	
Stand ontwerp-begroting 2000	2 063	23 514	26 354	<b>15 504</b>	12 774	12 948	13 364	14 770
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000	936	10 670	11 959	<b>7 035</b>	5 797	5 876	6 064	6 702

**Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

<b>03.02</b>		1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999			34 954	18 159	18 915	19 085	19 494	
1e suppl. wet 1999			- 8 600	500				
Nieuwe mutaties				- 3 155	- 6 141	- 6 137	- 6 130	
Stand ontwerp-begroting 2000		21 552	26 354	<b>15 504</b>	12 774	12 948	13 364	13 624
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000		9 780	11 959	<b>7 035</b>	<b>5 797</b>	<b>5 876</b>	<b>6 064</b>	<b>6 182</b>

*c. de toelichting bij de cijfers*

**specificatie nieuwe mutaties (in NLG 1000)**

Uitgaven/verplichtingen	2000	2001	2002	2003	2004
1. van 03.04 en 03.18 t.b.v. OOM-RWS	3 000				
2. Verlaging onderzoeksuitgaven	- 6 500	- 6 500	- 6 500	- 6 500	
3. Prijsbijstelling	345	359	363	370	
4. Extrapolatie SVV					260
Totaal	- 3 155	- 6 141	- 6 137	- 6 130	260

- ad 1. Deze mutatie betreft een overboeking van art 03.04 en art. 03.18 ten behoeve van de Oor-, Oog- en Mondfunctie (OOM) bij RWS. Deze functie is gekoppeld aan ambtelijk en bestuurlijk overleg tussen regionale partners en beleidsdirecties.
- ad 2. Deze mutatie betreft de vermindering van onderzoeksuitgaven door herprioritering ten gunste van problematiek elders op de begroting.
- ad 3. Dit betreft de prijsbijstellingstranche 1999.
- ad 4. Dit betreft de extrapolatie op grond van de afspraken in het kader van 2% groei SVV.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

Dit artikel kent geen onderverdeling in artikelonderdelen. De economische en functionele classificatie bedraagt respectievelijk 12 en 12.9.

*e. de kengetallen*

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

	1998	1999	2000
programma-uitgaven	21,6	26,4	15,5
apparaatsuitgaven (art. 03.01)	3,1	3,1	1,9
<b>totale uitgaven</b>	<b>24,7</b>	<b>29,5</b>	<b>17,4</b>
aantal fte's	25	25	19

**03.03. Specifieke uitgaven**

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

Op dit artikel zijn de verplichtingen en uitgaven geraamd voor het informatiemanagement, de automatisering en de overige specifieke uitgaven voor het Directoraat Generaal Personenvervoer.

*b. de cijfers*

**Opbouw verplichtingen en uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

03.03	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999		4 216	4 172	4 129	4 086	4 086	
1e suppl. wet 1999		293	293	293	293	293	
Nieuwe mutaties			79	78	78	78	
Stand ontwerp-begroting 2000	2 708	4 509	<b>4 544</b>	4 500	4 457	4 457	4 457
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000	1 229	2 046	<b>2 062</b>	2 042	2 022	2 022	2 022

*c. de toelichting bij de cijfers*

De nieuwe mutatie betreft de prijsbijstellingstranche 1999.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

Dit artikel kent geen onderverdeling in artikelonderdelen. De economische en functionele classificatie bedraagt respectievelijk 12 en 12.9.

*e. de kengetallen*

Voor de automatiseringsuitgaven zijn de volgende kengetallen opgenomen.

Begrotingsjaar	Uitgaven (in NLG 1000)	Ambtelijk personeel	Inhuur	Telewerk	Bijzonder	Totaal	Per werkplek (in NLG 1000)
1996	8 000	400	50	65	70	585	13,7
1997	5 068	350	50	65	70	535	9,5
1998	3 760	350	50	95	60	555	6,8
1999	3 120	350	50	125	50	575	5,4
2000	3 075	300	50	125	25	500	6,2

\* De automatiseringsuitgaven zijn inclusief de automatiseringsuitgaven voor de projectdirecties HSL-Zuid en HSL-Oost.

*Werkplekken*

Het aantal werkplekken is gebaseerd op het totaal van werkplekken van vaste medewerkers, inhuurkrachten, telewerkplekken en bijzondere werkplekken (brainbox, cursussen, test/acceptatie, beheer, etc).

**03.04. Voorlichtingsuitgaven en draagvlakvergroting**

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

De activiteiten die uitgevoerd worden op basis van dit artikel zijn erop gericht de communicatie tussen de bestuurskern en de omgeving te

verbeteren. Door goed te communiceren in alle fases van het beleidsproces wordt het draagvlak voor het personenvervoerbeleid vergroot. Draagvlak voor het beleid is een fundamentele randvoorwaarde voor het slagen van het beleid. Het is de voedingsbodem voor activiteiten gericht op de gewenste gedragsverandering van reizigers en maakt een effectievere inzet van andere beleidsinstrumenten, zoals wetgeving mogelijk. De communicatie-activiteiten uit dit artikel hebben een projectoverstijgend karakter, enerzijds omdat media ingezet worden die gebruikt worden ten behoeve van meer projecten (gezamenlijke verkeers- en vervoer-nieuwsbrief), anderzijds omdat de inhoud breder is zoals communicatiemateriaal waarin het totale personenvervoerbeleid wordt toegelicht. Projectgebonden communicatieactiviteiten worden uit projectbudgetten gefinancierd.

*het programma*

Het vigerende meerjarenprogramma is gericht op de volgende categorieën.

- marketing van het beleid
- voorlichting marktwerking
- overkoepelende media
- communicatie met maatschappelijke organisaties
- gedragsbeïnvloeding burgers
- kaders, hulpmiddelen en onderzoek
- publiekscampagnes
- campagne/filebeleid SWAB
- marketing SWAB
- ondersteuning regionale initiatieven

*b. de cijfers*

**Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

<b>03.04</b>	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999		3 427	2 893	1 042	1 001	1 001	
Nieuwe mutaties			- 436	20	19	19	
Stand ontwerp-begroting 2000	4 399	3 427	<b>2 457</b>	1 062	1 020	1 020	1 020
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000	1 996	1 555	<b>1 115</b>	482	463	463	463

**Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

03.04	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999		3 427	3 385	1 042	1 001	1 001	
Nieuwe mutaties			- 436	20	19	19	
Stand ontwerp-begroting 2000	3 710	3 427	<b>2 949</b>	1 062	1 020	1 020	1 020
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000	1 684	1 555	<b>1 338</b>	482	463	463	463

*c. de toelichting bij de cijfers***specificatie nieuwe mutaties (in NLG 1000)**

Uitgaven/verplichtingen	2000	2001	2002	2003
1. Naar 03.02 t.b.v. dekking OOM-functie	- 500			
2. Prijsbijstelling	64	20	19	19
Totaal	- 436	20	19	19

ad 1. Dit betreft een overboeking naar artikel 03.02 t.b.v. de compensatie van de uitgaven voor de oog-, oor- en mondfunctie (OOM) van de uitvoeringsorganisatie RWS.

ad 2. Dit betreft de prijsbijstellingstranche 1999.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

Dit artikel kent geen onderverdeling in artikelonderdelen. De economische en functionele classificatie bedraagt respectievelijk 12 en 12.9.

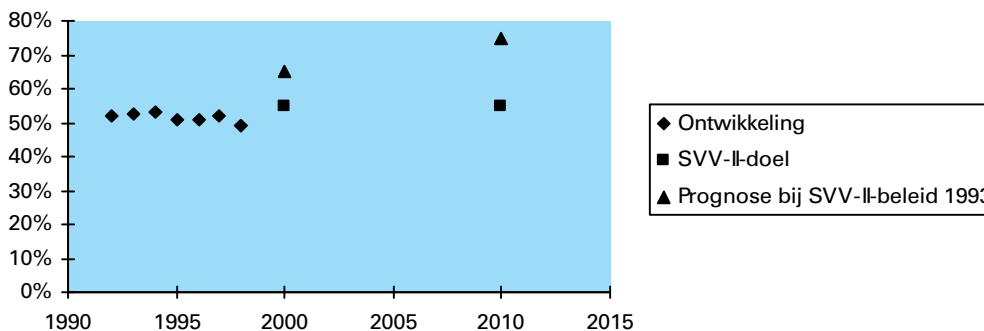
*e. de kengetallen*

Onderstaande tabel verstrekt informatie over de totale uitgaven van Verkeer en Waterstaat ten behoeve van de activiteiten op dit artikel. Dat houdt in dat ook uitgaven op personeel en materieel gebied zijn toegerekend. De bedragen zijn in miljoenen gulden.

	1998	1999	2000
programma-uitgaven	3,7	3,4	2,9
apparaatsuitgaven (art. 03.01)	0,2	0,3	0,3
<b>totale uitgaven</b>	<b>3,9</b>	<b>3,7</b>	<b>3,2</b>
aantal fte's	3	3	3



Onderstaand diagram geeft een beeld van de waardering van de Nederlandse bevolking voor de voornaamste maatregelen die zijn opgenomen in het SVV-II. De ontwikkeling na 1998 is gescheiden in de oorspronkelijk gestelde SVV-II-doelstelling en de actuele prognose.



### 03.10. Bijdragen openbaar vervoer

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

Dit artikel heeft betrekking op de bijdragen voor de exploitatie van het openbaar vervoer. Deze bijdragen hebben de grondslag in de Wet en Besluit personenvervoer.

Als de in februari 1999 aan de TK aangeboden Wet personenvervoer 2000 wordt goedgekeurd, wordt deze wet de nieuwe grondslag voor de bekostiging van het stads- en streekvervoer. In de wettelijke grondslag voor de bekostiging is in het wetsvoorstel Wet personenvervoer 2000 niet veel gewijzigd; de belangrijkste wijziging wordt ingegeven door het zoeken van aansluiting met de Algemene wet bestuursrecht (Awb). Gestreefd wordt te komen tot meerjarige afspraken met rijksbijdrage-gerechtigden. Dat vergroot de mogelijkheden om op decentraal niveau goede, ook op de langere termijn gerichte afspraken te kunnen maken met de openbaar vervoerbedrijven. Centraal staat een verdere verbetering van dat openbaar vervoer, als onderdeel van een geïntegreerd verkeers- en vervoerbeleid. Tegenover de grotere financiële zekerheid mogen van die overheden dan ook flankerende maatregelen worden verwacht die de doelstelling van het op het openbaar vervoer gerichte beleid ondersteunen. Via een aantal pilots wordt eerst ervaring opgedaan. Op basis daarvan wordt vervolgens bezien of brede toepassing wenselijk en haalbaar is.

De rijksbijdrage 2000 wordt verstrekt aan de provincies en Kaderwetgebieden alsmede aan zestien gemeenten. Afhankelijk van het wetsvoorstel inzake de dubbelstad Enschede/Hengelo (Twentestad) en de besluitvorming in dit verband inzake de continuering van het kaderwetgebied (stadsregio Twente), zal rekening worden gehouden met mogelijke rechtsopvolgers van deze stadsregio. De komende jaren wordt gefaseerd de verantwoordelijkheid voor het regionaal spoorvervoer gedecentraliseerd en is het de bedoeling de bijbehorende budgetten te integreren in de regiobekostiging.

De decentrale aansturing van het openbaar vervoer wordt versterkt in het wetsvoorstel personenvervoer 2000; hierbij wordt de aanbesteding van concessies als belangrijk beleidsinstrument gezien.

Wanneer de chipkaart als vervoerbewijs in het openbaar vervoer zal worden ingevoerd, is er tariefvrijheid mogelijk. In die situatie zullen in de

concessievoorwaarden de marges worden aangegeven van de tariefvrijheid van bedrijven. Tariefvrijheid wordt gezien als belangrijk instrument om meer op de regionale/lokale situatie toegesneden gedifferentieerde tarieven te gaan aanbieden. Op die wijze kan beter worden aangesloten bij de behoefte van de reiziger in het openbaar vervoer. Aan de ontwikkeling van zo'n chipkaart wordt thans gewerkt. V&W participeert in een tweetal proefprojecten. Ten eerste een proef in Groningen met het vervoerbedrijf Arriva, waarbij het contactloos registreren van de vervoerprestaties wordt getest. Ten tweede een proef die wordt georganiseerd door de vijf samenwerkende stedelijke vervoerbedrijven, waarbij gebruik wordt gemaakt van reeds bestaande chipcards waarop de mogelijkheid van een combi-kaart (contacthoudend en contactloos op een kaart) wordt nagegaan.

Eind 1996 en begin 1997 heeft de «Dialoog OV» plaatsgevonden, tussen Verkeer en Waterstaat en bestuurders van de decentrale overheden (provincies, kaderwetgebieden en gemeenten).

Een van de aanbevelingen uit de gehouden Dialoog OV is het stimuleren van de vervoersgroei om tegelijkertijd de kostendekkingsgraad te verbeteren. Uit de Dialoog met de OV-partners is tevens naar voren gekomen dat bij alle partijen de bereidheid bestaat mee te werken aan een verbetering van het openbaar vervoer, teneinde zowel vervoersgroei als verhoging van de kostendekking te bereiken. Het streven naar een kostendekkingsgraad van minimaal 50%, zoals het Kabinet in 1993 aangaf, geldt nog onverminderd. Alleen het eerder voorziene tempo (bereiken van 50% kostendekkingsgraad in het jaar 2004) is in het kader van de Dialoog OV losgelaten.

Het Kabinet hecht hierbij aan het handhaven van een reëel perspectief voor wat betreft de verbetering van de kostendekking; door de jaarlijkse taakstelling van f 35 mln is volgens het kabinet sprake van een haalbaar en realistisch perspectief, waarmee het restant bezuinigingen kan worden gedekt.

De vervoersgroei zal – binnen de beschikbare middelen – in eerste instantie worden gehonoreerd uit de vanaf het jaar 1998 ingestelde groeibuffer van f 100 mln. Het niet voor groei benodigde deel van deze buffer wordt toegekend aan de decentrale overheden naar rato van de verdeling van de rijksbijdrage in 1997. In de bekostigingsregeling 1999 is de groeibuffer nog 65 mln. Gelet op de verwachte groei in de periode medio 98 tot medio 99 zal deze buffer in de bekostigingsregeling 2000 geheel of nagenoeg geheel zijn aangewend.

In de meerjarencijfers wordt uitgegaan van een jaarlijkse groei van bijna 2%. Wanneer de vervoersgroei lager is dan zullen deze voor groei bestemde middelen worden aangewend voor een andere bestemming in het openbaar vervoer, zoals de investeringsimpuls de Boer, eventueel – indien de evaluatie daartoe aanleiding geeft – door een tweede tranche hiervoor beschikbaar te stellen.

In het kader van de nota Samen Werken Aan Bereikbaarheid (SWAB) zijn er extra gelden aan de begroting toegevoegd. Deze gelden zijn beschikbaar gesteld voor exploitatie van met name spitsvoorzieningen in het stads- en streekvervoer en op filegevoelige corridors op het spoorwegnet. Ten aanzien van de spitsvoorzieningen zijn de eerste evaluaties, over 1997 en 1998 binnen. Een analyse daarvan zal eind oktober 1999 beschikbaar zijn. Tevens is in de nota SWAB een duidelijke aanzet gegeven voor de ontwikkeling van OV te water. Gezien de interesse van de markt op dit terrein en de mogelijkheden tot congestievermindering is, naast de f 20 mln die oorspronkelijk in de nota SWAB ter beschikking was gesteld,

binnen SWAB f 8 mln extra vrijgemaakt. De trajecten welke naar verwachting voor 2000 van start zullen gaan betreffen Velsen-Amsterdam, Rotterdam-Dordrecht, Waterbus-Drechtsteden, Almere-Huizen en Lelystad-Almere-Amsterdam. De SWAB-middelen voor bedrijfsvervoer zijn vanaf het jaar 1999 opgenomen in de regiobekostiging, waarmee de verantwoordelijkheid voor het beleid ten aanzien van bedrijfsvervoer wordt gedecentraliseerd naar de rijksbijdrage-gerechtigde decentrale overheden.

In 1998 is voorgesteld een extra bonus te verstrekken aan overheden, die versneld stappen zetten op weg naar aanbesteding of verzelfstandiging van het GVB. De Tweede Kamer heeft bij amendement op de begroting 1999 van V&W aangegeven niets te zien in deze stimuleringsregeling. Op grond van dit standpunt is het voorstel gedaan de aan de stimuleringsregeling deelnemende overheden de bonus alleen te verstrekken in relatie tot inmiddels geleverde prestaties en de regeling zelf conform de wens van de Tweede Kamer niet in werking te laten treden.

Voortvloeiend uit het Kabinetsstandpunt Brokx is in de implementatienota «marktwerking in het regionaal openbaar vervoer» (TK, vergaderjaar 1996/97, 25 088, nr. 2) gesteld dat de Gemeentelijke Vervoerbedrijven (GVB's) een verzelfstandigingstraject dienen door te maken. Verzelfstandiging van de GVB's is een belangrijke voorwaarde voor de ontwikkeling van marktwerking in het regionaal openbaar vervoer. Voor enkele van de GVB's geldt dat verzelfstandiging slechts mogelijk is na verbetering van de solvabiliteitspositie. Om dit proces vanuit het Rijk te bevorderen is een participatie-instrument ontwikkeld. Door middel van tijdelijke deelname in het aandelenkapitaal van een GVB door een door het rijk op te richten «Stichting participatie gemeentelijke vervoerbedrijven» wordt een GVB ondersteund bij de verzelfstandiging. Om een beroep te kunnen doen op het instrument dient aan verschillende voorwaarden te zijn voldaan. De Stichting zal in het tweede halfjaar van 1999 worden opgericht.

*b. de cijfers*

**Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

03.10	t/m 1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999			2 297 175	2 213 599	2 282 111	2 413 174	2 463 856	
1e suppl. wet 1999			- 4 182	- 4 500				
Nieuwe mutaties			149 418	104 701	52 900	- 49 356	148 883	
Stand ontwerp-begroting 2000	4 545 871	2 598 707	2 442 411	<b>2 313 800</b>	2 335 011	2 363 818	2 612 739	2 631 561
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000	2 062 826	1 179 242	1 108 318	<b>1 049 957</b>	1 059 582	1 072 654	1 185 609	1 194 150

**Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

03.10	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999		2 614 706	2 627 909	2 535 786	2 589 820	2 608 203	
1e suppl. wet 1999		- 56 500	- 4 500				
Nieuwe mutaties		47 268	55 423	58 245	81 982	70 856	
Stand ontwerp-begroting 2000	2 407 415	2 605 474	<b>2 678 832</b>	2 594 031	2 671 802	2 679 059	2 696 906
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000	1 092 437	1 182 313	<b>1 215 601</b>	1 177 120	1 212 411	1 215 704	1 223 803

*c. de toelichting bij de cijfers***specificatie nieuwe mutaties (in NLG 1000)**

Uitgaven/verplichtingen	1999	2000	2001	2002	2003	2004
1. Diverse mutaties		- 24 059	- 18 633	4 505	- 7 235	
2. Loonbijstelling	47 268	58 464	56 635	56 391	56 870	
3. Prijsbijstelling		21 018	20 243	21 086	21 221	
4. Extrapolatie SVV						17 847
Totaal	47 268	55 423	58 245	81 982	70 856	17 847

ad 1. Dit betreft met name een vertraging van het geraamde declaratieverloop van de investeringsimpuls De Boer. Daarnaast betreft dit met name een technische bijstelling in verband met een andere toedeling binnen het artikel van de doelmatigheidsaankoop uit het Regeerakkoord 1998.

ad 2. Dit betreft de loonbijstellingstranche 1999.

ad 3. Dit betreft de prijsbijstellingstranche 1999.

ad 4. Dit betreft de extrapolatie op grond van de afspraken in het kader van de 2% groei SVV.

Voor de verplichtingen geldt dat voor de bijdragen regionaal openbaar vervoer (onderdeel 03.10.01) de verplichtingen worden aangegaan in het jaar voorafgaand aan het jaar van betaling, hetgeen tot enige aanvullende mutaties in de verplichtingen heeft geleid. Tot slot zijn de verplichtingen in 1999 bijgesteld naar aanleiding van de realisatie in 1998.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen***03.10.01 Bijdrage exploitatie stads- en streekvervoer**

De bedragen op dit artikelonderdeel hebben betrekking op de rijksbijdragen in de exploitatie van het stads- en streekvervoer, die worden verdeeld volgens de systematiek van regiobekostiging die met ingang van 1998 van kracht is. In deze systematiek is tevens de rijksbijdrage verwerkt

voor bedrijfsvervoer. Door een wijziging in de regelgeving is het verder mogelijk OV-te water onder de bekostigingssystematiek te brengen. Door het amendement van Gijzel zijn de geormerkte gelden voor sociale veiligheid thans op een afzonderlijk onderdeel van art. 03.10 opgenomen. Voor de verbetering van de toegankelijkheid van het OV is een bedrag van ruim f 18 mln per jaar beschikbaar.

De bijdrage wordt verstrekt aan de decentraal bevoegde overheden. Deze overheden zijn: provincies, Kaderwetgebieden en de gemeenten in de regeling BOV/BOS-structuur. Deze bestuursorganen dienen de middelen te besteden aan de exploitatie van het openbaar vervoer, waartoe onder meer wordt gerekend: inhuur/subsidies van/aan vervoerbedrijven voor het uitvoeren van door het Rijk of de decentrale overheden vastgestelde dienstregelingen, onderhoud van (rail-)infrastructuur, inhuur van deskundigheid ten behoeve van de uitvoering van openbaar vervoer, investeringen in het 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 aanwenden 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 1997) zullen worden gebruikt voor het berekenen van de vervoeropbrengsten die de basis vormen voor de rijksbijdrage 2000. Gelet op de afspraken in het kader van de Dialoog is de doelmatigheids-taakstelling in het kader van het Regeerakkoord 1998 niet ten laste gebracht van de rijksbijdrage OV.

Op dit artikelonderdeel worden ook de middelen voor de facilitering van de verzelfstandiging van de gemeentelijke vervoerbedrijven verantwoord.

#### **03.10.06 Contractsector spoorvervoer**

De verzelfstandiging van de N.V. Nederlandse Spoorwegen betekent voor het reizigersvervoer dat de bestaande financiële relatie tussen de Rijksoverheid en NS verdwijnt. De geleidelijke afbouw van de overheidsbijdrage zal in het jaar 2000 zijn voltooid. De generieke financiële afspraken met betrekking tot het reizigersvervoer zijn op het artikelonderdeel 03.19.02 van de begroting verwerkt.

Diensten die een spoorwegmaatschappij, in dit geval de NS, om bedrijfs-economische redenen niet meer wenst aan te bieden, maar die door de overheid maatschappelijk wel gewenst worden geacht, kunnen door de overheid worden gekocht. Dit heeft vanaf medio 1998 geleid tot de zogenoemde contractsector.

Met ingang van de dienstregeling 1998/1999 zijn de afspraken van kracht geworden die met de NS over de contractsector spoorvervoer zijn gemaakt.

De gemaakte afspraken tussen Verkeer en Waterstaat en NS over de contractsector zijn met uitzondering van een drietal treindiensten in Groningen (zie hierna onder «Experiment») verlengd voor het dienstregelingsjaar 2000/2001.

Dit artikelonderdeel bevat ook de financiële consequenties van de contractering van een aantal extra treindiensten op een aantal file-gevoelige corridors in het kader van de nota Samen Werken Aan Bereikbaarheid (SWAB).

### **Experiment decentralisatie en aanbesteding regionaal spoorvervoer**

Op grond van het algemene streven om zoveel mogelijk bevoegdheden en verantwoordelijkheden voor het regionale (openbaar) vervoer in één hand te leggen, is in vervolg op de reeds gestarte experimenten in Friesland en Gelderland besloten met ingang van 28 mei 2000 een experiment te starten ten aanzien van de decentralisatie en aanbesteding van regionaal spoorvervoer in Groningen. De provincie Groningen heeft daartoe eind 1998 een aanbestedingsprocedure gestart en heeft onlangs de gunning aan .Noordned bekend gemaakt. De openbare dienstcontracten voor de bijbehorende regionale treindiensten zijn opgezegd bij NSR. Het deel van het contractsector-budget dat voortvloeit uit de aanbesteding in Groningen en de daarover tussen ministerie en provincie gemaakte afspraak zal met ingang van 28 mei 2000 overgaan naar Groningen, dat hiermee een contract kan aangaan met Noordned. Het experiment heeft dankzij de aanbesteding zowel een positief budgettair effect voor het ministerie als de provincie.

### **03.10.07 Investeringsimpuls stads- en streekvervoer**

Het voormalige kabinet heeft in het kabinetsstandpunt naar aanleiding van het advies van de Commissie De Boer voorgesteld een extra investeringsimpuls in infrastructuur in het stads- en streekvervoer tot stand te brengen van f 1 mld. Van de betrokken regionale overheden wordt een eigen bijdrage van 10% verwacht. De condities waaronder de Rijksbijdragen worden verstrekt zijn vastgelegd in de ministeriële regeling van maart 1996, DGV/WJZ/V621528.

De vergoeding door de Rijksoverheid aan de decentrale overheden vindt zo veel mogelijk plaats op basis van een à fonds perdu vergoeding. Bij de evaluatie van de De Boer-projecten wordt de gerealiseerde snelheidsverhoging, de groei van het aantal reizigers en verlaging van exploitatiekosten gemeten. Daartoe wordt voor de start van de werkzaamheden en na in gebruikname onderzoek ter plaatse verricht. De in gebruikname van de geselecteerde projecten is gepland in de tweede helft van het jaar 1999. De eindrapportage is om die reden eind 1999 voorzien, dan zal er meer duidelijk zijn over de resultaten van de eerste tranche «De Boer-gelden».

### **03.10.08 Afkoop oude kapitaallasten infrastructuur metro/sneltram**

De bijdrage op dit onderdeel 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.

### **03.10.09 Agressiebestrijding**

De bijdrage op dit onderdeel is bedoeld voor maatregelen die gericht zijn op het sociaal veiliger maken van openbaar vervoer objecten die publiekelijk toegankelijk zijn (stations, haltes) en het directe toegangsgebied (pleinen, straten parkeerplaatsen) en van rollend materieel. Het kan gaan om investeringen in (aanvullend) personeel en roerende zaken,

maar ook om kosten voor voorlichting aan het publiek en de opleiding van personeel terzake.

**De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (in NLG 1000) en de economische en de functionele codering**

Artikelonderdeel	Verplichtingen			Uitgaven			Codering	
	1998	1999	2000	1998	1999	2000	econ.	funct.
03.10.01 Bijdrage exploitatie OV	2 173 788	2 254 413	2 153 186	2 106 892	2 175 552	2 216 520	43C	12.13
03.10.06 Contractsector spoor- vervoer	357 660	146 064	145 121	108 557	171 635	165 883	12	12.2
03.10.07 Investeringsimpuls stads/streekvervoer	51 746	10 948		19 376	85 755	123 897	43C	12.13
03.10.08 Kapitaallasten t.b.v. stad/streekvervoer				157 039	157 039	157 039	43C	12.13
03.10.09 Agressiebestrijding	15 513	30 986	15 493	15 551	15 493	15 493	43C	12.13
Totaal	2 598 707	2 442 411	2 313 800	2 407 415	2 605 474	2 678 832		

*e. de kengetallen*

Onderstaande tabel verstrekt informatie over de totale uitgaven van Verkeer en Waterstaat ten behoeve van de activiteiten op dit artikel. Dat houdt in dat ook uitgaven op personeel en materieel gebied zijn toegerekend. De bedragen zijn in miljoenen gulden.

	1998	1999	2000
programma-uitgaven	2 407,4	2 605,5	2 657,8
apparaatsuitgaven (art. 03.01)	1,0	1,0	1,0
<b>totale uitgaven</b>	<b>2 408,4</b>	<b>2 606,5</b>	<b>2 658,8</b>
aantal fte's	9	9	9

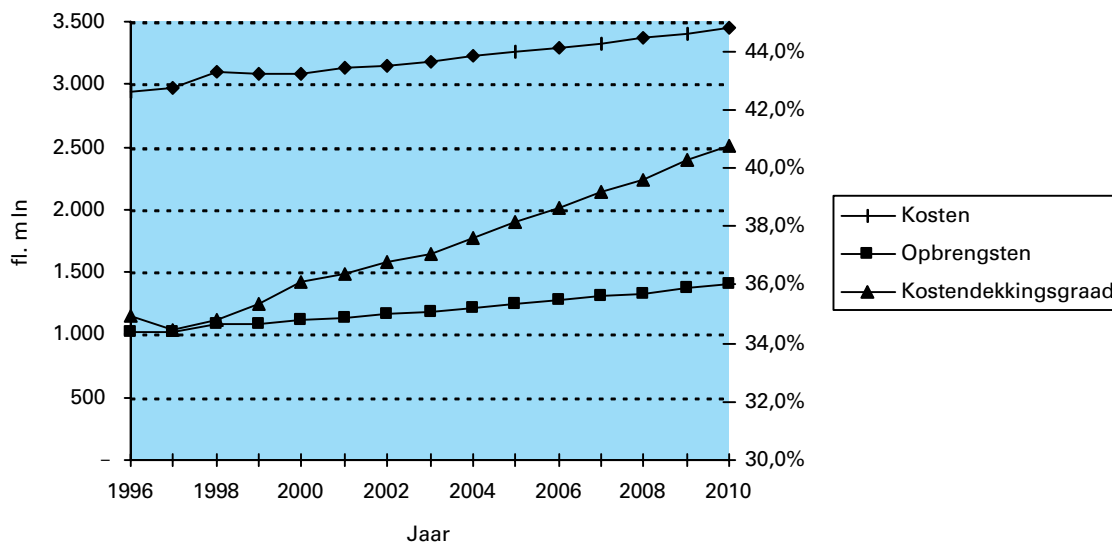
**Reizigersopbrengsten (in NLG mln)**

Per 1 januari 1998 is – in tegenstelling tot de voorgaande jaren – de rijksbijdrage niet meer gebaseerd op een vergoeding per reizigerskilometer, maar op de gerealiseerde reizigersopbrengsten. Deze nieuwe berekeningswijze leidt tot onderstaande tabel. Hierin is het onderscheid naar vervoersmodaliteit vervangen door het onderscheid naar belanghebbende. Dit vanwege de techniek-onafhankelijke bekostiging en de decentralisatie van de rijksbijdrage, beide sinds 1 januari 1998. De tabel geeft een verwachte opbrengstenstijging van circa 2,5% in 2000 t.o.v. 1999. Daarnaast is rekening gehouden met de jaarlijkse taakstelling van 35 mln. De bijdrage per gulden opbrengst zal daardoor circa 4,5% afnemen.

(in NLG mln)	Opbrengsten		Rijksbijdrage		Rijksbijdrage per gulden opbrengst	
	1999	2000	1999	2000	1999	2000
Kaderwetgebieden	695,6	713,0	1 342,4	1 319,0	1,93	1,85
Provincies	328,3	335,0	537,9	530,0	1,64	1,58
Gemeenten	86,7	89,0	183,7	180,0	2,12	2,02
Totaal	1 110,6	1 137,0	2 064,0	2 029,0	1,86	1,78

### Kosten, opbrengsten en kostendeckingsgraad

In onderstaand diagram is de relatie gelegd tussen de verwachte ontwikkeling van de kosten en de opbrengsten, en de daaruit resulterende kostendeckingsgraad. Bij een veronderstelling van een jaarlijkse groei van gemiddeld ca. 2% en een jaarlijkse taakstelling van f 35 mln kan nu een kostendeckingsgraad van 41% in het jaar 2010 worden bereikt.



### Investeringsimpuls De Boer

Voor de Investeringsimpuls Stads- en Streekvervoer zijn vanaf 1996 jaarlijks de programma's met projectvoorstellen ingediend. Deze programma's bevinden zich momenteel in verschillende fasen van voorbereiding en uitvoering. In onderstaande tabel is aangegeven hoe de onderverdeling is naar soort project en in welke fase de projecten zich ultimo 1998 bevinden.



	Cat.1	Cat. 2	Cat. 3	Cat. 4	Cat. 5	Aantal	Bedrag (in NLG mln)
Ingediend	278	53	629	60	427	1 447	1 127
<i>waarvan:</i>							
in voorbereiding	179	29	341	34	234	817	743
gestart	77	22	150	13	117	379	308
voltooid	22	2	138	13	76	251	76

Categorie 1: busbaan/busstrook  
 Categorie 2: trambaan  
 Categorie 3: verkeerslichtbeïnvloedingsinstallatie  
 Categorie 4: strekking van lijnen  
 Categorie 5: overige zaken

### **03.11. Garanties voor de aflossingen en rentebetalingen op aangegane geldleningen ten behoeve van het openbaar vervoer**

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

Uitgangspunt in het kabinetsstandpunt naar aanleiding van het advies van de commissie Wijffels vormde de afschaffing van de staatsgaranties voor leningen ten behoeve van de marktsector binnen de Nederlandse Spoorwegen (NS). In de in juni 1995 gesloten overeenkomst met de NS is bepaald dat de NS tot en met 30 september 1999, onder voorwaarden, maximaal f 800 mln aan leningen voor rollend materieel kan aangaan. Vanaf het jaar 2000 worden geen garanties meer verleend.

Bovenstaande geldt niet voor leningen voor het beheer van landelijke railinfrastructuur. Hiervoor kan NS nog van de mogelijkheid van staatsgarantie gebruik blijven maken. Deze garantstelling loopt evenwel via het Infrastructuurfonds.

#### *b. de cijfers*

#### **Opbouw uitgaven en verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

<b>03.11</b>	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999		mem.	mem.	mem.	mem.	mem.	
Stand ontwerp-begroting 2000	0	mem.	<b>mem.</b>	mem.	mem.	mem.	mem.
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000	0	mem.	<b>mem.</b>	mem.	mem.	mem.	mem.

#### *c. de toelichting bij de cijfers*

De verwachte ontwikkeling ten aanzien van de garantieverstrekking is vermeld onder onderdeel e.

#### *d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

Dit artikel kent geen onderverdeling in artikelonderdelen. De economische en functionele classificatie bedraagt respectievelijk 63D en 12.2.

e. de kengetallen

**Overzicht risico-ontwikkeling (in NLG mln) met betrekking tot garantieovereenkomst van het Rijk**

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Garantie plafond	1 299,4	1 812,0	1 640,0	1 615,7	1 606,7	1 601,8	1 600,0
Uitstaand risico 1/1	1 245,7	1 206,4	1 712,0	1 640,0	1 615,7	1 606,7	1 601,8
Vervallen/te vervallen	39,3	150,4	72,0	24,3	9,0	4,9	1,8
Verleend/te verlenen		656,0					
Uitstaand risico 31/12	1 206,4	1 712,0	<b>1 640,0</b>	1 615,7	1 606,7	1 601,8	1 600,0

**03.14. Stimulering openbaar vervoer**

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

Op dit artikel zijn uitgaven geraamd welke een relatie hebben met de exploitatie van het openbaar vervoer, maar niet zijn opgenomen in de reguliere exploitatiebijdragen op artikel 03.10, uit hoofde van de Wet personenvervoer. De geraamde uitgaven hebben betrekking op:

- De kosten van maatregelen en proeven voor voorzieningen voor gehandicapten en ouderen in het openbaar vervoer;
- Incidentele bijdragen in de exploitatiekosten van OV-reisinformatie.

b. de cijfers

**Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

<b>03.14</b>	t/m 1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999			1 272	1 078	1 408	1 207	1 231	
Nieuwe mutaties				60	27	23	23	
Stand ontwerp-begroting 2000	11 498	517	1 272	<b>1 138</b>	1 435	1 230	1 254	1 279
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000	5 218	235	577	<b>516</b>	651	558	569	580

**Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

03.14	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999		4 381	3 150	1 408	1 207	1 231	
Nieuwe mutaties			60	27	23	23	
Stand ontwerp-begroting 2000	6 572	4 381	<b>3 210</b>	1 435	1 230	1 254	1 279
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000	2 982	1 988	<b>1 457</b>	651	558	569	580

*c. de toelichting bij de cijfers***specificatie nieuwe mutaties (in NLG 1000)**

Uitgaven/verplichtingen	2000	2001	2002	2003	2004
1. Extrapolatie SVV-groei					25
2. Prijsbijstelling	60	27	23	23	
Totaal	60	27	23	23	25

ad 1. Dit betreft de toevoeging in het kader van de 2% vervoersgroei SVV II.

ad 2. Dit betreft de prijsbijstellingstranche 1999.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen***03.14.02 Voorzieningen voor gehandicapten en ouderen in het openbaar vervoer**

Het beleid is gericht op verbetering van de mobiliteit van ouderen en gehandicapten. Daartoe is verbetering van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer noodzakelijk. De voornemens met betrekking tot het beleid ter zake zijn in een brief van 16 juli 1999 aan de Tweede Kamer neergelegd.

Daar waar het openbaar vervoer niet tegemoet kan komen aan de mobiliteitsvraag van de doelgroep, worden specifieke oplossingen beschikbaar gesteld; deze zijn een verantwoordelijkheid van gemeenten en bedrijven.

In het kader van de decentralisatie zijn vanaf het jaar 1999 de bijdragen voor de aanschaf van lage-vloermaterieel en de aanpassing van de halte-infrastructuur geïntegreerd in de generieke bekostigingssystematiek van het stads- en streekvervoer (artikel 03.10).

**03.14.03 Reizigersinformatie (GGRI)**

Op dit artikelonderdeel zijn uitgaven geraamd ten behoeve van een bijdrage in de exploitatie van de reizigersinformatie voor het openbaar vervoer. Sinds 1992 wordt reisinformatie op het gebied van het openbaar

vervoer verstrekt door de OV-Reisinformatie v.o.f. (OVR), via het telefoonnummer 0900-9292. Vanaf de start van dit project heeft de rijksoverheid aan de exploitatie van de reizigersinformatie bijgedragen. Echter, de openbaar vervoer-bedrijven zullen deze aanvullende financiering van het Rijk overnemen. De laatste bijdrage van de rijksoverheid zal in 2000 plaatsvinden.

**De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (in NLG 1000) en de economische en de functionele codering**

Artikelonderdeel	Verplichtingen			Uitgaven			Codering	
	1998	1999	2000	1998	1999	2000	econ.	funct.
03.14.02 onderdeel	350	1 272	1 098	253	1 232	1 072	31	12.13
03.14.03 onderdeel	167	0	40	6 319	3 149	2 138	31	12.13
<b>Totaal</b>	<b>517</b>	<b>1 272</b>	<b>1 138</b>	<b>6 572</b>	<b>4 381</b>	<b>3 210</b>		

*e. de kengetallen*

	1998	1999	2000
programma-uitgaven	6,6	4,4	3,2
apparatuuruitgaven (art. 03.01)	0,1	0,1	0,1
<b>totale uitgaven</b>	<b>6,7</b>	<b>4,5</b>	<b>3,3</b>
aantal fte's	1	1	1

Hieronder is opgenomen een overzicht van de prestatiegegevens met betrekking tot de OV-reisinformatie.

Jaar	aantal gesprekken (x 1000)	totale opbrengst (in NLG 1000)*	gemiddelde opbrengst per gesprek (in NLG)*	gemiddelde kosten per gesprek (in NLG)**
1998	10 000	17 500	1,75	3,58
1999	10 600	18 750	1,77	3,60
2000	11 000	19 500	1,77	3,60

\* Inclusief wachttijd

\*\* Kosten voor vervoerbedrijven en Verkeer en Waterstaat

N.B. Vanaf 1 april 1998 geldt een gewijzigde systematiek met betrekking tot de opbrengsten en kostenverdeling.

**03.15. «Stiller, Schoner en Zuiniger»**

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

Het milieutechnologisch-programma Stiller, Schoner en Zuiniger (SSZ) vloeit voort uit de actiepunten van het SVV-II en het NMP-plus. Deze actiepunten zijn gericht op het terugdringen van emissies, vooral in de binnensteden. In 1996 is door het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeleid de nota Voertuigtechniek en Brandstoffen uitgebracht. In deze nota is het belang van de bronaanpak –

zoals die met het SSZ-programma wordt ingevuld – bevestigd. De nadruk ligt in het programma bij het collectieve personenvervoer en het stedelijk goederenvervoer.

### Het programma:

De nadruk in het programma ligt op onderzoeken, ontwikkelingsprojecten en praktijkproeven. Daarnaast wordt de aanschaf van schone bussen gestimuleerd vanuit de bijdrageregeling milieuvriendelijke vervoer-technieken (MIBU). VROM en EZ dragen hier ook aan bij. Een deel van het budget wordt ook aangewend voor de uitvoering van het programma.

Een belangrijk nieuw element uit die nieuwe projecten vormt het geluidsaspect bij voertuigen die winkelcentra bevoorraden. Dit accent vloeit rechtstreeks voort uit de Amvb Piekgeluiden die medio 1998 van kracht is geworden. Hierin wordt bepaald dat vervoerbedrijven tot 2001 ontheffing krijgen van aangescherpte grenzen voor geluidsemisatie bij laden en lossen van voertuigen, teneinde de tussenliggende periode te kunnen gebruiken voor het ontwikkelen van technische maatregelen om de geluidsproductie te verminderen.

Een tweede groep van projecten hangt samen met het Masterplan elektrische en hybride voertuigen waarvan in 1998 een begin met de uitvoering is gemaakt. Algemeen wordt onderkend dat de (verre) toekomst is aan de hybride tractie waarbij, op de langere termijn, met name de brandstofcel een belangrijke rol is toebedeeld. Proeven met deelelementen in niche-markten kunnen de uiteindelijk implementatie van deze relatief schone aandrijving zeer bespoedigen.

Daarnaast wordt momenteel overleg gevoerd over mogelijke stimulering van moderne dieselmotoren met CRT-filters.

#### *b. de cijfers*

#### Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

03.15	t/m 1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999			9 792	12 730	13 983	15 114	15 419	
1e suppl. wet 1999			5 000	2 000				
Nieuwe mutaties			172	- 4 611	- 4 573	- 4 538	- 4 529	
Stand ontwerp-begroting 2000	9 350	8 053	14 964	<b>10 119</b>	9 410	10 576	10 890	11 106
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000	4 243	3 654	6 790	<b>4 592</b>	4 270	4 799	4 942	5 040

**Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

03.15	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999		11 792	12 730	13 983	15 114	15 419	
1e suppl. wet 1999		1 500	2 000	2 000	1 500		
Nieuwe mutaties		282	- 4 611	- 4 573	- 4 538	- 4 529	
Stand ontwerp-begroting 2000	7 016	13 574	<b>10 119</b>	11 410	12 076	10 890	11 106
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000	3 184	6 160	<b>4 592</b>	5 178	5 480	4 942	5 040

*c. de toelichting bij de cijfers***specificatie nieuwe mutaties (in NLG 1000)**

Uitgaven/verplichtingen	1999	2000	2001	2002	2003	2004
1. Loonbijstelling	282	304	334	361	368	
2. Prijsbijstelling		85	93	101	103	
3. Verlaging subsidie		- 5000	- 5 000	- 5 000	- 5 000	
4. Extrapolatie						216
Totaal	282	- 4611	- 4 573	- 4 538	- 4 529	216

ad 1. Dit betreft de loonbijstellingstranche 1999.

ad 2. Dit betreft de prijsbijstellingstranche 1999.

ad 3. De laatste jaren is het onderzoek naar brandstofbesparingen door de industrie toegenomen. Vanwege deze ontwikkeling kan de bijdrage na 1999 worden verlaagd.

ad 4. Dit betreft de extrapolatie op grond van de afspraken in het kader van 2% groei SVV.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

Dit artikel kent geen onderverdeling in artikelonderdelen. De economische en functionele classificatie bedraagt respectievelijk 62D en 12.13.

*e. de kengetallen*

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

	1998	1999	2000
programma-uitgaven	7,0	13,6	10,1
apparatuuruitgaven (art. 03.01)	0,1	0,1	0,1
<b>totale uitgaven</b>	<b>7,1</b>	<b>13,7</b>	<b>10,2</b>
aantal fte's	1	1	1

### Vervanging van gasaangedreven bussen bij openbaar vervoerbedrijven

De doelstelling is dat het aandeel van de door de openbaar vervoerbedrijven nieuw aan te schaffen bussen met een gasmotor jaarlijks met tien procent stijgt, waardoor in het vijfde en laatste jaar vijftig procent van de dan nieuw aan te schaffen bussen van een gasmotor is voorzien. In Nederland zijn circa vijfduizend bussen in gebruik in het openbaar vervoer, waarvan jaarlijks naar schatting driehonderd worden vervangen.

	1999	2000	2001	2002	2003
Geraamd aantal te vervangen bussen	300	480	480	480	480
Waarvan te voorzien van gasmotor	96	144	192	240	240

### 03.16. Bedrijfsvervoer

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

Met de ministeriële bijdrageregeling Bedrijfsvervoer wordt beoogd om, in verband met de slechte bereikbaarheid van bepaalde delen van Nederland en de belasting van het milieu, het individueel autogebruik in het woon-werkverkeer te verminderen. Hiertoe wordt een bijdrage verstrekt aan bedrijven die werknemersvervoer per bus organiseren. Sinds 1999 is de bijdrageregeling Bedrijfsvervoer geïntegreerd in de bekostigingssystematiek van het stads- en streekvervoer (art. 03.10), waarbij vanaf 2000 de decentrale overheden vrij zijn in de besteding van deze middelen. Op dit artikel vinden dan ook vanaf 2000 geen uitgaven meer plaats. De uitgaven in 1999 betreffen de betalingen van de in het voorgaande jaar aangegane verplichtingen.

#### b. de cijfers

#### Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

03.16	t/m 1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999								
Nieuwe mutaties			187					
Stand ontwerp-begroting 2000	7 385	10 784	187					
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000	3 351	4 894	85					

**Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

03.16	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999		7 827					
Nieuwe mutaties		187					
Stand ontwerp-begroting 2000	10 342	8 014					
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000	4 693	3 637					

*c. de toelichting bij de cijfers*

De nieuwe mutatie betreft de loonbijstellingstranche 1999.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

Dit artikel kent geen onderverdeling in artikelonderdelen. De economische en functionele classificatie bedraagt respectievelijk 31 en 12.14.

**03.18. Bereikbaarheidsbevorderende en mobiliteitsgeleidende maatregelen (B&M)***a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel*

Op dit artikel worden middelen verantwoord die dienen ter stimulering van alternatieven voor het solistisch autogebruik en voor het terugdringen van de vraag van vervoerconsumenten naar het solistisch autogebruik. Het gaat hier om stimulering van instrumenten waarvan in de onderzoeksfase de positieve effecten zijn aangetoond. Naast de grote investeringen in infrastructuur zijn deze uitgaven – die zich met name richten op betere benutting van de bestaande infrastructuur – zeer belangrijk om congestie te beperken en waar mogelijk te voorkomen. Daarmee wordt de bereikbaarheid bevorderd en een bijdrage geleverd aan milieudoelstellingen. Tevens zijn op dit artikel middelen opgenomen ten behoeve van de stimulering van technologische ontwikkelingen ter ondersteuning van dit beleid. Tenslotte worden op dit artikel uitgaven verantwoord die dienen ter stimulering van de bestuurlijke samenwerking op het gebied van het regionale verkeers- en vervoerbeleid.

Bij de stimuleringsprojecten kunnen de onderstaande aandachtsgebieden onderscheiden worden. De bedragen zijn in miljoenen gulden

*2000*

– Stedelijk en regionaal verkeer en vervoer	2,5
– Vervoermanagement	8,1
– Stimulering alternatieven	4,8
– Ketenmobiliteit	4,5
– Voertuigbeleid	2,4
– Decentralisatie verkeers- en vervoerbeleid	9,3
<b>Totaal</b>	<b>31,6</b>



Hieronder worden de aandachtsgebieden toegelicht.

### **Stedelijk en regionaal verkeer en vervoer** (budget f 2,5 mln)

V&W heeft bij dit onderwerp een faciliterende en stimulerende rol, die aanvullend is op de rol van de regionale en lokale overheid. Daardoor kan met een (relatief) geringe financiële inzet t.w.v. f 2,5 mln per jaar worden volstaan. Hiermee wordt beoogd een zodanige impuls te geven dat daarmee (indirect doch effectief) wordt bijgedragen aan de beheersing van de bereikbaarheid. Deelgebieden van beleid zijn het parkeerbeleid/transferia, fietsbeleid en het project korte ritten.

Het **parkeerbeleid** blijkt een goed instrument om autogebruik te beperken en te geleiden. De afgelopen jaren kreeg betaald parkeren in (binnen)steden veel aandacht. De actualisering van het parkeerbeleid, in het kader van het NVVP, gaat onder andere over uitbreiding van het toepassingsgebied (meer typen bestemmingen en soorten gebieden – waaronder eigen terrein) en aanscherping en verdere ontwikkeling van het instrumentarium (fysiek, technisch, economisch, qua management van rijdende en stilstaande voertuigen, bestuurlijk – waaronder regionalisering). Daarnaast zal aandacht uitgaan naar monitoring van het parkeerbeleid. Nu de SVV-pilottransferia vrijwel zijn gerealiseerd worden totstandkoming en gebruik ervan geëvalueerd. Tevens zal worden gewerkt aan een bijdrageregeling en aan integratie van transferia-, parkeer- en algemeen verkeers- en vervoerbeleid.

Het beleid t.a.v. het **fietsverkeer** vloeit voort uit de evaluatie van het MasterplanFiets dat in 1998 is afgerond en behandeling daarvan in de Tweede Kamer. In het regeerakkoord is nadrukkelijk opgenomen dat het Rijk vanuit zijn verantwoordelijkheid het gebruik van de fiets zal stimuleren. De voorgenomen activiteiten richten zich met name op de versterking van de rol van de fietsersbond ENFB als belangenbehartiger voor fietsers op lokaal en regionaal niveau. Taken als benchmarking en kennis- en informatieverbreiding zullen daartoe worden ondersteund. In relatie hiermee worden door het rijk methodieken van monitoring van het fietsbeleid van andere overheden en instrumenten voor de uitvoering van dat lokale en regionale fietsbeleid (met een accent op fietsparkeren) ontwikkeld.

V&W is in samenwerking met VROM en ondersteund door EZ het project **Korte Ritten** gestart. Doel van het project is enerzijds het ontwikkelen van beleid (en maatregelen) gericht op het doorbreken van de trend dat verplaatsingsafstanden steeds langer worden en anderzijds het creëren van optimale mogelijkheden voor het gebruik van milieuvriendelijke vervoerwijzen voor kortere afstanden. Op basis van een in 1999 af te ronden verkenning die zich richt op de ontwikkeling, verandering, verklaring en beïnvloedingsmogelijkheden m.b.t. Korte Ritten (1987–1997) zullen vervolgacties worden vormgegeven (waaronder pilots) en beleidsinstrumenten worden ontwikkeld.

### **Vervoermanagement** (budget f 8,1 mln)

Bij een betere benutting van schaarse verkeer- en vervoerscapaciteit horen ook maatregelen die aangrijpen op de vraagzijde van de mobiliteit, bijvoorbeeld door betere benutting van voertuigen. Op het gebied van personenvervoer is het samenspel tussen overheden, werkgevers en werknemers van groot belang. Daarbij gaat het dan vooral om vervoermanagement, gericht op zowel woon-werk- als zakelijk verkeer. In de tweede helft van 1999 wordt een brief over vervoermanagement aan de kamer gezonden waarin de beleidsvoornemens zijn aangegeven. Op basis van het convenant VERDI wordt gewerkt aan het maken van afspraken tussen rijk, provincies, kaderwetgebieden en gemeenten over samenwer-

king en de verdeling van taken ten aanzien van vervoermanagement. Afhankelijk van de uitkomsten van het overleg zullen de middelen ter beschikking worden gesteld aan de andere overheden tot een bedrag van f 50 mln voor de jaren 2000–2005. In het jaar 2000 leidt dit tot een bedrag van ongeveer f 7 mln. Daarnaast wordt op centraal niveau in 2000 nog ruim f 1 mln ingezet voor subsidiëring van de beroepsvereniging Vervoermanagement Nederland, monitoring en kennisoverdracht aan andere overheden.

#### **Stimulering alternatieven** (*budget f 4,8 mln*)

Onder deze noemer valt een aantal activiteiten op het gebied van de ontwikkeling en stimulering van alternatieven voor autosolisme. De op deze doelgroepen gerichte activiteiten zijn gedeeld autogebruik, flexibel en telewerken, carpoolen en vanpoolen. Vanwege de samenhang met andere maatregelen die het mobiliteitsgedrag beïnvloeden is voortzetting van deze activerende en ondersteunende inzet noodzakelijk. Onder invloed van wet- en regelgeving vanuit de EU, en om effectiever en efficiënter met deze gelden om te gaan, wordt meer en meer gekozen voor een programmatische aanpak.

Het **gedeeld autogebruik**, zoals het «autodaten», heeft de laatste paar jaar een plaats in het verkeers en vervoer verworven. Gemeenten zien steeds meer kansen voor autodaten m.b.t. hun verkeers- en vervoerbeleid. De rol van het rijk is hierbij stimulerend, facilitair en gericht op het oplossen van knelpunten. De stichting gedeeld autogebruik die door de overheid ondersteund wordt, draagt aan de bedoelde rol belangrijk bij.

Congestieproblemen op de weg kunnen worden verminderd door te realiseren dat minder de solo-auto en meer andere vervoersalternatieven worden gebruikt, maar kunnen eveneens worden beperkt door de flexibiliteit van de mobiliteit te vergroten (beginnen voor of na de spits) en door **telewerken** te bevorderen, zodat minder vaak gereisd hoeft te worden. De rol van V&W zal o.a. elementen bevatten gericht op monitoring van ontwikkelingen, verkennen van bijsturingmogelijkheden van de ontwikkelingen en stimuleren van pilots, kennisontwikkeling en -verspreiding. Voor de kortere termijn ligt het accent o.a. op samenwerking met het telewerkforum, de verkenning naar mogelijkheden voor telewerkkantoren en de stimulering van flexibel werken door werkgevers.

#### **Carpoolen**

is van niet te onderschatten belang. De afgelopen periode is het beleid ten aanzien van carpoolen actief ter hand genomen. In het kader van het VERDI-convenant zal de uitvoering van het carpoolbeleid door de andere overheden worden overgenomen. Regionaal overstijgende projecten met samenwerkende partners als ANWB, VVN en werkgeversorganisaties worden voortgezet. Op het gebied van (landelijke) communicatie ligt het accent op ondersteuning van regionale activiteiten.

#### **Vanpooling**

is een vorm van personenvervoer met luxe minibuses voor 7–9 personen, en is een interessante tussenvorm tussen individueel en collectief personenvervoer. In de komende periode zal het beleid gericht zijn op het bevorderen en verder in de markt zetten van vanpooling, door het verhogen van de bekendheid van vanpooling en het wegnemen van knelpunten, zoals het medegebruik van doelgroepstroken. Ter stimulering van vanpooling wordt een tijdelijke bijdrageregeling van 4 jaar ontworpen. Deze regeling dient als overgang naar een fiscale maatregel.

**Ketenmobiliteit** *(budget f 4,5 mln)*

Ketenmobiliteit is het slimmer combineren van individuele en collectieve vervoerswijzen als daar zijn de auto, fiets, trein, tram, bus, metro, taxi en vervoer te water in nieuwe vormen van dienstverlening. Ketenmobiliteit kan bijdragen aan verbetering van de bereikbaarheid en leefbaarheid van de steden, aan het terugdringen van de files en aan de vermindering van de parkeerproblematiek. In de perspectievennota is ketenmobiliteit als element van vernieuwing in het personenvervoer opgenomen.

Om de ontwikkeling van Ketenmobiliteit te vergemakkelijken is een stimuleringsprogramma opgezet, zoals verwoord in de nota Dienstverlening en Ketenmobiliteit. De maatregelen van V&W betreffen het opdoen van ervaring met proefprojecten het aanpassen van het fiscaal regime, waarbij ook service-elementen uit de gehele keten – reserveren en betalen, reisinformatie, dienstverlening bij overstappen – belicht worden. Ook telematica en multimodale reizigersinformatie worden aldus gestimuleerd. De regeling «Personenvervoer van deur tot deur en op maat», die dient ter stimulering van de proefprojecten, is inmiddels door de EU goedgekeurd en in werking getreden. Het stimuleren van ketenmobiliteit is een boegbeeld uit de nota Milieu en Economie.

Met ketenmobiliteit wordt beoogd het aantal autokilometers met 3% terug te dringen ten gunste van collectief vervoer, de fiets en nieuwe vervoersvormen als personenvervoer te water en people movers. Op filegevoelige punten en waar sprake is van grote aantallen reizigers zal het aandeel van het collectief vervoer en de fiets in de modal split kunnen oplopen tot 40 à 50% bij een succesvolle inrichting van ketenmobiliteit. Daartoe zal in toenemende mate bij de planning en gebruik van infrastructuur een netwerk aanpak centraal staan, zodat optimaal van de diverse vervoermiddelen gebruik kan worden gemaakt.

**Voertuigbeleid** *(budget f 2,4 mln)*

Doel van het voertuigbeleid is het bevorderen van zodanige aanpassingen in, op, aan en rond het voertuig, en deels in het gebruik ervan, dat een bijdrage wordt geleverd aan een betere benutting van het voertuig en de infrastructuur, het milieu en de verkeersveiligheid. De markt is voortrekker bij voertuigontwikkelingen. De overheid grijpt echter in als beleidsdoelstellingen in gevaar komen en treedt stimulerend op als bepaalde technieken die essentieel zijn voor het realiseren van de beleidsdoelstellingen, te langzaam geïntroduceerd worden. De B&M gelden zijn met name stimulerend bedoeld, bijvoorbeeld t.b.v. het optimaal inzetten van vormen van voertuigintelligentie waarmee een verhoging van de verkeersveiligheid, bereikbaarheid en milieu kan worden bereikt, bijvoorbeeld m.b.v. de cruise control en inzet van de boardcomputer als black box. Daarnaast zal worden gekeken naar alternatieve brandstoffen en aandrijving, en elektronische in-car voorzieningen. De resultaten van breed inventariserend en prioriterend werk op dit terrein zullen leiden tot een veelheid aan kansen. Voorbeelden hiervan is de overheidsbemoeienis bij scenario's voor de invoering van elektronische voertuigidentificatie en beleidsoriënterend onderzoek rond automatische voertuiggeleiding. In 1999 zal in het kader van het NVVP de strategische visie van V&W op dit terrein worden gepresenteerd.

Naast de hierboven genoemde activiteiten wordt een gedeelte van het budget aangewend ten behoeve van het Tweede Meerjarenprogramma Koop Zuinig Rij Zuinig (looptijd 1999–2002). Dit programma, dat wordt uitgevoerd door NOVEM en waarin wordt geparticipeerd door VROM, EZ en V&W, heeft tot doel om de mobilist te beïnvloeden in zijn/haar keuze bij de aanschaf van een voertuig en het gebruik daarvan.

**Decentralisatie verkeers- en vervoerbeleid** *(budget f 9,3 mln)*

In het convenant Verkeer en vervoer, Regionaal, Decentraal, Integraal

(VERDI) zijn afspraken gemaakt over een herverdeling van taken, bevoegdheden (incl. middelen) en verantwoordelijkheden tussen de bestuurslagen. De kern daarvan is een samenhangende planning en uitvoering van het verkeers- en vervoerbeleid door de verschillende overheden gezamenlijk – ieder vanuit zijn eigen verantwoordelijkheid – te bevorderen. Dit is neergeslagen in de Planwet verkeer en vervoer. Ter ondersteuning van de implementatie van het convenant zijn tevens afspraken gemaakt over de ondersteuning daarvan. Het gaat hierbij vooral om de overdracht van financiële middelen ten behoeve van personele en bestuurslasten ter uitvoering van het protocol en sociaal statuut bij het convenant VERDI aan de Kaderwetgebieden zo lang deze bestaan. De middelen voor provincies en gemeenten zijn vanaf 1/1/98 overgeboekt naar het provincie- en gemeentefonds. Daarnaast wordt er subsidie verstrekt aan het Kennisplatform VERDI, dat zorg draagt voor de ontwikkeling en verspreiding van kennis m.b.t. VERDI. Het functioneren van dit Platform wordt in 2000 geëvalueerd net als alle andere onderdelen van het convenant. Op basis van deze evaluatie wordt besloten of de bijdrage aan het Kennisplatform wordt voortgezet.

*b. de cijfers*

**Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

<b>03.18</b>	t/m 1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999			45 007	33 173	35 951	36 415	36 415	
1e suppl. wet 1999			- 115					
Nieuwe mutaties			364	- 1 860	908	897	897	
Stand ontwerp-begroting 2000	18 912	28 699	45 256	<b>31 313</b>	36 859	37 312	37 312	37 312
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000	8 582	13 023	20 536	<b>14 209</b>	16 726	16 931	16 931	16 931

**Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

<b>03.18</b>		1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999			45 836	33 424	37 001	36 415	36 415	
1e suppl. wet 1999			- 115					
Nieuwe mutaties			364	- 1 860	908	897	897	
Stand ontwerp-begroting 2000		31 139	46 085	<b>31 564</b>	37 909	37 312	37 312	37 312
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000		14 130	20 912	<b>14 323</b>	17 202	16 931	16 931	16 931

*c. de toelichting bij de cijfers*

**specificatie nieuwe mutaties (in NLG 1000)**

Uitgaven/verplichtingen	1999	2000	2001	2002	2003
1. Naar 03.02 t.b.v. OOM-RWS		- 2 500			
2. Naar 03.01 personeel		- 200			
3. Loonbijstelling	364	376	376	376	376
4. Prijsbijstelling		464	532	521	521
Totaal	364	- 1 860	908	897	897

ad 1. Dit betreft een overboeking ten behoeve van de Oog, oor en mond-functie van RWS. Onder de OOM-functie vallen activiteiten op regionaal niveau ten behoeve van de beleidsdirecties.

ad 2. Het betreft een overboeking ten behoeve van medewerkers die in het kader van de implementatie van Verdi zijn gedetacheerd bij IPO en VNG.

ad 3. Dit betreft de loonbijstellingstranche 1999.

ad 4. Dit betreft de prijsbijstellingstranche 1999.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

Dit artikel kent geen onderverdeling. De economische en functionele classificatie bedraagt respectievelijk 12 en 12.12.

*e. de kengetallen*

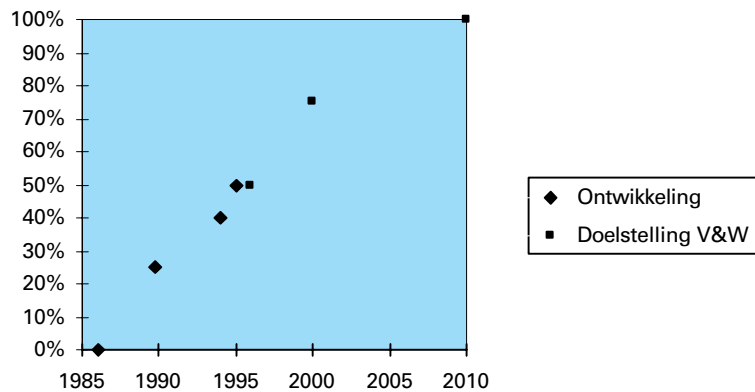
De kengetallen verstrekken informatie over de totale uitgaven van Verkeer en Waterstaat ten behoeve van de activiteiten op dit artikel. Dat houdt in dat ook uitgaven op personeel en materieel gebied zijn toegerekend. De bedragen zijn in miljoenen guldens.

	1998	1999	2000
programma-uitgaven	31,1	46,1	31,6
apparaatsuitgaven (art. 03.01)	3,5	3,2	2,8
totale uitgaven	34,6	49,3	34,4
aantal fte's	31,5	28	24

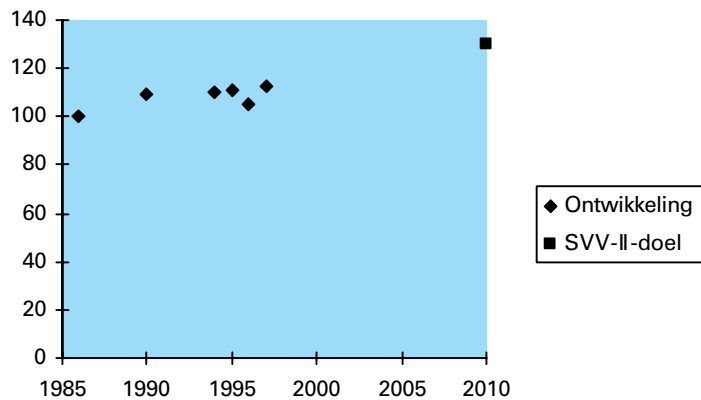
De volgende tabel geeft een raming van het aantal autodaters, carpoolers en vans. Hieruit blijkt dat op dit terrein een aanzienlijke stijging wordt verwacht. De aanzienlijke stijging wordt veroorzaakt door de toenemende fileproblematiek, een groeiende behoefte aan alternatieven en de facilitaire rol van de overheid om alternatieven te bevorderen.

	1998	1999	2000
Aantal autodaters	35 000	50 000	70 000
Aantal carpoolers	750 000	800 000	850 000
Aantal vans	50	100	200

In onderstaand diagram is de ontwikkeling van gemeenten met een sturend parkeerbeleid gegeven. Vanaf 1985 is hierin een sterk stijgende trend te zien. In 1996 lag het percentage op circa 50%. Als doelstelling is gesteld dat in 2010 alle gemeenten een sturend parkeerbeleid voeren.



In onderstaand diagram is de ontwikkeling van het aantal fietskilometers gegeven. Als basis geldt het jaar 1986 (index 100), waarin naar schatting 11,9 miljard reizigerskilometers per fiets werden afgelegd. Als doelstelling is gesteld dat er in 2010 een stijging van 30% heeft plaatsgevonden.



### 03.19. Bijdragen aan de Nederlandse Spoorwegen

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

De verzelfstandiging van de Nederlandse Spoorwegen heeft zijn neerslag gekregen in een aantal overeenkomsten, waarin de bijdrage van de rijksoverheid is bepaald ten behoeve van het capaciteitsmanagement en het overgangscontract reizigersvervoer. Deze bijdrage wordt op dit artikel verantwoord.

#### b. de cijfers

##### Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

03.19	t/m 1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999			154 223	149 359	147 949	146 682	146 682	
1e suppl. wet 1999			8 572					
Nieuwe mutaties			27 158	6 292	5 648	4 608	4 608	
Stand ontwerp-begroting 2000	594 900	95 350	189 953	<b>155 651</b>	153 597	151 290	151 290	151 290
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000	269 954	43 268	86 197	<b>70 631</b>	69 699	68 652	68 652	68 652

##### Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

03.19		1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999			367 138	149 359	147 949	146 682	146 682	
1e suppl. wet 1999			- 135 500					
Nieuwe mutaties			18 715	6 292	5 648	4 608	4 608	
Stand ontwerp-begroting 2000		628 450	250 353	<b>155 651</b>	153 597	151 290	151 290	151 290
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000		285 178	113 605	<b>70 631</b>	69 699	68 652	68 652	68 652

#### c. de toelichting bij de cijfers

##### specificatie nieuwe mutaties (in NLG 1000)

Uitgaven/verplichtingen	1999	2000	2001	2002	2003
1. Correctie doelmatigheidsaankstelling	800	1 600	1 000		
2. Loonbijstelling	17 915	3 841	3 805	3 772	3 772
3. Prijsbijstelling		851	843	836	836
Totaal	18 715	6 292	5 648	4 608	4 608

ad 1. Dit betreft een technische bijstelling in verband met een andere toedeling van de doelmatigheidsstaakstelling uit het Regeerakkoord 1998.

ad 2. Dit betreft de loonbijstellingstranche 1999.

ad 3. Dit betreft de prijsbijstellingstranche 1999.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

### **03.19.01 Capaciteitsmanagement**

Het capaciteitsmanagement wordt behartigd door de taakorganisaties NS-Railned BV en NS-Verkeersleiding BV en heeft betrekking op de wijze waarop de aanwezige railcapaciteit aan de gebruikers wordt toebedeeld. De volgende taken kunnen daarbij worden onderscheiden:

- ontwikkeling en innovatie;
- capaciteitsplanning;
- capaciteits-toedeling;
- capaciteitsbeheer en -bijsturing;
- veiligheidsmanagement.

De taakorganisaties Railned en Verkeersleiding maken anno 1999 nog deel uit van het NS-concern, maar worden beleidsmatig aangestuurd door de rijksoverheid, terwijl ze ook hun bekostiging van de rijksoverheid ontvangen. Momenteel wordt een nieuw bekostigingsmodel verder ontwikkeld, waarbij de sturingsrelatie tussen de rijksoverheid en de taakorganisaties een belangrijk element is. Het ligt in de bedoeling om de taakorganisaties van NS zo spoedig mogelijk buiten het NS-concern te plaatsen.

### **03.19.02 Overgangscontract reizigersvervoer**

Op dit artikelonderdeel worden de financiële gevolgen gepresenteerd van het op 29 juni 1995 gesloten «Openbare-dienstcontract overgangperiode reizigersvervoer NS», alsmede de aanvullende overeenkomst van 20 december 1995. Het overgangscontract is in december 1995 door de Tweede Kamer goedgekeurd (TK, vergaderjaar 1994/95, 18 986). Naast de geleidelijke afbouw van de exploitatiebijdrage en de bijdrage ter versterking van het eigen vermogen, is met NS een eenmalige bijdrage overeengekomen ter finale compensatie van de toeneming van de loonkosten als gevolg van de verzelfstandiging van het Spoorwegpensionfonds. Vanwege de wijziging en latere invoering van het oorspronkelijk wetsvoorstel inzake WAO/AAW heeft NS in 1998 nog een extra bijdrage van f 63,3 mln ontvangen. Deze extra bijdrage heeft overigens het karakter van een voorschot en zal in 1999 definitief vastgesteld worden.

#### **De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (in NLG 1000) en de economische en de functionele codering**

Artikelonderdeel	Verplichtingen			Uitgaven			Codering	
	1998	1999	2000	1998	1999	2000	econ.	funct.
03.19.01 Capaciteitsmanagement	23 750	178 021	155 651	167 250	178 021	155 651	31	12.2
03.19.02 Overgangscontract reizigersvervoer	71 600	11 932		461 200	72 332		31	12.2
Totaal	95 350	189 953	155 651	628 450	250 353	155 651		



### e. de kengetallen

Onderstaande tabel verstrekt informatie over de totale uitgaven van Verkeer en Waterstaat ten behoeve van de activiteiten op dit artikel. Dat houdt in dat ook uitgaven op personeel en materieel gebied zijn toegerekend. De bedragen zijn in miljoenen gulden.

	1998	1999	2000
programma-uitgaven	628,5	250,4	155,7
apparaatsuitgaven (art. 03.01)	0,4	0,4	0,4
<b>totale uitgaven</b>	<b>628,9</b>	<b>250,8</b>	<b>156,1</b>
aantal fte's	3,5	3,5	3,5

Voor verkeersleiding kan als kengetal het aantal treinbewegingen worden genoemd. Voor 1998 komt het aantal uit op 24,5 mln, voor 1999 en 2000 wordt het aantal geraamd op 25,1 mln.

### Veiligheid in Verkeer en Vervoer

Het verkeersveiligheidsbeleid op het gebied van het personenvervoer wordt op een aantal verschillende artikelen nader toegelicht. De infrastructuuruitgaven worden verantwoord op het artikelonderdeel 01.03.03 van de begroting van het Infrastructuurfonds. Dit betreft de uitgaven in het kader van de demonstratieprojecten en het Startprogramma Duurzaam Veilig. De overige uitgaven betreffen met name de ontwikkeling van landelijke maatregelen en het verbeteren van de uitvoering van het verkeersveiligheidsbeleid, ook bij andere overheden. Dat laatste gebeurt onder andere door het verstrekken van een doeluitkering aan de provincies in het kader van het Decentralisatie-akkoord Verkeersveiligheid. Een nadere toelichting is opgenomen bij de artikelen 03.31 en 03.32.

#### 03.31. Taakstelling Verkeersveiligheidsbeleid

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

Op dit artikel worden de uitgaven in het kader van de ontwikkeling en ondersteuning van de uitvoering van het verkeersveiligheidsbeleid verantwoord. Het gaat hierbij om uitgaven voor de uitvoering van het Meerjarenprogramma Verkeersveiligheid 1996–2000 (MPV), zoals onderzoek, ondersteuning van lagere overheden bij de uitvoering van het beleid en om landelijke voorlichtingscampagnes.

Het programma is gericht op invoering van het concept Duurzaam Veilig. Hierbij ligt sterker de nadruk op de landelijke en regionale uitvoering van het bestaande beleid dan op het ontwikkelen van nieuwe beleidsmaatregelen. Voorzover nieuwe maatregelen worden ontwikkeld zijn dit met name activiteiten gericht op het gebied van instrumentarium en draagvlak (bestuurlijke handhaving, financiering, risico-benadering, samenwerkingsvormen, organisatie).

Het medio 1998 geactualiseerde MPV 1998–2002 (Kamerstukken II, 1997/98, 26 115, nr. 1) en het met de mede-overheden gesloten convenant Duurzaam Veilig, geven nadere invulling aan enkele van de genoemde nieuwe activiteiten en aan de uitvoering van Duurzaam Veilig.

De taakstelling voor het jaar 2000 met betrekking tot de verkeersveiligheid is vastgesteld op 25% minder verkeersslachtoffers dan in 1985. Voor 2010 is het streefbeeld: 50% minder doden en 40% minder gewonden dan in 1986.

*b. de cijfers*

**Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

3.31	t/m 1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999			12 883	12 748	12 614	12 484	12 484	
Nieuwe mutaties			- 50	242	240	237	237	
Stand ontwerp-begroting 2000	1 855	13 308	12 833	<b>12 990</b>	12 854	12 721	12 721	12 721
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000	842	6 039	5 823	<b>5 895</b>	5 833	5 773	5 773	5 773

**Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

03.31		1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999			12 883	12 748	12 614	12 484	12 484	
Nieuwe mutaties				242	240	237	237	
Stand ontwerp-begroting 2000		12 232	12 883	<b>12 990</b>	12 854	12 721	12 721	12 721
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000		5 551	5 846	<b>5 895</b>	5 833	5 773	5 773	5 773

*c. de toelichting bij de cijfers*

De nieuwe mutatie betreft de prijsbijstellingstranche 1999.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

Dit artikel kent geen onderverdeling in artikelonderdelen. De economische en functionele classificatie bedraagt respectievelijk 12 en 12.14.

*e. de kengetallen*

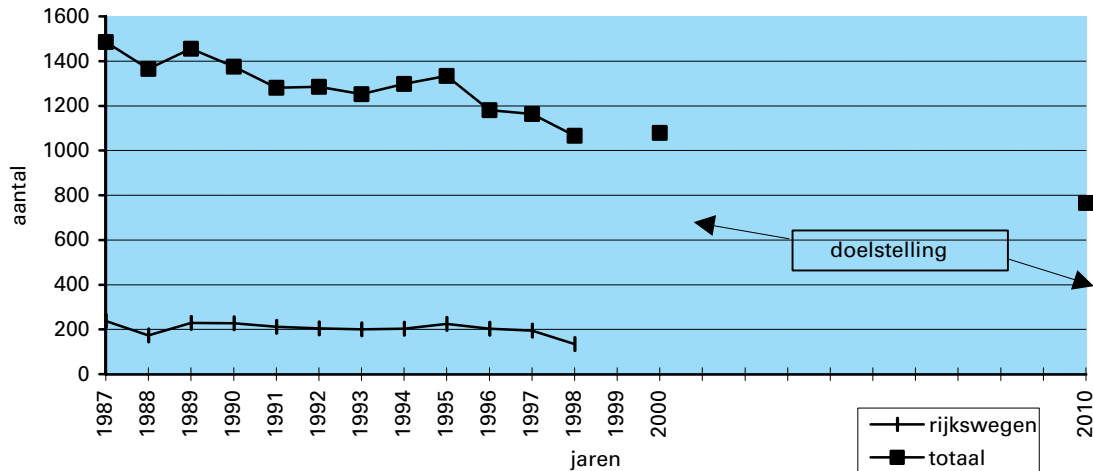
Onderstaande tabel verstrekt informatie over de totale uitgaven van Verkeer en Waterstaat ten behoeve van de activiteiten op dit artikel. Dat houdt in dat ook uitgaven op personeel en materieel gebied zijn toegerekend. De bedragen zijn in miljoenen guldens.

	1998	1999	2000
programma-uitgaven	12,2	12,8	12,9
apparatuuruitgaven (art. 03.01)	9,9	9,9	9,9
<b>totale uitgaven</b>	<b>22,1</b>	<b>22,7</b>	<b>22,8</b>
aantal fte's*	61	61	61

\* Bij de aantallen is nog geen rekening gehouden met de consequenties van de voorgenomen reorganisatie van DGP.

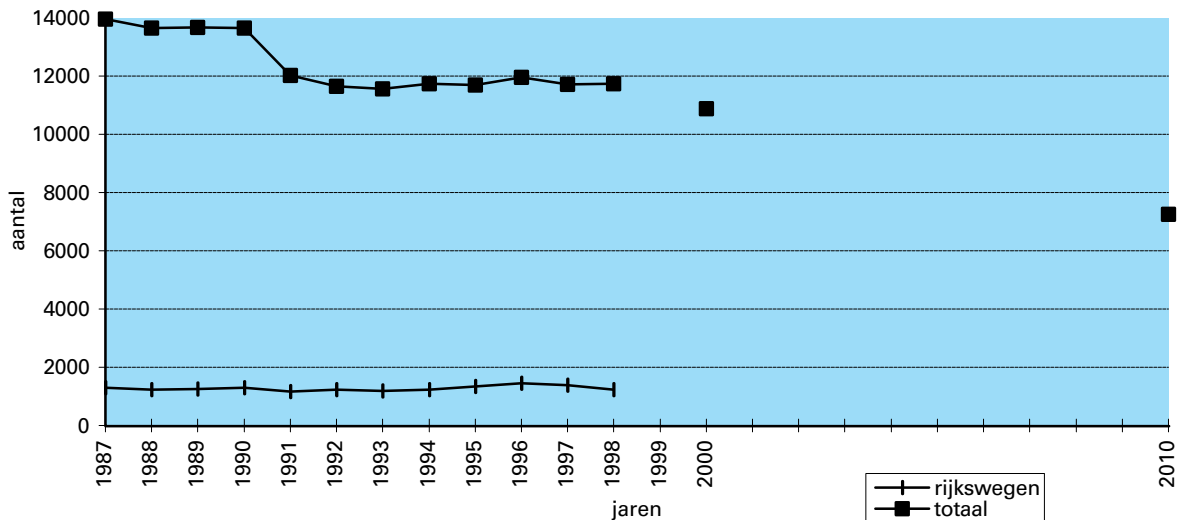
Onderstaand is de ontwikkeling weergegeven van het aantal doden en ziekenhuisgewonden in het wegverkeer. In de grafieken zijn tevens de doelstellingen voor de jaren 2000 en 2010 opgenomen.

#### Aantal verkeersdoden<sup>1</sup>



<sup>1</sup> Op dit moment loopt er een AVV/CBS-onderzoek, waarbij het AVV-bestand o.m. wordt gekoppeld aan de doodsoorzakenstatistiek. Doel daarvan is te komen tot een werkwijze die jaarlijks een zo nauwkeurig mogelijke registratie oplevert van het aantal doden in het verkeer. De resultaten van dat onderzoek worden in het najaar van 1999 verwacht.

#### Aantal ziekenhuisgewonden



De daling van het aantal verkeersdoden in 1998 tot 1066 is aanzienlijk. Hiermee lijkt definitief een periode van stabilisering afgesloten die in 1991

begon. De daling is zelfs zo fors dat de doelstelling voor het jaar 2000 nu al gehaald is. Belangrijke oorzaken voor de daling zijn verkeersveiligheidsmaatregelen zoals de toename van het aantal 30km-zones en rotondes. Ook de toegenomen inspanningen op het gebied van de handhaving werpen hun vruchten af. Een deel van de daling kan ook verklaard worden door het weinige zomerweer dat ons in 1998 ten deel viel. Dit levert meer kilometers op in de auto en openbaar vervoer en minder op kwetsbare vervoermiddelen als (brom-, snor)fiets of motor. De doelstelling voor het aantal gewonden is zeker nog niet gehaald. Hier is een jarenlange stabilisatie nog niet omgebogen naar een daling. Destijds werd de doelstelling voor 2000 geformuleerd als een daling van het aantal slachtoffers en dus ook het aantal gewonden. Tevreden achterover leunen is daarom niet aan de orde. Mede omdat de doelstelling voor 2010 van – 50% doden en – 40% gewonden zeer ambitieus is.

