

Vergaderjaar 2002–2003

**28 600 XII**

**Vaststelling van de begrotingsstaat van het  
Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor  
het jaar 2003**

**Nr. 2**

**MEMORIE VAN TOELICHTING**

**Inhoudsopgave**

<b>A.</b>	<b>ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING BIJ HET WETSVOOR- STEL</b>	<b>2</b>
	Wetsartikelen 1 (uitgaven/verplichtingen en ontvangsten)	2
	Wetsartikel 2 (begroting baten-lastendienst)	2
<b>B.</b>	<b>DE BEGROTINGSTOELICHTING</b>	<b>3</b>

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

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

De begrotingen die onderdeel uitmaken van de Rijksbegroting, worden op grond van artikel 1, derde lid, van de Comptabiliteitswet 2001 elk afzonderlijke bij de wet vastgesteld. Het onderhavige wetsvoorstel strekt ertoe om de begroting van het ministerie van Verkeer en Waterstaat voor het jaar 2003 vast te stellen.

Alle voor dit jaar vastgestelde begrotingswetten tezamen vormen de Rijksbegroting voor het jaar 2003. Een toelichting bij de Rijksbegroting als geheel is opgenomen in de Miljoenennota 2003.

Met de vaststelling van dit wetsartikel worden de uitgaven, verplichtingen en ontvangsten voor het jaar 2003 vastgesteld. De in die begroting opgenomen begrotingsartikelen worden in onderdeel B van deze memorie van toelichting toegelicht (de zgn. begrotingstoelichting)

### **Wetsartikel 2 (begroting baten-lastendienst)**

Met de vaststelling van dit wetsartikel worden de baten en lasten en de kapitaaluitgaven en -ontvangsten van de baten-lastendienst Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut voor het jaar 2003 vastgesteld.

Het in die begroting opgenomen begrotingsartikel wordt toegelicht in onderdeel B (begrotingstoelichting) van deze memorie van toelichting en wel de paragraaf inzake de baten-lastendienst.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
R. H. de Boer

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

## **B. DE BEGROTINGSTOELICHTING**

<b>1.</b>	<b>Leeswijzer</b>	<b>4</b>
<b>2.</b>	<b>Het beleid</b>	<b>7</b>
2.1.A	De beleidsagenda	7
2.1.B	Het beleidsprogramma	23
	Afkortingslijst	36
2.2.	De beleidsartikelen	40
2.3.	De niet-beleidsartikelen	239
<b>3.</b>	<b>De bedrijfsvoering</b>	<b>253</b>
<b>4.</b>	<b>Baten-lastendienst</b>	<b>256</b>
<b>5.</b>	<b>Verdiepingsbijlage</b>	<b>261</b>
<b>6.</b>	<b>Bijlage Moties en Toezeggingen</b>	<b>312</b>

## 1. LEESWIJZER

Deze begroting is ingericht naar de belangrijkste doelstellingen van Verkeer en Waterstaat (V&W) op het gebied van personenvervoer, goederenvervoer, luchtvaart, water, weer, klimaat en seismologie en inspectie.

De begrotingsopzet bevat een beleidsparagraaf, bestaande uit een beleidsagenda en in totaal 22 beleidsartikelen. In de beleidsagenda worden de belangrijkste beleidsprioriteiten benoemd. Bij de beleidsartikelen zijn bij de artikelen 1 t/m 18 doelstellingen van beleid geformuleerd. Naar aanleiding van het Strategisch Akkoord is overigens het geformuleerde beleid op artikel 15 Effectieve telecommunicatie en postmarkt overgeheveld naar de begroting van het ministerie van Economische Zaken. De uitgaven en ontvangsten die niet zinvol of doelmatig kunnen worden toegerekend aan de beleidsartikelen, zijn verantwoord onder de artikelen 19 t/m 22. Onder niet zinvol of doelmatig wordt in dit verband verstaan, dat de kosten van toerekening niet opwegen tegen de baten in termen van meer inzicht in de totale uitgaven van het beleid en in doelmatigheid van de uitvoering.

Deze begroting bevat voorts een bedrijfsvoeringsparagraaf, waarin het groeitraject inzake de mededeling over de bedrijfsvoering uiteen wordt gezet, een paragraaf baten-lastendienst, een verdiepingsbijlage, waarin de opbouw van de beschikbare bedragen van de beleidsartikelen is opgenomen, en een bijlage moties en toezeggingen. De bedrijfsvoeringsparagraaf draagt het karakter van een uitzonderingsrapportage. In de paragraaf baten-lastendienst zijn de relevante financiële gegevens van het Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut (KNMI) opgenomen.

Bij de invoering van VBTB is aangegeven dat de gewijzigde begrotings-systematiek niet van het ene op het andere begrotingsjaar gerealiseerd kan worden. Met oog daarop zijn in de begroting 2002 per beleidsartikel zgn. groeiopparagrafen opgenomen.

In de nu voorliggende begroting 2003 is zoveel mogelijk tegemoet gekomen aan de inhoud van de groeiopparagrafen. Waar dit niet mogelijk is gebleken, is dat gemotiveerd aangegeven. In die gevallen is een alternatieve groei beschreven.

### **Begroting Verkeer en Waterstaat (XII) en het Infrastructuurfonds**

De beleidsdoelstellingen van het ministerie zijn in de begroting van Verkeer en Waterstaat (XII) geformuleerd.

Het Infrastructuurfonds draagt sinds het begrotingsjaar 1998 het karakter van een productbegroting. Per sector (*hoofdwegen, railwegen, lokale en regionale infrastructuur, waterkeren, waterbeheren en mega-projecten*) zijn de producten zichtbaar gemaakt. Het Infrastructuurfonds wordt voor een belangrijk deel gevoed vanuit artikel 19 van de begroting van Verkeer en Waterstaat (XII).

Ten behoeve van een goed inzicht in de samenhang tussen beleid en producten zijn in de toelichting bij de relevante beleidsartikelen van de begroting van Verkeer en Waterstaat (XII) overzichten opgenomen, waarin de samenhangende uitgaven en ontvangsten ten laste van het Infrastructuurfonds – extra-comptabel – zijn aangeduid.

## Structuur van de beleidsartikelen

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

Wanneer overigens beleidsdoelen niet in termen van outcome kunnen worden uitgedrukt, is teruggevallen op doelstellingen geformuleerd in termen van te leveren producten (output).

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

## Toerekening apparaatsuitgaven

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

In aanvulling op het bovenstaande zijn de volgende uitgavencategorieën op het algemene artikel verantwoord:

- Centrale huisvesting
- Algemene communicatie
- Kantoorautomatisering

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

## **Budgetflexibiliteit**

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

Per productartikel is zo goed als mogelijk de aard van de aan te gane verplichtingen aangegeven. Bij de aard van de verplichtingen en uitgaven wordt een aantal soorten onderscheiden, te weten juridische verplichtingen, complementair noodzakelijke en/ of bestuurlijke gebonden verplichtingen.

In een afzonderlijke tabel is per beleidsartikel aangegeven in welke mate de beschikbare bedragen reeds zijn vastgelegd (in % van het totaal).

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

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

## **2. HET BELEID**

### **2.1 A DE BELEIDSAGENDA**

Het nieuwe kabinet is aan de slag gegaan onder het motto «duidelijkheid en daadkracht», op basis van een Strategisch Akkoord met als titel «Werken aan vertrouwen, een kwestie van aanpakken». Het kabinet wil het vertrouwen van de samenleving terugwinnen door snel en daadkrachtig met zichtbare oplossingen te komen voor problemen die leven bij burgers en bedrijven. Verkeer en Waterstaat staat voor de taak om belangrijke problemen op het gebied van veiligheid en mobiliteit slagvaardig aan te pakken. De nadruk van de werkzaamheden verschuift dan ook van de voorbereiding naar de uitvoering, en van de plannen, nota's en richtlijnen naar concrete maatregelen, die zichtbare resultaten opleveren voor burger en bedrijfsleven.