### **03.32. Stimulering van en bijdragen aan derden**

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

Op dit artikel wordt onder meer de doeluitkering aan de provincies verantwoord, die is ingesteld bij de inwerkingtreding van het convenant Decentralisatie-akkoord Verkeersveiligheidsbeleid van januari 1994 en het Besluit gelden regionaal verkeersveiligheidsbeleid (Staatsblad 1994, 788). Het Decentralisatieakkoord IPO-VNG-V&W legt de coördinatie van het regionale verkeersveiligheidsbeleid bij de provincies. Hiertoe hebben alle provincies regionale organen verkeersveiligheid ingesteld die jaarlijks een werkplan uitbrengen. Nauw hiermee verbonden zijn plannen van regiopolitie, gemeenten, particuliere organisaties, etc. De bijdrage aan de provincies wordt verstrekt op basis van een door het Interprovinciaal Overleg (IPO) voorgestelde verdeling. De provincies worden door de Minister – als resultaatverantwoordelijke voor het verkeersveiligheidsbeleid – aangesproken op de met de uitvoering van het beleid behaalde resultaten.

Inmiddels heeft in 1997 een tussentijdse evaluatie plaatsgevonden. Naar aanleiding hiervan is o.a. met IPO/VNG afgesproken om de voortgang van het decentralisatieakkoord alsmede de in 1997 gemaakte uitvoerende afspraken nauwlettend te volgen en hierover een open overleg te voeren.

Tevens worden op dit artikel de subsidies verantwoord, die worden verstrekt aan een aantal particuliere organisaties die op het gebied van verkeersveiligheid actief zijn. Subsidiëring van particuliere organisaties vindt plaats na goedkeuring van de jaarlijkse werkplannen door Verkeer en Waterstaat. Het gaat hierbij om Veilig Verkeer Nederland, Voetgangersvereniging VBV, Stichting Kinderen Voorrang, Fietsersbond ENFB en de Stichting Verkeersbrigadiers.

VVN, Voetgangersvereniging en Stichting Kinderen Voorrang hebben te kennen gegeven door middel van een fusie de krachten te bundelen. Hiervoor is in december 1997 een intentieverklaring ondertekend. Het ligt in de bedoeling dat de nieuwe organisatie in het jaar 2000 operationeel is.

Tenslotte wordt op dit artikel onderdeel de uitkering verantwoord aan het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR) in het kader van de uitvoering van vorderingen. Grondslagen hiervoor zijn de Wegenverkeerswet 1994 (o.a. taken CBR) en de overeenkomst tussen Verkeer en Waterstaat en het CBR van november 1996 (o.a. financiële verhouding). Op 1 juni 1996 is hoofdstuk 6 van de Wegenverkeerswet 1994 in werking getreden. Daardoor is het mogelijk in het kader van de vorderingsprocedure een Educatieve Maatregel Alcohol en verkeer (EMA) op te leggen: een verplicht te volgen cursus over de gevolgen van alcohol-

gebruik in combinatie met verkeersdeelname. Conform de afspraken is in 1997 een nadere studie gestart naar uitbreidingsmogelijkheden van educatieve maatregelen.

*b. de cijfers*

**Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

03.32	t/m 1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999			21 796	22 200	137 292	21 829	21 829	
Nieuwe mutaties			801	1 130	1 120	1 116	1 116	
Stand ontwerp-begroting 2000	67 568	13 512	22 597	<b>23 330</b>	138 412	22 945	22 945	22 945
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000	30 661	6 131	10 254	<b>10 587</b>	62 809	10 412	10 412	10 412

**Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

03.32		1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999			38 296	38 700	38 438	38 329	38 329	
Nieuwe mutaties			801	1 130	1 120	1 116	1 116	
Stand ontwerp-begroting 2000		37 468	39 097	<b>39 830</b>	39 558	39 445	39 445	39 445
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000		17 002	17 741	<b>18 074</b>	17 951	17 899	17 899	17 899

*c. de toelichting bij de cijfers*

Uitgaven/verplichtingen	1999	2000	2001	2002	2003
1. Loonbijstelling	801	816	806	802	802
2. Prijsbijstelling		314	314	314	314
Totaal	801	1 130	1 120	1 116	1 116

ad 1 Dit betreft de loonbijstellingstranche 1999

ad 2 Dit betreft de prijsbijstellingstranche 1999.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

Dit artikel kent geen onderverdeling in artikelonderdelen. De economische en functionele classificatie bedraagt respectievelijk 43C en 12.14.

e. de kengetallen

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

	1998	1999	2000
programma-uitgaven	37,5	39,1	39,8
apparaatsuitgaven (art. 03.01)	2,4	2,4	2,4
<b>totale uitgaven</b>	<b>39,9</b>	<b>41,5</b>	<b>42,2</b>
aantal fte's	2	2	2

In onderstaande tabel is de verdeling naar bijdrage-ontvangende organisatie weergegeven. De bedragen zijn in duizenden guldens.

<b>Organisatie</b>	<b>Bijdrage 2000</b>
Provincies	16 500
Veilig Verkeer Nederland	7 676
Voetgangersvereniging VBV	1 308
Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen	10 201
Stichting VUT-fonds	900
Overige organisaties	3 245
<b>Totaal</b>	<b>39 830</b>

In onderstaande tabellen en grafiek wordt een overzicht gegeven van de ontwikkeling van het aantal vorderingen. Daarbij is onderscheid gemaakt naar het aantal medische onderzoeken en het aantal Educatieve Maatregelen Alcohol (EMA).

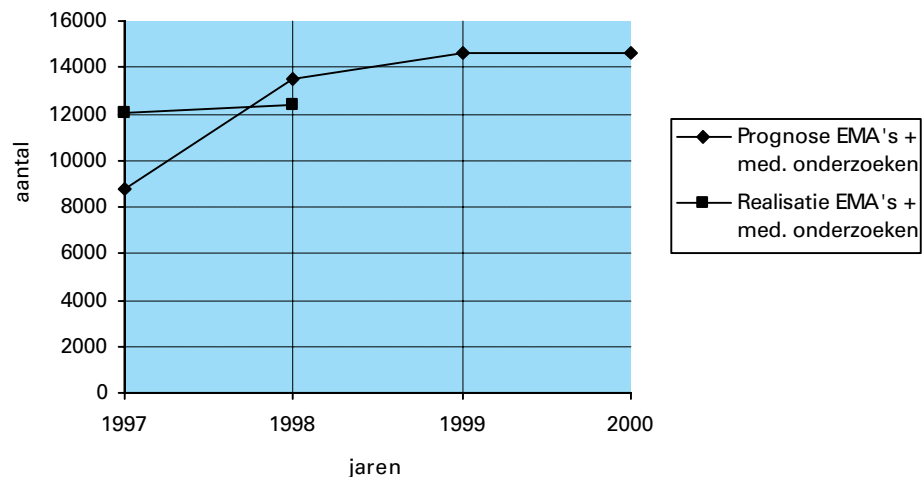
**Verdeling van vorderingen naar EMA's en medische onderzoeken**

	1997	1998	1999	2000
EMA	8 475	8 690	11 000	11 000
Medisch onderzoek	3 559	3 735	3 600	3 650
<b>Totaal aantal vorderingen</b>	<b>12 034</b>	<b>12 425</b>	<b>14 600</b>	<b>14 650</b>
<b>Kosten (in NLG 1000)</b>	<b>9 110</b>	<b>9 609</b>	<b>10 500</b>	<b>10 201</b>

\* 1997 en 1998 is realisatie, 1999 en 2000 is prognose

**Vergelijking realisatie en prognose aantal vorderingen**

	1997	1998	1999	2000
Prognose EMA's + med. Onderzoeken	8 800	13 500	14 600	14 650
Realisatie EMA's + med. Onderzoeken	12 034	12 425		



De stijgende lijn die sinds het begin van de invoering van de EMA in 1996 te zien was lijkt zich in 1998 te stabiliseren. Ten opzichte van het voorgaande jaar is het totaal aan in 1998 opgelegde EMA's en medische onderzoeken weliswaar gestegen, doch de aantallen blijven iets achter bij de verwachtingen. Het aantal opgelegde vorderingen wordt voor een belangrijk deel bepaald door de mate waarin en de wijze waarop de politie het vorderingsinstrument hanteert en de frequentie en omvang van de politiecontroles die veelal aan de vorderingen voorafgaan. Verklaringen voor het afnemen van de stijging kunnen wellicht gevonden worden in zaken die daarmee verband houden, doch wellicht ook doordat de prognoses wat aan de hoge kant waren en de preventieve werking die van de vorderingsmaatregel uitgaat.

Voor het jaar 2000 wordt echter verwacht dat de stijgende lijn in het aantal EMA's weer sterker door zal zetten vanwege wijzigingen in de regelgeving medio 1999 die het enerzijds mogelijk maken dat het instrument EMA ook kan worden ingezet voor weigeraars van de ademtest/bloedproef en anderzijds de gelegenheid bieden om na een medisch onderzoek alsnog een EMA op te leggen.

## 04 Luchtvaartangelegenheden

Beheerste groei van het vliegverkeer is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van de overheid en de sector. Ruimte voor groei wordt geboden binnen randvoorwaarden die betrekking hebben op economie, veiligheid en milieu.

### *economie*

Versterking van de concurrentiepositie van de Nederlandse luchtvaart vindt onder meer plaats in internationale overlegorganen waarin de belangen van de Nederlandse luchtvaart (vrije luchtvaartmarkt, minimale regulering van frequenties of bestemmingen) worden behartigd. In de bilaterale en multilaterale onderhandelingen wordt dit standpunt uitgedragen. Daarnaast is ook de concurrentiepositie van de luchthavens, die voornamelijk wordt bepaald door aspecten als bereikbaarheid en kwaliteit van de luchthaven zelf, van belang.

### *veiligheid*

De zorg voor veiligheid in de luchtvaart komt tot uiting in de normstelling op dit gebied, die steeds meer in internationaal verband plaatsvindt. Technologisch onderzoek op luchtvaartgebied vormt een basisingrediënt voor normstelling. Luchtwaardigheid van vliegtuigen, controle op vliegtuigonderhoud en veiligheidscertificering van luchtvaartterreinen zijn enkele onderdelen van het veiligheidsspectrum. Vanuit veiligheidsoptiek zijn uiteraard ook de activiteiten van het zelfstandig bestuursorgaan LVNL (Luchtverkeersleiding Nederland) van belang.

### *milieu*

Belangrijke milieuaspecten bij de vorming en uitvoering van luchtvaartbeleid zijn de zonering en sanering ter beperking van de door omwonenden ondervonden geluidshinder, beleid op het gebied van nachtvluchten, een handhavingssysteem, onderzoek naar de omvang en de effecten van luchtverontreiniging en naar de effectiviteit van maatregelen op dit terrein. Ook voor het milieuaspect geldt dat actief wordt meegewerkt aan de internationale harmonisatie van de milieuregels met betrekking tot luchthavens in de lidstaten van de EU.

### **04.01. Personeel en materieel Rijksluchtvaartdienst**

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

Op dit artikel zijn alle verplichtingen en uitgaven geraamd voor het functioneren van het ambtelijk apparaat van het Directoraat-Generaal Rijksluchtvaartdienst (RLD). De raming bestaat onder meer uit de volgende componenten:

- loonkosten en overige tot het loon te rekenen kosten van het ambtelijk personeel (personeel vallend onder de begrotingssterkte);
- kosten van het overig personeel;
- kosten voor werving en selectie, vorming en opleiding en kinderopvang;
- materiële uitgaven;
- huisvesting.



*b. de cijfers*

**Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

<b>04.01</b>	t/m 1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999			47 521	46 543	45 646	44 276	44 276	
1e suppl. wet 1999			1 543	1 556	1 556	1 556	1 556	
Nieuwe mutaties			7 015	10 464	9 556	7 484	6 412	
Stand ontwerp-begroting 2000	429	64 652	56 079	<b>58 563</b>	56 758	53 316	52 244	52 244
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000	195	29 338	25 448	<b>26 575</b>	25 756	24 194	23 707	23 707

**Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

<b>04.01</b>		1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999			47 521	46 543	45 646	44 276	44 276	
1e suppl. wet 1999			1 543	1 556	1 556	1 556	1 556	
Nieuwe mutaties			8 862	10 464	9 556	7 484	6 412	
Stand ontwerp-begroting 2000		61 952	57 926	<b>58 563</b>	56 758	53 316	52 244	52 244
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000		28 113	26 286	<b>26 575</b>	25 756	24 194	23 707	23 707

**Specificatie nieuwe mutaties (in NLG 1000)**

<b>Uitgaven/verplichtingen</b>	1999	2000	2001	2002	2003	2004
1 Loonbijstelling tranche 1999	1 202	1 585	1 407	1 359	1 361	1 361
2 Mainportclaim personeel	2 771	1 625	1 375	1 063	500	500
3 J.A.A. Personeel		1 700	1 700	1 700	1 700	1 700
4 Correctie Doelmatigheidstaakstelling (04.01.01)		842	1 251			
5 Correctie Doelmatigheidstaakstelling (04.01.02)		255	376			
6 Inhuur	300	300				
7 Opleidingen/werving & selectie	500	500	500	500	500	500
8 Automatisering (V&W-net)	600	600	600	600	600	600
9 Huisvesting Azura-gebouw	888	888	888	888	888	888
10 Mainportclaim materieel	2 201	1 940	1 240	1 170	659	659
11 Telecommunicatie		- 18	- 18	- 18	- 18	- 18
12 Prijsbijstelling tranche 1999		247	237	222	222	222
13 Millennium	400					
<b>Totaal</b>	<b>8 862</b>	<b>10 464</b>	<b>9 556</b>	<b>7 484</b>	<b>6 412</b>	<b>6 412</b>

ad 1. Dit betreft de loonbijstellingstranche 1999.

ad 2. Betreft het personele en materiële deel van het restant van de in 1998 gestarte intensivering van het mainportbeleid voor zover dat niet onder het project Ontwikkeling Nationale Luchthaven valt. Het gaat daarbij om middelen voor de mainportprojecten S4/S2, de vijfde baan en Milieu en Mainport. De compensatie van deze uitgaven vindt plaats binnen het beleidsterrein.

ad 3. De uitgaven stijgen doordat meer medewerkers van de RLD gedetacheerd worden bij de Joint Aviation Authority (JAA). Hier staan extra ontvangsten tegenover op artikel ontvangsten 04.01.

ad 4/5. Betreft een technische bijstelling in verband met een andere toedeling van de doelmatigheidstaakstelling uit het Regeerakkoord 1998.

ad 6. Gezien de mainportproblematiek is tijdelijk extra inhuur benodigd. Dekking vindt plaats binnen het beleidsterrein.

ad 7. Deze mutatie betreft een ophoging van de middelen voor opleiding als gevolg van de noodzakelijke kwaliteitsverbetering van het personeel van de RLD alsmede van de personele uitbreiding in het kader van het mainportbeleid. Dekking vindt plaats binnen het beleidsterrein.

ad 8. De kosten samenhangend met de aansluiting van de luchtvaartinspectie op het V&W net worden geraamd op f 0,6 mln per jaar en worden gedekt binnen het beleidsterrein.

ad 9. Deze mutatie is het verschil tussen wat jaarlijks benodigd is voor het AZURA-gebouw te Hoofddorp en het bedrag dat via de Rijksgebouwendienst beschikbaar is gekomen. Het verschil wordt binnen het beleidsterrein gedekt.

ad 10. Zie punt 2.

ad 11. Door een efficiëntere inkoop worden naar verwachting lagere kosten op het gebied van telecommunicatie gerealiseerd. De besparing wordt ingezet voor overschrijdingen elders binnen de begroting.

ad 12. Dit betreft de prijsbijstellingstranche 1999.

ad 13. Dit betreft een overboeking in verband met de uitgaven voor het millennium.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

#### **04.01.01 Actief regulier personeel**

Op dit onderdeel zijn de verplichtingen en uitgaven ten behoeve van het ambtelijk personeel van de Rijksluchtvaartdienst geraamd. Deze raming heeft plaatsgevonden met behulp van de rijksbreed voorgeschreven Systematiek Nieuwe Integrale Personeelsbegroting (SNIP).

#### **04.01.02 Overige personeelsuitgaven**

Op dit artikelonderdeel zijn uitgaven geraamd voor niet-regulier ambtelijk personeel, inhuur/uitzendkrachten, vorming en opleiding, werving en selectie, kinderopvang en overige personeelskosten.

#### **04.01.03 Materieel**

Op dit artikelonderdeel zijn gelden geraamd voor de materiële uitgaven van de Rijksluchtvaartdienst. Daaronder valt onder meer:

- bureaunkosten (zoals kantoorbenodigdheden, drukwerk, literatuur, reprovkosten, telecommunicatie en porti);
- reis- en verblijfkosten voor dienstreizen in/naar binnen- en buitenland;
- representatiekosten, voorlichtingsuitgaven en kosten voor vergaderingen, congressen, jubilea;
- aanschaf en reiniging/herstelling van dienstkleding en uitrustingsstukken;
- externe dienstverlening (zoals catering, schoonmaak, advisering, werkzaamheden door bijvoorbeeld de landsadvocaat);
- aanschaf en onderhoud van meubilair, kantoormachines, reproductie-apparatuur, audio- en video-apparatuur, (specifieke) communicatie-apparatuur en automatiseringsapparatuur.

#### **04.01.04 Huisvesting**

De verplichtingen en uitgaven geraamd op dit artikelonderdeel betreffen de aan de Rijksgebouwendienst te betalen gebruiksvergoedingen en servicekosten in verband met de in gebruik zijnde kantoorgebouwen.

#### **functionele codering**

Artikelonderdeel	Verplichtingen			Uitgaven			Codering	
	1998	1999	2000	1998	1999	2000	econ.	funct.
04.01.01 Actief Regulier Personeel	39 446	39 795	39 238	39 471	38 132	39 238	11	12.14
04.01.02 Overig Personeel	5 869	2 153	2 988	5 339	2 871	2 988	12	12.14
04.01.03 Materieel	19 337	11 613	13 819	17 142	15 293	13 819	12	12.4
04.01.04 Huisvesting		2 518	2 518		1 630	2 518	12	12.4
<b>Totaal</b>	<b>64 652</b>	<b>56 079</b>	<b>58 563</b>	<b>61 952</b>	<b>57 926</b>	<b>58 563</b>		

e. de kengetallen

Hieronder volgt een overzicht van de gemiddelde bezetting (in fte's) en de kosten per fte.

**Onderbouwing personele component RLD (ambtelijk personeel)**

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Gemiddelde gerealiseerde bezetting in fte	359,9						
Gemiddelde gerealiseerde kosten per fte	109 672						
Gemiddelde geraamde bezetting in fte		68,3	357,6	353,8	333,4	328,4	328,4
Gemiddelde geraamde kosten per fte		109 294	109 726	109 743	109 865	109 829	109 829

**Kengetallen huisvesting 2000 (in NLG1000)**

Luchtvaartinspectie (LI)	2 000
Huisvestingskosten	2 518
aantal fte's	192,6
Kosten per fte	13,07

**04.02. Bijdrage aan de KLM luchtvaartschool (KLS)**

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

Op dit artikel zijn de uitgaven geraamd voor de bijdragen van de Staat aan de KLM Luchtvaartschool (KLS). De nog aanwezige gelden betreffen de betaling van de kosten van bodemsanering waartoe de Staat zich bij het privatiseren van de KLS toe heeft verplicht.

*b. de cijfers*

**Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

04.02	t/m 1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999								
Stand ontwerp-begroting 2000	24	59						
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000	11	27						

**Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

04.02	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999		25					
Stand ontwerp-begroting 2000	84	25					
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000	38	11					

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

Dit artikel kent geen onderverdeling. De economische en functionele codes zijn respectievelijk 12 en 12.4

**04.03. Onderhoud en exploitatie van een vliegtuig ten behoeve van regering en leden van het Koninklijk huis**

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

Op dit artikel zijn de uitgaven geraamd 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.

*b. de cijfers*

**Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

<b>04.03</b>	t/m 1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999			4 632	4 585	4 537	4 488	4 488	
Nieuwe mutaties			669	756	755	754	754	
Stand ontwerp-begroting 2000	799	4 553	5 301	<b>5 341</b>	5 292	5 242	5 242	5 242
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000	363	2 066	2 405	<b>2 424</b>	2 401	2 379	2 379	2 379

**Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

<b>04.03</b>		1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999			4 632	4 585	4 537	4 488	4 488	
Nieuwe mutaties			669	756	755	754	754	
Stand ontwerp-begroting 2000		5 353	5 301	<b>5 341</b>	5 292	5 242	5 242	5 242
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000		2 429	2 405	<b>2 424</b>	2 401	2 379	2 379	2 379

*c. de toelichting bij de cijfers*

**Specificatie nieuwe mutaties (in NLG 1000)**

Uitgaven/verplichtingen	1999	2000	2001	2002	2003
1 Prijsbijstelling tranche 1999		87	86	85	85
2 Hogere uitgaven expl. Regeringsvliegtuig	669	669	669	669	669
Totaal	669	756	755	754	754

ad 1. Dit betreft de prijsbijstellingstranche 1999.

ad 2. De mutatie wordt veroorzaakt door met name hogere BTW-afdracht en onderhoudskosten en wordt opgevangen door hogere ontvangsten.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

Dit artikel kent geen onderverdeling. De economische en functionele codes zijn respectievelijk 12 en 01.1

*e. de kengetallen*

In onderstaande tabel zijn enkele doelmatigheidskengetallen opgenomen. Deze betreffen het aantal gerealiseerde c.q. geraamde vliegreun en het daarmee samenhangende uitgavenbedrag.

**Aantal gerealiseerde en geraamde vliegreun en uitgaven (in NLG 1000)**

	1998		1999		2000	
	aantal	uitgaven	aantal	uitgaven	aantal	uitgaven
Vliegreun	351	5 352	400	5 301	400	5 341

**04.10. Beheer en ontwikkeling luchthavens**

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

De geraamde uitgaven hebben voor een belangrijk deel betrekking op de ontwikkeling van (luchtzijdige) infrastructuur van regionale luchthavens, bijdragen in de exploitatie en afkoop van de regionale luchthavens, de aanwijzing van luchthavens en een herziening van het Structuurschema Burgerluchtvaart (SBL). Daarnaast vallen ook de uitgaven samenhangend met de programmadirectie Ontwikkeling Nationale Luchthaven (ONL), het vervolg op het project Toekomstige Nederlandse Luchthaven Infrastructuur (TNLI), onder dit artikel.

De directe formele en financiële betrokkenheid van het Rijk bij de (regionale) luchthavens Groningen Airport Eelde, Maastricht Aachen Airport, alsmede het luchtvaartterrein Texel dateert uit 1955 (Wet Oprichting Naamloze Vennootschappen van 21 december 1955, Staatsblad 622).

De hoofdlijnen van het beleid ten aanzien van de (functies van de) regionale luchthavens zijn neergelegd in het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen (SBL) (Kamerstukken 1985–1986, 15 880

nummer 28, vastgesteld september 1988). Het huidige SBL is, na herstel, geldig tot 31-12-2003. De procedure om te komen tot een nieuw SBL (inclusief MER) is gestart. In de beleidsnota regionale luchthavenstrategie (RELUS) is een herijking van de financieel-bestuurlijke verhoudingen van het Rijk met de regionale luchthavens beschreven (Kamerstukken II 1996/97, 25 330). De gedetailleerde uitwerking van de infrastructuur vindt plaats in de Aanwijzingen.

*b. de cijfers*

**Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

04.10	t/m 1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999			28 013	46 451	95 936	37 316	37 316	
1e suppl. wet 1999			6 000	14 000				
Nieuwe mutaties			- 7 059	3 928	11 304	- 15 311	5 667	
Stand ontwerp-begroting 2000	10 200	42 303	26 954	<b>64 379</b>	107 240	22 005	42 983	64 083
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000	4 629	19 203	12 231	<b>29 214</b>	48 663	9 985	19 505	29 080

**Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

04.10		1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999			28 663	49 051	46 836	65 316	58 416	
1e suppl. wet 1999			6 000	14 000				
Nieuwe mutaties			1 078	5 678	11 304	- 15 311	5 667	
Stand ontwerp-begroting 2000		39 365	35 741	<b>68 729</b>	58 140	50 005	64 083	64 083
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000		17 863	16 219	<b>31 188</b>	26 383	22 691	29 080	29 080

*c. de toelichting bij de cijfers*

De stijging in de verplichtingen in 2004 hangt samen met het in 2004 gereserveerde kasbedrag.

**Specificatie nieuwe mutatie (in NLG 1000)**

Uitgaven/verplichtingen	1999	2000	2001	2002	2003
1 Baanverlenging Eelde	500	- 8 000	3 800	6 100	
2 Reservering Maastricht		16 700			7 733
3 Overboeking naar EZ t.b.v. Beek/Born				- 20 000	
4 Afkoop exploitatie regio		- 15 700			
5 Loonbijstelling tranche 1999	383	574	179	179	179
6 Prijsbijstelling tranche 1999		609	666	919	823
7 Kostenconvenant			2 050	3 050	2 700
8 Schadeloket Maastricht	290	290	200	200	200
9 Kasschuif uitvoering PKB		11 400	4 800	- 5 400	- 5 400
10 Aanwijzing regio	- 95	- 195	- 391	- 359	- 568
Totaal	1 078	5 678	11 304	- 15 311	5 667

- ad 1. Deze mutatie betreft de hogere kostenraming voor de baanverlenging Eelde alsmede een bijgestelde raming voor de realisatietermijn van het project. De voorziening in 1999 is bestemd voor voorbereidingskosten, zoals bodemonderzoek, projectmanagement etc. Dekking vindt plaats binnen het beleidsterrein.
- ad 2. Dit betreft een technische mutatie ten laste van artikel 04.11 om de in het kader van de package-deal Maastricht in het kabinetsbesluit opgenomen middelen «ten behoeve van voortzetting huidig gebruik luchthaven» te reserveren. In het besluit om de Oost-Westbaan Beek niet door te laten gaan, is besloten f 71,4 mln in te zetten voor luchtzijdige investeringen ten behoeve van het voortzetten van de Noord-Zuidbaan. Alle voor aanleg van de Oost-Westbaan begrote middelen worden hiervoor gereserveerd. Verder is besloten de begrote IPNR middelen in te zetten voor afkoop en schadeclaims in het kader van uitvoering van de Nota Relus.
- ad 3. Als onderdeel van de package-deal Maastricht wordt f 20 mln in 2002 teruggeboekt naar EZ.
- ad 4. De oorspronkelijk geraamde afkoop in 2000 vindt voorlopig geen doorgang als gevolg van de ontwikkeling van een nieuw Structuurschema Burgerluchtvaart. De totaal benodigde middelen zullen te zijner tijd in combinatie met de vrijvallende middelen van het Integraal Plan Noordrand Rotterdam worden gezien.
- ad 5. Dit betreft de loonbijstellingstranche 1999.
- ad 6. Dit betreft de prijsbijstellingstranche 1999.
- ad 7. Dit betreft het restant van de in 1998 gestarte intensivering van het mainportbeleid en wel het gedeelte dat betrekking heeft op het kostenconvenant 5<sup>e</sup> baan. Hieronder vallen de uitvoeringstaken volgend uit PKB Schiphol. Activiteiten: waterhuishoudkundige werken, begraafplaatsen, uitvoering schaderegeling en ambtelijke ondersteuning van het ten behoeve hiervan opgerichte Schadeschap.
- ad 8. Betreft de kosten voor de exploitatie van het schadeloket Maastricht dat de schadeclaims in het kader van nadeelcompensatie zal behandelen. De Raad van State heeft de RLD opgedragen een passende regeling te treffen voor de mensen woonachtig onder de



Noord-Zuidbaan ter compensatie van het sinds 1978 ontbreken van een wettelijke zonering voor de Noord-Zuidbaan. Dekking vindt plaats binnen het beleidsterrein.

ad 9. Met deze mutatie worden de oorspronkelijk in de begroting opgenomen ramingen in het noodzakelijke ritme gebracht.

ad 10. Betreft, gegeven de prioriteitstelling en de actuele stand van zaken met betrekking tot het SBL en RELUS, de inzet van de middelen voor aanwijzing regionale luchthavens voor met name de financiële problematiek rond de mainport Schiphol.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

#### 04.10.01 Ontwikkeling infrastructuur luchthavens

Op dit onderdeel zijn de uitgaven geraamd voor een verantwoorde ruimtelijke en milieuhygiënische inpassing van de luchthaveninfrastructuur. De beleidsuitgangspunten en voorwaarden waarop de bijdragen in de onderstaande investeringsprojecten zijn gebaseerd, zijn in de nota RELUS verwoord. Bij brief (DGRLD/VI/L 98.350017, d.d. 17 december 1998) is hieraan de luchthaven Twente toegevoegd. Luchthavens die een functie hebben waarbij het Rijk betrokken is, komen in bepaalde gevallen in aanmerking voor een bijdrage van het Rijk. Eind 1998 is besloten van de aanleg Oost-Westbaan op **Maastricht Aachen Airport** af te zien. Het gereserveerde bedrag is bestemd voor luchtzijdige investeringen op luchthaven **Maastricht Aachen Airport**. In het verleden is f 20 mln overgeboekt van de begroting van het ministerie van Economische Zaken naar dit artikel ten behoeve van de Oost-Westbaan. Afspraken over de luchthaven hebben ertoe geleid dat deze f 20 mln terug moet worden teruggeboekt naar EZ. Daarnaast is voor de kostenposten isolatie (voorfinanciering), afkoopsommen en schadeclaims een reservering opgenomen. De aanwijzingsprocedure voor de baanverlenging op **Groningen Airport Eelde** zal volgens de huidige planning in 2000/2001 onherroepelijk worden.

#### Schematisch overzicht uitgaven Ontwikkeling infrastructuur luchthavens (NLG 1000)

Investerings	2000	2001	2002	2003	2004	na 2004
Reservering MAA	16 700	18 500	8 000	27 233	27 233	
Baanverlenging Eelde	1 900	3 800	6 100			
IPNR		10 000	20 000	20 000	20 000	46 800
Aanpassing inrichting (RELUS)				1 600	1 600	
Lelystad	1 750					
Renovatie Twente	850					
Nog te verdelen prijsbijstellingstranche 1999	176	399	672	576	576	
<b>Totaal</b>	<b>21 376</b>	<b>32 699</b>	<b>34 772</b>	<b>49 409</b>	<b>49 409</b>	<b>46 800</b>

#### 04.10.02 Bijdrage in de exploitatie luchthavens

De raming op dit artikelonderdeel bestaat uit bijdragen in de jaarlijkse exploitatietekorten van de luchthavens Maastricht, Eelde, Twente en Texel (40%). Daarnaast wordt bijgedragen aan het Ministerie van Defensie voor militaire dienstverlening (verkeersleiding) buiten de militaire openingsuren op Eindhoven en Twente Airport. Eveneens is op dit artikelonderdeel opgenomen een raming voor de afkoop van toekomstige exploitatie-

bijdragen voor de betreffende regionale luchthavens door de Staat, althans voor luchthavens met een nationaal belang.

#### **04.10.03 Kosten aanwijzing luchthavens**

Op dit artikelonderdeel zijn verplichtingen en uitgaven voor het tot stand brengen van de aanwijzingen van luchthavens alsmede de daaruit voortvloeiende kosten begroot. In de aanwijzing-voorbereidende fase betreft het met name milieu-effectrapportages, hoorzittingen, bestuurlijk overleg, bezwarencommissies, ter inzage leggingen, kaart- en documentatiematerialen, geluids- en veiligheidsberekeningen, procedure kosten, juridisch advies en ondersteuning en externe adviezen. Verder zullen op dit artikelonderdeel worden begroot de kosten van het schade-loket i.o. voor Maastricht en het shadeschap voor Schiphol, S4S2 herziening geluidszone 4-banenstelsel en aanpassing aanwijzing, aanwijzing van geluidruimte en handhaving van aangewezen geluidruimte (betreft onder andere intensivering van geluidbewaking op Schiphol).

De plannen met betrekking tot de uitvoering van een groot aantal aan de aanwijzing en PKB gerelateerde projecten is door middel van een overeenkomst gedelegeerd aan de RWS-NH (shadeschap, 5P, monitoring en kostenconvenant).

#### **04.10.06 Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen (SBL)**

In 1995 is een start gemaakt met de ontwikkeling van een integrale beleidsvisie op het Nederlandse luchthavensysteem. Hiermee wordt beleidsmatig richting gegeven aan de ontwikkeling van de commerciële luchtvaart in Nederland en de luchtvaart-infrastructuur. Dit zal uitmonden in een herziening van het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen. V&W werkt op dit punt samen met de Ministeries van Economische Zaken en VROM. Voor de uitwerking van de nota «Strategische Beleidskeuze Toekomst Luchtvaart» (SBTL) van december 1998 is de programmadirectie Ontwikkeling Nationale Luchthaven (ONL) opgericht. Er wordt gewerkt aan het ontwikkelen van een nieuw stelsel van milieu- en veiligheidsnormen, een herziening van de PKB Schiphol en omgeving, een Luchthavenbesluit, een Luchthavenvergunning, een nadere verkenning van de locaties Schiphol en Noordzee voor de lange termijn en het creëren van nieuwe verhoudingen tussen rijksoverheid en luchtvaartsector. Het betreft momenteel een raming voor de kosten van de noodzakelijke onderzoeken, bestuurlijke procedures en bijbehorende onderzoeken rapportageverplichtingen. Het gaat niet om de kosten van bouwtechnisch onderzoek voor de concrete aanleg. Ten einde de uitdagingen op het gebied van met name Schiphol aan te kunnen, zijn beleidspakketten benoemd waaronder de ontwikkeling van de mainport Schiphol op de (middel)lange termijn.

**De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (in NLG 1000) en de economische en de functionele codering**

Artikelonderdeel	Verplichtingen			Uitgaven			Codering	
	1998	1999	2000	1998	1999	2000	econ.	funct.
04.10.01 Infrastructuur Luchthavens		500	17 026		500	21 376	62D	12.4
04.10.02 Exploitatie Luchthavens	23 159	12 904	7 921	23 038	16 183	7 921	31	12.4
04.10.03 Aanwijzing Luchthavens	9 474	7 562	23 387	7 299	11 078	23 387	03	12.4
04.10.06 TNLI/ONL	9 669	5 988	16 045	9 028	7 980	16 045	12	12.4
Totaal	42 302	26 954	64 379	39 365	35 741	68 729		

*e. de kengetallen*

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

in NLG mln	1998	1999	2000
programma-uitgaven	39,4	35,7	68,7
apparatuuruitgaven	6,5	7,1	6,8
totaal	45,9	42,8	75,5
aantal fte's	48	47	45

*Overzicht activiteiten regionale luchthavens (Vlieg- en passagiersbewegingen x 1000)*

In de onderstaande tabel zijn enkele doelmatigheidskengetallen opgenomen met betrekking tot de raming (minus de voorziening voor afkoop van exploitatiebijdragen) op het artikelonderdeel Bijdrage exploitatie luchthavens. Het gaat hierbij om kengetallen die betrekking hebben op de omzet en activiteiten van de regionale luchthavens. Uit deze kengetallen blijkt een deel van de activiteiten die door de Staat worden gesubsidieerd door middel van de exploitatiebijdrage.

Groningen Airport Eelde heeft de afgelopen jaren een duidelijke afname van het verlies te zien gegeven. De toename van het aantal charterpassagiers is hiervan de oorzaak.

Het luchtvaartterrein Texel heeft in de afgelopen jaren steeds een winst te zien gegeven.

Maastricht Aachen Airport geeft over de afgelopen jaren een wisselend beeld. Debet hieraan zijn de besluitvorming over de Oost-Westbaan en de geluidsproblematiek rond de Noord-Zuidbaan. De exploitatiebijdrage Eindhoven Airport is afgekocht. In 1998 is een (gedeeltelijke) bijdrage voor het laatst verstrekt.

**Groningen Airport Eelde**

	lasten	baten	saldo	bijdrage V&W	vliegtuig- bewegingen	passagiers- bewegingen	% bijdrage V&W/lasten
1997	8 705	6 010	- 2 695	1 078	86	73	12%
1998	8 344	6 018	- 2 326	930	89	95	11%
1999	9 250	5 500	- 3 750	1 500	88	95	16%
2000	9 250	5 500	- 3 750	1 500	88	95	16%

**NV Luchtvaartterrein Texel**

	lasten	baten	saldo	bijdrage V&W	vliegtuig- bewegingen	passagiers- bewegingen	% bijdrage V&W/lasten
1997	366	474	108	0	29		0
1998	348	466	118	0	25		0
1999	405	412	7	0	25		0
2000	405	412	7	0	25		0

**NV Luchtvaartterrein Maastricht**

	lasten	baten	saldo	bijdrage V&W	vliegtuig- bewegingen	passagiers- bewegingen	% bijdrage V&W/lasten
1997	21 010	16 554	- 4 456	1 782	80	232	8%
1998	21 229	16 884	- 4 345	1 738	78	240	8%
1999	22000	16 000	- 6 000	2 400	78	240	11%
2000	22000	16 000	- 6 000	2 400	78	240	11%

**Twente Airport**

	lasten	baten	saldo	bijdrage V&W	vliegtuig- bewegingen	passagiers- bewegingen	% bijdrage V&W/lasten
1997	1 999	1 156	- 843	275	4	34	14%
1998	2 017	1 105	- 912	320	4	37	16%
1999	1 572	783	- 789	320	4	37	20%
2000	1 572	783	- 789	320	4	37	20%

**St. Vliegveld Welschap**

	lasten	baten	saldo	bijdrage V&W	vliegtuig- bewegingen	passagiers- bewegingen	% bijdrage V&W/lasten
1997	10 725	8 947	- 1 778	336	28	253	3%
1998	9 524	9 280	- 244	0	24	280	0%
1999	-	-	-	-	-	-	-
2000	-	-	-	-	-	-	-

**04.11. Zonering in het kader van de luchtvaartwet***a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel*

Op dit artikel zijn uitgaven geraamd voor het aanbrengen van geluidwerende voorzieningen aan of het amoveren van woningen rond de luchthaven Schiphol en de regionale luchthavens en alle daarmee samenhangende kosten. Geluidwerende voorzieningen worden aangebracht bij woningen die daarvoor op grond van het Besluit geluidwerende

voorzieningen in aanmerking komen. Het amoveren van woningen vindt plaats met het oog op de externe veiligheid rond de luchthaven Schiphol. De uitgaven voor het aanbrengen van geluidwerende voorzieningen bij woningen worden gedekt uit heffingen die zijn geraamd op ontvangsten-artikel 04.11 Zonering.

*b. de cijfers*

**Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

04.11	t/m 1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999			120 131	130 611	131 860	127 036	128 764	
Nieuwe mutaties		- 65 846	928	6 637	- 19 685	3 707		
Stand ontwerp-begroting 2000	70 930	67 064	54 285	<b>131 539</b>	138 497	107 351	132 471	90 514
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000	32 187	30 432	24 633	<b>59 690</b>	62 847	48 714	60 113	35 235
WNTB			8 204	<b>22 760</b>	24 463	17 276	22 100	12 866

**Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

04.11		1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999			114 461	116 185	117 413	112 950	114 550	
Nieuwe mutaties		- 14 270	16 200	13 513	- 7 080	1 920		
Stand ontwerp-begroting 2000		15 491	100 191	<b>132 385</b>	130 926	105 870	116 470	83 648
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000		7 030	45 465	<b>60 074</b>	59 412	48 042	52 852	37 958

*c. de toelichting bij de cijfers*

De mutatie op de verplichtingen wijkt af van de uitgavenmutatie, voornamelijk als gevolg van het feit dat in de begroting ten behoeve van GIS2 een hoger bedrag aan verplichtingen moet worden opgenomen dan aan kas beschikbaar is. De achtergrond is als volgt: Indien een aannemer een opdracht wordt gegund met betrekking tot de isolatie van woningen, betreft dit een bepaald gebied waarbij moet worden uitgegaan van een deelname-percentage van 100%. De ervaring heeft geleerd, en uit nader onderzoek is gebleken, dat minder dan 100% van de bewoners in dat gebied deel zal nemen aan een isolatieprogramma. Een en ander leidt er toe dat V&W een verplichting van 100% vastlegt, terwijl vooraf reeds vaststaat dat slechts een gedeelte daarvan tot betaling zal komen. Het voor GIS2 beschikbare kas-bedrag is gefixeerd op 516 mln. In de rijksbreed geldende regelgeving is een voorziening voor dergelijke kwesties opgenomen. Het betreft een verhoging van de verplichtingenruimte terwijl daar geen uitgavenruimte tegenover staat. De totale

uitgaven ten behoeve van GIS2 blijven begroot op f 516 mln.

**Specificatie nieuwe mutaties (in NLG 1000)**

Uitgaven/verplichtingen	1999	2000	2001	2002	2003	2004
1 Kasschuif isolatie Eelde	- 1 070	460	- 80	- 80	- 80	
2 Noord-Zuidbaan (schuif ivm package deal)	- 5 200					
3 Prijsbijstelling tranche 1999		148	148			
4 Isolatie Oost-Westbaan (ivm package deal)		- 16 700	- 8 700			
5 Oost-Westbaan Maastricht	- 8 000	8 000				
6 Ruimtelijke maatregelen		- 3 853	- 6 000	- 7 000	- 7 000	
7 GIS uitgaven		28 145	28 145		9 000	
8 Extrapolatie						- 32 822
Totaal	- 14 270	16 200	13 513	- 7 080	1 920	- 32 822

ad 1. De isolatiewerkzaamheden worden één jaar opgeschoven naar 2000 en vallen daarnaast goedkoper uit (nieuwe raming f 0,46 mln voor 6 woningen). Deze vertraging is het gevolg van het vertragen van de aanwijzingsprocedure.

ad 2. Betreft kasschuif van isolatie Noord-Zuidbaan Maastricht als gevolg van de besluitvorming over de Oost-Westbaan.

ad 3. Dit betreft de prijsbijstellingstranche 1999.

ad 4/5. Dit betreft technische mutaties om de middelen in het kader van de package-deal Maastricht «ten behoeve van voortzetting huidig gebruik luchthaven» te reserveren. De middelen voor isolatie Oost-Westbaan worden overgeboekt naar artikel 04.10.01.

ad 6. Gezien de onzekerheid rond de ramingen met betrekking tot externe veiligheid en de noodzaak om met name de urgente problematiek rond Schiphol op te lossen, is besloten om de beschikbare middelen voor externe veiligheid tijdelijk daarvoor in te zetten. De resterende raming voor externe veiligheid bevat nu geen component voor externe veiligheid bedrijven.

ad 7. De lagere uitgaven in 1998 worden, verdeeld over 2000, 2001 en 2003, aan dit artikelonderdeel toegevoegd. De totale kosten van het isolatieprogramma zijn niet gewijzigd.

ad 8. De verlaging naar het extrapolatiegetal wordt veroorzaakt door de afloop van het project GIS2.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

**04.11.01 Isolatiekosten Schiphol fase 1**

Op dit onderdeel zijn middelen geraamd voor de uitgaven van aan te brengen geluidwerende voorzieningen, objectgebonden advieskosten, controlemetingen, projectmanagement (projectgebonden advieskosten, externe controle), amovering en voorlichting (inclusief bewonersbegeleiding en informatiecentra) in het kader van de eerste fase geluidsisolatie Schiphol. Het aanbrengen van geluidwerende voorzieningen in het kader van dit deel van het isolatieproject Schiphol betreft nog een

gering aantal panden waarover rechtszaken gaande zijn. Vanaf 1996 wordt de voorfinanciering aan de Stichting Geluidsisolatie Schiphol (SGIS) terugbetaald.

#### 04.11.02 Isolatiekosten regionale luchthavens

Op dit artikelonderdeel zijn de uitgaven voor isolatie bij de regionale luchthavens Eelde, Rotterdam en Maastricht (Noord-Zuidbaan) begroot. De raming van de Noord-Zuidbaan zal worden herzien in verband met het niet doorgaan van de Oost-Westbaan.

#### 04.11.03 Isolatiekosten luchthaven Maastricht

Op dit onderdeel zijn de uitgaven geraamd voor de isolatie van woningen rond Maastricht. In verband met het niet doorgaan van de Oost-Westbaan komt dit artikelonderdeel te vervallen. De middelen voor de Noord-Zuidbaan staan op artikel 04.10.02.

#### 04.11.04 Ruimtelijke maatregelen

In de periode tot het jaar 2015 worden in verband met externe veiligheid woningen rond Schiphol aan de woonbestemming onttrokken. De hiermee gepaard gaande uitgaven worden op dit artikelonderdeel geraamd.

#### 04.11.05 Isolatiekosten Schiphol fase 2

De totale kosten voor de tweede fase geluidsisolatie Schiphol zijn geraamd op ruim f 516 mln. Deze tweede fase is gepland in de periode 1996 t/m 2003. Een verhoging van de bestaande geluidheffing (geraamd op ontvangstenartikel 04.11) in combinatie met voorfinanciering door V&W zal zorgen voor de financiering van de tweede fase. De voorfinanciering van V&W zal vanaf 2004 worden terugbetaald via de genoemde geluidheffing. De uitvoering van GIS2 vindt plaats in samenwerking met Amsterdam Airport Schiphol (AAS). Door V&W en AAS is een samenwerkingsverband opgericht (Progis) dat zorg zal dragen voor isolatie van woningen (aanbrengen van geluidwerende voorzieningen, objectgebonden advieskosten, controlemetingen, projectmanagement (projectgebonden advieskosten en externe controle), amovering en voorlichting (inclusief bewonersbegeleiding en informatiecentra).

#### De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (in NLG 1000) en de economische en de functionele codering

Artikelonderdeel	Verplichtingen			Uitgaven			Codering	
	1998	1999	2000	1998	1999	2000	econ.	funct.
04.11.01 Isolatie Schiphol Fase 1	103	3 573	10 500	248	3 700	10 500	52	12.4
04.11.02 Isolatie Regionale Luchthavens		10	940		10	940	52	12.4
04.11.03 Isolatie Luchthaven Maastricht			148			148	52	12.4
04.11.04 Ruimtelijke Maatregelen	600	9 681	6 152	600	9 681	6 152	52	12.4
04.11.05 Isolatie Schiphol Fase 2	66 361	41 021	113 799	14 643	86 800	114 645	52	12.4
Totaal	67 064	54 285	131 539	15 491	100 191	132 385		

e. de kengetallen

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

(NLG mln)

	1998	1999	2000
programma-uitgaven	15,5	100,2	132,4
apparaatsuitgaven	0,7	0,5	0,5
<b>totaal</b>	<b>16,2</b>	<b>100,7</b>	<b>132,9</b>
aantal fte's	5	3	3

Uit de navolgende tabel blijkt de opbouw van dit artikel op projectniveau.

**Overzicht uitgaven (NLG 1000)**

	t/m 1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004 e.v.	totaal
terugbetaling SPL fase 1	0	0	0	0	0	0	0	6 000	6 000
terugbetaling SGIS fase 1	2 304	248	3 700	10 500	11 600	12 400	13 400	208 600	262 752
isolatie SPL fase 2	1 789	14 643	86 800	114 645	114 745	84 900	94 500	4 478	516 500
isolatie Eelde	2	0	10	540	0	0	0	0	552
isolatie Rotterdam	2	0	0	0	30	5 170	5 170	9 800	20 172
isolatie MAA NZ-baan	0	0	0	548	400	400	400	46 100	47 848
ruimtelijke maatregelen	515	600	9 681	6 152	4 003	3 000	3 000	31 000	57 951
<b>totaal</b>	<b>4 612</b>	<b>15 491</b>	<b>100 191</b>	<b>132 385</b>	<b>130 778</b>	<b>105 870</b>	<b>116 470</b>	<b>305 978</b>	<b>911 775</b>

In de navolgende tabel is aangegeven welke uitgaven zijn gerealiseerd c.q. geraamd voor de isolatie van woningen rond Schiphol (fase 1 en fase 2) alsmede de regio. Tevens is aangegeven om welke aantallen woningen het gaat. Overigens kan door het beschikbare bedrag te delen op het aangegeven aantal woningen geen gemiddelde kostprijs worden berekend. De aantallen hebben namelijk betrekking op de in uitvoering genomen woningen. De aantallen woningen die in een bepaald jaar in uitvoering worden genomen kunnen in latere jaren tot kosten leiden. Bovendien verschillen de kosten per (soort) woning.

	1998		1999		2000		2001		2002		2003	
	aantal	uitgaven	aantal	uitgaven	aantal	uitgaven	aantal	uitgaven	aantal	uitgaven	aantal	uitgaven
Schiphol fase 1 <sup>1</sup>	nvt	248	nvt	3 700	nvt	10 500	nvt	11 600	nvt	12 400	nvt	13 400
Schiphol fase 2	132	14 643	1 748	86 800	3 751	114 645	5 071	114 745	673	84 900	0	94 500
Regio's <sup>2</sup>	0	0	pm	10	pm	1 088	0	430	pm	5 570	pm	5 570
<b>Totaal</b>		<b>14 891</b>		<b>90 510</b>		<b>126 233</b>		<b>126 775</b>		<b>102 870</b>		<b>113 470</b>

<sup>1</sup> na 1997 uitsluitend nog AWB-panden en terugbetalingen geraamd.

<sup>2</sup> Uitvoering beleid start in 1999, aantal woningen nog onbekend.

In onderstaande tabel is het gerealiseerde c.q. begrote bedrag in de verschillende jaren aangegeven, tevens is het aantal aan te schaffen



woningen in deze jaren aangegeven. Dit aantal betreft het maximaal te verwerven aantal woningen op basis van het beschikbare begrotingsbedrag.

#### Geamoveerde en te amoveren woningen

NLG 1000	1998		1999		2000	
	aantal	uitgaven	aantal	uitgaven	aantal	uitgaven
Ruimtelijke maatregelen	2	600	14	9 681	20	6 152

#### 04.12. Garanties voor de aflossing en rentebetalingen op aangegane geldleningen ten behoeve van de luchtvaart

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

b. de cijfers

04.12	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999	mem.	mem.	mem.	mem.	mem.	mem.	
Stand ontwerp-begroting 2000		mem.	mem.	mem.	mem.	mem.	mem.

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

#### 04.12.01 Garantie N.V. luchthaven Schiphol f 380 mln

Dit betreft de garantie van rente en aflossing voor leningen tot een bedrag van in hoofdsom f 380 mln ten behoeve van de N.V. luchthaven Schiphol.

#### Overzicht risico-ontwikkeling (NLG1000) met betrekking tot garantieovereenkomsten van het Rijk

04.12.01 Schiphol	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
- garantieplaf. per 1 jan.	30 000	25 000	20 000	15 000	10 000	5 000	0
- vervallen of te vervallen garanties	5 000	5 000	5 000	5 000	5 000	5 000	0
- uitstaand risico per 31 december	25 000	20 000	15 000	10 000	5 000	0	0

#### 04.12.04 Garantie Duits Nederlandse Windtunnel f 34 mln

Dit betreft de garantie van rente en aflossing van een lening van f 34 mln ten behoeve van de bouw van een lage snelheidstunnel (DNW).

#### Overzicht risico-ontwikkeling (NLG 1000) met betrekking tot garantieovereenkomsten van het Rijk

04.12.04 DNW	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
- garantieplaf. per 1 januari	11 594	9 310	6 873	5 674	4 392	3 024	1 562
- vervallen of te vervallen garanties	2 284	2 437	1 199	1 282	1 368	1 462	1 562
- uitstaand risico per 31 december	9 310	6 873	5 674	4 392	3 024	1 562	0

## Veiligheid in verkeer en vervoer

### 04.20. Veiligheid en toezicht op het gebied van de luchtvaart

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

De op dit artikel geraamde uitgaven zijn bestemd voor de uitvoering van toezichthoudende taken ten behoeve van handhaving van het veiligheidsniveau en de milieunormen zowel in de lucht als op luchthavens. De hiermee verband houdende ontvangsten zijn op ontvangstenartikel 04.20 geraamd. Tevens zijn met ingang van 1997 gelden geraamd ten behoeve van de Nota Veiligheidsbeleid Burgerluchtvaart, een beschrijving van de veiligheidssituatie en het veiligheidsbeleid op het gebied van de burgerluchtvaart.

#### b. de cijfers

##### Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

04.20	t/m 1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999			8 415	8 328	8 242	8 156	8 156	
Nieuwe mutaties			- 723	1 745	- 300	- 750	- 750	
Stand ontwerp-begroting 2000	83	11 152	7 692	<b>10 073</b>	7 942	7 406	7 406	7 406
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000	38	5 061	3 490	<b>4 571</b>	3 604	3 361	3 361	3 361

##### Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

04.20		1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999			8 415	8 328	8 242	8 156	8 156	
Nieuwe mutaties			315	1 745	- 300	- 750	- 750	
Stand ontwerp-begroting 2000		10 197	8 730	<b>10 073</b>	7 942	7 406	7 406	7 406
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000		4 627	3 962	<b>4 571</b>	3 604	3 361	3 361	3 361

#### c. de toelichting bij de cijfers

De ten opzichte van de uitgaven afwijkende verplichtingenmutatie in 1999 wordt veroorzaakt door een technische bijstelling naar aanleiding van de realisatie van de begroting 1998.

**Specificatie nieuwe mutatie (in NLG 1000)**

Verplichtingen/Uitgaven	1999	2000	2001	2002	2003
1 Rijksverkeersinspectie (RVI)	450	450	450		
2 Kasschuif Terlet	- 135	1 295	- 750	- 750	- 750
Totaal	315	1 745	- 300	- 750	- 750

ad 1. Dit betreft een project gericht op intensivering van de controles op het vervoer van gevaarlijke stoffen uitgevoerd door de Rijksverkeersinspectie. Dekking vindt plaats binnen het beleidsterrein.

ad 2. In 2000 vindt afkoop van de exploitatiesubsidie Terlet plaats (eenmalige piek). In latere jaren valt de jaarlijkse exploitatiebijdrage vrij.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

**04.20.01 Luchtvaartinspectie**

De op dit artikelonderdeel geraamde uitgaven betreffen de operationele kosten voor het veiligheidstoezicht dat wordt uitgevoerd door de Luchtvaartinspectie. Het gaat daarbij voornamelijk om de vliegopleidingen en het op peil houden van de vliegvaardigheid van de betrokken medewerkers. Daarnaast gaat het om een groot aantal andere uitgavenposten zoals de aanschaf en het onderhoud van geluidmeetapparatuur, het uitvoeren van meetprogramma's rond de luchthavens, de inspectie van vliegroutes, medische keuringen en uitvoeren van certificatie van luchtvaartterreinen.

**04.20.02 Bijdragen en vergoedingen**

Op dit artikelonderdeel zijn uitgaven geraamd voor de bijdragen en vergoedingen voor de werkzaamheden verricht door examencommissies, milieucommissies, de Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart en de Veiligheids Advies Commissie Schiphol.

**De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (in NLG 1000) en de economische en de functionele codering**

Artikelonderdeel	Verplichtingen			Uitgaven			Codering	
	1998	1999	2000	1998	1999	2000	econ.	funct.
04.20.01 Luchtvaart Inspectie	6 485	3 473	4 383	5 534	4 424	4 383	12	12.4
04.20.02 Bijdragen/Vergoedingen	4 667	4 219	5 690	4 663	4 306	5 690	12	12.4
Totaal	11 152	7 692	10 073	10 197	8 730	10 073		

*e. de kengetallen*

In de onderstaande tabel zijn enkele ramingskengetallen opgenomen met betrekking tot de ramingen op het artikelonderdeel Bijdragen en vergoedingen. Het gaat hierbij om kengetallen die inzicht geven in de opbouw van de raming op genoemd artikelonderdeel. De bedragen zijn in duizenden guldens. De piek op de post KNVvL in 2000 wordt veroorzaakt door de afkoop van de exploitatiesubsidie Terlet.

**In NLG 1000**

	1998		1999		2000	
	aantal	uitgaven	aantal	uitgaven	aantal	uitgaven
Examencommissies	2	1 995	2	1 758	2	1 712
Milieucommissies	15	1 474	15	1 455	15	1 455
KNVvL	1	1 056	1	944	1	2 374
Veiligheidsadviescommissie	1	138	1	149	1	149
<b>Totaal</b>	<b>19</b>	<b>4 663</b>	<b>19</b>	<b>4 306</b>	<b>19</b>	<b>5 690</b>

**Luchtverkeersincidenten**

Het aantal luchtverkeersincidenten bedroeg in 1998 26 en in 1999 tot nu toe 5.

Een luchtvaartincident is een voorval (geen ongeval) dat samenhangt met het functioneren van een luchtvaartuig en afbreuk doet of zou kunnen doen aan een veilige vluchttuitvoering.

**04.21. Bijdrage aan de ZBO Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL)***a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel*

Op dit artikel worden de verplichtingen en uitgaven geraamd voor het beleid ten aanzien van de Nederlandse verkeersleidingsdienstverlening. Beleidsdoelstelling is bevordering van een veilige en doelmatige afwikkeling van luchtverkeer. De voorzieningen op het gebied van de luchtverkeersbeveiliging worden afgemeten aan de verwachte omvang van het luchtverkeer (zogenaamde accommoderende benadering). De wettelijke grondslag is artikel 38 en 45 van de Wet Luchtverkeer (Staatsblad 1992, 368).

*b. de cijfers***Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

<b>04.21</b>	t/m 1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999			28 813	28 713	28 810	29 320	29 320	
Nieuwe mutaties			- 14 579	- 24 166	- 23 750	- 24 247	- 24 247	
Stand ontwerp-begroting 2000	26 511	31 171	14 234	<b>4 547</b>	5 060	5 073	5 073	5 073
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000	12 030	14 145	6 459	<b>2 063</b>	2 296	2 302	2 302	2 302

**Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

04.21	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999		28 813	28 713	28 810	29 320	29 320	
Nieuwe mutaties		521	- 14 263	- 24 260	- 24 247	- 24 247	
Stand ontwerp-begroting 2000	28 869	29 334	<b>14 450</b>	4 550	5 073	5 073	5 073
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000	13 100	13 311	<b>6 557</b>	2 065	2 302	2 302	2 302

*c. de toelichting bij de cijfers*

De mutatie in de kasuitgaven vanaf 2000 leidt reeds tot een mutatie in de verplichtingen in 1999.

**Specificatie nieuwe mutaties (in NLG 1000)**

Uitgaven/verplichtingen	1999	2000	2001	2002	2003
1 Loonbijstelling tranche 1999	521	519	521	530	530
2 Prijsbijstelling tranche 1999		218	219	223	223
3 LVNL kostendekkend maken		- 15 000	- 25 000	- 25 000	- 25 000
Totaal	521	- 14 263	- 24 260	- 24 247	- 24 247

ad 1. Dit betreft de loonbijstellingstranche 1999.

ad 2. Dit betreft de prijsbijstellingstranche 1999.

ad 3. De bijdrage ten behoeve van de regionale velden wordt verminderd als gevolg van het kostendekkend maken van de tarieven van de LVNL.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen***04.21.04 Regionale velden**

Het beleid heeft bevordering van veilige en efficiënte afwikkeling van het luchtverkeer tot doel. De voorziene omvang van het luchtverkeer is daarbij als uitgangspunt is genomen. De voorzieningen op het gebied van de luchtverkeersbeveiliging worden hieraan zo goed mogelijk aangepast. De tarieven van de ZBO LVNL zijn voor Schiphol kostendekkend vastgesteld. De tariefstelling op de regionale velden kent eenzelfde systematiek als Schiphol. Voor de regio zijn afspraken gemaakt wat betreft kostenreductie en optimalisering in de nota RELUS (TK, 1996-1997, 25 230, nr. 1/2) en de PIL-nota.

#### 04.21.05 Vrijgestelde vluchten

Krachtens aanhangsel III van de toepassingsvoorwaarden die gelden bij het vaststellen van de kostengrondslag van het en-route verkeer is een aantal categorieën vluchten vrijgesteld van betaling van de heffingen. Deze kosten komen ten laste van de Staat.

##### De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (in NLG 1000) en de economische en de functionele codering

Artikelonderdeel	Verplichtingen			Uitgaven			Codering	
	1998	1999	2000	1998	1999	2000	econ.	funct.
04.21.04 Regionale velden	25 788	12 557	890	26 869	25 804	10 893	31	12.4
04.21.05 Vrijgestelde Vluchten	5 383	1 677	3 657	2000	3 530	3 557	31	12.4
Totaal	31 171	14 234	4 547	28 869	29 334	14 450		

##### e. de kengetallen

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

##### in NLG mln

	1998	1999	2000
programma-uitgaven	28,9	29,3	14,5
apparaatsuitgaven	0,9	1,5	1,5
totaal	29,8	30,8	16
aantal fte's	7	10	10

De onderstaande tabel geeft de doelmatigheidskengetallen weer met betrekking tot de ramingen op het artikelonderdeel Regionale velden. Het geeft de bijdrage per luchthaven weer. Er vindt onderzoek plaats naar invulling van de taakstelling. Na afronding van dit onderzoek zullen de bedragen per luchthaven voor het jaar 2000 bekend zijn.

##### Bijdrage luchtverkeersbeveiliging per luchthaven (in NLG mln)

in NLG mln	1999	2000
Rotterdam	8,3	pm
Eelde	8,7	pm
Maastricht	8,8	pm
totaal	28,8	pm

#### 04.30. Bijdragen aan internationale organisaties

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

Op dit artikel zijn geraamd de contributies aan diverse internationale organisaties zoals International Civil Aviation Organisation (ICAO),

European Civil Aviation Conference (ECAC), Eurocae en bijdragen aan IJsland en Denemarken. Het lidmaatschap van ICAO is geregeld bij de Conventie van Chicago in 1944. De bijdragen aan IJsland en Denemarken zijn geregeld bij de Joint Financing Agreements van 25 september 1965.

*b. de cijfers*

**Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

<b>04.30</b>	t/m 1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999		2 339	2 149	2 149	2 149	2 149	2 149	
Nieuwe mutaties			250	262	262	262	262	
Stand ontwerp-begroting 2000		2 339	2 399	<b>2 411</b>	2 411	2 411	2 411	2 411
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000		1 061	1 089	<b>1 094</b>	1 094	1 094	1 094	1 094

**Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

<b>04.30</b>		1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999		2 339	2 149	2 149	2 149	2 149	2 149	
Nieuwe mutaties			250	262	262	262	262	
Stand ontwerp-begroting 2000		2 339	2 399	<b>2 411</b>	2 411	2 411	2 411	2 411
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000		1 061	1 089	<b>1 094</b>	1 094	1 094	1 094	1 094

*c. de toelichting bij de cijfers*

**Specificatie nieuwe mutaties (in NLG 1000)**

Uitgaven/verplichtingen	1999	2000	2001	2002	2003
1 prijsbijstelling tranche 1999		12	12	12	12
2 correctie bijdrage ICAO	250	250	250	250	250
<b>totaal</b>	<b>250</b>	<b>262</b>	<b>262</b>	<b>262</b>	<b>262</b>

ad 1. Deze wijziging betreft de prijsbijstellingstranche 1999.

ad 2. Dit betreft de verhoging van de contributie aan de internationale luchtvaartorganisatie ICAO. Deze wordt veroorzaakt doordat de Nederlandse bijdrage gerelateerd is aan onder andere de omvang van het BNP en de groei van de nationale luchtvaart. Deze aanpas-

sing van de ramingen wordt overgeboekt uit de begroting van het ministerie van Buitenlandse Zaken.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

**04.30.01 International Civil Aviation Organisation**

De ICAO is een VN-organisatie met als doelstelling realisering van mondiale afspraken met betrekking tot veiligheid en ordelijk en doelmatig verloop van de burgerluchtvaart. Bij ICAO zijn circa 180 landen aangesloten. Daarnaast stimuleert de organisatie de ontwikkeling en de planning van toekomstige luchtverkeersleidingssystemen en waarborgt zij de rechten van de aangesloten staten.

**04.30.02 Overige bijdragen**

Het betreft de volgende bijdragen.

- European Civil Aviation Conference (ECAC)  
De ECAC is een Europees samenwerkingsverband op economisch en technisch gebied dat – gericht op specifieke Europese omstandigheden en belangen – aanvullend is op ICAO.
- European Organization for Civil Aviation Electronics (Eurocae)  
Eurocae is een vereniging van Europese elektronica industrieën voor de burgerluchtvaart met als doel de bevordering van internationale normalisatie van de operationele/technische specificaties van vliegtuigapparatuur.
- Vergoeding aan IJsland en Denemarken  
Het betreft hier een vergoeding aan genoemde landen voor verleende diensten op het gebied van luchtverkeersbeveiliging, berichtgeving en meteorologie. De bijdragen in de Joint Financing Agreements IJsland en Denemarken zijn bijdragen in respectievelijk U.S. dollars en Deense kronen op basis van de begrotingen van de betrokken stations. Het aandeel van Nederland is evenredig aan het aantal vluchten.
- Overige bijdragen  
Het betreft hier uitgaven uit hoofde van de contributie voor het lidmaatschap van Institut du Transport Aérien (ITA) voor publicaties en studies van vervoersontwikkelingen, de bijdrage van Nederland aan de European Air Law Association en aan het Institute of Air and Space Law.

**De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (in NLG 1000) en de economische en de functionele codering**

Artikelonderdeel	Verplichtingen			Uitgaven			Codering	
	1998	1999	2000	1998	1999	2000	econ.	funct.
04.30.01 Bijdrage ICAO	1 737	1 753	1 753	1 737	1 753	1 753	43G	12,4
04.30.02 Overige Bijdragen	602	646	658	602	646	658	43G	12,4
<b>Totaal</b>	<b>2 339</b>	<b>2 399</b>	<b>2 411</b>	<b>2 339</b>	<b>2 399</b>	<b>2 411</b>		



#### 04.31. Onderzoek en ontwikkeling

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

Op dit artikel zijn geraamd de uitgaven voor exploitatie en investeringen bij de stichting Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR). Deze uitgaven hangen samen met de primaire verantwoordelijkheid van de Minister voor Verkeer en Waterstaat voor de technisch wetenschappelijke infrastructuur voor de lucht- en ruimtevaart in Nederland. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat is penvoerend. De bijdragen van andere ministeries aan de exploitatiebegroting van het NLR zijn geraamd op ontvangsten artikel 04.31. Daarnaast zijn op dit artikel de uitgaven begroot voor onderzoeks- en adviesopdrachten aan het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartgeneeskundig Centrum (NLRGC).

Na het faillissement van Fokker is een diepgaand onderzoek gedaan naar de kansen en bedreigingen van de Nederlandse luchtvaartcluster. In het daarop gebaseerde Regeringsstandpunt met betrekking tot de heroriëntatie en stimulering van de Nederlandse luchtvaartcluster wordt groot belang gehecht aan de centrale rol van de kennisinfrastructuur in de cluster. Gesteld werd dan ook dat de betrokken ministeries voornemens zijn de ten behoeve van het NLR uitgetrokken middelen, zoals aangegeven in de meerjarenraming bij de begroting van 1998, te continueren. Het inmiddels ook verschenen advies van de AWT m.b.t. het nut van de Grote Technologische Instituten geeft geen aanleiding die stellingname te herzien. Daarnaast zijn op dit artikel de uitgaven begroot voor beleids- ondersteunende en projectgebonden onderzoeks- en adviesopdrachten aan onderzoekinstellingen, ingenieurs- en adviesbureaus, kennisinstellingen en vergelijkbare instellingen.

##### b. de cijfers

#### Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

04.31	t/m 1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999			61 756	61 072	60 946	60 289	60 289	
Nieuwe mutaties			178	- 1 006	- 1 014	- 1 032	- 1 032	
Stand ontwerp-begroting 2000	8 515	68 883	61 934	<b>60 066</b>	59 932	59 257	59 257	59 257
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000	3 864	31 257	26 970	<b>27 257</b>	27 196	26 890	26 890	26 890

**Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

04.31	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999		61 756	61 072	60 946	60 289	60 289	
Nieuwe mutaties		7 102	- 1 006	- 1 014	- 1 032	- 1 032	
Stand ontwerp-begroting 2000	70 473	68 858	<b>60 066</b>	59 932	59 257	59 257	59 257
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000	31 257	31 246	<b>27 257</b>	27 196	26 890	26 890	26 890

*c. de toelichting bij de cijfers***Specificatie nieuwe mutaties (in NLG 1000)**

Uitgaven/verplichtingen	1999	2000	2001	2002	2003	2004
1 Loonbijstellingstranche 1999	1 102	1 091	1 080	1 069	1 069	1 069
2 Prijsbijstellingstranche 1999		403	406	399	399	399
3 Extra bijdrage NLR	6 000					
4 Korting herprioritering		-2 500	-2 500	-2 500	-2 500	-2 500
totaal	7 102	-1 006	-1 014	-1 032	-1 032	-1 032

ad 1. Deze mutatie betreft de loonbijstellingstranche 1999.

ad 2. Deze mutatie betreft de prijsbijstellingstranche 1999.

ad 3. Dit betreft de tweede tranche van de in 1998 afgesproken extra bijdrage voor het NLR gericht op het mogelijk maken van de structurele taakstelling op de investeringen van het NLR.

ad 4. Deze mutatie betreft de vermindering van onderzoeksuitgaven door herprioritering ten gunste van problematiek elders op de begroting.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen***04.31.01 Luchtvaart technologisch onderzoek**

De Staat laat onderzoeksopdrachten uitvoeren om te voorzien in de kennisbehoefte noodzakelijk voor de voorbereiding, uitvoering en handhaving van het luchtvaartbeleid. Op dit artikel zijn met name de onderzoeksopdrachten geraamd die betrekking hebben op veiligheids- en milieuaspecten van vliegtuigontwikkeling en vliegtuiggebruik. Belangrijke opdrachtnemers zijn het NLR en het Aeromedisch Instituut, maar ook van andere Nederlandse en buitenlandse instituten wordt gebruik gemaakt. Een aantal onderzoeksprojecten wordt mede gefinancierd door de Federal Aviation Authority (FAA) onder het bestaande Memorandum of Co-operation, voorts is afstemming en samenhang met de kaderprogramma's van de Europese Commissie, en met de onderzoekprogramma's van JAA lidstaten.

#### 04.31.02 Exploitatie NLR

Op dit artikel is geraamd de Rijksbijdrage aan de exploitatie begroting van het NLR. Het bedrag is bestemd voor het uitvoeren van een overeengekomen achtergrond speurwerkprogramma.

Bijdrage van de verschillende departementen	(in NLG 1000)
Defensie	1 000
Economische Zaken	4 320
Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen	1 680
Bijdrage Verkeer en Waterstaat	31 336
Stand ontwerp-begroting 2000	38 336

#### 04.31.03 Investerings NLR en Europese Transsone Windtunnel (ETW)

Op dit artikel is geraamd de Rijksbijdrage aan het investeringsprogramma van het NLR gericht op het verbeteren en uitbreiden van de grote onderzoekfaciliteiten ten behoeve van wetenschappelijk onderzoek op lucht- en ruimtevaartgebied. Daarnaast is het Nederlands aandeel in de bouw van een Europese Transsone Windtunnel (ETW) in dit artikel-onderdeel opgenomen.

#### 04.31.04 Onderzoek op het gebied van de luchtvaart

Geraamd zijn uitgaven ten behoeve van dataverzameling en prognoses van zowel de vraag als de aanbodzijde in de luchtvaart. Het onderzoek omvat verkenningen naar kansen en risico's voor het Nederlandse luchtvaartproduct, met name voor Amsterdam Airport Schiphol, maar ook voor de regionale en kleine luchtvaart, in relatie tot structuurveranderingen in de verkeers- en vervoermarkt. Tevens wordt onderzoek gedaan naar het gebruik van luchtvaartterreinen uit het oogpunt van geluidhinder, externe veiligheid en luchtverontreiniging. Onder het artikel zijn ook geraamd de kosten van onderzoeksprojecten voortvloeiende uit de Nota Veiligheidsbeleid Burgerluchtvaart (1996).

#### De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (in NLG 1000) en de economische en de functionele codering

Artikelonderdeel	Verplichtingen			Uitgaven			Codering	
	1998	1999	2000	1998	1999	2000	econ.	funct.
04.31.01 Opdr. NLR/NLRGC	3 777	2 409	2 961	7 527	3 134	2 961	12	12.41
04.31.02 Exploitatie NLR	38 292	38 578	38 336	38 292	38 578	38 336	12	12.41
04.31.03 Invest. NLR/ETW	15 325	17 590	11 752	17 590	17 590	11 752	62D	12.41
04.31.04 Onderz. t.b.v. Lucht v.	11 488	3 357	7 017	7 064	9 556	7 017	12	12.41
Totaal	68 882	61 934	60 066	70 473	68 858	60 066		

#### e. de kengetallen

In onderstaande tabel zijn doelmatigheidskengetallen opgenomen die de verdeling van het onderzoeksbudget aangeven over de verschillende beleidsterreinen waarvoor het onderzoek wordt verricht.

**Onderzoeksuitgaven naar beleidsterrein (onderdeel 01 en 04)**

	2000	2001	2002	2003	2004
Vervoer	259	463	434	434	434
Infrastructuur	4 796	4 995	4 955	4 955	4 955
Luchtvaartuigen	4 923	4 763	4 537	4 537	4 537
<b>totaal</b>	<b>9 978</b>	<b>10 221</b>	<b>9 926</b>	<b>9 926</b>	<b>9 926</b>

## 05 GOEDERENVERVOER

### Missie en kerntaken

Het goederenvervoer is een van de voorwaarden voor een verdere economische groei. De daarmee samenhangende toename in het goederenverkeer legt echter een groot beslag op schaarse milieucapaciteit, ruimte en infrastructuur. Het is een grote uitdaging om te komen tot een goederenvervoersysteem dat bijdraagt aan het creëren van een «vervoer efficiënte economie». Hiermee wordt een vervoersysteem bedoeld dat zowel bijdraagt aan de ondersteuning van een voortgaande economische groei als aan de kwaliteit van de leefomgeving en tegelijkertijd veilig, efficiënt, schoon en rechtvaardig is.

Uitgangspunt en missie voor het goederenvervoerbeleid kunnen als volgt worden omschreven: *het bijdragen aan een veilig, concurrerend en kwalitatief hoogwaardig goederenvervoersysteem ten behoeve van de duurzame economische ontwikkeling van Nederland.*

Op het beleidsterrein goederenvervoer worden, mede gezien de in het Regeerakkoord aangegeven ambities, de volgende uitdagingen aangenaam:

- 1 het bereiken van een ontkoppeling van economische groei en toenemende milieudruk ten gevolge van het goederenvervoer;
- 2 het aanpassen van het mainportbeleid;
- 3 de integratie van goederenvervoersoverwegingen in het beleid van andere overheden, bedrijven en consumenten;
- 4 het minimaal op het huidige niveau handhaven van de veiligheid, ondanks de verkeerstoename;
- 5 de realisatie van een omslag van een oriëntatie op afzonderlijke modaliteiten naar een ketenbenadering;
- 6 de internationalisering van het beleid.

### 05.01. Personeel en materieel Directoraat-Generaal Goederenvervoer

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

In dit artikel zijn opgenomen alle verplichtingen en uitgaven die nodig zijn voor het functioneren van het ambtelijk apparaat van het Directoraat-Generaal Goederenvervoer (DGG).

Het artikel bevat ondermeer de volgende componenten:

- loonkosten en overige tot het loon te rekenen kosten van het ambtelijk personeel (personeel vallend binnen de begrotingssterkte);
- kosten van het overig personeel;
- materiële uitgaven.
- uitgaven ten behoeve van huisvesting.

Met betrekking tot de bij de onderdelen vermelde opbouw van de geraamde bedragen geldt het volgende. Tot de beleidskern behoren de beleidsdirecties «Algemeen Beleid», «Vervoersectoren» en «Transportveiligheid», alsmede de stafafdelingen. Tot de Beleidskern zijn ook gerekend de Projectdirectie Betuweroute en de Projectdirectie Mainportontwikkeling Rotterdam. De Rijksverkeersinspectie, de Scheepvaartinspectie en de Vaarwegmarkeringsdienst zijn de uitvoerende diensten van DGG.

*b. de cijfers*

**Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

05.01	t/m 1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999			123 603	119 959	115 633	113 731	113 731	
1 <sup>e</sup> suppl. wet 1999			3 036	3 027	2 870	2 870	2 870	
Nieuwe mutaties			11 413	6 041	5 245	5 360	4 224	
Stand ontwerp-begroting 2000	5 834	135 361	138 052	<b>129 027</b>	123 748	121 961	120 825	120 825
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000	2 647	61 424	62 645	<b>58 550</b>	56 154	55 343	54 828	54 828

**Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

05.01		1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999			123 949	119 972	115 646	113 731	113 731	
1e suppl. wet 1999			3 236	3 027	2 870	2 870	2 870	
Nieuwe mutaties			11 413	6 407	5 274	5 152	3 996	
Stand ontwerp-begroting 2000		133 433	138 598	<b>129 406</b>	123 790	121 753	120 597	120 597
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000		60 549	62 893	<b>58 722</b>	56 173	55 249	54 725	54 725

*c. de toelichting bij de cijfers*

**Specificatie nieuwe mutaties (in NLG 1000)**

Uitgaven	1999	2000	2001	2002	2003
1. Meerjarige inpassing PMR	5 693	1 122	1 136	1 162	
2. Tijdelijke formatie-uitbreiding SI		300			
3. Loonbijstelling	3 631	4 745	4 175	4 030	4 036
4. Yangtze		235			
5. Schippersbeurzen		- 480	- 480	- 480	- 480
6. Diversen	889				
7. BTW	700				
8. Materiële kosten SI		115	115	115	115
9. VMD	500				
10. Prijsbijstelling		370	328	325	325
<b>Totaal</b>	<b>11 413</b>	<b>6 407</b>	<b>5 274</b>	<b>5 152</b>	<b>3 996</b>

De ten opzichte van de uitgaven afwijkende verplichtingenmutaties vanaf 2000 worden veroorzaakt door technische mutaties naar aanleiding van de realisatie van de begroting 1998.

- ad 1. De formatie van de Project directie Mainport Rotterdam is voor DGG per 1 juli 1998 vastgesteld. De tot nu toe incidentele overhevelingen van het werkbudget van PMR naar de personele middelen wordt met deze mutatie tot 2003 verwerkt.
- ad 2. Als gevolg van het in 1996 vernieuwde scheepvaartbeleid en de gunstige economische situatie is sprake van een toename van het aantal schepen dat onder Nederlandse vlag wordt gebracht. Voorts is er een gestage groei van het aantal nieuwbouwprojecten. Om die reden is een tijdelijke uitbreiding van de formatie van de Scheepvaartinspectie noodzakelijk. Deze extra werkzaamheden worden gefinancierd door de hiermee gepaard gaande extra inkomsten.
- ad 3. Deze mutatie betreft de loonbijstellingstranche 1999
- ad 4. Het project Yangtze bestaat voor het vervoersdeel uit ontwikkeling van Intermodale Terminals aan de rivier de Yangtze in China. Tevens is het project een impuls voor de verbetering van de betrekkingen tussen Nederland en China.  
De opzet van het project Yangtze is eind 1998 gewijzigd. De projectorganisatie wordt opgeheven en vervangen door een in China te stationeren vice-consul voor een periode van 2 jaar. De middelen worden eenmalig aangevuld ten behoeve van inhuur.
- ad 5. Het vrachtverdelingssysteem via de schippersbeurzen is per 1 december 1998 beëindigd.
- ad 6. De uitgaven worden veroorzaakt door o.a. hogere uitgaven bij de scheepvaartinspectie. Door de toename van de werkzaamheden stijgen de hieraan verbonden materiële kosten.
- ad 7. Door een onjuiste verrekening van BTW t.a.v. buitenlandse verrekeningen over de periode 1993 t/m 1998 is er een schadeplicht ontstaan van in totaal f 0,7 mln.
- ad 8. Dit betreft extra middelen voor communicatiekosten, catering, budget reis- en verblijfskosten buitenland en noodzakelijke aanschaffingen van veiligheidsmiddelen en cursussen voor EHBO en BHV. De dekking van deze kosten komen uit de meerontvangsten Scheepvaartinspectie (zie M05.21).
- ad 9. De afbouw van de formatie van de Vaarwegmarkeringsdienst verloopt langzamer dan gepland. Hierdoor stijgen de uitgaven in 1999 met f 0,5 mln.

ad 10. Dit betreft de prijsbijstellingstranche 1999.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

#### **05.01.01 Ambtelijk personeel**

De raming van de uitgaven voor actief regulier personeel heeft plaatsgevonden met gebruikmaking van de systematiek van de nieuwe integrale personeelsbegroting (SNIP).

### 05.01.02 Overige personeelsuitgaven

Dit artikelonderdeel bevat de ramingen voor onder meer de kosten van het niet-regulier personeel, vorming en opleiding, werving en selectie, kinderopvang en inhuur/uitzendkrachten.