Deze begroting is in feite de invulling van het Strategisch Akkoord op het gebied van Verkeer en Waterstaat. Vier grote thema's staan centraal: wegen, spoor, veiligheid en water. Het kabinet heeft de komende vier jaar € 420 miljoen extra uitgetrokken voor de weg, € 300 miljoen voor goed en tijdig onderhoud van het spoor en € 100 miljoen voor externe veiligheid. Deze middelen zijn nog niet toegevoegd aan de begroting voor 2003 van V&W. Er zijn heldere keuzes gemaakt voor de besteding van die gelden. Om snel en effectief te kunnen investeren, zal echter ook extra geld moeten worden vrijgemaakt door een herplanning van enkele grote projecten op basis van prioriteiten en aanpassing aan de realiteit. Bovendien dient V&W rekening te houden met de aanzienlijke financiële risico's die – zoals ook gecommuniceerd in de voortgangsrapportages – inherent zijn aan grote projecten als HSL-Zuid en Betuweroute. Daarnaast zal de mogelijkheid worden uitgewerkt om enkele projecten te versnellen door middel van publiek-private samenwerking (PPS). Aanvullende middelen voor de aanpak van weg en spoor zullen vrijkomen, wanneer het Rijk op een financieel gunstig moment een minderheidsaandeel in Schiphol zal verkopen. Door private financiering kunnen, met toepassing van de wet Bereikbaarheid en Mobiliteit, aanvullende middelen vrijkomen voor infrastructuur. Tenslotte zal een besluit worden genomen over de financiering van de Tweede Maasvlakte en bijbehorende natuur- en milieumaatregelen.

#### **Bereikbaarheid**

Mobiliteit van personen en goederen is een belangrijke voorwaarde voor welvaart en welzijn in Nederland. De drukte op de wegen en in het openbaar vervoer is de keerzijde van een welvarender samenleving. Goede bereikbaarheid en een goede ontsluiting zijn van belang voor de economische groei, maar aan de mobiliteitsbehoefte kan niet ongebreideld tegemoet worden gekomen. Nederland staat echter té vaak stil op de weg en wacht te lang op het perron. Er zijn forse(re) inspanningen nodig om Nederland meer in beweging te krijgen. De Nederlandse gebruikers van weg en spoor moeten over vier jaar zichtbaar beter af zijn.

Het kabinet richt zich niet op maatregelen die het gebruik van de auto ontmoedigen. De automobilist krijgt in 2004 het Kwartje van Kok terug aan de pomp en de komende vier jaar worden geen middelen vrijgemaakt voor de voorbereiding van een kilometerheffing. Dat is pas aan de orde als de bereikbaarheid over de weg en het openbaar vervoer aanzienlijk is verbeterd.

Op korte termijn zal het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan (NVVP) worden aangepast aan de visie van het Strategisch Akkoord. Deel 3 van het NVVP zal naar verwachting in april 2003 bij de Tweede Kamer worden ingediend.

#### *Rijkswegen*

Om de doorstroming op de Nederlandse wegen te verbeteren is een forsere inspanning nodig. De files zullen over vier jaar niet verdwenen zijn, maar wél is de capaciteit van de wegen toegenomen en is de betrouwbaarheid van het weggebruik voor de automobilist sterk gestegen.

Om de doorstroming te verbeteren staat al een aantal verbredingen van wegen en nieuwe verbindingen op het programma, die in de komende kabinetsperiode worden afgerond. Het betreft onder meer de verbreding van de A2 tussen knooppunt Oudenrijn en Everdingen en de aanleg van nieuwe verbindingen als de A5 Verlengde Westrandweg en de A50 tussen Eindhoven en Oss (beide voltooid in 2003), en trajectdelen van de A30, A50, N11 en N14. Het kabinet dient op korte termijn – in samenspraak met de betrokken medeoverheden – na te gaan wat binnen de bestaande middelen de financieringsmogelijkheden zijn (PPS of eventuele herprioritering) voor de aanleg van de A2 in Maastricht en de A4 in Midden-Delfland.

De komende vier jaar is €460 miljoen extra beschikbaar voor de versnelde aanpak van een groot aantal knelpunten op de weg. € 40 miljoen daarvan is afkomstig van de herschikking van bestaande middelen. € 380 miljoen wordt gebruikt voor de aanleg van extra spitsstroken, bijvoorbeeld rond de Ringweg Amsterdam, de A28 Utrecht–Amersfoort, de A27 Utrecht–Hilversum, de A13 Zestienhoven–Delft/Zuid, de A2 Den Bosch–Eindhoven en de A50 Arnhem–Deventer. Er worden géén spitsstroken aangelegd, als dat leidt tot het verplaatsen van knelpunten in plaats van het verbeteren van de doorstroming. € 80 miljoen wordt besteed aan een beter en slimmer gebruik van bestaande infrastructuur. Dat kan onder meer met toeritdosering, (beter) verkeersmanagement, uitbreiding van inhaalverboden voor vrachtwagens, matrixborden boven vluchtstroken en het tegengaan van overbelading van vrachtwagens om schade aan het wegdek te voorkomen. De doorstroming op de weg wordt voorts verbeterd door vanaf 2003 wegwerkzaamheden beter op elkaar af te stemmen en weggebruikers beter te informeren over reistijden en filelengte. Met beter incidentmanagement kunnen ongelukken op de weg sneller worden afgehandeld.

Er komt een speciale spoedwet wegverbreding, die de mogelijkheid biedt om af te wijken van specifieke regelgeving. Als die wordt aangenomen zullen de voorbereidingen voor de aanleg van de meeste spitsstroken al in 2003 kunnen worden afgerond. Een voorstel daartoe wordt uiterlijk begin 2003 bij de Tweede Kamer ingediend. Ook wordt tijd gewonnen door stroomlijning van de interne procedures en de besluitvorming binnen de rijksoverheid.

De effecten van dit maatregelenpakket zullen periodiek worden gemeten. V&W zal weggebruikers elk half jaar vragen of zij vinden dat de situatie is verbeterd en er komt in 2003 een informatie- en klachtentelefoon.

Een toelichting voor bouwen en benutting per project is te vinden in de infrastructuuragenda.



### *Spoor*

De aandacht van het kabinet verschuift van uitbreiding naar verbetering van het bestaande spoorweginet. Goed en tijdig onderhoud heeft de hoogste prioriteit, zodat de treinen beter op tijd kunnen rijden. Gelet op de afspraken in het Strategisch Akkoord en de budgettaire krapte zijn de prioriteiten voor het spoor:

- rust en herstel in de sector;
- goed en tijdig onderhoud;
- ontsluiting van VINEX-locaties;
- betere benutting bestaand spoor.

V&W, de taakorganisatie Prorail (de opvolger van Railinfrabeheer, Railned en Verkeersleiding) en NS Reizigers (NSR) werken aan een betere samenwerking. Er komt een wettelijk systeem dat de verantwoordelijkheden van deze drie partijen beter afbakent. Na de woelige periode van de afgelopen jaren moet er meer rust komen in de spoorsector. Die is nodig, opdat NSR tot een goede bedrijfsvoering kan komen en de juiste investeringsbeslissingen kan nemen. Prorail kan dan al zijn energie richten op onderhoud en benutting.

V&W wil minder vertragingen voor treinreizigers. In 2001 was de punctualiteit 79,9%, in 2006 moet deze 89% zijn, en uiterlijk 2010 moet meer dan 95 procent van de treinen op tijd rijden.

Een groot deel van het spoor in Nederland is de komende twee decennia aan het eind van zijn technische levensduur. De bovenbouw en een aantal spoorconstructies met technische problemen is aan vervanging toe. In het strategisch akkoord krijgt het spoor tot en met 2006 € 300 miljoen voor dit noodzakelijk onderhoud. De afgelopen jaren is er, ondanks extra investeringen, een achterstand ontstaan bij het verwerken van deze onderhouds-piek. Dit heeft geleid tot uitval en vertraging van treinen. Met de extra middelen kan deze achterstand voor ruim de helft worden ingelopen. In 2008 zal naar verwachting het einddoel (een vermindering van het aantal storingen aan de infrastructuur op het spoor met 35 tot 40 procent) zijn bereikt. Gezien de nu beschikbaar gestelde extra middelen voor goed en tijdig onderhoud zal in 2006 het aantal verstoringen met 30 tot 35 procent kunnen zijn afgenomen.

Een goede en tijdige ontsluiting van nieuwe woonlocaties door het openbaar vervoer is van groot belang. Daarom komen er nieuwe stations bij Vinex-locaties die momenteel worden gebouwd. Het nieuwe station bij Nijmegen-Lent is inmiddels geopend; Arnhem-Zuid, Den Haag-Ypenburg, Helmond-Brandevoort, Purmerend-Weidevenne, Tilburg-Reeshof, Amsterdam-Watergraafsmeer, Dordrecht-Amstelwijk, Haarlem-Zuid, Almere-Poort en Almere-Buiten zullen volgen. Voor het project Randstadspoor kunnen nog vóór 2006 de Utrechtse stations Leidsche Rijn -Centrum en -West en Amersfoort-Vathorst in gebruik worden genomen. In 2006 krijgen zodoende ongeveer 200 000 nieuwe inwoners van deze Vinex-locaties een spooransluiting.

Voor het stadsgewestelijke vervoer wordt ingezet op verhoging van frequenties van het treinvervoer in en rond de grote steden. Dit is een onderdeel van de studie naar betere benutting van het bestaande spoor, die eind 2002 voor verdere besluitvorming wordt voorgelegd. Medio 2003 zal op de spoorverbinding Gouda-Alphen a/d Rijn een pilot voor twee jaar van start gaan met light-rail voertuigen.

Door een combinatie van preventief onderhoud en hoge veiligheidseisen kan het spoorstelsel nog veel beter worden benut; hiervan zijn in Japan aansprekende voorbeelden te vinden. Daarom zal er, conform de afspraak in het Strategisch Akkoord nog in 2002 een plan «Beter benutten spoor» worden gepresenteerd door V&W, de taakorganisatie Prorail en de vervoerders. Doel is om de betrouwbaarheid van het spoorstelsel te verhogen en de punctualiteit van de treindienst te verbeteren. Onderdeel van het plan is de introductie van een andere dienstregeling, technische systemen en logistieke maatregelen, zodat meer en langere treinen dichter achter elkaar kunnen rijden. Dit plan zal – mede gezien de budgettaire mogelijkheden – gepaard gaan met een financieringsvoorstel en het stellen van hernieuwde prioriteiten in het planstudie- en realisatieprogramma infrastructuur (spoor en weg).

Een ingrijpende herprioritering is noodzakelijk vanwege de budgettaire krapte door het niet volledig compenseren van de prijsbijstelling en door de verplichting om rekening te houden met de financiële risico's bij de grote spoorprojecten. Het kabinet handhaaft de toezegging aan het Noorden voor de Zuiderzeelijn en zal geen bijdrage leveren aan eventuele (onverhoopte) overschrijdingen. De investering in de Hanzelijn zal – uitgaande van de beschikbare middelen en vanwege de prioriteit voor de reeds in aanleg zijnde projecten – met vijf jaar moeten worden vertraagd.

Voor een aantal projecten stelt het kabinet de financiële middelen later beschikbaar, zodat ze beter aansluiten bij de feitelijke voortgang van de werkzaamheden. Het betreft de Noord-Zuidlijn in Amsterdam, Randstad-rail (een tot *light rail* om te vormen spoorverbinding tussen Rotterdam, Zoetermeer en Den Haag) incl. de Nootdorpboog, de investeringsbeslissing t.a.v. de tunnel Delft en de aanpak van grote stations (NSP-projecten). Bij de voorbereiding van de uitvoeringsafspraken voor de NSP's zullen V&W en VROM, in overleg met de betrokken gemeenten bezien, hoe dat past in de stedelijke planvorming en in relatie met zowel een reële uitvoeringsplanning van de individuele projecten als de beschikbare financiële middelen.

Waar het geld ontbreekt voor nieuwe projecten worden geen verkenningen gestart: «studeren om het studeren» heeft geen zin.

#### *Regionaal openbaar vervoer*

De regering heeft een gebiedsgerichte decentralisatie van de middelen voor regionale en lokale infrastructuur voorbereid. Doel is om de beslissingen over regionale infrastructuur en de financiële middelen daarvoor in één hand te brengen. Zo wordt onnodige afhankelijkheid van en bemoeienis door de rijksoverheid voorkomen. Na nadere besluitvorming zal per 1 januari 2003 de grens waaronder de provincies en regionale openbare lichamen mogen beslissen over infrastructuurprojecten worden opgetrokken naar € 225 mln. Tegelijk wordt de gebundelde doeluitkering (GDU) verhoogd met de middelen die niet langer worden uitgekeerd via projectsubsidies.

In maart 2000 is een kabinetsstandpunt over een nieuwe verdeel-systeematiek naar de Tweede Kamer gezonden. Het wordt verder uitgewerkt in een project, waarbij ook de mede-overheden worden betrokken. Het exploitatiebudget zal vanaf 2004 geleidelijk verdeeld worden op basis van structuurkenmerken en uitgekeerd aan de provincies en de kaderwettgebieden. De verschillende budgetten voor regionaal verkeer en vervoer komen zo in één hand, waardoor op termijn ontschotting mogelijk is.

De rijkssubsidie voor de exploitatie van het openbaar vervoer zal vanwege de efficiency-taakstellingen op subsidies naar aanleiding van het Strategisch Akkoord en het niet volledig compenseren van de prijsbijstelling worden verminderd. Met de decentrale overheden zal overleg worden gevoerd over de invulling van deze vermindering.

In het openbaar vervoer is het doel om een OV-chipkaart te introduceren waarmee het mogelijk wordt om door de gehele vervoersketen te reizen. De kaart is zowel betaalkaart als toegangspas voor vervoermiddelen en perrons. Door de verwachte sterke afname van het aantal zwartrijders, de afsluiting van perrons en de elektronische verrekening zullen de sociale veiligheid en de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer sterk toenemen. De ontwikkeling en bekostiging ervan is een zaak voor de regio's en het bedrijfsleven. De pilot met een «Tripperpas» in Groningen verloopt positief. De OV-bedrijven verwachten in 2003 een reeks pilots te kunnen starten met de OV-chipkaart.