### 05.01.03 Materieel

Op dit artikelonderdeel zijn de verplichtingen en uitgaven geraamd in verband met de materiële behoeftigheden van het Directoraat-Generaal Goederenvervoer. Daaronder vallen onder meer:

- bureaunkosten, zoals kantoorbenodigdheden, drukwerk, literatuur, repro-kosten, telecommunicatie en porti;
- huisvestingskosten, zoals huren en pachten, onderhoud van gebouwen, tuinen en terreinen, schoonmaakmiddelen, energie en water, belasting en heffingen;
- reis- en verblijfkosten van dienstreizen in/naar binnen- en buitenland;
- representatie, voorlichting, vergaderingen, congressen, jubilea;
- aanschaf en reiniging/herstelling van dienstkleding en uitrustingsstukken;
- externe dienstverlening, zoals catering, schoonmaak, advisering en werkzaamheden door bijvoorbeeld de landsadvocaat;
- aanschaf en onderhoud van meubilair, kantoormachines, reproductie-apparatuur, audio- en video-apparatuur, (specifieke) communicatie-apparatuur en vervoermiddelen.

### 05.01.04 Huisvesting

De verplichtingen en uitgaven op dit artikelonderdeel betreffen de aan de Rijksgebouwendienst te betalen gebruiksvergoedingen en servicekosten in verband met de in gebruik zijnde kantoorgebouwen.

#### De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (in NLG 1000) en de economische en de functionele codering

Artikelonderdeel	Verplichtingen			Uitgaven			Codering	
	1998	1999	2000	1998	1999	2000	econ.	Funct.
05.01.01 Ambtelijk personeel	99 180	107 533	105 678	98 600	108 343	105 678	11	12.9
05.01.02 Overig personeel	16 370	4 474	3 421	13 817	8 640	3 421	12	12.9
05.01.03 Materieel	19 811	22 081	15 964	21 016	17 652	16 343	12	12.9
05.01.04 Huisvesting		3 964	3 964		3 963	3 964	12	12.0
Totaal	135 361	138 052	129 027	133 433	138 598	129 406		

#### e. de kengetallen

#### Onderbouwing personele component DGG (ambtelijk personeel)

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Gemiddelde gerealiseerde bezetting in fte's	1 016,49						
Gemiddelde gerealiseerde prijs per fte	97 000						
Gemiddelde geraamde begrotingssterkte in fte		1 079,0	1 050,5	1 018,0	1 001,0	992,0	992,0
Gemiddelde geraamde prijs per fte		100 411	100 598	100 500	100 500	100 000	100 000

Het totaal ten behoeve van DGG geraamde bedrag op artikelonderdeel 05.01.01 voor 2000 is opgebouwd uit de volgende onderdelen:



Diensteenheid	Formatie in fte's	budget per fte	budget (in NLG mln)
Beleidskern	341,4	112 500	38,4
Vaarwegmarkeringsdienst	160,0	78 000	12,5
Scheepvaartinspectie	179,0	97 000	17,4
Rijksverkeersinspectie	370,1	101 000	37,4
<b>Totaal</b>	<b>1 050,5</b>	<b>100 500</b>	<b>105,7</b>

Het totaal ten behoeve van DGG op artikelonderdeel **05.01.02** geraamde bedrag voor 2000 is opgebouwd uit de volgende onderdelen:

Uitgavencomponent	Beleidskern	Vaarwegmarkeringsdienst	Scheepvaartinspectie	Rijksverkeersinspectie	Totaal (in NLG mln)
Opleiding	0,612	0,117	0,154	0,437	1,320
Werving en Selectie	0,175	0,025	0,045	0,085	0,330
Overig	1,450	0,081	0,095	0,145	1,771
<b>Totaal</b>	<b>2,237</b>	<b>0,223</b>	<b>0,294</b>	<b>0,667</b>	<b>3,421</b>

Het totaal ten behoeve van DGG op artikelonderdeel **05.01.03** (materieel) geraamde bedrag voor 2000 is opgebouwd uit de volgende onderdelen:

Diensteenheid	Budget (in NLG mln)
Beleidskern	4,7
Vaarwegmarkeringsdienst	1,5
Scheepvaartinspectie	3,5
Rijksverkeersinspectie	6,6
<b>Totaal</b>	<b>16,3</b>

Het totaal ten behoeve van DGG op artikelonderdeel **05.01.04** (huisvesting) geraamde bedrag voor 2000 is opgebouwd uit de volgende onderdelen:

Diensteenheid	Budget (in NLG mln)
Beleidskern	–
Vaarwegmarkeringsdienst	0,5
Scheepvaartinspectie	1,8
Rijksverkeersinspectie	1,6
<b>Totaal</b>	<b>3,9</b>

**Kengetallen huisvesting 2000 (in NLG 1000)**

<i>RVI</i>	
Huisvestingskosten	1 668
Overige huisvestingskosten	1 224
fte's	370,1
Kosten per fte	7,8
<i>SI</i>	
Huisvestingskosten	1 804
Overige huisvestingskosten	546
fte's	179,0
Kosten per fte	13,13
<i>VMD</i>	
Huisvestingskosten	492
Overige huisvestingskosten	565
fte's	160,0
Kosten per fte	6,61

**05.02. Informatievoorziening***a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel*

Dit artikel omvat de ramingen voor de uitgaven ter zake van kantoorautomatisering. Dit betreft de exploitatie-uitgaven voor de informatie-infrastructuur en uitgaven voor de aanschaf, vervanging en het onderhoud van apparatuur, (standaard-) programmatuur en (netwerk-) infrastructuur. Ten laste van dit artikel worden ook de uitgaven ten behoeve van de oplossing van het millennium-probleem gebracht. De informatiesysteem ontwikkelingsprojecten zijn in de betreffende programma-artikelen ondergebracht.

*b. de cijfers***Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

<b>05.02</b>	t/m 1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999			8 777	9 159	9 096	9 011	9 011	
Nieuwe mutaties			3 701	- 39	173	171	171	
Stand ontwerp-begroting 2000	1 037	23 648	12 478	<b>9 120</b>	9 269	9 182	9 182	9 482
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000	471	10 731	5 662	<b>4 138</b>	4 206	4 167	4 167	4 303

**Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

05.02	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999		8 824	9 185	9 096	9 011	9 011	
Nieuwe mutaties		8 307	475	473	471	471	
Stand ontwerp-begroting 2000	18 481	17 131	<b>9 660</b>	9 569	9 482	9 482	9 482
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000	8 386	7 774	<b>4 384</b>	4 342	4 303	4 303	4 303

*c. de toelichting bij de cijfers***Specificatie nieuwe mutaties (in NLG 1000)**

Uitgaven	2000	2001	2002	2003
1. Flexibel werken	300	300	300	300
2. Prijsbijstelling	175	173	171	171
<b>Totaal</b>	<b>475</b>	<b>473</b>	<b>471</b>	<b>471</b>

De ten opzichte van de uitgaven afwijkende verplichtingenmutaties vanaf 2000 worden veroorzaakt door technische mutaties naar aanleiding van de realisatie van de begroting 1998. Dit geldt tevens voor de mutaties in 1999.

ad 1. Ter bevordering van het flexibel werken en passend binnen een modern arbeidsvoorwaardenbeleid wordt aan de DGG-medewerkers onder bepaalde voorwaarden en binnen de gestelde fiscale grenzen de gelegenheid geboden om op een verantwoorde wijze thuis kantoorwerkzaamheden te verrichten. De compensatie vindt plaats binnen het beleidsterrein van DGG.

ad 2. Dit betreft de prijsbijstellingstranche 1999.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

Dit artikel kent geen onderverdeling. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 12 en 12.9.

*e. de kengetallen*

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

	1998	1999	2000
programma-uitgaven instandhouding infrastructuur	18,5	17,1	9,7
apparaatsuitgaven (art. 05.01)	1,8	1,8	1,8
<b>totale uitgaven</b>	<b>20,3</b>	<b>18,9</b>	<b>11,5</b>
aantal fte's	16	16	16

Het totaal ten behoeve van DGG op artikel 05.02 geraamde bedrag voor 2000 is opgebouwd uit de volgende onderdelen:

Diensteenheid	budget (in NLG mln)
Beleidskern	4,5
Vaarwegmarkeringsdienst	0,5
Scheepvaartinspectie	1,1
Rijksverkeersinspectie	3,6
<b>Totaal</b>	<b>9,7</b>

### 05.03. Onderzoek en ontwikkeling

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

De in dit artikel geraamde verplichtingen en uitgaven zijn bestemd voor strategisch, sectorondersteunend, beleidsvoorbereidend en evaluatief onderzoek van uiteenlopende aard ten behoeve van de verschillende dienstonderdelen van DGG.

Deze onderzoeken hebben enerzijds betrekking op economische en bedrijfskundige aspecten van het Nederlandse goederenvervoer, mede in relatie tot de ontwikkeling en de concurrentiepositie van de diverse sectoren. Anderzijds hebben de onderzoeken betrekking op de (milieu-) veiligheid van het goederenvervoerssysteem, alsmede logistieke innovatie en de bevordering van multi- en intermodaal vervoer. Jaarlijks wordt in het kader van de beleidsontwikkeling een programma van de specifiek te ondernemen activiteiten en onderzoeken vastgesteld. Onderzoeken worden door middel van afzonderlijke opdrachten (contracten) uitgevoerd. Waar mogelijk en nuttig wordt hierbij gebruik gemaakt van de expertise van het Centraal Planbureau (CPB) en de Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV).

*b. de cijfers*

**Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

05.03	t/m 1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999			6 646	6 774	5 102	5 318	5 318	
1e suppl. wet 1999			- 340					
Nieuwe mutaties			- 682	- 2 522	- 2 426	- 2 399	- 2 399	
Stand ontwerp-begroting 2000	3 679	6 258	5 624	<b>4 252</b>	2 676	2 919	2 919	2 919
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000	1 669	2 840	2 552	<b>1 929</b>	1 214	1 325	1 325	1 325

**Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

05.03		1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999			7 331	7 254	5 392	5 318	5 318	
Nieuwe mutaties				- 2 362	- 2 398	- 2 399	- 2 399	
Stand ontwerp-begroting 2000		6 699	7 331	<b>4 892</b>	2 994	2 919	2 919	2 919
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000		3 040	3 327	<b>2 220</b>	1 359	1 325	1 325	1 325

*c. de toelichting bij de cijfers*

**Specificatie nieuwe mutaties (in NLG 1000)**

Verplichtingen/uitgaven	2000	2001	2002	2003	2004
1. Verlaging onderzoeksuitgaven	- 2 500	- 2 500	- 2 500	- 2 500	
2. Prijsbijstelling	138	102	101	101	
<b>Totaal</b>	<b>- 2 362</b>	<b>- 2 398</b>	<b>- 2 399</b>	<b>- 2 399</b>	

De ten opzichte van de uitgaven afwijkende verplichtingenmutaties vanaf 2000 worden veroorzaakt door technische mutaties naar aanleiding van de realisatie van de begroting 1998. Dit geldt tevens voor de mutaties in 1999.

ad. 1 Deze mutatie betreft de vermindering van onderzoeksuitgaven door herprioritering ten gunste van problematiek elders op de begroting.

ad 2. Dit betreft de prijsbijstellingstranche 1999.

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

Dit artikel kent geen onderverdeling. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 12 en 12.9.

e. de kengetallen

	1998	1999	2000
Programma-uitgaven	6,7	7,3	4,9
Apparaatsuitgaven (art. 05.01)	–	–	1,6
<b>totale uitgaven</b>	<b>6,7</b>	<b>7,3</b>	<b>6,5</b>
Aantal fte's	–	–	13,9

**05.04. Voorlichtingsuitgaven**

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

De in dit artikel geraamde verplichtingen en uitgaven hebben voornamelijk betrekking op voorlichting als instrument van het milieubeleid. Het betreft het beleid dat is gericht op het terugdringen van illegale (olie-)lozingen, waarbij regelgeving, opsporing en handhaving de overige beleidscomponenten zijn.

Door middel van voorlichtingscampagnes, waarvan de inhoud specifiek is gericht op de te bereiken doelgroepen, zal niet alleen informatie worden verschaft maar tevens worden getracht een fundamentele mentaliteitsverandering tot stand te brengen, waardoor de norm niet meer van bovenaf wordt opgelegd maar vanuit de betrokkenen zelf komt. Daarnaast vallen ook uitgaven in het kader van voorlichting op het gebied van transportveiligheid onder dit artikel. Door middel van folders en voorlichtingsbrochures worden bijvoorbeeld wijzigingen in de regelgeving tijdig bekend gemaakt aan de verschillende doelgroepen.

b. de cijfers

**Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

<b>05.04</b>	t/m 1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1998			221	343	339	336	336	
Nieuwe mutaties				– 226	– 223	– 220	– 220	
Stand ontwerp-begroting 2000	57	184	221	<b>117</b>	116	116	116	116
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000	26	83	100	<b>53</b>	53	53	53	53

**Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

05.04	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999		346	343	339	336	336	
Nieuwe mutaties			- 226	- 223	- 220	- 220	
Stand ontwerp-begroting 2000	116	346	117	116	116	116	116
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000	53	157	53	53	53	53	53

*c. de toelichting bij de cijfers***Specificatie nieuwe mutaties (in NLG 1000)**

Verplichtingen/uitgaven	2000	2001	2002	2003
1. Compensatie SVM	- 133	- 129	- 126	- 126
2. Compensatie flexibel werken	- 100	- 100	- 100	- 100
3. Prijsbijstelling	7	6	6	6
<b>Totaal</b>	- 226	- 223	- 220	- 220

ad 1. De activiteiten in het kader van de nota Scheepvaart en Milieu liggen thans meer op het terrein van onderzoek dan op voorlichting. Om die reden wordt een overboeking naar het artikel 05.20 Veiligheid en Milieu doorgevoerd.

ad 2. Ter compensatie van de uitgaven ten behoeve van flexibel werken (05.02) wordt de bijdrage geherprioriteerd binnen U05.20.

ad 3. Dit betreft de prijsbijstellingstranche 1999.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

Dit artikel kent geen onderverdeling. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 12 en 12.9.

**Mobiliteit****05.10. Verkeersregeling zeescheepvaart***a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel*

De in dit artikel opgenomen verplichtingen en uitgaven houden verband met de (milieu-) veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer op de zeescheepvaartwegen van en naar de Nederlandse zeehavens en op de Noordzee. Het aantal verkeersbewegingen van de zeescheepvaart van en naar de Nederlandse zeehavens bedraagt jaarlijks ruim 120 000.

Het beleid is er op gericht het bestaande niveau van veiligheid en vlotheid te consolideren. Dit betekent concreet dat aanvullende risico-reducerende maatregelen slechts dan zullen worden getroffen, voor zover zij tegen redelijke kosten een aantoonbare bijdrage leveren aan de vermindering van ongevallen met ernstige gevolgen voor mens en milieu.

Tenslotte vinden er op dit artikel nog betalingen plaats in verband met het verzorgen van de Nationale Nautische Verkeersdienst Opleidingen (NNVO) en voor investeringsuitgaven verband houdende met de verantwoordelijkheid van DGG in de uitvoering van de door het Kustwachtcentrum gecoördineerde operationele Noordzeetaken.

*b. de cijfers*

**Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

05.10	t/m 1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1998			11 340	14 948	14 755	14 565	18 180	
1 <sup>e</sup> suppl. wet 1999			- 4 600	- 828	- 752			
Nieuwe mutaties			- 1 520	- 224	39	58	- 64	
Stand ontwerp-begroting 2000	24 166	16 288	5 220	<b>13 896</b>	14 042	14 623	18 116	18 808
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000	10 966	7 391	2 369	<b>6 306</b>	6 372	6 636	8 221	8 535

**Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

05.10		1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999			15 313	18 919	18 725	18 650	18 650	
Nieuwe mutaties				160	158	158	158	
Stand ontwerp-begroting 2000		15 399	15 313	<b>19 079</b>	18 883	18 808	18 808	18 808
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000		6 988	6 949	<b>8 658</b>	8 569	8 535	8 535	8 535

*c. de toelichting bij de cijfers*

De nieuwe mutatie betreft de prijsbijstellingstranche 1999. De ten opzichte van de uitgaven afwijkende verplichtingenmutaties vanaf 2000 worden veroorzaakt door technische mutaties naar aanleiding van de realisatie van de begroting 1998. Dit geldt tevens voor de mutaties in 1999.



*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

Dit artikel kent geen onderverdeling. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 12 en 12.34.

*e. de kengetallen*

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

	1998	1999	2000
Waddenzee en Eemsmondgebied	0,9	0,1	1,1
HCC Den Helder	–	–	1,5
IJmond	2,9	3,2	0,8
GMDSS	2,1	1,1	–
Westerschelde	3,0	5,6	7,2
DGPS-HANAS	0,1	0,2	–
Kustwachtcentrum	0,2	0,1	0,4
Algemene investeringen Verkeersdienst	1,0	0,0	0,1
Nationale Nautische Verkeersdienst Opleiding (NNVO)	0,8	0,8	1,2
Bergingsvaartuig	3,8	3,8	4,1
ISP-projecten	0,8	0,6	0,2
Afbouw decca systemen	–	–	0,5
Overig	1,0	1,2	1,8
apparatuuruitgaven (art. 05.01)	2,4	2,1	2,1
<b>totale uitgaven</b>	<b>19,0</b>	<b>18,8</b>	<b>21,0</b>
aantal fte's	18,5	18,5	18,5

**05.11. Vaarwegmarkeringsdienst**

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

De in dit artikel opgenomen verplichtingen en uitgaven betreffen activiteiten ten behoeve van het markeren (bebakenen, beboeien ofwel «bewegwijzeren») van het vaargebied voor de scheepvaart op een zodanige wijze dat de veiligheid van de vaarwegen wordt gewaarborgd en waar nodig bevorderd.

Om het beheersgebied van Directoraat Generaal Goederenvervoer volgens de huidige normen te kunnen bebakenen heeft de Vaarwegmarkeringsdienst (VMD) de zorg voor ongeveer 5 600 drijvende markeringen (boeien en tonnen), waarvan omstreeks 370 voor rekening van derden. Behalve deze drijvende bebakening worden voorts onder markeringen begrepen vuurtorens, lichtbakens en het lichteiland Goeree. Voorts komen ten laste van dit artikel de uitgaven in verband met de openbare plaatsbepalingssystemen.

In verband met de toenemende maatschappelijke aandacht voor het milieu wordt de toepassing en invoering van alternatieve energiebronnen ter vervanging van de milieuschadelijke batterijen onverminderd doorgezet. Daarbij is met name te denken aan zonnepaneelinstallaties, die op boeien en overige daarvoor in aanmerking komende bebakeningsobjecten worden geplaatst. In 1999 is deze vervanging afgerond.

Als uitvloeisel van de beslissing om de VMD (voorlopig) niet te verzelfstandigen is een plan ontwikkeld voor een verdere rationalisering van de bedrijfsvoering van deze dienst, met name voor wat betreft de varende taken en de uitbesteding van werkplaatsactiviteiten. Dit plan wordt tot de fusie met de Rijkswaterstaat directie Noordzee niet geëffectueerd. Deze fusie zal in 2000 plaatsvinden. Naast de hier opgenomen programma-uitgaven met betrekking tot de vaarwegmarkeringsactiviteiten moet nog rekening worden gehouden met de in artikel 05.01 opgenomen apparaatskosten. Wat betreft de verwerking van de uitgaven/kosten in de door de VMD gehanteerde tarieven wordt verwezen naar de toelichting bij de ontvangsten op artikel 05.11.

*b. de cijfers*

**Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

05.11	t/m 1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999			15 187	15 236	15 047	14 493	13 993	
1e suppl. wet 1999			- 800					
Nieuwe mutaties			1 240	661	119	111	92	
Stand ontwerp-begroting 2000	2 092	18 354	15 627	<b>15 897</b>	15 166	14 604	14 085	14 085
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000	949	8 329	7 091	<b>7 214</b>	6 882	6 627	6 391	6 391

**Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

05.11		1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999			15 576	15 245	15 056	14 502	14 002	
Nieuwe mutaties			711	654	112	102	92	
Stand ontwerp-begroting 2000		18 171	16 287	<b>15 899</b>	15 168	14 604	14 094	14 094
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000		8 246	7 391	<b>7 215</b>	6 883	6 627	6 396	6 396

*c. de toelichting bij de cijfers*

**Specificatie nieuwe mutaties (in NLG 1000)**

Uitgaven	2000	2001	2002	2003
1. Extra onderhoud vanwege milieu	500			
2. Besparing telecommunicatie		- 38	- 38	- 38
3. Prijsbijstelling	154	150	140	130
<b>Totaal</b>	<b>654</b>	<b>112</b>	<b>102</b>	<b>92</b>

De ten opzichte van de uitgaven afwijkende verplichtingenmutaties vanaf 2000 worden veroorzaakt door technische mutaties naar aanleiding van de realisatie van de begroting 1998. Dit geldt tevens voor de mutaties in 1999.

- ad 1. Wegens aanscherping van milieuwetgeving op het gebied van anticorrosie en andersoortige beschermende materialen bij vaartuigen, moeten vaartuigen van de Vaarwegmarkeringsdienst worden aangepast. Voorts moet de communicatie- en navigatie-apparatuur worden aangepast aan de maritieme regelgeving. Hierbij speelt Global positioning system (GPS) een belangrijke rol.
- ad 2. Door als overheid de krachten te bundelen en optimaal gebruik te maken van de marktontwikkelingen kan een forse kostenbesparing worden gerealiseerd op de telefoonkosten.
- ad 3. Dit betreft de prijsbijstellingstranche 1999.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

Dit artikel kent geen onderverdeling. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 12 en 12.34.

*e. de kengetallen*

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

	1998	1999	2000
Instandhouding drijvende en vaste markeringen	16,9	15,1	14,7
Openbare plaatsbepalingssystemen	1,2	1,2	1,2
Informatievoorziening (art. 05.02)	0,5	0,5	0,5
Apparaatsuitgaven (art. 05.01)	14,0	12,5	12,5
<b>Totale uitgaven</b>	<b>32,6</b>	<b>29,3</b>	<b>28,9</b>
Aantal fte's	160	160	160

**05.12. Bereikbaarheidsbevorderende en Mobiliteitsgeleidende maatregelen (B&M)**

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

Op dit artikel worden de uitgaven en verplichtingen verantwoord die bestemd zijn voor maatregelen om de groei van het goederenvervoer over de weg en de daarmee samenhangende milieubelasting te verminderen, alsmede om alternatieven voor het wegvervoer te ontwikkelen en te stimuleren. Voorts worden in dit kader middelen beschikbaar gesteld voor de stimulering van technologische ontwikkelingen (waaronder met name telematica en ondergronds transport en buisleidingen). Het beleid op deze terreinen heeft de afgelopen jaren een impuls gehad in het kader van de nota's Transport in Balans (TIB) en Milieu en Economie (NME).

Binnen dit artikel worden de volgende aandachtsgebieden onderscheiden:

- Goederenvervoer
- Intermodaal vervoer
- Incodelta
- Telematica
- Havens

### **Goederenvervoer**

Om tot een integrale stimulering van de relevante marktpartijen tot milieuvriendelijke vormen van wegvervoer, vervoerefficiëntie en modal shift te komen is het programma Stimulering Logistieke Efficiency (SLE), bestaande uit het subsidieprogramma Transactie/Modal Shift (TMS) en het kennisoverdrachtprogramma Bedrijfsintern Logistiek Efficiency Systeem (BLES), opgezet. Via TMS krijgen bedrijven nog tot 2002 de kans om op basis van individuele – of collectieve scans tot meerjarenprojecten te komen, die gezien hun structurele NOx- en CO2-reducties subsidiabel zijn. Bedrijven die daarna vergelijkbare meerjarenprojecten willen opzetten, kunnen daarbij – zonder verdere subsidie – gebruik maken van de inmiddels via het programma BLES ontwikkelde «zelfscan-methodes». Indien deze methodes blijken te werken, zal daarvan in 2003 en 2004 een marktintroductie op ruimere schaal plaats vinden. Deze aanzet voor structurele verankering van milieuvriendelijke logistieke efficiency in de bedrijfsvoering kan vanaf 2005 indien nodig worden versterkt door invoering van een soort verantwoordings- en zorgplicht op dit gebied.

### **Intermodaal vervoer**

Uitgangspunt bij intermodaal vervoerbeleid is dat de verwezenlijking vooral aan de markt wordt overgelaten; van die zijde moeten initiatieven worden genomen voor het zoeken naar oplossingen. Dat beperkt de rol van de overheid die tegen deze achtergrond dus voornamelijk een stimulerende en voorwaardenscheppende rol vervult. De stimulerende en ondersteunende rol vervult V&W – vooral op de vervoersmarkt en de verkeersmarkt – zowel op het gebied van aanbod als vraag.

### **Incodelta (Inkomende corridors)**

In het najaar van 1999 zullen de eerste resultaten over het succes van de Incodelta-aanpak bekend zijn. Voor een uitgebreide toelichting m.b.t. incodelta wordt verwezen naar het algemeen deel van de memorie van toelichting van goederenvervoer.

### **Telematica**

Binnen het demonstratieprogramma Telematica in Transport worden enkele samenwerkingsverbanden van transportondernemingen ondersteund bij het ontwikkelen van toepassingen voor het elektronisch uitwisselen van operationele gegevens. Dit krijgt ook vorm in het door DGG gesteunde project EDI-land.

Het samenwerken wordt verder gestimuleerd door met relevante marktpartijen een visie op de mogelijke toepassingen van telematica te ontwikkelen, evenals daarin passende concrete activiteiten om de brede implementatie van telematica te versnellen.

Behalve de genoemde initiatieven wordt ook onderzocht hoe de voorlichting naar transportbedrijven laagdrempelig kan worden georganiseerd. Via het project IT-magination en een landelijk voorlichtingsplan voor IT wordt in samenwerking met externe partijen gekeken of hier verder invulling aan kan worden gegeven.

## Ondergronds Transport en Buisleidingen (OTB)

In het kader van de door het kabinet besloten intensivering van het onderzoeksprogramma OTB wordt gewerkt aan een zodanige verdieping van inzichten dat besluitvorming kan plaatsvinden over de rol van OTB in het Verkeers- en Vervoersbeleid, het Economisch Beleid en het Milieu- en Ruimtelijke Ordeningsbeleid. Een belangrijk voorbeeld van OTB is het Ondergronds Logistiek systeem Schiphol (OLS) waarbij V&W vanuit het oogpunt van ontwikkeling van kennisinfrastructuur de komende jaren bijdraagt aan de ontwikkeling van het systeem.

### Havens

De uit te voeren projecten binnen dit aandachtsgebied zijn gericht op behoud en versterking van de markt/concurrentiepositie en bereikbaarheid van de Nederlandse zeehavens. Het gaat hierbij onder andere om de activiteiten ter bevordering van de oplossing van het ruimtegebrek in de Mainport Rotterdam. Zo worden de door Verkeer en Waterstaat te dragen middelen voor de PKB/MER-procedure verantwoord op dit artikel. Voorts wordt de bijdrage van DGG binnen het kader van het Convenant ROM-Rijnmond ten laste van dit artikel gebracht.

### Kustvaart

Het beleid ter zake van het intermodaal (zee-)vervoer, met name in de kustvaart, is er op gericht om dit vervoer te doen toenemen van 4,5 mln ton in 1992 via 7,0 mln ton in 1997 en 8,5 mln in 2000 naar 14 mln ton in 2010. Dat betekent de facto dat in vergelijking met 1992 op vier kansrijk geachte kustvaartbestemmingen 25% van het wegvervoer naar de kustvaart wordt verschoven. Daarnaast is het beleid er op gericht om de kustvaart zich evenredig met de groei van het goederenvervoer te laten ontwikkelen. In het onderstaande lijndiagram zijn de ontwikkelingen in het containervervoer aangegeven.

Promotie en informatie door het Voorlichtingsbureau Shortsea is een belangrijk middel voor de uitbouw van het containervervoer per kustvaart. Daarnaast is de ontwikkeling van telematica toepassingen belangrijk.

*b. de cijfers.*

#### Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

05.12	t/m 1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999			37 800	26 109	8 988	8 627	9 107	
Amendementen/N.v.W.			18 000	13 000	7 000	5 000	3 000	
1 <sup>o</sup> suppl. wet 1999			- 716	556	713	684	684	
Nieuwe mutaties			- 25 451	- 1 762	- 1 272	- 1 131	73	
Stand ontwerp-begroting 2000	9 763	54 278	29 633	<b>37 903</b>	15 429	13 180	12 864	12 864
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000	4 430	24 630	13 447	<b>17 200</b>	7 001	5 981	5 837	5 837

**Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

05.12	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999		39 880	26 756	9 468	9 107	9 107	
Amendementen/N.v.W.		8 000	18 000	12 000	5 000	3 000	
1 <sup>e</sup> suppl. wet 1999		2 284	556	713	684	684	
Nieuwe mutaties		- 15 173	- 714	- 1 056	- 1 089	73	
Stand ontwerp-begroting 2000	46 105	34 991	<b>44 598</b>	21 125	13 702	12 864	12 864
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000	20 922	15 878	<b>20 238</b>	9 586	6 218	5 837	5 837

*c. de toelichting bij de cijfers***Specificatie nieuwe mutaties (in NLG 1000)**

Uitgaven	1999	2000	2001	2002	2003
1. Compensatie Flexibel werken		- 100	- 100	- 100	- 100
2. Meerjarige inpassing PMR	- 5 693	- 1 122	- 1 136	- 1 162	
3. Prijsbijstelling		508	180	173	173
4. Millennium	- 9 480				
<b>Totaal</b>	<b>- 15 173</b>	<b>- 714</b>	<b>- 1 056</b>	<b>- 1089</b>	<b>73</b>

De ten opzichte van de uitgaven afwijkende verplichtingenmutatie vanaf 2000 worden veroorzaakt door technische mutaties naar aanleiding van de realisatie van de begroting 1998. Dit geldt tevens voor de mutaties in 1999.

ad 1. Ter compensatie van de uitgaven ten behoeve van flexibel werken (zie artikel 05.02), wordt het budget verlaagd.

ad 2. De formatie van de Projectdirectie Mainport Rotterdam is voor DGG per 1 juli 1998 vastgesteld. De tot nu toe incidentele overhevelingen van het werkbudget van PMR naar personele middelen wordt met deze mutatie tot 2003 verwerkt.

ad 3. Dit betreft de prijsbijstellingstranche 1999.

ad 4. Dit betreft een overboeking in verband met millennium uitgaven.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

Dit artikel kent geen onderverdeling. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 12 en 12.9.

e. de kengetallen

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

	1998	1999	2000
Programma-uitgaven	46,1	35,0	44,6
Apparaatsuitgaven (art. 05.01)	9,3	6,2	4,4
<b>totale uitgaven</b>	<b>55,4</b>	<b>41,2</b>	<b>49,0</b>
Aantal fte's	54,8	54,8	39,0

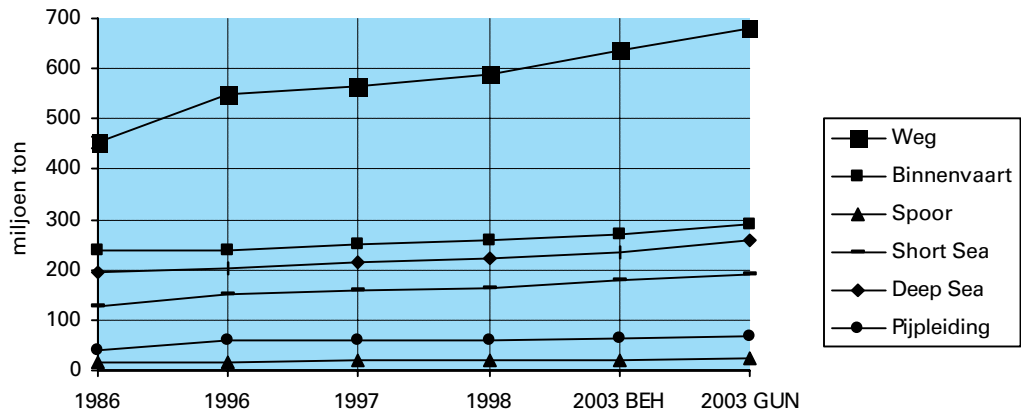
Het totaal op dit artikel geraamde bedrag is voor 2000 als volgt verdeeld over de vier aandachtsgebieden:

Aandachtsgebied	Budget (in NLG mln)
Goederenvervoer	27,7
Intermodaal vervoer	3,3
Incodelta	2,0
Telematica	1,7
Havens	9,9
<b>Totaal</b>	<b>44,6</b>

Onderstaand worden enkele kengetallen gepresenteerd waarbij moet worden opgemerkt dat deze niet specifiek aan één begrotingsartikel gerelateerd zijn. Deze zijn bedoeld om de ontwikkelingen in het goederenvervoer inzichtelijk te maken.

**Ontwikkeling Modal Shift**

Vervoer per vervoerwijze (modal split)

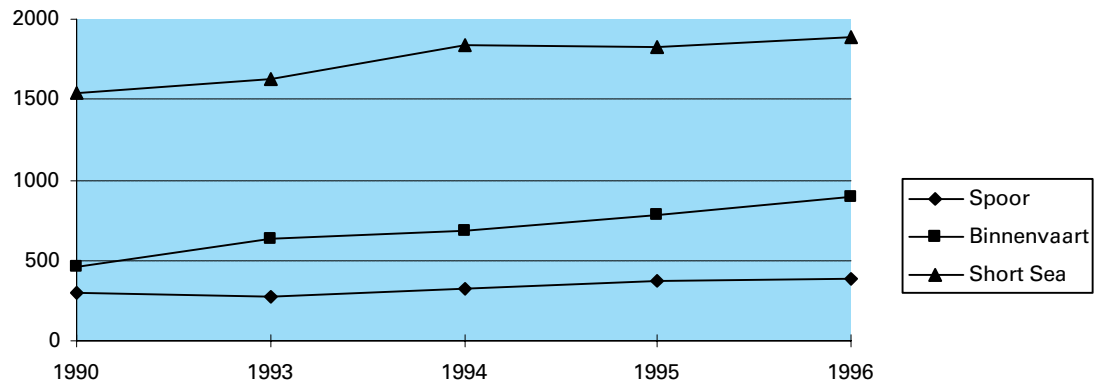


Bron: Vervoer-economische verkenningen 1998-2003, AVV, 1998

Bovenstaande figuur toont de groei in het binnenlands en grensoverschrijdende goederenvervoer over de jaren 1986–1998 van gemiddeld 1,6%. De groei in het wegvervoer, shortsea en pijpleiding liggen hier in oplopende volgorde gemiddeld boven. Het jaar 2003 wordt conform behoudend en gunstig scenario gepresenteerd.

### Ontwikkeling intermodaal vervoer

Vervoerde eenheden in het intermodaal vervoer (eenheden x 1 000)



(Bron: Vervoer-Economische Verkenningen 1998–2003, AVV 1998)

Als indicatie voor het ontwikkelen van het intermodaal vervoer is het aantal vervoerde eenheidsladingen gebruikt in de binnenvaart, de kustvaart en het spoorvervoer. Hieronder worden niet alleen containers verstaan, maar ook de wissellaadbakken, opleggers en het roll-on-roll-off-vervoer.

Het vervoer van containers als geheel laat een sterke groei zien. Deze groei is per vervoerwijze verschillend. Het spoorvervoer groeit met 28% in de periode van 1990–1996. Het vervoer van containers per binnenvaartschip verdubbelt in dezelfde periode tot bijna 900 000 vervoerde containers. Het vervoer van wissellaadbakken en opleggers is in de jaren negentig op een laag niveau gebleven.

### Veiligheid in verkeer en vervoer

#### 05.20. Veiligheid en milieu

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

De verplichtingen en uitgaven op dit artikel hebben betrekking op de zorg van de overheid voor de veiligheid en de milieuvriendelijkheid van:

- het Nederlandse goederenvervoer;
- het internationale goederenvervoer en de internationale zeescheepvaart, rekening houdend met de bijzondere belangen van Nederland als kust- en havenstaat.

De geraamde bedragen zijn bestemd voor:

- het beleid ter bevordering van de veiligheid en milieuvriendelijkheid van de scheepvaart onder Nederlandse vlag, hetgeen enerzijds gericht is op de constructie, inrichting en uitrusting van schepen en anderzijds op het kwantitatieve en vooral kwalitatieve niveau van de bemanning (f 1,2 mln);
- ook is de zorg voor optimale leef- en werkomstandigheden aan boord van schepen een belangrijk aandachtsgebied. Hierbij zal in internatio-



naal verband de aandacht vooral gericht zijn op de aanscherping van de veiligheidsvoorschriften en normen voor de havenstaatcontrole. Daarbij zal aan de controle-resultaten meer publiciteit worden gegeven (f 0,1 mln);

- het beleid ter bevordering van een vlotte en veilige afwikkeling van het scheepvaartverkeer op Nederlandse wateren die voor de zeescheepvaart openstaan (f 1,0 mln);
- het uitvoeren van de jaartranche 2000 van de Voortgangsnota Scheepvaart en Milieu (f 1,9 mln). In dat kader wordt met name aandacht besteed aan de uitwerking en implementatie van de in 1998 verschenen Voortgangsnota Scheepvaart en Milieu opgenomen actieprogramma. Een speerpunt daarbij vormt de problematiek van de (afgifte van) scheepsafvalstoffen. Daartoe zal onder meer worden ingezet op de totstandkoming en inwerkingtreding van een EU-richtlijn inzake havenontvangstinstallaties en op de ontwikkeling van afvalbeheersplannen in en door de havens. Daarnaast hebben de terugdringing van Tri Butyl Tin (TBT) in de scheepvaart en de ratificatie van de nieuwe Annex VI bij International Convention for Prevention of Pollution from Ships (MARPOL) de nodige aandacht;
- technische samenwerking met ontwikkelingslanden;
- het veilig vervoer van goederen over weg en spoor (f 0,3 mln); In de komende jaren zal een intensivering plaatsvinden van beleidsvorming op het gebied van weg en spoor en in mindere mate binnenvaart ten koste van de inzet voor de zeevaart. Door het verschaffen van financiële bijdragen zijn projecten gericht op verbetering van o.a. het veiligheidsbewustzijn, beperking alcoholgebruik en bewustwording bij medeweggebruikers van de beperkingen van vrachtautochauffeurs. De liberalisering van het goederenvervoer over het spoor maakt het nodig dat er nieuwe wetgeving op dat gebied wordt ontwikkeld.

Dit artikel bevat de uitgaven op het gebied van de beleidsvoorbereiding. De uitvoering en handhaving van het veiligheids- en milieubeleid geschiedt door de Vaarwegmarkeringsdienst, de met het nautisch beheer belaste Rijksdiensten, samenwerkingsverbanden en lagere overheden en door de Rijksverkeersinspectie, Scheepvaartinspectie en classificatiebureaus.

*b. de cijfers*

**Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

<b>05.20</b>	t/m 1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999			4 261	4 399	4 403	4 358	4 358	
1e suppl. wet 1999			- 200	- 100	- 100	- 100	- 100	
Nieuwe mutaties			- 702	70	84	208	208	
Stand ontwerp-begroting 2000	1 168	6 732	3 359	<b>4 369</b>	4 387	4 466	4 466	4 466
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000	530	3 054	1 524	<b>1 983</b>	1 991	2 027	2 027	2 027

**Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

05.20	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999		4 494	4 449	4 403	4 358	4 358	
1e suppl. wet 1999		- 200	- 100	- 100	- 100	- 100	
Nieuwe mutaties			217	212	208	208	
Stand ontwerp-begroting 2000	5 968	4 294	<b>4 566</b>	4 515	4 466	4 466	4 466
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000	2 708	1 949	<b>2 072</b>	2 049	2 027	2 027	2 027

*c. de toelichting bij de cijfers***Specificatie nieuwe mutaties (in NLG 1000)**

Uitgaven	2000	2001	2002	2003	2004
1. SVM (van 05.04)	133	129	126	126	
2. Prijsbijstelling	84	83	82	82	
<b>Totaal</b>	<b>217</b>	<b>212</b>	<b>208</b>	<b>208</b>	

De ten opzichte van de uitgaven afwijkende verplichtingenmutaties vanaf 2000 worden veroorzaakt door technische mutaties naar aanleiding van de realisatie van de begroting 1998. Dit geldt tevens voor de mutaties in 1999.

ad 1. De activiteiten in het kader van de nota Scheepvaart en Milieu liggen thans meer op het terrein van onderzoek dan op voorlichting. Om die reden wordt een overboeking van het artikel 05.04 Voorlichtingsuitgaven doorgevoerd.

ad 2. Dit betreft de prijsbijstellingstranche 1999.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

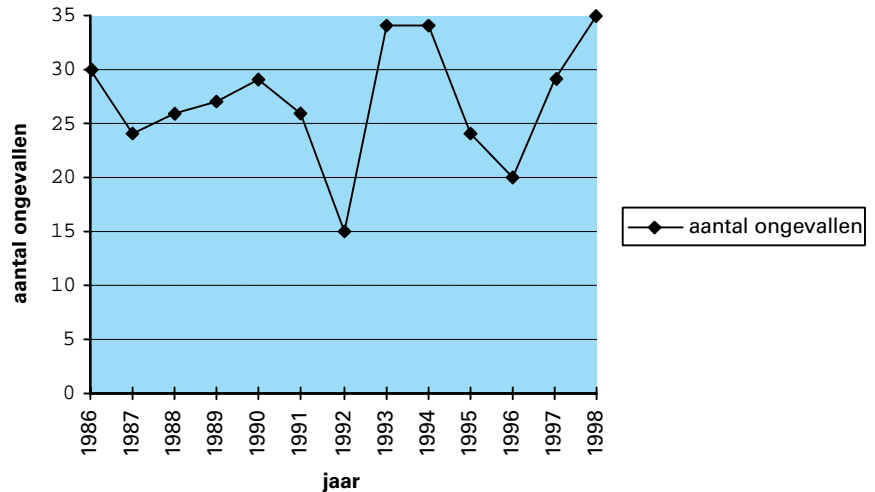
Dit artikel kent geen onderverdeling. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 12 en 12.34.

*e. de kengetallen*

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

	1998	1999	2000
programma-uitgaven	6,0	4,3	4,6
apparatuuruitgaven (art. 05.01)	6,7	5,6	5,6
<b>totale uitgaven</b>	<b>12,7</b>	<b>9,9</b>	<b>10,2</b>
aantal fte's	49,8	49,8	49,8

#### Ontwikkeling van het aantal scheepsongevallen



Het aantal ongevallen op de Noordzee lag in 1998 voor het tweede achtereenvolgende jaar duidelijk boven de streefwaarde van 25. Gezien de te verwachten spreiding in dit getal is het nog geen significante toename.

#### Verklaring van de ontwikkelingen

De gevolgen van de ongevallen zijn beperkt. De laatste decennia hebben zich geen olierampen op het Nederlandse Continentale Plat voorgedaan. Het aantal doden ligt beneden de 2,5 per jaar gemiddeld. In 1998 zijn er geen doden bij de scheepvaartongevallen gerapporteerd.

Gezien de resultaten van Port State Control lijkt de kwaliteit van schip en bemanning tot 1994 achteruit gegaan te zijn, maar vanaf dat jaar weer verbeterd te zijn.

Gezien bovenstaande is de ontwikkeling van het aantal ongevallen zeker niet alarmerend, maar wel een reden om alert te blijven.

#### 05.21. Scheepvaartinspectie

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

De in dit artikel geraamde verplichtingen en uitgaven houden verband met de uitvoerende taken van de Scheepvaartinspectie. Deze betreffen inspecties van koopvaardij-, visserijen binnenvaartschepen, scheepsmetingen, examens voor zee(vis)vaartdiploma's en overige bemanningszaken.

De taken van de Scheepvaartinspectie zijn ondermeer gericht op:

- de inspectie en certificering van schepen onder Nederlandse vlag

- conform de vigerende regelgeving, zodat met deze schepen veilig en milieuvriendelijk aan het vervoer kan worden deelgenomen;
- het uitvoeren van circa 2000 havenstaatcontroles per jaar conform het Memorandum of Understanding inzake Port State Control;
  - het identificeren, (her)meten en registreren van schepen met het oog op de afgifte van nationaliteitsverklaringen, zeebrieven en meetbrieven, alsmede het beheren van het rompbevrachtingsregister;
  - het beoordelen van bemanningsplannen op basis van de Zeevaartbemanningswet en in het kader van de experimenteerregeling.
  - het afnemen van examens in verband met de handhaving c.q. verhoging van het kwaliteitsniveau van bemanning.

Naast de veranderingen in het denken over de juiste uitoefening van toezicht op de veiligheid en de rol van de classificatiebureaus daarbij, betreft een van de voornaamste ontwikkelingen bij de Scheepvaartinspectie de verdere ondersteuning van en samenwerking met de Antilliaanse en Arubaanse Scheepvaartinspectie.

Veel aandacht wordt besteed aan de verdere verbetering van het toezicht op de veiligheid en de milieuvriendelijkheid van de scheepvaart. Daarnaast zal de relatie tussen beleid (inclusief de wijze van samenwerking) en uitvoering worden vastgelegd.

In het kader van een efficiënte bedrijfsvoering is de aandacht van de Scheepvaartinspectie voortdurend gericht op de mogelijkheden voor structurele verlaging van de noodzakelijk te maken kosten.

Op dit artikel worden de programma-uitgaven van de Scheepvaartinspectie geraamd. De apparaatsuitgaven van de Scheepvaartinspectie worden verantwoord op artikel 05.01. Wat betreft de verwerking van de uitgaven/kosten in de tarieven van de SI wordt verwezen naar de toelichting bij de ontvangsten op artikel 05.21.

*b. de cijfers*

**Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

<b>05.21</b>	t/m 1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999			1 733	1 710	1 688	1 666	1 666	
Nieuwe mutaties			408	43	23	22	22	
Stand ontwerp-begroting 2000	76	1 713	2 141	<b>1 753</b>	1 711	1 688	1 688	1 688
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000	34	777	972	<b>795</b>	776	766	766	766

**Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

05.21	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999		1 733	1 710	1 688	1 666	1 666	
Nieuwe mutaties		300	43	23	22	22	
Stand ontwerp-begroting 2000	1 789	2 033	<b>1 753</b>	1 711	1 688	1 688	1 688
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000	812	923	<b>795</b>	776	766	766	766

*c. de toelichting bij de cijfers***Specificatie nieuwe mutaties (in NLG 1000)**

Verplichtingen/uitgaven	2000	2001	2002	2003
1. Besparing telecommunicatie		- 20	- 20	- 20
2. Loonbijstelling	31	31	31	31
3. Prijsbijstelling	12	12	11	11
<b>Totaal</b>	<b>43</b>	<b>23</b>	<b>22</b>	<b>22</b>

De ten opzichte van de uitgaven afwijkende verplichtingenmutaties voor 1999 worden veroorzaakt door technische mutaties naar aanleiding van de realisatie van de begroting 1998.

ad 1. Door als overheid de krachten te bundelen en optimaal gebruik te maken van de marktontwikkelingen kan een forse kostenbesparing worden gerealiseerd op de telefoonkosten.

ad 2. Deze mutatie betreft de loonbijstellingstranche 1999.

ad 3. Dit betreft de prijsbijstellingstranche 1999.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

Dit artikel kent geen onderverdeling. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 12 en 12.34.

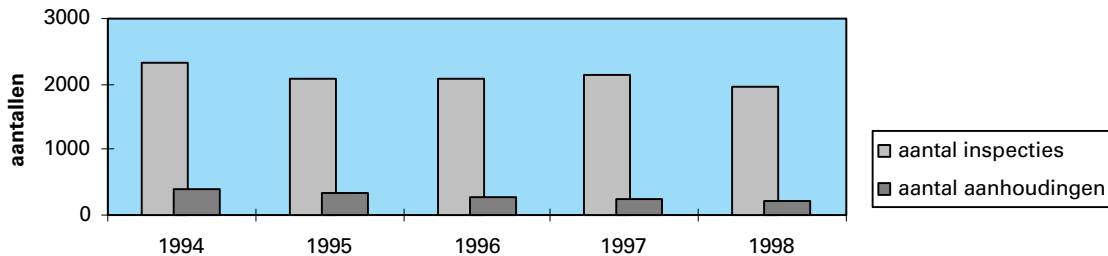
*e. de kengetallen*

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

	1998	1999	2000
SI programmauitgaven	1,8	2,0	1,7
Informatievoorziening (art. 05.02)	1,7	1,7	1,2
Apparaatsuitgaven (art. 05.01)	21,6	17,6	17,4
<b>totale uitgaven</b>	<b>25,1</b>	<b>21,3</b>	<b>20,3</b>
Aantal fte's	181,5	181,5	179,0

In het Parijs Memorandum of Understanding (MOU) is vastgelegd dat alle aangesloten landen minimaal 25% van de buitenlandse schepen, die hun havens aandoen, inspecteren. De inspecties zijn gericht op de veiligheid en milieuvriendelijkheid van het schip en de samenstelling, kwaliteit en leefomstandigheden van de bemanning. Wanneer de Scheepvaartinspectie ernstige gebreken constateert, kan aanhouding het gevolg zijn. In de onderstaande figuur is de ontwikkeling in het aantal gehouden inspecties en het aantal uit die inspecties voortvloeiende aanhoudingen van buitenlandse schepen naar type schip in Nederlandse havens gepresenteerd.

#### Inspecties en aanhoudingen van buitenlandse schepen naar type schip in Nederlandse havens



- Het aandeel geïnspecteerde buitenlandse schepen dat een Nederlandse haven aandoet bedroeg in de jaren 1994 t/m 1998 van respectievelijk 29%, 26%, 26%, 27% en 24%.
- De resultaten van de havenstaatcontrole in Nederlandse havens laten zien, dat het percentage schepen met gebreken en het percentage aanhoudingen tot 1995 resp. 1994 gestegen zijn en daarna gestaag afnemen. Het lijkt erop, dat de top van de ongunstige ontwikkeling achter de rug is. Internationaal afgesproken verscherpte inspecties dragen hier mogelijk aan bij (Bron: BER 1999, Scheepvaartinspectie 1999).

#### 05.22. Rijksverkeersinspectie

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

Eén van de kerntaken van Verkeer en Waterstaat is «Veiligheid in verkeer en vervoer». Afgeleid van deze kerntaak kunnen de taken van de Rijksverkeersinspectie (RVI) in drie groepen verdeeld worden:

1. Handhaving van vervoerswet- en regelgeving.
2. Uitvoering van de regels in het kader van marktordening.
3. Toezicht op de veiligheid van de spoorwegen.

Op basis van de EEG-richtlijn 88/599 dient de Rijksverkeersinspectie jaarlijks regelmatig controles te organiseren, zodanig dat:

- tenminste 1% van de dagen wordt bestreken, waarop vervoerders werkzaam zijn, en
- niet minder dan 15% van de gewerkte dagen langs de weg wordt gecontroleerd en niet minder dan 25% ter plaatse in de ondernemingen.

Op dit artikel worden alle verplichtingen en uitgaven verantwoord die direct te relateren zijn aan de handhavingstaken van de RVI. Het betreft onder meer aanschaf en onderhoud van vervoermiddelen, alsmede aanschaf, onderhoud en plaatsing van verkeersmiddelen benodigd bij de wegcontroles. Daarnaast worden de uitrusting van de controleurs en de meetapparatuur ten behoeve van monsternames uit dit artikel gefinancierd.

*b. de cijfers*

**Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

05.22	t/m 1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999			2 084	2 064	2 045	2 073	2 073	
Nieuwe mutaties			- 43	48	30	- 18	- 18	
Stand ontwerp-begroting 2000	596	1 613	2 041	<b>2 112</b>	2 075	2 055	2 055	2 055
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000	270	732	926	<b>958</b>	942	933	933	933

**Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

05.22		1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999			2 132	2 112	2 093	2 073	2 073	
Nieuwe mutaties					- 18	- 18	- 18	
Stand ontwerp-begroting 2000		2 116	2 132	<b>2 112</b>	2 075	2 055	2 055	2 055
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000		960	967	<b>958</b>	942	933	933	933

*c. de toelichting bij de cijfers*

De nieuwe mutatie betreft een kostenbesparing op de telefoonkosten. Dit is mogelijk geworden door als overheid de krachten te bundelen en zo optimaal mogelijk gebruik te maken van de marktontwikkelingen.

De ten opzichte van de uitgaven afwijkende verplichtingenmutaties vanaf 2000 worden veroorzaakt door technische mutaties naar aanleiding van de realisatie van de begroting 1998. Dit geldt tevens voor de mutaties in 1999.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

Dit artikel kent geen onderverdeling. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 12 en 12.14.

*e. de kengetallen*

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

	1998	1999	2000
programma-uitgaven	2,1	2,1	2,1
apparaatsuitgaven (art. 05.01)	47,9	39,1	37,4
<b>totale uitgaven</b>	<b>50,0</b>	<b>41,2</b>	<b>39,5</b>
aantal fte's	387,0	387,0	370,1

**EEG-richtlijn 88/599**

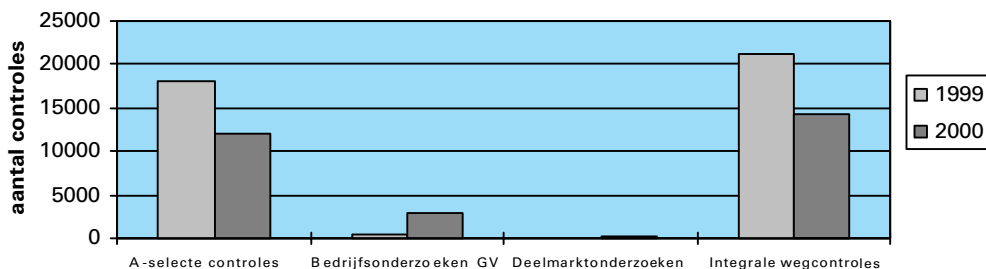
Het verslag van de Commissie over de tenuitvoerlegging in 1995–1996 van Verordening (EEG) nr 3820/85 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer blijkt dat uitgaande van een Europese score (100%) Nederland voor de jaren 1995–1996 en 1997–1998 een score kent van respectievelijk: 138% en 136%. (bron: Rijksverkeersinspectie 1999)

Per soort vervoer (goederen over weg en binnenvaart, vervoer van gevaarlijke stoffen en personenvervoer) zijn in de onderstaande grafieken de aantallen controles en de volgtijdelijke ontwikkelingen daarvan opgenomen.

Opmerking: De Rijksverkeersinspectie volgt steeds meer een integrale controlemethodiek in de plaats van afzonderlijke en gespreide controles op deelgebieden.



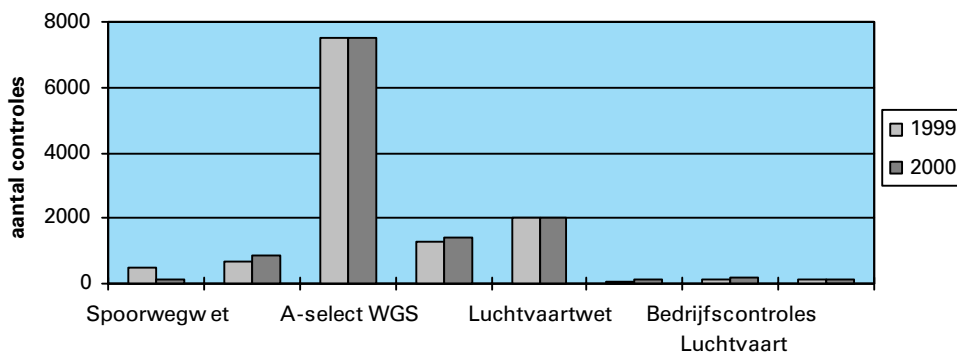
### Rijttijdenwet/Wet goederenvervoer over de weg



### Rijttijdenwet/Wet Personenvervoer



### Wet vervoer gevaarlijke stoffen



## 05.30. Maritieme politiek

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

In dit artikel zijn geraamd:

- verplichtingen en uitgaven voor het lidmaatschap van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO). Deze middelen worden verantwoord op artikelonderdeel 05.30.01;
- bijdragen aan diverse nationale organisaties;
- diverse uitgaven in het kader van de ontwikkeling van het maritiem beleid, zoals bijdragen aan internationale organisaties, technische samenwerking met ontwikkelingslanden, vertalingen e.d.

Alle verplichtingen en uitgaven in dit artikel zijn gericht op de behartiging van de politieke en economische belangen van de Nederlandse maritieme sector in nationaal en internationaal verband.

In lijn met het streven naar het behoud van een eigen vloot pleit Nederland in de internationale organen voor het indammen van lading-reservering en protectionisme.

*b. de cijfers*

**Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

05.30	t/m 1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999			3 151	3 134	3 117	3 100	3 100	
1e suppl. wet 1999			- 2 223	- 2 194	- 2 165	- 2 136	- 2 136	
Nieuwe mutaties			- 187	65	65	65	65	
Stand ontwerp-begroting 2000	1 637	2 483	741	<b>1 005</b>	1 017	1 029	1 029	1 029
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000	743	1 127	336	<b>456</b>	461	467	467	467

**Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

05.30		1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999			3 151	3 134	3 117	3 100	3 100	
1e suppl. wet 1999			- 2 223	- 2 194	- 2 165	- 2 136	- 2 136	
Nieuwe mutaties			26	65	65	65	65	
Stand ontwerp-begroting 2000		3 615	954	<b>1 005</b>	1 017	1 029	1 029	1 029
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000		1 640	433	<b>456</b>	461	467	467	467

*c. de toelichting bij de cijfers*

**Specificatie nieuwe mutaties (in NLG 1000)**

Verplichtingen/uitgaven	1999	2000	2001	2002	2003
1. Prijsbijstelling		38	37	37	37
2. Prijsbijstelling IMO	26	27	28	28	28
<b>Totaal</b>	26	65	65	65	65

De ten opzichte van de uitgaven afwijkende verplichtingenmutatie wordt uitsluitend voor 1999 veroorzaakt door technische mutaties naar aanleiding van de realisatie van de begroting 1998.

ad 1. Dit betreft de prijsbijstellingstranche 1999.

ad 2. Dit betreft de prijsbijstelling IMO in het kader van de HGIS.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

**De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (in NLG 1000) en de economische en de functionele codering**

Artikelonderdeel	Verplichtingen			Uitgaven			Codering	
	1998	1999	2000	1998	1999	2000	econ.	funct.
05.30.01 Bijdrage IMO	685	741	757	685	741	757	12	12,34
05.30.02 Algemeen	1 798	0	248	2 930	213	248	12	12,34
Totaal	2 483	741	1 005	3 615	954	1 005		

*e. de kengetallen*

De kengetallen van de artikelen 05.30 en 05.31 zijn samengevoegd. De toelichting is vervolgens geplaatst bij artikel 05.31.

**05.31. Stimulering Goederenvervoer**

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

De in dit artikel geraamde verplichtingen en uitgaven betreffen het geheel van maatregelen waarmee de Nederlandse goederenvervoersectoren worden gestimuleerd. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar de toelichting bij de onderverdeling in artikelonderdelen.

*b. de cijfers*

**Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

05.31	t/m 1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999			25 059	23 838	22 630	23 335	23 835	
1e suppl. wet 1999			4 047	1 723	1 661	2 220	1 427	
Nieuwe mutaties			- 2 632	- 5 346	- 5 106	- 5 390	- 4 563	
Stand ontwerp-begroting 2000	16 158	25 816	26 474	<b>20 215</b>	19 185	20 165	20 699	20 707
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000	7 332	11 715	12 013	<b>9 173</b>	8 706	9 150	9 393	9 396

**Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

05.31	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999		25 891	23 933	22 720	23 425	23 925	
1e suppl. wet 1999		9 875	1 608	1 427	1 693	1 427	
Nieuwe mutaties		- 2 632	- 4 645	- 4 668	- 4 655	- 4 645	
Stand ontwerp-begroting 2000	30 972	33 134	<b>20 896</b>	19 479	20 463	20 707	20 707
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000	14 054	15 036	<b>9 482</b>	8 839	9 286	9 396	9 396

*c. de toelichting bij de cijfers***Specificatie nieuwe mutaties (in NLG 1000)**

Uitgaven	2000	2001	2002	2003	2004
1. Compensatie flexibel werken	- 100	- 100	- 100	- 100	
2. Verlaging flankerend beleid zeescheepvaart	- 5 000	- 5 000	- 5 000	- 5 000	
3. Prijsbijstelling	455	432	445	455	
<b>Totaal</b>	<b>- 4645</b>	<b>- 4 668</b>	<b>- 4 655</b>	<b>- 4 645</b>	

De ten opzichte van de uitgaven afwijkende verplichtingenmutaties vanaf 2000 worden veroorzaakt door een verplichtingschuif en technische mutaties naar aanleiding van de realisatie van de begroting 1998.

ad 1. Ter compensatie van de uitgaven voor flexibel werken wordt het budget arbeidsmarkt zeevaart verlaagd.

ad 2. Deze mutatie betreft een beperking van de flankerende stimuleringsmaatregelen voor de zeescheepvaart.

ad 3. Deze mutatie betreft de prijsbijstellingstranche 1999

**De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (in NLG 1000) en de economische en de functionele codering**

Artikelonderdeel	Verplichtingen			Uitgaven			Codering	
	1998	1999	2000	1998	1999	2000	econ.	funct.
05.31.01 Steunverlening zeescheepvaart	8 229	8 233	7 490	7 495	10 188	7 608	43D	12,30
05.31.02 Stimulering kennisinfrastructuur	3 620	2 504	3 214	3 620	2 504	3 214	12	12,30
05.31.03 Stimulering overig goederenvervoer	13 967	15 737	9 511	19 857	20 442	10 074	43D	12,12
Totaal	25 816	26 474	20 215	30 972	33 134	20 896		

**05.31.01 Steunverlening zeescheepvaart**

De in Nederland gevestigde zeescheepvaart heeft het jarenlang erg moeilijk gehad. Na de inwerkingtreding van het nieuwe zeescheepvaartbeleid in 1996 is de negatieve tendens omgebogen. Deze ontwikkeling heeft ook positieve gevolgen voor de werkgelegenheid in de sector. Berekend is dat tot 2004 een aanzienlijke toename van het aantal arbeidsplaatsen te verwachten valt (rapport Peeters cs.: Policy Research 1994).

Er is binnen de maritieme cluster een stijgende vraag naar gekwalificeerd Nederlands personeel. De huidige uitstroom van vooral het technisch onderwijs is onvoldoende om aan deze stijgende vraag te voldoen. Dit geldt in versterkte mate voor de zeescheepvaart.

**05.31.02 Stimulering kennisinfrastructuur**

Met de in dit artikelonderdeel geraamde verplichtingen en uitgaven wordt bijgedragen aan de instandhouding van de kennisinfrastructuur van en voor de maritieme sector.

De bijdragen die met name worden aangewend voor het Nederlands Instituut voor Maritiem Onderzoek, de Subsidieregeling Maritiem Onderzoek alsmede de missiefinanciering van MARIN, richten zich vooral op ondersteuning voor onderzoek naar hoogwaardige bedrijfsmiddelen en -processen om daarmee de maritieme sector in staat te stellen de concurrentie uit landen met lagere kostenniveaus het hoofd te kunnen bieden. Deze ondersteuning is noodzakelijk omdat dit onderzoek commercieel niet financierbaar maar wel wezenlijk voor de toekomst van de Nederlandse maritieme sector is.

**05.31.03 Stimulering overig goederenvervoer**

De verplichtingen en uitgaven op dit artikelonderdeel worden ingezet ten behoeve van de vergroting van de marktkansen van het Nederlands bedrijfsleven in de transport- en dienstensector, waarbij rekening wordt gehouden met de maatschappelijke randvoorwaarden (onder andere milieu en veiligheid).

Ter ondersteuning hiervan zal het beleid ten aanzien van de voorlichting, promotie, sociale activiteiten in de scheepvaart en internationale samenwerking worden voortgezet.

De activiteiten op internationaal gebied (zoals missies, haalbaarheidsstudies en projecten) richten zich op het bevorderen van de logistieke functie van Nederland. Tevens wordt een Europese dimensie van de

goederenvervoersstrategie ontwikkeld met specifieke aandacht voor onder andere externe betrekkingen (buiten de EU), perspectieven voor de interne markt, sociaal beleid en de Agenda 2000.

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat is sinds 1987 met het Ministerie van Economische Zaken betrokken bij de financiering van de Vereniging NDL. Op basis van de positieve uitkomsten van een evaluatie van de effectiviteit van de subsidie aan NDL is besloten deze subsidie te continueren gedurende de periode tot 2003.

In het kader van het flankerend binnenvaartbeleid lopen de uitgaven met betrekking tot de subsidieregeling samenwerkingsverbanden binnenvaart nog door tot 2001.

In de ICES Kennis Infrastructuur (KIS) is voor de periode tot en met 2002 een extra investeringsimpuls voorzien voor kennisontwikkeling met betrekking tot verkeer en vervoer waarbij vooral extra aandacht is voor nieuwe vervoersconcepten en verdere ontwikkeling en toepassing van technologie in deze sector, als motor voor innovaties in het goederen-transport. Hiervoor is in 1999 de stichting Connekt opgericht, die zich bezighoudt met wetenschappelijk onderzoek naar verkeer en vervoer.

#### *e. de kengetallen*

De ramingskengetallen verstrekken informatie over de totale uitgaven ten behoeve van de activiteiten op de artikelen 05.30 en 05.31. Dit houdt in dat ook uitgaven op personeel en materieel gebied zijn toegerekend. De bedragen zijn in miljoenen guldens.

	1998	1999	2000
programma-uitgaven (05.30 en 05.31)	34,6	34,0	21,9
apparaatsuitgaven (art. 05.01)	7,7	6,8	5,9
<b>totale uitgaven</b>	<b>42,3</b>	<b>40,8</b>	<b>27,8</b>
aantal fte's (05.30 en 05.31)	60,4	60,4	52,4

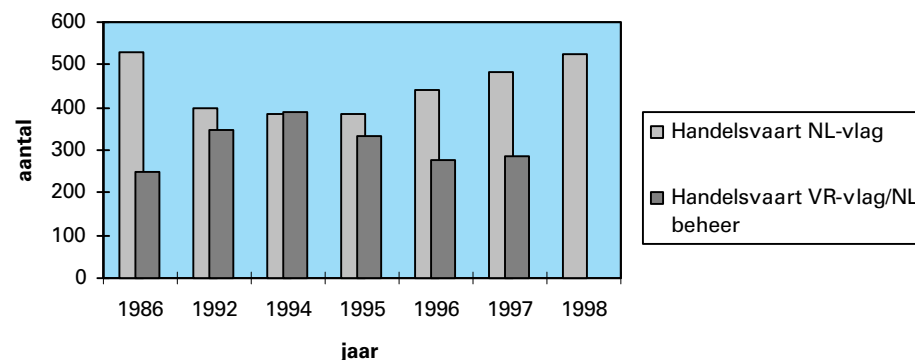
Nadere onderbouwing van de uitgaven in 2000 op de artikelen 05.30 en 05.31:

Uitgavencomponent	budget (in NLG mln)
Contributie IMO	0,7
Diversen	0,3
<b>Subtotaal artikel 05.30</b>	<b>1,0</b>
NIM	0,4
MARIN	3,0
Subsidie ZKKN en stichting Zeemanswelzijn	3,1
Beleidsondersteunend onderzoek	1,0
Nieuw zeescheepvaartbeleid	8,0
Termijnen WSZ/IPZ	-
NDL-bijdrage	0,8
Flankerend beleid binnenvaart	0,2
Transporttechnologie	1,7
Sectorstimulering	1,1
Diversen	1,6
<b>Subtotaal artikel 05.31</b>	<b>20,9</b>
<b>totaal</b>	<b>21,9</b>

### (1) Zeescheepvaartbeleid

Met name de Nederlandse fiscale maatregelen voor de zeescheepvaartsector, ingevoerd per 1-1-1996, werpen hun vruchten af. Zo is de handelsvloot sterk gegroeid, met name het gedeelte onder Nederlandse vlag. Na aftrek van het aantal uit de vaart genomen en/of verkochte schepen is de handelsvloot onder Nederlandse vlag in 1998 toegenomen met netto 43 handelsvaartschepen. In totaal zijn in 1996, 1997 en 1998 samen 104 schepen teruggevlagd. Ook de nieuwbouw kiest massaal voor de Nederlandse vlag, in totaal zijn er in drie jaar 129 nieuwbouwschepen bijgekomen. De cijfers van de vloot onder vreemde vlag vertonen na een forse daling in 1995 en 1996, in 1997 weer een voorzichtige groei met 8 schepen.

**Ontwikkeling handelsvloot**



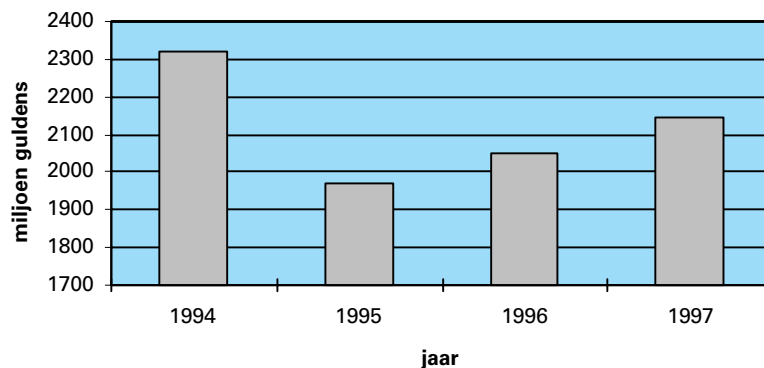
Bij de ontwikkeling van de werkgelegenheid in de zeescheepvaart is na een lange periode van voortdurende afname sinds 1996 weer een opwaartse trend waar te nemen. De totale werkgelegenheid in de gehele zeevaartsector (aan boord en aan de wal) is in 1996 ten opzichte van 1995 stabiel gebleven en in 1997 gegroeid met ruim 3%. Het aantal actieve

zeevarenden op schepen onder Nederlandse vlag is sinds 1996 met circa 12,5 % toegenomen. Deze groei kan echter de nog sterker toegenomen vraag van de vloot niet accommoderen waardoor een tekort is ontstaan op de arbeidsmarkt voor Nederlandse zeevarenden. Mede hierdoor ervaren rederijen in plaats van een overschot aan zeevarenden nu een te kort aan personeel (Bron: BER 1999).

## (2) Vestigingsbeleid

Met het zeescheepvaartbeleid, zoals dat sinds 1996 van kracht is, is een kader geschapen om op gerichte wijze maritieme ondernemingen aan te trekken. Vestiging van maritieme ondernemingen is van belang in verband met de daarmee gepaard gaande creatie van indirect toegevoegde waarde en hoogwaardige werkgelegenheid, meer en sterker aan Nederland gebonden vervoersactiviteiten en uitstralings- en cluster-effecten. Het aantal scheepvaartondernemingen vertoont na een daling tussen 1994 en 1995 een sterke stijging in 1996 en 1997, in totaal over twee jaar met 15%.

**Toegevoegde waarde van de Nederlandse zeescheepvaartsector (x mln. gulden)**



## 05.32. Zeehavenontwikkeling

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

Op dit artikel worden de verplichtingen en uitgaven van de Rijksoverheid in het kader van de zeehavenontwikkeling verantwoord. Belangrijke accenten worden daarbij gelegd op de versterking van de concurrentiepositie van de Nederlandse zeehavens, het bestuurlijk overleg over mainports (BOM) en de vormgeving van het brainportconcept.

De belangrijkste uitgavenpost betreft de bijdragen van de rijksoverheid voor de versnelde realisatie van zeehavenprojecten in het kader van de Subsidieregeling Haveninterne Projecten. Deze bijdragen van het Rijk vloeien voort uit het beleid ter versterking van de economische infrastructuur zoals is aangegeven in de in september 1995 uitgebrachte Voortgangsnota Zeehavenbeleid. De voortgangsnota Zeehavenbeleid (1995) omvat maatregelen voor het verbeteren van de prijs-prestatieverhouding, optimaliseren van de bereikbaarheid van de havens, stimuleren van infrastructurele havenprojecten en het door harmonisatie bevorderen van eerlijke concurrentieverhoudingen tussen de havens in Europees verband. Medio 1999 wordt een nieuwe voortgangsnota Zeehavenbeleid uitgebracht. Daarin is ondermeer opgenomen dat vanaf 2000 ook projecten in de nationale zeehavengebieden buiten Rijnmond en het Amsterdam-Noordzeekanaalgebied in aanmerking kunnen komen voor een bijdrage in dit kader.



*b.de cijfers***Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

05.32	t/m 1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999			1 878	5 648	17 050	13 949	18 396	
Amendementen/N.v.W.			1 000	6 000	7 000	7 000	7 000	
Nieuwe mutaties			- 2 817	5 019	- 2 025	- 1 231	- 1 231	
Stand ontwerp-begroting 2000	34 667	26 182	61	<b>16 667</b>	22 025	19 718	24 165	24 165
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000	15 731	11 881	28	<b>7 563</b>	9 995	8 948	10 966	10 966

**Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

05.32		1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999			9 625	19 209	18 797	18 396	18 396	
Amendementen/N.v.W.				7 000	7 000	7 000	7 000	
Nieuwe mutaties				- 1 452	- 1 224	- 1 231	- 1 231	
Stand ontwerp-begroting 2000		36 200	9 625	<b>24 757</b>	24 573	24 165	24 165	24 165
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000		16 427	4 368	<b>11 234</b>	11 151	10 966	10 966	10 966

*c. de toelichting bij de cijfers***Specificatie nieuwe mutaties (in NLG 1000)**

Verplichtingen/uitgaven	2000	2001	2002	2003
1. Interne compensatie	- 1 779	- 1 544	- 1 544	- 1 544
2. Prijsbijstelling	327	320	313	313
<b>Totaal</b>	<b>- 1 452</b>	<b>- 1 224</b>	<b>- 1 231</b>	<b>- 1 231</b>

De ten opzichte van de uitgaven afwijkende verplichtingenmutaties vanaf 2000 worden veroorzaakt door technische mutaties naar aanleiding van de realisatie van de begroting 1998. Dit geldt tevens voor de mutaties in 1999.

ad 1. Dit betreft een compensatie voor uitgaven elders binnen het beleidsterrein van DGG.

ad 2. Dit betreft de prijsbijstellingstranche 1999.

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

Dit artikel kent geen onderverdeling. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 12 en 12.34.

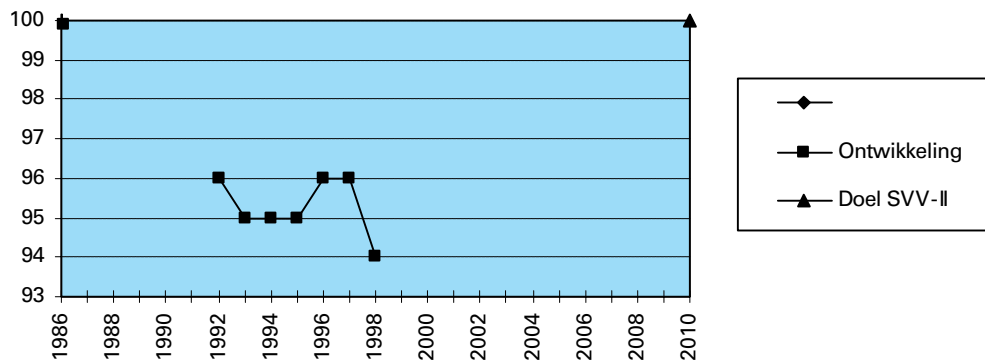
e. de kengetallen

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

	1998	1999	2000
programma-uitgaven	36,2	9,6	24,8
apparaatsuitgaven (art. 05.01)	1,2	1,0	0,9
<b>totale uitgaven</b>	<b>37,4</b>	<b>10,6</b>	<b>25,7</b>
aantal fte's	8,5	8,5	7,5

Concurrentiepositie van de Nederlandse havens in de range Hamburg-Le Havre:

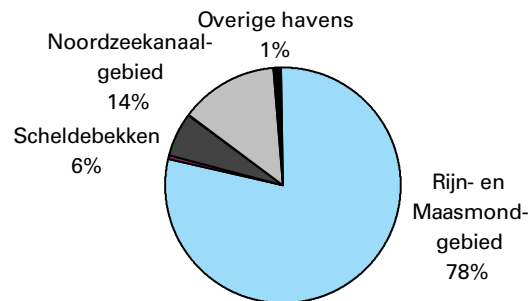
Het marktaandeel van de Nederlandse havens in de Hamburg-Le Havre range is nog niet op het niveau van 1986 (51%=100). Het marktaandeel stabiliseerde zich de laatste jaren rond de 49%, maar zal in 1998 naar verwachting teruglopen naar 48%.



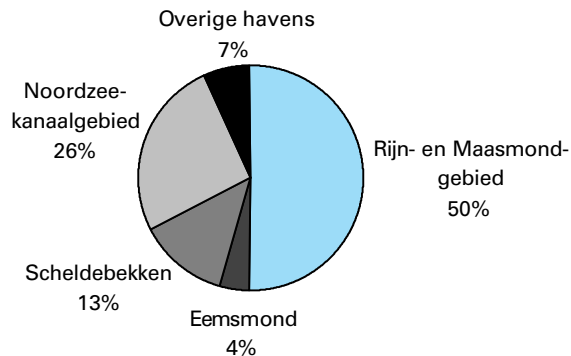
De daling van het marktaandeel lijkt het gevolg van een zeer sterke groei in de Hamburg-Le Havre range: Antwerpen groeide in 1998 met 7%, Wilhelmshaven zelfs met ca. 20%. De totale overslag in de Nederlandse zeehavens groeide relatief minder (1%). Een oorzaak ligt in de groei van containerstromen, die ten koste van «massagoed» en «overig stukgoed» aan aandeel winnen in de totale overslag. Sinds 1986 is het aandeel van de Nederlandse havens in de containeroverslag in de Hamburg-Le Havre range gedaald. Een verklaring hiervoor zijn de grootschalige investeringen in containerhavens elders in Noordwest-Europa, met extra concurrentie als gevolg. (bron: Signalenrapport 1999)

In 1997 bedroeg het totaal aan directe en indirecte toegevoegde waarde (TW) van de Nederlandse zeehavens f 51,6 mld, ofwel 8,2 % van het BNP. Gekeken naar de directe, havengebonden TW kwam deze in 1997 uit op f 32,3 mld, wat gelijk is aan 5,1 % van het BNP (Bron: BER 1999).

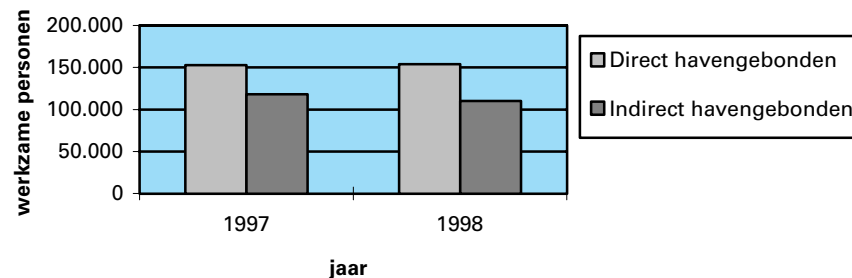
**Overgeslagen tonnen in de Nederlandse zeehavengebieden – 1997**



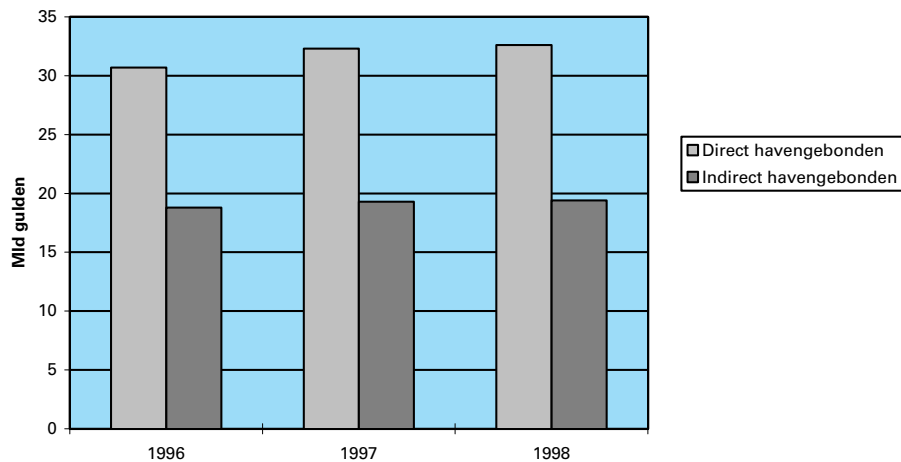
**Toegevoegde waarde Nederlandse zeehavengebieden – 1997**



**Ontwikkeling directe en indirecte havengebondenwerkgelegenheid**



**Ontwikkeling directe en indirecte havengebonden toegevoegde waarde**



## 05.34. Uitkeringen herstructurering binnenvaart

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

In het kader van de herstructurering van de binnenvaart in West-Europa worden op nationaal niveau slooputkeringen ter beschikking gesteld. De basis hiervoor vormen de EU-Verordeningen 1101/89 van de Raad en 1102/89 van de Commissie, beide van 27 april 1989, zoals gewijzigd bij Verordening 3690/92 van 21 december 1992, Verordening 2254/96 van 19 november 1996, Verordening 241/97 van 10 februari 1997 en Verordening 2433/97 van 8 december 1997. Nationaal is deze Europese regelgeving vertaald naar de Wet en de Regeling structurele sanering binnenvaart en de Regeling oud-voor-nieuw in de Europese binnenvaart. Ten behoeve van sleepboten en kleine duw- en duwsleepboten vigeert een aparte nationale sloopregeling.