### **Goederenvervoer**

Het vervoer van goederen is onmisbaar voor onze welvaart en maatschappelijk functioneren. Daartoe is een samenhangend logistiek netwerk nodig, waarin de schakels van de keten op elkaar aansluiten en alle modaliteiten hun eigen rol vervullen. Net als bij personenvervoer geldt voor goederenvervoer, dat zowel bedrijfsleven als consument vervoer «van deur tot deur» wensen. Zowel de weg-, rail- en waterinfrastructuur als de havens, terminals en andere overslagpunten moeten op orde zijn en als één geheel functioneren. Het beleid is gericht op het faciliteren van de vervoersvraag op een zodanige wijze dat het vervoer doelmatig en veilig plaats vindt en de negatieve gevolgen voor de leefomgeving beperkt worden.

Het Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR) is vrijwel afgerond met de vaststelling door de Eerste Kamer van de Planologische Kernbeslissing (PKB) PMR. In 2003 zal PKB 4 worden uitgebracht. Hoofddoel van de PKB-PMR is om de positie van mainport Rotterdam te versterken door het ruimtetekort voor havens industriële activiteiten op te heffen en de kwaliteit van de woon- en leefomgeving te verbeteren. De gemeenteraad van Rotterdam zal in 2003 naar verwachting een besluit nemen over de eventuele verzelfstandiging van het Gemeentelijk Havenbedrijf.

Voor de zeescheepvaart wordt gewerkt aan een meer marktgerichte uitvoering van loodsdiensten en een verbetering van de prijsprestatieverhouding in de loodsgeldtariefstructuur. Eind 2003 kan worden overgegaan tot wijziging van de Scheepvaartverkeerswet, gevolgd door het wijzigen of opheffen van de Loodsenwet in 2006.

Het kabinet wil het bestaande vaarwegenstelsel de komende jaren zodanig verbeteren dat het beter kan worden benut voor het goederenvervoer. Het gaat daarbij ondermeer om het Lekkanaal, aanpassing van de Waal- en Maasroute en verbetering van de verbinding Amsterdam–Lemmer–Delfzijl. Een definitieve beslissing over de omlegging van de Zuid-Willemsvaart wordt voorbereid. Modernisering en uitbreiding van het verkeersbegeleidingssysteem kan bijdragen aan zowel de beoogde handhaving van het huidige hoge veiligheidsniveau, als aan een betere benutting van de bestaande vaarwegen. Zo wordt onder meer geïnvesteerd in walradarsystemen voor de scheepvaart en nautische maatregelen

voor de Westerschelde. Voor 2003 is ruim € 4 miljoen extra gereserveerd, voor met name de Westerschelde en Den Helder.

Een belangrijke doelstelling voor het railgoederenvervoer is om – in het licht van de aanleg van de Betuweroute – bestaande marktverstoringen en toetredingsdrempels op te heffen en gelijke concurrentievoorwaarden te creëren voor alle vervoerders. Het Samenwerkingsverband Railgoederenvervoer voert een reeks activiteiten uit, gericht op een meer marktgerichte infrastructuurexploitatie in termen van factoren als prijs, betrouwbaarheid, snelheid, flexibiliteit, frequentie, beschikbaarheid, toegankelijkheid en imago.

Naar verwachting zal het kabinet eind 2002 de Tweede Kamer een tussenstand presenteren over de Betuweroute, en daarbij ingaan op de mogelijkheden om de rentabiliteit van de Betuweroute te verbeteren door een betere benutting of vergroting van de bezettingsgraad.

Op Europees en internationaal niveau wordt gestreefd naar een *level playing field* van open vervoermarkten met gelijke concurrentievoorwaarden. Dit gebeurt ondermeer door de Nederlandse inbreng in de Transportraden van de EU. Met Duitsland is voor 2003 een bilaterale Ministersconferentie gepland over de perspectieven voor het toekomstige Duitse en Nederlandse goederenvervoerbeleid. Met België gaat de aandacht uit naar relevante dossiers als de Westerschelde, de IJzeren Rijn, VERA SLOE (verbinding Roosendaal–Antwerpen en de Sloeboog) en het eindbeeldonderzoek Rotterdam–België (RoBel).

### **Luchtvaart**

Mainport luchthaven Schiphol is een hoogwaardig knooppunt van nationaal en internationaal luchtverkeer. Tot 2010 biedt naar verwachting het vijfbanenstelsel voldoende capaciteit voor Schiphol om zijn mainportpositie te handhaven binnen de milieu- en veiligheidsgrenzen van de Schipholwet.

De eerder genoemde verkoop van een minderheidsaandeel in de NV Luchthaven Schiphol kan alleen plaatsvinden op voorwaarde dat de betrokken publieke belangen adequaat zijn gewaarborgd met een wettelijke regeling. De continuïteit van de luchthaven mag voorts niet in gevaar komen (bij voorbeeld door te ambitieuze investeringen in het buitenland) en er moeten toereikende waarborgen zijn om misbruik van de economische machtspositie van de luchthaven ten opzichte van luchtvaartmaatschappijen te voorkomen. Met de nieuwe Schipholwet en -besluiten zijn de publieke belangen en de mainportdoelstelling reeds in belangrijke mate veiliggesteld. Binnen zes maanden na aantreden zal het kabinet bezien of daadwerkelijk voldaan is aan bovengenoemde voorwaarden en zonodig het bij de Tweede Kamer ingediende wetsvoorstel, bij nota van wijziging, aanvullen.

Begin 2003 zal een beleidsnota verschijnen met een schets van de toekomstige regelgeving voor de regionale en de kleine luchthavens. Daarin zullen onder meer normen voor milieu en (externe) veiligheid worden vastgelegd en zal het streven naar decentralisatie worden vormgegeven. De daartoe benodigde wetgeving zal ook in 2003 worden geïnitieerd. Vanwege toezeggingen aan Lelystad en het vervallen van de aanwijzing voor Maastricht op 1 januari 2004 zal voor deze beide luchthavens niet op nieuwe wetgeving kunnen worden gewacht. Daarom

zullen een op die luchthavens gerichte planologische kernbeslissing en aanwijzingen in procedure worden gebracht, die vóór 1 januari 2004 van kracht zullen zijn.

Vanwege de recente nationale en internationale ontwikkelingen op het veiligheidsterrein zal een nieuw veiligheidskader 2003–2010 worden geformuleerd. Daarnaast wordt gewerkt aan de oprichting van een Europese autoriteit voor de luchtvaartveiligheid, de EASA, die een sterker Europees kader moet bieden voor de luchtvaartveiligheid.

## **Veiligheid**

Op het gebied van de veiligheid zal de komende tijd veel aandacht en energie uitgaan naar de effectiviteit van de uitvoering, de consistentie van de handhaving en de verantwoording van de resultaten.

### *Toezicht en handhaving*

Op het gebied van de veiligheid en de handhaving daarvan moet de overheid vertrouwen terugwinnen door duidelijk te maken hoe ze werkt, door zich uit te spreken over de (on)aanvaardbaarheid van risico's en door strikte handhaving van de gestelde normen. Meer aandacht zal uitgaan naar de handhaafbaarheid van de wet- en regelgeving. De binnen V&W onafhankelijke Inspectie Verkeer en Waterstaat zal het handhavingsbeleid inzichtelijk maken en erover communiceren. Burgers en bedrijven moeten kunnen zien dat de handhaving niet verzandt in bureaucratie rompslomp. Het streven is om keuzes voor prioriteiten en posterioriteiten in de handhaving te onderbouwen met risicoanalyses.

### *Externe veiligheid*

Het kabinet stelt € 100 miljoen tot en met 2006 beschikbaar voor externe veiligheid, ten aanzien van gevaarlijke stoffen en € 50 mln per jaar na 2006, waarvan € 25 mln uit de enveloppe Mobiliteit en € 25 mln uit de algemene middelen. De verdere invulling van dit bedrag zal op korte termijn worden gezien.

Voor het vervoer van vuurwerk over de weg en per spoor zal per 1 januari 2003 in Europees verband een autorisatiesysteem worden ingevoerd. De classificatie van het door de importeur aangeboden vuurwerk wordt vanaf dan geautoriseerd door de overheid

Het spanningsveld tussen het ruimtelijke beleid en het veiligheidsbeleid wordt benaderd door enerzijds het vinden van structurele oplossingen in het kader van de in de Nota Milieu/NMP4 aangekondigde ketenstudies voor LPG, ammoniak en chloor en anderzijds door het project Knelpunten Infrastructuur Externe Veiligheid (KIEV), dat gestart is om op het niveau van ruimtelijke projecten specifieke veiligheidsknelpunten op te sporen.

In de integrale ketenstudies worden de ketens van LPG, ammoniak en chloor gedetailleerd in kaart gebracht, de externe veiligheidsknelpunten beschreven en verschillende mogelijke oplossingen verkend voor deze knelpunten. De afweging van deze mogelijke maatregelen wordt gebaseerd op een integrale maatschappelijke kosten-batenanalyse. Gestreefd wordt naar meer samenhang en samenwerking tussen toezichthouders, ook in internationaal verband. Zo zal de Inspectie de veiligheid van en het toezicht op de binnenvaart verbeteren, onder andere door de versnippering van dat toezicht aan te pakken.

Tussen 2003 en 2006 worden de veiligheidsknelpunten op een aantal goederenrail-emplacementen opgelost. Tevens komt er extra aandacht voor de verbetering van de veiligheid van tunnels. Onderzocht wordt of daarvoor een separaat wetsvoorstel moet worden geformuleerd.

De externe veiligheid rond de luchthaven Schiphol is geregeld in de nieuwe Wet luchtvaart, die borgt dat de toegestane risico's voor omwonenden binnen de vast te stellen waarden blijven. Op basis daarvan wordt het toezicht op de luchthaven zichtbaar vergroot.

#### *Beveiligingsbeleid (Security)*

Naar aanleiding van de aanslagen op 11 september worden – onder meer op basis van afspraken in Europees en mondiaal verband – de eisen en waarborgen voor de beveiliging aanzienlijk scherper gesteld. Het kabinet heeft in 2001 een pakket maatregelen vastgesteld om het terrorisme te bestrijden. Hiervoor is een budget van € 2,7 miljoen aan de begroting van V&W toegevoegd. Er worden onder meer maatregelen genomen voor de controle op het personen- en goederenverkeer in havens en luchthavens.

Het kabinet heeft een overkoepelend actieplan opgezet ter bescherming van de vitale Nederlandse infrastructuur. Onder verantwoordelijkheid van V&W vallen de transportsector, de luchtvaart, de meteorologie en het keren en beheren van oppervlaktewater. Voor alle V&W-terreinen en voor alle schakels van de veiligheidsketen zal worden bezien waar zich kwetsbare plekken bevinden en wat gedaan kan worden om de kans op een calamiteit of de gevolgen ervan op een aanvaardbaar niveau te brengen en te houden. Voor de transportsector vormen de concurrentieverhoudingen, zowel nationaal als internationaal daarbij een bijzonder aandachtspunt. Medio 2003 zullen de eerste beleidsvoorstellen op het terrein van *security* gereed zijn.

#### *Verkeersveiligheid*

Nederland moet veiliger, ook op het gebied van verkeer en vervoer. Zichtbaar en effectief toezicht op de regels is daarvoor een van de voorwaarden.

In het verlengde van de Interimregeling Duurzaam Veilig wordt voor de tweede fase van Duurzaam Veilig in de periode 2004–2006 € 60 miljoen vrijgemaakt. Daarna is op dit gebied een extra inspanning mogelijk. Het aantal verkeersslachtoffers zal blijven dalen, maar door het niet beschikbaar komen van extra middelen zal de NVVP-doelstelling voor 2010 niet haalbaar zijn. Vooralsnog lijkt met de beschikbare middelen een bereikt effect in 2006 van circa 980 verkeersdoden en circa 20 000 ziekenhuisgewonden haalbaar. Daarmee wordt, gelet op de groei van de mobiliteit, niettemin een behoorlijke prestatie geleverd. Bij de herijking van het NVVP zal in overleg met de partners een nieuwe doelstelling voor de verkeersveiligheid worden vastgesteld.

In 2003 worden verschillende maatregelen getroffen:

- Een programma om overwegen veiliger te maken krijgt een financiële impuls van € 230 miljoen. Doel: reductie van het aantal overwegdoden in 2010 met 50% ten opzichte van 1985. Bij de aanleg van spoorinfrastructuur wordt in een zo vroeg mogelijk stadium van het ontwerpproces veiligheid in de beschouwing betrokken;
- De dodehoekspiegel op vrachtwagens wordt eind 2002 verplicht gesteld;
- In 2003 uitbreiden inhaalverbod vrachtverkeer;

- Er is € 4,6 miljoen extra uitgetrokken voor de invoering van een digitale tachograaf op vrachtwagens;
- In 2003 komt er een verbod op radardetectors, om snelheids-overtredingen tegen te gaan;
- Verbetering veiligheid motorrijders in samenwerking met Motorplatform met specifieke aandacht voor beginners;
- Een samenhangend plan voor de verdere verbetering van de rijvaardigheid zal eind 2002/begin 2003 aan de Tweede Kamer gepresenteerd worden;
- Op basis van de resultaten van regionale pilots maakt V&W met Binnenlandse Zaken en Justitie afspraken over verdere verbetering van de verkeershandhaving;
- Op basis van een leerlingenonderzoek in de basisvorming van het voortgezet onderwijs uit 2002 wordt verkeerseducatie beter ingepast in de leerdoelen;
- Het Meerjarenprogramma Campagnes Verkeersveiligheid 2003–2007 wordt concreet uitgewerkt met de bestuurlijke en maatschappelijke partners, gevolgd door de start van de uitvoering;
- Een proef wordt afgerond met de *lane departure warning assistant*, die bestuurders helpt koers te houden;
- Voor een snelle implementatie van de Europese richtlijn voor veiligheidsgordels in busjes voor leerlingenvervoer is voor 2002 € 3 miljoen en voor 2003 € 6,5 miljoen gereserveerd.

#### *Sociale veiligheid openbaar vervoer*

Het openbaar vervoer moet veiliger. De agressie en het vandalisme in en om het openbaar vervoer moeten drastisch worden bestreden. Iedereen, zowel reizigers als personeel, moet zich veilig kunnen voelen in het openbaar vervoer. Voorjaar 2002 is met Binnenlandse Zaken een aanvalsplan voor de sociale veiligheid in het openbaar vervoer opgesteld. Het zal eind 2002 – na verwerking van de reacties – aan de Tweede Kamer worden aangeboden.

OV-bedrijven en -autoriteiten, politie en justitie werken samen aan een vermindering van het onveiligheidsgevoel en de onveiligheidsincidenten. Het plan treedt na goedkeuring in werking vanaf 2003 en betreft onder meer extra toezichthouders (waaronder politie) in de tram en metro en op risicovolle NS-stations, extra bevoegdheden voor toezichthouders (handboeien, wapenstok, surveillancehonden, opleggen reisverbod) en uitbreiding van het cameratoezicht, ook op kleinere treinstations. Ook het vuil op stations en in fietsenstallingen wordt aangepakt, zodat reizigers zich veiliger en prettiger voelen.