### b. de cijfers

#### Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

05.34	t/m 1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999			11 958	11 958	11 958	11 958	11 958	
1e suppl. wet 1999			- 11 958					
Nieuwe mutaties				- 10 300	- 10 300	- 10 300	- 10 300	
Stand ontwerp-begroting 2000	37 721	106 599	0	<b>1 658</b>	1 658	1 658	1 658	1 658
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000	17 117	48 372	0	<b>752</b>	752	752	752	752

#### Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

05.34		1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999			11 958	11 958	11 958	11 958	11 958	
1e suppl. wet 1999			20 000					
Nieuwe mutaties			35 000	- 10 300	- 10 300	- 10 300	- 10 300	
Stand ontwerp-begroting 2000		78 771	66 958	<b>1 658</b>	1 658	1 658	1 658	1 658
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000		35 745	30 384	<b>752</b>	752	752	752	752

*c. de toelichting bij de cijfers*

Door beëindiging van de sloopregeling in 1999 komen de hiermee samenhangende uitgaven en ontvangsten, vanaf 2000 f 10,3 mln structureel, te vervallen. In 1999 zullen tevens nog een aantal (uitgestelde) uitkeringen plaatsvinden in het kader van de Europese sloopregelingen. In verband hier mee zijn de uitgaven in 1999 met f 35 mln verhoogd.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

**05.34.01 Sloopregeling sleep-, duw- en duwsleepboten**

Deze regeling is alleen van toepassing op sleepboten en duw- en duwsleepboten met een voortstuwingsvermogen van minder dan 300 kW. De regeling is gekoppeld aan de Wet inkomensvoorziening oudere en gedeeltelijk arbeidsongeschikte gewezen zelfstandigen (IOAZ). Ondernemers die in aanmerking komen voor een uitkering krachtens de IOAZ en die hun bedrijf beëindigen kunnen tevens in aanmerking komen voor een slooputkering, indien zij het schip daadwerkelijk doen slopen.

**05.34.02 Europese sloopregeling binnenvaart (Raadsverordening 1101/89 en Commissieverordening 1102/89)**

De verordeningen hebben ten doel het wegnemen van de structurele overcapaciteit door middel van op gemeenschapsniveau gecoördineerde sloopecties en begeleidende maatregelen gericht op het voorkomen van nieuwe overcapaciteit (oud-voor-nieuw-regeling). De kosten verbonden aan deze regeling zijn door de betrokken lidstaten voorgefinancierd en inmiddels door het bedrijfsleven terugbetaald. De bedragen die na terugbetaling over bleken te zijn, zijn toegevoegd aan de sloopregeling 1996–1998.

**05.34.03 Europese sloopregeling (Verordening 3690/92)**

Deze regeling is van belang voor de inning en besteding van de bijdragen die in het kader van de oud-voor-nieuw-regeling worden ontvangen. De bijdragen worden betaald door ondernemers die een nieuw schip in de vaart brengen zónder een compenserend aantal tonnen laadvermogen te laten slopen. De oud-voor-nieuw-regeling is op 28 april 1999 geëxpireerd. In 1998 is besloten om deze regeling met 5 jaar te verlengen. De met deze regeling verband houdende inkomsten en uitgaven zijn moeilijk in te schatten. Zij zijn van een aantal factoren afhankelijk: de mate waarin nieuwe schepen worden gebouwd, of er sprake is van het betalen van de financiële bijdrage of van het slopen van vervangend tonnage, de groei van het ladingaanbod en het verhoudingsgetal oud-voor-nieuw (thans 1,25 : 1 voor droge lading schepen en 1,5 : 1 voor tankschepen). Daarbij is ook besloten over de periode waarin de oud-voor-nieuw-bijdragen worden besteed (bijvoorbeeld aan sloopecties na 1998).

**05.34.06 Europese sloopregeling (Verordening 2254/96)**

Deze regeling met een looptijd van drie jaren heeft ten doel het slopen van 15% van het laadvermogen van de Europese binnenvaartvloot. Voor de periode 1996 is het percentage van 5 nagenoeg gehaald. De sloopecties gebaseerd op Verordening 2326/96 (1<sup>o</sup> tranche) zijn inmiddels alle betaald.

De totale kosten van de regeling zullen MECU 192 bedragen, waarvan MECU 20 worden betaald via de communautaire middelen, MECU 28 door het bedrijfsleven (om die reden worden weer volledige jaarlijkse bijdragen

geheven, in ieder geval tot en met 1999) en MECU 144 door de betrokken landen. Het Nederlandse aandeel bedraagt MECU 80,7.

#### 05.34.07 Europese sloopregeling (Verordening 241/97)

Dit betreft de tweede tranche van de sloopregeling 1996–1998. De kosten voor Nederland, verband houdende met slooputkeringen, in het kader van deze verordening drukten op de begrotingsjaren 1997 en 1998. In deze tranche werd het percentage te slopen capaciteit van 5 gehaald.

De zogenaamde solidariteitsverevening kan ook in 2000 nog leiden tot mutaties. Dit instrument is gericht op een gelijke behandeling van eigenaren van binnenschepen in de betrokken lidstaten en Zwitserland, door de financiële bijdragen in alle landen gelijktijdig te laten stoppen. Een en ander ongeacht de omvang van het in een bepaald land voor de sloop geaccepteerd laadvermogen. Elk jaar vindt er overheveling van gelden plaats tussen de diverse nationale sloopfondsen, om de voorwaarde van een gelijktijdige beëindiging van de regeling te bewerkstelligen. Dit kan jaarlijks leiden tot betalingen aan de andere sloopfondsen die dan weer afhankelijk zijn van de inkomsten en de uitgaven in het kader van de herstructurering. Inkomsten uit hoofde van de oud-voor-nieuw-regeling vallen ook onder het instrument «solidariteitsverevening».

#### 05.34.08 Europese sloopregeling (Verordening 2433/97)

Dit betreft de derde tranche van de sloopregeling 1996–1998. Het grote aantal sloopaanvragen heeft er toe bijgedragen dat Nederland f 92 mln aan uitkeringen heeft betaald. Een deel hiervan, circa f 25 mln, is belast op de begroting van 1998, de rest f 67 mln op het begrotingsjaar 1999. Voorts worden de uitgaven in het kader van de vereveningsbijdrage, voor zover op deze tranche betrekking hebbend, op dit artikel verantwoord.

#### De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (in NLG 1000) en de economische en de functionele codering

Artikelonderdeel	Verplichtingen			Uitgaven			Codering	
	1998	1999	2000	1998	1999	2000	econ.	funct.
05.34.01 Sloopregeling sleep-, duw- en duwsleepboten			1 658			1 658	63 D	12.34
05.34.02 Europese sloopregeling (1101/89)	2 921			2 921			63 E	12.34
05.34.03 Europese sloopregeling (3690/92)	16			16			63 D	12.34
05.34.06 Europese sloopregeling (2254/96)				1 400			63 E	12.34
05.34.07 Europese sloopregeling (241/97)	12 508			48 829			63 E	12.34
05.34.08 Europese sloopregeling (805/99)	91 154			25 605	66 958		63 E	12.34
Totaal	106 599		1 658	78 771	66 958	1 658		

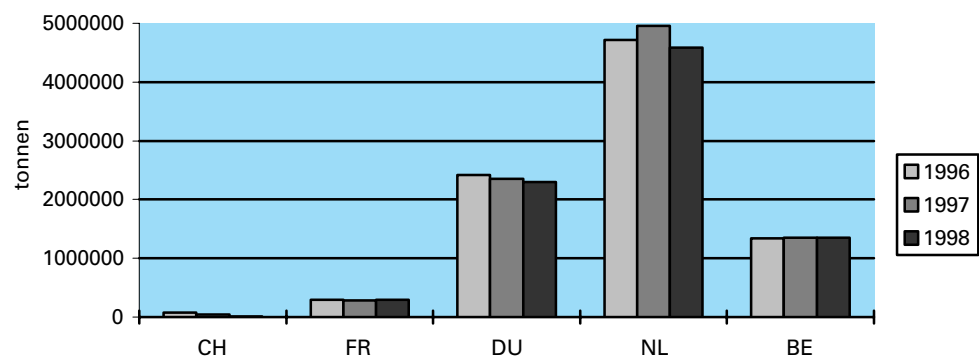
e. de kengetallen

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

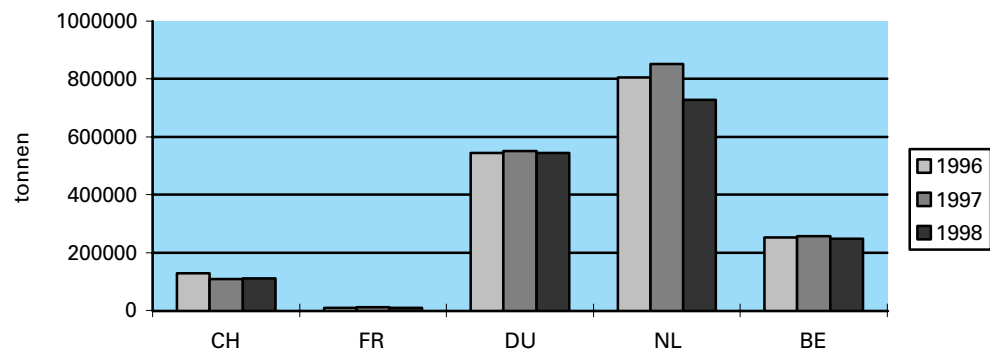
	1998	1999	2000
programma-uitgaven	80,4	67,0	1,7
apparaatsuitgaven (art. 05.01)	1,1	1,0	0
<b>totale uitgaven</b>	<b>81,5</b>	<b>68,0</b>	<b>1,7</b>
aantal fte's	8,6	8,6	0,1

De effecten van de sloopregeling laten zich afleiden uit de ontwikkeling van de binnenvaartvloot.

**Ontwikkeling in de droge Rijnvloot per 1-1-'97 en 1-1-'98**



**Ontwikkeling in de natte Rijnvloot per 1-1-'96 en 1-1-'98**



Bron: Jaarverslag Centrale Commissie voor de Rijnvaart 1997

Notie 1: de sloopregeling trad eind 1996 in werking waardoor de effecten van de sloopregeling voor het eerst tot uiting komen in de cijfers van 1997 en zullen doorlopen in de jaren 1998, 1999 en 2000.

Notie 2: ontwikkeling betreft zowel de afname door slooptonnage alsmede toename door nieuwbouw.

Notie 3: droge Rijnvloot betreft droge ladingschepen, natte Rijnvloot betreft tankschepen.



### Algemeen

De missie van V&W op het beleidsterrein Telecommunicatie en Post is het zorgdragen voor hoogwaardige en maatschappelijk verantwoorde telecommunicatie-, telematica- en postvoorzieningen in een concurrerende omgeving. Het beleid kent vier hoofddoelstellingen, die zijn gericht op het volbrengen van de missie:

- Het versterken van de concurrentiepositie van Nederland door voorzieningen op het gebied van telecommunicatie, telematica en post, en de toepassingen ervan, aan te bieden.
- De bewaking van de maatschappelijke belangen bij de toegang tot en het gebruik van telecommunicatie, telematica en post.
- Een sterke internationale positie van de in en vanuit Nederland opererende bedrijven in de sector.
- Het bevorderen van een efficiënte en effectieve inzet van telematica-voorzieningen en -diensten ten behoeve van de kerntaken van de overheid en de marktontwikkeling.

Hieruit volgen als hoofdtaken:

- op nationale en internationale schaal vorm geven aan het post- en telecommunicatiebeleid van de overheid met als belangrijkste doelstelling om uitstekende en betrouwbare post- en telecommunicatievoorzieningen voor particulieren en bedrijfsleven te verzekeren;
- het versterken van de positie van de Nederlandse aanbodsector in de telecommunicatie, telematica en post, door het creëren van de randvoorwaarden die nodig zijn voor het ontwikkelen van een – qua prijs/kwaliteitsverhouding – sterke en internationaal concurrerende post- en telecommunicatiebranche;
- het bevorderen van telematica ten behoeve van de sectoren Verkeer, Vervoer en Water;
- het bewaken van de maatschappelijke functie van post en telecommunicatie (universele dienstverlening en informatiemaatschappij);
- het opstellen van regelgeving (met als kenmerkende aspecten de internationale regelgeving en implementatie van de EU-regelgeving);
- het ontwikkelen van de kennisinfrastructuur op het gebied van post, telecommunicatie en telematica;
- het vormgeven van het frequentie- en nummerbeleid, o.m. door het opstellen van een Nationaal Frequentie Plan en een Nationaal Nummer Plan.
- het vertegenwoordigen van de Staat in internationale organisaties op post- en telecommunicatiegebied;
- het ondersteunen van Nederlandse post- en telecommunicatie-bedrijven bij het verwerven van een plaats in de internationale post- en telecommunicatiemarkt;
- het laten functioneren van de post- en telecommunicatievoorzieningen in buitengewone omstandigheden;
- het vervullen van het aandeelhouderschap van de Staat der Nederlanden bij de Koninklijke KPN N.V., TNT Post Groep N.V. en NOZEMA N.V.
- het in beeld brengen van de maatschappelijke gevolgen van de moderne informatiemaatschappij en het zo nodig beïnvloeden hiervan;

## 06.01. Personeel en materieel Directoraat-Generaal Telecommunicatie en Post

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

In dit artikel zijn opgenomen alle verplichtingen en uitgaven die nodig zijn voor het functioneren van het ambtelijk apparaat van het Directoraat-Generaal Telecommunicatie en Post (DGTP). Het artikel bevat onder meer de volgende componenten:

- loonkosten en overige tot het loon te rekenen kosten van het ambtelijk personeel (personeel vallend onder de begrotingssterkte);
- kosten van het niet-ambtelijk personeel en overige personele kosten;
- materiële uitgaven.

### b. de cijfers

#### Opbouw verplichtingen en uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

06.01	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999		19 215	19 034	18 847	18 534	18 534	
1 <sup>e</sup> suppl. Wet 1999		99	104	104	104	104	
Nieuwe mutaties		1 623	3 140	3 223	3 253	3 254	
Stand ontwerp-begroting 2000	20 058	20 937	<b>22 278</b>	22 174	21 891	21 892	21 892
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000	9 102	9 501	<b>10 109</b>	10 062	9 934	9 934	9 934

De stand voor de verplichtingen voor het jaar 1998 is f 21,013 mln.

### c. de toelichting bij de cijfers

#### specificatie nieuwe mutaties (in NLG 1000)

Uitgaven/verplichtingen	1999	2000	2001	2002	2003
1. Overgang Telematica	452	452	452	452	452
2. Verhuizing DGTP		629	629	629	629
3. Loonbijstellingstranche 1999	471	630	564	545	546
4. Uitbreiding personeel		1 000	1 000	1 000	1 000
5. Correctie doelmatigheidsaakstelling		321	472	523	523
6. Prijsbijstellingstranche 1999		108	106	104	104
7. Millenniumgelden	700				
Totaal	1 623	3 140	3 223	3 253	3 254

ad 1. De afdeling Telematica is overgegaan van het Directoraat-Generaal Personenvervoer naar het Directoraat-Generaal Telecommunicatie en Post. De bijbehorende apparaatskosten worden hiervoor overgeboekt van artikel 03.01 Personeel en Materieel DGP.

ad 2. Door de verhuizing van DGTP naar een ander pand stijgen de apparaatskosten structureel met f 629 000 wegens (onder andere)

het wegvallen van een bestaande samenwerking op het gebied van automatisering en financiële administratie. De compensatie wordt elders binnen de begroting van V&W gevonden.

ad 3. Dit betreft de loonbijstellingstranche 1999.

ad 4. Deze toevoeging betreft de apparaatskosten van de personele uitbreiding van 7 fte. De uitbreiding is bestemd voor taken op het gebied van internet, kennisinfrastructuur en convergentie. Als dekking worden de hogere ontvangsten RDR ad f 1 mln aangewend.

ad 5. Dit betreft een technische bijstelling in verband met een andere toedeling van de doelmatigheidstaakstelling uit het Regeerakkoord 1998.

ad 6. Dit betreft de prijsbijstellingstranche 1999.

ad 7. Dit betreft een overboeking in verband met de uitgaven voor het millennium.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

#### **06.01.01 Ambtelijk personeel**

De raming van de uitgaven voor ambtelijk personeel heeft plaatsgevonden door middel van de Systematiek Nieuwe Integrale Personeelsbegroting (SNIP).

#### **06.01.02 Overige personele uitgaven**

Dit artikelonderdeel bevat de ramingen voor de kosten van vorming & opleiding, werving & selectie, kinderopvang, inhuur en overig personeelsbeleid.

#### **06.01.03 Materieel**

Dit betreft de verplichtingen en uitgaven voor materiële zaken in verband met het functioneren van het Directoraat-Generaal Telecommunicatie en Post. De volgende uitgaven komen ten laste van dit artikelonderdeel:

- bureaunkosten, zoals kantoorbenodigdheden, drukwerk, literatuur, reprocosten, telecommunicatie en porti;
- huisvestingskosten, zoals huren en pachten, onderhoud van gebouwen en terreinen, energie en water, belasting en heffingen;
- reis- en verblijfkosten voor dienstreizen in/naar en vanuit binnen- en buitenland;
- representatiekosten, voorlichtingsuitgaven en kosten voor vergaderingen, jubilea;
- externe dienstverlening;
- aanschaf en onderhoud van meubilair, kantoormachines, reproductie-apparatuur, audio- en video-apparatuur, (specifieke) communicatie-apparatuur en vervoermiddelen.

**De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (in NLG 1000 ) en de economische en de functionele codering**

Artikelonderdeel	Verplichtingen			Uitgaven			Codering	
	1998	1999	2000	1998	1999	2000	econ.	funct.
06.01.01 Ambtelijk personeel	11 254	14 178	15 936	11 254	14 178	15 936	11	12.6
06.01.02 Overig personeel	4 007	1 362	1 445	3 203	1 362	1 445	12	12.6
06.01.03 Materieel	5 752	5 397	4 897	5 601	5 397	4 897	12	12.6
Totaal	21 013	20 937	22 278	20 058	20 937	22 278		

*e. de kengetallen*

DGTP Totaal	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Gemiddelde gerealiseerde bezetting in fte	103,4						
Gemiddelde gerealiseerde prijs per fte	108 882						
Gemiddelde geraamde begrotingssterkte in fte		119,1	130,7	130,7	130,7	130,7	130,7
Gemiddelde geraamde prijs per fte***		119 042	121 928	121 461	120 137	120 145	120 145
DGTP directie Informatie-infrastructuur	*						
Gemiddelde geraamde begrotingssterkte in fte		33,0	35,5	35,0	35,0	35,0	35,0
Gemiddelde geraamde prijs per fte**		122 985	130 853	131 758	131 386	131 393	131 393
DGTP directie Marktontwikkeling & Stimulering	*						
Gemiddelde geraamde begrotingssterkte in fte		29,1	33,6	33,0	33,0	33,0	33,0
Gemiddelde geraamde prijs per fte		121 940	130 151	131 192	130 612	130 619	130 619
DGTP Beleids- en Ondersteunende Staven	*						
Gemiddelde geraamde begrotingssterkte in fte		68,1	67,6	67,5	66,4	66,4	66,4
Gemiddelde geraamde prijs per fte		109 824	116 992	117 350	117 143	117 151	117 151

\* Doordat de DGTP per 1 september 1998 is gereorganiseerd is het niet mogelijk de gemiddelde gerealiseerde bezetting in fte onder te verdelen naar directies en staven.

\*\* Een deel van de loonkosten en het volume van de directie I&I heeft betrekking op het artikel crisisbeheersing (01.08.01), dit veroorzaakt dat het totaal van de directies en staven groter is dan de begroting op het artikel ambtelijk P (06.01.01).

\*\*\* De stijging van de loonkosten van 1998 naar 1999 wordt veroorzaakt door vertraagde instroom in hogere schalen in 1998.

De gemiddelde geraamde prijs per fte is vrijwel gelijk gebleven t.o.v. de begroting 1999, afgezien van een correctie voor de toegekende loonbijstelling. De geplande uitbreiding met 7 fte is gepland op het gemiddelde loonniveau binnen DGTP. De gerealiseerde gemiddelde prijs per fte in 1998 is lager geweest dan geraamd als gevolg van een achterblijvende instroom op vacatures in de hogere schalen. Het is moeilijk gebleken om voldoende instroom op vacatures in de hogere schalen te realiseren.

**06.02. Bijdrage agentschap Rijksdienst voor Radiocommunicatie (RDR)**

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

In dit artikel zijn opgenomen de bijdragen van V&W aan het agentschap RDR. Voor de agentschapsbegroting van de RDR wordt verwezen naar wetsartikel 4 van de Rijksbegroting.

In 1998 heeft een evaluatie van de RDR plaatsgevonden. De algemene conclusie is dat de agentschapsstatus goed heeft gewerkt. Aanbevelingen waren:

- de communicatie tussen de RDR en V&W kan op diverse onderwerpen verbeterd worden;
- de aansturing van de RDR door V&W dient meer op hoofdlijnen plaats te vinden;
- de interne bedrijfsvoering van de RDR kan op een aantal punten verder verbeterd worden.

Om de aanbevelingen te implementeren is een planning opgesteld en in uitvoering genomen. Er is een project opgestart teneinde zinvolle en betrouwbare prestatiegegevens te ontwikkelen, ten behoeve van sturing en informatievoorziening; de resultaten worden begin 2000 opgeleverd.

*b. de cijfers*

**Opbouw verplichtingen en uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

06.02	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999							
Nieuwe mutaties			1 016	1 016	1 016	1 016	
Stand ontwerp-begroting 2000	6 300		<b>1 016</b>	1 016	1 016	1 016	1 016
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000	2 859		<b>461</b>	461	461	461	461

*c. de toelichting bij de cijfers*

In vergelijking met de agentschapsbegroting is een verschil te zien, omdat op dit moment onderzocht wordt of en hoe de tarieven van het agentschap weer kostendekkend gemaakt kunnen worden. Afhankelijk van de werkelijk gemaakte kosten bij het agentschap zal in de begrotingsuitvoering in 2000 een oplossing gevonden moeten worden.

De mutatie betreft een compensatie voor de rente die het agentschap zal moeten betalen vanwege de vermogensconversie. De compensatie komt ten laste van de algemene middelen.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

Dit artikel kent geen onderverdeling. De economische en functionele codes zijn respectievelijk 12 en 12.6.

**06.03. Bijdrage aan Onafhankelijke Post en Telecommunicatie Autoriteit (OPTA)**

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

Op dit artikel zijn de bijdragen opgenomen van DGTP aan het zelfstandig bestuursorgaan OPTA.

*b. de cijfers*

**Opbouw verplichtingen en uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

06.03	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999							
Stand ontwerp-begroting 2000	2000						
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000	908						

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

Dit artikel kent geen onderverdeling. De economische en functionele codes zijn respectievelijk 12 en 12.6.

**06.10. Telecommunicatie en Post**

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

Voor de voorbereiding en uitvoering van het beleid wordt strategisch en beleidsvoorbereidend onderzoek uitgevoerd. Hiernaast neemt DGTP deel aan overleg in internationaal verband. Aan een aantal internationale organisaties wordt ook in financiële zin bijgedragen. Naast telecommunicatie en post is ook telematica een speerpunt van het beleid.

*b. de cijfers*

**Opbouw verplichtingen en uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

06.10	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999		13 402	12 964	12 895	12 838	12 838	
Nieuwe mutaties		120	2 787	- 215	- 216	- 216	
Stand ontwerp-begroting 2000	9 196	13 522	<b>15 751</b>	12 680	12 622	12 622	12 622
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000	4 173	6 136	<b>7 147</b>	5 754	5 728	5 728	5 728

De stand voor de verplichtingen voor het jaar 1998 is f 8,441 mln.

*c. de toelichting bij de cijfers*

**specificatie nieuwe mutaties (in NLG 1000)**

Uitgaven/verplichtingen	1999	2000	2001	2002	2003
1. NOZEMA		3 000			
2. Verlaging onderzoeksuitgaven		- 500	- 500	- 500	- 500
3. Prijsbijstellingstranche 1999		167	165	164	164
4. HGIS Prijsbijstelling 1999	120	120	120	120	120
Totaal	120	2 787	- 215	- 216	- 216

- ad 1. Deze mutatie betreft de kosten die verbonden zijn aan de privatisering van NOZEMA en de verkoop van de aandelen van de Staat welke in 2000 f 3 mln bedragen.
- ad 2. Deze mutatie betreft de vermindering van onderzoeksuitgaven door herprioritering ten gunste van problematiek elders op de begroting.
- ad 3. Deze mutatie betreft de prijsbijstellingstranche 1999.
- ad 4. Deze mutatie betreft de HGIS prijsbijstelling 1999.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

#### **06.10.01 Specifieke uitgaven**

De uitgaven op dit artikelonderdeel bestaan uit de uitgaven voor extern onderzoek van strategische aard of ter ondersteuning van beleidsvoorbereiding. Onderwerpen van strategisch onderzoek zijn convergentie en ICT in trendsettende sectoren. Voorbeelden van onderwerpen van beleidsvoorbereidend onderzoek zijn digitale radio, digitale televisie en de herindeling van publieke en commerciële omroepen. Deze onderzoeken kunnen dienen ter voorbereiding of aanpassing van regelgeving en ter beïnvloeding van het EU-beleid.

#### **06.10.02 Bijdragen Internationale Organisaties**

V&W betaalt contributie aan internationale organisaties waarvan de Staat der Nederlanden lid is. Het gaat om organisaties die werkzaam zijn op het gebied van standaardisatie en harmonisatie van frequenties en van het beleid op het gebied van telecommunicatie en post. Het betreft de volgende organisaties:

- Conférence Européenne des Administrations des Postes et des Telecommunications (CEPT) en
- European Telecommunication Standard Institute (ETSI).

Het CEPT is het Europees overkoepelend orgaan dat zich bezig houdt met frequentieplanning, harmonisatie van vergunningverlening en afstemming van het Europese standpunt in de ITU.

ETSI is een Europese organisatie met als hoofdtaak de standaardisatie van telecomapparatuur.

#### **06.10.04 Bijdrage Universal Postal Union (UPU) en International Telecommunication Union (ITU)**

V&W betaalt contributie aan internationale organisaties waarvan de Staat der Nederlanden lid is. Het betreft hier gespecialiseerde VN-organisaties. Tussen de lidstaten van deze organisatie worden verdragen afgesloten. Het gaat om de volgende organisaties:

- International Telecommunication Union (ITU) en
- Universal Postal Union (UPU).

ITU is de mondiale organisatie op het gebied van telecomaangelegenheden, met als belangrijkste onderwerpen frequenties, standaarden en ondersteuning van ontwikkelingslanden. UPU houdt zich op mondiaal niveau bezig met de beleidsmatige en technisch/operationele aspecten van post.

## 06.10.05 Telematica

De uitgaven op dit artikelonderdeel hebben betrekking op het telematica-beleid ten behoeve van de sectoren Verkeer, Vervoer en Water. V&W signaleert en vertaalt de ontwikkelingen op het gebied van ICT en (voertuiggebonden) telematicadiensten ten behoeve van een betere benutting van de fysieke infrastructuur. Samen met andere partijen wordt de impact daarvan onderzocht op de beleidsdoelen, de instrumenten en de rolopvatting van V&W en wordt gewerkt aan de introductie van nieuwe marktgedreven diensten. Voorbeelden van onderwerpen zijn het elektronisch kenteken, elektronische voertuigidentificatie, mobiel internet en de intelligente boordcomputer.

### De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (in NLG 1000) en de economische en de functionele codering

Artikelonderdeel	Verplichtingen			Uitgaven			Codering	
	1998	1999	2000	1998	1999	2000	econ.	funct.
06.10.01 Specifieke uitgaven	1 410	6 352	8 811	2 621	6 352	8 811	12	12.6
06.10.02 Bijdrage Internationale Organisaties	613	500	500	586	500	500	43G	12.6
06.10.04 Bijdrage UPU en ITU	4 135	4 320	4 320	4 072	4 320	4 320	43G	12.6
06.10.05 Telematica	2 283	2 350	2 120	1 917	2 350	2 120	12	12.6
Totaal	8 441	13 522	15 751	9 196	13 522	15 751		

### e. de kengetallen

In onderstaand overzicht is een specificatie opgenomen van de bijdragen aan internationale organisaties (in NLG 1000).

Organisatie	2000 en verder
International Telecommunication Union (ITU)	3 920
Universal Postal Union (UPU)	400
Conférence Européenne des Administrations des Postes et des Télécommunications (CEPT)	60
European Telecommunication Standard Institute (ETSI)	440
Totaal	4 820

## 07. METEOROLOGISCHE AANGELEGENHEDEN

Het Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut (KNMI) heeft de opdracht om de meteorologische en seismologische dienstverlening voor de Nederlandse samenleving te garanderen en om te informeren over het klimaat nu en in de toekomst. Het doel van deze dienstverlening is een bijdrage te leveren aan de veiligheid van mensen en goederen en het optimaal laten functioneren van de infrastructuur van Nederland.

In het KNMI-beleid staat verbetering van de dienstverlening aan de Nederlandse samenleving centraal, waarbij wordt gezorgd voor kwalitatief hoogwaardige producten, afgestemd op de behoefte van de afnemers. Hierbij valt te denken aan de meteorologische voorlichting en dienstverlening ten behoeve van luchtvaart, scheepvaart en wegverkeer.



In samenwerking met de LVNL (Luchtverkeersleiding Nederland) en RWS (Rijkswaterstaat) wordt voortdurend gewerkt aan de verbetering van de meteorologische dienstverlening.

Het KNMI beschikt over interdisciplinaire kennis op het gebied van dynamische en fysische meteorologie en oceanografisch onderzoek. Het klimaatonderzoek dat daaruit wordt afgeleid vereist grote personele inspanningen en investeringen. De complexiteit en de hoge kosten van deze activiteiten vereisen een goede internationale samenwerking met instituten binnen Europa en wereldwijd overleg en uitwisseling van informatie.

Per 1 januari 1995 heeft het KNMI de status van agentschap gekregen. In 1997 heeft een evaluatie van de agentschapsstatus plaatsgevonden. Als gevolg hiervan is besloten een ontvlechting tussen de nutstaak en de commerciële activiteiten van het KNMI te laten plaatsvinden. Vanaf 1 april 1999 worden de commerciële activiteiten van het KNMI dan ook uitgevoerd door een nieuwe, door Verkeer en Waterstaat opgerichte privaatrechtelijke onderneming. Voor verdere gegevens over de inrichting van het agentschap wordt verwezen naar de agentschapsbegroting.

### **07.01. Algemene meteorologische aangelegenheden**

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

In dit artikel zijn opgenomen de verplichtingen en uitgaven die samenhangen met de verhuizing en herinrichting van het KNMI tot en met 1998. Vanaf 1999 maken de uitgaven samenhangend met de laatste fase van de verhuizing en herinrichting deel uit van de bijdrage aan het agentschap KNMI (artikel 07.05).

#### *b. de cijfers*

#### **Opbouw verplichtingen en uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

<b>07.01</b>	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999							
Nieuwe mutaties							
Stand ontwerp-begroting 2000		43					
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000		20					

#### *d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

Dit artikel bevat geen artikelonderdelen. De economische en functionele classificatie zijn respectievelijk 12 en 11.1.

### **07.04. Bijdragen internationale organisaties**

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

De grondslagen voor de activiteiten onder dit artikel zijn vastgesteld bij Koninklijk Besluit van 28 februari 1974 (Staatsblad 120/1974). De taken zijn weergegeven in art. 4.1 van het Koninklijk Besluit.

Op dit artikel worden de bijdragen verantwoord aan internationale organisaties, waarvan de Wereld Meteorologische Organisatie (WMO) de belangrijkste is. De WMO speelt een hoofdrol bij het maken en handhaven van wereldwijde afspraken inzake inzameling, uitwisseling en bewerking van meteorologische gegevens. Gestreefd wordt naar het handhaven van de «free flow of information» tussen de nationale meteorologische instituten.

De organisatie speelt in toenemende mate een rol op het gebied van coördinatie van klimaatwaarnemingen en het stimuleren van het onderzoek.

De bijdragen van de 160 lidstaten worden vastgesteld volgens een contributieschaal naar draagkracht, die eens in de vier jaren wordt aangepast aan die van de Verenigde Naties.

*b. de cijfers*

**Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

<b>07.04</b>	t/m 1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999			2 907	249	2 907	249	2 907	
Nieuwe mutaties			- 100	- 50	- 50			
Stand ontwerp-begroting 2000	2 692	285	2 807	<b>199</b>	2 857	249	2 907	249
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000	1 222	129	1 274	<b>90</b>	1 296	113	1 319	113

**Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

<b>07.04</b>		1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999			1 578	1 578	1 578	1 578	1 578	
Nieuwe mutaties								
Stand ontwerp-begroting 2000		1 449	1 578	<b>1 578</b>	1 578	1 578	1 578	1 578
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000		658	716	<b>716</b>	716	716	716	716

*c. de toelichting bij de cijfers*

De verlaging van de verplichtingen in het extrapolatiejaar 2004 hangt samen met de geldende WMO-systematiek, waarbij de nieuwe contributieverplichtingen om de twee jaar worden aangegaan voor de duur van twee jaar.

**specificatie nieuwe mutaties (in NLG 1000)**

Verplichtingen	1999	2000	2001	2002	2003
1. Actualisering verplichtingen	- 100	- 50	- 50		
Totaal	- 100	- 50	- 50		

ad 1. De verplichtingen voor 1999, 2000 en 2001 zijn aangepast conform de meest actuele ramingen.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen***De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (in NLG 1000) en de economische en de functionele codering**

Artikelonderdeel	Verplichtingen			Uitgaven			Codering	
	1998	1999	2000	1998	1999	2000	econ.	funct.
07.04.01 bijdrage WMO	37	2 719	173	1 371	1 406	1 406	43G	11.1
07.04.02 overige bijdragen	248	88	26	77	172	172	43G	11.1
Totaal	285	2 807	199	1 448	1 578	1 578		

*e. de kengetallen*

Op artikel 07.04.01 worden de volgende uitgaven verantwoord:

- contributie aan de WMO;
- bijdrageverzoeken e.d. afkomstig van de WMO en gericht aan Nederland (onder andere in het kader van noodhulp).

Op artikel 07.04.02 worden verantwoord:

- bijdrage aan het IPCC (International Panel for Climate Change) Trust Fund, te betalen aan de WMO;
- bijdrage aan de IPCC TU III, te betalen aan het RIVM.

**Specificatie bijdragen WMO artikel 07.04.01 (in NLG 1000)**

	eenheid	2000
Totale contributie-inkomsten WMO	CHF	62 739
Nederlands aandeel	%	1,57
Nederlandse contributie WMO	CHF	985
Nederlandse contributie WMO op artikel 07.04.01 (1 CHF = 1,35 NLG)	NLG	1 329
Beschikbaar voor bijdrageverzoeken noodhulp e.d. op artikel 07.04.01	NLG	77

**07.05. Bijdrage aan het agentschap KNMI***a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel*

Op dit artikel wordt de bijdrage van Verkeer en Waterstaat aan het agentschap KNMI geraamd.

*b. de cijfers***Opbouw verplichtingen en uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

07.05	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999		47 752	46 658	46 361	45 979	45 979	
1e suppl. wet 1999		7 169	7 169	7 169	7 169	7 169	
Nieuwe mutaties		1 289	6 106	4 285	4 086	4 077	
Stand ontwerp-begroting 2000	49 283	56 210	<b>59 933</b>	57 815	57 234	57 225	57 225
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000	22 364	25 507	<b>27 196</b>	26 235	25 972	25 968	25 968

*c. de toelichting bij de cijfers***specificatie nieuwe mutaties (in NLG 1000)**

Uitgaven/verplichtingen	1999	2000	2001	2002	2003
1. Correctie doelmatigheidsaankstelling		788	1 176	1 561	1 561
2. Bijdrage OMI		1 500	550		
3. Verhuizing KNMI		1 050			
4. Loonbijstelling 1999	1 089	1 388	1 220	1 189	1 171
5. Besparing telecommunicatiekosten			- 48	- 48	- 48
6. Millennium	200				
7. Prijsbijstelling		248	255	252	261
8. Rentecompensatie		1 132	1 132	1 132	1 132
Totaal	1 289	6 106	4 285	4 086	4 077

ad 1. Als gevolg van de financiële afwikkeling van de ontvlechting van de commerciële taken van het KNMI zal de RA-taakstelling voor het KNMI elders binnen de V&W-begroting worden ingevuld. De bovengenoemde ontvlechting betekent voor het KNMI t/m 2003 een opbrengstderving van in totaal f 12 mln, die het KNMI binnen de agentschapsbegroting zal dekken.

ad 2. Het KNMI levert een bijdrage aan de ontwikkeling van het Ozon Monitoring Instrument (OMI). Voor deze wetenschappelijke ondersteuning is in totaal f 3,2 mln nodig in de jaren t/m 2001. Dit bedrag zal elders binnen de begroting worden opgevangen.

ad 3. De verhuizing van het KNMI en de renovatie van het oude KNMI-gebouw is in 1997 en 1998 vertraagd. De benodigde middelen voor de verhuizing, de renovatie en de inrichting van het KNMI-gebouw ad f 3,6 mln worden toegevoegd aan de begroting van het KNMI; met deze eenmalige toevoeging is het KNMI zelf verantwoordelijk voor eventuele verschuivingen in het kasritme. Elders binnen de begroting zal dekking van de verhoging plaatsvinden.

ad 4. Betreft de loonbijstellingstranche 1999.

- ad 5. Door een efficiëntere inkoop zijn lagere kosten op het gebied van telecommunicatie mogelijk. Deze besparing wordt ingezet voor overschrijdingen elders binnen de begroting.
- ad 6. Bijdrage in de kosten van het oplossen van het millenniumprobleem
- ad 7. Dit betreft de prijsbijstellingstranche 1999
- ad 8. Dit betreft de compensatie van het ministerie van Financiën voor de rentelast die ontstaat als gevolg van het beroep op de leenfaciliteit in het kader van de conversie van het agentschapsvermogen KNMI.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

Dit artikel kent geen artikelonderdelen. De economische en functionele classificatie zijn respectievelijk 03 en 11.1.

*e. de kengetallen*

Hieronder is een nadere specificatie van de bijdrage aan het agentschap KNMI opgenomen. In de specificatie wordt de bijdrage in de verhuiskosten, die voorheen op artikel 7.01 verantwoord werd, zichtbaar gemaakt. Daarnaast wordt dat deel van de rentecompensatie als gevolg van het beroep op de leenfaciliteit zichtbaar dat betrekking heeft op afnemers van het KNMI uit de categorie «derden». Dit bedrag wordt door V&W namens het ministerie van Financiën als een bijzondere bijdrage uitgekeerd aan het agentschap, maar heeft dus geen betrekking op de afname van producten door het moederdepartement. Voor een nadere specificatie van de door V&W afgenomen producten wordt verwezen naar de agentschapsbegroting van het KNMI.

**Nadere specificatie van de bijdrage aan het agentschap KNMI (in NLG 1000)**

	1999	2000	2001	2002	2003
vergoeding voor afname van producten (incl. rentecompensatie leenfaciliteit)	56 210	58 541	57 469	56 891	56 882
bijzondere bijdrage rentecompensatie ten behoeve van derden		342	346	343	343
bijdrage in kosten verhuizing e.d.		1 050			
<b>Totaal</b>	<b>56 210</b>	<b>59 933</b>	<b>57 815</b>	<b>57 234</b>	<b>57 225</b>

## Ontvangsten

### 01 ALGEMENE DEPARTEMENTALE AANGELEGENHEDEN

#### Algemeen

##### 01.01. Personeel en materieel Centrale Diensten

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

In dit artikel zijn de ontvangsten geraamd die betrekking hebben op ambtelijk personeel en overige personele aangelegenheden. Ook worden op dit artikel de geraamde ontvangsten verantwoord, welke verband houden met de materiële uitgaven van de Centrale Diensten.

###### *b. de cijfers*

##### Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

01.01	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999		708	708	708	708	708	
1e suppl. wet 1999		3 000					
Nieuwe mutaties			3 000	3 000	3 000	3 000	
Stand ontwerp-begroting 2000	4 612	3 708	<b>3 708</b>	3 708	3 708	3 708	3 708
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000	2 093	1 683	<b>1 683</b>	1 683	1 683	1 683	1 683

###### *c. de toelichting bij de cijfers*

##### specificatie nieuwe mutaties (in NLG 1000)

Verplichtingen en uitgaven	2000	2001	2002	2003
1. Verhoging raming	3 000	3 000	3 000	3 000
Totaal	3 000	3 000	3 000	3 000

ad 1. De in de afgelopen jaren op dit begrotingsartikel gerealiseerde ontvangsten maken het mogelijk dit artikel met f 3 mln te verhogen.

###### *d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

##### 01.01.01 Ambtelijk personeel

Op dit artikelonderdeel worden de ontvangsten geboekt met betrekking tot het ambtelijk personeel van de Centrale Diensten.

##### 01.01.03 Materieel

Ten gunste van dit artikelonderdeel worden de ontvangsten geboekt die betrekking hebben op de opbrengsten wegens doorberekening van geleverde (voorlichtings)materialen.

**De onderverdeling naar artikelonderdelen van de ontvangsten (in NLG 1000) en de economische en de functionele codering**

Artikelonderdeel	Ontvangsten			Codering	
	1998	1999	2000	econ.	funct.
01.01.01 Ambtelijk Personeel	66	69	69	11	12.9
01.01.02 Overige personeelontvangsten	1 142		1 500		
01.01.03 Materieel	3 404	3 639	2 139	16	12.9
<b>Totaal</b>	<b>4 612</b>	<b>3 708</b>	<b>3 708</b>		

**01.10. Ruimtevaartactiviteiten**

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

Bij de jaarlijkse afrekening door de verschillende ruimtevaartorganisaties worden eventuele budgetoverschotten uit voorgaande jaren in mindering gebracht op de bijdragen voor het komende jaar. Deze verminderingen worden in de begroting niet gesaldeerd opgenomen onder het uitgaven-artikel, maar als ontvangsten verantwoord.

*b. de cijfers*

**Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

01.10	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999		3 000	3 000	3 000			
Nieuwe mutaties			- 800	1 500	2 000		
Stand ontwerp-begroting 2000	1 969	3 000	<b>2 200</b>	4 500	2 000		
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000	893	1 361	<b>998</b>	2 042	908		

*c. de toelichting bij de cijfers*

**specificatie nieuwe mutaties (in NLG 1000)**

Ontvangsten	2000	2001	2002
1. Actualisering cijfers ESA/Eumetsat	- 800	1 500	2 000
<b>Totaal</b>	<b>- 800</b>	<b>1 500</b>	<b>2 000</b>

ad 1. Naar aanleiding van de actualisering van de cijfers van ESA en Eumetsat inzake het Nederlandse deel in de budgetoverschotten is deze mutatie opgenomen. Daarnaast heeft de betaling van een aantal departementen een ander ritme dan voorzien.

### 01.15. Bijdragen ten laste van het Fonds Economische Structuurversterking

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

Ten gunste van dit artikel worden alle bijdragen vanuit het Fonds Economische Structuurversterking verantwoord.

b. de cijfers

#### Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

01.15	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999							
Amendementen/N.v.W.			25 000	19 000	12 000	10 000	
1 <sup>e</sup> suppl. wet 1999		9 826					
Stand ontwerp-begroting 2000	16 700	9 826	<b>25 000</b>	19 000	12 000	10 000	10 000
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000	7 578	4 459	<b>11 345</b>	8 622	5 445	4 538	4 538

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

Dit artikel kent geen onderverdeling. De economische en functionele classificatie zijn respectievelijk 08 en 12.9.

### 01.16. Dividend Westerscheldetunnel

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

Op dit artikel worden de dividendontvangsten die samenhangen met de Westerscheldetunnel verantwoord.

De uitgaven en ontvangsten die samenhangen met de bouw van de tunnel worden verantwoord op het Infrastructuurfonds (art. 03.01).

b. de cijfers

#### Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

01.16	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999							
Nieuwe mutaties							90 000
Stand ontwerp-begroting 2000							90 000
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000							40 840

c. de toelichting bij de cijfers

Dit betreft de geraamde dividend opbrengst van de NV Westerscheldetunnel.



*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

Dit artikel kent geen onderverdeling in artikelonderdelen. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 16 en 12.1.

## **02 RIKSWATERSTAATSAANGELEGENHEDEN**

### **02.01. Indirecte uitvoeringsontvangsten**

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

Op dit artikel worden de ontvangsten verantwoord voor personeel, materieel en automatisering van Rijkswaterstaat, voor zover deze niet kunnen worden toegerekend aan (deel)programma's.

Het betreft hier voornamelijk ontvangsten inzake:

- ouderbijdragen kinderopvang;
- Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds (langdurig zieken);
- betalingen door derden, wanneer sprake is van gehele of gedeeltelijke terugbetaling van door Rijkswaterstaat betaalde (personele) kosten.

*b. de cijfers*

#### **Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

<b>02.01</b>	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999		26 125	26 125	26 125	26 125	26 125	
Stand ontwerp-begroting 2000	21 088	26 125	<b>26 125</b>	26 125	26 125	26 125	26 125
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000	9 569	11 855	<b>11 855</b>	11 855	11 855	11 855	11 855

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

Dit artikel kent geen onderverdeling in artikelonderdelen. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 16 en 12.9.

### **02.02. Exploitatiebijdragen**

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

Op dit artikel worden de ontvangsten verantwoord in het kader van de exploitatiebijdragen.

Het betreft hier de ontvangsten die kunnen ontstaan als de exploitatiekosten van de gesubsidieerde organisaties lager blijken uit te vallen dan de uitgekeerde subsidies.

Op dit moment is alleen sprake van ontvangsten van de Stichting Buisleidingenstraat Zuid-West-Nederland. De leidingleggers betalen jaarlijks in de door hen betaalde tarieven, naast een tariefbestanddeel gebaseerd op de lopende kosten van de stichting, een bestanddeel dat is gebaseerd op de eenmalige kosten. De stichting draagt dit laatste bestanddeel af aan het Rijk, dat de activa van de stichting heeft gefinancierd.

*b. de cijfers*

**Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

<b>02.02</b>	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999		3 000	3 000	3 000	3 000	3 000	
Stand ontwerp-begroting 2000	6 632	3 000	<b>3 000</b>	3 000	3 000	3 000	3 000
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000	3 009	1 361	<b>1 361</b>	1 361	1 361	1 361	1 361

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

Dit artikel kent geen onderverdeling in artikelonderdelen. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 43D en 12.9.

**02.20. Natte infrastructuur**

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

Op dit artikel worden de ontvangsten geraamd in het kader van de natte infrastructuur.

De ontvangsten hebben betrekking op personeel dat wordt ingezet ten behoeve van advies en beleidsonderzoek voor derden. Daarnaast hebben de ontvangsten betrekking op de verkoop van rapportages, bijdragen van derden in ringonderzoeken en de uitvoering van analyses.

*b. de cijfers*

**Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

<b>02.20</b>	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999		1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	
Stand ontwerp-begroting 2000	3 316	1 000	<b>1 000</b>	1 000	1 000	1 000	1 000
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000	1 505	454	<b>454</b>	454	454	454	454

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

Dit artikel kent geen onderverdeling in artikelonderdelen. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 16 en 12.9.

### 03 PERSONENVERVOER

#### Algemeen

#### 03.01. Personeel en materieel Directoraat-Generaal voor het Personenvervoer

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

Op dit artikel worden de ontvangsten verantwoord die gerelateerd zijn aan de personele en materiële uitgaven.

b. *de cijfers*

#### Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

03.01	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999			262	262	262	262	
Stand ontwerp-begroting 2000	1 485	262	<b>262</b>	262	262	262	262
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000	674	119	<b>119</b>	119	119	119	119

d. *de onderverdeling in artikelonderdelen*

#### De onderverdeling naar artikelonderdelen van de ontvangsten (in NLG 1000) en de economische en de functionele codering

Artikelonderdeel	Ontvangsten			Codering	
	1998	1999	2000	econ.	funct.
03.01.01 Ambtelijk personeel	314	114	114	16	12.9
03.01.02 Overig personeel	373			16	12.0
03.01.03 Ontvangsten materieel	798	148	148	16	12.9
Totaal	1 485	262	262		

#### 03.02. Onderzoek en ontwikkeling

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

Op dit artikel worden bijdragen van derden verantwoord aan projecten op het gebied van onderzoek en ontwikkeling.

*b. de cijfers*

**Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

03.02	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999			1 200	1 200	1 200	1 200	
Stand ontwerp-begroting 2000	436	1 200	<b>1 200</b>	1 200	1 200	1 200	1 200
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000	198	545	<b>545</b>	545	545	545	545

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

Dit artikel kent geen onderverdeling in artikelonderdelen. De economische en functionele classificatie bedraagt respectievelijk 16 en 12.9.

**Mobiliteit**

**03.10. Verrekening voorschotten openbaar vervoer**

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

Op dit artikel worden de in voorgaande jaren niet geheel gebruikte bevoorschotting van vervoerbedrijven verantwoord.

*b. de cijfers*

**Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

03.10	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999			mem	mem	mem	mem	
Stand ontwerp-begroting 2000	171	mem	<b>mem</b>	mem	mem	mem	mem
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000	78	mem	<b>mem</b>	mem	mem	mem	mem

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

Dit artikel kent geen onderverdeling in artikelonderdelen. De economische en functionele classificatie bedraagt respectievelijk 47D en 12.13.

**03.11. Garantieprovisie**

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

De Eurofima-overeenkomst is een onderdeel van de verzelfstandigings-overeenkomst «Over de Wissel», welke is afgesloten tussen NS en de rijksoverheid. In deze overeenkomst is vastgelegd dat NS van 1 januari 1995 tot en met 30 september 1999 gelimiteerd (f 800 mln) staatsgegarandeerd vreemd vermogen kan aantrekken in Eurofima-verband. Voorwaarde daarbij is onder meer dat NS aan Verkeer en Waterstaat provisie betaalt (0,15% per jaar over de gemiddeld uitstaande hoofdsom).

*b. de cijfers*

**Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

03.11	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999			mem.	mem.	mem.	mem.	mem.
Stand ontwerp-begroting 2000	217	mem.	<b>mem.</b>	mem.	mem.	mem.	mem.
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000	98	mem.	<b>mem.</b>	mem.	mem.	mem.	mem.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

Dit artikel kent geen onderverdeling in artikelonderdelen. De economische en functionele classificatie bedraagt respectievelijk 16 en 12.12.

**03.14. Sociale veiligheid**

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

Per 1997 worden de uitgaven voor sociale veiligheid verantwoord op artikel 03.10.

*b. de cijfers*

**Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

03.14	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999			mem	mem	mem	mem	
Stand ontwerp-begroting 2000	0	mem	<b>mem</b>	mem	mem	mem	mem
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000		mem	<b>mem</b>	mem	mem	mem	mem

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

Dit artikel kent geen onderverdeling in artikelonderdelen. De economische en functionele classificatie bedraagt respectievelijk 16 en 12.12.

**03.18. Bereikbaarheidsbevorderende en mobiliteitsgeleidende maatregelen**

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

Op dit artikel worden eventuele bijdragen van derden verantwoord aan projecten op het gebied van bereikbaarheidsbevordering en mobiliteitsgeleiding.

*b. de cijfers*

**Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

<b>03.18</b>	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999			mem	mem	mem	mem	
Stand ontwerp-begroting 2000	171	mem	<b>mem</b>	mem	mem	mem	mem
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000	78	mem	<b>mem</b>	mem	mem	mem	mem

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

Dit artikel kent geen onderverdeling in artikelonderdelen. De economische en functionele classificatie bedraagt respectievelijk 16 en 12.12.

**03.20. Dividenden NS en VSN**

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

Op dit artikel worden dividendontvangsten van VSN en de NS verantwoord.

*b. de cijfers*

**Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

<b>03.20</b>	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999							
1 <sup>e</sup> suppl. wet 2000		25 000	25 000	25 000	25 000	25 000	
Nieuwe mutaties			15 000	30 000	45 000	50 000	
Stand ontwerp-begroting 2000		25 000	<b>40 000</b>	55 000	70 000	75 000	75 000
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000		11 345	<b>18 151</b>	24 958	31 765	34 034	34 034

*c. toelichting bij de cijfers*

Dit betreft de dividendontvangsten van VSN en NS.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

Dit artikel kent geen onderverdeling in artikelonderdelen. De economische en functionele classificatie bedraagt respectievelijk 27 en 12.9.

## Verkeersveiligheid

### 03.31. Taakstelling Verkeersveiligheid

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

Op dit artikel worden ontvangsten geboekt uit hoofde van eindafrekeningen betreffende beleidsmaatregelen gericht op verkeersveiligheid.

#### b. de cijfers

#### Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

03.31	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999			mem	mem	mem	mem	
Stand ontwerp-begroting 2000	6	mem	mem	mem	mem	mem	mem
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000	3	mem	mem	mem	mem	mem	mem

#### d. de onderverdeling in artikelonderdelen

Dit artikel kent geen onderverdeling in artikelonderdelen. De economische en functionele classificatie bedraagt respectievelijk 16 en 12.14.

### 03.32. Stimulering van en bijdragen aan derden

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

Ten gunste van dit artikel worden ontvangsten gebracht als gevolg van diverse verrekeningen in het kader van eindafrekeningen van subsidies aan particuliere organisaties over eerdere begrotingsjaren.

#### b. de cijfers

#### Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

03.32	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999			mem	mem	mem	mem	
Stand ontwerp-begroting 2000		mem	mem	mem	mem	mem	mem
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000		mem	mem	mem	mem	mem	mem

#### d. de onderverdeling in artikelonderdelen

Dit artikel kent geen onderverdeling in artikelonderdelen. De economische en functionele classificatie bedraagt respectievelijk 16 en 12.14.

## 04 LUCHTVAARTAANGELEGENHEDEN

### 04.01. Personeel en materieel Rijksluchtvaartdienst

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

Op dit artikel worden ontvangsten geraamd uit hoofde van de verkoop van boeken, documenten, deelnemersbijdragen in pc-privé projecten, doorberekende personele en materiële uitgaven en dergelijke.

b. de cijfers

#### Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

04.01	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999		2 393	2 393	2 393	2 393	2 393	
Nieuwe mutaties			1 700	1 700	1 700	1 700	
Stand ontwerp-begroting 2000	4 855	2 393	<b>4 093</b>	4 093	4 093	4 093	4 093
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000	2 203	1 086	<b>1 857</b>	1 857	1 857	1 857	1 857

c. de toelichting bij de cijfers

De nieuwe mutatie heeft betrekking op de hogere ontvangsten doordat meer medewerkers van de RLD bij de Joint Aviation Authorities (JAA) zijn gedetacheerd.

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

#### 04.01.01 Ambtelijk personeel

De geraamde ontvangsten hebben betrekking op de aan de Joint Aviation Authorities (JAA) doorberekende personele kosten.

#### 04.01.02 Overige personeelontvangsten

Op dit artikelonderdeel worden alle overige ontvangsten met betrekking tot personele aangelegenheden geraamd.

#### 04.01.03 Materieel

De op dit onderdeel geraamde ontvangsten hebben voornamelijk betrekking op incidentele verkoop van boeken, rapporten en documenten, inhoudingen in verband met deelname aan projecten als pc-privé en fiets-privé en doorberekening van materialen en diensten.



**De onderverdeling naar artikelonderdelen van de ontvangsten (in NLG 1000) en de economische en de functionele codering**

Artikelonderdeel	Ontvangsten			Codering	
	1998	1999	2000	econ.	funct.
04.01.01 Actief Regulier Personeel	2 730	1 300	3 000	16	12.4
04.01.02 Overige Personeel	418	73	73	16	12.4
04.01.03 Materieel	1 707	1 020	1 020	16	12.4
Totaal	4 855	2 393	4 093		

**04.02. Rijksopleiding verkeersvliegers**

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

Op dit artikel worden de bijdragen verantwoord van opleidingskosten van ex-leerlingen van de voormalige rijksluchtvaartschool.

*b. de cijfers*

**Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

04.02	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999		800	800	800	800	800	
Stand ontwerp-begroting 2000	943	800	<b>800</b>	800	800	800	
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000	428	363	<b>363</b>	363	363	363	

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

Dit artikel kent geen onderverdeling. De economische en functionele codes zijn respectievelijke 16 en 12.4.

**04.03. Regeringsvliegtuig**

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

De op dit artikel geraamde ontvangsten hebben betrekking op de doorberekening van het gebruik van het regeringsvliegtuig aan andere departementen.

*b. de cijfers*

**Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

<b>04.03</b>	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999		700	700	700	700	700	
Nieuwe mutaties		669	669	669	669	669	
Stand ontwerp-begroting 2000	752	1 369	<b>1 369</b>	1 369	1 369	1 369	1 369
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000	341	621	<b>621</b>	621	621	621	621

*c. de toelichting bij de cijfers*

De mutatie betreft hogere ontvangsten door enerzijds een voorgestelde verhoging van het tarief en anderzijds een toename in de door te berekenen vluchten.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

Dit artikel kent geen onderverdeling. De economische en functionele codes zijn respectievelijke 16 en 01.1.

**04.10. Dividenden en ontvangsten in verband met beheer en ontwikkeling luchthavens**

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

Het betreft ontvangsten uit de staatsdeelnemingen KLM en Schiphol alsmede de ontvangsten samenhangend met beheer en ontwikkeling luchthavens. Realisatie van de dividendramingen hangt samen met de gerealiseerde winst en het dividendbeleid van de betrokken ondernemingen.

*b. de cijfers*

**Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

<b>04.10</b>	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999		22 500	30 500	22 500	22 500	22 500	
Stand ontwerp-begroting 2000	55 482	22 500	<b>30 500</b>	22 500	22 500	22 500	22 500
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000	25 177	10 210	<b>13 840</b>	10 210	10 210	10 210	10 210

#### 04.10.01 Ontvangsten beheer en ontwikkeling luchthavens

Het betreft ontvangsten uit hoofde van beheer en ontwikkeling luchthavens. Vooralsnog is een raming van f 8 mln in 2000 opgenomen uit hoofde van de terugontvangst van de in 1997 voorgefinancierde aankoop van gronden bij MAA.

#### 04.10.04 Dividend KLM

Op dit onderdeel wordt het dividend van de Koninklijke Luchtvaartmaatschappij N.V. (KLM) geraamd.

#### 04.10.05 Dividend Luchthaven Schiphol

De geraamde ontvangsten hebben betrekking op het verwachte dividend op de aandelen van de N.V. Luchthaven Schiphol.

#### De onderverdeling naar artikelonderdelen van de ontvangsten (in NLG 1000) en de economische en de functionele codering

Artikelonderdeel	Ontvangsten			Codering	
	1998	1999	2000	econ.	funct.
04.10.01 Overige ontvangsten ivm ontwerp luchthavens			8 000	27	12.4
04.10.04 Dividend KLM	28 938	3 500	3 500	27	12.4
04.10.05 Dividend LH Schiphol	26 544	19 000	19 000	27	12.4
Totaal	55 482	22 500	30 500		

#### 04.11. Zonering in het kader van de luchtvaartwet

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

Dit artikel betreft de ontvangsten uit heffingen op luchtvaartuigen die gebruik maken van de luchthaven Schiphol, voorfinanciering door de stichting geluidsisolatie Schiphol (SGIS) en heffingen op luchtvaartuigen die gebruik maken van regionale velden. Uit deze ontvangsten worden isolatieprojecten en amovering van woningen gefinancierd. Zie ook de toelichting op uitgavenartikel 04.11. Juridische grondslag van genoemde heffingen vormt het Heffingenbesluit geluidhinder burgerluchtvaart (Staatsblad 1982, nr. 584). De voorfinanciering is door de Stichting Geluidsisolatie Schiphol (SGIS) vastgelegd bij overeenkomst van 8 september 1988 en gewijzigd bij aanvullende overeenkomst van 30 september 1992.

*b. de cijfers*

**Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

04.11	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999		61 580	63 580	64 980	65 480	67 080	
1e suppl. wet 1999		- 42 300	- 3 900		1 000	1 300	
Stand ontwerp-begroting 2000	13 369	19 280	<b>59 680</b>	64 980	66 480	68 380	68 380
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000	6 067	8 749	<b>27 082</b>	29 487	30 167	31 029	31 029

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

Dit artikel kent geen onderverdeling. De economische en functionele codes zijn respectievelijk 36 en 12.4.

*e. de kengetallen*

**Overzicht inkomsten zonering (in NLG 1000)**

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	na 2004	totaal
heffingen NVLS fase 1 SPL	12 136	14 600	15 700	15 700	16 500	17 500	211 700	303 836
heffingen regionale velden	1 223	780	780	780	780	780	780	5 903
heffingen fase 2 SPL	0	3 900	43 200	48 500	49 200	50 100	321 100	516 000
overig	10							10
<b>totaal</b>	<b>13 369</b>	<b>19 280</b>	<b>59 680</b>	<b>64 980</b>	<b>66 480</b>	<b>68 380</b>	<b>533 580</b>	<b>825 749</b>

**04.12. Garantieprovisie**

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

Op dit artikel is geraamd de garantieprovisie op de door de Staat Gegarandeerde Leningen (SGL) van de N.V. Luchthaven Schiphol.

*b. de cijfers*

**Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

04.12	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999		75	75	75	75	75	
Stand ontwerp-begroting 2000	86	75	<b>75</b>	75	75	75	75
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000	39	34	<b>34</b>	34	34	34	34

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

Dit artikel kent geen onderverdeling. De economische en functionele codes zijn respectievelijk 16 en 12.4.

## Veiligheid in verkeer en vervoer

### 04.20. Veiligheid en toezicht op het gebied van de luchtvaart

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

Door middel van een tarief worden de kosten voor diverse producten en activiteiten in rekening gebracht bij de luchtvaartindustrie. De daarmee samenhangende ontvangsten worden op dit artikel geraamd. Het gaat hierbij om producten of activiteiten zoals: bewijzen van bevoegdheid, bewijzen van luchtwaardigheid, ontheffingen, certificaties, erkenningen, examens en vergunningen tot vluchtuitvoering. Het tarievenbeleid is gericht op invoering van maximaal kostendekkende tarieven voor geleverde producten aan derden buiten de rijksoverheid.

#### b. de cijfers

##### Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

04.20	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999		13 255	13 255	13 255	13 255	13 255	
Stand ontwerp-begroting 2000	7 974	13 255	<b>13 255</b>	13 255	13 255	13 255	13 255
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000	3 618	6 015	<b>6 015</b>	6 015	6 015	6 015	6 015

#### d. de onderverdeling in artikelonderdelen

Dit artikel kent geen onderverdeling. De economische en functionele codes zijn respectievelijk 36 en 12.4.

#### e. de kengetallen

In onderstaande tabel zijn enkele ramingskengetallen opgenomen die beogen inzicht te geven in de opbouw van de raming op dit artikelonderdeel.

Prestatiegegevens	1998	1999	2000
ingeschreven vliegtuigen	2 312	1 900	1 900
brevetten	1 913	2 000	2 000
erkenningen	51	60	60
examens	16 828	16 500	16 500
vergunning tot vluchtuitvoering	22	22	22

raming ontvangsten (in NLG 1000)	1998	1999	2000
bewijzen van luchtwaardigheid	728	660	660
bewijzen van bevoegdheid	638	611	611
certificaties	1 417	2 525	2 525
erkenningen	1 658	1 000	1 000
examens	2 778	2 911	2 911
vergunning tot vluchtuitvoering	590	2 182	2 182
ontheffingen nieuwe tarieven		260	260
<b>totaal tarieven</b>	<b>7 809</b>	<b>10 149</b>	<b>10 149</b>
bijdrage defensie KNVvL	165	165	165
<b>totaal</b>	<b>7 974</b>	<b>10 314</b>	<b>10 314</b>

Het verschil tussen de onderbouwing van de ontvangsten en de totale geraamde ontvangsten wordt veroorzaakt door het niet volledig kunnen doorberekenen van een aantal kostencomponenten. Er wordt gewerkt aan het overbruggen van het ontstane gat.

#### **04.21. Bijdrage van ZBO Luchtverkeersbeveiliging (LVNL)**

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

Op dit artikel zijn begroot de ontvangsten van het zelfstandig bestuursorgaan luchtverkeersbeveiliging (LVNL) voor afdracht Eurocontrol en vergoeding van de kosten van de interface.

*b. de cijfers*

##### **Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

<b>04.21</b>	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999		7 877	7 877	7 877	7 877	7 877	
Stand ontwerp-begroting 2000	124 888	7 877	<b>7 877</b>	7 877	7 877	7 877	7 877
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000	56 672	3 574	<b>3 574</b>	3 574	3 574	3 574	3 574

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

##### **04.21.06 Rente en aflossing**

Tot aan de Voorjaarsnota 1998 waren op dit artikel geraamd de betalingen van de LVNL aan het Ministerie van Verkeer en Waterstaat met betrekking tot rente en aflossing. Als gevolg van een vervroegde aflossing is deze meerjarige raming op dit artikel komen te vervallen.

##### **04.21.07 Afdracht Eurocontrol**

Geraamd zijn de afdrachten aan de Staat van de in de Eurocontrol-heffingen opgenomen fictieve loonbelastingcomponent voor de in Nederland gevestigde medewerkers van Eurocontrol.

#### 04.21.08 Interface

De begrote ontvangsten hangen samen met de door de LVNL te vergoeden kosten van de LVNL-interface bij de Rijksluchtvaartdienst. Deze interface draagt zorg voor een adequate beleidsafstemming tussen het departement en de verzelfstandigde LVNL-organisatie.

#### 04.21.09 Overige ontvangsten LVNL

Bij de Slotwet 1995 is het artikelonderdeel overige ontvangsten LVNL binnen dit artikel opgevoerd om terugbetaling van bijdragen van Verkeer en Waterstaat aan de LVNL bruto in de ramingen te kunnen verwerken. Momenteel is nog geen zicht op de omvang van de ramingsbijstelling die hieruit voor de komende jaren eventueel voortvloeit.

#### De onderverdeling naar artikelonderdelen van de ontvangsten (in NLG 1000) en de economische en functionele codering

Artikelonderdeel	Ontvangsten			Codering	
	1998	1999	2000	econ.	funct.
04.21.06 Rente/Aflossing	109 255			77D	12.4
04.21.07 Eurocontrol	13 207	7 000	7 000	77D	12.4
04.21.08 Interface	1 007	877	877	77D	12.4
04.21.09 Overige ontvangen LVNL	1 419			77D	12.4
Totaal	124 888	7 877	7 877		

#### Voorwaarden scheppen

##### 04.31. Onderzoek en ontwikkeling

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

Op dit artikel worden de bijdragen van andere departementen in de exploitatie van het NLR geraamd alsmede overige ontvangsten NLR.

*b. de cijfers*

#### Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

04.31	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999		7 155	7 110	7 110	7 110	7 110	
Stand ontwerp-begroting 2000	7 576	7 155	7 110	7 110	7 110	7 110	7 110
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000	3 438	3 247	3 226	3 226	3 226	3 226	3 226

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

##### 04.31.01 Overige ontvangsten NLR

Op dit artikelonderdeel worden de ontvangsten FAA opgenomen.

## 04.31.02 Bijdragen van andere departementen

Op dit artikelonderdeel worden de ontvangsten geraamd met betrekking tot de bijdragen van andere departementen in de exploitatie van het NLR.

### De onderverdeling naar artikelonderdelen van de ontvangsten (in NLG 1000) en de economische en de functionele codering

Artikelonderdeel	Ontvangsten			Codering	
	1998	1999	2000	econ.	funct.
04.31.01 Overige ontvangsten NLR	621	200	110	16	12.4
04.31.02 Bijdrage tbv NLR	6 955	6 955	7 000	08	12.4
Totaal	7 576	7 155	7 110		

## 05 GOEDERENVERVOER

### Algemeen

#### 05.01. Personeel en materieel Directoraat-Generaal Goederenvervoer

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

In dit artikel worden de ontvangsten geraamd die betrekking hebben op zowel het ambtelijk personeel als het overige personeel. Voorts zijn alle overige ontvangsten, die verband houden met het (ambtelijk) apparaat van DGG opgenomen.

##### b. de cijfers

#### Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

05.01	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999		950	950	950	950	950	
Nieuwe mutaties			26	26	26	26	
Stand ontwerp-begroting 2000	1 638	950	976	976	976	976	976
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000	743	431	443	443	443	443	443

##### c. de toelichting bij de cijfers

De formatie van de Nationale Nautische Verkeersopleiding (NNVO) is met een halve fte uitgebreid. Dit leidt ook tot een toename van de ontvangsten daar deze salariskosten bij diverse andere instanties wordt doorbelast.



### 05.01.01 Ambtelijk personeel

Deze ontvangsten betreffen terugbetalingen van de in de uitgavenposten verantwoorde personeelslasten voor verrekenbare plaatsen. Dit zijn plaatsen in de formatie van DGG ten aanzien waarvan met derden schriftelijk vastgelegde afspraken zijn gemaakt dat de hieraan verbonden personele kosten geheel of gedeeltelijk zullen worden terugbetaald. Voor de begroting 1999 betreft het de plaatsen bij:

- het secretariaat van Port State Control (PSC), waarbij de overige PSC-staten een evenredig deel van de kosten betalen,
- de Nationale Nautische Verkeersdienstopleidingen (NNVO), door de overige participanten.

Voorts worden in dit artikelonderdeel alle overige ontvangsten met betrekking tot personele aangelegenheden geraamd, waaronder de restituties van de Uitvoeringsinstelling Sociale Zekerheid voor Overheid en Onderwijs (USZO).

### 05.01.03 Materieel

De hier geraamde ontvangsten hebben voornamelijk betrekking op de incidentele verkoop van drukwerk, bestekken en dergelijke. Voorts worden de opbrengsten wegens doorberekening/verrekening van geleverde materialen en diensten, alsmede inhoudingen voor het genot van een dienstwoning en inhoudingen in verband met deelname aan projecten als PC-privé, fiets-privé verantwoord op dit artikel.

#### De onderverdeling naar artikelonderdelen van de ontvangsten (in NLG 1000) en de economische en de functionele codering

Artikelonderdeel	Ontvangsten			Codering	
	1998	1999	2000	econ.	funct.
05.01.01 Ambtelijk personeel	841	650	676	11	12.34
05.01.02 Overig Personeel	68			11	12.34
05.01.03 Materieel	729	300	300	16	12.34
Totaal	1 638	950	976		

### 05.05. BV Loodswezen

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

In 1998 is het laatste restant ontvangen van de ingeboekte bedragen, die verband houden met de privatisering van de loodsdienst ontvangen.

In de ambtelijke situatie bestond er voor de loodsen een speciale ontslagregeling, namelijk die van het functioneel leeftijdsontslag (FLO). De regeling hield verband met het feit dat de beroepsrisico's boven een bepaalde leeftijd voor de loods niet meer aanvaardbaar werden geacht. Voor de rijksloodsen was die grens bepaald op vijfenvijftig jaar. Deze regeling is bij de geprivatiseerde loodsdienst voortgezet. De rechtspersoon is verplicht aan de uitgetreden registerloods een uitkering te doen die minimaal overeenkomt met de ambtelijke regelingen inzake functioneel leeftijdsontslag op de dag voor de verzelfstandiging.

De kosten van het functioneel leeftijdsontslag dat vóór de datum van verzelfstandiging is ingegaan, kwamen nog ten laste van het Rijk. De FLO-gelden, welke via het ministerie van Binnenlandse Zaken door het ministerie van Verkeer en Waterstaat werden uitgekeerd, werden in een in 1998 eindigende aflopende reeks terugontvangen van de verzelfstandigde onderneming.

*b. de cijfers*

**Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

05.05	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999							
Stand ontwerp-begroting 2000	3 000						
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000	1 361						

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

Dit artikel kent geen onderverdeling. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 47D en 12.34.

**Mobiliteit**

**05.10. Verkeersregeling zeescheepvaart**

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

Onder dit artikel vallen de ontvangsten inzake het VBS-tarief. De dienst van de Douane is met de inning van dit tarief belast. Ingevolge een met de Gemeente Rotterdam gesloten overeenkomst komen de ontvangsten uit de VBS-heffing in het Waterweggebied direct ten goede aan het Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam.

Voorts worden op dit artikel de ontvangsten die verband houden met het aandeel van België in de investeringsuitgaven ten behoeve van de Schelderadarketen (SRK) verantwoord. Sinds 17 april 1997 geldt een verdeling van 80,7 % België en 19,3 % Nederland. Onder investeringskosten wordt in dit verband verstaan alle kosten welke in het daartoe met België gesloten verdrag worden omschreven als die van «verbetering en vernieuwing». Met betrekking tot de verrekening tussen België en Nederland geldt met ingang van 1992 een jaarlijks vast te stellen verrekeningspercentage op basis van het scheepvaartverkeer op Belgische en Nederlandse havens in het werkingsgebied van de Schelderadar. Wijziging van dit percentage treedt slechts op in geval van een afwijking van meer dan 1,5% ten opzichte het laatst vastgestelde percentage.

Hiernaast worden eventuele ontvangsten van de Europese Unie (EU) in het kader van gelden voor Transeuropese Netwerken (TEN), alsmede de ontvangsten in het kader van de Nationale Nautische Verkeersdienst Opleiding (NNVO) op dit artikel geraamd.

*b. de cijfers*

**Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

05.10	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999		24 600	24 600	24 600	24 600	24 600	
Nieuwe mutaties			- 5 000	- 2 000			
Stand ontwerp-begroting 2000	15 315	24 600	<b>19 600</b>	22 600	24 600	24 600	24 600
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000	6 950	11 163	<b>8 894</b>	10 255	11 163	11 163	11 163

*c. de toelichting op de cijfers*

**Specificatie nieuwe mutaties (in NLG 1000)**

Ontvangsten	2000	2001	2002/3
1. Lagere ontvangsten VBS-tarief	- 9 500	- 9 500	- 9 500
2. Aanpassing VBS-tarief	4 500	7 500	- 9 500
Totaal	- 5 000	- 2000	0

ad. 1 en 2.

In de raming is uitgegaan van tariefsverhoging. Over de heffing van het VBS-tarief loopt al jaren een gerechtelijke procedure. De uitkomst van deze procedure kan effect hebben op het ontvangstenniveau. Als een tariefsverhoging niet mogelijk blijkt te zijn, dan zal in de uitvoering van de begroting compensatie worden geboden.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

Dit artikel kent geen onderverdeling. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 16 en 12.34.

*e. de kengetallen*

In de onderstaande tabel is een onderbouwing opgenomen van de in 2000 geraamde ontvangsten uit het VBS-tarief. De opbrengsten zijn in miljoenen gulden.

Regio	Scheeps- bewegingen	Opbrengst	Gemiddeld tarief in gulden
Noord	2 700	0,7	259,26
IJmond	8 700	4,2	482,76
Scheldemonde (excl. Scheldevaarders)	6 000	3,5	583,33
Totaal	17 400	8,4	482,76

Ingevolge het in 1996 genomen besluit om, hangende het onderzoek van de commissie Brede Heroverweging Loodswezen (Commissie Frissen) en het daarop volgende besluitvormingsproces, de aanvankelijk voorziene verhogingen van het VBS-tarief achterwege laten, zal het VBS-tarief pas op een later tijdstip dan aanvankelijk beoogd kostendekkend zijn.

#### *Wettelijke grondslag tarief*

Het VBS-tarief heeft zijn grondslag in de Scheepvaartverkeerswet (Stb. 1988, nr. 352, laatst gewijzigd bij de Wet van 7 juli 1994, Stb. 1994, nr. 584).

### **05.11. Vaarwegmarkeringsdienst**

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

Deze ontvangsten hebben voornamelijk betrekking op vaarwegmarkeringsactiviteiten, zoals betonning ten behoeve van oliewininstallaties. In het bijzonder gaat het hier om de markering van pijplijnen, boorplatforms en verlaten boorputten. Deze activiteiten vloeien voort uit de zorg van de overheid voor een veilige en vlotte vaart. In de regio Westerschelde en haar mondingen betreft het tevens ontvangsten wegens uitgevoerde betonningswerkzaamheden voor België. Voorts worden op dit artikel de vergoedingen inzake door derden aan DGG-materieel aangerichte schade verantwoord. In hoofdzaak gaat het hier om betonningsmaterieel zoals boeien, tonnen, verlichtingsobjecten, alsmede de schade toegebracht aan vaartuigen van Directoraat-Generaal Goederenvervoer.

#### *b. de cijfers*

#### **Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

<b>05.11</b>	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999		7 150	7 150	7 150	7 150	7 150	
Nieuwe mutaties		1 150	650	150	150	150	
Stand ontwerp-begroting 2000	8 051	8 300	<b>7 800</b>	7 300	7 300	7 300	7 300
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000	3 653	3 766	<b>3 539</b>	3 313	3 313	3 313	3 313

#### *c. de toelichting bij de cijfers*

Als gevolg van een verhoging van de tarieven voor vaarwegmarkering wordt de begroting structureel verhoogd. Voor 2000 zijn – evenals in 1999 – extra inkomsten te verwachten als gevolg van de ondersteuning die de Vaarwegmarkeringsdienst biedt bij het opruimen van wrakken op de Westerschelde.

#### *d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

Dit artikel kent geen onderverdeling. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 16 en 12.34.

e. de kengetallen

*Wettelijke grondslag tarief*

Activiteiten in het kader van de vaarwegmarkering van oliewinningsinstallaties enz. hebben plaats op grond van de Mijwet Continentaal Plat 1965 en op grond van het Uitvoeringsbesluit d.d. 6 februari 1976 (Stb. 102) van de Mijwet Continentaal Plat.

*Aspecten kostendekking*

De tarieven van de Vaarwegmarkeringsdienst zijn gebaseerd op onderzoek naar de kostenstructuur. De tarieven zijn per 1 januari 2000 aangepast aan de prijs- en loonontwikkeling alsmede aan de ontwikkeling van de rentestand. Zij zijn volledig kostendekkend.

In de onderstaande tabel is een onderbouwing opgenomen van de geraamde VMD-ontvangsten.

Dienstverlening	1998		1999		2000	
	Aantal	Opbrengst in NLG 1000	Aantal	Opbrengst in NLG 1000	Aantal	Opbrengst in NLG 1000
Markeringsobjecten oliemaatschappijen	80	2 600	80	2 600	80	2 600
Markeringsobjecten t.b.v. anderen		5 451		5 700		
Objecten België					82	1 840
Objecten GH Rotterdam					150	250
Overige Objecten					100	3 110
Totaal		8 051		8 300		7 800

In de onderstaande tabel wordt een onderbouwing opgenomen van de VMD-opbrengsten naar oorsprong.

Percentage verantwoorde opbrengst VMD naar oorsprong	1998	1999	2000
België	27%	27%	24%
Verkopen	15%	9%	9%
Schadeverhaal	6%	6%	6%
Overige (oliemaatschappijen; incidentele opdrachten; Rotterdam)	52%	58%	61%

In de onderstaande tabel wordt een onderbouwing opgenomen van het aantal door de VMD uitgevoerde onderhoudswerkzaamheden t.a.v. het materieel.

Onderhouden materieel in aantallen	1998	1999	2000
Lichtboeien	870	855	840
Tonnen	1 559	1 500	1 450
Overige drijvende objecten	1 001	1 000	1 000
Overige vaste objecten	2 059	2 000	2 000

## 05.12. Bereikbaarheidsbevorderende en mobiliteitsgeleidende maatregelen

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

Op dit artikel worden de ontvangsten inzake B&M-activiteiten op het gebied van het goederenvervoer verantwoord. Zo worden bijvoorbeeld de bijdragen van de andere ministeries en van het Gemeentelijk Haven Bedrijf Rotterdam in de kosten voor het Project Mainport Ontwikkeling Rotterdam opgenomen.

### b. de cijfers

#### Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

05.12	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
1e suppl. wet 1999		3 000					
Stand ontwerp-begroting 2000	18 000	3 000					
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000	8 168	1 361					

### d. de onderverdeling in artikelonderdelen

Dit artikel kent geen onderverdeling. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 16 en 12.12.

## 05.15. Vervoer van gevaarlijke stoffen

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

De inkomsten betreffen de wettelijke voorgeschreven ontheffingen/vergunningen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Het betreft de Wet Vervoer Gevaarlijke Stoffen en Reglement Vervoer Gevaarlijke stoffen Zeeschepen.

### b. de cijfers

#### Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

05.15	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999		60	60	60	60	60	
Stand ontwerp-begroting 2000	35	60	60	60	60	60	60
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000	16	27	27	27	27	27	27

### d. de onderverdeling in artikelonderdelen

Dit artikel kent geen onderverdeling. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 16 en 12.12.