Van groot belang is de invoering van een gesloten toegangsregime met poortjes en chipkaarten op metro- en treinstations. Dat voorkomt behalve zwartrijden ook agressie en overlast op perrons en in rijtuigen. De Inspectie Verkeer en Waterstaat zal op korte termijn het toezicht op de veiligheid en de kwaliteit van het taxivervoer verscherpen.

#### **Water**

De Nederlandse burgers voelen zich achter de dijken en duinen veilig voor het vele water dat Nederland rijk is. Zij vertrouwen op een veilige afvoer van water bij wateroverlast en op voldoende water in droge perioden. In 2005 wordt het Deltaplan Grote Rivieren afgerond en zijn alle rivier- en IJsselmeerdijken voor de eerste maal op sterkte, conform de huidige eisen uit de Wet op de Waterkering. Inmiddels is echter duidelijk dat er een grens is aan de «harde maatregelen» die het kabinet kan nemen. Door klimaatverandering en bodemdaling bieden deze op lange termijn geen

soelaas. Om Nederland ook in te toekomst tegen het water te beschermen, is een omslag nodig in het denken over waterbeheer. De plannen daartoe zijn uitgewerkt in de Kabinetsnota's *Anders omgaan met water: waterbeleid in de 21e eeuw* (WB21) en *Ruimte voor de Rivier*. De belangrijkste uitgangspunten daarin: anticiperen op toekomstige klimaatveranderingen in plaats van maatregelen achteraf, maatregelen nemen in de voorkeursvolgorde vasthouden-bergen-afvoeren en meer ruimte creëren voor water.

De bedoeling is begin 2003 met alle betrokken overheidspartijen een Nationaal Bestuursakkoord Water te sluiten, met duidelijke afspraken over de implementatie en uitvoering van het nieuwe waterbeleid. Het kabinet zal uiterlijk begin 2003 komen met een reactie op het rapport van de commissie Luteijn over de instelling van overloopgebieden.

In 2015 moet het hoofd- en regionale watersysteem op orde zijn, door uitvoering van de Planologische Kernbeslissing Ruimte voor de Rivier (voor het hoofdwatersysteem) en de aanpak van zwakke schakels in de kustbeveiliging. De uitvoering daarvan begint in 2002. Concrete maatregelen binnen het plan «Ruimte voor de Rivier» worden in 2004 vastgelegd in een Planologische Kernbeslissing. Voor het plan is in totaal € 1,9 miljard gereserveerd. Eind 2001 heeft het Kabinet in de *Derde Kustnota* vastgelegd hoe ze de zwakke schakels in de kustwering aan gaat pakken. Het betreft vooral West-Zeeuws-Vlaanderen, Hoek van Holland-Kijkduin en de Kop van Holland tussen Den Helder en Callantsoog. Met deze maatregel verhoogt het kabinet ook de kwaliteit van de kustplaatsen.

Met een publiekscampagne van Rijk, provincies, waterschappen en gemeenten wordt het «waterbewustzijn» gestimuleerd onder het motto «Nederland leeft met water». Voor deze campagne wordt van 2003–2007 structureel € 4 miljoen gereserveerd.

### **Kwaliteit van de leefomgeving**

V&W zet zich in voor realisatie van de internationale doelstellingen voor een schone en stille omgeving rondom de infrastructuur. Via bronbeleid wordt gestreefd naar schonere, stillere en zuinige vervoermiddelen. V&W, VROM en EZ werken binnen het zogenoemde MILVEN-project aan een verdere stroomlijning van het beleidsveld milieu, verkeer (m.u.v. luchtvaart) en energie. Hierbij worden beleidsdoelen en instrumenten beter op elkaar afgestemd, worden de vele subsidieprogramma's op dit terrein gebundeld en worden aansturing en uitvoering verbeterd. Dit moet leiden tot een effectievere en efficiëntere realisatie van de milieudoelstellingen.

#### *Emissies*

Bij emissies moet in 2010 worden voldaan aan grenswaarden van 40 microgram/m<sup>3</sup> voor fijn stof en NO<sub>2</sub>. Eerst worden de ergste knelpunten opgelost, op plaatsen waar sprake is van bebouwing. In 2003 wordt de EU-richtlijn luchtkwaliteit geëvalueerd. Daarbij zal ook de haalbaarheid van het ijkjaar 2010 aan de orde komen.

Voor de andere gezondheidsbedreigende emissies door de sector verkeer en vervoer gelden de volgende plafonds voor 2010: 13 kton SO<sub>2</sub>, 49 kton vluchtige organische stoffen en 150 kton NO<sub>x</sub>. Die doelen willen we bereiken door implementatie van de EU-regelgeving voor het verscherpen



van emissie-eisen voor voertuigen en door het stimuleren van nieuwe, schone aandrijftechnologieën, onder andere met het Masterplan elektrisch hybride voertuigen.

Naar aanleiding van de evaluatie van de Uitvoeringsnota Klimaat zullen in 2003 per sector (waaronder verkeer en vervoer) streefwaarden voor CO<sub>2</sub> worden vastgesteld. Eind 2002 legt V&W zijn bijdrage vast in het CO<sub>2</sub>-beleidskader verkeer en vervoer. De CO<sub>2</sub>-uitstoot wordt aangepakt door zuiniger voer- en vaartuigen en milieuvriendelijker brandstoffen te stimuleren met belastingmaatregelen, door verscherpte handhaving van snelheidslimieten en de etikettering van auto's.

Ook in 2003 worden in het personen- en goederenvervoer weer subsidies toegekend aan het bedrijfsleven, voor investeringen die leiden tot CO<sub>2</sub>-reductie en tot Energiebesparing in Transport (EBIT). Niet alleen technische aanpassingen aan voer- of vaartuigen komen in aanmerking, maar ook logistieke verbeteringen als het slimmer organiseren van de transportroute of het verplaatsen van wegtransport naar rail of water.

Het streven is om de toename van de uitstoot van broeikasgassen door de luchtvaart te beperken tot minder dan drie procent via internationaal overeen te komen beleidsmaatregelen. Voor de uitstoot van de lokale luchtverontreinigende stoffen door de luchtvaart op Schiphol zullen per 1 januari 2003 wettelijke emissieplafonds van kracht worden. Ter beperking van de geurhinder worden wettelijke regels van kracht. In 2003 zal – in gevolge een Europese richtlijn – elk bezoekend schip moeten meebetalen aan de inzameling en verwerking van scheepsafval. Bovendien kunnen schepen worden verplicht tot de afgifte van afvalstoffen.

#### *Geluid*

Voor geluidhinder bij woningen staat in het Nationaal Milieuplan 4 als norm voor 2010 de grenswaarde van 70 dB(A). Momenteel wordt nieuw beleid ontwikkeld voor geluidhinder, dat kan leiden tot wijzigingen in de wet- en regelgeving. De ambities en instrumenten zullen conform het Strategisch Akkoord, in lijn worden gebracht met de financiële mogelijkheden. Er zal dus moeten worden gezien hoe en wanneer de regels en normen gerealiseerd kunnen worden. Er wordt onder meer doorgegaan met de uitvoering van het Innovatieprogramma Geluid, waarin bronbeleid een belangrijke rol speelt om geluidhinder bij infrastructuur te verminderen en met het opstellen van een meerjarenprogramma ontsnippering. Een start is gemaakt met het Innovatieprogramma Geluid, waarin bronbeleid een belangrijke rol speelt om geluidhinder bij infrastructuur te verminderen.

In internationaal verband wordt gestreefd naar een stillere wereldvloot van vliegtuigen. Per 1 januari 2003 worden nieuwe wettelijke grenswaarden voor geluid rond Schiphol van kracht. Voor de regionale velden zal, geënt op de Schiphol-aanpak, een vergelijkbare wettelijke regelgeving worden opgesteld.