### Kosten en tarieven

De afgelopen jaren is meer inzicht ontstaan in de kosten, mede dankzij het Kostprijs Informatie Systeem. Bij de bepaling van de kosten van verschillende vergunningenstelsels is sprake van een integrale kostentoerekening, waarbij alle kosten worden meegenomen die binnen de Rijksverkeersinspectie worden gemaakt. Hierdoor geschiedt de bepaling van tarieven nauwkeuriger en kunnen voorstellen worden gedaan voor bijstelling van de tarieven.

Wijzigingen in de tarieven zijn mogelijk indien er overeenstemming bestaat met de bedrijfstak over de voorgenomen tariefswijziging en de relevante wetgeving is aangepast.

Uitgaande van een tarief van f 250 per ontheffing en een verwacht aantal ontheffingen van 240 per jaar worden ontvangsten van jaarlijks f 60 000 geraamd.

#### 05.21. Scheepvaartinspectie

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

Het betreft alle ontvangsten van de Scheepvaartinspectie (SI) in verband met:

- de inspectie en certificering van schepen onder Nederlandse vlag conform de vigerende regelgeving, zodat met deze schepen veilig en milieuvriendelijk aan het vervoer kan worden deelgenomen;
- het identificeren, (her)meten en registreren van schepen met het oog op de afgifte van meetbrieven;
- aanhoudingen ingevolge de Wet Havenstaatcontrole;
- het afnemen van examens in verband met de handhaving c.q. verhoging van het kwaliteitsniveau van bemanningen.

##### b. de cijfers

#### Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

05.21	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999		11 385	11 885	11 885	11 885	11 885	
Nieuwe mutaties		1 215	415	115	115	115	
Stand ontwerp-begroting 2000	11 945	12 600	<b>12 300</b>	12 000	12 000	12 000	12 000
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000	5 420	5 718	<b>5 581</b>	5 445	5 445	5 445	5 445

##### c. de toelichting bij de cijfers

Het aantal schepen onder Nederlandse vlag en nieuwbouwprojecten is toegenomen als gevolg van het in 1996 vernieuwde scheepvaartbeleid. Dit brengt extra werkzaamheden met zich mee die tevens leiden tot extra inkomsten. Volgens de thans bestaande inzichten zal deze groei in 2000 nog aanhouden. Daarna zullen de meerontvangsten lager zijn.

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

Dit artikel kent geen onderverdeling. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 16 en 12.34.

e. de kengetallen

Hieronder wordt een aantal prestatiegegevens alsmede de geraamde opbrengsten met betrekking tot de inspectie en metingen van schepen en examens weergegeven.

Dienstverlening/producten	1998		1999		2000	
	Aantal	Opbrengst in NLG 1000	Aantal	Opbrengst in NLG 1000	Aantal	Opbrengst in NLG 1000
<b>Inspecties en certificering:</b>	–	8 745		9 250		9 050
Koopvaardij-schepen (incl. Buitenlandse schepen Port State Control)	2 700	4 845	2 700	4 659	2 700	4 725
Visserijschepen	600	1 700	650	1 550	600	1 400
Binnenvaartschepen	2 200	2 200	2 200	3 050	2 400	2 925
<b>Metingen:</b>	–	1 900		1 750		1 750
Zeeschepen (incl. pm pleziervaartuigen)	500	–	500		550	
Binnenvaartschepen	600		500		600	
Nationaliteitsverklaringen (incl. 200 pleziervaartuigen)	500		550		500	
Zeebrieven	700		700		850	
Inschrijvingen in het rompbevrachtingsregister	10		10		10	
<b>Examenactiviteiten:</b>	–	1 300		1 600		1 500
Examens	800	–	400		350	
Monsterboekjes	3 300		7 000	6 500		
Af- en aanmonsteringen	55 000		63 000		65 000	
Vaarbevoegdheidsbewijzen	3 300		6 000		6 000	
Rijnschipperspatenten	400		geen		geen	
Radarpatenten	300		250		250	
<b>Totaal opbrengsten</b>	–	11 945		12 600		12 300

*Wettelijke grondslag tarief*

- ad 1. Activiteiten in het kader van de inspectie en certificering van schepen hebben plaats op grond van:
- de Wet aansprakelijkheid olietankschepen (Stb. 1975, 321);
  - de Schepenwet (Stb. 1909, 219) op basis waarvan koopvaardij- en vissersschepen worden gecontroleerd en geïnspecteerd door de ambtenaren van de Scheepvaartinspectie en bij goedkeuring worden voorzien van certificaten, zonder welke het schip niet wordt toegestaan naar zee te vertrekken;
  - de Wet van 14 december 1983, Stb. 683, houdende bepalingen ter voorkoming van verontreiniging door schepen en
  - het reglement Gevaarlijke Stoffen (Stb. 1968, 207), de Binnenschepenwet (Stb. 1981, 678), het reglement Onderzoek schepen op de Rijn (Stb. 1976, 476) en de regeling EEG-



Scheepsattesten (EEG/135/76, EG Pb L 21), op basis waarvan binnenvaartschepen worden gecontroleerd en geïnspecteerd.

- ad 2. Activiteiten in het kader van identificeren, (her)meten en registreren van schepen hebben plaats op basis van:
- de Zeebrievenwet (Stb. 1926, 178), op basis waarvan zeebrieven worden uitgegeven. De zeebrief is een registratiedocument voor de beroepszeescheepvaart; met de zeebrief wordt de nationaliteit van een schip vastgelegd.
  - de Meetbrievenwet 1981 (Stb. 1981, 122) op basis waarvan door de Scheepsmetingsdienst de hoofdafmetingen en de bruto en netto tonnages van zeeschepen worden bepaald;
  - het metingsbesluit Binnenvaart 1978 (Stb. 1979, 358), op basis waarvan bij binnenvaartschepen onder andere de hoofdafmetingen en het laadvermogen worden bepaald met het oog op de afgifte van de meetbrieven;
  - artikel 311a van het Wetboek van Koophandel voor wat betreft de afgifte van nationaliteitsverklaringen;
  - Wet nationaliteit zeeschepen in rompbevrachting (Stb. 1992, 541).
- ad 3. Het afnemen van examens geschiedt ondermeer op basis van:
- de Wet op de Zeevaartdiploma's (Stb. 1935, 456);
  - de Wet op de Zeevisvaartdiploma's (Stb. 1935, 455);
  - het Schepenbesluit 1965 (Stb. 1965, 321):
  - het afgeven van een getuigschrift als geïntegreerd scheepsgezel;
  - het afgeven van endorsements en
  - het Schepelingenbesluit (Stb. 1937, 242):
  - het verstrekken van monsterboekjes

#### *Aspecten kostendekking*

Op basis van de resultaten van een onderzoek naar de kostenstructuur van de door de Scheepvaartinspectie gehanteerde tarieven is in 1996 en 1997 een herstructureringstraject gestart. Doel daarvan is om in 4 stappen te komen tot een volledige kostendekking. Inmiddels is voor alle tarieven de eerste fase van de herstructureringsactiviteiten binnen het kader van de derde tranche worden voortgezet. De gemiddelde mate van kostendekkendheid van de voor het bedrijfsleven uitgevoerde werkzaamheden zal dan rond de 90% uitkomen.

### **05.22. Rijksverkeersinspectie**

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

Op dit artikel worden de ontvangsten geraamd die voortkomen uit de marktordenende taken van de Rijksverkeersinspectie (RVI), te weten:

- Wet Vervoer Binnenvaart:
- vergunning verlening
- Wet Personenvervoer:
- vergunningen en ontheffingen
- pas en vergunningverlening taxi
- Vaartijdenwet:
- ontheffingen
- vaartijdenboeken
- Overige ontvangsten

*b. de cijfers*

**Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

<b>05.22</b>	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999		7 550	7 150	7 150	7 150	7 150	
Nieuwe mutaties		- 3 400	- 2 200	- 2 200	- 2 200	- 2 200	
Stand ontwerp-begroting 2000	2 848	4 150	<b>4 950</b>	4 950	4 950	4 950	4 950
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000	1 292	1 883	<b>2 246</b>	2 246	2 246	2 246	2 246

*c. de toelichting bij de cijfers*

De vervroegde sluiting per 30 november 1998 van de schippersbeurzen betekent dat de hiermee samenhangende inkomsten geheel komen te vervallen.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

Dit artikel kent geen onderverdeling. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 16 en 12.34.

**Voorwaarden scheppen**

**05.31. Stimulering goederenvervoer**

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

Op dit artikel worden de terugvorderingen van reeds uitbetaalde premies in het kader van de Investeringspremieregeling Zeescheepvaart (IPZ), de Interimregeling Stimulering Zeescheepvaart (ISZ) en de Wet Stimulering Zeescheepvaart (WSZ) verantwoord (artikelonderdeel 05.31.01). Er worden geen terugvorderingen geraamd.

Voorts worden op dit artikel de ontvangsten inzake het aandeel van de Rijksluchtvaartdienst in de bijdrage van Verkeer en Waterstaat aan Nederland Distributieland geraamd (artikelonderdeel 05.31.03).

*b. de cijfers*

**Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

<b>05.31</b>	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999		140					
Stand ontwerp-begroting 2000	4 617	140					
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000	2 095	64					

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

**De onderverdeling naar artikelonderdelen van de ontvangsten (in NLG 1000) en de economische en de functionele codering**

Artikelonderdeel	Ontvangsten			Codering	
	1998	1999	2000	econ.	funct.
05.31.01 Terugvordering steunverlening zeescheepvaart	4 417	–	–	62D	12.34
05.31.03 Stimulering overig goederenvervoer	200	140	–	16	12.34
Totaal	4 617	140	0		

**05.34. Herstructurering binnenvaart**

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

Op dit artikel worden de ontvangsten inzake de herstructurering binnenvaart verantwoord. Voor een nadere uitwerking wordt verwezen naar de artikelonderdelen.

b. de cijfers

**Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

05.34	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999		10 300	10 300	10 300	10 300	10 300	
Nieuwe mutaties		35 000	– 10 300	– 10 300	– 10 300	– 10 300	
Stand ontwerp-begroting 2000	22 922	45 300					
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000	10 402	20 556					

c. de toelichting bij de cijfers

De sloopregeling wordt m.i.v. 1999 beëindigd. De hiermee samenhangende uitgaven en ontvangsten komen hiermee te vervallen (zie uitgavenartikel 05.34).

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

**05.34.02 Europese sloopregeling binnenvaart (Raadsverordening 1101/89 en Commissieverordening 1102/89)**

Op dit artikelonderdeel werden voorheen de jaarlijkse heffingen die door het bedrijfsleven werden betaald, ter terugbetaling van het door de overheid voorgefinancierde bedrag aan sloopuitkeringen verantwoord. Tevens werden de speciale bijdragen van de oud-voor-nieuw-regeling hierop tot 1 januari 1993 verantwoord. Per 1 januari 1993 worden deze speciale bijdragen op basis van Verordening 3690/92 op onderdeel 05.34.03 verantwoord.

In 1997 heeft de laatste terugbetaling van de schuld van de droge vaart aan de overheid plaatsgevonden. De tankvaartschuld was reeds in 1995 afgelost.

### **05.34.03 Europese sloopregeling (verordening 3690/92)**

Door middel van Verordening (EEG) nr. 3690/92 van de Commissie is besloten met ingang van 1 januari 1993 de speciale bijdrage uit de oud-voor-nieuw-regeling te reserveren voor de financiering van nieuwe sloouitkeringen. Tevens is bij deze verordening besloten dat na terugbetaling van het door de overheid voorgefinancierde bedrag aan sloo-uitkeringen in het kader van Verordening 1101/89, de jaarlijkse heffing zal worden verlaagd met 50% en gebruikt zal worden voor het financieren van nieuwe sloouitkeringen. Inmiddels hebben zowel de tankvaart (1995), als de droge vaart (1997) hun schuld terugbetaald.

Met de inwerkingtreding van de nieuwe sloopregeling (artikelonderdelen 05.34.06 en 05.34.07), met als doel het slopen van 15% van de internationale capaciteit in drie jaar (1996–1998), is besloten om de jaarlijkse (gehalveerde) heffingen met ingang van 1 januari 1997, voor die periode, te verantwoorden op artikelonderdeel 05.34.07.

### **05.34.07 Europese sloopregeling (nieuwe verordening 241/97)**

Op dit artikelonderdeel worden de ontvangsten verantwoord van de tweede (1997) en derde tranche (1998) van de nieuwe slooactie. De ontvangsten betreffen de jaarlijkse heffingen aan het bedrijfsleven die voorheen op onderdeel 05.34.03 werden verantwoord. Middels deze verordening worden de voorheen jaarlijkse (gehalveerde) heffingen weer naar het oorspronkelijk niveau van 100% teruggebracht. De betalingen van het bedrijfsleven lopen tot en met 1999. De regeling zal jaarlijks worden gemonitord. Naar verwachting zullen in het kader van de solidariteitsverevening in de jaren 1998 en 1999 opbrengsten worden verkregen.

### **05.34.08 Europese sloopregeling (Verordening 2433/97 j°/Verordening 805/99)**

Op dit artikelonderdeel worden de ontvangsten uit de oud-voor-nieuw regeling (V° 805/99) geboekt. Een verantwoorde raming van deze ontvangsten kan moeilijk worden opgesteld, omdat zij zeer sterk afhankelijk is van de marktomstandigheden. De ontvangsten moeten bovendien op een onzeker moment terugvloeien naar de sector.

#### **De onderverdeling naar artikelonderdelen van de ontvangsten (in NLG 1000) en de economische en de functionele codering**

Artikelonderdeel	Ontvangsten			Codering	
	1998	1999	2000	econ.	funct.
05.34.02 Europese sloopregeling (1101/89)				63D	12.34
05.34.03 Europese sloopregeling (3690/92)				63D	12.34
05.34.07 Europese sloopregeling (241/97)				63D	12.34
05.34.08 Europese sloopregeling (805/99)	22 922	45 300		63D	12.34
<b>Totaal</b>	<b>22 922</b>	<b>45 300</b>			

## 06 TELECOMMUNICATIE EN POSTZAKEN

### Algemeen

#### 06.01. Personeel en Materieel Hoofddirectie Telecommunicatie en Post

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

Op dit artikel zijn de ontvangsten geraamd die betrekking hebben op ambtelijk personeel en overige personele aangelegenheden. Daarnaast zijn nog enkele geringe materiële ontvangsten geraamd.

b. *de cijfers*

#### Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

06.01	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999		716	716	716	716	716	
Stand ontwerp-begroting 2000	6 113	716	<b>716</b>	716	716	716	716
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000	2 774	325	<b>325</b>	325	325	325	325

d. *de onderverdeling in artikelonderdelen*

#### De onderverdeling naar artikelonderdelen van de ontvangsten (in NLG 1000) en de economische en de functionele-codering

Artikelonderdeel	Ontvangsten			Codering	
	1998	1999	2000	econ.	funct.
06.01.01 Ambtelijk Personeel	622	42	42	16	12.6
06.01.02 Overige personele ontvangsten	84			16	12.6
06.01.03 Materieel	5 407	674	674	16	12.6
Totaal	6 113	716	716		

#### 06.02. Rijksdienst Radiocommunicatie (RDR)

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

Op dit artikel wordt de aflossing verantwoord van de renteloze lening ad f 4,6 mln aan het agentschap RDR ten behoeve van de uitbreiding van de frequentiecapaciteit. Deze lening wordt in vier termijnen van f 1,150 mln terugbetaald met ingang van 1998.

*b. de cijfers*

**Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

06.02	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999		1 188	1 188	1 188	38	38	
Nieuwe mutatie			30 109	1 000	1 000	1 000	
Stand ontwerp-begroting 2000	7 921	1 188	<b>31 297</b>	2 188	1 038	1 038	1 038
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000	3 594	539	<b>14 202</b>	993	471	471	471

De cijfers Stand ontwerp-begroting 1999 wijken af van de agentschaps-begroting van de RDR, omdat de versnelde aflossing van de lening aan de RDR eerst in de begrotingsuitvoering in 2000 zal worden meegenomen. De RDR werkt met het baten-lastenstelsel en rekent de versnelde aflossing thans reeds toe aan 1999.

*c. de toelichting bij de cijfers*

**specificatie nieuwe mutaties (in NLG 1000)**

Ontvangsten	2000	2001	2002	2003
1. Vergoeding faciliteiten DGTP	1 000	1 000	1 000	1 000
2. Ontvangsten commerciële omroep	3 700			
3. Conversie agentschapsvermogen	25 409			
Totaal	30 109	1 000	1 000	1 000

ad 1. Jaarlijks zal een bedrag van f 1 mln van de RDR worden ontvangen als vergoeding van de ter dienst gestelde faciliteiten van V&W.

ad 2. In 2000 wordt een bedrag ad f 3,7 mln geraamd afkomstig van commerciële radio-omroepen, als vergoeding voor de afgegeven tijdelijke vergunningen voor het gebruik van omroepfrequenties. Dit in afwachting van de zero-base frequentie indeling en vergunningverlening.

ad 3. Deze ontvangst vloeit voort uit de conversie van het agentschapsvermogen. Zie voor nadere toelichting de RDR-begroting.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

Dit artikel kent geen onderverdeling. De economische en functionele codes zijn respectievelijk 47A en 12.6

### 06.03. Ontvangsten Onafhankelijke Post en Telecommunicatie Autoriteit (OPTA)

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

Op dit artikel wordt de aflossing verantwoord van de renteloze lening ad f 3,6 mln aan de OPTA in verband met de verzelfstandiging van de OPTA per 1 augustus 1997. Dit bedrag wordt in 10 jaarlijkse termijnen van f 0,36 mln terugbetaald met ingang van 1997.

#### b. de cijfers

##### Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

06.03	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999		360	360	360	360	360	
Stand ontwerp-begroting 2000	360	360	<b>360</b>	360	360	360	360
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000	163	163	<b>163</b>	163	163	163	163

#### d. de onderverdeling in artikelonderdelen

Dit artikel kent geen onderverdeling. De economische en functionele codes zijn respectievelijk 47A en 12.6.

### 06.13. Ontvangsten KPN

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

Op dit artikel worden verantwoord de dividenden, de rente en aflossing van de aan KPN verstrekte leningen. Hiernaast worden op dit artikel overige ontvangsten van KPN, de zgn. herzieningsbatens, verantwoord.

#### b. de cijfers

##### Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

06.13	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999		1 424 809	945 038	658 899	658 899	658 899	
1 <sup>o</sup> suppl. wet 1999		226 000	220 000	180 000	145 000	105 000	
Stand ontwerp-begroting 2000	1 817 741	1 650 809	<b>1 165 038</b>	838 899	803 899	763 899	658 899
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000	824 855	749 104	<b>528 671</b>	380 676	364 793	346 642	298 995

*c. de toelichting bij de cijfers*

**specificatie van de ontvangsten (in NLG 1000)**

Ontvangsten	1998	1999	2000
1. Dividend	642 704	604 253	605 065
2. Rente	129 454	95 372	64 423
3. Aflossing	410 583	725 184	275 550
4. Overige ontvangsten	635 000	226 000	220 000
Totaal	1 817 741	1 650 809	1 165 038

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

**De onderverdeling naar artikelonderdelen van de ontvangsten (in NLG 1000) en de economische en de functionele codering**

Artikelonderdeel	Ontvangsten			Codering	
	1998	1999	2000	econ.	funct.
06.13.01 Dividend/rente/aflossing	1 182 741	1 424 809	945 038	27	12.6
06.13.02 Overige ontvangsten KPN	635 000	226 000	220 000	43	
Totaal	1 817 741	1 650 809	1 165 038		

**06.14. Opbrengst veiling**

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

Dit artikel heeft betrekking op de opbrengst van veilingen en de vergoeding van de hiermee gemoeide veilingkosten.

*b. de cijfers*

**Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

06.14	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999							
1e suppl. wet 1999	513 229						
Stand ontwerp-begroting 2000	513 229						
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000	232 894						

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

Dit artikel kent geen onderverdeling. De economische en functionele codes zijn respectievelijk 16 en 12.6.



## 07 METEOROLOGISCHE AANGELEGENHEDEN

### 07.01. Ontvangsten algemeen meteorologische aangelegenheden

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

Op dit artikel worden de ontvangsten met betrekking tot algemene meteorologische aangelegenheden verantwoord, die niet zijn overgeheveld naar het artikel bijdrage agentschap.

*b. de cijfers*

#### Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

07.01	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stand ontwerp-begroting 1999							
Nieuwe mutaties			28 301				
Stand ontwerp-begroting 2000			<b>28 301</b>				
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR 1000			<b>12 842</b>				

*c. de toelichting op de cijfers*

De mutatie in het jaar 2000 heeft betrekking op een eenmalige storting van het agentschap KNMI die voortvloeit uit de conversie van een deel van het agentschapsvermogen naar de nieuw ingestelde leenfaciliteit. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar de agentschapsbegroting.

## **D. TOELICHTING BIJ DE AGENTSCHAPSBEGROTINGEN**

### **KONINKLIJK NEDERLANDS METEOROLOGISCH INSTITUUT (KNMI)**

#### **Missie en taken**

Het KNMI is het nationale data- en kenniscentrum voor weer, klimaat en seismologie. Het instituut voldoet aan de vraag naar informatie, adviezen en diensten van de Nederlandse samenleving ten behoeve van welzijn, veiligheid, economie en duurzame ontwikkeling. Het KNMI heeft de opdracht om de meteorologische en seismologische dienstverlening voor de Nederlandse samenleving te garanderen en te informeren over het Nederlandse klimaat nu en in de toekomst.

Centraal staat de veiligheid van mensen en goederen en het optimaal laten functioneren van infrastructuur van Nederland. Om haar taken te kunnen verrichten heeft het KNMI de beschikking over waarnemingen uit een wereldwijd netwerk, waarbij gebruik wordt gemaakt van moderne technologie. Ontwikkeling en onderzoek zijn nodig om de dienstverlening op peil te houden en een rol in het internationale meteorologische vakgebied te behouden en daarmee toegang te hebben tot de nieuwste ontwikkelingen binnen het internationale waarnemingsnetwerk, inclusief de remote-sensing (waarnemen op afstand)-satellieten. De verkregen waarnemingen zijn eveneens noodzakelijk voor het wetenschappelijk onderzoek op het gebied van de veranderingen in ons klimaat. Door de toegenomen bewustwording ten aanzien van de risico's die klimaatveranderingen voor onze toekomst kunnen betekenen wordt dit in internationale samenwerking uitgevoerde onderzoek maatschappelijk breed ondersteund.

Het KNMI verleent als overheidsinstituut meteorologische diensten aan de Nederlandse samenleving. Belangrijke afnemers van deze diensten zijn onder andere de luchtvaart en de maritieme sector. Naast weer en klimaat behoort ook seismologie tot het takenpakket van het KNMI. Op dit gebied vinden seismische metingen plaats en wordt er wetenschappelijk seismologisch onderzoek verricht. Dit geschiedt alles, zoals iedere KNMI-activiteit, in een internationaal kader. De hoofdvestiging van het KNMI is in De Bilt. De overige vestigingsplaatsen zijn: Schiphol, Eelde, Zestienhoven, Beek, Den Helder, Hoek van Holland en Middelburg.

#### **Privatisering commerciële taken**

De activiteiten die het KNMI van oudsher verrichtte op de markt voor commerciële weerproducten, worden vanaf 1 april 1999 uitgevoerd door een nieuwe, door de Staat der Nederlanden opgerichte, privaatrechtelijke onderneming. Dit nieuwe bedrijf zet de commerciële taken van het KNMI voort, zoals deze voorheen werden uitgevoerd door de afdeling KNMI-Advies. Het nieuwe bedrijf opereert volledig los van het KNMI op de commerciële weermarkt. De afstoting van de commerciële activiteiten heeft een vermindering van de begroting van het KNMI met ca. f 6,5 mln tot gevolg, terwijl het aantal fte's met ca. 20 daalt. Hierbij moet wel worden opgemerkt dat de daling van de opbrengsten groter is dan de daling van de kosten. Deze opbrengstenderving is het gevolg van het feit dat de dekking van deel van de vaste lasten van het KNMI door de privatisering wegvalt. Dit verlies zal op termijn weer worden gecompenseerd door geplande efficiëntieverbeteringen op de bij het KNMI resterende activiteiten.

De inkomsten van derden die na 1 april 1999 door het KNMI zijn en worden ontvangen, bestaan grotendeels uit de opbrengst van de dienstverlening aan de burgerluchtvaart. Deze activiteit blijft als overheidstaak aan het KNMI voorbehouden.

### **Stand van zaken met betrekking tot de millennium-problematiek**

In de loop van 1998 is de inventarisatie van objecten (een object is een computerprogramma of een apparaat waarin digitale informatietechnologie is verwerkt) die op millenniumbestendigheid moesten worden bekeken, afgerond. Waar nodig zijn objecten aangepast of vervangen door nieuwe objecten. Van nagenoeg alle vitale objecten is de millenniumbestendigheid gebleken. Voor de objecten waarvan dat nog niet is vastgesteld, is een planning beschikbaar, waaruit de tijdige gereedkoming blijkt.

Eind 1998 is een begin gemaakt met de zogeheten integratietest. Uitvoering van die integratietest vindt verder plaats in 1999. De integratietest houdt in dat de productielijnen voor maatschappelijk vitale producten/diensten van het KNMI van begin tot eind worden getest onder zo goed mogelijk gesimuleerde millenniumcondities. Een en ander om maximale zekerheid te krijgen over de millenniumbestendigheid van die productielijnen, waarbij vooral de onderlinge samenhang van de betrokken objecten wordt bekeken.

Voorts zal een noodscenario beschikbaar zijn voor het geval productiesystemen, communicatiesystemen of andere systemen rond de jaarwisseling gelijktijdig uitvallen. Het noodscenario behelst een complete alternatieve infrastructuur, waarmee de maatschappelijk vitale functies van het KNMI onder extreem negatieve millenniumcondities op een minimaal maar adequaat niveau kunnen worden voortgezet. Het noodscenario is inmiddels getest en geoefend.

### **Stand van zaken met betrekking tot de Euro**

Binnen het KNMI is een projectgroep opgericht die de overgang naar de Euro begeleidt. In verband met de millenniumbestendigheid van het huidige financiële systeem is een nieuw systeem aangeschaft dat tevens de overgang naar de Euro versoepelt.

### **Producten**

#### *Algemeen meteorologisch wetenschappelijk onderzoek*

Het algemeen onderzoek is gericht op het ontwikkelen en verdiepen van kennis over fysische processen in de atmosfeer en tussen atmosfeer en oceaan. De hiermee opgebouwde kennisinfrastructuur wordt gebruikt voor «weer» en «klimaat». In het kader van het onderzoek worden ook nieuwe waarnemingsmethoden en procesbeschrijvingen ontwikkeld die worden toegepast voor operationele activiteiten.

#### *Klimaatonderzoek en klimaatadvies*

Bij het KNMI wordt, door middel van onderzoek, invulling gegeven aan een nationaal kennis- en voorlichtingscentrum voor klimaat, klimaatverandering en mondiale luchtverontreiniging. Het onderzoek wordt uitgevoerd in samenwerking met nationale en internationale instituten, en heeft vanwege het onderwerp een sterk

mondiaal karakter. De inspanningen van het KNMI op het gebied van klimaatonderzoek dragen bij aan de rol die Nederland in de internationale beleidsvorming speelt.

#### *Seismologische adviezen*

Door het KNMI worden in Nederland routinematig seismische waarnemingen verricht en geanalyseerd. Het KNMI is hierdoor in staat informatie te verstrekken bij aardbevingen in Nederland en de rest van de wereld. Daarnaast wordt onderzoek verricht naar de regionale seismiciteit van Nederland (inclusief de relaties met gaswinning in West en Noord Nederland) en naar algemene seismische risico's in Nederland. Het KNMI heeft een taak als internationaal waarneempunt voor de detectie van kernexplosies op enige plaats in de wereld.

#### *Publieksvoorlichting*

De missie van het KNMI als het nationale kenniscentrum voor weer, klimaat en seismologie wordt bevestigd door de vele duizenden vragen van burgers, bedrijven en instellingen die het KNMI jaarlijks per brief of telefoon over deze onderwerpen bereiken. Het KNMI beschikt over informatie(pakketten) die zijn gedifferentieerd voor verschillende doelgroepen, onder meer voor leerkrachten en leerlingen in basis- en voortgezet onderwijs.

#### *Algemene verwachtingen en waarschuwingen*

De productgroep «algemene verwachtingen en waarschuwingen» is vooral gericht op algemene informatievoorziening voor de samenleving. Het betreft o.a. het leveren van die informatie die burger en overheid minimaal nodig achten om in Nederland veilig te kunnen leven en werken.

#### *Maritieme verwachtingen en waarschuwingen*

Het KNMI is van oudsher zeer sterk betrokken bij kustbeveiliging en scheepvaart. Samen met Rijkswaterstaat directie Noordzee, Havenbedrijf Rotterdam en directie Zeeland zijn de Hydro Meteo-Centra ingericht.

#### *Luchtvaartverwachtingen en waarschuwingen*

De hoofdactiviteit binnen deze productgroep is het waarschuwen, voorlichten en adviseren van de nationale en internationale luchtvaart. Internationale afspraken liggen ten grondslag aan deze dienstverlening. Financiering vindt plaats uit de luchtvaartheffingen.

#### *Data en adviezen voor wetenschap en maatschappij*

Het KNMI heeft als nationaal meteorologisch instituut het nationale historische meteorologische databestand onder beheer. Daarnaast is in het instituut zeer veel kennis gebundeld, verkregen uit onderzoek en operationele ervaring. Naast klassieke meteorologische gegevens zijn de resultaten van remote-sensing in toenemende mate van belang voor grootschalig onderzoek op een veelheid van vakgebieden. Het KNMI zorgt ervoor dat deze kennis en data beschikbaar zijn voor een breed publiek.

#### *Beleidsadviezen*

De kennis van het KNMI wordt gebruikt bij het opstellen van nationale en internationale beleidsrapportages. Het betreft hier onderwerpen als

klimaatontwikkeling, mondiale luchtverontreiniging gekoppeld aan meteorologische processen, broeikasgassen en ozon. Het KNMI stelt beleidsadviezen op of levert een bijdrage aan beleidsvorming voor het ministerie van V&W, andere ministeries en internationale kaders zoals het IPCC en INC.

#### De begroting van baten en lasten van het agentschap KNMI (in NLG mln)

	Realisatie			in EUR mln	2001	2002	2003	2004	econ.	func.
	1998	1999	2000							
<b>Totale baten</b>	84,5	81,6	<b>84,2</b>	<b>38,2</b>	83,0	81,7	81,7	80,7		
opbrengst derden	33,8	25,0	<b>25,0</b>	<b>11,3</b>	25,0	24,4	24,4	23,4	16,1	12,6
opbrengst V&W	49,3	56,3	<b>58,6</b>	<b>26,6</b>	57,6	57,0	57,0	57,0	16,1	12,6
opbrengst overige departementen										
bijzondere bijdrage			<b>0,3</b>	<b>0,2</b>	0,3	0,3	0,3	0,3		
rente	0,6	0,3	<b>0,2</b>	<b>0,1</b>	0,1	0,0	0,0	0,0		
buitengewone baten	0,8									
<b>Totale lasten</b>	83,3	86,4	<b>89,3</b>	<b>40,5</b>	87,3	84,4	83,4	82,3		
apparaatskosten										
* personeel	53,8	52,0	<b>53,1</b>	<b>24,1</b>	51,4	48,8	47,7	46,8	11,11	11,1
* materieel	20,0	24,9	<b>24,9</b>	<b>11,3</b>	24,6	24,4	24,3	24,2	12,1	11,1
rente			<b>1,1</b>	<b>0,5</b>	1,1	1,1	1,1	1,1		
afschrijvingen										
* materieel	8,1	9,5	<b>10,1</b>	<b>4,6</b>	10,2	10,1	10,1	10,1	12,1	11,1
* immaterieel										
dotatie aan voorzieningen										
buitengewone lasten	1,3									
saldo van baten en lasten	1,3	- 4,8	<b>- 5,1</b>	<b>- 2,3</b>	- 4,3	- 2,7	- 1,7	- 1,6		

#### Toelichting op de begroting van baten en lasten

##### Baten

##### *Opbrengsten derden*

Na de afsplitsing van de commerciële activiteiten worden in 2000 geen grote veranderingen meer verwacht. De daling van de opbrengsten in latere jaren is het gevolg van lagere opbrengsten uit de dienstverlening aan de luchtvaart. Door de geplande efficiëncymaatregelen bij het KNMI nemen de kosten die kunnen worden doorberekend aan de afnemers af, hetgeen deels ook tot uitdrukking komt in lagere opbrengsten.

##### *Opbrengsten V&W*

De stijging van de opbrengsten in 2000<sup>1</sup> is vooral het gevolg van de tijdelijke bijdrage in verband met de wetenschappelijke begeleiding van het KNMI bij de bouw van het Ozon Monitoring Instrument (f 1,5 mln). Daarnaast ontvangt het KNMI vanaf 2000 een rentecompensatie voor het beroep op de leenfaciliteit in verband met de conversie van het agentschapsvermogen. Verder zorgen de correctie van de doelmatigheidsstaakstelling en de ontvangen loon- en prijsbijstelling voor een stijging.

##### *Bijzondere bijdrage*

Deze bijdrage betreft dat deel van de rentecompensatie voor het beroep op de leenfaciliteit dat betrekking heeft op producten geleverd aan derden.

<sup>1</sup> De opbrengst V&W zoals opgenomen in de begroting van baten en lasten wijkt af van de totale V&W-bijdrage aan het KNMI, zoals verantwoord op artikel 07.05 van de V&W-begroting. Het verschil wordt veroorzaakt door de vergoeding van het departement voor de verhuiskosten van het KNMI ad f 1 mln. In het verleden werd deze kostenpost apart verantwoord op artikel 07.01. Deze eenmalige bijdrage staat los van de producten die het KNMI in het kader van het artikel 07.05 aan het departement levert en werkt dan ook niet door in de productkosten- en productopbrengstenoverzichten zoals gepresenteerd in deze agentschapsbegroting.

## Lasten

### Personeel

De stijging wordt voornamelijk veroorzaakt door de tijdelijke wetenschappelijke begeleiding van het KNMI bij de bouw van het Ozon Monitoring Instrument. Dit wordt deels weer gecompenseerd door een aantal efficiencyverbeteringen, waaronder een verdergaande automatisering van de werkzaamheden. Deze efficiencyverbeteringen liggen ook ten grondslag aan de daling van de personeelskosten in latere jaren.

### Materieel

Geen bijzonderheden

### Afschrijvingen materieel

De besparing op personele kosten gaat gepaard met een verdergaande automatisering van de werkzaamheden. Hiervoor moeten investeringen worden gedaan die het afschrijvingsniveau enigszins zullen laten stijgen.

### Rente

Door een gewijzigde financieringsstructuur zal het KNMI vanaf 1 januari 2000 rente moeten gaan betalen over het beroep op de leenfaciliteit.

## Saldo van baten en lasten

Door de noodzakelijke inspanningen die het KNMI moet leveren voor de rationalisering en automatisering van het productieproces en door de opbrengstenderving als gevolg van de ontvlechting van de commerciële activiteiten zal het resultaat van het KNMI de komende jaren onder druk staan. Dit komt tot uitdrukking in de verwachte negatieve saldi van baten en lasten voor de jaren 1999 en verder. In het kader van de conversie van het agentschapsvermogen is afgesproken dat een deel van de reserves (f 16 mln) mag worden aangewend om deze verwachte negatieve resultaten op te vangen.

### De toelichting op de staat van kapitaaluitgaven en kapitaalontvangsten: het kasstroomoverzicht van het agentschap KNMI (bedragen in NLG mln)

	1998	1999	2000	2000 EURO	2001	2002	2003	2004
Rekening courant RHB 1 januari	19,5	20,5	13,9	6,3	9,9	5,6	2,9	1,2
<b>totaal operationele kasstroom</b>	<b>10,3</b>	<b>4,7</b>	<b>5,0</b>	<b>2,3</b>	<b>5,9</b>	<b>7,4</b>	<b>8,4</b>	<b>8,5</b>
- totaal investeringen	- 9,9	- 11,3	- 11,3	- 5,1	- 11,0	- 10,8	- 10,6	- 10,4
+ totaal desinvesteringen	0,6			0,0				
<b>totaal investeringskasstroom</b>	<b>- 9,3</b>	<b>- 11,3</b>	<b>- 11,3</b>	<b>- 5,1</b>	<b>- 11,0</b>	<b>- 10,8</b>	<b>- 10,6</b>	<b>- 10,4</b>
- eenmalige uitkeringen aan moederdepartement			- 28,3	- 12,8				
+ eenmalige storting door het moederdepartement			1,1	0,5				
- aflossingen op leningen			- 10,1	- 4,6	- 10,2	- 10,1	- 10,1	- 10,1
+ beroep op leenfaciliteit			39,6	18,0	11,0	10,8	10,6	10,4
<b>totaal financieringskasstroom</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>2,3</b>	<b>1,0</b>	<b>0,8</b>	<b>0,7</b>	<b>0,5</b>	<b>0,3</b>
Rekening courant RHB 31 december	20,5	13,9	9,9	4,5	5,6	2,9	1,2	- 0,4

Door afronding kunnen er verschillen zijn tussen de totaalstelling van de kasstromen en de samenstellende cijfers.

### **Toelichting**

Er zijn afspraken gemaakt met het Ministerie van Financiën omtrent de financiering van het vermogen van het KNMI. Daarin is bepaald dat een deel van het aanwezige eigen vermogen aan het moederdepartement wordt uitgekeerd en dat in ruil daarvoor een beroep op de nieuw ingestelde leenfaciliteit kan worden gedaan.

Door deze operatie zal in 2000 op de balans een negatief eigen vermogen zichtbaar worden. Over de aanvulling tot minimaal f 0 mln zullen nog afspraken met V&W worden gemaakt. De genoemde bedragen in deze zijn voorlopig. De definitieve consequenties ten gevolge van de conversie worden vastgesteld op basis van de jaarrekening 1999 en begin 2000 worden verwerkt in de begroting.

Door het afstoten van de commerciële activiteiten ontstaat per saldo een opbrengstenderving. Deze opbrengstenderving wordt slechts ten dele gecompenseerd door een reductie van kosten, waardoor de liquiditeitspositie van het KNMI vanaf 1999 achteruit zal gaan. Daarom is tevens afgesproken dat een deel van de reserves (f 16 mln) door het KNMI mag worden aangewend om de verwachte verliezen te kunnen dekken.

De eenmalige storting ad f 1,1 mln heeft betrekking op de eenmalige bijdrage van het moederdepartement voor de laatste fase van de verhuizing en herinrichting.

## Bijlage bij de agentschapsbegroting KNMI

### KOSTEN EN OPBRENGSTEN KNMI

#### Kosten

De onderstaande tabel geeft inzicht in de kosten van het KNMI per productgroep.

#### Kosten per productgroep (bedragen in NLG mln)

Productgroepen	Real. 1998		Begr. 1999		Begr. 2000	
	NLG mln	%	NLG mln	%	NLG mln	%
Alg. met. wetenschappelijk onderzoek	3,9	4,7	1,8	2,1	1,8	2,0
Klimaatonderzoek en -advies	14,1	17,0	17,9	20,7	19,8	22,2
Seismologische adviezen	3,2	3,8	4,2	4,9	4,3	4,8
Publieksvoorlichting	0,5	0,6	0,6	0,7	0,6	0,7
Algemene verwachtingen en waarschuwingen	22,1	26,6	17,4	20,1	17,7	19,8
Maritieme verwachtingen en waarschuwingen	9,8	11,8	11,8	13,7	12,0	13,4
Luchtvaartverwachtingen en waarschuwingen	16,9	20,3	18,6	21,5	18,8	21,1
Data/adviezen voor wetensch. en maatsch.	11,0	13,2	12,4	14,4	12,6	14,1
Beleidsadviezen	1,0	1,2	1,2	1,4	1,2	1,3
Overig	0,7	0,8	0,5	0,5	0,5	0,5
Totaal	83,3	100,0	86,4	100,0	89,3	100,0

#### Toelichting

De stijging van de totale kosten komt vooral voor rekening van de productgroep «klimaatonderzoek en -advies» ten gevolge van het begeleiden van de bouw van het Ozon Monitoring Instrument. Daarnaast stijgen de kosten van alle productgroepen ten gevolge van de te betalen rente over de openstaande leningen en stijgende prijzen.

#### Opbrengsten

Inzicht in de samenstelling van de opbrengsten per productgroep zal in de volgende tabel gegeven worden, waarbij de opbrengsten gesplitst zijn in opbrengsten die het departement vanuit de rijksbegroting bijdraagt en opbrengsten van derden (andere overheden, bedrijven en particulieren). Daarbij zijn alle producten en alle inkomsten ondergebracht in productgroepen.



## Opbrengsten per productgroep (bedragen in NLG mln)

Productgroepen	Real. 1998					Begr. 1999					Begr. 2000	
	Dep NLGmln	Dep % NLGmln	Derden NLGmln	Derden % NLGmln	Derden NLGmln	Dep NLGmln	Dep % NLGmln	Derden NLGmln	Derden % NLGmln	Dep NLGmln	Derden NLGmln	Derden %
Alg. met. wetenschappelijk onderzoek	4,3	8,7	0,5	1,4	1,6	2,8	0,1	0,4	1,6	2,7	0,1	0,4
Klimaatonderzoek en -advies	10,7	21,7	3,5	10,1	14,2	25,1	2,7	10,6	15,9	27,1	2,7	10,7
Seismologische adviezen	2,6	5,3	0,3	1,0	3,9	6,9	0,0	0,1	4,0	6,8	0,0	0,0
Publieksvoorlichting	0,3	0,7	0,0	0,0	0,6	1,0	0,0	0,0	0,6	0,9	0,0	0,0
Algemene verwachtingen en waarsch.	14,3	29,1	5,8	16,9	16,1	28,7	0,0	0,0	16,3	27,8	0,0	0,0
Maritieme verwachtingen en waarsch.	9,6	19,5	1,0	3,0	10,7	19,0	0,2	0,8	10,9	18,5	0,2	0,8
Luchtvaartverwachtingen en waarsch.	0,5	1,0	17,9	51,8	0,0	0,0	18,0	71,1	0,0	0,0	18,0	71,4
Data/adv. voor wetenschap en maatsch.	5,8	11,7	4,0	11,7	8,2	14,6	3,5	13,9	8,4	14,3	3,5	13,9
Beleidsadviezen	0,8	1,6	0,0	0,1	1,1	1,9	0,0	0,2	1,1	1,9	0,0	0,0
Overig	0,4	0,7	1,4	4,0	0,0	0,0	0,8	3,0	0,0	0,0	0,7	2,8
<b>Totaal</b>	<b>49,3</b>	<b>100</b>	<b>34,5</b>	<b>100</b>	<b>56,3</b>	<b>100</b>	<b>25,3</b>	<b>100</b>	<b>58,6</b>	<b>100</b>	<b>25,2</b>	<b>100</b>

### Toelichting

De stijging van de opbrengsten van V&W komt vooral terecht bij de productgroep «klimaatonderzoek- en advies», aangezien hier ook de extra kosten voor de begeleiding van het Ozon Monitoring Instrument worden gemaakt. De stijging in opbrengsten ten gevolge van de ontvangen rentecompensatie komt ten gunste van alle productgroepen die V&W (mede)financiert.

### Overige kengetallen KNMI

Naast de kosten en opbrengsten per productgroep is ook nog een aantal overige kengetallen te geven.

#### Overige inputkengetallen (in NLG 1000)

Kengetal	Begr. '98	Real. '98	Begr. '99	Begr. '2000
Omzet per medewerker	166,6	172,8	181,3	191,4
Kosten per medewerker	168,7	170,2	192,0	202,9
Investeringskosten per medewerker	23	20,4	25,1	25,7
Personeelskosten in % van totaal	65,3	64,7	56,1	55,7
Materiële kosten in % van totaal	23,3	24,0	28,8	28,9
Afschrijvingskosten in % van totaal	11,4	11,3	11,0	11,7

### Toelichting

De sterke stijging van de integrale kosten per medewerker vanaf 1999 wordt veroorzaakt door de decentralisatie van de huisvestingsbudgetten binnen V&W naar de afzonderlijke diensten. Dit heeft geleid tot een verhoging van de KNMI-begroting met f 7,2 mln vanaf 1999 (geregeld bij voorjaarsnota 1999). Deze kosten worden ook aan de bijdrage van V&W toegevoegd waardoor ook de omzet per medewerker stijgt.

De verdere stijging in 2000 van de kosten per medewerker wordt veroorzaakt door stijgende lonen en prijzen en de door de introductie van de leenfaciliteit ontstane rentekosten. Daarnaast draagt de geplande afname van de personeelsomvang bij aan de hogere kosten per medewer-

ker. De afname van het personeelsbestand is het gevolg van een aantal efficiencymaatregelen, waaronder een verdergaande automatisering van de werkzaamheden.

De afname van het personeelsbestand komt eveneens tot uitdrukking in een daling van het aandeel van de personeelskosten in het totaal.

Als gevolg van het toevoegen aan de begroting van de loon- en prijsbijstelling en de rentecompensatie stijgen de opbrengsten van V&W en daarmee stijgt ook de omzet per medewerker (dit wederom in combinatie met een afnemend personeelsbestand).

#### Onderbouwing personele component KNMI (ambtelijk personeel)

	Begr. 1998	Real. 1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
gemiddeld gerealiseerde bezetting in fte	443,9	460,6						
gemiddeld gerealiseerde prijs per fte	102 766	108 035						
gemiddelde geraamde begrotingssterkte in fte			450,0	440,0	432,0	412,0	405,0	393,0
gemiddeld geraamde prijs fte			107 662	109 200	110 759	109 825	109 254	110 046

#### Toelichting

Het betreft hier alleen de medewerkers die vast in dienst zijn bij het KNMI, de medewerkers die op tijdelijke basis zijn aangesteld ten behoeve van door derden gesubsidieerde projecten zijn niet meegenomen (in de kosten noch in de aantallen).

#### Huisvestingskengetal KNMI

Hieronder weergegeven de huisvestingskengetallen voor het KNMI. Aangezien het KNMI pas met ingang van 1999 huur betaalt aan de RGD is er voor 1998 geen getal ingevuld.

De stijging in het huisvestingskengetal wordt veroorzaakt door een daling in het personeelsbestand, die reeds in de begroting is toegelicht.

Bedragen in NLG 1000	1999	2000	2001	2002	2003	2004
totale huisvestingskosten	9 287	9 287	9 287	9 287	9 287	9 287
aantal fte's	450	440	432	412	405	393
huisvestingskengetal	20,64	21,11	21,50	22,54	22,93	23,63

#### OUTPUT EN KWALITEIT KNMI

Naast het hierboven geschetste totaalbeeld, wordt met een aantal output- en kwaliteitskengetallen hierna dieper ingegaan op de verschillende productgroepen. Na realisatie van de ontvlechting van de commerciële activiteiten van het KNMI zal de huidige set kengetallen opnieuw beoordeeld worden.

De kengetallen worden in vier categorieën beschreven: de weersverwachtingen en waarschuwingen; het onderzoek; de data en adviezen en overig.

## Productgroepen

Het cluster weersverwachtingen en waarschuwingen bestaat uit de productgroepen Algemene verwachtingen en waarschuwingen, Maritieme verwachtingen en waarschuwingen en Luchtvaartverwachtingen en waarschuwingen. Deze productgroepen bestaan uit een breed pakket aan weersverwachtingen en waarschuwingen voor de burger, de maritieme wereld en voor de luchtvaart.

Het belangrijkste onderdeel van de dienstverlening van elk van de productgroepen bestaat uit 24-uurs bewaking van het weer en van de distributie van basisgegevens en weerberichten voor samenleving, maritieme sector en luchtvaart. Samenhangend hiermee worden waarschuwingen uitgegeven bij optredend of verwacht «gevaarlijk» weer. Per productgroep zijn hiervoor criteria opgesteld.

Voorbeelden van de geleverde producten zijn luchtverontreiniging, waterbeheer, waarschuwingen voor levensbedreigend of maatschappij ontwrichtend weer, scheepsweerberichten, wateropzetverwachtingen, districtswaarschuwingen, lokale korte termijn verwachtingen voor de luchthavens en waarschuwingen ten behoeve van de luchtvaart.

## Output

De outputcijfers ten aanzien van de verschillende berichten zien er als volgt uit.

### Outputkengetallen: Aantallen berichten per productgroep

Productgroep	Product	Begr. 1998	Real. 1998	1999	2000
Algemene verw. en waarsch.	Routine berichten	34 310	26 505	26 426	26 426
	Niet routine berichten	200–400	879	200–400	200–400
	Consulten bij calamiteiten	100	89	30	30
Maritieme verw. en waarsch.	Routine berichten	10 220	Nb	10 220	10 220
	Niet routine berichten	200–300	Nb	200–300	200–300
	Consulten	10 000	Nb		
Luchtvaartverw. en waarsch.	Routine berichten	65 700	65 700	65 700	65 700
	Niet routine berichten	6 000	24 979	38 056	38 056
	Consulten			20 000	20 000

## Toelichting

Het begrip «bericht» heeft veel verschillende vormen. Soms worden berichten samengesteld uit andere berichten (wel meegenomen), sommige berichten worden op vaste tijden verzonden ook wanneer er geen wijzigingen zijn opgetreden (wel meegenomen), soms worden uitstaande berichten tussentijds geamendeerd (niet meegenomen) en sommige berichten worden in enigszins aangepaste vorm naar verschillende gebruikers gestuurd (niet meegenomen). Berichten worden vaak verstuurd naar een elektronisch medium (bijvoorbeeld databanken). In de aantallen in bovenstaande tabel is het aantal raadplegingen van deze media niet meegenomen.

## Kwaliteit

De belangrijkste kwaliteitsaspecten van de weersverwachting zijn de betrouwbaarheid en de tijdigheid. Hoewel de verwachtingstermijn van producten uiteenloopt van enkele uren tot zeven dagen, is voor de kengetallen ten aanzien van kwaliteit voor de verwachtingstermijn van 24

uur gekozen. Kengetallen voor de kwaliteit van waarschuwingen worden op dit moment ontwikkeld. Deze kengetallen zullen met name inzicht geven in het al dan niet terecht waarschuwen en de tijdigheid van de waarschuwing.

### **Betrouwbaarheid**

De gehanteerde kengetallen voor de betrouwbaarheid zijn de bias (het gemiddelde verschil tussen verwachting en werkelijkheid), de standaarddeviatie (de gemiddelde spreiding van dat verschil rond het gemiddelde verschil) en het percentage missers ten aanzien van de belangrijkste weerselementen. Zowel neerslag- als zonneshijnverwachtingen worden in drie klassen gegeven. Indien verwachting en opgetreden waarde meer dan 1 klasse verschillen, spreken we van een misser. Van missers bij windverwachtingen is sprake als verwachting en waarneming 2 beaufort of meer verschillen. Missers bij wateropzetverwachting zijn gedefinieerd als die verwachtingen die meer dan 20% afwijken van de opgetreden waarde. Voor TAF en TREND (zie hierna) worden analoge definities opgesteld.

### **Tijdigheid**

Tijdigheid, uitgedrukt in een percentage, geeft aan in hoeverre een routine-bericht op tijd wordt afgeleverd, afhankelijk van de afspraken met de afnemer. Het is dus een ander begrip dan de bovengenoemde tijdigheid van waarschuwingen. Voor de luchthaven worden TAF's (verwachting voor 9 of 24 uur vooruit) en TREND (verwachting voor 2 uur vooruit) en LLFC (verwachting voor het gebied Nederland ten behoeve van de kleine luchtvaart) opgesteld. Voor deze producten zijn tijdsvensters gedefinieerd waarbinnen de verwachtingen afgeleverd moeten worden. Een bericht is tijdig wanneer het binnen dat venster wordt afgeleverd. Voor het weerbericht voor de samenleving is levering minimaal twintig minuten voor uitzending door de radio overeengekomen. Een bericht is tijdig als hieraan voldaan wordt.

Hieronder wordt een overzicht gegeven, waarin de reeds beschikbare kengetallen cijfermatig ingevuld zijn, met daaraan gekoppeld een meerjarenverwachting die het karakter van een norm heeft.

## Kwaliteitskengetallen ten aanzien van de weersverwachtingen en waarschuwingen

Cluster	Kengetal	Begr. 1998	Real. 1998	1999	2000	2001
<b>Kwaliteit algemene verwachtingen en waarschuwingen</b>						
Minimum temperatuur (C)	BIAS	-0,5	-0,4	-0,5	-0,5	-0,5
	MAE	2,0	1,4	1,6	1,6	1,6
Maximum temperatuur (C)	BIAS	0,3	-0,5	0,3	0,3	0,3
	MAE	2,0	1,3	1,6	1,6	1,6
Neerslag	% missers	<5%	4%	<5,0%	<5,0%	<5,0%
Zonneschijn/bewolking	% missers	<5%	6%	<5,0%	<5,0%	<5,0%
Tijdigheid weerberichten	tijdigheid	> 95%	92%	> 95%	> 95%	> 95%
<b>Kwaliteit maritieme verwachtingen en waarschuwingen</b>						
Wind (m/s)	BIAS	1,0	0,4	1,0	1,0	1,0
	STD	2,5	2,2	2,5	2,5	2,5
	% missers	<3%	4%	<3%	<3%	<3%
	Wateropzet (m)	BIAS	0	0	0,05	0,05
	STD	0,15	0,1	0,12	0,12	0,12
	% missers	<3%	5%	<3%	<3%	<3%
	<b>Kwaliteit luchtvaartverwachtingen en waarschuwingen</b>					
Luchtvaartverwachtingen	tijdigheid TAF	> 97%	95%	> 97%	> 97%	> 97%
	tijdigheid TREND	> 97%	98%	> 97%	> 97%	> 97%
	tijdigheid LLFC	> 97%	97%	> 97%	> 97%	> 97%
	% missers TAF	-	9%	<10%	<10%	<10%
	% missers TREND	-	5%	<5%	<5%	<5%

### Toelichting

Het streefgetal voor de bias van de minimumtemperatuur is niet 0 maar -0,5 omdat deze verwachting een waarschuwend karakter heeft.

### Onderzoek

### Productgroepen

De productgroepen die vallen onder dit cluster, het onderzoek, zijn Algemeen meteorologisch wetenschappelijk onderzoek, Klimaatonderzoek en -advies en Seismologische adviezen. De voornaamste werkzaamheden die in het kader van deze productgroepen uitgevoerd worden, zijn het uitvoeren van onderzoek zowel in nationaal als internationaal verband en het geven van adviezen.

### Output

Het aansturen van deze drie productgroepen middels outputkengetallen en het onderbouwen van de raming middels een p en q is niet goed mogelijk en niet zinnig gebleken. Ten aanzien van deze productgroepen zal dan ook met name middels een aantal andere instrumenten gestuurd worden op de output. Deze andere instrumenten zijn onder andere

advisering door een onafhankelijke wetenschappelijke adviesraad over het voorgestelde onderzoeksprogramma en een evaluatie tijdens en achteraf over de uitvoering en resultaten van de verschillende onderzoeken.

Aan het departement wordt, naast deze overige stuurinstrumenten, nog wel een aantal outputkengetallen gecommuniceerd. Deze outputkengetallen hebben echter meer betrekking op de secundaire output. Hierbij kan gedacht worden aan het aantal lezingen nationaal en internationaal en het aantal gereviewde, populair wetenschappelijke en overige wetenschappelijke publicaties per medewerker.

### **Kwaliteit**

Voor wat betreft de kwaliteit van het onderzoek geldt vrijwel hetzelfde verhaal. Ook hier is het vrij moeilijk en niet zinvol om op kengetallen te sturen. De overige stuurinstrumenten, zoals de wetenschappelijke adviesraad en evaluaties, bieden het departement echter voldoende handvatten om zicht op de kwaliteit van het onderzoek te houden. Naast deze stuurinstrumenten wordt ook hier aan het departement een aantal kengetallen gecommuniceerd. Het belangrijkste kwaliteitsgetal is het percentage projectvoorstellen door het KNMI voor GOA (Gebruikers Ondersteuning Aardobservatie) en BCRS (Beleids Commissie Remote Sensing)-projecten dat goedgekeurd wordt ten opzichte van het gemiddeld percentage projectvoorstellen voor GOA- en BCRS-projecten dat per organisatie goedgekeurd wordt. Vanwege de grote aantallen projectvoorstellen en het beperkte budget kan slechts een selectie uit alle projectvoorstellen goedgekeurd worden. Deze inschrijvingsrondes vinden echter niet jaarlijks plaats.

### *Data en adviezen*

### **Productgroep**

De productgroep Data en adviezen voor wetenschap en maatschappij houdt zich met name bezig met het bijhouden en verschaffen van basisgegevens.

### **Output**

De volgende cijfers geven inzicht in de onderbouwing van een deel van de raming.

#### **Onderbouwing opbrengsten (prijs in NLG, opbrengsten in NLG mln)**

Product	Prijs NLG	Aantal	Real. 1998		1999		2000		
			Derden NLG mln	Prijs NLG	Derden NLG mln	Prijs NLG	Derden NLG mln		
Routine dataleveringen	Nb	27,0 mln	Nb	0,10	25,5 mln	0,690	0,10	25,5 mln	0,690
Klimatolog. verstr.	Nb	3 600	Nb	303	3 400	1,050	303	3 400	1,050

### **Toelichting**

In deze opstelling is een aantal heterogene producten, die in verschillende hoeveelheden tegen verschillende prijzen geleverd worden, onder twee noemers gebracht, te weten de routinematige dataleveringen en de klimatologische verstrekkingen.

## Kwaliteit

De kwaliteit van deze productgroep is in een aantal getallen weergegeven en wel ten aanzien van de belangrijkste elementen, te weten windsnelheid, wind, gebiedsgemiddelde neerslag en beschikbaarheid van de waarnemingen. Als meetindicator voor de windsnelheid wordt het gemiddelde verschil genomen tussen de verwachte windsnelheid 24 uur vooruit en de waargenomen windsnelheid per locatie. De meetindicator voor de wind is de gemiddelde lengte van de verschilvektor, die het verschil aangeeft tussen de opgetreden wind en de verwachte wind 24 uur vooruit. De meetindicator voor neerslag is de gebiedsgemiddelde berekende gebiedsgemiddelde neerslag 24 uur vooruit en de gemiddelde daadwerkelijk gevallen neerslag over heel Nederland. Meerjarig ziet dit er als volgt uit.

### Kwaliteitskengetallen ten aanzien van de waarnemingen en modeldata

Cluster	Kengetal	Begr. 1998	Real. 1998	1999	2000	2001
<b>Verskil tussen modelverwachting en waarneming</b>						
Windsnelheid	Gem. verschil in m/s	1,5	0,6	1,5	1,5	1,5
Wind	Gem. verschilvektor	3,9	3,7	3,9	3,9	3,9
Gebiedsgemiddelde neerslag	BIAS +/- in mm.	1,0	0,6	1,0	1,0	1,0
	STD in mm.	2,4	2,6	2,4	2,4	2,4
<b>Overig</b>						
Betrouwbare waarnemingen	% beschikbaar	> 97	99%	> 97%	> 97%	> 97%

### Overig

## Productgroepen

Het laatste cluster binnen het KNMI bestaat uit de productgroepen Publieksvoorlichting, Beleidsadviezen en overige producten. Ten aanzien van de kleine productgroep beleidsadviezen en ten aanzien van de overige producten (o.a. meetnet en ijkingen) geldt dat richting het departement niet middels kengetallen gerapporteerd wordt.

## Output

De productgroep Publieksvoorlichting rapporteert wel een aantal outputkengetallen naar het departement. Deze getallen, die niet geschikt zijn voor een p en q onderbouwing van de raming, geven enig zicht op de productiviteit.

## Kwaliteit

De productgroep Publieksvoorlichting beschikt tevens over een aantal kwaliteitsgetallen. Een overzicht van de kwaliteitsgetallen ten aanzien van deze productgroep ziet er als volgt uit.

---

	1999	2000	2001
<b>Output Publieksvoorlichting</b>			
Aantal verstrekte infopaketten	1 500	1 500	1 500
Aantal beantwoorde e-mails	1 000	1 000	1 000
Aantal beantwoorde brieven	200	200	200
Aantal beantwoorde persvragen	1 000	1 000	1 000

---



## AGENTSCHAP RIJKSDIENST VOOR RADIOCOMMUNICATIE

Per 1 januari 1996 is de Rijksdienst voor Radiocommunicatie (RDR) intern verzelfstandigd tot een agentschap van het ministerie van Verkeer en Waterstaat.

### Doelstellingen en hoofdtaken

De RDR is de nationale instantie die voor het Nederlands grondgebied uitvoering geeft aan het vastgestelde telecommunicatiebeleid en de daarbij behorende wet- en regelgeving. De RDR bevordert onder andere een optimale beschikbaarheid van telecommunicatievoorzieningen, in het bijzonder op het gebied van radiocommunicatie.

De missie van de RDR is:

*«Het zorgdragen voor optimale gebruiksmogelijkheden van het radiofrequentiespectrum».*

Daarbij wil de RDR:

- in de beleving van zijn klanten een deskundige, betrouwbare, facilitaire en meedenkende organisatie zijn;
- een transparant en rechtvaardig beleid voeren;
- aansluiten op heersende maatschappelijke (o.a. gezondheid en milieu) en economische belangen;
- met gemotiveerde medewerkers en betrokken klantengroepen/ marktpartijen werken aan verbetering van bestaande en ontwikkeling van nieuwe producten en diensten;
- de bedrijfsvoering zodanig inrichten dat de RDR-missie zo effectief en efficiënt mogelijk wordt gerealiseerd.

Voor het verwezenlijken van de missie op lange termijn volgt de RDR de volgende strategie:

1. *het vergroten van de marktgerichtheid, volgens het principe van overheidsmarketing:*  
het afstemmen van activiteiten op de behoeftes van de markt, bewust zijn van hetgeen je doet en voor wie je het doet;
2. *het versterken van de RDR-rol waar het gaat om het verwerven, plannen en toewijzen van frequentiegebruiksrechten:*  
extra inspanningen in internationaal verband voor uitbreiding van de nationaal beschikbare frequentieruimte, het opstellen van nationale frequentieplannen (en een frequentieregister) alsmede het adequaat en efficiënt toewijzen van frequentiegebruiksrechten;
3. *een gerichte rechtshandhaving op basis van referenties:*  
het opzetten van een nalevingsprogramma voor een meer gerichte handavingsinzet;
4. *versterken van de ontwikkel- en adviesrol naar derden:*  
de kennis van RDR-medewerkers (niet in concurrentie) beschikbaar stellen aan bedrijfsleven en (inter)nationale overheidsinstanties;
5. *stimuleren van innovatieve ontwikkelingen:*  
een positief uitvoeringsbeleid voor de verstrekking van experimenteer- vergunningen en onderzoek naar de mogelijkheden voor publiek-private samenwerking;
6. *vergroten van de openheid, transparantie, bereikbaarheid en beschikbaarheid:*  
binnen de wettelijke grenzen zo veel mogelijk gegevens en informatie beschikbaar stellen en verantwoording afleggen aan belanghebbenden;
7. *het creëren van een nieuwe bedrijfscultuur:*

van RDR-medewerkers wordt verwacht dat ze ondernemend zijn, zich verantwoordelijk voelen voor het geheel, openstaan voor nieuwe zaken en verantwoorde risico's durven nemen.

Om de RDR-producten te realiseren zijn bijdragen nodig uit de disciplines:

- \* frequentiemangement
- \* kennis van de techniek en de markt voor radiofrequentiegebruik
- \* handhaving van relevante wet- en regelgeving.

### **Aansturing en bedrijfsvoering**

De RDR maakt organisatorisch onderdeel uit van het Directoraat-Generaal Telecommunicatie en Post (DGTP). Ansturing vindt plaats door de directeur-generaal op basis van de Regeling Rijksdienst voor Radio-communicatie, die tussen de directeur-generaal Telecommunicatie en Post en de directeur RDR is gesloten op 21 december 1995. De activiteiten en de resultaten die de RDR wil bereiken, zijn zoveel mogelijk vooraf bepaald en in het meerjarenplan vastgelegd. Het meerjarenplan wordt behandeld als een managementcontract. De wijze waarop verantwoording wordt afgelegd over de bereikte resultaten en over de inzet van middelen, is eveneens vastgelegd in de Regeling (kwartaalverslag, jaarverslag).

In 1998 is het agentschap RDR in opdracht van DGTP geëvalueerd door een extern organisatie-adviesbureau (Berenschot). De evaluatie had tot doel inzicht te krijgen in hoeverre de RDR voldoet c.q. invulling geeft aan de oprichtingsvoorwaarden. Daarbij waren het functioneren van het agentschap als beheersmatige constructie, de kwaliteit van de sturingsrelaties tussen DGTP en RDR en de wijze waarop de RDR uitvoering geeft aan het beleid, relevante evaluatie-aspecten. De periode van onderzoek omvatte de jaren 1996 en 1997.

De conclusies die Berenschot heeft getrokken zijn overwegend positief voor de RDR. In de aanbevelingen van Berenschot is een aantal verbeterpunten verwoord. Deze hebben onder meer betrekking op verbetering van de relatie tussen beleidskern (DGTP) en uitvoeringsorganisatie (RDR), het (verder) ontwikkelen van normen en kengetallen en het afstemmen van de strategische koers met de klanten.

In het Meerjarenplan 1999–2004 zijn doelstellingen en activiteiten opgenomen, gericht op implementatie van de aanbevelingen.

Naar aanleiding van de aanbeveling om normen en kengetallen (verder) te ontwikkelen is een project Prestatiegegevens & Sturing gestart. Het project heeft tot doel om in gezamenlijk overleg met DGTP, de directie Financieel-Economische Zaken en het ministerie van Financiën zinvolle en betrouwbare kengetallen (prestatiegegevens) te leveren voor het beoordelen van de prestaties van de RDR. Behalve vanuit het financiële perspectief wordt ook naar de organisatie gekeken vanuit het perspectief van de klanten, de medewerkers, «de maatschappij» en (de mate van) innovatie. De resultaten worden eind 1999 verwacht.

In deze begroting zijn de belangrijkste prestatiegegevens verwerkt, die op dit moment worden gehanteerd. Naar alle waarschijnlijkheid worden in de volgende begroting, naar aanleiding van vorenvermeld project, andere prestatiegegevens opgenomen.

De omgeving waarin de RDR zijn taken uitvoert, is sterk aan verandering onderhevig. Dat blijkt in de eerste plaats uit de enorme groei van de mobiele communicatie en de steeds grotere marktaandeelen van commerciële uitbaters van frequenties. Het belang van het spectrum voor commerciële diensten neemt sterk toe, en daarmee de bijdrage aan de

werkgelegenheid en het bruto nationaal product van Nederland. Maar niet alleen het (macro) economisch belang van de ether neemt toe. Ook het maatschappelijke belang ervan wordt steeds groter. In het sociale en culturele leven, maar ook in de veiligheid en gezondheidsbeleving, speelt het gebruik van het frequentiespectrum een steeds grotere rol. Nieuwe verdelingsmechanismen (veiling) worden toegepast, kennis over marktpartijen zal naast technische kennis in belang toenemen en het gehele werkveld krijgt nog meer een Europese dimensie. De RDR zal steeds meer een open organisatie worden die in overleg en in samenhang met zijn omgeving zijn taak uitvoert. Om het vorenstaande vorm en inhoud te geven heeft de RDR een ingrijpende reorganisatie doorgevoerd. Die moet er toe bijdragen, dat de RDR nog efficiënter en effectiever gaat werken. Uitgangspunt voor de «nieuwe RDR» is dat de producten en werkwijzen zo goed mogelijk worden afgestemd op de behoeften en wensen van de klant. Daarbij moeten klanten sneller geholpen kunnen worden. Waar mogelijk moet de klant kunnen rekenen op maatwerk als een standaardoplossing niet voldoet.

De administratieve organisatie van de RDR verschuift in de richting van kwaliteitsbeheer in brede zin volgens het principe van Total Quality Management (TQM). Hiermee wordt een integrale kwaliteitsverbetering voor de gehele RDR organisatie nagestreefd. Voor alle RDR medewerkers houdt dit in dat zij gepland en gecontroleerd bezig zijn met verbeteracties (continuous improvement).

In het kader van TQM zijn de processen van de RDR opnieuw in beeld gebracht. De procesbeschrijvingen dienen onder andere voor de reorganisatie, de projecten met betrekking tot het Voorschrift Informatiebeveiliging Rijksdienst (VIR) en het Millenniumvraagstuk.

Verder zullen met deze processen als basis, conform het TQM-model, audits en andere interne controles worden uitgevoerd. Hiermee wordt een cyclus gestart die de komende jaren integrale kwaliteitsborging en -verbetering van de RDR processen stimuleert.

Teneinde de invoering van de euro in 2002 zo soepel mogelijk te laten verlopen heeft de RDR in het verlengde van de departementale projectgroep Euro-V&W een interne projectorganisatie ingesteld. Momenteel wordt onderzocht voor welke bij de RDR in gebruik zijnde systemen de invoering van de euro gevolgen heeft. Vervolgens worden in de loop van 1999 de noodzakelijke aanpassingen voorbereid. De implementatie van eventuele aanpassingen zal worden afgestemd op het invoeringstraject van de euro. Het nieuwe financiële systeem dat de RDR in 1999 gaat gebruiken (Decade Financials) is in elk geval voldoende geëquipeerd om het voor de rijksoverheid vastgestelde implementatie draaiboek te volgen.

Naast de euro-problematiek wordt, binnen het V&W-kader, door de RDR gewerkt aan een probleemloze overgang naar het nieuwe millennium. Er wordt voor gezorgd dat de hulpmiddelen van de RDR geen hinder of storing veroorzaken vanaf het jaar 2000 en dat ze ook geen noemenswaardige hinder of storing ondervinden.

### **Tarievenbeleid**

De RDR opereert in zijn totaliteit kostendekkend. Speerpunt van het tarievenbeleid is naast een kostendekking in totalen, te streven naar een kostendekking van 100% per productgroep. De RDR hanteert het uitgangspunt dat de baathebber betaalt voor de kosten van het agentschap.

Wat betreft de verrekening van positieve of negatieve resultaten per productgroep wordt de regel toegepast dat – indien na afloop van een

kalenderjaar blijkt dat de in dat jaar gemaakte kosten per productgroep afwijken van de opbrengsten van die productgroep – het verschil bij de vaststelling van de tarieven (opbrengsten) voor de daaropvolgende kalenderjaren wordt betrokken.

In het kader van het rapport «maat houden, een kader voor doorberekening van toelatings- en handhavingskosten» en het daarover door het kabinet ingenomen standpunt mogen met ingang van 1999 de kosten van repressief strafrechtelijke handhaving niet meer worden doorberekend aan de afnemers. Dat heeft er toe geleid, dat de meeste tarieven voor toezicht in 1999 zijn verlaagd. De inkomstenderving ad f 6 miljoen die daarvan het gevolg is, wordt in 2000 gecompenseerd met een bijdrage van het moederdepartement. Er wordt naar een structurele oplossing gestreefd voor de inkomstenderving vanaf 2000. Vooralsnog is besloten om vanaf 2000 over te gaan tot doorberekening van de totale kosten in de tarieven, door middel van een opslag.

In de tweede helft van 1998 is onderzocht of de tariefstructuur van de RDR moest worden aangepast naar aanleiding van het in werking treden van de Telecommunicatiewet (TW) per 15 december 1998. Dat bleek niet het geval te zijn. Wel is duidelijk geworden, dat – gedeeltelijke – herziening van de tariefstructuur zou kunnen bijdragen aan een transparante kostenaanrekening. In 1999 moet een keuze worden gemaakt en uitgewerkt voor of een geheel nieuwe tariefstructuur of handhaving van de huidige structuur met aanpassingen op onderdelen. Verder is naar aanleiding van de TW een Besluit Vergoedingen (AMvB) opgesteld, waarin de grondslagen voor de kostentoerekening van de RDR (en de OPTA) zijn verwoord. Dit Besluit levert een belangrijke bijdrage aan de door de RDR nagestreefde transparantie in de kostenaanrekening.

### **Gehanteerde waarderingsgrondslagen**

Overeenkomstig de Regeling Departementale Begrotingsadministratie (RDB) worden door de RDR de volgende waarderingsgrondslagen gehanteerd:

- de baten en lasten worden toegerekend aan het boekjaar waarop ze betrekking hebben;
- de activa en de passiva worden, tenzij anders vermeld, gewaardeerd tegen nominale waarde;
- immateriële en materiële vaste activa worden gewaardeerd tegen aanschafprijs onder aftrek van afschrijvingen;
- op immateriële en materiële vaste activa wordt afgeschreven op basis van de aanschafprijs. Afschrijving gebeurt lineair op basis van de geschatte economische levensduur die varieert van drie tot tien jaar. Hierbij wordt rekening gehouden met een eventuele restwaarde;
- voorraden onderhanden werk worden opgenomen tegen directe materiaal- en arbeidskosten. Vooruitbetalingen van afnemers worden in mindering gebracht op het onderhanden werk. Indien verliezen voorzienbaar zijn, wordt hiermee rekening gehouden;
- de vorderingen worden opgenomen tegen nominale waarde verminderd met de noodzakelijk geachte voorziening voor mogelijke oninbaarheid;
- de voorzieningen zijn gevormd voor verplichtingen en risico's die samenhangen met de bedrijfsvoering;
- waardering geschiedt inclusief BTW.

**De begroting van baten en lasten van het agentschap RDR (bedragen in NLG 1000)**

	Realisatie 1998	Verwachte uitkomst 1999	2000	EURO	Begro- ting 2001	2002	2003	2004	Codering Econ. Func.	
totale baten	61 816	60 100	59 516	27 007	59 066	59 066	59 716	60 616		
opbrengst productgroepen	58 926	52 350	57 750	26 206	57 300	57 300	57 950	58 850	16	12.6
opbrengst moederdepartement	1 000	7 000	–	–	–	–	–	–	16	12.6
rentecompensatie	–	–	1 016	461	1 016	1 016	1 016	1 016		
diversen	1 040	250	250	113	250	250	250	250	16	12.6
rentebaten	850	500	500	227	500	500	500	500	26	12.6
totale lasten	56 195	63 100	62 500	28 361	60 408	60 008	60 120	60 132		
apparaatskosten										
* personeel	29 338	32 500	31 800	14 430	31 100	31 200	31 300	31 300	11	11.1
* materieel	11 737	12 500	12 500	5 672	12 500	12 500	12 500	12 500	12	11.1
* externe diensten	5 911	5 400	5 400	2 450	5 400	5 400	5 400	5 400	12	11.1
rentelasten	–	–	1 000	454	1 108	1 108	1 120	1 132		
reorganisatiekosten	–	3 000	2 000	908	500					
afschrijvingen	7 642	9 100	9 200	4 175	9 200	9 200	9 200	9 200	15	11.1
dotatie voorzieningen	1 567	600	600	272	600	600	600	600	15	11.1
resultaat	5 621	– 3 000	– 2 984	– 1 354	– 1 342	– 942	– 404	484		

**Toelichting op de begroting van baten en lasten**

*Baten*

Bij de bepaling van de baten wordt rekening gehouden met het tarievenbeleid zoals dat bepaald is binnen het ministerie van Verkeer en Waterstaat.

In 1999 zal het moederdepartement bijdragen in de kosten van bezwaar en beroep ad f 1 mln (evenals in 1998) en de kosten van repressief strafrechtelijke handhavingskosten ad f 6 mln. Deze bijdrage zal in 2000 worden uitgekeerd. Met ingang van 2000 komt de bijdrage van het moederdepartement te vervallen en worden de kosten volledig doorberekend aan de baathebbers van de RDR-produkten.

De rentecompensatie betreft een compensatie van de rente die vanaf 2000 betaald moet worden voor het beroep op de leenfaciliteit. Deze opbrengst wordt ontvangen van het Ministerie van Financiën via de begroting van het moederdepartement.

De rentebaten zijn onder andere het gevolg van tijdelijke liquiditeitsoverschotten die ontstaan doordat in het begin van het begrotingsjaar de ontvangsten binnen komen terwijl de uitgaven gespreid over het jaar plaatsvinden.

*Lasten*

Als gevolg van organisatie-ontwikkelingen wordt voorzien dat 20 vte's structureel kunnen worden afgebouwd. Daarvan worden 10 geëffectueerd

in 2000 en 10 in 2001. Dat leidt tot een verlaging van de reguliere personeelskosten van in totaal f 1,4 mln, waarvan f 0,7 mln in 2000 en f 0,7 mln in 2001.

Overigens is er bij het opstellen van de begroting vanuit gegaan, dat de kosten van werkloosheidsuitkeringen niet voor rekening van de RDR komen en dat het premieniveau WAO ongewijzigd blijft.

De rentelasten zijn een gevolg van de afroaming van het agentschapsvermogen ad f 25,4 mln door het Ministerie van Financiën op 1 januari 2000.

De organisatie-ontwikkeling die in 1999 is geïmplementeerd heeft er toe geleid dat aan verschillende functies eisen worden verbonden, waaraan de betrokken medewerkers niet voldoen. Door middel van om-, her- en bijscholing wordt getracht dat zo veel mogelijk op te lossen. Verder is een aantal medewerkers in een herplaatsings- c.q. outplacementtraject terecht gekomen. In de overgangsfase is tijdelijk extra personeel nodig, om het capaciteitsverlies als gevolg van om-, her- en bijscholingstrajecten op te vangen. Gedacht wordt aan 25 extra vte's in 1999 en 13 vte's in 2000. De met het vorenstaande gemoeide kosten zijn afzonderlijk opgenomen onder de post reorganisatiekosten.

De reorganisatiekosten worden in 1999 niet en in 2000 slechts gedeeltelijk doorberekend aan de afnemers. Het overige deel wordt ten laste van de algemene reserves gebracht.

Bij de afschrijvingskosten wordt uitgegaan van de historische aanschafwaarde. De afschrijving vindt lineair plaats op basis van de geschatte economische levensduur die varieert van drie tot tien jaar. Hierbij wordt rekening gehouden met een eventuele restwaarde. De cijfers zijn gebaseerd op gegevens uit het systeem voor de vaste activa registratie, waarbij rekening is gehouden met de meerjaren investeringsraming.

De volgende afschrijvingstermijnen worden gehanteerd:

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

De post dotatie aan voorzieningen bestaat uit toevoegingen aan de voorziening dubieuze debiteuren, de voorziening garantieverplichtingen en de voorziening assurantie eigen risico.

Bij het toedelen van frequenties aan derden kan het voorkomen dat zendapparatuur moet worden omgestemd in het belang van een beter etherbeheer. In een aantal gevallen dient de RDR de daarmee gepaard gaande omstemmingskosten (en eventuele extra kosten) te vergoeden. Bij claims van beperkte omvang kan hiervoor de voorziening garantieverplichtingen worden aangesproken. Afgesproken is aan deze voorziening jaarlijks f 25 000 toe te voegen, tot een maximum van f 200 000.

De voorziening assurantie eigen risico is gevormd voor het onverzekerde risico van diefstal, verlies en breuk van activa. De dotatie aan deze voorziening komt overeen met marktconforme premies.

### *Resultaat*

Over de jaren 1999 tot en met 2003 worden negatieve resultaten voorzien. Enerzijds omdat de reorganisatiekosten deels ten laste van het

agentschapsvermogen worden gebracht en anderzijds, omdat – conform het tarievenbeleid – het positieve resultaat over 1998 wordt betrokken in de tariefstelling voor 2000 e.v.

Voorgesteld zal worden om het negatieve resultaat over 2000 ten laste van de algemene reserves te brengen. Het agentschapsvermogen is toereikend om het verwachte verlies te kunnen opvangen.

### Wijze van huisvesten

Het hoofdkantoor in Groningen is gehuurd voor een periode van 15 jaar tot 2012. Het districtskantoor in Zwolle aan de Emmastraat 16 is gehuurd tot het jaar 2006. In Eindhoven wordt het kantoor aan de Insulindelaan 120–122 gehuurd tot 2001. Het derde districtskantoor is eveneens gehuurd tot 2001 en staat in Capelle aan den IJssel aan de Barbizonlaan 1. Het district Noordwest, het Monitoringstation, de afdeling Technische Zaken en enkele medewerkers van de afdeling Gebouwen en Faciliteiten zijn gehuisvest aan de Radioweg 3 te Nederhorst den Berg. Dit pand en de omliggende terreinen zijn eigendom van de Staat der Nederlanden (Dienst der Domeinen). Het ministerie van Financiën heeft de terreinen formeel in materieel beheer overgedragen aan het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Het onderhoud van de gebouwen komt voor rekening van de RDR.

### Onderbouwing personele component RDR (ambtelijk personeel)

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
gem. gerealiseerde bezetting in vte's	326						
gem. gerealiseerde prijs per vte (* f 1 000)	90,0						
gem. geraamde begrotingssterkte in vte's		335	325	315	315	315	315
gem. geraamde tijdelijke extra bezetting in vte's		25	13				
gem. geraamde prijs per vte, exclusief tijdelijk (*f 1 000)		97,0	97,8	98,7	99,0	99,4	99,4

N.B.

De prijs per vte is bepaald aan de hand van alle (reguliere) personeelskosten (zie begroting van baten en lasten) en geeft derhalve een beeld van de gemiddelde kosten per medewerker. Voor de verklaring van de daling in het aantal vte's wordt verwezen naar hetgeen gemeld staat onder lasten. De stijging van de personeelslasten in 1999 ten opzichte van 1998 is een gevolg van CAO-afspraken, reguliere periodieken en een kwaliteitsimpuls.

### Huisvestingskengetal RDR

Hieronder worden de huisvestingskengetallen voor de RDR weergegeven. De huisvestingskosten bestaan uit de volgende componenten: huren en pachten, gebouwen, schoonmaak, bewaking, kantine, energie en water en de overige huisvestingskosten.

### Bedragen in NLG 1000

	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Huisvestingskosten	3 620	3 620	3 620	3 620	3 620	3 620
aantal fte's	335	325	315	315	315	315
kosten per fte	10,8	11,1	11,5	11,5	11,5	11,5



**Kasstroombegroting agentschap RDR (bedragen in NLG 1000)**

	real.	real.	verw.	2000	Begroting:				codering		
	1997	1998	uitk. 1999		2000	2001	2002	2003	2004	econ.	funct.
Rekening Courant RHB 1 januari	17 454	15 722	17 782	3 932	1 784	7 448	6 606	4 664	4 760		
<b>Totaal operationele kasstroom</b>	<b>9 583</b>	<b>8 669</b>	<b>- 900</b>	<b>12 716</b>	<b>5 770</b>	<b>8 358</b>	<b>7 258</b>	<b>9 296</b>	<b>10 184</b>		
- totaal investeringen	11 315	5 470	9 500	8 800	3 993	11 900	9 200	9 500	9 500		
+ totaal boekwaarde desinvesteringen		11									
<b>Totaal investeringskasstroom</b>	<b>- 11 315</b>	<b>- 5 459</b>	<b>- 9 500</b>	<b>- 8 800</b>	<b>- 3 993</b>	<b>- 11 900</b>	<b>- 9 200</b>	<b>- 9 500</b>	<b>- 9 500</b>		
- eenm. uitkeringen aan moederdept.				25 409	11 530					16	12.6
+ eenm. stortingen door moederdept.											
- aflossingen op leningen		1 150	3 450	9 200	4 175	9 200	9 200	9 200	9 200		
+ beroep op leenfaciliteit				34 209	15 523	11 900	9 200	9 500	9 500	12	11.1
<b>Totaal financieringskasstroom</b>		<b>- 1 150</b>	<b>- 3 450</b>	<b>- 400</b>	<b>- 182</b>	<b>2 700</b>	<b>0</b>	<b>300</b>	<b>300</b>		
Rekening Courant RHB 31 december	15 722	17 782	3 932	7 448	3 380	6 606	4 664	4 760	5 744		

**Toelichting op het kasstroombegroting**

De operationele kasstroom bestaat grotendeels uit het resultaat van baten en lasten en uit de afschrijvingen. De belangrijkste overige mutatie betreft de voorfinanciering in 1999 door de RDR van de kosten inzake repressief strafrechtelijke handhaving en bezwaar en beroep. In 2000 ontvangt de RDR derhalve volgens afspraak de bijdrage voor 1999. Tenslotte zijn de mutaties in de balansposten voorzieningen en liquide middelen van invloed op de operationele kasstroom.

In 2000 zal naar verwachting f 8,8 mln worden geïnvesteerd in materiële vaste activa, die als volgt kan worden gespecificeerd:

	2000	1999
	NLG mln	NLG mln
• informatievoorziening	2,4	2,9
• huisvesting	1,6	1,3
• apparatuur handhaving	4,0	4,1
• vervoer	0,9	1,2
<b>totaal</b>	<b>8,8</b>	<b>9,5</b>

De investeringen fluctueren in de tijd omdat er geen sprake is van een ideaalcomplex en de materiële vaste activa pas vervangen worden nadat zij (economisch) zijn afgeschreven. De bedragen zijn afgeleid uit het informatiesysteem waarin alle materiële vaste activa zijn opgenomen. De relatief forse toename van de investeringen op het gebied van huisvesting is toe te schrijven aan de geplande vervanging van het kantoormeubilair op het hoofdkantoor. De vervanging stond oorspronkelijk gepland voor 1998, maar is uitgesteld naar aanleiding van de reorganisatie en van een onderzoek naar het meest geschikte meubilair.

Door het ministerie van Verkeer en Waterstaat is in 1996 een renteloze lening verstrekt ter grootte van f 4,6 mln. De aflossing van de resterende schuld vindt vervroegd plaats in 1999 als gevolg van de afoming van het agentschapsvermogen.



## Kwaliteits- en doeltreffendheidsgetallen van het agentschap RDR

	Realisatie	Verwachte uitkomst	Begroting				
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
<b>Kwaliteitsgetallen</b>							
aantal behandelde klachten	1 334	1 535	1 475	1 390	1 380	1 325	1 315
doorlooptijd klachten levensbelang (% < 4 uur)	98	100	100	100	100	100	100
doorlooptijd klachten maatschappelijk belang (% < 1 dag)	89	90	90	90	90	90	90
doorlooptijd klachten economisch belang (% < 2 dagen)	89	85	85	85	85	85	85
doorlooptijd klachten individueel belang (% < 30 dagen)	80	80	80	80	80	80	80
aantal zaken Algemene Wet Bestuursrecht (AWB)	64	< 120	< 120	< 120	< 120	< 120	< 120
aantal verzoeken Wet Openbaarheid Bestuur (WOB)	7	< 4	< 4	< 4	< 4	< 4	< 4
aantal klachten Nationale Ombudsman	1	< 4	< 4	< 4	< 4	< 4	< 4
<b>Doeltreffendheidsgetallen (schone ether)</b>							
aantal vastgestelde technische overtredingen	893	480	480	480	480	480	480
aantal vastgestelde gedragsovertredingen	373	240	240	240	240	240	240
aantal opgemaakte processen-verbaal	1 086	1 200	1 200	1 200	1 200	1 200	1 200

### Toelichting op de kwaliteits- en doeltreffendheidsgetallen

De kwaliteits- en doeltreffendheidsgetallen geven een goed inzicht in de elementaire normen en resultaten, ter ondersteuning van de externe sturing van de RDR.

### Doelmatigheidsgetallen van het agentschap RDR

	Realisatie	Verwachte uitkomst	Begroting				
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
geïndexeerde kostenontwikkeling (1996 = 100%)*	124,3	132,9	133,8	132,5	132,7	133,0	133,0
gemiddelde tariefstijging (in procenten)	3,8	- 11,2	10,3	- 0,8	0	1,1	1,6

\* exclusief reorganisatiekosten

### Toelichting op de doelmatigheidsgetallen

Een belangrijk kenmerk van een doelmatigheidsgetal is dat daarin de relatie tussen output en input tot uitdrukking komt. Het gaat dus om de relatie tussen de voortgebrachte producten en de kosten per product. Met de twee genoemde kengetallen wordt deze relatie zichtbaar. De kostenontwikkeling is voor een deel het gevolg van toename van output (meer vergunningen) en voor een ander deel het gevolg van inflatoire effecten (prijsstijgingen).

De tariefverlaging in 1999 is voor het grootste deel ( $\pm 10\%$ ) het gevolg van het niet meer doorberekenen van de repressief strafrechtelijke handavingskosten. Daarnaast is er sprake van een efficiencyverbetering. Vanaf 2000 wordt een opslag opgenomen in de tarieven die leidt tot volledige kostendoorberekening aan de baathebbers van de RDR-producten. De gemiddelde tariefstijging is echter lager dan de repressief strafrechtelijke handavingskosten. Dat is, evenals de gematigde tariefontwikkeling in de daarop volgende jaren een gevolg van het positieve resultaat over 1998. Door met het positieve resultaat rekening te houden bij het vaststellen van de tarieven komt de gerealiseerde

overdekking uiteindelijk weer ten gunste van de afnemers. De afnemers krijgen zodoende een lager tarief gepresenteerd als gevolg van efficiency-verbetering bij de RDR.

#### Financiële kengetallen van het agentschap RDR

	Realisatie 1998	Verwachte uitkomst 1999	2000	2001	Begroting 2002	2003	2004
Agentschapsvermogen (in NLG mln)	40,4	37,4	9,0	7,7	6,7	6,3	6,8
Current ratio	4,13	> 2	> 2	> 2	> 2	> 2	> 2
Solvabiliteit	4,59	> 3	> 0,3	> 0,3	> 0,3	> 0,3	> 0,3
Opleidingskosten als percentage van de personele kosten*	2,40	2,70	2,50	2,20	2,20	2,20	2,20

\* exclusief reorganisatiekosten

#### Toelichting bij de financiële kengetallen

Current ratio = vlottende activa/kortlopende schulden  
Solvabiliteit = agentschapsvermogen/vreemd vermogen

Het agentschapsvermogen daalt enerzijds omdat het resultaat over 1998 (5,6 mln) naar de marktpartijen terugvloeit middels tariefverlaging. Dit is terug te vinden in de voorspelde negatieve resultaten over de jaren vanaf 1999. Anderzijds is er sprake van een omzetting van een groot deel van het agentschapsvermogen in een lening van het ministerie van Financiën aan de RDR, als gevolg van de afoming van het agentschapsvermogen. Op basis van aanwijzingen van het ministerie van Financiën zal de RDR het agentschapsvermogen vervolgens verder afbouwen totdat het vastgestelde maximum is bereikt.

De opleidingskosten stijgen tijdelijk in 1999 en 2000 naar respectievelijk 2,7% en 2,5% van de totale personeelskosten vanwege de reorganisatie.

#### Kosten, opbrengsten en dekking per productgroep

(kosten en opbrengsten in NLG 1000, prijs in NLG per aantal en dekking in procenten)

1998	aantal	prijs	opbrengst	kosten	dekking	opbrengst in % van totaal
Vaste verbindingen	A	2 480	1 610	3 992	4 642	86%
Mobiele communicatie	B	356 340	97	34 565	31 423	110%
Radiodeterminatie	C	10 685	130	1 389	1 389	100%
Amateurs	D	16 125	96	1 548	1 580	98%
Omroep	E	364	29 952	10 910	10 696	102%
Radio-/randapparatuur	F	62 000 000	0,094	5 828	5 447	107%
Overige producten	G	9 013	77	694	977	71%
totaal opbrengsten en kosten derden				58 926	56 154	105%
						100%

**(kosten en opbrengsten in NLG 1000, prijs in NLG per aantal en dekking in procenten)**

1999		aantal	prijs	opbrengst	kosten	dekking	opbrengst in % van totaal
Vaste verbindingen	A	3 100	1 607	4 982	5 068	98%	10%
Mobiele communicatie	B	339 100	87	29 670	29 226	102%	57%
Radiodeterminatie	C	10 050	99	999	1 026	97%	2%
Amateurs	D	16 575	92	1 531	1 555	98%	3%
Omroep	E	350	26 017	9 106	10 160	90%	17%
Radio-/randapparatuur	F	54 569 600	0,098	5 326	5 069	105%	10%
Overige producten	G	9 500	77	736	996	74%	1%
totaal opbrengsten en kosten derden				52 350	53 100	99%	100%

**(kosten en opbrengsten in NLG 1000, prijs in NLG per aantal en dekking in procenten)**

2000		aantal	prijs	opbrengst	kosten	dekking	opbrengst in % van totaal
Vaste verbindingen	A	3 600	1 547	5 568	5 888	95%	10%
Mobiele communicatie	B	341 100	93	31 770	33 005	96%	55%
Radiodeterminatie	C	10 250	112	1 149	1 240	93%	2%
Amateurs	D	16 575	101	1 681	1 783	94%	3%
Omroep	E	350	31 017	10 856	11 689	93%	19%
Radio-/randapparatuur	F	57 000 000	0,100	5 690	5 761	99%	10%
Overige producten	G	9 350	111	1 036	1 134	91%	2%
totaal opbrengsten en kosten derden				57 750	60 500	95%	100%

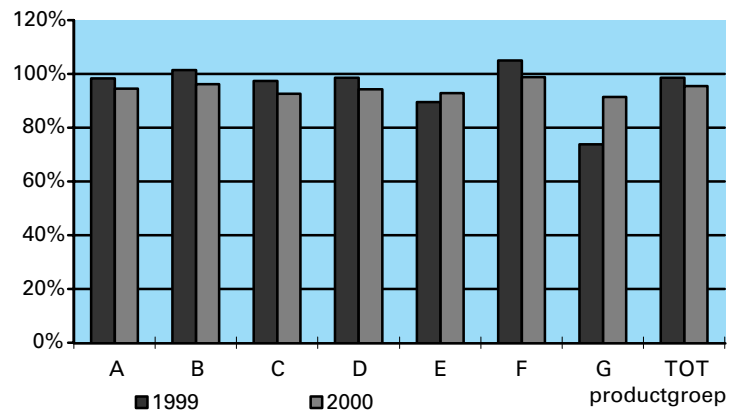
**Toelichting op de kosten, opbrengsten en dekking per productgroep**

De «kosten derden» zijn bepaald exclusief de reorganisatiekosten (1999: f 3,0 mln, 2000: f 2,0 mln) en exclusief de opbrengst moederdepartement (1999: f 7,0 mln).

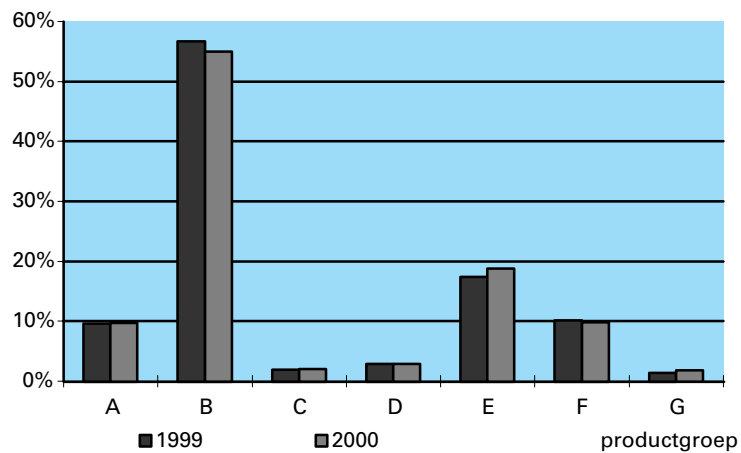
In 2000 is er sprake van een lagere kostendekking in verband met het teruggeven van een deel van het positieve resultaat over 1998 aan klanten.

De hoge aantallen voor de productgroep Radio-/randapparatuur worden veroorzaakt doordat hieronder de aantallen toegekende nummers aan de operators van openbare telecommunicatienetten vallen. De kosten voor randapparatuur worden namelijk per toegekend nummer versleuteld over de betrokken partijen. Het aantal toelatingen van radiozendapparaten blijft afnemen van circa 600 in 1999 tot circa 400 in 2000.

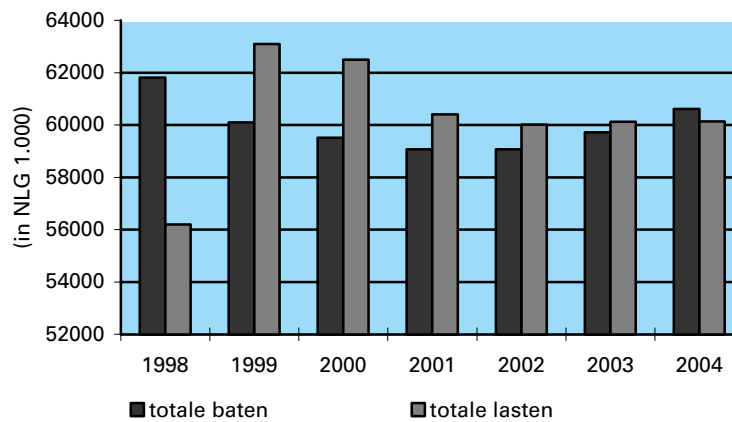
### Kostendekking per productgroep



### Opbrengst per productgroep in % van totaal



### Ontwikkeling baten en lasten 1998-2004





## E. BIJLAGEN BIJ DE BEGROTING

1	Personeelsgegevens	304
2	Wetgeving	306
3	Moties en toezeggingen	330
4	Circulaires	341
5	Aanbevelingen Nationale Ombudsman	342
6	Subsidies	343
7	Evaluatie-onderzoek	359
8	Economische en functionele classificatie	378
9	Voorlichtingsuitgaven	380
10	Convenanten	383

## Overzicht A: Overzicht personeelssterkte diensten (in fte)

Organisatie-eenheid	Bezetting per		Begrotingssterkte				
	30-6-'99	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Centrale Diensten	752,9	768,7	760,2	746,9	743,4	743,4	743,4
Rijkswaterstaat	10 920,0	10 822,2	10 822,2	10 822,2	10 822,2	10 822,2	10 822,2
Dir.Generaal Personenvervoer	335,6	350,1	346,1	330,1	326,1	326,1	326,1
Rijksluchtvaartdienst	371,3	371,3	360,6	356,8	336,4	331,4	328,4
Dir.Generaal Goederenvervoer	1 099,2	1 099,0	1 070,5	1 038,0	1 021,0	1 012,0	1 012,0
Dir.Generaal Telecommunicatie en Post	121,0	131,9	138,9	138,9	138,9	138,9	138,9
Totaal diensten	13 600,0	13 543,2	13 498,5	13 432,9	13 388,0	13 374,0	13 371,0
Niet uitgedeelde capaciteit	nvt	36,2	83,1	125,6	143,1	157,1	157,1
<b>Totaal-generaal Begroting 2000</b>	<b>13 600,0</b>	<b>13 579,4</b>	<b>13 581,6</b>	<b>13 558,5</b>	<b>13 531,1</b>	<b>13 531,1</b>	<b>13 528,1</b>
Totaal-generaal Begroting 1999		13 546,4	13 573,9	13 581,4	13 598,9	13 612,9	13 612,9
Totaal mutaties t.o.v. Begroting 1999		33,0	7,7	- 22,9	- 67,8	- 81,8	- 84,8
Specificatie van deze mutaties:							
Verwachte volume-effecten bij diverse diensten van de financiële taakstellingen Regeerakkoord <sup>1</sup>		- 48,5	- 71,8	- 112,4	- 154,3	- 154,3	- 154,3
CEND:							
- Verzelfstandiging per 1/7/99 Raad v.d. Transp.veiligheid		- 25,0	- 25,0	- 25,0	- 25,0	- 25,0	- 25,0
- Uitbreiding i.v.m. nieuwe staatssecretaris		6,0	6,0	6,0	6,0	6,0	6,0
- Coördinator Intranet/adviseur IT		2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0
- Van RWS en DGP juridische afdelingen		53,0	53,0	53,0	53,0	53,0	53,0
- Overige overdracht taken van/naar andere diensten		6,7	5,8	2,8	2,8	2,8	2,8
RWS:							
- Naar CEND juridische afdeling		- 28,0	- 28,0	- 28,0	- 28,0	- 28,0	- 28,0
- Overige overdracht taken van/naar andere diensten		0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
DGP:							
- Naar CEND juridische afdeling		- 25,0	- 25,0	- 25,0	- 25,0	- 25,0	- 25,0
- Correctie formatie juridische afdeling <sup>2</sup>		25,0	25,0	25,0	25,0	25,0	25,0
- Correctie overig verschil formatie/begrotingssterkte		- 3,5	- 3,5	11,5	11,5	11,5	11,5
- Uitbreiding projectdirecties HSL en Rekening Rijden		37,5	37,5	37,5	37,5	37,5	37,5
- Overige overdracht taken van/naar andere diensten		- 2,7	- 2,7	- 2,7	- 2,7	- 2,7	- 2,7
RLD:							
- Mainport Schiphol		22,0	13,0	11,0	8,0	3,0	
- Overdracht taken van/naar andere diensten		19,7	19,7	19,7	19,7	19,7	19,7
DGG:							
- Project Mainport Rotterdam		9,0	9,0	9,0	9,0		
- Tijdelijke uitbreiding Scheepvaartinspectie en CIP		4,0	4,0	1,0	1,0	1,0	1,0
- Overdracht taken van/naar andere diensten		0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6
DGTP:							
- Volume gevolgen verhuizing		4,5	4,5	4,5	4,5	4,5	4,5
- Kennisinfrastructuur, internet en convergentie			7,0	7,0	7,0	7,0	7,0
- Overdracht taken van/naar andere diensten		6,8	6,8	6,8	6,8	6,8	6,8
Niet uitgedeelde capaciteit:							
- Overboeking naar diverse diensten		- 31,3	- 30,4	- 27,4	- 27,4	- 27,4	- 27,4

<sup>1</sup> De financiële taakstellingen Regeerakkoord zijn reeds bij Begroting 1999 verwerkt in de diverse begrotingsartikelen.

<sup>2</sup> In begrotingsformatie DGP 1999 (346,8 fte) was vermindering formatie ten behoeve van overboeking juridische afdeling naar CEND reeds verdisconteerd.

**Overzicht B: Overzicht personeelssterkte van de agentschappen ressorterend onder het ministerie (in fte)**

Organisatie-eenheid	Bezetting		Begrotingssterkte				
	per						
	30-6-'99	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Kon. Ned. Meteorologisch Instituut	505,3	450,0	440,0	432,0	412,0	405,0	393,0
Rijksdienst voor Radiocommunicatie	314,4	360,0	338,0	315,0	315,0	315,0	315,0
<b>Totaal-generaal Begroting 2000</b>	<b>819,7</b>	<b>810,0</b>	<b>778,0</b>	<b>747,0</b>	<b>727,0</b>	<b>720,0</b>	<b>708,0</b>
Totaal-generaal Begroting 1999		803,9	764,9	723,9	706,4	692,4	692,4
Totaal mutaties t.o.v. Begroting 1999		6,1	13,1	23,1	20,6	27,6	15,6

Specificatie van deze mutaties:

De door het KNMI in de begroting 1999 verwachte vermindering van de begrotingssterkte als gevolg van o.a. afsplitsing van commerciële taken en herstructurering van het werkproces is aangepast volgens de laatste inzichten.



**1. In het afgelopen parlementaire jaar tot stand gekomen wetten**

- **Wet van 1 oktober 1998, houdende voorzieningen betreffende de totstandbrenging en de exploitatie van een vaste oeververbinding onder de Westerschelde door een naamloze vennootschap (Tunnelwet Westerschelde) (Stb. 1998, 600).**

Strekking:

Doel van deze wet is machtiging te verlenen voor het oprichten van een naamloze vennootschap (NV), die de tunnel onder de Westerschelde (tussen Terneuzen en Ellewoutsdijk) tot stand zal brengen, in stand zal houden en zal exploiteren. De weg door de tunnel wordt openbaar in de zin van de Wegenwet. Onderhavige wet bevat daarom enkele bepalingen die – overigens begrensde – exploitatie door de NV mogelijk maken. Voor het gebruik van de tunnel moet een vergoeding betaald worden.

Stand van zaken:

De wet is op 23 oktober 1998 in werking getreden.

- **Wet van 3 juni 1999, houdende wijziging van enige bepalingen van de Waterschapswet (eerste tranche) (Stb. 1999, 276).**

Strekking:

Het bieden van een reeks oplossingen voor de meest urgente problemen in de uitvoeringspraktijk van de wet, o.m. op het gebied van overdracht van waterstaatswerken, de zittingsduur, de waarneming van de voorzitter en de regeling van de verontreinigingsheffing. De wetwijziging is tevens de eerste tranche van de herziening van de Waterschapswet.

Stand van zaken:

De wet is op 7 juli 1999 in werking getreden, met uitzondering van artikel I, onderdeel FF, dat in werking treedt op 1 januari 2000 en van artikel I, onderdeel HH, dat in werking treedt op 1 januari 2001.

- **Wet van 19 oktober 1998, houdende regels inzake de telecommunicatie (Telecommunicatiewet) (Stb. 1998, 610).**

Strekking:

De wet strekt – ter implementatie van een groot aantal richtlijnen – ertoe de telecommunicatiemarkt volledig te liberaliseren. Het betreden van deze markt is daarmee nagenoeg vrij geworden. Een beperkt aantal regels wordt gegeven op het terrein van toegang tot de markt, het gedrag op de markt en de bescherming van maatschappelijke belangen. De OPTA zorgt ervoor dat de «marktregels» worden nageleefd en treedt in een aantal gevallen op als scheidsrechter. De wet leidt tevens tot wijziging van de Mediawet en enkele andere wetten.

Stand van zaken:

De wet is op 15 december 1998 in werking getreden.

- **Wet van 10 december 1998 tot wijziging van de Ontgrondingenwet (verbreding heffingsdoeleinden) (Stb. 1999, 13).**

Strekking:

Verbreding bestemmingsmogelijkheden provinciale heffing (bieden van compensatie in verband met ingrijpende ontgrondingen, alsmede schadevergoedingen).

Stand van zaken:

De wet treedt in werking op een bij Koninklijk besluit te bepalen tijdstip.

- **Wet van 24 december 1998 procedures vijfde baan Schiphol** (Stb. 1999, 17).

Strekking:

De wet strekt ertoe de aanleg van de vijfde baan Schiphol te versnellen.

Stand van zaken:

Deze wet is met ingang van 27 januari 1999 in werking getreden.

- **Wet van 29 april 1999, houdende wijziging van de Wet Luchtverkeer (luchtvaartuigen en vluchttuitvoering)** (Stb. 1999, 235).

Strekking:

Deze wet combineert de deelprojecten 1, 3 en 5 van de herziening van de Luchtvaartwet. Deelproject 1 ziet toe op de herziening van het brevet- en examenstelsel, deelproject 3 op luchtwaardigheid en deelproject 5 op vluchttuitvoering.

Stand van zaken:

Delen van deze wet zijn op 1 juli 1999 in werking getreden. Een deel volgt op 1 oktober 1999. Zie KB van 21 juni 1999 (Stb. 1999, 263). De overige delen zullen in werking treden op een bij KB te bepalen tijdstip.

## **2. Bij het parlement aanhangige wetsvoorstellen**

- *Voorstel van Rijkswet houdende de instelling van een exclusieve economische zone van het Koninkrijk* (Kamerstukken 1997/98, 25 446 (R 1594)).

Strekking:

Het voorstel van Rijkswet beoogt de instelling van een exclusieve economische zone van het Koninkrijk in Nederland, de Nederlandse Antillen en Aruba. In zijn exclusieve economische zone heeft de kuststaat onder meer extra bevoegdheden, met name op het gebied van de handhaving van de lozingsvoorschriften voor de scheepvaart. De Minister van Buitenlandse Zaken is de eerste ondertekenaar.

Stand van zaken en planning:

Het wetsvoorstel is op 25 mei 1999 door de Eerste Kamer aanvaard en zal in juli 1999 in het Staatsblad worden gepubliceerd.

- *Wetsvoorstel tot wijziging van de Wet havenstaatcontrole in verband met de totstandkoming van richtlijn nr. 98/25/EG van de Raad van de Europese Unie van 27 april 1998 (PbEG L 133) houdende wijziging van richtlijn nr. 95/21/EG van de Raad van de Europese Unie van 19 juni 1995 betreffende de naleving, met betrekking tot de schepen die gebruik maken van havens in de Gemeenschap en varen in de onder de jurisdictie van de lid-staten vallende wateren, van internationale normen op het gebied van de veiligheid van schepen, voorkoming van verontreiniging en leef- en werkomstandigheden aan boord (havenstaatcontrole (kamerstukken II 1998/99, 26 383).*

Strekking:

Het wetsvoorstel strekt ertoe de Wet havenstaatcontrole te wijzigen ter implementatie van de genoemde wijzigingsrichtlijn. De wijziging heeft in het bijzonder betrekking op de speciale regels die worden ingevoerd voor

schepen die worden aangehouden of waarvan de aanhouding elders wordt opgeheven en die vervolgens uit Nederlandse havens moeten worden geweerd, bij het niet voldoen aan de International Safety Management Code (ISM-code).

Stand van zaken en planning:

Het wetsvoorstel is op 3 juni 1999 door de Tweede Kamer aanvaard en zal naar verwachting in juli 1999 in werking kunnen treden.

- *Wetsvoorstel tot wijziging van de Binnenschepenwet (kamerstukken II 1998/99, 26 583).*

Strekking:

Het wetsvoorstel strekt ertoe de vaarbewijsplicht uit te breiden tot de Rijn, de Waal en de Lek, alsmede tot het aanpassen van de voorschriften met betrekking tot de afgifte vanvaarbewijzen. Tevens moet de Binnenschepenwet gewijzigd worden in verband met deimplementatie van de richtlijn inzake de harmonisatie van de voorwaarden tot afgifte vannationale vaarbewijzen.

Stand van zaken en planning:

Het wetsvoorstel is op 8 juni 1999 ingediend bij de Tweede Kamer.

- *Wetsvoorstel 26 363 wijziging van de Postwet en enige nadere wetten in verband met richtlijn nr 97/67/EG van het Europese Parlement en de Raad van de Europese Unie van 15 december 1997 betreffende gemeenschappelijke regels voor de ontwikkeling van de interne markt voor postdiensten in de Gemeenschap en de verbetering van de kwaliteit van de dienst, en een aantal wetstechnische wijzigingen.*

Strekking:

Het wetsvoorstel strekt ertoe om richtlijn nr. 97/67/EG (Pbeg 1997, L15) te implementeren in de postale regelgeving, en om in verband met deze richtlijn de Postwet te wijzigen ter bevordering van de liberalisering van de postmarkt.

Stand van zaken:

De nota naar aanleiding van het verslag is bij brief van 9 juni 1999 aan de Voorzitter van de TK aangeboden.

- *Algehele herziening van de Luchtvaartwet.*

Strekking:

Modernisering van de Luchtvaartwet, waarbij één nieuwe wet ontstaat, opgezet als aanbouwwet van de Wet Luchtverkeer.

- \* deelproject 3 (luchtwaardigheid)

Strekking:

Dit deelproject voorziet in een vergroting van de efficiëntie van de regels over luchtwaardigheid alsmede aanpassing van de regels hierover aan de regelgeving die in JAA (Joint Aviation Authorities)-verband tot stand is gekomen. Het wetsvoorstel gecombineerd met het wetsvoorstel deelproject 5 ligt voor bij de Tweede Kamer.

- \* deelproject 5 (vluchtuitvoering) (Kamerstuknummer 26 336 )

Strekking:

Dit deelproject voorziet in een aanscherping van de regels over vluchtuitvoering door middel van aanpassing van deze regels aan de regelgeving die in JAA (Joint Aviation Authorities)-verband tot stand

zijn gekomen. Daarnaast wordt een wettelijke basis voor de vergunning tot vluchttuitvoering gecreëerd.

Stand van zaken:

Het wetsvoorstel inzake deelproject 3 gecombineerd met het wetsvoorstel deelproject 5 ligt bij de Tweede Kamer. Inwerkingtreding zal bij koninklijk besluit plaatsvinden.

- *Wetsvoorstel ter implementatie evaluatie Luchtverkeersbeveiligingsorganisatie (LVB) (Kamerstuknummer 26 287).*

Strekking:

De wet strekt ertoe de bevoegdheden van de Minister van Verkeer en Waterstaat ten aanzien van de Luchtverkeersbeveiligingsorganisatie aan te scherpen.

Stand van zaken en planning:

Op 24 juni 1999 is het voorstel aan de Eerste Kamer gezonden.

- *Wetsvoorstel tot wijziging van de Wet personenvervoer voor het taxivervoer (deregulering taxivervoer) (Kamerstuknummer 25 910).*

Strekking:

Liberalisering van het taxivervoer.

Stand van zaken en planning:

Verslag Tweede Kamer 12 augustus 1998. Nota naar aanleiding van het verslag in voorbereiding.

Aangeboden aan EK 02-07-1999. Inwerkingtreding wordt verwacht in de loop van 1999.

- *Wetsvoorstel houdende vervanging van hoofdstuk IV van de Wet verontreiniging oppervlaktewateren (Kamerstuknummer 26 367).*

Strekking:

Vereenvoudiging en verbetering van de systematiek, alsmede codificatie van de heffingspraktijk en jurisprudentie. Voorts een nieuw tarief voor de verontreinigingsheffing rijkswateren en een experimenteerartikel voor het «waterspoor».

Stand van zaken en planning:

Het wetsvoorstel is op 31 december 1998 ingediend bij de Tweede Kamer. Verslag TK 22-03-1999. Nota n.a.v. het verslag + nota van wijziging in voorbereiding. Gestreefd wordt naar inwerkingtreding per 1 januari 2000.

- *Wijziging van de Spoorwegwet ter implementatie van richtlijn 96/48/EG (Kamerstuknummer 26 351).*

Strekking:

De wijziging strekt tot implementatie van richtlijn 96/48/EG betreffende de interoperabiliteit van het transeuropees hogesnelheidsspoorwegsysteem. De richtlijn beoogt het bepalen van essentiële eisen en technische specificaties voorzover deze nodig zijn om de interoperabiliteit te verzekeren op het gebied van infrastructuur, energie, besturing en seingeving en rollend materiaal.

Stand van zaken en planning:

Het wetsvoorstel is op 17 december 1998 bij de Tweede Kamer ingediend. Plenaire behandeling EK 6 juli 1999. Inwerkingtreding is voorzien omstreeks september 1999.

- *Herziening wetgeving personenvervoer n.a.v. het kabinetsstandpunt Brokx/De Boer omtrent stads- en streekvervoer en inzake besloten busvervoer (Wet personenvervoer 2000) (Kamerstuknummer 26 456).*

Strekking:

De herziening geeft uitvoering aan het kabinetsstandpunt bij het advies van de commissie Brokx over marktwerking in het openbaar vervoer. De herziene wet zal ondermeer regels geven over het aanbesteden van openbaar vervoernetwerken en van aanvullende openbaar vervoercontracten en over tariefvrijheid en differentiatie in combinatie met een nieuw systeem voor rijksbijdrage van de exploitatie van openbaar vervoer.

Stand van zaken en planning:

Een implementatienota is 5 november 1996 aan de Tweede Kamer aangeboden (25 088). Dit wetsontwerp is aangeboden aan de Tweede Kamer op 25 maart 1999. Verslag Tweede Kamer eerste week juli 1999. Geplande inwerkingtreding 1 september 2000.

- *Wet rekeningrijden.*

Zie de bijlage bij de memorie van toelichting bij de begroting van het Ministerie van Financiën.

- *Wijziging van de Tracéwet (eerste tranche) (Kamerstuknummer 26 343).*

Strekking:

Het verwerken van de resultaten van de evaluatie; verdere versnelling en vereenvoudiging van de besluitvormingsprocedure.

Stand van zaken en planning:

Op 14 december 1998 aangeboden aan de Tweede Kamer. Verslag TK 29 maart 1999. Nota naar aanleiding van het verslag in voorbereiding.

- *Wijziging Wegenverkeerswet 1994 (Gecontroleerde afgifte en inname kentekenplaten) (Kamerstuknummer 26 138).*

Strekking:

Het wetsvoorstel strekt tot invoering van een systeem van gecontroleerde afgifte en inname van kentekenplaten, dat onder meer voorziet in een erkenningsregeling voor fabrikanten van kentekenplaten en in een legitimatieplicht bij de aanvraag van kentekenplaten.

Stand van zaken en planning:

Op 1 juli 1998 aangeboden aan de Tweede Kamer. Nota naar aanleiding van het verslag uitgebracht op 17 maart 1999. Plenaire behandeling TK 2 juni 1999.

- *Wijziging Wet beheer Rijkswaterstaatswerken en enige andere wetten (Kamerstuknummer 26 584).*

Strekking:

Een wettelijke voorziening voor beheer van rijksrivieren en uitvoering van rijksrivierwerken; vervanging van de Rivierenwet.

Stand van zaken en planning:

Op 8 juni 1999 aangeboden aan de Tweede Kamer. In werkingtreding eerste kwartaal 2000.

### **3. In voorbereiding zijnde wetsvoorstellen**

#### **a. Wetsvoorstellen met prioriteit**

- *Wetsvoorstel tot wijziging van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen, de Wet verontreiniging zeewater, de Scheepvaartverkeerswet en de Wet op de economische delicten in verband met de instelling van de Nederlandse exclusieve economische zone en enkele andere onderwerpen.*

Strekking:

Het wetsvoorstel strekt ertoe om onder meer in de Wet voorkoming verontreiniging door schepen uitvoering te geven aan de extra handhavingsmogelijkheden door havenstaten en kuststaten die het VN Zeerechtverdrag biedt bij de instelling van een exclusieve economische zone. Het wetsvoorstel houdt nauw verband met het voorstel van Rijkswet houdende de instelling van een exclusieve economische zone van het Koninkrijk. Het wetsvoorstel brengt voorts rijksvaartuigen onder de werking van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen, en verruimt de mogelijkheid om de erkende klassebureaus in te schakelen bij het onderzoek van schepen ter verkrijging van een op grond van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen vereist certificaat. In dit opzicht dient de regeling tevens ter implementatie van richtlijn nr. 94/57/EG van de Raad van de Europese Unie van 22 november 1994 inzake gemeenschappelijke voorschriften en normen voor met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties en voor de desbetreffende werkzaamheden van maritieme instanties (Pb EG L 319).

Stand van zaken en planning:

De Raad van State heeft advies uitgebracht. De indiening bij de Tweede Kamer wordt verwacht in het vierde kwartaal van 1999.

- *Wetsvoorstel houdende regels met betrekking tot de productie en keuring van uitrusting voor zeeschepen (Wet scheepsuitrusting).*

Strekking:

Het wetsvoorstel strekt ertoe ter implementatie van richtlijn nr. 96/98/EG van de Raad van de Europese Unie van 20 december 1996 inzake uitrusting van zeeschepen (PbEG 1997 L 46) regels te stellen met betrekking tot de productie en keuring van uitrusting voor zeeschepen.

Stand van zaken en planning:

Het advies van de Raad van State is ontvangen en het nader rapport is in voorbereiding. Indiening bij de Tweede Kamer is voorzien voor het derde kwartaal van 1999.

- *Voorstel van Rijkswet tot wijziging van de Schepenwet in verband met de totstandkoming van de Wet scheepsuitrusting.*

Strekking:

Het voorstel van Rijkswet strekt ertoe de Schepenwet te wijzigen in verband met de totstandkoming van de Wet scheepsuitrusting.

Stand van zaken en planning:

Het advies van de Raad van State is ontvangen en het nader rapport is in voorbereiding. Indiening bij de Tweede Kamer is voorzien voor het derde kwartaal van 1999.

- *Wijziging Telecommunicatiewet.*

Strekking:

Het aanbrengen van wetstechnische aanpassingen alsmede wijzigingen die een gevolg zijn van toezeggingen aan het parlement. Tevens voltooiing van implementatie van richtlijn 95/47/EG inzake het gebruik van normen voor het uitzenden van televisiesignalen.

Stand van zaken:

Aanbieding aan Ministerraad in najaar 1999

- *Intrekking van de Radio-Omroep-Zender-Wet 1935.*

Strekking:

Intrekking van de Radio-Omroep-Zender-Wet 1935 met het oog op de privatisering.

Stand van zaken:

Het wetsvoorstel is in het tweede kwartaal van 1999 aangeboden aan de Raad van State.

- *Deelproject 2 (luchthavens)*

Strekking:

Dit wetsvoorstel bevat in de eerste plaats voorstellen om procedures met betrekking tot de aanleg (en wijziging) van luchthavens te stroomlijnen en te beheersen. Daartoe bevat het voorstel voorzieningen met betrekking tot procedures inzake ruimtelijke ordening, vergunningprocedures en onteigeningsprocedures. Voorts heeft het voorstel betrekking op verschillende met het operationeel gebruik van een luchthaven samenhangende aspecten. Tevens worden voorstellen gedaan om het burgermedegebruik van luchthavens bestemd voor de militaire luchtvaart op een nieuwe leest te schoeien.

Stand van zaken en planning:

De Raad van State heeft advies uitgebracht. Gestreefd wordt naar indiening bij de Tweede Kamer in het derde kwartaal van 1999.

- *Deelproject 4 (vervoersbeleid)*

- eerste tranche

Strekking:

In deze tranche worden bepalingen opgenomen over vervoer van gevaarlijke stoffen en dieren.

Stand van zaken:  
Het wetsvoorstel ligt voor advies bij de Raad van State.

- tweede tranche

Strekking:

In deze tranche zullen onder meer zaken die voortvloeien uit de Beleidsnota vergunningverlening luchtvervoer en de Wet van 8 november 1993, houdende wijziging van de Luchtvaartwet met betrekking tot luchtvervoersvergunningen (Stb. 1994, 83) worden meegenomen.

Stand van zaken en planning:

Dit deelproject zal in augustus 1999 weer ter hand worden genomen.

- *Wetsvoorstel tot wijziging van de NLR-wet.*

Strekking:

Het wetsvoorstel voorziet in een ruimere financieringsmogelijkheid voor het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium.

Stand van zaken en planning:

Het advies van de Raad van State is ontvangen en het nader rapport is in voorbereiding.

- *Nieuwe Spoorwegwet.*

Strekking:

Het wetgevingstraject strekt tot verankering van de nieuwe verhoudingen in het spoorbestel, zoals neergelegd in het afsprakenpakket tussen Rijksoverheid en NS «Over de wissel» op voet van het kabinetsstandpunt bij het advies van de commissie Wijffels (Sporen voor straks) en de daarin vervatte aanbevelingen over de verdere implementatie van richtlijn 91/440.

Stand van zaken en planning:

Aanbieding Raad van State medio 1999. Inwerkingtreding is voorzien per 1 januari 2001.

- *Wijziging van de Wet personenvervoer i.v.m. de concessie voor het vervoer over de HSL.*

Strekking:

Aanpassing huidige wetgeving in verband met de tender voor de HSL (vervoer).

Stand van zaken en planning:

Inwerkingtreding medio 2000.

- *Wijziging Wegenverkeerswet 1994 (registratie van brom- en snorfietsen).*

Strekking:

Het wetsvoorstel strekt tot invoering van een registratiesysteem voor bromfietsen en snorfietsen naar model van het bestaande registratiesysteem van auto's en motorfietsen.

Stand van zaken en planning:

Indiening bij de Raad van State wordt verwacht september 1999. Datum geplande inwerkingtreding 1 mei 2001.



– *Wijziging Wet op de waterkering.*

Strekking:

Beperking provinciaal goedkeuringsvereiste voor werken tot aanleg en verbetering van primaire waterkeringen.

Stand van zaken en planning:

In ambtelijke voorbereiding. Behandeling in de Ministerraad in het derde kwartaal van 1999.

– *Wijziging Belemmeringenwet privaatrecht.*

Strekking:

Wettelijke voorziening ten behoeve van ondergronds bouwen: verplichting tot medewerking aan vestiging van zakelijk recht.

Stand van zaken en planning:

In ambtelijke voorbereiding. Ministerraadsbehandeling in het eerste kwartaal van 2000.

– *Aanvulling van een aantal wetten op het terrein van Verkeer en Waterstaat met bepalingen ter bevordering van een tijdige implementatie van internationale regelgeving (bevordering tijdige implementatie Verkeer en Waterstaat).*

Strekking:

Het voorstel heeft tot doel de tijdige implementatie te bevorderen van internationale (met name Europese) regelgeving. Het voorstel strekt ertoe dat in de daarvoor in aanmerking komende wetten van V&W delegatiebepalingen worden opgenomen op grond waarvan internationale regelingen – binnen bepaalde randvoorwaarden en met procedurele waarborgen – bij ministeriële regeling kunnen worden geïmplementeerd, zo nodig met gehele of gedeeltelijke buitenwerkingstelling van bepalingen in hogere, nationale voorschriften die in strijd zijn met de internationale regeling.

Stand van zaken en planning:

Over de wijze waarop de implementatieproblematiek in het wetsvoorstel wordt aangepakt, is advies uitgebracht door de Interdepartementale Commissie Europees Recht (ICER). Dat advies en het kabinetsstandpunt terzake zal worden betrokken bij het opstellen van het nader rapport over het advies van de Raad van State dat op 13 augustus 1998 is uitgebracht. Aangehouden in afwachting van uitkomsten overleg met de Eerste Kamer en Tweede Kamer over Kabinetsstandpunt versnelde implementatie.

– *Wijziging Wegenverkeerswet 1994 (alcohollimiet 0,2 promille).*

Strekking:

Het wetsvoorstel strekt ertoe de thans geldende alcohollimiet van 0,5 promille te verlagen naar 0,2 promille voor beginnende bestuurders. Het wetsvoorstel voorziet voorts in een gerichte aanpak van rijbewijshouders die zich gedurende de eerste 5 jaar van het rijbewijsbezit schuldig maken aan ernstige verkeersovertredingen.

Stand van zaken en planning:

Het wetsvoorstel zal naar verwachting in het eerste kwartaal van 2000 ter advisering worden voorgelegd aan de Raad van State.

- *Wijziging Wegenverkeerswet 1994.*

Strekking:

Het wetsvoorstel voorziet onder meer in verhoging van de minimumleeftijd voor het behalen van rijbewijs D (autobussen) van 18 naar 21 jaar in het kader van de nadere implementatie van richtlijn 91/439/EEG van de Raad van 29 juli 1991 betreffende het rijbewijs.

Stand van zaken en planning:

Het wetsvoorstel zal naar verwachting in het eerste kwartaal van 2000 ter advisering worden voorgelegd aan de Raad van State.

- *Wijziging Wegenverkeerswet 1994 (APK-verbeterpunten) (Kamerstuknummer 26 554).*

Strekking:

De wijziging strekt er toe de APK op een aantal punten te verbeteren.

Stand van zaken en planning:

Aangeboden aan de Tweede Kamer 21 mei 1999. Inwerkingtreding wordt verwacht 1 maart 2000.

- *Wijziging invoeringswet Wegenverkeerswet 1994 (Verlenging geldigheidsduur termijn typegoedkeuringen twee- en driewielige motorrijtuigen).*

Strekking:

Op grond van artikel 30, tweede lid, van de Invoeringswet blijft m.b.t. twee- en driewielige motorrijtuigen een eerder verleende nationale goedkeuring van kracht gedurende 2 jaar na de inwerkingtreding van een bijzondere EU-richtlijn die betrekking heeft op de desbetreffende nationale eisen. In het wetsvoorstel wordt de termijn van 2 jaar verlengd tot 4 jaar.

Stand van zaken:

Ambtelijke voorbereiding.

- *Wetgeving KNMI.*

Stand van zaken en planning:

Departementale voorbereiding. De wet zal medio oktober 1999 worden aangeboden aan de Ministerraad. Eind oktober zal het voorstel worden aangeboden aan de Raad van State.

## **b. Overige wetsvoorstellen**

- *Wetsvoorstel houdende bepalingen omtrent de nationaliteit van zeeschepen.*

Strekking:

Het wetsvoorstel regelt de voorwaarden voor de verlening van de Nederlandse nationaliteit aan zeeschepen, de registratie daarvan, alsmede de voorwaarden voor het recht om de vlag van het Koninkrijk te voeren. Daarbij zal tevens hernieuwd uitvoering worden gegeven aan het VN-Zeerechtverdrag (artikelen 91 en 94). De desbetreffende bepalingen in het Wetboek van Koophandel vervallen en de Zeebrievenwet wordt ingetrokken. De Wet nationaliteit zeeschepen in rompbevrachting wordt in deze wet geïncorporeerd. In overleg met de Nederlandse Antillen en Aruba wordt bezien of deze aangelegenheid van het Koninkrijk voor alle landen in één Rijkswet zal worden geregeld, dan wel, voor Nederland bij

(gewone) wet met toepassing van artikel 14, derde lid, van het Statuut voor het Koninkrijk der Nederlanden, en voor de Caribische landen in afzonderlijke instrumenten (amvb's).

Stand van zaken en planning:

Het wetsvoorstel zal naar verwachting in het eerste kwartaal van 2000 ter advisering worden voorgelegd aan de Raad van State.

– *Voorstel van Rijkskaderwet zeescheepvaart.*

Strekking:

Het voorstel van Rijkswet beoogt om, met inachtneming van de bepalingen van het Statuut van het Koninkrijk, aan de landen van het Koninkrijk ruimere mogelijkheden te bieden tot het invoeren van nationale regelgeving met betrekking tot de veiligheid, de navigatie en de bemanning van zeeschepen.

Stand van zaken en planning:

Het voorstel van Rijkswet zal naar verwachting in het eerste kwartaal van 2000 ter advisering worden voorgelegd aan de Raad van State van het Koninkrijk.

– *Wetsvoorstel Zeeschepenwet.*

Strekking:

Het wetsvoorstel beoogt nieuwe regels te geven op het gebied van in het bijzonder de veiligheid en de bescherming van het milieu, een en ander voor zover betrekking hebbend op de zeescheepvaart. Daarbij worden de desbetreffende bestaande wettelijke bepalingen aangepast aan de huidige tijd (modernisering) en worden verscheidene wetten samengevoegd, in elk geval de (materiële bepalingen van de) Schepenwet, de Wet voorkoming verontreiniging door schepen en de publiekrechtelijke bepalingen uit het Tweede Boek van het Wetboek van Koophandel, die daarin zijn blijven staan na de inwerkingtreding van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek.

Stand van zaken en planning:

Het wetsvoorstel zal naar verwachting in het vierde kwartaal van 2000 ter advisering worden voorgelegd aan de Raad van State.

– *Voorstel van Rijkswet tot wijziging van de Schepenwet in verband met de verzelfstandiging van de Scheepvaartinspectie van de Nederlandse Antillen en van Aruba.*

Strekking:

Het voorstel van Rijkswet beoogt om drie zelfstandige scheepvaartinspecties voor de drie landen van het Koninkrijk te vormen, die onder verantwoordelijkheid van de ministers van de afzonderlijke landen hun taken zullen uitvoeren.

Stand van zaken en planning:

De Raad van State van het Koninkrijk heeft in het derde kwartaal van 1999 advies uitgebracht. De indiening bij de Tweede Kamer is mede afhankelijk van de uitkomsten van het overleg met de Nederlandse Antillen en Aruba.

- *Voorstel van Rijkswet tot wijziging van de Schepenwet in verband met de totstandkoming van de Raad voor de Transportveiligheid.*

Strekking:

Het voorstel van Rijkswet strekt tot opheffing van de Raad voor de Scheepvaart in verband met het feit dat de belangrijkste taak van deze raad, het doen van onderzoek naar scheepsrampen wordt overgedragen aan de Raad voor de Transportveiligheid.

Stand van zaken en planning:

De Raad van State van het Koninkrijk heeft in het derde kwartaal van 1998 advies uitgebracht. De indiening bij de Tweede Kamer is mede afhankelijk van de uitkomsten van het overleg met de Nederlandse Antillen en Aruba.

- *Machtigingswet NS-RIB.*

Strekking:

Het wetsvoorstel strekt er toe machtiging tot volmacht te verlenen aan RIB voor de grondverwerving t.b.v. HSL-Zuid.

Stand van zaken en planning:

Indiening ter advisering door de Raad van State wordt verwacht in 1999. Overwogen wordt om dit wetsvoorstel te integreren in andere voorgenoemen wetgeving.

- *Algemene herziening Wet Infrastructuurfonds.*

Strekking:

Der algemene herziening van de wet omvat o.a. de wettelijke verplichting tot evaluatie.

Stand van zaken:

Startnotitie gereed.

- *Herziening noodwetgeving Verkeer en Waterstaat.*

Strekking:

Inhoudelijke modernisering en aansluiting op herziening van terminologie.

Stand van zaken en planning:

In ambtelijke voorbereiding. Ministerraadsbehandeling in het vierde kwartaal van 1999.

- *Wijziging Wet verontreiniging oppervlaktewateren (zuiveringsbeheer).*

Strekking:

Nadere regeling van het zuiveringsbeheer in relatie tot de marktwerking en afhaakproblematiek.

Stand van zaken en planning:

In ambtelijke voorbereiding. Behandeling in Ministerraad vierde kwartaal 1999.

- *Wijziging Wet verontreiniging oppervlaktewateren (flexibilisering meldingenregime).*

Strekking:

Flexibilisering van het meldingenregime in het kader van algemene regels, rechtstreekse toekenning vergunningverleningsbevoegdheid aan waterschappen en enige technische wijzigingen.

Stand van zaken en planning:

In ambtelijke voorbereiding. Behandeling in de Ministerraad in het derde kwartaal van 1999.

- *Wijziging van de Wet op de waterhuishouding.*

Strekking:

Aanpassingen met betrekking tot vergunningen en algemene regels.

Stand van zaken en planning:

In ambtelijke voorbereiding. Behandeling in de Ministerraad in het derde kwartaal van 1999.

- *Wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 (invoering certificaat voor tractoren).*

Strekking:

Het wetsvoorstel strekt ertoe het besturen van tractoren te binden aan het bezit van een certificaat.

Stand van zaken:

Ambtelijke voorbereiding.

- *Wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 (uniformering voorhangprocedures).*

Strekking:

Het wetsvoorstel strekt ertoe de parlementaire betrokkenheid bij algemene maatregelen van bestuur die zijn vastgesteld krachtens de Wegenverkeerswet 1994 te stroomlijnen door de bestaande, met de aard van de geregelde materie verband houdende, verschillen in voorhangprocedures op te heffen en een eenvormige voorhangprocedure te introduceren die – ongeacht de geregelde materie – geldt voor alle krachtens de Wegenverkeerswet 1994 vastgestelde algemene maatregelen van bestuur met uitzondering van algemene maatregelen van bestuur die uitsluitend strekken tot uitvoering van een bindend besluit van de Raad of de Commissie van de Europese Gemeenschappen.

Stand van zaken:

Ambtelijke voorbereiding.

- *Wijziging Invoeringswet Wegenverkeerswet 1994 (termijnen geldigheid goedkeuringen).*

Stand van zaken en planning:

Ambtelijke voorbereiding.

#### **4. In het afgelopen parlementaire jaar goedgekeurde verdragen**

- *Rijkswet van 24 september 1998, houdende goedkeuring van de op 18 december 1996 te Brussel tot standgekomen verdragen tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk België inzake de afbakening van de territoriale zee en het continentaal plat (Trb. 1997, 14 en 15) (Stb. 1998, 587).*

Stand van zaken:

De wet is op 14 oktober 1998 in werking getreden. De verdragen zijn op 1 januari 1999 in werking getreden.

- *Wet van 26 november 1998 houdende goedkeuring en uitvoering van het in september 1996 te Straatsburg tot stand gekomen verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn en binnenvaart (Trb. 1996, 293) (Stb. 1998, 687).*

Strekking:

Naast goedkeuring van het verdrag gaat het om voorzieningen ten behoeve van de uitvoering, in de vorm van een wijziging van de Wet verontreiniging oppervlaktewateren, de Wet milieubeheer en het Burgerlijk Wetboek.

Stand van zaken:

Het goedkeuringsartikel is in werking getreden op 27 november 1998. De uitvoeringsartikelen treden tegelijk met het Verdrag in werking; het streven is gericht op 1 januari 2000.

#### **5. Bij het parlement aanhangige voorstellen tot goedkeuring van verdragen**

- *Wijziging van het op 3 september 1976 te Londen tot stand gekomen Verdrag inzake de Internationale Organisatie voor Mobiele Satellieten (Inmarsat) en wijziging van de Exploitatie-overeenkomst.*

Strekking:

De wijzigingen betreffen een nieuwe organisatiestructuur van Inmarsat. Zo zal naast een kleine intergouvernementele organisatie (IGO) een privaatrechtelijke organisatie worden opgericht die zich bezig moet gaan houden met alle uitvoerende (ook commerciële) taken.

Stand van zaken:

De wijziging van het Verdrag en de Exploitatie-overeenkomst zijn in april 1998 goedgekeurd door de partijen van het Verdrag. Aangenomen in Ministerraad 22/01/99; Verdrag ligt ter stilzwijgende goedkeuring bij de Raad van State.

- *Goedkeuring van het verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden, het Koninkrijk België en het Vlaams Gewest tot herziening van het Reglement ter uitvoering van artikel IX van het Tractaat van 19 april 1839 en van hoofdstuk II, afdelingen 1 en 2, van het Tractaat van 5 november 1842, zoals gewijzigd, voor wat betreft het loodswezen en het gemeenschappelijk toezicht daarop (Scheldereglement), met bijlage, Middelburg, 11 januari 1995 (Trb. 1995, 48).*

Strekking:

De Tweede Kamer heeft bij brief van 4 juni 1998 (kamerstukken 1997/98, 26 069, nr. 2) de wens te kennen gegeven dat dit verdrag uitdrukkelijk wordt goedgekeurd.

Stand van zaken en planning:  
De goedkeuringswet is op 27 maart 1999 bij de Tweede Kamer ingediend.  
(kamerstukken II 1998/99, 26 069)

## **6. In voorbereiding zijnde voorstellen tot goedkeuring van verdragen**

- *Wijziging van het op 15 juli 1982 te Parijs tot stand gekomen Verdrag tot oprichting van de Europese Organisatie voor Telecommunicatiesatellieten (EUTELSAT) en wijziging van de bijbehorende Exploitatieovereenkomst.*

Strekking:

De wijzigingen van het Verdrag en de Exploitatieovereenkomst betreffen een nieuwe organisatiestructuur van EUTELSAT, zo zal naast een kleine intergouvernementele organisatie (IGO) een privaatrechtelijke organisatie worden opgericht die zich bezig moet gaan houden met alle uitvoerende (ook commerciële) taken.

Stand van zaken:

Ambtelijk in voorbereiding. De wijziging van het Verdrag en de Exploitatieovereenkomst zijn in mei 1999 goedgekeurd door de partijen bij het verdrag.

- *Verdrag inzake de oprichting van het Europese Bureau voor Telecommunicatie (ETO).*

Strekking:

Het Verdrag voorziet door middel van de oprichting van het Europees Bureau voor Telecommunicatie (ETO) in de behoefte van telecommunicatie-aanbieders om procedures voor het verkrijgen van nationale vergunningen in de Staten die Partij zijn bij dit Verdrag te vergemakkelijken en om nationale nummerplannen te coördineren.

Stand van zaken:

Ambtelijk in voorbereiding. Naar verwachting zal Nederland in 1999 partij worden bij het verdrag.

- *Verdrag inzake de levering van telecommunicatievoorzieningen voor rampenbestrijding en noodhulporganisaties.*

Strekking:

Het verdrag biedt een internationaal raamwerk om het gebruik en de levering van telecommunicatievoorzieningen bij rampen en noodhulporganisaties te vergemakkelijken en om de samenwerking bij rampenbestrijding en noodhulp te bevorderen.

Stand van zaken:

Ambtelijk in voorbereiding. Naar verwachting zal Nederland in 1999 partij worden bij het verdrag.

- *Joint Aviation Requirements (JAR).*

Strekking:

Regelgevingsprocedures (implementatie van internationale wetgeving).

Stand van zaken:

Tot 1 september 1999 inspraakronde.

## **7. In het afgelopen parlementaire jaar tot stand gekomen omvangrijke algemene maatregelen van bestuur waaraan prioriteit was toegekend**

- *Besluit van 23 juni 1998, houdende wijziging van het Reglement rijbewijzen (Stb. 1998, 422).*

### Strekking:

Het besluit strekt in eerste plaats tot het openen van de mogelijkheid tot het opnemen in het Centraal Rijbewijzen- en Bromfietscertificatenregister, van gegevens met betrekking tot de registreerde partner of voormalig partner van de houder van een rijbewijs. De getroffen regeling houdt verband met een wijziging van het Burgerlijk Wetboek en het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering terzake.

### Stand van zaken:

Het besluit is met ingang van 17 juli 1998 in werking getreden. Artikel I, onderdeel K, werkt terug tot en met 1 januari 1998.

- *Besluit van 27 juli 1998 houdende wijziging van het Voertuigreglement (Stb. 1998, 532).*

### Strekking:

Het besluit strekt tot implementatie van richtlijn 96/63/EG houdende wijziging van richtlijn 76/432/EEG betreffende de reminrichtingen van landbouw- en bosbouwtrekkers op wielen. Richtlijn 96/63/EG vervangt de remvertraging uitgedrukt in m/s<sup>2</sup> door een formule die de maximale remafstand bepaalt afhankelijk van de constructiesnelheid van het voertuig.

### Stand van zaken:

Het besluit is met ingang van 9 september 1998 in werking getreden.

- *Besluit van 18 januari 1999, houdende wijziging van het Voertuigreglement (Stb. 1999, 28).*

### Strekking:

Het besluit regelt de implementatie van in het Voertuigreglement van drie EG-richtlijnen, inzake maximale afmetingen en gewicht van bepaalde motorvoertuigen, te weten: twee- of driewielige motorvoertuigen, motorvoertuigen van categorie M1, en bepaalde wegvoertuigen, waaronder combinaties van vrachtauto's en aanhangwagens en trekkers en opleggers.

### Stand van zaken:

Het besluit is met ingang van 29 januari 1999 in werking getreden.

- *Besluit van 10 september 1998, houdende wijziging van het Besluit personenvervoer in verband met het beperken van mutaties in het normatieve kostenniveau als gevolg van verrichte voorbereidingshandelingen (Stb. 1998, 563).*

### Strekking:

Dit besluit voorziet in een grondslag voor het verdisconteren van voorbereidingshandelingen inzake aanbesteding van openbaar vervoer in de vaststelling van het normatieve kostenniveau. Tussen de minister en de bijdragegerechtigde overheden is een afspraak gemaakt dat de teruggang of toename van het normatieve kostenniveau ten gunste van een overheid



kan worden aangepast indien zij voorbereidende stappen neemt op weg naar meer marktwerking in het openbaar vervoer.

Stand van zaken:

Het besluit is met ingang van 23 december 1998 in werking getreden (Stb. 1998, 711)

- *Besluit van 10 september 1998, houdende wijziging van het Besluit personenvervoer ter bekostiging van subsidiëring van bedrijfsvervoer door decentrale overheden binnen de systematiek van de financiële bijdrage voor exploitatie van openbaar vervoer (Stb. 1998, 562).*

Strekking:

Met deze wijziging wordt de subsidiëring van bedrijfsvervoer opgenomen in de bekostigingssystematiek voor het openbaar vervoer. De decentrale overheden worden verantwoordelijk voor de subsidiëring van bedrijfsvervoer en krijgen daarvoor middelen. Dit stelt hen in staat de inzet van bedrijfsvervoer en van openbaar vervoer tegen elkaar af te wegen en zodoende een meer geïntegreerd verkeers- en vervoersbeleid te voeren.

Stand van zaken:

Het besluit is met ingang van 24 december 1998 in werking getreden (Stb. 1998, 710)

- *Besluit van 3 november 1998, houdende aanpassing van een aantal algemene maatregelen van bestuur op het terrein van verkeer en waterstaat met het oog op het herstel van leemten en overwegend wetstechnische gebreken (Stb. 1998, 643).*

Strekking:

Het besluit strekt ertoe om in aansluiting op het voorstel voor de Reparatiewet I overwegend wetstechnische toepassingen tot stand te brengen in de regelgeving op het niveau van algemene maatregelen van bestuur op het terrein van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Het besluit heeft primair betrekking op het herstel van leemten en (overwegend) wetstechnische gebreken; het bevat geen wijzigingen met beleidsinhoudelijke betekenis.

Stand van zaken:

Het besluit is met ingang van 27 november 1998 in werking getreden.

- *Arbeidstijdenbesluit vervoer (Stb. 1998, 645).*

Strekking:

Het besluit steunt op de Arbeidstijdenwet en regelt de arbeidstijden voor het wegvervoer, de zeevaart, de binnenvaart, de spoorwegen, tram en metro.

Stand van zaken en planning:

Het besluit is met ingang van 1 december 1998 in werking getreden.

- *Besluit van 24 november 1998, houdende wijziging van het Besluit personenvervoer met betrekking tot het internationale personenvervoer (Stb. 1998, 668).*

Strekking:

Verordening nr. 11/98 brengt voor de lidstaten van de Europese Unie een vereenvoudiging binnen de sector van het internationaal personenvervoer

per touringcar en autobus. Deze vereenvoudiging is met name opgetreden in de indeling van de verschillende vervoerscategorieën waarvoor al of niet een vergunning nodig is.

Stand van zaken:

Het besluit is met ingang van 11 december 1998 in werking getreden.

- *Besluit van 31 mei 1999 houdende wijziging van het Besluit personenvervoer in verband met implementatie Vo (EG) nr 11/98 en 12/98 (Stb. 1999, 229).*

Strekking:

De wijziging van het Besluit personenvervoer betreft het sluitstuk van de implementatie van verordening (EG) nr. 11/98: de introductie van de communautaire vergunning. De implementatie van verordening EG nr. 12/98 regelt de verruiming van de voorwaarden waaronder cabotagevervoer verricht kan worden.

Stand van zaken:

Het besluit is met ingang van 11 juni 1999 in werking getreden.

- *Besluiten ter uitvoering van de Telecommunicatiewet (Stb. 1998, 610).*

Strekking:

Ter uitvoering van de Telecommunicatiewet zijn negen besluiten tot stand gekomen. Een achttal besluiten zijn van 10 november 1998 te weten: Het Besluit overgangsrecht Telecommunicatiewet (Stb. 1998, 633), Het Besluit ONP-geschillenbeslechting (Stb. 1998, 634), Het Besluit nummerportabiliteit (Stb. 1998, 635), het Besluit aanwijzing openbare telecommunicatiediensten (geschillencommissie (Stb. 1998, 636)), het Besluit universele dienstverlening (Stb. 1998, 637), het Frequentiebesluit (Stb. 1998, 638), het Besluit ONP huurlijnen en telefonie (Stb. 1998, 639), het Besluit aftappen openbare telecommunicatienetwerken en -diensten (Stb. 1998, 642);

Stand van zaken:

Deze besluiten zijn in werking getreden met ingang van 15 december 1998.

Het negende besluit is het Besluit van 12 maart 1999, houdende regels inzake de in het kader van de Telecommunicatiewet in rekening te brengen vergoedingen (Besluit vergoedingen Telecommunicatiewet) (Stb. 1999, 130);

Stand van zaken:

Dit besluit is in werking getreden met ingang van 1 april 1999.

- *Algemene maatregel van bestuur, houdende enige voorzieningen met betrekking tot onbemande luchtvaartuigen (Stb. 1998, 674).*

Strekking: regels m.b.t. vliegen zonder bewijs van luchtwaardigheid, voorwaarden voor vliegen met doelvliegtuigen.

Stand van zaken:

Inwerkingtreding wacht op inwerkingtreding van deelproject 1 (wet) van de herziening.

- *Wijziging Arbeidstijdenbesluit (hoofdstuk 4 over luchtvaart) (Stb. 1998, 645).*

Strekking:

De wijziging strekt tot invoeging van hoofdstuk 4 over luchtvaart.

Stand van zaken:

In werking getreden op 1 december 1998.

- *Besluit beperkingen burgerluchtverkeer Waddenzee (Stb. 1999, 42).*

Strekking:

Het besluit behelst de instelling van minimumvlieghoogtes boven de Waddenzee voor het burgerluchtverkeer.

Stand van zaken:

Wacht op inwerkingtreding van deelproject 1 (wet) van de herziening.

- *Algemene maatregelen van bestuur inzake herziening van de luchtvaartwet (bestrijding drank en drugsgebruik).*

Strekking:

Nadere uitwerking van de wet van 26 maart 1997 tot wijziging van de Wet Luchtverkeer (bewijzen van bevoegdheid, bestrijding dranken drugsgebruik) (Stb. 1997, 255). Deze AMvB ziet op de bestrijding van drank- en drugsgebruik.

Stand van zaken:

Inwerkingtreding wacht op handhavingsrichtlijn.

#### **8. In voorbereiding zijnde omvangrijke algemene maatregelen van bestuur waaraan prioriteit is toegekend**

- *Algemene maatregelen van bestuur ter uitvoering van de Zeevaartbemanningswet.*

Strekking:

Ter uitvoering van de Zeevaartbemanningswet dient een aantal algemene maatregelen van bestuur tot stand te worden gebracht.

Stand van zaken en planning:

De ontwerp-besluiten zullen naar verwachting in het vierde kwartaal van 1999 ter advisering worden voorgelegd aan de Raad van State.

- *Besluit erkenningseisen instelling en aansluitingsplicht platformaanbieders.*

Strekking:

Het besluit stelt eisen aan instellingen die een gedragscode voor het gebruik van bepaalde nummers hanteren.

Stand van zaken:

Het besluit treedt naar verwachting het derde kwartaal 1999 in werking.

- *Besluit verstrekking gegevens telecommunicatie.*

Strekking:

Het besluit voorziet in een centraal informatiepunt, waaraan aanbieders

van openbare telecommunicatienetwerken of diensten gegevens moeten verstrekken in het kader van het aftappen van telecommunicatie.

Stand van zaken:

Het besluit treedt in het derde kwartaal 1999 in werking.

- *Besluit vaststelling eisen voor apparatuur ten dienste van bijzonder frequentiegebruik.*

Strekking:

Het besluit geeft regels terzake van radio zendapparaten, die door opsporingsinstanties worden gebruikt ter verkrijging van gegevens van de gebruiker van een mobiele telefoondienst.

Stand van zaken:

Het besluit wordt in het derde kwartaal van 1999 aan de Ministerraad aangeboden.

- *Besluit met betrekking tot niet gespecificeerde nota's en verkeersgegevens.*

Strekking:

Het besluit bevat regels waarbij verkeersgegevens en rekeningen van telefoonabonnees worden opgesomd en bezwaartermijnen worden geregeld alsmede eisen met betrekking tot niet-gespecificeerde telefoonrekeningen.

Stand van zaken:

Het besluit wordt in het vierde kwartaal van 1999 aan de Ministerraad aangeboden.

- *Besluit randapparatuur en radiozendapparatuur.*

Strekking:

Het besluit dient ter implementatie van richtlijn 99/.../EG betreffende radioapparatuur en telecommunicatie-eindapparatuur en de wederzijdse erkenning van hun conformiteit.

Stand van zaken:

Het ontwerp-besluit zal in het derde kwartaal 1999 aan de Ministerraad worden aangeboden.

- *Postbesluit.*

Strekking:

Het besluit bevat regels inzake de opgedragen en voorbehouden postdiensten.

Stand van zaken:

Ambtelijk in voorbereiding.

- *Algemene maatregelen van bestuur inzake herziening van de luchtvaartwet deelproject 1, regels met betrekking tot brevetten en kwalificaties luchtverkeersdienstverlening.*

Strekking:

In deze AMvB worden de regels uitgewerkt, opgenomen in deelproject 1 van de herziening van de luchtvaartwetgeving.

Stand van zaken:

Het advies van de Raad van State is op 21 mei 1999 ontvangen. Geplande inwerkingtreding is 1 oktober 1999.

- *Algemene maatregelen van bestuur inzake herziening van de luchtvaartwet deelprojecten 2, 3, 4 en 5.*

Strekking:

In deze amvb's worden wetsbepalingen nader uitgewerkt en JAR's geïmplementeerd.

Stand van zaken:

In het derde kwartaal van 1999 zullen de ontwerp-besluiten aan de Ministerraad worden voorgelegd.

- *Besluit houdende wijziging van het Luchtverkeersreglement.*

Strekking:

Verzamelbesluit wijzigingen Luchtverkeersreglement

Stand van zaken en planning:

Het concept-besluit zal in september 1999 aan de Ministerraad worden aangeboden. Geplande inwerkingtreding is 1 januari 2000.

- *Lozingenbesluit WVO open teelt en veehouderijen.*

Strekking:

Regulering van emissies naar het oppervlaktewater vanuit agrarische bedrijven in de open teelt en veehouderijen.

Stand van zaken en planning:

Het ontwerp-besluit is voorgepubliceerd in de Staatscourant van 4 januari 1999. De ingekomen reacties zijn verwacht. Het besluit is eind juni 1999 voor advies gezonden aan de Raad van State. Het streven is gericht op inwerkingtreding per 1 januari 2000.

- *Wijziging Uitvoeringsbesluit Rijkswateren.*

Strekking:

Uitvoering van de zogenaamde IPPC-richtlijn van de EEG ter zake van de te leveren gegevens voor de aanvraag van een vergunning.

Stand van zaken en planning:

Is voorgepubliceerd in de Staatscourant van 10 februari 1999. Advies Raad van State 18 juni 1999. Het nader rapport is in voorbereiding. Het streven is gericht op inwerkingtreding per 31 oktober 1999.

- *Besluit glastuinbouw.*

Strekking:

Het tot stand brengen van algemene regels voor de glastuinbouw op basis van de Wet milieubeheer en de Wet verontreiniging oppervlaktewateren.

Stand van zaken en planning:

In ambtelijke voorbereiding. Ministerraadsbehandeling in het derde kwartaal van 1999.

- *Scheepsafvalstoffenbesluit WVO-Wm-BW.*

Strekking:

Nadere voorzieningen voor de uitvoering van het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart.

Stand van zaken en planning:

Is voorgepubliceerd in de Staatscourant van 4 december 1998. De inspraakreacties worden thans verwerkt. Voor advies Raad van State 3<sup>e</sup> kwartaal 1999. Het streven is gericht op inwerkingtreding per 1 januari 2000, doch dit is afhankelijk van inwerkingtreding van het Verdrag.

- *Besluit wegsleepregeling.*

Strekking:

Nadere regels ter uitvoering van de herziene wettelijke wegsleepregeling in de Wegenverkeerswet 1994.

Stand van zaken en planning:

In ambtelijke voorbereiding. Gestreefd wordt naar inwerkingtreding met ingang van 1 januari 2000.

- *Besluit aanwijzing zijwateren van hoofdwateren WVO/WWH.*

Strekking:

Aanwijzing van door andere lichamen dan het Rijk beheerde oppervlaktewateren die voor toepassing van het bij of krachtens de Wet verontreiniging oppervlaktewateren of de Wet op de waterhuishouding bepaalde worden gerekend tot de oppervlaktewateren onder beheer van het Rijk.

Stand van zaken en planning:

In ambtelijke voorbereiding.

- *Besluit gebruiksvergoeding ter uitvoering van artikel 31 van de Spoorwegwet.*

Strekking: Regels omtrent de hoogte en wijze van vaststelling van de vergoeding voor het gebruik van spoorweginfrastructuur.

Stand van zaken en planning:

Aanbieding Raad van State juli 1999. Plaatsing in het Staatsblad 1 november 1999.

- *Ambv o.g.v. Waterschapswet inzake vergoedingen/bezoldiging waterschapsbestuurders.*

Strekking:

Uniformering regels vergoedingen bestuurders.

Stand van zaken en planning:

Ambtelijke voorbereiding. Najaar 1999 naar Ministerraad.

- *Algemene maatregel van bestuur ter uitvoering van de Wet beheer rijkswaterstaatswerken.*

Strekking:

Het besluit bevat de nadere landwaartse begrenzing van het rivierbed en aanwijzing van gebieden waar het vergunningregime geen of een beperkte gelding heeft, o.m. in verband met de Beleidslijn grote rivieren.

Stand van zaken:  
Ambtelijke voorbereiding.

- *Amvb o.g.v. Waterschapswet inzake verkiezingen.*

Strekking:

Geven van regels inzake verkiezingen van waterschapsbestuurders; met name diverse uitvoeringsregels rondom de verkiezing zelve.

Stand van zaken en planning:

Ambtelijke voorbereiding. Najaar 1999 naar Ministerraad.

- *Wijziging Reglement rijbewijzen (o.m. regeling tussentijdse toets en facilitering opleiding rijbewijs A).*

Strekking:

Het voorstel voorziet onder meer in een expliciete wettelijke basis voor de zgn. tussentijdse toets tijdens de rijopleiding. Het besluit bevat voorts een aantal wijzigingen van het Reglement rijbewijzen, die ertoe strekken de rijopleiding voor rijbewijs A te faciliteren.

Stand van zaken en planning:

Inwerkingtreding 1 januari 2000.

- *Wijziging Reglement rijbewijzen (invoering afzonderlijk certificaat en verhoging minimumleeftijd voor het besturen van brommobielen).*

Strekking:

Het voorstel strekt tot invoering van een minimumleeftijd van achttien jaren voor het besturen van brommobielen. Het ligt voorts in het voornemen om voor het besturen van brommobielen, waarvoor thans een bromfietscertificaat is voorgeschreven, een afzonderlijk certificaat in te voeren en aan de afgifte van dat certificaat een zwaarder examen te verbinden.

Stand van zaken:

Ambtelijke voorbereiding.

- *Wijziging Reglement rijbewijzen (o.m. periodieke medische toets bij rijbewijzen C en D).*

Strekking:

Het voorstel voorziet onder meer in invoering, in het kader van de nadere implementatie van richtlijn 91/439/EEG van de Raad van 29 juli 1991 betreffende het rijbewijs, van een periodieke medische toets voor houders van rijbewijzen C (vrachtauto's) en D (autobussen).

Stand van zaken en planning:

Ambtelijke voorbereiding.

- *Wijziging Voertuigreglement (Implementatie EG-Richtlijn 97/24) twee- en driewielers.*

Stand van Zaken en planning:

Concept gereed. In juli 1999 naar de Rijksdienst voor het Wegverkeer voor de uitvoeringstoets.

- *Wijziging Voertuigreglement (Implementatie EG-Richtlijn 97/27) massa's, afmetingen.*

Stand van zaken en planning:

Concept in voorbereiding. Geplande datum inwerkingtreding 1 januari 2000.

- *Wijziging Voertuigreglement (APK-verbeterpunten).*

Stand van zaken en planning:

Voorhang Tweede Kamer eind augustus 1999.

- *Wijziging Besluit Infrastructuurfonds (artikelen 2, 30, 36, 39).*

Stand van zaken en planning:

Aanbieding aan de Ministerraad juli 1999.

- *Interimbesluit vergunningplicht installaties ter zee.*

Stand van zaken en planning:

Op 27 maart 1999 aangeboden aan de Raad van State.

- *Wijziging Besluit personenvervoer (deregulering taxivervoer).*

Stand van zaken en planning:

Aangeboden voor advies aan de Raad van State juni 1999.

#### **9. Wetgevingsprojecten (mede) ter vermindering van administratieve lasten**

- *Wetsvoorstel houdende bepalingen omtrent de nationaliteit van zeeschepen.*

Strekking:

Vereenvoudiging verkrijging Nederlandse nationaliteit voor zeeschepen.



## a. Door de Staten-Generaal aanvaarde Moties

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
MOTIE AUGUSTEIJN-ESSER EN FEENSTRA over ontmoediging van het vliegverkeer op korte afstand.	Zj. 98-99. Plenair TK op 29-10-98 (26 200 XI – nr. 11) (begr.beh. VROM)	Aangenomen op 17-12-98. Selectiviteitsbeleid wordt gecontinueerd
MOTIE VAN MIDDELKOOP C.S. over rapportage inzake de voortgang van het beleid (informatie vóór 1-6-99).	Zj. 98-99. VAO op 17-11-98 inzake Riooloverstorten (25 890 nr. 5)	Aangenomen op 17-11-98. Op 14-6-99 is een voortgangsrapportage aan de Kamer gezonden.
MOTIE VAN MIDDELKOOP/TER VEER over de ontvangstplicht voor bagger.	Zj. 98-99. VAO op 17-11-98 inzake Riooloverstorten (25 890 nr. 6)	Aangenomen op 17-11-98. Op 14-6-99 is een Voortgangsrapportage aan de Kamer gezonden.
MOTIE ATSMAS C.S. over medefinanciering uit de Europese structuurgelden van de saneringsoperatie.	Zj. 98-99. VAO op 17-11-98 inzake Riooloverstorten (25 890 nr. 7)	Aangenomen op 17-11-98. Op 14-6-99 is een Voortgangsrapportage aan de Kamer gezonden.
MOTIE STELLINGWERF EN VAN DEN BERG over groei van het internationale goederen-transport en Nederland Distributieland.	Zj. 98-99. Plenair TK op 19-11-98 (26 200 XII nr. 24 – gew. bij nr. 31) (begr.beh. V&W)	Aangenomen op 17-12-98. Op basis van het businessplan van NDL is besloten tot continuering van de subsidie. Zoals is aangekondigd in de brief van 1-4-99 aan de Kamer zal via de in de subsidiebrief aan NDL te stellen voorwaarden voor subsidieverlening tevens uitvoering worden gegeven aan de motie Stellingwerf en Van den Berg. Zie brief d.d. 27 juni 1999.
MOTIE VAN GIJZEL C.S.: over vrachtwagenkilometers en de transportpreventie.	Zj. 98-99. Plenair TK op 19-11-98 (26 200 XII – nr. 12) (begr.beh. V&W)	Aangenomen op 17-12-98. Afspraken worden gemaakt tussen overheid/verladers/vervoeders.
MOTIE VAN GIJZEL over slachtofferhulp, agressie en het agressiefonds.	Zj. 98-99. Plenair TK op 19-11-98 (26 200 XII nr. 14) (begr.beh. V&W)	Aangenomen op 17-12-98. TK is in mei 1999 geïnformeerd.
MOTIE VAN HOFSTRA EN GISKES over marktwerking in het spoorvervoer.	Zj. 98-99. Plenair TK op 19-11-98 (26 200 XII – nr. 18 nader gew. bij nr. 30) (begr.beh. V&W)	Aangenomen op 17-12-98. Nota's e.d. taxi, spoor en stad/streek zijn in maart 99 naar de TK gestuurd.
MOTIE VAN GIJZEL C.S.: over punctualiteit bij de spoorwegen	Zj. 98-99. Plenair TK op 19-11-98 (26 200 XII – nr. 13) (begr.beh. V&W)	Aangenomen op 17-12-98. Passage opgenomen in de nota 3e eeuw spoor. In het prestatiecontract dat met NS gesloten zal worden, wordt functionaliteit een belangrijk element.
MOTIE GISKES C.S. over de formulering en uitvoering van het mobiliteitsbeleid (decentralisatie).	Zj. 98-99. Plenair TK op 19-11-98 (26 200 XII – nr. 22) (begr.beh. V&W)	Aangenomen op 17-12-98. Na NVVP.
MOTIE VAN DEN BERG over toegankelijkheid van het OV voor gehandicapten.	Zj. 98-99. Plenair TK op 19-11-98 (26 200 XII nr. 25) (begr.beh. V&W)	Aangenomen op 17-12-98. TK is op 16 juli 1999 geïnformeerd.
MOTIE REITSMA over betaalstroken	Zj. 98-99. Plenair TK op 19-11-98 (26 200 XII – nr. 11) (begr.beh. V&W)	Aangenomen op 17-12-98. Er wordt een experiment met een betaalstrook voorbereid bij Rotterdam. De TK zal in september 1999 nader geïnformeerd worden.
MOTIE HOFSTRA C.S. over filezwaarte en het antilevelplatform.	Zj. 98-99. Plenair TK op 19-11-98 (26 200 XII – nr. 19) (begr.beh. V&W)	Aangenomen op 17-12-98. Er wordt zoveel mogelijk bij bestaande gremia (overlegorganen+ bereikbaarheidsoverleg) aangesloten. Initiatief van bedrijfsleven wordt afgewacht.
MOTIE VAN HEEMST EN GISKES inz. aanpassing Infracfonds; inpassingskader en de toedeling.	Zj. 98-99. Nota overleg MIT op 14-12-98 (26 200 A – nr. 5 (gew. bij nr. 7))	Planning najaar 1999.