#### **Organisatie Verkeer en Waterstaat**

Mede met het oog op de gewenste verzakelijking is verder gewerkt aan een heldere scheiding van beleid, uitvoering en handhaving. Rijkswaterstaat werd gesplitst in een uitvoeringsorganisatie en een Directoraat-generaal Water. De inspectietaken zijn gebundeld in de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW), die direct verantwoording is verschuldigd aan SG en minister. De Inspectie heeft een aantal bevoegdheden voor onafhankelijke

informatievoorziening en opereert in openbaarheid. Omdat de vervoersketens steeds meer met elkaar versmelten en de grenzen vervagen tussen ondernemers in de verschillende vervoerstakken, onderzoekt IVW de mogelijkheden van één loket voor alle modaliteiten.

Voor 2003 bedraagt het begrote budget voor IVW bijna € 100 miljoen.

#### *Taakstelling Verkeer en Waterstaat*

De rijksoverheid moet inkrimpen. V&W heeft op grond van het Strategisch Akkoord een bezuinigingstaakstelling, oplopend tot € 32 miljoen vanaf 2006. Rijkswaterstaat (waar de bouwactiviteiten zijn ondergebracht), de Inspectie Verkeer en Waterstaat (veiligheid) en het KNMI (publieksdiensten) moeten door het verbeteren van de efficiency een bezuiniging realiseren van 4%. Alle overige directies moeten dat ook, maar dienen bovendien 9% te bezuinigen. Tijdens de bezuinigingsronde worden zoveel mogelijk kleine subsidies geschrapt, zodat tegelijkertijd ook de bureaucratie wordt aangepakt.

#### *Reductie administratieve lasten*

Voor 2002/2003 is een actieprogramma gelanceerd voor de reductie van administratieve lasten voor het bedrijfsleven. Met een nulmeting zijn de lasten in kaart gebracht en eind 2002 moet een actieprogramma gereed zijn voor de totale omgeving van V&W. Van alle administratieve lasten van enige omvang wordt nagegaan of zij noodzakelijk zijn, of kunnen worden weggenomen. ICT kan daarbij een belangrijke rol spelen. Daarbij dient voorkomen te worden dat de lastenvermindering ten koste gaat van andere beleidsdoelen, zoals veiligheid. Een aantal acties zijn al gestart. De invoering van een digitale tachograaf voor het vrachtverkeer (voorzien in 2004) kan aanzienlijke besparingen van de administratieve lasten opleveren. Voorts zal V&W naar verwachting eind 2002 Public Key Infrastructure invoeren, waarmee de veiligheid, authenticiteit en vertrouwelijkheid van de elektronische verzending van formulieren kan worden gewaarborgd. Voor de in gang gezette acties wordt verwezen naar het actieprogramma dat in mei 2002 aan de Tweede Kamer is aangeboden.

### **Kennis en Innovatie**

Verkeer en Waterstaat investeert jaarlijks aanzienlijke bedragen in de ontwikkeling, het beheer en het gebruik van relevante maatschappelijke, sociaal-economische, technologische en wetenschappelijke kennis. Traditioneel is Verkeer en Waterstaat daarbij sterk georiënteerd op technische en technologische oplossingen. De integrale benadering van verkeers- en vervoersvraagstukken en de vermaatschappelijking van het waterbeheer hebben echter geleid tot een grote en groeiende behoefte aan kennis van de concrete effecten van het V&W-beleid op burgers en economie, alsmede van nieuwe beleidsprocessen. Mede daarom is in 2002 de kennisprogrammering en het kennismanagement van het ministerie verder geprofessionaliseerd. Achterliggend streven daarbij is om de kennisactiviteiten expliciet te koppelen aan de beleidsdoelstellingen. In 2003 zal aandacht worden besteed aan een drietal V&W-brede thema's:

- kennis van burgers en bedrijven (met het oog op de effectiviteit van gedragsbeïnvloedende maatregelen en het draagvlak voor beleidsmaatregelen);
- veiligheid (veiligheidsrisico's voor de samenleving en manieren om die te verminderen);
- organisatie van infrastructures (institutionele en organisatorische vormgeving van het infrastructuurbeleid).

Innovatie wordt vooral daar gestimuleerd waar het direct kan bijdragen aan de oplossing van maatschappelijke problemen op het beleidsterrein van Verkeer en Waterstaat. Het publiek-private Kennisplatform Connekt speelt een intermediaire rol bij de kennisontwikkeling rond mobiliteitsmanagement en verkeersmanagement. Centraal daarbij staat de vraag welke bijdrage ICT (bijvoorbeeld met intelligente havenconcepten, dito logistieke systemen en reizigersinformatie op maat) kan leveren aan het optimaliseren van de informatiestromen van en naar de mobilist, in het goederenvervoer en bij de fijnmazige stedelijke distributie.

### De begroting op hoofdlijnen

Onderstaande tabel geeft de belangrijkste wijzigingen in uitgaven ten opzichte van de ontwerpbegroting 2002. Er wordt onderscheid gemaakt tussen de belangrijkste beleidsmatige mutaties, de mutaties die gevolg zijn van het Strategisch Akkoord en de overige mutaties. Een volledig overzicht van de mutaties is beschreven in de verdiepingsbijlage bij de diverse artikelen.

<b>Begroting op hoofdlijnen</b>					
<b>Uitgaven (x € 1000)</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>
<b>Stand ontwerpbegroting 2002</b>	<b>5 738 402</b>	<b>5 942 639</b>	<b>6 146 522</b>	<b>6 317 997</b>	<b>6 423 450</b>
<b>1e suppl. Wet 2001</b>	<b>147 918</b>	<b>97 650</b>	<b>100 328</b>	<b>88 675</b>	<b>90 141</b>
<b>I Belangrijkste beleidsmatige mutaties</b>	<b>21 095</b>	<b>- 9 512</b>	<b>- 3 966</b>	<b>- 35</b>	<b>- 2 804</b>
<b>Goederenvervoer</b>					
1 01.01.03 HCC Den Helder/Loodsen op Afstand (Westerschelde)		4 183	1 281	1 082	269
<b>Personenvervoer</b>					
2 07.01.02 Gebruiksvergoeding contractsector	14 615	18 151	24 504	30 403	30 403
<b>Luchtvaart</b>					
3 11.01.02 Vrijval afkoop regionale velden	- 4 695	- 7 675	- 6 025	- 6 025	6 025
4 12.01.02 Amovering woonschepen	4 000	3 079	3 222	2 541	408
<b>Inspectie Verkeer en Waterstaat</b>					
5 18.01.01 Invoering Digitale Tachograaf	3 175	4 663	2 339	702	
<b>Centrale Diensten</b>					
6 21.01.01 van A naar Beter	4 000	2 730	2 730	2 730	2 730
7 21.02.06 Overboeking naar EZ		- 5 647	- 5 576	- 5 507	- 5 438
<b>DGTP</b>					
8 15 overboeking naar EZ		- 25 707	- 23 256	- 22 746	- 21 936
<b>IVW</b>					
9 18.01.04 Overboeking naar EZ		- 3 289	- 3 185	- 3 215	- 3 215
<b>II Strategisch Akkoord</b>					
10 Volume- en productiviteitskortingen		- 8 075	- 16 115	- 24 156	32 230
11 Ombuiging Subsidies		- 53 838	- 89 063	- 124 288	- 140 900
12 Korting op externe inhuur		- 3 755	- 3 755	- 3 755	- 3 755
13 G&G-sector		- 1 174	- 2 349	- 3 523	- 4 697
14 FES-Bruggetje		- 46 580	- 40 501	- 58 696	- 117 214
<b>III Overige mutaties</b>	<b>31 954</b>	<b>- 3 335</b>	<b>30 077</b>	<b>37 763</b>	<b>- 7 836</b>
<b>Stand OB 2003</b>	<b>5 939 369</b>	<b>5 914 038</b>	<b>6 121 179</b>	<b>6 229 983</b>	<b>6 204 156</b>

ad 1 Ten behoeve van het veilig goederenvervoer zijn extra investeringen in de verkeersregeling zeescheepvaart noodzakelijk. Deze middelen zijn bestemd voor de Loodsen op Afstand (LOA) faciliteiten in de Westerschelde. LOA-palen met bijbehorende apparatuur leiden al snel tot een uitgave van enige miljoenen Euro's.