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
MOTIE VERBUGT C.S. over de Tunnel bij Sluiskil.	Zj. 98-99. Nota overleg MIT op 14-12-98 (26 263 – nr. 22)	Aangenomen op 17-12-98. Brief dd. 11-3-99.
MOTIE GISKES EN VAN HEEMST over Reservelijst; prioriteit voor milieuvriendelijk vervoer.	Zj. 98-99. Nota overleg MIT op 14-12-98 (26 263 – nr. 27)	Aangenomen op 17-12-98. Opgenomen in MIT 2000.
MOTIE LEERS EN BOS over onderzoek naar de regionale participatie of ontwikkelingsmaatschappijen.	Zj. 98-99. Nota overleg MIT op 14-12-98 (26 263 – nr. 7)	Aangenomen op 17-12-98. Brief d.d. 16-6-1999.
MOTIE VAN HEEMST EN GISKES over afvoeren van de A4 Midden-Delfland van het MIT en inzetten van de middelen voor de spoortunnel Delft.	Zj. 98-99. Nota overleg MIT op 14-12-98 (26 263 – nr. 13 – gew. bij nr. 39)	Aangenomen op 17-12-98. Reactie op rapport Hollandse Werkgeversvereniging op 14-6-99 naar de Kamer gezonden.
MOTIE VAN HEEMST C.S. over rijkscoördinatie 1e fase van Rotterdam C.S. in relatie met HSL-Zuid en Randstad Rail.	Zj. 98-99. Nota overleg MIT op 14-12-98 (26 263 – nr. 14)	Aangenomen op 17-12-98. Brief in relatie tot project nieuwe sleutelprojecten wordt in sept. 1999 naar de TK gezonden.
MOTIE VAN DER STEENHOVEN C.S. over Fietsenstallingen bij stations.	Zj. 98-99. Nota overleg MIT op 14-12-98 (26 263 – nr. 17 – gew. bij nr. 40)	Aangenomen op 17-12-98. Voor het jaar 1999 geregeld in najaarsnota 1999. Voor de latere jaren opgenomen in begrotingsvoorbereiding 2000-2004.
MOTIE VERBUGT C.S. over de N9 Koedijk – De Stolpen.	Zj. 98-99. Nota overleg MIT op 14-12-98 (26 263 – nr. 21)	Aangenomen op 17-12-98. Op het ogenblik vinden nog besprekingen met de regio plaats over de wensen van de regio m.b.t. het opwaarderen van de N9. Zodra hierover meer duidelijkheid is zal standpunt worden ingenomen.
MOTIE GISKES EN VAN HEEMST over Prioriteitstelling van het NVVP.	Zj. 98-99. Nota overleg MIT op 14-12-98 (26 263 – nr. 26)	Aangenomen op 17-12-98. Eind van het jaar NVVP.
MOTIE VERBUGT over innovatief aanbesteden in kader van het IBO-project.	Zj. 98-99. Nota overleg MIT op 14-12-98 (26 263 nr. 18)	Aangenomen op 17-12-98. Onderzoeksopzet en het daarbij aan te houden tijdschema is aangeboden aan de Ambtelijke Commissie Heroverweging. <ul style="list-style-type: none"> <li>● Tussen rapportage st. v.z. aan het Kabinet: 1 maart 1999;</li> <li>● Afronding IBO-onderzoek: 1 juni 1999 (met mogelijke uitloop tot 1 juli 1999 t.g.v. een verlate start);</li> <li>● Rapportage aan Kabinet: aug./sept. 1999;</li> <li>● Rapportage aan de Kamer: najaar 1999.</li> <li>● V&amp;W levert bijdrage aan voortgangsrapportage Kenniscentrum PPS van Financien over 15 V&amp;W-projecten in kader van gecontroleerde verbreding PPS-praktijk.</li> </ul>
MOTIE FEENSTRA over private exploitatie van de Betuwelijn.	Zj. 98-99. Plenair TK 15-12-98 (22 589 – nr. 136)	Aangenomen op 17-12-98. Feitelijke uitvoering van de motie geschiedt na commentaar marktpartijen. Consultatie van de marktpartijen is 15 juli 1999 gestart.
MOTIE HOEKEMA c.s. over het beleid voor de inrichting van de exclusieve economische zone.	Zj. 98-99. Plenair TK 18-3-99 inzake «instelling exclusieve economische zone» (25 446, nr. 9).	Aangenomen op 23-3-99. Wordt uitgevoerd; momenteel interdepartementaal overleg over milieuvoorschriften; spoedwetgeving ligt bij RvSt.
MOTIE STELLINGWERFC.S. over de plaatsing zendinstallaties	Zj. 98-99. Plenair TK 18-3-99 inzake «instelling exclusieve economische zone» (25 446, nr. 10).	Aangenomen op 23-3-99. In nota RO5 zal inderdaad Noordzeebeleid opgenomen worden.
MOTIE AUGUSTEIJN-ESSER C.S. over tussendoelen m.b.t. de normstelling van waterkwaliteitswaarden.	Zj. 98-99. Nota-overleg op 14-6-99 inz. de Vierde Nota Waterhuishouding (26 401, nr. 7)	Aangenomen op 01-07-99.

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
MOTIE VAN DEN BERG c.s. over het betrekken van waterschappen bij het opstellen van gemeentelijke bestemmingsplannen.	Zj. 98-99. Nota-overleg op 14-6-99 inz. de Vierde Nota Waterhuishouding (26 401, nr. 7)	Aangenomen op 01-07-99.
MOTIE VAN ZUIJLEN C.S. over Schiphol-taxi.	Zj. 98-99. Plenair TK 24-6-99 inzake Wijz. Van de wet personenvervoer voor het taxivervoer (25 910, nr. 28).	Aangenomen op 01-07-99.
MOTIE VAN ZUIJLEN C.S. inzake de handhaving van de integriteit in de telecomsector.	Zj. 98-99. Plenair TK op 30-6-99. VAO KPN-investeringen in Indonesie (26 200 XII- nr. 42)	Aangenomen op 01-07-99.
MOTIE VAN GIJZEL over de HSL in samenhang met de nota «De Derde Eeuw Spoor».	Zj. 98-99. Plenair TK op 01-07-99. VAO HSL-Zuid (nr. 22 026- nr 92)	Aangenomen op 01-07-99.
MOTIE VAN HEEMST over de wenselijkheid van de aanleg van de weg bezien in het kader van de startnota van de 5 <sup>e</sup> Nota Ruimtelijke Ordening.	Zj. 98-99. Plenair TK op 01-07-99. VAO A4 Midden-Delfland (26 263- nr. 48)	Aangenomen op 01-07-99.

#### b. Door de bewindslieden gedane toezeggingen

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
Met de gemeente Roosendaal zal overleg worden gevoerd over het knooppunt bij de afwikkeling van railvervoer. De Kamer zal worden geïnformeerd zodra de discussie weer is vlot getrokken.	Zj. 98-99. AO op 23-9-98 inzake het eindrapport PAGE (Plan van aanpak goederenemplacementen)	Momenteel worden integrale studies uitgevoerd (onder meer in verband met corridor Rotterdam-Antwerpen en PAGE).
Samen met de minister van VROM zal iedere twee jaar een overzicht worden gegeven omtrent de voortgang van PAGE.	Zj. 98-99. AO op 23-9-98 inzake het eindrapport PAGE (Plan van aanpak goederenemplacementen)	September 2000: 1 <sup>e</sup> voortgangsrapportage.
De Kamer zal schriftelijk worden geïnformeerd over de tot nu toe in Europees kader afgesproken maatregelen ter bevordering van de veiligheid van ro-ro-veerboten.	Zj. 98-99. AO verslag Transportraad op 24-9-98	De Kamer is in november 1998 geïnformeerd.
De Kamer zal schriftelijk worden geïnformeerd over de stand van zaken van het NMA-onderzoek naar de organisatie van de zandwinsector.	Zj. 98-99. AO op 29-9-98 inzake taakstelling beton- en metselzand. Het NMA-onderzoek is afgerond. De Kamer wordt spoedig geïnformeerd.	
De Kamer zal een schriftelijke uitleg ontvangen over de financierings-systeematiek voor de bonus-malusregeling. Ook zal worden aangegeven welke projecten gemoeid zijn met de 130 mln. Die nu in de balans van de holding van VSN zijn ondergebracht.	Zj. 98-99. AO op 30-9-98 inzake marktwerking in het streekvervoer en reorganisatie VSN.	De Kamer is geïnformeerd bij brief d.d. 18 november 1998.
Een internationale verkenning zal worden uitgevoerd naar marktwerking in het streekvervoer.	Zj. 98-99. AO op 30-9-98 inzake marktwerking in het streekvervoer en reorganisatie VSN.	De Kamer is geïnformeerd bij brief d.d. 18 november 1998.
De Kamer zal een voortgangsnotitie ontvangen m.b.t. marktwerking in het streekvervoer.	Zj. 98-99. AO op 30-9-98 inzake marktwerking in het streekvervoer en reorganisatie VSN.	De Kamer is geïnformeerd bij brief d.d. 18 november 1998.

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
M.b.t. tot artikel 18.2 kan een termijn van vier weken worden afgesproken alvorens het artikel in werking treedt om de Kamer de gelegenheid te geven de zaak nader te beschouwen en er eventueel een oordeel over te vellen.	Zj. 98-99. Mondeling overleg in de EK op 6-10-98 inzake de Telecommunicatiewet (25 533)	Er zal op korte termijn geen beslissing worden genomen over inwerkingtreding van artikel 18.2. Eerst zal een kabinetsstandpunt over mogelijkheden tot versnelde implementatie met beide Kamers worden besproken. Binnenkort wordt advies van de RvS verwacht. Na verwerking van het advies zal het Parlement worden bericht.
Ook bij artikel 13.7 wordt de inwerkingtreding verbonden aan de afronding van de wetgeving in het kader van de bijzondere opsporingsbevoegdheden en de veiligheids- en inlichtingendiensten. Tot die tijd zal artikel 13.7 niet in werking treden. Het kan dan in ieder geval inwerking treden als beide bedoelde wetsvoorstellen de Kamer hebben gepasseerd.	Zj. 98-99. Mondeling overleg in de EK op 6-10-98 inzake de Telecommunicatiewet (25 533)	Aangezien noch het wetsvoorstel bijzondere opsporingsmethoden, noch het voorstel voor een Wet op de inlichtingen- en veiligheidsdiensten is afgerond, is inwerkingtreding van artikel 13.7 nog niet aan de orde.
Binnen een half jaar zal de Kamer een notitie ontvangen waarin aangegeven in een totaal kader hoe tot de ingebruikname van de 5e baan, de groei vorm krijgt (groei, geluid, In 't Veld, herziening berekeningsmethodiek, etc.)	Zj. 98-99. Plenair TK op 7-10-98 inzake geluidszones Schiphol (25 466)	Gekoppeld aan aanvaarding MER S4S2.
Naar verwachting in februari 1999 zal het kabinetsstandpunt inzake de zero-base herverdeling van frequenties naar de Kamer worden gezonden.	Zj. 98-99. AO op 7-10-98 inzake tijdelijke verdeling van etherfrequenties voor niet-landelijke commerciële radio-omroep	De Kamer is bij brief van 9-7-99 geïnformeerd dat het kabinetsstandpunt begin 2000 verwacht kan worden.
Nog in 1998 zal een beleidsvoornemen inzake digitale radio, inclusief tijdspad worden gemaakt.	Zj. 98-99. AO op 7-10-98 inzake tijdelijke verdeling van etherfrequenties voor niet-landelijke commerciële radio-omroep	In het najaar van 1999 zal de TK worden geïnformeerd over het beleidsvoornemen.
Het punt van de opgebouwde «good will» van commerciële radiostations bij het gebruik van frequenties zal nader worden beschouwd in het kader van de zero-base herverdeling van frequenties.	Zj. 98-99. AO op 7-10-98 inzake tijdelijke verdeling van etherfrequenties voor niet-landelijke commerciële radio-omroep	De TK wordt betrokken bij de definitieve vormgeving van de zero-baseveiling. Daarbij zal het punt van de «good will» worden meegenomen.
De Kamer zal worden geïnformeerd over de stand van zaken m.b.t. het dijkvak bij Sliedrecht.	Zj. 98-99. AO op 14-10-98 inzake de voortgang van de rivierdijkversterkingen (18 106, nr. 89).	Is gebeurd bij AO grote rivieren 16-6-1999.
In 2001 zal verslag worden gedaan van de ontwikkelingen tot op dat moment.	Zj. 98-99. AO op 27-10-98 inzake het AR-rapport «Functioneren Kustwacht» (25 865)	Vorbereidingen worden ter hand genomen direct na verhuizing van KWC naar Den Helder (begin 2001).
De conclusies van de evaluatie van de proef met het douanevaartuig zullen, zodra deze gereed zijn, aan de Kamer worden toegezonden.	Zj. 98-99. AO op 27-10-98 inzake het AR-rapport «Functioneren Kustwacht» (25 865)	Is in behandeling bij het korps landelijke politiediensten en de douane. De proef is uitgevoerd in maart/april 1998. Knelpunten worden door verschillende diensten nog nader bekeken.
Zodra het advies van de SWOV m.b.t. veiligheidsonderzoeken voor langere en zwaardere vrachtwagens (praktijkproeven) gereed is zal de Kamer het regeringsstandpunt worden toegezonden.	Zj. 98-99. Antw. (4-11-98) op schriftelijke vragen ter voorbereiding op de begr. behandeling.	De Kamer is bij brief van 21-4-99 geïnformeerd.
De Kamer zal begin 1999 worden geïnformeerd over welke maatregelen het meest geschikt zijn om de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor mensen met een handicap te verbeteren.	Zj. 98-99. Antw. (4-11-98) op schriftelijke vragen ter voorbereiding op de begr. behandeling.	Brief aan de Kamer in juli 1999 gezonden.
De Kamer zal het komend begrotingsjaar nader worden geïnformeerd over de stand van zaken m.b.t. de startnotitie «Korte Ritten».	Zj. 98-99. Antw. (4-11-98) op schriftelijke vragen ter voorbereiding op de begr. behandeling.	De Kamer zal in oktober 1999 worden geïnformeerd.

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
De Kamer zal binnen afzienbare tijd d.m.v. een brief op de hoogte worden gesteld van de visie van de regering inzake introductie van 25 kV op het spoor.	Zj. 98-99. Antw. (4-11-98) op schriftelijke vragen ter voorbereiding op de begr. behandeling.	De Kamer is bij brief van 17-11-1998 geïnformeerd.
Een voorstel inzake de introductie van marktwerking in het personenvervoer per spoor zal naar verwachting begin 1999 aan de Kamer worden aangeboden.	Zj. 98-99. Antw. (4-11-98) op schriftelijke vragen ter voorbereiding op de begr. behandeling.	Is verwerkt in nota 3e eeuw spoor die op 22-3-99 aan de Kamer is aangeboden.
Ongeveer gelijktijdig met het nieuwe MIT zal het advies van Railned over het nieuwe systeem voor betere beveiliging en beheersing m.b.t. het veranderen van de tractie op het spoorwagget aan de Kamer worden aangeboden.	Zj. 98-99. Antw. (4-11-98) op schriftelijke vragen ter voorbereiding op de begr. behandeling.	Rapport is op 17-11-1998 aangeboden aan Kamer.
De Tweede Kamer zal binnen een half jaar worden geïnformeerd over de stand van zaken van de uitwerking van de aanbevelingen van de commissie In 't Veld, die is ondergebracht in het werkprogramma Geluidhandhaving luchtvaartterreinen (GEHALTE).	Zj. 98-99. Antw. (4-11-98) op schriftelijke vragen ter voorbereiding op de begr. Behandeling.	Bij het aanbieden van de MER voor de lopende herziening van de aanwijzing zal gerapporteerd worden over een deel van de aanbevelingen. De rest van de aanbevelingen wordt o.a. uitgewerkt in het SBL-traject.
Het beleidskader externe veiligheid m.b.t. de regionale luchthavens zal naar verwachting medio 1999 aan de Kamer worden aangeboden.	Zj. 98-99. Antw. (4-11-98) op schriftelijke vragen ter voorbereiding op de begr. Behandeling.	Zie brief Minister VROM dd. 23-7-1999.
Onderzocht zal worden of, en indien «ja» op welke wijze, de handhaafbaarheid van een verbod op telefoneren in de auto is gewaarborgd in landen waar dit verbod in wetgeving is vastgelegd. Hierover zal in de zomer van 1999 aan de Kamer gerapporteerd worden.	Zj. 98-99. AO op 11-11-98 inzake Verkeersveiligheid (26 115, nrs. 1 en 2)	In voorbereiding.
Momenteel worden de trajecten waar overdag 100 km/h van toepassing wordt geacht geïnventariseerd en wordt een kostenraming gemaakt. Het totale pakket wordt in de eerste helft van 1999 aan de Kamer toegezonden.	Zj. 98-99. AO op 11-11-98 inzake Verkeersveiligheid (26 115, nrs. 1 en 2) + Antw. op sch.vr. m.b.t. MIT 1999-2003 (26 263) dd. 8-12-98 + Vragenuurtje op 2-2-99; mondel. vragen Reitsma inzake maximum snelheden	Voor Prinsjesdag 1999 zal een brief aan de Kamer worden gezonden.
Zodra de evaluatie van een proef met mistsignalering op de A16 bij Breda gereed is zal deze aan de Kamer worden toegezonden.	Zj. 98-99. AO op 11-11-98 inzake Verkeersveiligheid (26 115, nrs. 1 en 2)	De Kamer is in februari 1998 geïnformeerd over de mistsignalering op de A16. Het nader onderzoek naar de vier andere geschikte locaties is niet op korte termijn te verwezenlijken.
Samen met de minister van Justitie wordt een wetsontwerp voorbereid waarin de registratie van snor- en bromfietsen is geregeld. Naar verwachting wordt dit ontwerp in september 1999 aan de Kamer gezonden.	Zj. 98-99. AO op 11-11-98 inzake Verkeersveiligheid (26 115, nrs. 1 en 2)	Wetgevingstraject kan spoedig in gang worden gezet. Behandeling van het wetsvoorstel in de Tweede Kamer is in beginsel nog in 1999 mogelijk.
Het Zweedse onderzoek over alcohol en verkeersveiligheidsbeleid worden aan de Vaste Cie voor V&W gezonden ter bespreking.	Zj. 98-99. AO op 11-11-98 inzake Verkeersveiligheid (26 115, nrs. 1 en 2)	In aansluiting op de toezegging over het Zweedse onderzoek heeft de Minister op 15 december jl. ook de resultaten van een Oostenrijks onderzoek naar een voorlopig rijbewijs toegezegd. Beide stukken zijn vertaald en in februari 1999 aan de Tweede Kamer toegezonden.
De evaluatie van de «De Boer gelden» wordt medio 1999 aan de kamer toegezonden.	Zj. 98-99. Wetgevingsoverleg op 11-11-98.	Begin 1998 is een evaluatie gestart. In de 2 <sup>e</sup> helft van 1999 wordt de eindrapportage aan de TK voorzien.

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
In de volgende begrotingen zal worden bezien in hoeverre de inzichtelijkheid van de meerjarencijfers kan worden verbeterd. (De Commissie zou ook graag informatie op artikelonderdeel over de eerste 5 jaren willen hebben).	Zj. 98-99. Wetgevingsoverleg op 11-11-98.	T.b.v. de verbetering van de toegankelijkheid van de begroting en inzichtelijkheid van de begroting is een departementsbrede werkgroep «begroting 21e eeuw» ingesteld. Verwacht wordt dat deze werkgroep in 1999 nog haar resultaten zal aanbieden aan de Staten-Generaal. Concepten hiervan zijn al beschikbaar. De besluiten van de Staten-Generaal zijn bepalend voor de inhoud en wijze van presentatie van de begroting.
Over de voortgang van het actie-programma totaal zal voor 1 juni 1999 worden gerapporteerd.	Zj. 98-99. Plenair TK; VAO op 17-11-98 inzake Riiooloverstorten + Nota-overleg 4e nota Waterhuishouding op 14-6-99 (nr. 26 401)	Vorbereiding is in volle gang. Onzeker is of volledig landelijk overzicht van knelpunten (Unie van Waterschappen) tijdig gereed zal zijn. Op 14-6-99 is een VGR aan de Kamer gezonden.
De Kamer zal worden geïnformeerd over de mogelijkheden van doelgroepstroken op alle achterlandverbindingen.	Zj. 98-99. Plenair TK – behandeling begroting op 18/19-11-98 (26 200 XII).	Discussie loopt in kader van NVVP.
Binnen een half jaar zal de minister het traject schetsen voor de totstandkoming van een kabinetsstandpunt inzake vervoermanagement ten behoeve van het volgende najaarsoverleg.	Zj. 98-99. Plenair TK – behandeling begroting op 18/19-11-98 (26 200 XII).	Vervoermanagement wordt in het najaars-overleg aan de orde gesteld.
De minister zal de Kamer een schriftelijke toelichting geven inzake de tunnel onder het groene hart. In de toelichting staat hoe het precies bezien kan worden en wat dat procedureel en financieel betekent (zie motie 9).	Zj. 98-99. Plenair TK behandeling begroting op 18/19-11-98 (26 200 XII).	De Kamer is geïnformeerd bij brief van 25-1-1999.
De minister zal de Kamer schriftelijk informeren over de 316 mln. en de onderbouwing daarvan. (Verschuiving van aanleg naar onderhoud).	Zj. 98-99. Plenair TK – behandeling begroting op 18/19-11-98 (26 200 XII).	De Kamer is geïnformeerd bij brief van 8 december 1998.
De Kamer wordt op de hoogte gehouden over de verdeling van de ruimte op het spoor over personen- en goederenvervoer. In het voorjaar van 1999 zal de minister de Kamer informatie geven over het spoorboekje 2000-2001 van de NS.	Zj. 98-99. Plenair TK behandeling begroting op 18/19-11-98 (26 200 XII).	De Kamer is geïnformeerd bij brief van 19-4-1999.
De minister zal de Kamer schriftelijk de reikwijdte van het protocol met de Antillen uiteenzetten, inzake de luchtvaart en het protocol.	Zj. 98-99. Plenair TK – behandeling begroting op 18/19-11-98 (26 200 XII).	Zie schriftelijke antwoorden d.d. 19-11-1998 (BSG/98/6604)
Voor het eind van het jaar zal de Kamer op de hoogte worden gesteld van de uitkomst van het overleg met de regio over de ontwikkelingen rond de Oost-Westbaan.	Zj. 98-99. Plenair TK behandeling begroting op 18/19-11-98 (26 200 XII).	De Kamer is geïnformeerd bij brief van 7 januari 1999, DGRDL/VI/L 98 350382.
Binnen een half jaar zal de minister een visie geven op Schiphol als bedrijf.	Zj. 98-99. Plenair TK – behandeling begroting op 18/19-11-98 (26 200 XII).	Brief aan de Kamer dd. 22-6-99.
De minister zal de Kamer een planning geven inzake een vliegverbod boven stiltegebieden.	Zj. 98-99. Plenair TK behandeling begroting op 18/19-11-98 (26 200 XII).	Brief aan de Kamer dd. 16-7-1999.
De minister zal de Kamer op de hoogte houden van de ontwikkelingen rond Laarbruch.	Zj. 98-99. Plenair TK behandeling begroting op 18/19-11-98 (26 200 XII). + Nota-overleg op 6-4-98 inzake Regionale luchtvaart-infrastructuur. + Vragenuurtje op 2-2-99; mondel. vragen Van Walsem over vliegveld Laarbruch	In voorbereiding.

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
Voor het eind van het jaar ontvangt de kamer het rapport over de veiligheids-situatie rondom de luchthaven.	Zj. 98-99. Plenair TK – behandeling begroting op 18/19-11-98 (26 200 XII).	In voorbereiding.
De staatssecretaris zegt toe om begin 1999 aan de Tweede Kamer een nota inzake het internationaal waterbeleid te zenden.	Zj. 98-99. Plenair TK – behandeling begroting op 18/19-11-98 (26 200 XII).	Najaar 1999. Een interdepartementale stuurgroep buigt zich thans over een eerste volledig concept.
Inzake de voortgang waterbodemsanering zal de staatssecretaris de Kamer een notitie doen toekomen waarin de prioriteitsstelling helder wordt aangegeven en tevens wordt aangegeven welke waterbodems niet kunnen worden aangepakt en wat daarvan de risico's zijn.	Zj. 98-99. Plenair TK – behandeling begroting op 18/19-11-98 (26 000 XII)	Afgehandeld met brief dd. 11-6-99 aan de Kamer. N.a.v. deze brief plant de Kamer een AO in het najaar.
De Kamer zal op de hoogte worden gehouden over de liberalisering post.	Zj. 98-99. AO op 3-2-99 inzake het verslag Telecom Raad van 27-11-98	NnavV is op 9-6-99 aan de Kamer aangeboden.
De Kamer wordt te zijner tijd in meer algemene zin geïnformeerd over de mogelijke vormen van betaalstroken, effecten, financiering en relaties met andere beleidsinstrumenten.	Zj. 98-99. Antw. op sch.vr. m.b.t. MIT 1999-2003 (26 263) dd. 8-12-98	De Kamer is bij brief van 1-7-99 geïnformeerd.
Aan het IPO is gevraagd een geactualiseerd overzicht van de tien gevaarlijkste wegen/wegvakken per provincie te leveren. In de 1 <sup>e</sup> helft van 1999 zal de TK hierover nader worden geïnformeerd.	Zj. 98-99. Antw. op sch.vr. m.b.t. MIT 1999-2003 (26 263) dd. 8-12-98	Voor 1 oktober 1999 zal de TK worden geïnformeerd.
Het streven is het genoemde kabinets-standpunt over «Ambities bundelen en Financieel kader inpassing infrastructuur» nog dit jaar naar de Kamer te sturen.	Zj. 98-99. Antw. op sch.vr. m.b.t. MIT 1999-2003 (26 263) dd. 8-12-98	Planning najaar 1999.
In relatie tot de Hanzelijn zal worden bezien in hoeverre beide lijnen (Hanzelijn en Zuiderzeelijn) rivaliseren en welke gevolgen daaraan worden verbonden. Begin 1999 zal de Kamer daarover worden bericht.	Zj. 98-99. Antw. op sch.vr. m.b.t. MIT 1999-2003 (26 263) dd. 8-12-98 + Nota-overleg MIT dd. 14-12-98	Het aspect van rivalisering komt aan de orde in de Keuzenotitie die aan de Kamer is toegezegd. Alvorens de keuzenotitie aan de Kamer zal worden verzonden zullen de betrokken provincies worden geraadpleegd. Planning: najaar 1999.
In de loop van 1999 zal een notitie aan de Kamer worden gezonden waarin aangegeven wordt op welke wijze aan pps verder gewerkt gaat worden. In een volgend MIT kan opgenomen worden bij welke projecten pps aan de orde is.	Zj. 98-99. Antw. op sch.vr. m.b.t. MIT 1999-2003 (26 263) dd. 8-12-98	Komt in volgend MIT zoals besproken in AO van 22-6-1999.
De suggestie van het oprichten van een exploitatie-BV zal op basis van de ervaring met de HSL worden verkend. De Kamer zal in het 2 <sup>e</sup> kwartaal van 1999 over de resultaten worden bericht.	Zj. 98-99. AO op 10-12-98 inz. voortgangs-rapportages Betuweroute (22 589).	De Kamer is in april 1999 schriftelijk geïnformeerd.
De Kamer zal worden geïnformeerd over de problematiek van de N50 brug bij Kampen (aangehouden motie 26 263 nr. 30).	Zj. 98-99. Nota-overleg MIT 1999-2003 (26 263) dd. 14-12-98	Kamer is in juni 1999 geïnformeerd.
Afspraken over projecten met financiële verplichtingen voor de betrokken projecten (voorfinanciering en PPS) worden vastgelegd in privaatrechtelijke contracten.	Zj. 98-99. Nota-overleg MIT 1999-2003 (26 263) dd. 14-12-98	Het vervolgetraject wordt nader uitgewerkt. De brief over financiering van A4 Midden Delfland aan de TK is aan de Kamer gezonden en besproken in het AO op 1-7-99. Overige contracten worden uitgewerkt (N50, A73/74/68, N11, evt. A59).



Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
De Kamer wordt geïnformeerd over budgetbeheersing m.b.v. taakstellende budgetten.	Zj. 98-99. Nota-overleg MIT 1999-2003 (26 263) dd. 14-12-98	Definitie is uitgewerkt. Wordt nu aan projecten getoetst e verwerkt in MIT 2000.
De Kamer ontvangt een notitie over mogelijkheden om MIT beter te laten voldoen aan de politieke wensen en meer inzichtelijk te maken o.a. middels projectenboek.	Zj. 98-99. Nota-overleg MIT 1999-2003 (26 263) dd. 14-12-98	De Kamer is geïnformeerd bij brief van 16 juli 1999.
De mogelijkheden zullen gezien worden om de grootste knelpunten in dorpskernen N69 via onderhoudsbudget te verbeteren.	Zj. 98-99. Nota-overleg MIT 1999-2003 (26 263) dd. 14-12-98	Op het ogenblik vindt binnen het beheer en onderhoud programma een inventarisatie plaats tot grootste knelpunten in Nederland m.b.t. verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid. In inventarisatie wordt Rw 69 meegenomen en worden mogelijkheden gezien om de grootste knelpunten in dorpskernen N69 via onderhoudsbudget te verbeteren. In najaar 1999 meer duidelijkheid.
De Kamer zal een uitvoeringsnotitie t.a.v. light rail worden toegezonden.	Zj. 98-99. Nota-overleg MIT 1999-2003 (26 263) dd. 14-12-98	Planning: najaar 1999.
De Kamer zal een notitie met totaal afweging stations worden toegezonden.	Zj. 98-99. Nota-overleg MIT 1999-2003 (26 263) dd. 14-12-98	Planning: najaar 1999.
De Kamer zal worden geïnformeerd over mogelijkheden en consequenties goedkoper aanbesteden boortunnel Groene Hart alvorens definitief ja te geven.	Zj. 98-99. Nota-overleg MIT 1999-2003 (26 263) dd. 14-12-98	De Kamer is geïnformeerd bij brief van 13-7-1999.
De Kamer zal worden geïnformeerd over de juridische gevolgen van geboorde tunnels o.a. voor grondeigendom.	Zj. 98-99. Nota-overleg MIT 1999-2003 (26 263) dd. 14-12-98	Vorbereidingen lopen nog.
De Kamer zal worden geïnformeerd over de bereikbaarheid van het regionaal ziekenhuis bij Ede (A12) (aangehouden motie 26 263 nr. 31).	Zj. 98-99. Nota-overleg MIT 1999-2003 (26 263) dd. 14-12-98	Planning: september 1999.
RWS zal de kosten van de ongelijkvloerse kruising Norah-N44 narekenen t.b.v. PPS.	Zj. 98-99. Nota-overleg MIT 1999-2003 (26 263) dd. 14-12-98	Dit is gebeurd in januari 1999 en aan de Kamer gemeld.
De Kamer zal worden geïnformeerd over de fasering van de HSL-Z/rijksweg 16 rond Breda.	Zj. 98-99. Nota-overleg MIT 1999-2003 (26 263) dd. 14-12-98	Is gebeurd.
De Kamer zullen studies worden toegezonden over de Noord-Zuidlijn alvorens beschikking te verstrekken. Overleg met TK vóór afgeven beschikking.	Zj. 98-99. Nota-overleg MIT 1999-2003 (26 263) dd. 14-12-98	Op 1-7-99 aan de Kamer gezonden.
De Kamer zal worden medegedeeld op welke termijn de wijziging van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen (regelgeving m.b.t. luchtverontreiniging door zeeschepen) te verwachten is.	Zj. 98-99. AO op 16-12-98 inz. voortgangsnota Milieu en Scheepvaart (25 868, nr. 1)	De Kamer zal hierover nader worden geïnformeerd.
De Kamer zal in februari 1999 verder geïnformeerd worden over de voortgang van het in de nota geformuleerde beleid.	Zj. 98-99. AO op 16-12-98 inz. voortgangsnota Milieu en Scheepvaart (25 868, nr. 1)	De Kamer is op 23-8-99 geïnformeerd.
De Kamer wordt op de hoogte gesteld van de conclusies van de besprekingen over DUBOGIS zodra deze zijn afgerond.	Zj. 98-99. Brief van 22-12-98; nr. DGR/LD/VI/L98 340679 Projectvoorstel DUBOGIS	In voorbereiding.



Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
De Kamer zal schriftelijk opheldering worden gegeven over een aantal knelpunten m.b.t. de «bonus/malus-regeling».	Zj. 98-99. AO op 20-1-99 inzake Marktwerking openbaar vervoer	De Kamer is geïnformeerd bij brief van 5 juli 1999.
De Kamer zal informatie ontvangen over de nachtvluchten door Transavia op Rotterdam Airport.	Zj. 98-99. AO op 27-1-99 inzake «ontwikkeling Schiphol».	Brief is aan de Kamer gezonden op 24-3-99.
De Kamer zal geïnformeerd worden m.b.t. de motie over het SBL.	Zj. 98-99. AO op 27-1-99 inzake «ontwikkeling Schiphol».	Wordt voorbereid.
De Kamer zal op de hoogte worden gehouden over het advies van de Cie vogelaanvaringen luchtvaartuigen m.b.t. de waterplas in het kader van het plan Meerhoven.	Zj. 98-99. AO op 11-3-99 inzake vliegbasis Eindhoven.	Op 6-7-99 brief aan de Kamer.
De Kamer zal op de hoogte worden gehouden over de uitwerking van het traject m.b.t. veiligheid burgerluchtvaart op militaire terreinen.	Zj. 98-99. AO op 11-3-99 inzake vliegbasis Eindhoven.	Planning: vóór 31-12-1999.
Naar verwachting eind april 1999 zal de Kamer een hoofdlijnen-notitie ontvangen m.b.t. een nieuw structuurschema Burgerluchtvaartterreinen voor middelgrote en kleine luchthavens in Nederland.	Zj. 98-99. AO op 11-3-99 inzake vliegbasis Eindhoven.	Planning: oktober 1999.
De Kamer zal op de hoogte worden gehouden van de evaluatie van de waterschapsverkiezingen in Noord- en Zuid-Holland.	Zj. 98-99. Plenair TK op 18-3-99 inzake de wijz. Waterschapswet (26 235)	Aan de EK is n.a.v. vragen een overzicht gegeven van de opkomst in Zuid-Holland en Utrecht. Deze notitie zal op korte termijn – in aangepaste vorm – aan de TK worden gezonden.
De verslagen van het overleg tussen het ministerie en Delta Radio zullen aan de Kamer worden toegezonden.	Zj. 98-99. Plenair TK op 18-3-99 inzake instelling exclusief economische zone (25 466)	Zie brief d.d. 16-4-1999.
De tussenrapportage PMR op koers is in de maak en zal waarschijnlijk halverwege 1999 aan de Kamer worden toegestuurd.	Zj. 98-99. Vragenuurtje in de TK op 30-3-99 inzake de 2 <sup>e</sup> Maasvlakte + eerder in: Zj. 97-98. AO op 16-6-98 over startnotitie PKB+MER Mainportontwikkeling Rotterdam	De Kamer is bij brief van 14 juni 1999 schriftelijk geïnformeerd.
Het rapport over het studieproject-PPS zal aan de Kamer worden toegestuurd.	Zj. 98-99. Vragenuurtje in de TK op 30-3-99 inzake de 2 <sup>e</sup> Maasvlakte	De Kamer is bij brief van 31 maart 1999 schriftelijk geïnformeerd.
In de loop van mei 1999 zullen alle relevante stukken m.b.t. een procesconvenant aan de Kamer worden gezonden.	Zj. 98-99. Vragenuurtje in de TK op 30-3-99 inzake de 2 <sup>e</sup> Maasvlakte	Naar verwachting in oktober 1999 naar de Kamer.
De volgende voortgangsrapportage over de decentralisatie van beheer en onderhoud van natte waterstaatsobjecten («Brokxnat») zal medio 1999 verschijnen.	Zj. 98-99. Antw. op schr. kamervragen van Van Dijke en Van den Berg inzake beheer en onderhoud primaire zeeweringen in Zeeland; dd. 20-4-1999.	Najaar 1999.
De Kamer zal nader worden geïnformeerd over de overdracht van de Bomvrije of Gevangentoren aan het Waterschap.	Zj. 98-99. Antw. op schr. kamervragen van Van Dijke en Van den Berg inzake beheer en onderhoud primaire zeeweringen in Zeeland; dd. 20-4-99	Kamer is geïnformeerd bij brief van 20-4-99. Eén vraag wordt later nog aan de Kamer beantwoord.
De Kamer zal worden geïnformeerd over deelname van ICD-dragers aan het verkeer zodra het advies van de Gezondheidsraad is ontvangen.	Zj. 98-99. Brief aan de vz. VC V&W dd. 26-4-99 inz. ICD en autorijden. In september 1999 wordt het advies van de Gezondheidsraad verwacht.	
Omstreeks de zomer '99 zal de Kamer een eerste balans ontvangen naar aanleiding van de marktverkenning.	Zj. 98-99. AO op 27-4-99 inz. de voortgang private exploitatie van de Betuweroute (22 589)	Consultatie is op 15 juli 1999 van start gegaan. Na consultatie eind oktober 1999 zal de TK worden geïnformeerd.

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
De Kamer zal op de hoogte worden gehouden van de voortgang van het overleg met vervoerders over veiligheid.	Zj. 98–99. Mondel. vragen Poppe (SP) op 1-6-99 inzake sluiting loketten op NS-stations.	Overleg is nog gaande.
In de zomer van 1999 ontvangt de Kamer een notitie over de toegankelijkheid van OV en daarin wordt de suggestie van Van den Berg inzake kaartautomaten meegenomen.	Zj. 98–99. Mondel. vragen Poppe (SP) op 1-6-99 inzake sluiting loketten op NS-stations.	Brief d.d. 16-7-1999.
De Kamer ontvangt een totaal visie op het toekomstig waterbeheer; opgenomen in de rapportage van de Cie waterbeheer 21 <sup>e</sup> eeuw.	Zj. 98–99. Nota-overleg 4 <sup>e</sup> nota Waterhuishouding op 14-6-99 (nr. 26 401)	Eind 2000.
De Kamer zal worden geïnformeerd over de gevolgen van het vernattingsbeleid voor de waterberging	Zj. 98–99. Nota-overleg 4 <sup>e</sup> nota Waterhuishouding op 14-6-99 (nr. 26 401)	Meenemen in de studie Commissie Waterbeheer 21 <sup>e</sup> Eeuw.
De Kamer ontvangt een integrale visie op het IJsselmeergebied.	Zj. 98–99. Nota-overleg 4 <sup>e</sup> nota Waterhuishouding op 14-6-99 (nr. 26 401)	Medio 2000.
De resultaten van de «inspraak open Haringvlietdam», die na de zomer start, zullen in het najaar van 1999 aan de Kamer worden toegezonden.	Zj. 98–99. Nota-overleg 4 <sup>e</sup> nota Waterhuishouding op 14-6-99 (nr. 26 401)	Najaar 1999.
De kosten van het waterbeheer voor de landbouw worden meegenomen in de nota Vitaal platteland die naar de Kamer zal worden gezonden. Indien dat niet mogelijk is zal V&W in een aparte notitie (als aanvulling) deze kosten presenteren.	Zj. 98–99. Nota-overleg 4 <sup>e</sup> nota Waterhuishouding op 14-6-99 (nr. 26 401)	Zal gebeuren.
Over het hoe en waarom van de beslissing inzake het bouwen bij Roermond, zal de staatssecretaris met minister VROM overleggen. De Kamer zal hierover schriftelijk worden geïnformeerd.	Zj. 98–99. Nota-overleg 4 <sup>e</sup> nota Waterhuishouding op 14-6-99 (nr. 26 401)	Najaar 1999.
Het wetsvoorstel ter wijziging van de Wet op de waterhuishouding waarbij de taakverdeling tussen gemeenten en waterschappen wordt geregeld zal in 2000 aan de Kamer worden toegezonden.	Zj. 98–99. Nota-overleg 4 <sup>e</sup> nota Waterhuishouding op 14-6-99 (nr. 26 401)	In 2000 naar de Kamer.
Het CIW advies inzake kleine grondwateronttrekkingen zal de Kamer worden toegezonden.	Zj. 98–99. Nota-overleg 4 <sup>e</sup> nota Waterhuishouding op 14-6-99 (nr. 26 401)	Op 23-8-99 naar de Kamer gezonden.
Aan de minister van VROM zal worden gevraagd een AMvB op te stellen waarmee ondoorlatende lagen worden beschermd (kleine grondwateronttrekkingen).	Zj. 98–99. Nota-overleg 4 <sup>e</sup> nota Waterhuishouding op 14-6-99 (nr. 26 401)	In voorbereiding. Overleg met VROM is gaande.
Over de stand van zaken van de operatie Brokx-nat zal de Kamer schriftelijk worden geïnformeerd.	Zj. 98–99. Nota-overleg 4 <sup>e</sup> nota Waterhuishouding op 14-6-99 (nr. 26 401)	Najaar 1999.
De subsidieregeling gebiedsgericht beleid zal ter info aan de Kamer worden toegezonden.	Zj. 98–99. Nota-overleg 4 <sup>e</sup> nota Waterhuishouding op 14-6-99 (nr. 26 401)	Najaar 1999.
De Kamer zal bij gelegenheid worden geïnformeerd hoe de stand van zaken is bij de overdracht van het grondwaterbeheer van provincies naar waterschappen.	Zj. 98–99. Nota-overleg 4 <sup>e</sup> nota Waterhuishouding op 14-6-99 (nr. 26 401)	Eind 2000.
De Kamer zal schriftelijk worden geïnformeerd over de hoeveelheid dioxine in vis.	Zj. 98–99. Nota-overleg 4 <sup>e</sup> nota Waterhuishouding op 14-6-99 (nr. 26 401)	Najaar 1999.

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
Er zal een advies worden gevraagd aan de Staatscie v/d Waterstaatswetgeving over de (stroomlijning) van de waterwetgeving als voorloper op een integrale waterwet. De Kamer zal hierover worden geïnformeerd.	Zj. 98-99. Nota-overleg 4 <sup>e</sup> nota Waterhuishouding op 14-6-99 (nr. 26 401)	Najaar 1999.
De Kamer zal op de hoogte worden gehouden van de maatregelen met het oog op het tekort aan Ned. Koopvaardij-officieren.	Zj. 98-99. Plenair TK op 15-6-99 inz. intrekking wet stimulering zeescheepvaart (26 116)	Najaar 1999.
Voor de inwerkingtreding van de wet zal de Kamer een brief ontvangen met informatie over de vraag wat voor investeringsvraagstukken aan de orde zijn aangaande infrastructurele aanpassingen voor de manier van opstellen van de taxi's; evenals het gebruik door taxi's van de bus- en trambanen.	Zj. 98-99. Plenair TK op 24-6-99 inz. Wijz. wet Personenvervoer voor het taxivervoer (25 910)	Vóór 1-1-2000.
M.b.t. problemen met vastsjorren van containers zal de scheepvaartinspectie om reactie worden gevraagd. De Kamer zal op de hoogte worden gesteld van dit antwoord.	Zj. 98-99. Plenair TK op 15-6-99 inz. intrekking wet stimulering zeescheepvaart (26 116)	De Kamer is geïnformeerd bij brief van 13 juli 1999.
De Kamer zal schriftelijk worden geïnformeerd over de opbrengsten van de baggerwerken in het kader van de Maaswerken.	Zj. 98-99. AO Deltaplan Grote Rivieren op 16-6-99.	Planning: oktober 1999.
Bij de nog schriftelijk te geven antwoorden zal nogmaals een overzicht worden verstrekt van de pijplijn-projecten.	Zj. 98-99. AO Deltaplan Grote Rivieren op 16-6-99.	Planning: oktober 1999.
Nagegaan wordt of er ter compensatie van het mislopen van IRMA-gelden gebruik gemaakt zou kunnen worden van de Europese structuurfondsen. Na overleg met Min. VROM en overleg in het Kabinet over de financiële aspecten zal de Kamer een overzicht ontvangen.	Zj. 98-99. AO Deltaplan Grote Rivieren op 16-6-99.	Planning: oktober 1999.
Alle stukken zullen de Kamer vóór 1 september 1999 worden toegezonden.	Zj. 98-99. Plenair TK op 1-7-99. VAO inzake Noord-Zuidlijn.	Planning: augustus 1999.
Bezien zal worden of het mogelijk is om een raamwerk voor een economische-effectrapportage te maken. Als het niet lukt dan zal dat aan de Kamer worden medegedeeld. (E.e.a. n.a.v. de aangehouden motie Rosenmöller nr. 24 786 – nr. 56).	Zj. 98-99. VAO op 1-7-99 inz. Strategische beleidskeuze toekomst luchtvaart (TNLI).	Planning: september 1999.

Per circulaire is weergegeven dat datum van uitgifte (a), het registratienummer (b), de (feitelijke) ondertekenaar (c), de geadresseerde (d) en de strekking (f).

**Circulaires van niet-vrijblijvende aard die zijn uitgegeven van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat in de periode van 1 augustus 1998 tot en met 1 juli 1999**

*Circulaires op het terrein van het Directoraat-Generaal (v.h. Hoofddirectie) Telecommunicatie en Post en de Rijksdienst voor Radiocommunicatie:*

1. a. 7 juli 1998 (Stcrt. 133)  
b. RDR/448 004.JZ  
c. De Hoofddirecteur Telecommunicatie en Post  
d. Belanghebbenden  
e. Voorschriften en beperkingen verbonden aan machtigingen  
f. Bekendmaking
2. a. 29 juli 1998 (Stcrt. 144)  
b. –  
c. De Minister van Verkeer en Waterstaat  
d. Belanghebbenden  
e. Overdracht vergunningen  
f. Bekendmaking
3. a. 1 september 1998 (Stcrt. 165)  
b. –  
c. De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat  
d. Belanghebbenden  
e. Etherfrequenties voor niet-landelijke commerciële radio-omroepen  
f. Bekendmaking
4. a. 26 oktober 1998 (Stcrt. 210)  
b. RDR/459 933.JZ  
c. De Hoofddirecteur Telecommunicatie en Post  
d. Radiozendamateurs  
e. Procedure en voorwaarden aanvraag en toewijzing roepletters t.b.v. radiozendamateurs  
f. Bekendmaking beleid

De Nationale Ombudsman heeft in 1998 aan de minister van Verkeer en Waterstaat 9 rapporten uitgebracht. In 1997 waren dit er 7. In 1998 werden 34 verzoekschriften ingediend bij de Nationale ombudsman, tegen 60 in 1997. In 1998 werden 44 zaken afgedaan (1997: 66). Van deze 44 zaken kwamen 16 zaken in aanmerking voor een onderzoek, waarvan er 7 tussentijds zijn beëindigd.

Geen enkel rapport was in 1998 voorzien van een aanbeveling van de Nationale ombudsman.

De verdeling van de 9 rapporten in 1998 over de diensten van Verkeer en Waterstaat is als volgt:

	1998	1997	1996	1995
RWS	4	2	5	7
RLD	2	3	7	–
DGG	1	1	2	–
DGP	–	–	1	–
DGTP	1	1	–	1
V&W	1			
Totaal	9	7	15	8

**BIJLAGE 6**

**SUBSIDIES**

**RWS**

Naam en Staatscourant	Artikel nummer	Begrotingsbedrag (in NLG 1000)	Doelstelling	Doelgroep	Ex ante geëvalueerd ja/nee	Datum en aard laatste ex-post evaluatie	Vindplaats van de meest recente ex-post evaluatie	Horizonbepaling aanwezig (ja/nee)	Valt de naleving van de subsidiëvoorwaarden onder reikwijdte accountantsverklaring (ja/nee)
Bijdragen aan de Zoute Veren (Pas 65+)	02.02	1999 870 2000 957	Bijdrage in de exploitatiekosten	Veerdiensten Waddenzee	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	nee	ja
Bijdragen aan Provincie Zeeland in de exploitatiekosten veerdiensten Westerschelde Stb. 1991, 255 art.3	02.02	1999 53 300 2000 53 300	Bijdrage in de exploitatiekosten	Veerdiensten Westerschelde	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	ja, bij ingebruikname WST	ja
Stichting Buisleidingenstraat ZW-Nederland. Reglement vaststelling Buisleidingenstraat ZW-Nederland Stb. 1972, 145	02.02	1999 1 300 2000 1 300	Bijdrage in de expl.kosten van aanleggen, inrichten, onderhouden en beheren van een buisleidingenstraat zoals bedoeld in art. 1 wet 11 772	Stichting Buisleidingenstraat ZW-Nederland	nee	evaluatie afgerond in 1998	n.v.t.	nee	ja
Buro Arbitrage bouwrijverheid	02.02	1999 125 2000 125	Instandhouding van een aanvaardbare regeling voor arbitrage in de bouwsector	Raad voor de Arbitrage	nee	1995	n.v.t.	nee	ja
Stichting Reinwater	02.20.02	1999 140 2000 140	Terugdringen van vervuiling en aantasting van wateren, beddingen en oevers in Europa en in het bijzonder in Nederland	Stichting Reinwater	nee	1998	n.v.t.	nee	ja

Naam en Staatscourant	Artikel nummer	Begrotingsbedrag (in NLG 1000)	Doelstelling	Doelgroep	Ex ante geëvalueerd ja/nee	Datum en aard laatste ex-post evaluatie	Vindplaats van de meest recente ex-post evaluatie	Horizonbepaling aanwezig (ja/nee)	Valt de naleving van de subsidievoorwaarden onder reikwijdte accountantsverklaring (ja/nee)
Stichting Werkgroep Noordzee	02.20.02	1999 140 2000 140	Voorkomen en eventueel herstellen van aantasting van het natuurlijk milieu van de Noordzee	Overheid, particulieren en bedrijfsleven m.b.t. activiteiten die Noordzee beïnvloeden	nee	1998	n.v.t.	nee	ja
Stichting Waterloopkundig laboratorium en Grondmechanica Delft; Overeenkomsten 31-5-91	02.20.03	1999 7 250 2000 7 250	Missie-subsidie voor fundamenteel onderzoek t.b.v. instandhouding groot technologisch instituut	Stichting Waterloopkundig laboratorium en Grondmechanica Delft	nee	jaarlijks	n.v.t.	nee	ja
Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in grond-, weg- en waterbouw en verkeerstechniek (CROW)	IF 01.01.04	1999 1 230 2000 137	Ondersteunen van de ontwikkelingen, bevorderen en coördineren van onderzoek in grond-, weg- en waterbouw	CROW	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	ja	ja
Wet Verontreiniging Oppervlaktewater (UKR) Strcr. 1981, 213	IF 02.02.04	1999 5 550 2000 7 275	Het verlenen van bijdragen aan projecten die leiden tot vermindering van verontreiniging van oppervlaktewateren	Zuiverings-schappen, bedrijven	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	ja; aflopende regeling. Laatste betaling voorzien in 2001	ja
Bijdragen primaire waterwegen provincies Friesland en Groningen	IF 02.02.04	1999 28 100 2000 28 100	Jaarlijkse vergoeding van de kosten van onderhoud en exploitatie van genoemde vaarwegen	Provincies Groningen en Friesland	nee	2000	n.v.t.	nee	ja

Naam en Staatscourant	Artikel nummer	Begrotingsbedrag (in NLG 1000)	Doelstelling	Doelgroep	Ex ante geëvalueerd ja/nee	Datum en aard laatste ex-post evaluatie	Vindplaats van de meest recente ex-post evaluatie	Horizonbepaling aanwezig (ja/nee)	Valt de naleving van de subsidievoorwaarden onder reikwijdte accountantsverklaring (ja/nee)
Stichting Toegepast Onderzoek Waterbeheer (STOWA)	IF 02.02.04	1999 1 100	Ondersteuning van het doel van de Stichting: verrichten van onderzoek t.b.v. de overheid m.b.t. kwaliteitsbeheer en oppervlaktewateren	STOWA	ja	jaarlijks	n.v.t.	jaarlijks wordt	ja
brieven (83/84/88)		2000 1 100						opnieuw bezien of een bijdrage verstrekt wordt	
Bijdragen aan derden in het kader van aanvullende Stormvloedkering (SVKW)	IF 03.04	1999 59 810	Uitgaven voor dijkversterkingen in het benedenrivierengebied voor zover door de bouw van de SKWV beïnvloed	Hoogheemraadschap: Alblasterdam, Delfland, Krimpenerwaard, Waterschap IJsselmonde	nee	1999-2001 Terugblik uitvoering pro-gramma dijkversterking	n.v.t.	ja, bij realisering van DGR	ja
Deltawet		2000 50 650							
Bijdragen versterking overige primaire waterkeringen;	IF 03.04	1999 25 880	Bijdrage in de kosten van het versterken in het benedenrivierengebied	Hoogheemraadschap: Alblasterdam, Delfland, Krimpenerwaard, Waterschap IJsselmonde	nee	1999-2001 Terugblik uitvoering pro-gramma dijkversterking	n.v.t.	ja, bij realisering van DGR	ja
Deltawet		2000 50 740	toegezegd of gestart voor de bouw van de SVKW						
Bijdragen Deltaplan Grote Rivieren	IF 03.04	1999 17 400	Bijdrage in extra kosten wegens versnelling van het dijkversterkingsprogramma	Unie van Waterschappen		n.v.t.	n.v.t.	ja, laatste bijdrage in 2004	ja
		2000 17 400							
Bijdragen NS onderhoud hefbrug Dordrecht	IF04.04	1999 400	Vaste jaarlijkse bijdrage in de onderhoudskosten van de hefbrug	NS	nee	nee	n.v.t.	nee	ja
		2000 400							



## DGP

Naam en Staatscourant	Artikel nummer	Begrotingsbedrag (in NLG '000)	Doelstelling	Doelgroep	Ex ante geëvalueerd ja/nee	Datum en aard laatste ex-post evaluatie	Vindplaats van de meest recente ex-post evaluatie	Horizonbepaling aanwezig (ja/nee)	Valt de naleving van de subsidievoorwaarden onder reikwijdte accountantsverklaring (ja/nee)
Bijdragen infrastructuur OV; Wet en Besluit Infracfonds	IF 01.02	1999 2 052 054	Het realiseren van Infrastructurele voorzieningen t.b.v. de verbetering van het openbaar vervoer, bereikbaarheid en veiligheid	Provincies, kaderwetgebieden en gemeenten	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	nee	ja
	IF 01.03.02	1999 967 459							
		2000 1 197 324							
	IF 03.02	1999 1 099 535							
	IF 03.03	1999 659 196							
	2000 884 497								
Spooraansluitingen	IF 01.02	1999 10 000	Verlagen investeringsdrempel voor het tot stand brengen van spoorwegaansluitingen voor het bedrijfsleven	Bedrijven	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	2000	n.v.t.
		2000 10 900							
Gebundeide Doeluitkering (GDU) Wet en besluit Infracfonds	IF 01.03.05	1999 384 663	Het verstrekken van GDU aan kaderwetgebieden en provincies	Provincies, kaderwetgebieden	n.v.t.	1997, evaluatie t.b.v. informatie en advies aan de Tweede Kamer		ja, tijdstip afhankelijk van inhoud beschikking	ja
		2000 353 847							

Naam en Staatscourant	Artikel nummer	Begrotingsbedrag (in NLG 1000)	Doelstelling	Doelgroep	Ex ante geëvalueerd ja/nee	Datum en aard laatste ex-post evaluatie	Vindplaats van de meest recente ex-post evaluatie	Horizonbepaling aanwezig (ja/nee)	Valt de naleving van de subsidievoorwaarden onder reikwijdte accountantsverklaring (ja/nee)
Bijdrageregeling exploitatie OV; Wet en Besluit Personenvervoer Ministeriële regeling Stort 1992, 251/252/	03.10.01	1999 2 175 552 2000 2 216 520	Het voor decentrale overheden mogelijk maken om t.b.v. personenvervoer een openbaar vervoer-voorziening aan te bieden. De regeling voorziet in een bijdrage in de exploitatie van dit vervoer. Met ingang van 1999 valt bedrijfsvervoer (voorheen 03.16) ook onder dit artikel.	Provincies, kaderwet-gebieden en gemeenten	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	ja
Subsidieregeling De Boer; Ministeriële regeling Stort 1996, 66	03.10.07	1999 85 755 2000 123 897	Een bijdrage in het kader van een extra investeringsimpuls in het stads- en streekvervoer gedurende de periode 1996-2000.	Provincies, kaderwet-gebieden en gemeenten	ja	n.v.t.	n.v.t.	2000	ja
Stimulering OV; Wet en Besluit Personenvervoer Stort 1992 251/252/253	03.14	1999 4 381 2000 3 210	Het opvangen van de extra exploitatiekortingen als gevolg van de extra maatregelen in het OV bij uitvoering van nieuw beleid.	OV-bedrijven en decentrale overheden	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	nee	ja
Bijdrageregeling Schone bussen; Stort. 1992, 202	03.15	1999 13 574 2000 10 119	Het stimuleren van milieuvriendelijke technieken in voertuigen van het (openbaar) vervoer, voornamelijk in het stedelijk gebied.	(Openbaar) vervoer bedrijven en gemeenten	nee	27-2-97 realisatie doelstellingen programma	evaluatie meerjaren-programma SSZ 1993-1997 nr. TT 97/8 ext. 96/80	nee	ja
Bijdrageregeling bedrijfsvervoer voor werknemers Stort. 1990, 77	03.16	1999 7 827 2000 n.v.t.	Met ingang van 1999 valt de vergoeding bedrijfsvervoer onder art. 03.10.01 (uitgaven 1999 betreffen nog af te handelen declaraties	Bedrijven die bedrijfsvervoer (gaan) verrichten	ja	n.v.t.	n.v.t.	1997	ja

Naam en Staatscourant	Artikel nummer	Begrotingsbedrag (in NLG 1000)	Doelstelling	Doelgroep	Ex ante geëvalueerd ja/nee	Datum en aard laatste ex-post evaluatie	Vindplaats van de meest recente ex-post evaluatie	Horizonbepaling aanwezig (ja/nee)	Valt de naleving van de subsidievoorwaarden onder reikwijdte accountantsverklaring (ja/nee)
Vereniging Veilig Verkeer Nederland (VVN) Ministeriële regeling 1978	03.32	1999 7 389 2000 7 676	Het verstrekken van een jaarlijkse bijdrage aan VVN	VVN	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	nee	ja
Vereniging ter Bescherming van Voetgangers (VBV) Ministeriële regeling	03.32	1999 1 285 2000 1 308	Instandhouding van de VBV	VBV	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	nee	ja
Bijdrage aan de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) Ministerieel Besluit 1988	03.32	1999 3 800 2000 0	Doelsubsidie t.b.v. kennis-, beheers- en onderzoeksfunctie SWOV en projectsubsidie t.b.v. onderzoeksprojecten verkeersveiligheid	SWOV	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	nee	ja
Fietzersbond (ENFB)	03.32	1999 100 2000 100	Jaarlijkse vaste bijdrage t.b.v. ENFB-vertegenwoordiging in de regionale organen voor verkeersveiligheid	ENFB	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	nee	nee
Stichting Kinderen Voorrang	03.32	1999 373 2000 381	Belangenbehartiging kinderen in het verkeer	SKV	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	nee	ja
Stichting Verkeersbrigadiers Nederland (VVN)	03.32	1999 45 2000 45	Begeiden van het werk van verkeersbrigadiers	Stichting Verkeersbrigadiers	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	nee	ja

## RLD

Naam en Staatscourant	Artikel nummer	Begrotingsbedrag (in NLG '000)	Doelstelling	Doelgroep	Ex ante geëvalueerd ja/nee	Datum en aard laatste ex-post evaluatie	Vindplaats van de meest recente ex-post evaluatie	Horizonbepaling aanwezig (ja/nee)	Valt de naleving van de subsidievoorwaarden onder reikwijdte accountantsverklaring (ja/nee)
Exploitatiesubsidie NLR	04.31	1999 38 578	Het ondersteunen van fundamenteel onderzoek op het gebied van de luchtvaart in verband met versterking van de concurrentiepositie van de zelfontwikkelde luchten ruimtevaart-industrie.	NLR	nee	1992 nieuwe financiële verhouding	Stb. 1995, 105	nee	ja
Stb. 1995, 105		2000 38 336							
Investeringsubsidie NLR	04.31	1999 17 590	Het ondersteunen van investeringen t.b.v. fundamenteel onderzoek op het gebied van de luchtvaart in verband met versterking van de concurrentiepositie van de zelfontwikkelende lucht- en ruimtevaart-industrie	NLR	nee	1992 nieuwe financiële verhouding	Stb. 1995, 105	nee	ja
Stb. 1995, 105		2000 11 752							
Exploitatiebijdrage luchthavens Eelde, Texel, Maastricht en Twente	04.10	1999 4220	Bijdrage in de exploitatiekosten t.b.v. handhaving minimum taakstelling regionale luchthavens conform structuurschema Burgerluchtvaartterreinen	Vijf regionale luchthavens	nee	1997: RELUS	Nota RELUS	nee, na RELUS aflopend	ja
Bijdrage LVB-exploitatie regionale luchthavens en vrijgestelde vluchten	04.21	1999 29 334	Bevordering van een veilige en doelmatige afwikkeling van de luchtvaart	LVB	nee	1995, werking verzelf- standigde LVB		nee	ja
Stb. 1992, 368		2000 14 450							
Bijdrage Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart (KNVvL) Overeenkomst	04.20	1999 944	Bijdrage aan KNVvL ten behoeve van het vervullen van overheidsstaken	KNVvL	nee	1997/1998		nee	ja
		2000 2 374							

## DGG

Naam en Staatscourant	Artikel nummer	Begrotingsbedrag (in NLG '000)	Doelstelling	Doelgroep	Ex ante geëvalueerd ja/nee	Datum en aard laatste ex-post evaluatie	Vindplaats van de meest recente ex-post evaluatie	Horizonbepaling aanwezig (ja/nee)	Valt de naleving van de subsidievoorwaarden onder reikwijdte accountantsverklaring (ja/nee)
Vaanweg-aansluitingen	IF 02.02.02	1999 16 000	Verlagen investeringsdrempel voor het tot stand brengen van vaarwegaansluitingen voor het bedrijfsleven	Bedrijven	nee	nee	n.v.t.	2003	ja, financieel
Bijdrage verleggen versgrenzen	IF 04.03	1999 2000 2000 1 000	Ondersteunen van vervoer versproducten per spoor om intermodaal te stimuleren	Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	2001	ja
Regionale terminals Regeling SOIT aangemeld in Brussel	IF 04.03	1999 9 000 2000 4 000	Bijdrage RO aan regionale initiatieven voor knooppunten (overslag)	Overslagbedrijven	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	2001	ja
Bijdrage Binnenvaart Nederland	05.12	1999 150 2000 40	Ondersteunen van activiteiten van de stichting ter versterking van de positie van de binnenvaart	Stichting Binnenvaart Nederland	n.v.t.	1998	n.v.t.	1999	ja
Bijdrage IT&T-loket binnenvaart	05.12	1999 144 2000 116	Bevordering gebruik informatietechnologie in de binnenvaart d.m.v. voorlichting en informatie	Binnenvaart ondernemingen	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	2000	ja
Bijdrage computercursus binnenvaart	05.12	1999 23	Vergroten van de kennis omtrent computergebruik van de ondernemers in de binnenvaart	Scheepvaart en Transport College	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	1999	ja
Goed aan boord	05.12	1999 - 2000 250	Onderzoek naar haalbaarheid en bevordering van nieuwe overslagtechnieken	Bedrijven	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	nee	ja

Naam en Staatscourant	Artikel nummer	Begrotingsbedrag (in NLG 1000)	Doelstelling	Doelgroep	Ex ante geëvalueerd ja/nee	Datum en aard laatste ex-post evaluatie	Vindplaats van de meest recente ex-post evaluatie	Horizonbepaling aanwezig (ja/nee)	Valt de naleving van de subsidievoorwaarden onder reikwijdte accountantsverklaring (ja/nee)
Nieuwe toetreders spoor	05.12	1999 2 200	Verlagen financiële drempel van nieuwe toetreders op spoorwegennet	Nieuwe spoorwegmaatschappijen	nee	n.v.t.	n.v.t.	1999	nog niet bekend
Continentaal vervoer binnenvaart	05.12	1999 - 2000 250	Ontwikkeling van continentaal vervoer, c.q. continentale ladingstromen van de binnenvaart	Bedrijven	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	nee	ja
SMEG-transactie	05.12	1999 5 050 2000 4 500	Stimuleert uitvoering projecten die leiden tot efficiëntieverbetering van de logistiek of de transportvoertuigen, resulterend in km-reductie en/of brandstofbesparing per verreden km	Vervoerbedrijven m.b.t. goederenvervoer; overige bedrijven m.b.t. voertuigen	ja	1999	n.v.t.	2002	ja
Stichting Rotterdam Interne Logistiek (RIL)	05.12	1999 800 2000 -	Platform modal split, 5 prioritaire projecten	Bedrijven, gemeentelijke havenbedrijven, provincie Zuid-Holland, stadsregio Rotterdam	nee	nee	n.v.t.	2000	ja
PROMIT	05.12	1999 172 2000 210	Bevorderen Modal-shift naar milieuvriendelijker transportwijzen (door voorbeeld- en pilotprojecten); vanaf '99 zijn de aanloopkosten (subsidie nieuwe toetreders spoorvervoer) bij de regeling opgenomen	Bedrijven	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	2000	ja

Naam en Staatscourant	Artikel nummer	Begrotingsbedrag (in NLG 1000)	Doelstelling	Doelgroep	Ex ante geëvalueerd ja/nee	Datum en aard laatste ex-post evaluatie	Vindplaats van de meest recente ex-post evaluatie	Horizonbepaling aanwezig (ja/nee)	Valt de naleving van de subsidievoorwaarden onder reikwijdte accountantsverklaring (ja/nee)
OTB pilots nieuw op te stellen regeling	05.12	1999 422	Haalbaarheidsanalyses OTB	Divers o.a. gemeenten, bedrijven	nee	nee	n.v.t.	2000	ja
Project EVO-scans	05.12	1999 200	Logistieke bedrijfsscans bij verladers (met betrekking tot Modal-shift)	Verladers	nee	nee	n.v.t.	1999	ja
Telematica 4e tender	05.12	1999 1 050	Stimuleren multimodale samenwerkingsverbanden (ketenmanagement)	MKB; transportsector	n.v.t.	1997	n.v.t.	2000	ja
Materieel Stimulerings-regeling gecombineerd goederenvervoer	05.12	1999 5 000 1999 5 000	Stimuleert hoofdzakelijk continentale laadeenheden die vervoerd worden per spoor, binnenvaart of kustvaart	Transport-bedrijven	ja		n.v.t.	2000	ja, bij de uitvoeringsorganisatie
ISM/Marpol 10 381	05.20	1999 67	Integratie actuele mariene milieuproblematiek en betreffende wet-/regelgeving in HBO-/MBO-opleidingsprogramma	Studenten HBO/MBO	nee	n.v.t.	n.v.t.	1999	nee*)
Alcoholvrij op weg 10 379	05.20	1999 12 2000 28	Terugdringen alcoholgebruik beroepschauffeurs in het weg-goederentransport	Chauffeurs	nee	n.v.t.	n.v.t.	2001	nee*)
Verkeersveiligheid goederenvervoer 10 221	05.20	1999 138	Verinnerlijken veiligheidsaspect in de bedrijfs-cultuur van de wegtransportsector	Transport-branche	ja	n.v.t.	n.v.t.	1999	nee*)
Veilig op weg	05.20	1999 50 2000 30	Basisscholieren leren in het verkeer veilig met vrachtauto's om te gaan	Basisscholieren	nee	n.v.t.	n.v.t.	2001	nee*)

Naam en Staatscourant	Artikel nummer	Begrotingsbedrag (in NLG 1000)	Doelstelling	Doelgroep	Ex ante geëvalueerd ja/nee	Datum en aard laatste ex-post evaluatie	Vindplaats van de meest recente ex-post evaluatie	Horizonbepaling aanwezig (ja/nee)	Valt de naleving van de subsidievoorwaarden onder reikwijdte accountantsverklaring (ja/nee)
Vaartuig KNRM	05.20	1999 120	Ter beschikking stellen reddingsvaartuig	KNRM	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	1999	ja
Afvalstoffen visserij Toekenningsbrief van 29 feb. 1996, subsidienummer 5784 en nr. 7063 nr. 10 537	05.20	1999 383 2000 200	Bevorderen milieuvriendelijke verwerking afvalstoffen van visserij	Stg. Financiering afvalstoffen visserij	nee	1997	Dossier Langenberg		ja
Green award Overeenkomstnr. 7546; maart 1997	05.20	1999 110	Bevorderen van veilig en milieuvriendelijk opereren van schepen d.m.v. kwaliteitscertificaten	Zeescheepvaart	nee	nejahr 1998	Dossier Burgel	1999	nee
Bijdrage Radio Medische Dienst	05.20	1999 45 2000 50	Advies aan zeevaart in geval van ziekte en ongevallen	Radio Medische Dienst	nee	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	nee
Bijdrage KNRM	05.20	1999 25 2000 25	Bijdrage in de kosten van communicatie en verzekeringen	KNRM	nee	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	nee
Nederland maritiem land	05.31.01	1999 6 500 2000 6 500	Nederland als maritiem land uitbouwen	Stichting Nederland Maritiem land	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	2001	ja
Mare Forum	05.31.01	1999 50	Bijdrage internationale conferentie «Mareforum 1999»	Erasmus Forum	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	1999	ja
Zeeacadetcorps	05.31.01	1999 25 2000 25	Instandhouding zeeacadetcorps	Zeeacadetcorps	nee	nee	n.v.t.	2001	nee



Naam en Staatscourant	Artikel nummer	Begrotingsbedrag (in NLG 1000)	Doelstelling	Doelgroep	Ex ante geëvalueerd ja/nee	Datum en aard laatste ex-post evaluatie	Vindplaats van de meest recente ex-post evaluatie	Horizonbepaling aanwezig (ja/nee)	Valt de naleving van de subsidievoorwaarden onder reikwijdte accountantsverklaring (ja/nee)
Leerstoel rederykunde	05.31.01	1999 8 2000 8	Instandhouding van de leerstoel in kennis over redery aan de TU Delft	TU Delft	nee	nee	n.v.t.	2004	nee
Douwes opleiding	05.31.01	1999 200 2000 200	Ontwikkelen van onderwijsmodules	Vereniging Cornelis Douwes	nee	nee	n.v.t.	1999	nee
Maritiem Research Instituut Nederland (MARIN) Brief juli '96 van EZ namens V&W, DEF en OCW	05.31.02	1999 1 700 2000 1 700	Ondersteunen MARIN als maritiem centre of excellence (GTI).	MARIN	ja	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Maritiem Informatie Centrum (MIC)	05.31.02	1999 37	Ondersteunen en opzetten van telefonische helpdesk voor MIC t.b.v. verzelfstandiging na beëindiging missie-financiering EZ en V&W	MIC	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	1999	ja
Nederlands Instituut voor Maritiem Onderzoek (NIM) Brief feb. '95 van EZ namens V&W, DEF, OCW en FIN	05.31.02	1999 1 066 2000 1 012	Coördineren van onderzoek en ontwikkeling ten behoeve van maritieme bedrijfstakken	NIM	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Bijdrage SBVB	05.31.03	1999 400 2000 200	Stimulering Binnenvaart	Stichting Bureau Voorlichting Binnenvaart	nee	gestart in 1998, audit Luycken	dossiernr. S/9942	2000	ja
Bijdrage KSVS	05.31.03	1999 150 2000 150	Ondersteuning activiteiten vereniging	Koninklijke Schippersvereniging «Schuttevaer»	nee	gestart in 1998, audit Luycken	dossiernr. S/9942	1999/2000	ja

Naam en Staatscourant	Artikel nummer	Begrotingsbedrag (in NLG 1000)	Doelstelling	Doelgroep	Ex ante geëvalueerd ja/nee	Datum en aard laatste ex-post evaluatie	Vindplaats van de meest recente ex-post evaluatie	Horizonbepaling aanwezig (ja/nee)	Valt de naleving van de subsidievoorwaarden onder reikwijdte accountantsverklaring (ja/nee)
Centrum Transport Technologie (CTT) Stort. 55 17-03-95	05.31.03	1999 893	Versterking kennisinfrastructuur Transport- en distributiesector	Bedrijven/instellingen	nee	1999 evaluatie door Senter	bij Senter aanwezig	1999	ja
Centrum Transport Technologie (CTT)	05.31.03	1999 3 000 2000 3 000	Transporttechnologie OLS/OTB	Bedrijven/instellingen	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	2002	ja
Bedrijfsbeëindigingsregeling	05.31.03	1999 1 000	Voor hen die de binnenvaart willen verlaten. De regeling beoogt het aantal ondernemers met 150 te verminderen.	Ondernemers in de binnenvaart vanaf 55 jaar	ja	n.v.t.	n.v.t.	2000	ja
Bijdrage aan zeemanswelzijn Brief SZW 18/11/94, BV/SpV/fs/mv/94/885I;brief V&W 19-495, DGV/G-3/V521 844	05.31.03	1999 1 130 2000 1 130	Het ondersteunen van activiteiten op het gebied van welzijn voor zeelieden	Stichting Zeemanswelzijn	ja	n.v.t.	n.v.t.	2000	ja
Promotie short sea	05.31.03	1999 275 2000 275	Versterken short sea d.m.v. promotie	Bureau Short Sea Shipping	nee	n.v.t.	n.v.t.	2000	ja
Samenwerkingsverbanden binnenvaart	05.31.03	1999 386 2000 200	Financiële steun voor aanloopkosten samenwerkingsverbanden «kleine particuliere schippers» om beter te kunnen inspelen op behoeften verladers	Kleine particuliere schippers	ja	n.v.t.	n.v.t.	2000	ja
Subsidieregeling schipperszorg	05.31.03	1999 2 000 2000 2 000	Ondersteunen van activiteiten, projecten en voorzieningen van sociale en culturele aard voor binnenvaart	Instellingen die schipperszorg stimuleren	ja	1999	n.v.t.	nee	ja

Naam en Staatscourant	Artikel nummer	Begrotingsbedrag (in NLG 1000)	Doelstelling	Doelgroep	Ex ante geëvalueerd ja/nee	Datum en aard laatste ex-post evaluatie	Vindplaats van de meest recente ex-post evaluatie	Horizonbepaling aanwezig (ja/nee)	Valt de naleving van de subsidievoorwaarden onder reikwijdte accountantsverklaring (ja/nee)
Bijdrage Bureau Innovatie Binnenvaart	05.31.03	1999 87 2000 87	Ondersteuning oprichting en activiteiten Bureau Innovatie Binnenvaart	Binnenvaart-ondernemingen	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	2001	ja
Bijdrage SRIL	05.31.03	1999 61	Verbetering afhandeling containerbinnenvaart in Rotterdam	Stichting RIL	nee	n.v.t.	n.v.t.	1999	ja
Nederland Distributie Land (NDL)	05.31.03	1999 100 2000 600	Vergroten marktkansen Nederlands bedrijfsleven in de inland transport en dienstensector	Nederlands bedrijfsleven	nee	1998	dossier bij DGG directie A	2000	ja
Bijdrage aan haveninterne projecten Stcrt. 1 maart 1996	05.32	1999 9 625 2000 24 757	Het ondersteunen van investeringen ten behoeve van structuurversterkingen en duurzame ontwikkeling van havengebieden	Nederlandse zeehavens (Rijnmond gebied; Amsterdam-Noordzee-kanaal)	nee	n.v.t.	n.v.t.	2003	ja

## Herleidingstabel bij Subsidiebijlage

### A. Aantal regelingen

Het aantal regelingen van het desbetreffende departement in het subsidieoverzicht 1999	61
+ het aantal regelingen ten opzichte van het subsidieoverzicht 1999	21
– het aantal vervallen regelingen ten opzichte van het subsidieoverzicht 1999	1
= het aantal regelingen in het subsidieoverzicht 1999	81

### B. Budgettair beslag

Het budgettair beslag van de regelingen van het desbetreffende departement in het subsidieoverzicht 1999 (bedragen uit het overzicht 1999 in duizenden guldens)	7 565 484
+ het budgettair beslag van de regelingen die in het subsidieoverzicht 2000 nieuw zijn ten opzichte van het overzicht 1999 (bedragen uit het overzicht 2000 in duizenden guldens)	8 403
– het budgettair beslag van de regelingen die in het subsidieoverzicht 2000 vervallen zijn ten opzichte van het overzicht 1999 (bedragen uit het overzicht 2000 in duizenden guldens)	11 958
+/- de toename respectievelijk de afname van het budgettair beslag van de regelingen die zowel in het subsidieoverzicht 1999 als 2000 voorkomen (bedragen overzicht 2000 – bedragen overzicht 1999 in duizenden guldens)	820 009
= Het budgettair beslag van de regelingen in het subsidieoverzicht 2000 (bedragen in het subsidieoverzicht 2000)	8 381 938

### Tabel 2. De vervallen regelingen uit het overzicht 1999 ten opzichte van het overzicht 2000

Naam vervallen regeling	Budgettair beslag subsidieoverzicht 1999	Reden vervallen
Europese sloopregeling (artikel 05.34)	11 958	De sloopregeling wordt met ingang van 1999 beëindigd.

**Tabel 3. De nieuwe regelingen uit het overzicht 2000 ten opzichte van het overzicht 1999**

Naam nieuwe regeling	Budgettair beslag subsidieoverzicht 2000	Ingangsdatum
Regionale terminals	4 000	1999
Goed aan boord	250	2000
Continentaal vervoer binnenvaart	250	2000
Stichting Rotterdam Interne Logistiek (RIL)	0	
OTB pilots	0	1999
Centrum Transport Technologie	3 000	1999
ISM/Marpol	0	1999
Alcoholvrij op weg	28	1999
Verkeersveiligheid goederenvervoer	0	1999
Veilig op weg	30	1999
Vaarttuig KNRM	0	1999
Mare Forum	0	1999
Leerstoel rederijkunde	8	1999
Douwes opleidingen	200	1999
Bijdrage SBVB	200	1999
Bijdrage KSVS	150	1999
Centrum Transport Technologie	0	1999
Bedrijfsbeëindigingsregeling	0	1999
Bijdrage Bureau Innovatie Binnenvaart	87	1999
Bijdrage SRIL	0	1999
Samenwerkingsverbanden	200	1999

**BIJLAGE 7**

**EVALUATIEONDERZOEK**

**Afgeronde beleidsevaluaties RWS**

Onderwerp; beleidsterrein; begrotingsartikel	Periode	Titel, plaats, datum, jaar van uitgave	Aard en doel onderzoek	Opdrachtgever en uitvoering	Onderzoeksresultaten	Beleidsconclusies en gebruik
1. Audit Handhaving WVO; Waterbeheren; IF 02.02	1998	Audit Handhaving WVO, Den Haag, augustus 1998	Ex post; Nagaan in hoeverre de WVO handhavingsorganisatie is toegerust om noodzakelijke veranderingen door te voeren.	DG RWS, Stafdienst Audit RWS	Effectiviteit van het werk kan worden verhoogd door meer aandacht te besteden aan strategisch kader met duidelijke doelen en sturingsfactoren; Betere samenwerking tussen vergunningverleners, handhavers en juristen.	Zie resultaten. Er is een implementatieplan opgesteld.
2. Watersysteemverkenningen; Waterbeheren; IF 02.02	1993-1997	Watersysteemverkenningen	Ex post/ex ante; Wetenschappelijke onderbouwing voor 4 <sup>e</sup> Nota Waterhuishouding	DG RWS/HKW	Het resultaat van deze omvangrijke, beleidsvoorbereidende studie is vastgelegd in de nota «De toekomst van water». Naast een actuele beschrijving van de toestand van het landelijk watersysteem, zijn hiermee streefbeeld, beleidsadviezen en prognoses gepresenteerd om het waterhuishoudkundig beleid verder te concretiseren.	Resultaten zijn gebruikt bij het opstellen van de 4 <sup>e</sup> Nota Waterhuishouding.

Onderwerp; beleidsterrein; begrotingsartikel	Periode	Titel, plaats, datum, jaar van uitgave	Aard en doel onderzoek	Opdrachtgever en uitvoering	Onderzoeksresultaten	Beleidsconclusies en gebruik
3. Ontgrondingen-beleid; IF 02.01	1982-1997	Evaluatie Landelijk Beleid Bougrondstoffen-voorziening (april 1998). De evaluatie is toegevoerd aan de Tweede Kamer met brief van de staatssecretaris van V&W d.d. 16 oktober 1998 (HKW/AKO 8486).	Ex post; In de evaluatie is de uitvoering van het bouwgrondstoffenbeleid over de periode 1982-1997 op hoofdlijnen onderzocht. De nagestreefde doelen in dit beleid zijn geëxpliciteerd. Er is beoordeeld in welke mate ze zijn gerealiseerd, waarna voorts gezien werd in welke mate de gehanteerde instrumenten dan wel andere factoren het succes of falen van het beleid verklaren.	In opdracht en onder begeleiding van Overlegorgaan Oppervlakte-delfstoffen (OOD)	Er is een duidelijke behoefte aan nationaal beleid en het Structuurschema Oppervlakte-delfstoffen (SOD) voldoet daarmee aan de toenemende behoefte aan integrale landelijke afweging. Er waren geen landelijke knelpunten t.a.v. de tijdige voorziening (wel bij individuele winners). Overheidsinstrumenten en voor een substantieel deel ook de flexibiliteit van de markt zorgden voor een tijdige voorziening. Zuinig gebruik en vernieuwbare grondstoffen behoeven meer aandacht. Ten aanzien van secundaire grondstoffen is de overheid actief geweest (de kwantitatieve doelstellingen zijn veelal bereikt).	De resultaten van de evaluatie, alsmede het standpunt van het OOD in deze, worden meegenomen bij de het opstellen van SOD II. Deel 1 van SOD II zal in de loop van 1999 verschijnen.

Onderwerp; beleidsterrein; begrotingsartikel	Periode	Titel, plaats, datum, jaar van uitgave	Aard en doel onderzoek	Opdrachtgever en uitvoering	Onderzoeksresultaten	Beleidsconclusies en gebruik
4. Voortgangsrapportage integraal waterbeheer; Waterbeheren; IF 02.02	jaarlijks	Water in Beeld 1998, Voortgangsrapportage over het waterbeheer in Nederland, Den Haag, 1998	Ex post; Jaarlijks wordt het integraal waterbeleid doorgelicht op diverse aspecten (stand van zaken ten aanzien van de gestelde doelen). De rapportage wordt jaarlijks aan de Tweede Kamer aangeboden.	DG RWS; Onder verantwoordelijkheid van de Commissie Integraal Waterbeheer, in samenwerking tussen rijksoverheid, provincies, waterschappen en gemeenten.	Per watersysteem en per thema worden de bevindingen weergegeven. De volgende watersystemen en thema's zijn behandeld: watersystemen: stedelijk regionaal, grote rivieren, Natte Hart, Zuidelijke Delta, kust en zee, oceanen; thema's: veiligheid, verdroging, emissies, waterbodems, internationaal waterbeleid en organisatie/instrumentarium/financiering. Vanwege de diversiteit aan watersystemen en thema's wordt voor de inhoudelijke conclusies verwezen naar de rapportage.	De gegevens uit de voortgangsrapportage worden jaarlijks betrokken bij de beleidsvoorbereiding en evaluatie.



## Programma beleidsevaluaties RWS

Onderwerp; beleidsterrein; begrotings-artikel	Periode	Aard en doel onderzoek	Opdrachtgever; uitvoering
1. Voorzieningen en aanduidingenbeleid; Rijkswegen; IF 01.01	opgeschort n.a.v. MDW-onderzoek benzine-markt	Ex post; Evaluëren van het functioneren van het beleid ten aanzien van voorzieningen (parkeerplaatsen, benzinepompen, wegrestaurants) langs autosnelwegen en de aanduidingen hiervoor.	RWS; in- en extern.
2. 3 <sup>e</sup> Kustnota (Kustnota 2000); Waterkeren; IF 02.01	1996–1999	Ex ante/ex post; Evaluatie van het in 1990 ingezette beleid «dynamisch handhaven», vooruitzien met betrekking tot wat nodig is om dit beleid te continueren en kennis te vergaren ter voeding van de discussie over het verbreden van het dynamisch handhaven van de kustlijn naar het kustzone-beheer. Doel van het onderzoek is na te gaan op welke wijze de intensivering van de kustlijnzorg (v.a. 2001) het meest efficiënt kan worden uitgevoerd.	RWS; intern
3. Deltaplan Grote Rivieren Grote projecten; IF 03.04	1999–2001	Ex post; Terugblik op de uitvoering van het dijkversterkingsprogramma. RWS; in- en extern	
4. Wet op de waterkering; Waterkeren; IF 02.01 / IF 03.04	1998–2000	Ex post; Evaluatie aangaande de doeltreffendheid van de Wet op de waterkering. Deze evaluatie moet binnen 4 jaar na inwerkingtreding van de wet worden uitgevoerd (i.c. in 2000 naar Tweede Kamer).	RWS; in- en extern
5. Voortgangsrapportage integraal waterbeheer; Waterbeheeren; IF 02.02	jaarlijks	Ex post; Jaarlijks wordt het integraal waterbeleid doorgelicht op diverse aspecten (stand van zaken ten aanzien van de gestelde doelen). De voortgangsrapportage volgt de hoofdlijnen van de Vierde nota waterhuishouding en wordt onder verantwoordelijkheid van de Commissie Integraal Waterbeheer samengesteld in samenwerking tussen rijksoverheid, provincies, waterschappen en gemeenten en wordt jaarlijks in september aan de Tweede Kamer aangeboden.	RWS; in-, extern
6. Evaluatie Beheer op peil; Waterbeheeren; IF 02.02	1997–1999	Ex post; In 1994 is de uitvoeringspraktijk van het beheer en onderhoud van de natte infrastructuur geëvalueerd. Het eindrapport «Beheer op Peil» is aan de Kamer toegezonden (brief HW/AW 182 393, d.d. 16 september 1994). De nota bevatte een overzicht van de achterstand in onderhoud van de rijkswateren, alsmede een raming van de (extra) kosten verbonden aan het bereiken van de streefbeeld in het jaar 2010. Bij de behandeling van de begroting 1996/1997 is aan de Kamer toegezegd dat de nota Beheer op Peil in 1997/98 zal worden geëvalueerd. In mei 1999 zullen de resultaten van de evaluatie aan de Tweede Kamer worden aangeboden.	RWS; intern
7. Bijdragen primaire waterwegen Friesland/Groningen; Waterbeheeren; IF 02.02	2000	Ex post; subsidies Periodieke evaluatie van de bijdragen.	RWS
8. Marsroute; Waterkeren; Hoofdstuk 12; 02.20	1994–2004	Ex post en ex ante; De huidige filosofie voor de beveiliging tegen overstroming is gebaseerd op de minimumeisen die de Deltacommissie in 1960 aan waterkeringen heeft gesteld. In het onderzoeksprogramma Marsroute worden meer geavanceerde rekenmethodieken ontwikkeld, die het mogelijk moeten maken de werkelijke overstromingskansen in te schatten en ook het overstromingsrisico, in termen van kans maal gevolg (economische en milieuschade, en slachtoffers).	RWS; in-, extern

Onderwerp; beleidsterrein; begrotings-artikel	Periode	Aard en doel onderzoek	Opdrachtgever; uitvoering
9. Waterverkenningen; Waterbeheren; IF 02.02	1998–2006	Ex post/ex ante; Het programma waterverkenningen (WVK) houdt een vinger aan de pols in het uitvoeringstraject van de 4 <sup>e</sup> 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 <sup>e</sup> Nota Waterhuishouding).	RWS; in-, extern
10. Brokx-nat (overdracht van niet tot het waterhuishoudkundig hoofdsysteem behorende natte infrastructuur aan lagere overheden); Waterbeheren; IF 02.02	1998 – 1999	Ex post; Nagaan of de doelstellingen van Brokx-nat effectief en efficiënt worden bereikt aan de hand van ervaringen opgedaan bij enige (omvangrijke) overdrachten middels steekproefbenadering.	RWS; in-, extern
11. Onderhoudsbeleid; Grip op de Weg 2 Droge Infra; IF 01.01	1998–1999	Ex ante; Rekening houdend met de toenemende complexiteit van de infrastructuur en het in toenemende mate treffen van benuttingsmaatregelen, wordt nagegaan hoe het beheer en onderhoud van het hoofdwegennet zo efficiënt en effectief mogelijk kan worden verricht. Tevens wordt bekeken wat de consequenties zijn als tot een meer integrale benadering van het beheer en onderhoud van de hoofdwegen wordt overgegaan.	RWS; intern

## Afgeronde beleidsevaluaties DGP

Onderwerp; beleidsterrein; begrotingsartikel	Periode	Titel, plaats, datum, jaar van uitgave	Aard en doel onderzoek	Opdrachtgever en uitvoering	Onderzoeksresultaten	Beleidsconclusies en gebruik
1. Decentralisatie bevoegdheden interlokaal OV naar de 3 noordelijke provincies; Openbaar Vervoer; 03.10	1996–1998	Evaluatie decentralisatie interlokaal OV naar de 3 noordelijke provincies, Den Haag, maart 1999	Ex post Verstrekken van inzicht in de knelpunten die bij dat proces zijn ervaren met als doel daar rekening mee te houden in het vervolgtraject wanneer in geheel Nederland de bevoegdheden worden gedecentraliseerd.	DGP; extern	Provincies hebben enige tijd nodig om in hun rol te groeien. Zodra dat punt is gepasseerd, kunnen de provincies hun taken wat dat betreft aan. Belangrijk is wel dat gekwalificeerde ambtenaren zich met de problematiek kunnen bezig houden.	Geen problemen om bevoegdheden Nederland breed te decentraliseren. Wel zorg dragen voor voldoende kennis- ondersteuning. Dit is gerealiseerd in kennisplatform VERDI en Centrum Vernieuwing OV.
2. Aanbestedingen OV; Openbaar Vervoer; 03.10	1996–1999	Evaluatie aanbestedingen Noord Beveland en Zuid Limburg. Vervoerkundige aspecten (openbaar) en financiële aspecten (vertrouwelijk). Bovendien een overall-conclusie t.a.v. leer-effecten. Eindrapport te verwachten medio 1999.	Ex post Meting van mobiliteits-effect, waarderend door reiziger en de effecten op de kostendekkingsgraad.	DGP; extern	Het aantal reizigers in Zuid Limburg is aangetrokken. Er zijn nog geen resultaten bekend t.a.v. de leereffecten (wachten op rapportage in medio 1999).	Aanbesteding kan een positief effect hebben op aantrekken van nieuwe reizigers.
3. Verbetering sociale veiligheid OV; Openbaar Vervoer; 03.10 (vh 03.14)	1997–1998	Resultaten van de landelijke monitor sociale veiligheid 1997, Den Haag, mei 1998	Ex post Jaarlijks vindt een monitoring plaats van de sociale veiligheid bij reizigers en personeel van het OV. Deze jaarlijkse monitoring is een gevolg van de financiële bijdrage van het rijk t.b.v. de verbetering van de sociale veiligheid OV.	DGP; ESE te Den Haag	In 1997 heeft wederom een lichte verbetering plaatsgevonden, zowel t.a.v. reizigers als personeel.	Project sociale veiligheid kan – in de vorm van intensieve begeleiding door V&W – gestopt worden, hetgeen is gebeurd m.i.v. 1998. Vanaf dat jaar is de bijdrage onderdeel van de regiobekostiging. Er vindt vanuit V&W vanaf 1998 geen monitoring meer plaats.

Onderwerp; beleidsterrein; begrotingsartikel	Periode	Titel, plaats, datum, jaar van uitgave	Aard en doel onderzoek	Opdrachtgever en uitvoering	Onderzoeksresultaten	Beleidsconclusies en gebruik
4. EMA (Educatieve Maatregel Alcohol); 03.31	1996-1998	Nagaan of implementatie van EMA is geslaagd en welke zaken verbeterd kunnen worden ter optimalisatie	Ex post Procesevaluatie EMA is in 1997 opgeleverd. Implementatie EMA was succesvol. Evaluatie van leer/gedrag/attitude-effecten eveneens beschikbaar.	DGP; extern	Vereiste samenwerkingsverbanden (CBR, GGZN en uiv. Organisatie Verslavingszorg CAD, politie, parketten) zijn tot stand gebracht. Samenwerking verloopt goed. EMA leidt voorts tot gewenste leer- en attitude effect bij de cursist, kennis wordt vergroot door EMA en houding verandert a.g.v. EMA.	EMA is succesvol. Om op termijn te kunnen zeggen of de maatregel effect heeft komt er een vervolg evaluatie in 1999. De resultaten hiervan worden verwacht in 2000/2001. Voorts doet het CBR elk jaar voortgangsrapportage.
5. Akkoord Decentralisatie Regionaal Verkeersveiligheidsbeleid; Bestuurlijke Organisatie; 03.31	1998-2001	Nagaan of met decentralisatieakkoord verdere versterking van regionaal verkeersveiligheidsbeleid is bewerkstelligd en nagaan van de huidige s.v.z. van het vvh-beleid en bijdrage DI-akkoord Daarnaast nagaan welk bestuurlijk kader gewenst is en of daarvoor nieuwe bestuurlijke afspraken nodig zijn.	Ex post Voorbereiding van eindevaluatie DI-akkoord is in gang gezet. Begin 1998 is aan onafhankelijk bureau opdracht verstrekt om indicatoren voor eindevaluatie op te stellen alsmede methodologisch kader van onderzoek. Eindrapport hiervan is klaar. In 1999 wordt bepaald hoe de eindevaluatie van het DI-akkoord kan worden ingebed een brede «mega-evaluatie» van een groot aantal evaluaties op het gebied van verkeer en vervoer rond 2000. Eindrapport DI evaluatie verwacht eind 2001. Bestuurlijke beslissing verwacht in 2002.	DGP; extern	Conclusies eindrapport inzake indicatoren en methodologisch kader: d.m.v. document-analyses, interviews en discussies landelijk en regionaal de vragen beantwoorden of afspraken DI-akkoord nagekomen zijn, wat huidige s.v.z. is en welk bestuurlijk kader gewenst is. Verder zullen Akkoord-partners voortgang akkoord bewaken via Periodieke Peiling Gemeenten en andere eenvoudige toegankelijke instrumenten.	De evaluatie van het DI-akkoord zal worden ingebed in een brede mega-evaluatie van een aantal evaluaties op het gebied van verkeer en vervoer die rond 2000 plaats moeten vinden. De exacte planning is nog niet opgemaakt. Indien na aflopen DI-Akkoord nog geen evaluatierapport en nieuwe afspraken voorhanden zijn, dan lopen bestaande afspraken door.

Onderwerp; beleidsterrein; begrotingsartikel	Periode	Titel, plaats, datum, jaar van uitgave	Aard en doel onderzoek	Opdrachtgever en uitvoering	Onderzoekresultaten	Beleidsconclusies en gebruik
6. Ongevallenregistratie; 03.31	1999–2000	Vaststellen van de mate waarin nieuw registratiesysteem heeft geleid tot dekkende registratie en leveren van meer informatie over ongevallen.	Ex post Een rekenmethode om werkelijke aantallen te schatten is inmiddels operationeel. Een garantie voor de continuïteit van aanlevering van gegevens van een goede kwaliteit is er nog niet; binnen BZK en politie loopt o.m. een discussie over de rol van de politie daarin.	DGP; extern	Rekenmethode om werkelijke aantallen te schatten is inmiddels operationeel; voor 1996 en 1997 zijn de opgehoogde cijfers inmiddels gepubliceerd.	Registratiegraad voor doden blijkt inderdaad ca. 100% te zijn en voor ziekenhuisgewonden ca. 60%. Registratiegraad lijkt jaarlijks niet sterk te fluctueren.
7. (THOM) studie agglonnet Den Haag; IF01.03	1999	Ex-ante Basisstudie vervoersmogelijkheden o.b.v. toetsing hoogwaardig OV door multicriteria-analyse.	Audit agglonnet is in april 1999 afgerond.	DGP; extern	Het agglonnet voldoet aan de 50% kostendeckingsgraad.	
8. Convenant VERDI; Bereikbaarheid & mobiliteit; 03.18	1997–1998	Ex-post Tussentijdse evaluatie van gewenste effecten en afspraken	Evaluatie mei 1998 afgerond.	DGP; intern	Convenant is goed uitgevoerd, waarbij enkele aandachtspunten zijn gesignaleerd.	Enkele aandachtspunten zijn via bestuurlijk overleg opgelost.

## Programma beleidsevaluaties DGP

Onderwerp; beleidsterrein; begrotings-artikel	Periode	Aard en doel onderzoek	Opdrachtgever; uitvoering
1. Experimentregeling Eindgebruikers-subsidie in VINEX-locaties; Openbaar Vervoer; 03.10	1999–2002	Vaststellen van de mate waarin subsidiëring verstrekt middels VINEX-eenheden aan de reiziger i.p.v. rechtstreeks aan de vervoerder leidt tot een betere afstemming tussen vraag en aanbod en het vaststellen van de invloed op de vervoerswijze keuze van het faciliteren van nieuwe en alternatieve vormen van (collectief) vervoer, in afwachting van de situatie waarin volwaardig OV beschikbaar is.	DGP; extern
2. Voorzieningen voor gehandicapten en ouderen; Openbaar Vervoer; 03.14	jaarlijks	Ex post momenteel worden bestaande toegankelijke vervoersvoorzieningen en concrete plannen in het land in kaart gebracht.	DPG; in-, extern
3. Theorie-examen bromfietscertificaat; Verkeersveiligheid; 03.31	1999–2000	Ex Post Inzicht geven in de effecten van de invoering per 1 juni 96 van het verplichte bromfietstheoriecertificaat op de verkeersveiligheid van brom/snorfietsers.	DGP; extern
4. Wet Rijonderricht Motorvoertuig (WRM 1993); Verkeersveiligheid; 03.31	1997–2001	Onderzoek naar mate waarin WRM 1993 heeft bijgedragen aan verbetering van kwaliteit van rij-instructeurs en rij-instructie.	DGP; extern
5. Demo's; Duurzaam Veilig; 03.31	2000–2002	Verwerven van inzicht in effecten van de implementatie van DV in termen van slachtofferreductie en vaststellen van problemen op bestuurlijk gebied bij implementatie. Daarnaast tussentijdse rapportage over de stand van zaken per afspraak bij elke deelnemende partij.	DPG; extern
6. Fusie particuliere organisaties. (VVN, KV, VB); verkeersveiligheid; 03.31	2000	Vaststellen van nieuwe subsidierelatie gebaseerd op meetbare output.	DGP; extern
7. Kennisinfrastructuur; Stimulering van en bijdragen aan derden; 03.32	1999–2002	Vaststellen van de mate waarin nieuwe kennisinfrastructuur inzicht in verkeersveiligheid verbeterd heeft en hoe diverse actoren zijn gaan opereren.	DPG; extern
8. Afspraken MPV 4; Verkeersveiligheid; 03.31	1997–2001	MPV 4 is een set van afspraken over de uitvoering van het verkeersveiligheidsbeleid tussen de verschillende partners op dit terrein. Bepaald moet worden in hoeverre deze afspraken hebben bijgedragen aan de verkeersveiligheid.	DGP; in-, extern
9. Prorail; IF 01.02	1997–2000	Ex post Nagaan of doelstellingen (capaciteitsvergroting en kwaliteitsverbetering van het spoor) zijn bereikt. Betreft meting, verklaring en beeld over alle dienstregelingsjaren 95/96 tot en met 99/00. Voorlopige resultaten: Daar waar infra is verbeterd is reistijd en punctualiteit verbeterd; Selectieve groei in Randstad; Forse groei nieuw geopende stations; Bij station Voorhout relatief grote autosubstitutie.	DPG; intern (rained)
10. Beneluxmetro Rotterdam; IF 01.03	1998	Ex ante rechtmatigheidstoetsing en audit AO	DPG; extern
11. Transferia; Bereikbaarheid en Mobiliteit; 03.18	1999–2005	Ex post Evaluatie transferiaplan	DPG; intern
12. Ringlijn Amsterdam; IF 01.03	1999	Ex post Effectmeting en bijstelling parameters van de modellen	DPG/ROA; extern
13. Evaluatieonderzoek Tramtunnel Hollands Spoor Den Haag; IF 01.03	2000	Ex post Effectmeting en bijstelling parameters van de modellen	DPG/Haaglanden; extern
14. Evaluatieonderzoek Kop van Zuid/Tram Rotterdam; IF 01.03	2000	Ex post Effectmeting en bijstelling parameters van de modellen	DPG/SSR; extern

Onderwerp; beleidsterrein; begrotings-artikel	Periode	Aard en doel onderzoek	Opdrachtgever; uitvoering
15. Vervoerwaardestudie OV-ontsluiting Leidsche Rijn; IF 01.03	2000	Ex ante Beoordeling doelmatigheid voorkeursvariant	DPG; extern
16. Breda stationsomgeving Vlekkenplan optimale inrichting OV-knooppunt; IF 01.03	1999	Ex ante Basisstudie/verkenning mogelijkheden	DGP; extern
17. Sneltram Capelle; Stad-streekvervoer (tweede nameting); IF 01.03	1999	Ex post Onderzoek naar de effecten van de sneltram. Meting is uitgevoerd, rapport verwacht medio 1999.	DGP; extern
18. Monitoringsysteem/ vervoerwaardestudie Eindhoven; IF 01.03	1998–1999	Ex ante Beoordeling doelmatigheid voorkeursvariant, monitoren innovatieve aspecten. Rapport is beschikbaar, standpuntbepaling volgt.	DPG; extern
19. Regionet simulatiestudie; IF 01.03	1999	Ex ante Onderzoek naar de mogelijkheden en wenselijkheden voor nieuwe verbindingen op huidige infrastructuur.	DPG; extern
20. Wet en Besluit Infrastructuurfonds	1999 – 2000	Ex post Op basis van de huidige ervaringen zal een integrale herziening van de Wet en het Besluit Infrastructuurfonds plaatsvinden.	DPG; intern
21. Zuidtangent; Stad-streekvervoer; IF 01.03	2000–2002	Ex post Meting van mobiliteitseffect. Bij oplevering van project in 2000 vindt nulmeting plaats. Nameting voorzien in 2002.	DPG; in-, extern
22. Benuttingsmaatregelen en reis-informatie; IF 01.01.02	1994–1999	Ex post Evaluatie van effect uitvoering nota «Meer benutting, minder files»	DPG; intern
23. Evaluatie kleine stations; IF 01.02	2000	Ex post Nameting vervoerwaarde.	DPG; NS; relatie met evaluatie Prorail
24. Convenant VERDI; Bereikbaarheid & Mobiliteit; 03.18		Ex post Effectmeting naar doelmatiger verkeers- en vervoersbeleid met zo groot mogelijk draagvlak bij verschillende belanghebbenden.	DPG; intern
25. VINEX-lokaties, meetmethodiek; 03.02	1997–2001	Ex post Meting van mobiliteitseffect en evaluatie ruimtelijke inrichting.	DPG; in-, extern
26. Communicatie, draagvlakvergroting; Voorlichting; 03.04	jaarlijks	Ex post Evaluatie van werking en effecten van het voorlichtingsprogramma Evaluatie is in 1998 afgerond, standpuntbepaling volgt.	DPG; intern
27. Parkeerbeleid; Bereikbaarheid en mobiliteit; 03.18	1998–1999	Ex post Evaluatie van sturend parkeerbeleid	DGP; intern
28. SVV-stad programma; 03.18	1998–1999	Ex post Evaluatie van de realisatie van de streefbeelden	DPG; intern
29. Introductie Collectief Vraagafhankelijk Vervoer (CVV); onderzoek, 03.02	1997–1999	Ex post Onderzoek effecten CVV-introductie zowel vervoerstechnisch als financieel	DGP; in-, extern
30. Bekostiging exploitatie stad-streekvervoer; 03.10	1998–2000	Ex post Evaluatie werking bekostigingsmodel	DGP; intern

Onderwerp; beleidsterrein; begrotings-artikel	Periode	Aard en doel onderzoek	Opdrachtgever; uitvoering
31. Experimenten decentralisatie regionaal spoorvervoer; 03.10	1998–2000	Ex post Leren van de ervaringen van de eerste projecten zodat die ervaringen kunnen worden gebruikt bij nieuwe aanbestedingen	DPG; extern
32. Aanbesteding van het regionaal spoorvervoer in Groningen; 03.10	1998–2000	Ex post Leren van de ervaringen van de eerste projecten zodat die ervaringen kunnen worden gebruikt bij nieuwe aanbestedingen	DPG; extern



## Afgeronde beleidsevaluaties RLD

Onderwerp, beleidsterrein, begrotingsartikel	Periode	Titel, plaats en jaar van uitgifte van onderzoek	Aard en doel onderzoek	Opdrachtgever en uitvoering	Onderzoeksresultaten	Beleidsconclusies en gebruik
1. Handhaving; 04.10	1997	Een verstandshuwelijk tussen luchtvaart en milieu; Commissie In 't Veld, 27 januari 1998	Ex post De Commissie In 't Veld heeft de huidige handhavingssystematiek op haar effectiviteit beoordeeld om zodanig het handhavingsbeleid aan de hand van de praktijk te optimaliseren.	RLD; extern	Het rapport gaat in op onduidelijkheden in de systematiek. De systematiek wordt niet op alle terreinen als effectief beoordeeld.	Het rapport ziet mogelijkheden om de omvang van het luchtverkeer (selectief) evenredig te laten groeien met een daling van de totale geluidsoverlast zonder dat de andere milieuproblemen, zoals externe veiligheid, verslechteren. De resultaten zullen een rol gaan spelen in het binnen het ONL-programma te ontwikkelen nieuwe stelsel van milieunormen.
2. TNLI, ONL; 04.10	1997 en verder	Hoeveel ruimte geeft Nederland aan luchtvaart? Den Haag, november 1997	Ex ante Op basis van de TNLI-uitkomsten wordt een fundamentele discussie gevoerd over nut en noodzaak van een verdere uitbreiding van de luchtvaartinfrastructuur in Nederland.	TNLI, RLD; in- en extern	Dialogoog en onderzoek hebben geleid tot meer inzicht in de problematiek en de (on)mogelijkheden om daar in de toekomst mee om te gaan. Vervolgstappen voor het beleid voor de toekomst van de luchtvaart in Nederland kunnen verder gestalte krijgen.	Op grond van de afweging van voor- en nadelen van verdere groei van de luchtvaart heeft het kabinet Kok onder voorwaarden ja gezegd tegen verdere groei van de luchtvaart. Dit heeft onder meer vorm gekregen in het kabinetsbesluit van december 1998 waarin o.a. besloten is om drie opties voor de toekomstige luchtvaart in Nederland verder te onderzoeken: een beperkte dan wel verdergaande doorgroei op Schiphol en doorgroei op een eiland in de Noordzee. Verdere afweging vindt plaats binnen het ONL-traject (Ontwikkeling Nationale Luchthaven).

Onderwerp, beleidsterrein, begrotingsartikel	Periode	Titel, plaats en jaar van uitgifte van onderzoek	Aard en doel onderzoek	Opdrachtgever en uitvoering	Onderzoekresultaten	Beleidsconclusies en gebruik
3. Kleine luchtvaart; 04.10	1997 en verder	Hoeveel ruimte geeft Nederland aan kleine luchtvaart? Den Haag, november 1997	Ex ante Centraal staat de vraag of er behoefte is aan meer of andere infrastructuur voor de kleine luchtvaart.	TNLI, RLD; in- en extern	Dialogoog en onderzoek hebben geleid tot inzicht in de opvattingen van belanghebbenden en tot meer kennis omtrent de effecten van de kleine luchtvaart op milieu, economie en veiligheid.	De kleine luchtvaart heeft geen direct nationaal economisch belang. Het Rijk zal niet sturen op volume: meer of minder kleine luchtvaart is geen doel op zich. Het stellen van veiligheids- en milieuraandvoorwaarden blijft een verantwoordelijkheid voor het Rijk.

## Programma beleidsevaluaties RLD

Onderwerp; beleidsterrein; begrotings-artikel	Periode	Aard en doel onderzoek	Opdrachtgever; uitvoering
1. AERO: Aviation Emissions and Evaluation of Reduction Options; 04.31	1995–1999	Ex ante Dit project is één van de actiepunten die voortvloeit uit de nota Luchtverontreiniging en Luchtvaart (LuLu). In dit project worden verschillende maatregelen (technische en economische) die ter vermindering van luchtvaart-emissies kunnen worden genomen, op hun milieurendement onderzocht.	Rijksluchtvaartdienst intern/extern
2. EMSO: Evaluatie en Monitoring PKB Schiphol en Omgeving; 04.10	1997–1999 e.v.	Ex post Dit programma is een onderdeel van de aanwijzing Schiphol. Evaluatie en monitoring richten zich zowel op de milieu-effecten als op de economische effecten. M.b.t. de milieu-effecten heeft dit programma tot doel na te gaan of de feitelijk optredende milieu-effecten niet ernstiger zijn dan waarmee in de besluitvorming rekening is gehouden.	Rijksluchtvaartdienst intern/extern
3. Handhaving; 04.10	jaarlijks: handhavingsvoorschrift; driejaarlijks: handhavings-systematiek	Ex post De Luchtvaartwet bepaalt dat uiterlijk voor 1 april van ieder jaar door de Rijksluchtvaartdienst een evaluatierapport wordt uitgebracht aan de milieucommissie. Dit rapport geeft een beeld van de werking van het handhavingsvoorschrift in het voorafgaande jaar en kan aanleiding geven tot adviezen voor aanpassing van het handhavingsvoorschrift. Daarnaast wordt eens per drie jaar de gehele handhavingssystematiek geëvalueerd, voor het eerst één jaar na het van kracht worden van het handhavingsvoorschrift.	Rijksluchtvaartdienst intern/extern
4. Ke-dosismaat; 04.10	1997–1999	Ex post Doel is een aanpak te ontwikkelen die gericht is op vragen m.b.t. toereikendheid van de huidige Ke-dosismaat en de Ke-systematiek. Eén van de punten die in deze aanpak naar voren zou moeten komen is het herijken van de aan de Ke ten grondslag liggende relaties tussen geluidsbelasting en hinder, en bezien of de destijds gehanteerde redeneringen met de kennis en inzichten van nu nog steeds valide zijn. Hierbij is de Europese dosismaat van belang.	Rijksluchtvaartdienst intern/extern
5. Gezondheidsonderzoek; 04.31	1996–1999	Ex post Er wordt onderzoek verricht naar de effecten van luchtvaartactiviteiten op de gezondheid van omwonenden van de luchthaven Schiphol. Het onderzoek richt zich onder meer op de hinderbeleving en slaapverstoring.	Rijksluchtvaartdienst intern/extern

## Afgeronde beleidsevaluaties DGG

Onderwerp; beleidsterrein; begrotingsartikel	Periode	Titel, plaats, datum, jaar van uitgave	Aard en doel onderzoek	Opdrachtgever en uitvoering	Onderzoeksresultaten	Beleidsconclusies en gebruik
1. Verbetering concurrentiepositie binnenvaart; goederenvervoersectoren; 05.31	1998	Ex post Onderbouwing en effectiviteit van de verleende subsidies	Rapportage audit organisatie binnenvaart	V&W, Van Luyken communicatie-adviseurs	Aangegeven wordt de regeling nog enkele jaren te laten voortbestaan	De regeling zal over de periode 1999-2002 wederom worden geëvalueerd.
2. Policy for Sea Shipping (POLSS); 05.20	1998	Ex post Inzicht in het bereikte effect van het beleid	Rapport: POLSS Executive Summary RE-98 005 Rand, Europe, Leiden/MARIN, Wageningen	DGG, Rand Europe, MARIN	Huidige instrumenten voor het overgrote deel positief beoordeeld qua kosten-effecten. Maatregelen zijn als veelbelovend geïdentificeerd.	Resultaten worden verder uitgewerkt in diverse projecten zoals het loodsendossier
3. Stimulering Internationaal Goederenvervoer; 05.31.03	1998	Ex ante; ex post Inzicht verkrijgen benutting subsidie en inzicht/advies continuering	Audit Ned. Distributieland 26 november 1998 uitgave: Bakkenist	DGG/A uitvoerder: Bakkenist	weinig kritiek op behaalde doelstelling	1e kwartaal 1999 vaststelling conclusies
4. Transactie; transport-efficiëntie en milieu; Goederenvervoersectoren; 05.12	1998	Ex post Effect instrument intentieverklaringen MJAs met de sector	Evaluatie Transactie, Den Haag, maart 1998	V&W, Groep Beleidsonderzoek en Advies b.v.	Continuering van het programma onder bijstelling van de beleidsambities	Er zullen nieuwe instrumenten worden ontwikkeld. Het Transactieprogramma zal in 2002 wederom worden geëvalueerd.

## Programma beleidsevaluaties DGG

Onderwerp; beleidsterrein; begrotings-artikel	Periode	Aard en doel onderzoek	Opdrachtgever; uitvoering
1. Proef «Langer en zwaarder», Goederenvervoersectoren; 05.12	1998	Ex post Evaluatie proef en effecten	V&W, in- en extern
2. Overbelading vrachtwagens; Goederenvervoersectoren; 05.12	2001	Ex post Effectiviteit van het automatisch weegstelsel voor vrachtwagens (WIM/VID)	V&W; extern
3. Arbeidstijdenbesluit Vervoer; Goederenvervoersectoren; 05.12	2000	Ex post Evaluatie grondslagen besluit, nulmeting per 1-1-99	V&W; extern
4. Knelpunten nieuwe toetreders Goederenvervoersectoren; 05.12	1999	Ex post Evaluatie werking en consequenties maatregelen	V&W; intern
5. Transactie; transportefficiëntie en milieu; Goederenvervoersectoren; 05.12	2002	Ex post Effect instrument intentie-verklaringen MJA's met de sector	V&W; extern
6. Stimuleringsregeling gecombineerd goederenvervoer; Goederenvervoersectoren; 05.12		Ex post Beoordelen effecten intermodaal vervoer	V&W; extern, ieder jaar t/m 2001
7. Tijdelijke beleidsregeling Bijdrage Vaarweegaansluitingen; Goederenvervoersectoren; 05.12	1999	Ex post Tussentijdse evaluatie proces/procedure/resultaten periode 1996–1998	V&W; intern
8. Subsidie investeringen in Terminals; 05.12	2003	Ex post Effecten van subsidie en eventuele bijstelling vervolg subsidieregeling	DGG/directie A
9. Corridor aanpak/werken aan efficiënt en duurzaam goederenvervoer; 05.12 (INCODELTA)	2003	Ex post Is de gekozen aanpak succesvol en kan deze breder worden ingezet	DGG/directie A; extern
10. Scheepvaartverkeer binnenwateren; 05.20	2000	Ex post Vaststellen veiligheidsperceptie en normering voor scheepvaartverkeer binnenwateren	opdr. V; uitvoering AVV
11. Scheepvaartverkeer binnenwateren; 05.20	2000	Ex post Monitoring veiligheid en vlotheid scheepvaartverkeer binnenwateren, ontwikkeling indicatoren	opdr V; uitvoering AVV
12. Verkeersmanagement maatregelen zeescheepvaartwegen; 05.20	1999	Evaluatie bestaande instrumenten, tevens kosten-effectiviteitsonderzoek mogelijke nieuwe maatregelen	opdr. V; uitvoering RAND/MSCN
13. Verkeersmanagement zeescheepvaartwegen, tankerroutering boven Wadden; 05.20	2001	Ex post Vaststellen gedrag tankers, al of niet conform regels	opdr. V; uitvoering extern
14. Verkeersmanagement Noordzee; 05.20	2001	Ex post evaluatie van in VSN vastgelegd beleid	opdr. V
15. Scheepvaart en milieu; maatregelen voor luchtmissies; 05.20	1999	Ex ante onderzoek kosteneffectieve maatregelen voor reductie luchtmissies scheepvaart	opdr.V; uitvoering AVV
16. Scheepvaart en milieu; maatregelen voor emissies; 05.20	1999	Ex post monitoring van lucht- en wateremissies scheepvaart	opdr. V; uitvoering AVV
17. Kustwacht; 05.20	2000	Ex post Vaststelling effecten bundeling	V&W/PKHN
18. Reg. snelle motorboten rijksvaarwegen; 05.20	2000	Ex post vaststellen effecten en goede werking	V (i.o.m. beheerders)
19. Overdracht beoordelen van samenladingen en verlenen van beschikkingen door RVI; 05.20	2001	Ex post Verwerven inzicht in werking expertsysteem en dienstverlening RVI	opdr. V; uitvoering intern V/RVI/VIC

Onderwerp; beleidsterrein; begrotings-artikel	Periode	Aard en doel onderzoek	Opdrachtgever; uitvoering
20. Bureau Shortsea Shipping; Goederenvervoersectoren; 05.30	1999	Ex post Evaluatie beleidsmaatregelen shortsea	V&W; intern
21. Wet Vaartijden en Bemanningssterkte: arbeidsbescherming en veiligheid binnenvaartwet Vaartijden en Bemanningssterkte; Goederenvervoersectoren; 05.30		Ex post Evaluatie werking en consequenties wet	V&W; intern, continu proces Het definitieve besluit tot het uitvoeren van de evaluatie wordt eerst in 1999 verwacht, derhalve PM
22. Inhaalverbod vrachtverkeer in de spits; Goederenvervoersectoren; 05.31	2001	Ex post Evaluatie werking en effect van het verbod	V&W, in- en extern
23. Nederland Maritiem Land; Goederenvervoersectoren; 05.31	2001	Ex post Onderzoek resultaten en doeltreffendheid	V&W, intern tussentijdse evaluatie 1999, eindevaluatie 2001
24. Nederlands Instituut voor Maritiem onderzoek (NIM); Goederenvervoersectoren; 05.31	1999	Ex ante; ex post Coördineren van onderzoek en ontwikkeling t.b.v. de maritieme bedrijfstakken	V&W, EZ (trekker); in- en extern
25. MARIN; Maritime Institute of the Netherlands; Goederenvervoersectoren; 05.31		Ex post Onderzoek resultaten MARIN als maritieme GTI (centre of excellence)	V&W, EZ (trekker), OC&W intern, jaarlijks tot 2000
26. Nederlands Zeescheepvaartbeleid; Goederenvervoersectoren; 05.31	2000	Ex post Bottom-up evaluatie van de effectiviteit van het nederlands zeescheepvaartbeleid	V&W, in- en extern
27. Nederlands Zeescheepvaartbeleid; Goederenvervoersectoren; 05.31		Ex post Top-down evaluatie van de effectiviteit van het nederlands zeescheepvaartbeleid	V&W/NEI; in- en extern evaluatie 1998 in 1999 evaluatie 1999 in 2000
28. Verbetering concurrentiepositie binnenvaart; Goederenvervoersectoren; 05.31	2003	Ex post Evaluatie effectiviteit van het gevoerde beleid c.q. de verleende subsidies	V&W; intern
29. Subsidieregeling Schipperszorg; Goederenvervoersectoren; 05.31	1999	Ex post Evaluatie effectiviteit van het gevoerde beleid c.q. de verleende subsidies	V&W
30. Bedrijfsbeëindigingsregeling binnenvaart; Goederenvervoersectoren; 05.31	1999	Ex post Eind-evaluatie effectiviteit van het gevoerde beleid c.q. de verleende subsidies	V&W
31. Regeling samenwerkingsverbanden binnenvaart; Goederenvervoersectoren; 05.31	1999	Ex post Eind-evaluatie effectiviteit van het gevoerde beleid c.q. de verleende subsidies	V&W
32. Wet vervoer Gevaarlijke Stoffen; Veiligheid Goederenvervoer; 05.31.03	2001	Ex post Evaluatie werking en consequenties wet	
33. RNVGS; 05.31.03	2001	Ex post Evaluatie werking en consequenties wet	
34. Subsidieregeling haven interne projecten; 05.32	2005	Ex post Effecten op de concurrentiepositie	DGG/directie A
35. Voortgangsnota zeehavenbeleid (w.o. subsidieregeling haven interne projecten); 05.32	november 1999	Ex post Effecten op de concurrentiepositie	DGG/ directie A
36. Bijdrageregeling Spoor-aansluitingen; Goederenvervoersectoren; IF 01.02	1999	Ex post Effecten op de concurrentiepositie	V&W; intern

### Afgeronde beleidsevaluaties DGTP

Onderwerp; beleidsterrein; begrotingsartikel	Periode	Titel, plaats, datum, jaar van uitgave	Aard en doel onderzoek	Opdrachtgever en uitvoering	Onderzoeksresultaten	Beleidsconclusies en gebruik
Agentschap Rijksdienst voor Radiocommunicatie (RDR); 06.02	1998	Evaluatie van het agentschap Rijksdienst voor Radio-communicatie, Utrecht september 1998	Beoordelen van de beheersmatige constructie, de sturingsrelatie tussen HDTP-RDR en de uitvoering van beleid.	HDTP; in-, extern	De communicatie tussen HDTP en RDR dient op een aantal onderwerpen nader uitgewerkt te worden; De aansturing van de RDR door de HDTP dient meer op hoofdlijnen plaats te vinden; De interne bedrijfsvoering van de RDR dient op een aantal onderwerpen verbeterd te worden.	Op meerder manieren zal de formele en informele communicatie verbeterd worden; De interface-functie zal versterkt en georganiseerd worden; Met name via kengetallen zal de interne bedrijfsvoering van de RDR verder verbeterd worden

### Programma beleidsevaluaties DGTP

Onderwerp; beleidsterrein; begrotings-artikel	Periode	Aard en doel onderzoek	Opdrachtgever; uitvoering
1. Evaluatie Telecommunicatiewet '98; 06.10	continu	Middels kengetallen worden de effecten van de nieuwe TW gemonitord. De resultaten kunnen aanleiding vormen tot wijziging van de uitvoeringsbesluiten.	DGTP; in-, extern
2. Evaluatie frequentiebeleid; 06.10	2000	Ex post Evaluatie Nationaal Frequentieplan	DGTP; in-, extern
3. Evaluatie telematicabeleid; 06.10	2000	Ex post Evaluatie van de effectiviteit en efficiëntie van het gevoerde telematicabeleid	DGTP; in-, extern
4. Evaluatie Universele Dienstverlening; 06.10	2000	Ex post Toets of de huidige wettelijke waarborg van een basisniveau van telecommunicatie dienstverlening nog steeds voldoet	DGTP; in-, extern
5. Evaluatie ONP-richtlijn; 06.10	2000/2001	Ex post Europese evaluatie van de ONP-richtlijn, waaraan de lidstaten een bijdrage leveren	DGTP; in-, extern
6. Evaluatie UMTS; 06.10	2001	Ex post Evaluatie uitgifte UMTS-frequenties	DGTP; in-, extern
7. Evaluatie OPTA; 06.03	2001	Ex post Wettelijk verplichte evaluatie van de OPTA-wet en het ZBO OPTA	DGTP; in-, extern
8. Evaluatie radio-omroep (zero-base); 06.10	2001	Ex post Evaluatie beleid radio-omroepbeleid n.a.v. uitgifte vergunningen AM/FM-frequenties	DGTP; in-, extern
9. Evaluatie aftapbeleid; 06.10	2001	Ex post Evaluatie lagere regelgeving op het gebied van aftappen	DGTP; in-, extern
10. Evaluatie nummerbeleid; 06.10	2001	Ex post Evaluatie «nummerplan telefoon- en ISDN-diensten»	DGTP; in-, extern
11. Evaluatie RDR; 06.02	2002	Ex post evaluatie van de agentschapsstatus van de RDR	DGTP; in-, extern
12. Evaluatie continuïteitsplanning; 06.10	2002	Ex post Evaluatie effectiviteit continuïteitsplanning	DGTP; in-, extern
13. Evaluatie TTP-beleid; 06.10	2002	Ex post Evaluatie van de effectiviteit van het beleid t.a.v. Trusted Third Parties (TTP's)	DGTP; in-, extern
14. Evaluatie BARP; 06.10	2003	Ex-post wettelijk verplichte periodieke evaluatie van het Besluit Algemene Richtlijnen Post	DGTP; in-, extern

### Programma beleidsevaluaties KNMI

Onderwerp; beleidsterrein; begrotings-artikel	Periode	Aard en doel onderzoek	Opdrachtgever; uitvoering
1. Klimaatonderzoek KNMI; Agentschap KNMI; 07.05	1999 – 2000	Ex-post Onderzoek kwaliteit en richting van het Klimaat-onderzoek	KNMI; extern



## Overzicht A: Uitgaven en ontvangsten per functionele categorie met totalen per functionele hoofdgroep

	Omschrijving	Uitgaven (NLG 1000)			Ontvangsten (NLG 1000)		
		1998	1999	2000	1998	1999	2000
01.1	Uitv. en wetg. lichamen, bestuursorganen	5 353	5 301	5 341	752		
01	<b>Algemeen bestuur, buitenlandse betrekkingen en ontv.samenwerking</b>	3 353	5 301	5 341	752		
03.5	Burgerlijke bescherming	3 969	3 041	3 008			
03	<b>Openbare orde en veiligheid</b>	3 969	3 041	3 008			
07.33	Kwalitatief beheer oppervlaktewater	54 364					
07	<b>Volkhuisvesting, ruimtelijke ordening en milieu</b>	54 364					
11.1	Algemeen economische aangelegenheden	40 960	38 666	31 125	1 969	3 000	30 501
11	<b>Algemeen economische aangelegenheden, handel, nijverheid en diensten</b>	40 960	38 666	31 125	1 969	3 000	30 501
12.0	Algemeen	272 404	324 715	318 362			
12.1	Landwegen						
12.12	Algemene infrastructuur	6 243 854	7 060 644	7 373 299	18 206	3 060	60
12.13	Metro, tram, bus	2 312 449	2 449 794	2 526 278	171		
12.14	Overige verkeer- en vervoerdiensten	62 200	103 129	97 158	6		
12.2	Spoorwegen	737 007	423 988	321 534			
12.3	Scheepvaartwegen en havens	286 166	255 612	201 615	74 366	95 900	45 626
12.4	Luchtvaartwegen	272 664	262 201	304 451	933 054	74 844	124 759
12.6	Communicatie	37 554	34 459	39 045	2 345 364	1 653 073	1 197 411
12.7	Waterkering en waterkwantiteitsbeheer	12 473	61 412	48 055			
12.9	Combinatie van 12.0 t/m 12.8	720 164	805 917	734 877	54 269	70 121	100 295
12	<b>Verkeer, vervoer, communicatie en water</b>	10 956 935	11 781 871	11 964 674	3 425 436	1 896 998	1 468 151
<b>Totaal</b>		<b>11 061 581</b>	<b>11 828 879</b>	<b>12 005 148</b>	<b>3 428 157</b>	<b>1 899 998</b>	<b>1 498 652</b>

**Overzicht B: Uitgaven en ontvangsten per economische categorie met totalen per economische hoofdgroep**

Code	Omschrijving	Uitgaven (NLG 1000)			Ontvangsten (NLG 1000)		
		1998	1999	2000	1998	1999	2000
01	Nader te verdelen over hoofdgroep 1 t/m 9	349 985	444 914	412 819			
03	Interne verrichtingen	6 249 056	7 061 505	7 414 981			
08	Interne verrichtingen				16 700	16 781	32 110
0	<b>Totaal nader te verdelen</b>	6 599 041	7 506 419	7 827 800	16 700	16 781	32 110
11	beloning van werknemers	357 645	350 714	349 349	2 116	719	2 245
12	overige goederen en diensten (intermediair verbruik)	735 133	736 418	701 180			
16	verkopen van goederen en diensten				624 410	90 929	111 090
1	<b>Output, intermediair verbruik, afschrijvingen en beloning van werknemers</b>	1 092 778	1 087 132	1 050 529	626 526	91 648	113 335
26	Rente				130 021	95 372	64 423
27	winstuitkeringen				1 333 223	651 753	675 565
2	<b>Inkomen uit vermogen</b>				1 463 244	747 125	739 988
31	subsidies (producenten)	697 355	308 265	181 232			
36	belastingen op productie en invoer				21 343	32 535	72 935
3	<b>Primaire inkomensoverdrachten</b>	697 355	308 265	181 232	21 343	32 535	72 935
43C	overige inkomensoverdrachten aan de lokale overheid	2 336 329	2 470 936	2 552 779			
43D	overige inkomensoverdrachten aan/van ondernemingen in de vorm van vennootschappen	107 221	115 252	93 510	6 632	3 000	3 000
43G	overige inkomensoverdrachten aan het buitenland	47 913	73 662	66 788			
47A	overige inkomensoverdrachten binnen de centrale overheid				8 281	1 548	31 657
47D	overige inkomensoverdrachten van ondernemingen in de vorm van vennootschappen				3 171		
47G	overige inkomensoverdrachten van het buitenland				1 969	3 000	2 200
4	<b>Secundaire inkomensoverdrachten</b>	2 491 463	2 659 850	2 713 077	20 053	7 548	36 857
52	overige nieuwe investeringsgoederen	33 672	168 591	187 605			
57	voorraadvorming (intering)						
5	<b>Investerings- en afschrijvingen</b>	33 672	168 591	187 605			
62D	investeringsbijdragen aan/van ondernemingen in de vorm van vennootschappen	24 607	31 664	43 247	4 417		
63D	overige kapitaaloverdrachten aan/van ondernemingen in de vorm van vennootschappen			1 658	22 922	45 300	
63E	overige kapitaaloverdrachten aan gezinnen	78 771	66 958				
6	<b>Kapitaaloverdrachten en aan- en verkopen van niet-geproduceerde niet-financiële activa</b>	103 378	98 622	44 905	27 339	45 300	
72D	verstrekking van langlopende leningen aan ondernemingen in de vorm van vennootschappen	43 894					
77D	aflossing van langlopende leningen aan ondernemingen in de vorm van vennootschappen				535 489	959 061	503 427
78D	Verkoop van aandelen en overige deelnemingen				717 463		
7	<b>Mutaties in financiële activa met een lange looptijd</b>	43 894			1 252 952	959 061	503 427
<b>Totaal</b>		<b>11 061 581</b>	<b>11 828 879</b>	<b>12 005 148</b>	<b>3 428 157</b>	<b>1 899 998</b>	<b>1 498 652</b>

**Centrale directie Voorlichting**

Bij de centrale directie Voorlichting (DVO) zijn 53 medewerkers direct werkzaam met voorlichting voor 49 voltijdse fte's. De loonkosten voor deze 53 medewerkers bedragen ca. f 5,2 mln. De materiële uitgaven bedragen ca. f 0,35 mln. De programma uitgaven van de centrale directie Voorlichting bedragen ca. f 4,8 mln.

**Mediavorlichting**

Voor het jaar 1999 en 2000 is ten behoeve van mediavorlichting een bedrag begroot van f 0,8 mln.

Voorlichting is het afgelopen jaar vaker ingezet als instrument om de samenhang en maatschappelijke relevantie van V&W-beleid beter bekend te maken omwille van het politieke en maatschappelijke draagvlak dat voor het beleid nodig is.

Belangrijke beeldbepalende gebeurtenissen van 1999 zijn:

- De parlementaire enquête Bijlmerramp;
- De grote projecten als de HSL en de Betuweroute;
- De mogelijke invoering van Rekening rijden;
- De extra beschikbaar gekomen middelen in 1999 voor bereikbaarheid (zie MIT);
- De publicatie van de nota «3<sup>e</sup> eeuw spoor». Tevens zal het stad- en streekvervoer het komende jaar in het teken staan van een verdere ontwikkeling van de marktwerking.

**Communicatiestrategie**

Ten behoeve van communicatiestrategie en -onderzoek is voor 1999 f 0,9 mln begroot. Voor het jaar 2000 is eenzelfde bedrag begroot. De communicatiestrategie heeft de volgende kenmerken:

- Alle V&W-producten komen tot stand in de driehoek «kennis, beleid en uitvoering».
- Een doorzichtige kennisinfrastructuur.
- Heldere interne communicatie om «sterk en eenduidig» naar buiten te treden.

**Communicatieonderzoek**

Communicatieonderzoek bestaat onder andere uit de volgende componenten die alle tot doel hebben meer doelgroepgericht te kunnen communiceren:

- Media analyses: Hierbij wordt de berichtgeving over voor V&W-relevante onderwerpen geanalyseerd op de aanwezigheid en ontwikkeling van trends;
- Stakeholder analyses: De visies en standpunten van voor V&W relevante partijen worden geanalyseerd en in kaart gebracht. Ook ontwikkelingen in standpunten worden gevolgd;
- Pretests en evaluatie onderzoeken Elke campagne wordt voorafgegaan door een zogenaamde pretest, teneinde vooraf inzicht te krijgen in de begrijpelijkheid, duidelijkheid, relevantie en mogelijke effectiviteit van de nieuwe campagne. Achteraf worden middels een evaluatie de werkelijke effecten van de campagnes onderzocht;
- Interne communicatie onderzoeken. Om zicht te krijgen op de dynamiek van interne informatiestromen in het ministerie wordt

- onderzoek verricht dat tot doel heeft de communicatie binnen en tussen dienstonderdelen van V&W te optimaliseren;
- **Opinie-onderzoek.** Hierbij gaat het om diverse vormen van ad-hoc en anticiperend (structureel) kwalitatief en kwantitatief onderzoek naar (aspecten van) de publieke opinie;
  - **Monitor-onderzoek.** Om de ontwikkeling van publieksopvattingen over specifieke beleidsterreinen in kaart te brengen wordt periodiek een monitor-onderzoek gehouden. Met behulp van de resultaten kan de communicatie zodanig worden ingericht dat beter kan worden ingespeeld op de informatiebehoefte van de verschillende doelgroepen.

### **Campagnes 1999**

In 1999 voerde V&W samen met andere ministeries/partijen achtereenvolgens campagne over de volgende onderwerpen:

- a. *Daarom autogordels om;*
- b. *Ritsen;*
- c. *GSM in de auto;*
- d. *Bromfiets op de rijbaan;*
- e. *Rijden onder invloed;*
- f. *Deltaplan grote rivieren.*

*ad a. Daarom autogordels om – maart, april, mei 1999*

Het betrof een herhaling van de campagne uit 1997. Doel van deze campagne is verdere verbetering van het autogordelgebruik; het dragen van een autogordel moet op de langere termijn een welhaast instinctieve, volstrekt automatische gewoonte worden, waar mensen niet meer over nadenken.

Kosten van deze campagne waren f 0,12 mln.

*ad b. Ritsen – juni, juli, augustus 1999*

Doel van de campagne is dat de autosnelweggebruiker weet welk gedrag van hem verwacht wordt in een ritssituatie en welk gedrag hij van medeweggebruikers kan verwachten. De snelweggebruiker voelt zich veiliger en ervaart minder agressie.

Kosten van deze campagne waren circa f 0,6 mln.

*ad c. GSM in de auto – augustus, september 1999*

Doel van de campagne is automobilisten te wijzen op de risico's van het gebruik van GSM tijdens het autorijden.

Kosten van deze campagne waren circa f 0,4 mln.

*ad d. Bromfiets op de rijbaan – november, december 1999*

Met ingang van 1 december 1999 zal de maatregel bromfiets op de rijbaan in werking treden (Convenant Duurzaam Veilig). De maatregel houdt kort in dat de bromfietser per 1 december 1999 binnen de bebouwde kom niet langer van het fietspad of de fietsstrook gebruik mag maken, maar zich op de rijbaan moet voegen. In november en december 1999 zal deze maatregel in een campagne naar het Nederlands publiek worden gecommuniceerd.

Kosten: circa f 2 mln.

Alcohol veroorzaakt een aanzienlijk aantal verkeersongevallen. Vooral jongeren zijn hierbij betrokken. In de afgelopen 10 jaar is de aanpak om rijden onder invloed te ontmoedigen breed en op structurele basis neergezet. Met succes, want het rijden onder invloed is met name onder jongeren met meer dan de helft gedaald. Ook in 1999 is deze campagne weer gevoerd.

Kosten: circa f 0,65 mln.

*ad f. Deltaplan grote rivieren*

In 1999 werkten waterschappen verder aan de uitvoering van de tweede fase van het Deltaplan Grote Rivieren. De werkgroep communicatie DPGR (een samenwerkingsverband van de ministeries van V&W, VROM en LNV, betrokken provincies en gemeenten, waterschappen, IPO, VNG en de Unie van Waterschappen) ontwikkelt in 1999 verschillende communicatiemiddelen om het landelijk draagvlak voor het project te behouden (drukwerk, nieuwsbrieven, AV). Tevens worden bijeenkomsten georganiseerd met het doel aandacht te besteden aan de voortgang van het project. Daarnaast faciliteert de werkgroep de regio m.b.t. de communicatie rond het DPGR. Hiertoe wordt bijvoorbeeld het jaarlijkse monitor onderzoek op de regio afgestemd. Met het oog op het einde van het project in 2000 worden voorbereidingen getroffen voor de organisatie van twee afsluitende evenementen en de productie van een documentaire.

### **Campagnes 2000**

De volgende thema's kunnen in 2000 onderwerp van campagne zijn

- Fietsers van rechts (wetswijziging, waarschijnlijk in 1999 of 2000);
- Rijden onder invloed (trekker is het ministerie van VWS);
- Jongerendraaggolfcampagne.

### **Samenwerking**

Een belangrijke ontwikkeling van de laatste jaren is dat ons ministerie intensiever de samenwerking zoekt als het gaat om het ontplooiën van communicatie-activiteiten. Organisaties als de ANWB, Veilig Verkeer Nederland, Transport en Logistiek Nederland, Regionale Organen Verkeersveiligheid, politie en justitie zijn vaste samenwerkingspartners. Bovendien trekken de departementen sterker met elkaar op dan voorheen. Ook vertegenwoordigers van andere overheden laten zich met grote regelmaat aan de vergadertafel zien. Het project «Deltaplan Grote Rivieren» is bij uitstek een voorbeeld hoe bestuursleden op alle niveaus in gezamenlijkheid plannen smeden, óók op het terrein van communicatie.

## Gesloten convenanten periode 1 juni 1998–1 juli 1999

Doelstelling	Betrokken Partijen	Datum ondertekening	Datum inwerking-treding
Regeling van wederzijdse rechten en verplichtingen inzake in het kader van het Maaswerkenproject uit te voeren werken voor Baggerbestek II	RWS, dir. Limburg, Gem. Swalmen	2 juni 1998	2 juni 1998
Regeling van wederzijdse rechten en verplichtingen inzake in het kader van het Maaswerkenproject uit te voeren werken voor baggerbestek II	RWS, dir. Limburg, Gem. Swalmen	2 juni 1998	2 juni 1998
Kentekenonderzoek	RWS, dir. Utrecht, Gemeente Nieuwegein	3 juni 1998	19 mei 1998
Opstellen functionele specificatie gemeenschappelijk monitoringnet Utrecht (UT-4518)	RWS, dir. Utrecht, Gemeente Utrecht	15 juli 1998	15 juli 1998
Financiële bijdrage t.b.v. begeleiding Workshop voorbereiding SVV-III (Ut-4532)	RWS, dir. Utrecht, Provincie Utrecht	3 juli 1998	3 juli 1998
Samenwerking met Prov. Utrecht voor het opzetten van een Beleidseffectrapportage Verkeer en Vervoer Utrecht 1998 (Ut-4557)	RWS, dir. Utrecht, Provincie Utrecht	1 juli 1998	1 juli 1998
Financieringsvoorwaarden m.b.t. personeelskosten Vereniging Regionaal Vervoersmanagement Centrum Midden-Nederland (Ut-4560)	RWS, dir. Utrecht, Bestuur Regio Utrecht	29 juli 1998	29 juli 1998
Opsporen en opruimen explosieven t.b.v. reconstructie A2 Vianen (Ut-4585)	RWS, dir. Utrecht, Gem. Vianen	23 juli 1998	23 juli 1998
Reconstructie «de Staart» Houten en aansluiting A27 (Ut-4607)	RWS, dir. Utrecht, Gem. Houten	2 oktober 1998	2 oktober 1998
Doelgroepstrook N408	RWS, dir. Utrecht, Prov. Utrecht	28 oktober 1998	28 oktober 1998
Verstrekking verkeersinformatie door TIC (Ut-4690)	RWS, dir. Utrecht, Gem. Rotterdam	18 december 1998	18 december 1998
Stimulering en implementatie vervoersmanagement RIV Midden-Nederland	RWS, dir. Utrecht, Prov. Utrecht	9 maart 1999	31 december 1998
Stimulering en implementatie vervoersmanagement Gewest Eemland	RWS, dir. Utrecht, Gewest Eemland	9 maart 1999	31 december 1998
Oostelijke rondweg Veenendaal	RWS, dir. Utrecht	3 mei 1999	3 mei 1999
Verdubbeling N199 Amersfoort–Bunschoten	RWS, dir. Utrecht	11 mei 1999	11 mei 1999
Protocol voor samenwerking Noordzeekanaalgebied ter versterking van de regionale economie in het Noordzeekanaalgebied door het benutten van de potenties die samenhangen met het bestaande en verder te ontwikkelen regionaal haven- en industrieel complex.	RWS, dir. NH, Prov. NH, Gemeenten Amsterdam, Beverwijk, Haarlemmerliede, Velsen, Zaanstad, Zeehaven IJmuiden N.V., Hoogovens Staal B.V., KvK.	16 december 1998	16 december 1998

Doelstelling	Betrokken Partijen	Datum ondertekening	Datum inwerking-treding
Toekomstvisie stroomgebied De Donge; realisering ecologische verbindingzones langs de Oude Ley/Donge, incl. de zijstromen Groote en Hultensche Ley en natuurvriendelijke inrichting van het Kromgat en 's-Gravenmoerse Gat	RWS, dir. NB, Waterschappen De Dongestroom en De Dommel, Hoogheemraadschap van West-Brabant, Gemeente Geertruidenberg, Waalwijk, Dongen, Gilze en Rijen, Tilburg, Goirle, Alphen-Chaam en Oosterhout, Staatsbosbeheer, Stichting Het Noord-Brabants Landschap, Landgoed De Hoevens, Provincie Noord-Brabant, N.V. Tilburgsche Waterleiding Maatschappij, LTO-Raad Brabant		
Financiële bijdrage regio t.b.v. reconstructies knooppunt De Baars in de gem. Tilburg	RWS, dir. NB, Gem. Tilburg	7 juli 1998	1 januari 1998
Broxx-nat, Overdracht Noordelijke Rivierdijk, gedeelte Heusdens kanaal-Well in de gemeenten Kerkwijk en Ammerzoden	RWS, dir. NB, Polderdistrict Groot Maas en Waal	6 juli 1998	6 juli 1998
Hoofduitgangspunten alsmede de verdere voorbereiding van de ombouw van Rijksweg 59, gedeelte Rosmalen-Geffen tot autosnelweg	RWS, dir. NB, Gemeenten 's-Hertogenbosch en Maasdonk	16 juli 1998	16 juli 1998
Regeling eigendom, beheer en onderhoud t.p.v. kruising A2/PW 431 in de gemeente Boxtel	RWS, dir. NB, Prov. NB, Gem. Boxtel, waterschap De Dommel	9 september 1998	9 september 1998
Realisering en financiering doseersluis in de Moerdijkseweg	RWS, dir. NB, Gem. Moerdijk	10 september 1998	10 september 1998
Totstandkoming van een werk van beeldende kunst nabij de nieuwe aansluiting RW 58/PW 429 in de gem. Oirschot	RWS, dir. NB, Prov. NB, Gem. Oirschot	11 januari 1999	11 januari 1999
Vervanging bestaande spoorbrug over het Wilhelminakanaal in de gem. Best door 2 nieuwe betonbruggen	RWS, dir. NB, NS Railinfrabeheer	4 februari 1999	4 februari 1999
Planvoorbereiding van een dam in de rivier De Donge (Noordergat) nabij de Koestraat	RWS, dir. NB, Gem. Geertruidenberg	27 januari 1999	27 januari 1999
Intentieverklaring gebiedsgerichte aanpak mobiliteit Noordoost-Brabant	RWS, dir. NB, Prov. NB, Gemeenten Boxmeer, Boekel, Cuijk, Grave, Landerd, Mill, St. Anthonis, Uden en Veghel	25 februari 1999	25 februari 1999
Intentieverklaring gebiedsgerichte aanpak mobiliteit Midden-Brabant	RWS, dir. NB, Prov. NB, Gemeenten Dongen, Gilze-Rijen, Goirle, Hilvarenbeek, Loon op Zand, Oisterwijk, Tilburg, Waalwijk, KvK, NS Reizigers Netwerk Zuid, BBA	25 februari 1999	25 februari 1999
Eigendom, inrichting en beheer natuurcompensatiegronden Maashorst in het kader van de aanleg van de A50, Eindhoven-Oss	RWS, dir. NB, Staatsbosbeheer, regio Limburg-Oost-Brabant	28 april 1999	28 april 1999
Samenwerken bij de planvorming en uitvoering van de droge infrastructuur	RWS, dir. NN, Dienst Landelijk Gebied Fryslân (LNV)	2 juni 1998	1 januari 1998; looptijd 1 jaar
Uitwerking, uitvoering en evaluatie van maatregelen ter vermindering van de verkeers- en vervoersproblematiek in het invloedsgebied van rijksweg N34	RWS, dir. NN, Gemeenten Zuidlaren, Aa en Hunze, Borger/Odoorn, Emmen, personenvervoerbedrijven VEONN-groep en GADO-reisnet, Prov. Drenthe	18 september 1998	18 september 1998, looptijd tot realisering maatregelen

Doelstelling	Betrokken Partijen	Datum ondertekening	Datum inwerking-treding
Het realiseren en in stand houden van een gewenste milieu-, water- en omgevingskwaliteit door het bevorderen en vasthouden van structureel, systematisch en samen handhaven van milieuhygiënische-, waterstaatnatuurbeschermings- en ruimtelijke ordeningswet- en regelgeving	RWS, dir. NN, alle gemeenten in de Prov. Groningen, de Waterschappen Dollardzijlvest, Eemzijlvest, Hunze en Aa en Noordzijlvest, Prov. Groningen, de Regionale Inspectie Milieuhygiëne Noord, Staatstoezicht op de Mijnen, Algemene Inspectiedienst LNV	24 februari 1999	24 februari 1999; looptijd 4 jaar
Samenwerken bij planvorming en uitvoering van de droge infrastructuur (wijzigingsovereenkomst)	RWS, dir. NN, Dienst Landelijk Gebied Fryslân (LNV)	4 mei 1999	1 januari 1999, looptijd 1 jaar
Uitvoeringsovereenkomst «Natuurontwikkeling Zuidkust van Schouwen»	RWS, dir. Zeeland, Dienst Landelijk Gebied (LNV)	1 augustus 1998	1 augustus 1998
Overeenkomst rekening-courant «Natuurontwikkeling Zuidkust van Schouwen»	RWS, dir. Zeeland, Stichting Nationaal Groenfonds	1 augustus 1998	1 augustus 1998
Formalisering van de betrokkenheid van partijen bij het projectbureau Platos	Minister van V&W, RWS, dir. ZH, RWS, dir. ON, Cap Gemini divisie overheid, DHV Milieu en Infrastructuur, Goudappel en Coffeng, Hague Consulting Group, TNO Inro, TU Delft, AGV Adviesgroep Verkeer en Vervoer	8 september 1998	8 september 1998
Structurele aanpak van te hard rijden op wegen in politiedistrict Zuid Twente	RWS, dir. ON, Regionaal orgaan voor de Verkeersveiligheid in Overijssel, Prov. Overijssel, politiedistrict Zuid Twente, Openbaar Ministerie arrondissement Almelo, Vereniging Veilig Verkeer Nederland district Overijssel, Gem. Enschede, Gem. Haaksbergen	9 oktober 1998	9 oktober 1998
Reconstructie van de N34 en de N343 ter hoogte van Hardenberg, inclusief aanpassing van de kruising van de N34 met de N343. Financiële regeling.	RWS, dir. ON, Prov. Overijssel, Gem. Hardenberg	15 oktober 1998	15 oktober 1998
Verbetering van de samenwerking met betrekking tot een duurzame waterketen, met als doel een gezond en veerkrachtig watersysteem en een aantrekkelijke leefomgeving tegen de laagst mogelijke maatschappelijke kosten	RWS, dir. ON, Gem. Nijmegen, Zuiveringsschap Rivierenland, Polderdistrict Groot Maas en Waal, Prov. Gelderland, Polderdistrict Betuwe, NUON water, Waterbedrijf Gelderland	27 november 1998	27 november 1998
Treffen van een regeling ter zake van de voorbereiding, de realisatie en financiering van infrastructuurele aanpassingen noodzakelijk in het kader van de toekomstige opheffing van de aansluiting Hedel in de A2	RWS, dir. ON, Prov. Gelderland, Gem. Hedel	16 december 1998	16 december 1998
Regeling van Werkzaamheden ten behoeve van de gemeente Kampen, alsmede de regeling van eigendom, beheer en onderhoud en overdracht van wegen als gevolg van de aanleg van rijksweg 50, gedeelte Niersallee – Ramspol	RWS, dir. ON, Gem. Kampen	9 februari 1999	9 februari 1999
Intentieverklaring Meerjarenplan Vervoersmanagement Overijssel. Beoogt uitvoering van meerjarenplan en daarmee toepassing van vervoersmanagement te stimuleren	RWS, dir. ON, Prov. Overijssel, Regio Twente, gemeenten Almelo, Deventer, Enschede, Hengelo en Zwolle, Kamers van Koophandel voor Regio Zwolle en voor Veluwe en Twente, werknemers-org. FNV, werkgeversvereniging Midden-Nederland	1 april 1999	1 april 1999



Doelstelling	Betrokken Partijen	Datum ondertekening	Datum inwerking-treding
Overeenkomst tot uitvoering gebiedsgericht beleid Vecht-Regge.	RWS, dir. ON, Gemeenten Dalfsen, Den Ham, Gramsbergen, Hardenberg, Hasselt, Hellendoorn, Ommen, Zwolle, regio's IJssel/Vecht en Twente, waterschappen groot-Salland, Vechtlanden en regge en Dinkel, waterleidingmaatschappij Overijssel, Min. van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij directie Oost, Min. van Economische Zaken regio Oost, Staatsbosbeheer, Gewestelijke Land- en Tuinbouworganisatie Zuid Midden Oost, Landschap en Natuur Overijssel, Vereniging Natuurmonu- menten, Natuur en Milieu Overijssel, recron Overijssel, Overijssels Particulier Grondbezit, Prov. Overijssel	22 april 1999	22 april 1999
Voorlopige regeling waterbeheer rond IJburg	RWS, dir. IJsselmeergebied, Gem. Amsterdam	26 november 1998	27 november 1998
Calamiteitenregeling IJsselmeergebied; afspraken voor coördinatie en verantwoordelijkheden rond calamiteiten	RWS, dir. IJsselmeergebied, Gemeen- ten Wieringen, Wieringenmeer, Medemblik, Wervershoof, Andijk, Enkhuizen, Stede Broec, Venhuizen, Hoorn, Wester Koggenland, Zeevang, Edam-Volendam, Waterland, Amster- dam, Diemen, Muiden, Naarden, Huizen, Blaricum, Eemnes, Bunschoten-Spakenburg, Nijkerk, Putten, Ermelo, Harderwijk, Nunspeet, Elburg, Oldebroek, Kampen, Genemu- iden, Brederwiede, IJsselham, Lemsterland, Gaasterlân-Sleat, Nijefurd, Wûnseradiel, Lelystad, Almere, Zeewolde, Dronten, Noordoostpolder en Urk	6 november 1998	15 juli 1998
Bijdrage inrichting eiland Tiengemeten	RWS, dir. ZH, Ministerie LNV	3 december 1998	3 december 1998
Bijdrage overmaat rivierbedcompensatie	RWS, dir. ZH, Alblasserwaard en Vijfherenlanden	20 augustus 1998	20 augustus 1998
Bijdrage kosten openingshandeling «De Staart»	RWS, dir. ZH, Gemeente Oud Beijerland	6 november 1998	6 november 1998
Bijdrage Prov. Zuid-Holland, categorisering wegen	RWS, dir. ZH, Provincie Zuid-Holland		
Samenwerkingsverband Maasvlakte-2 Varianten	RWS, dir. ZH, Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam	30 november 1998	30 november 1998
Samenwerkingsovereenkomst RW15-VARI	RWS, dir. ZH, Gemeente Barendrecht	14 januari 1999	14 januari 1999
Toedeling beheer en onderhoud RW 15 Vaanplein- Ridderkerk	RWS, dir. ZH, Gemeente Barendrecht	21 januari 1999	21 januari 1999
Overdracht N54 aan provincie	RWS, dir. ZH, Provincie Zuid-Holland	17 september 1998	17 september 1998
Regeling aanpassing toerit RW2	RWS, dir. ZH, Provincie Zuid-Holland		
Bijdrage door de gemeente Bleiswijk	RWS, dir. ZH, Gemeente Bleiswijk	7 december 1998	7 december 1998

Doelstelling	Betrokken Partijen	Datum ondertekening	Datum inwerking-treding
Bijdrage door de gemeente Zoetermeer	RWS, dir. ZH, Gemeente Zoetermeer	3 augustus 1998	3 augustus 1998
Bijdrage door de Provincie Zuid-Holland	RWS, dir. ZH, Provincie Zuid-Holland	14 september 1998	14 september 1998
Ovk regelende infrastructuur beheersgebied GHR	RWS, dir. ZH, Gemeente Rotterdam	25 november 1998	25 november 1997
Stedebouwkundig advies herinrichten Hoge Rijndijk	RWS, dir. ZH, Gemeente Rijnwoude	7 juli 1998	einddatum 31 december 1998
4 partijen overeenkomst Sanering herinrichting J. Gerritsepolder	RWS, dir. ZH, Gemeente Barendrecht		
Sanering geluidhinder RW13/20 Kleinpolderplein, grondmech. Onderzoek	RWS, dir. ZH, Gemeentewerken Rotterdam	30 januari 1998	
Bijdrage kosten starthandeling Noordelijke Randweg	RWS, dir. ZH, Provincie Zuid-Holland		
Regeling van de incidentenbestrijding voor de grote vaarwegen in het benedenrivierengebied	RWS, dir. Zuid-Holland, Vz. van de Begeleidingscommissie grote vaarwegen	18 juni 1998	18 juni 1998
Gebiedsgerichte aanpak Kop van Goeree teneinde een duurzame ontwikkeling te realiseren	RWS, dir. Zuid-Holland, Gem. Goedereede, Prov. Zuid-Holland, waterschap Goeree-Overflakkee, Zuiveringsschap Hollandsche Eilanden en waarden, N.V. Delta Nutsbedrijven, Vereniging Zaad, Plant, Bloem, WLTO afd. Goeree-Overflakkee, Landinrichtingscommissie, Ver. Voor Natuur- en Landschapsbescherming, Wildbeheereenheid De Stelle, Stichting Duinbehoud, Vereniging Natuurmonumenten, Stichting Het Zuid-Hollandsch Landschap, Landsbeheer Zuid-Holland, VVV Ouddorp, VEERO, Natuur- en Recreatieschap Grevelingen, Staatsbosbeheer, LNV dir. Zuid-West	25 juni 1998	25 juni 1998
Openbare verlichting landbouwwegen langs RW4	RWS, dir. ZH, Gemeente Schipluiden	20 april 1998	20 april 1998
Bijdrage kosten starthandeling Noordelijke Randweg	RWS, dir. ZH, Gemeente Den Haag		
Bijdrage kosten starthandeling Noordelijke Randweg	RWS, dir. ZH, Stadsgewest Haaglanden		
Bijdrage kosten starthandeling Noordelijke Randweg	RWS, dir. ZH, Gemeente Voorburg		
Infralabproject RW N44 te Wassenaar	RWS, dir. ZH, Project Rijksstraatweg BV	7 oktober 1998	7 oktober 1998
Infralabproject RW N44 te Wassenaar	RWS, dir. ZH, Gemeente Wassenaar	7 oktober 1998	7 oktober 1998
RW4 aanleg carpoolplaats en VRI Prinses Beatrixlaan	RWS, dir. ZH, Gemeente Rijswijk		
Samenw.sanering Geluidhinder RW 44 gem. Wassenaar	RWS, dir. ZH, Gemeente Wassenaar		
Sanering grond voorh.eigend. RWS plangeb. Sijtwen	RWS, dir. ZH, Gemeente Voorburg	22 september 1998	22 september 1998

Doelstelling	Betrokken Partijen	Datum ondertekening	Datum inwerking-treding
Uitvoeringsconvenant Hollandsche IJssel	RWS, dir. ZH, Prov. Zuid-Holland, Hoogheemraadschappen van Schieland, Rijnland en de Krimpenerwaard, Zuiveringsschap Hollandse Eilanden en Waarden, Gemeenten, Gouda, Moordrecht, Nieuwerkerk a/d IJssel, Capelle a/d IJssel, Ouderkerk en Krimpen a/d IJssel	23 juni 1999	23 juni 1999
Aanbrengen verkeerssignalering Utrechtsebaan-Zoetermeer	RWS, dir. ZH, Gemeente Den Haag dienst stadsbeheer	26 juli 1998	26 juli 1998
Partijen onderschrijven het door de Stuurgroep De Venen op 1 juli 1998 vastgestelde Plan van Aanpak De Venen in al zijn onderdelen, dat wil zeggen de inrichtingsvisie, de daartoe benodigde maatregelen, de daartoe benodigde financiën, de verdeling van de kosten en de uitvoeringsorganisatie.	LNV, VROM, V&W; Provincie Utrecht, Zuid-Holland, Noord-Holland; Gemeente Abcoude, Alphen a/d Rijn, Bodegraven, Breukelen, Harmelen, Liemeer, Nieuwkoop, Ouder-Amstel, De Ronde Venen, Ter Aar, Woerden; Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht, van Rijnland, De Stichtse Rijnlanden; Waterschap De Oude Rijnstromen; de Gewestelijke Land- en Tuinbouworganisatie; de Westelijke Land- en Tuinbouw Organisatie; de Stichtse Milieufederatie; de Vereniging tot behoud van Natuurmonumenten; ANWB; HISWA	17 februari 1999	17 februari 1999
In onderlinge samenwerking het areaal verdroogd gebied in de provincie Utrecht te verminderen met 25% in 2005 en 40% in 2010, ten opzichte van de verdrogingskaart 1999.	Dienst Landelijk Gebied (LNV); Vereniging Natuurmonumenten; Staatsbosbeheer; Stichting Het Utrechts Landschap; Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden, Amstel, Gooi en Vecht; Waterschap Vallei en Eem; N.V. Waterleidingbedrijf Midden-Nederland; Provincie Utrecht; Stichtse Milieufederatie; Gewestelijke Land- en Tuinbouworganisatie; Vereniging Nederlandse gemeenten afdeling Utrecht; Utrechts Particulier Grondbezit; Regionale Inspectie Milieuhygiëne; Rijkswaterstaat directie Utrecht	2 februari 1999	2 februari 1999
Milieurechtshandhaving Groningen	LNV, VROM, V&W, EZ; Betreffende gemeenten; Provincie Groningen; Betreffende waterschappen	24 februari 1999	24 februari 1999