Daarnaast is het Haven Coördinatie Centrum (HCC) in Den Helder verouderd. Vervanging van dit centrum is noodzakelijk om verkeersonveilige situaties in met name het milieukwetsbare waddengebied te voorkomen.

- ad 2 Dit betreft een structurele verwerking van de overboeking uit de najaarsnota 2001. Vanwege het inzetten van de gebruiksvergoeding voor beheer en onderhoud spoor (IF 01.02.04) kan de rijksbijdrage voor beheer en onderhoud spoor worden verlaagd en ingezet voor de zgn. contractsector. Met deze mutatie wordt daar uitvoering aan gegeven.
- ad 3 In 2002 heeft de overheid zijn verplichtingen voor wat betreft de exploitatietekorten van regionale luchthavens afgekocht. Hierdoor vallen, vanaf 2002, de gereserveerde middelen voor afkoop en de vergoeding voor de exploitatietekorten van de regionale luchthavens grotendeels vrij.
- ad 4 In het kader van de geluidsnormering rondom de luchthaven Schiphol en de geplande opening van de vijfde baan is het noodzakelijk om 130 woonschepen te verwijderen.
- ad 5 Een belangrijke intensivering op het artikel van de Inspectie Verkeer en Waterstaat is de invoering van de digitale tachograaf. Nederland is hier als gevolg van Europese wetgeving toe verplicht. Door de ontwikkeling en implementatie van een digitaal registratie systeem wordt een betere handhaving van de rij- en rusttijden mogelijk en fraudebestrijding verbeterd.
- ad 6 De publiciteitscampagne van A naar Beter, die het Ministerie V&W in 2002 begonnen is, ondersteunt de vele mobiliteitsprojecten die gestart zijn om de bereikbaarheid, veiligheid en kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren. In deze campagne, die in totaal 5 jaar gaat duren, wordt door het ministerie samengewerkt met provincies, gemeenten en andere partners.
- ad 7, 8 en 9 In het Strategisch Akkoord is gekozen voor een geïntegreerde beleidsaanpak van informatie- en communicatietechnologie. Daarom worden de gelden van het directoraat-generaal Telecommunicatie en Post inclusief het betrokken deel van de Inspectie V&W toegevoegd aan het ministerie van Economische Zaken
- ad 10 In het Strategisch Akkoord (SA) is V&W een taakstelling van € 32 mln. opgelegd vanaf 2006 op basis van efficiency- en volume-taakstellingen. Voor V&W wordt uitgegaan van 4% efficiency-taakstelling en ca. 9% volume-taakstelling, met uitzondering van de Rijkswaterstaat, de Inspectie V&W en het KNMI die alleen de 4% efficiencytaakstelling wordt opgelegd. In de verdiepingsbijlage zijn de mutaties per beleidsartikel aangegeven.
- ad 11 In het SA is V&W een taakstelling oplopend tot € 140 mln in 2006 opgelegd voor het beperken van de subsidies. Bij het invullen van deze taakstelling is zoveel mogelijk ingezet op het schrappen van kleine subsidieregelingen met name op het gebied van het personen en goederenvervoer.

In de verdiepingsbijlage zijn de mutaties per beleidsartikel aangegeven.

ad 12 In het SA is V&W een korting van € 3,775 mln opgelegd voor het beperken van inhuur.

In de verdiepingsbijlage zijn de mutaties per beleidsartikel aangegeven.

ad 13 In het SA is een ombuiging voor de gepremieerde en gesubsidiëerde (GenG) sector van in totaal € 30 mln in 2006 opgenomen. V&W levert daarin een bijdrage van € 4,7 mln.

In de verdiepingsbijlage zijn de mutaties per beleidsartikel aangegeven.

ad 14 Het FES-bruggetje impliceert dat investeringen die tot op heden niet via het FES worden gefinancierd, maar wel aan de FES-criteria voldoen, alsnog via het FES gefinancierd gaan worden. Hierdoor wordt de bijdrage uit de algemene middelen verlaagd.

## Bijlage beleidsagenda

### Zichtbare resultaten in 2003

#### Doorstroming verkeer

- Invoering informatie en -klachtenlijn: vóór half 2003
- Start aanleg spitsstroken en wegverbredingen

weg	naam/traject	start	gereed
A1/A6	Craag 2ri	2003	2006
A9	Wijkertunnel Badhoevedorp 2ri	2003	2004
A7	Oostbaan richting Hoorn	2003	2004
A12	Den Haag (benutting) inclusief bijdrage Trekvlief	2003	2007
A2	Benutting tangenten Eindhoven	2003	2004
A2/A27	Everdingen–Houten	2002	2004
A28	Utrecht–amersfoort	2003	2005
A27	Gorinchem–Noordeloos	2003	2005
A8	Bufferstrook Coenplein	2003	2004
A1	Bufferstrook Watergraafsmeer	2003	2004
A12	Gouda–Zevenhuizen	2003	2007
A50/A1	Valburg–Heteren/Arnhem–Deventer	2003	2004

- De aanleg van nieuwe verbindingen: de A5 Verlengde Westrandweg en de A50 tussen Eindhoven en Oss
- Wegwerkzaamheden beter op elkaar afgestemd
- Beter informatie voor weggebruikers over reistijden en filelengte.
- Beter incidentmanagement: snellere afhandeling van ongelukken op de weg
- Vinex-locatie Nijmegen Lent krijgt een spoorhalte in 2002
- Spoedwet Wegverbreding
- Oplevering realisatie vaarwegprojecten:
  - gedeeltelijke verruiming vaarweg Lemmer–Delfzijl
  - 2e Krabbersgatsluis (naviduct)
  - verdieping vaarroute Ketelmeer
  - aquaduct Veluwemeer (Hardersluis)

### **Regionaal Openbaar Vervoer**

- in 2003 starten OV-bedrijven met de stapsgewijze invoering van de OV-chipkaart.

### **Verkeersveiligheid**

De verkeersveiligheid wordt onder meer vergroot door:

- verplichting dodehoekspiegel voor vrachtauto's (jan 2003)
- om snelheidsovertredingen tegen te gaan komt er in 2003 een verbod op radardetectors

### **Veiligheid en Kwaliteit Taxivervoer**

- Toezicht implementatie boordcomputer;
- Opzetten landelijk meldpunt klachten
- Invoering 24-uurs inspecties

### **Kwaliteit van de leefomgeving**

- Vanaf 2003 moet elk bezoekend schip meebetalen aan de inzameling en verwerking van scheepsafval. Bovendien kunnen schepen worden verplicht tot de afgifte van afvalstoffen.

### **Water**

- Gereedkomen gemaal bij Gouda (wateroverlast).

### **Luchtvaart**

- In gebruik neming 5e baan Schiphol
- Verkoop minderheidsaandeel Schiphol.

## 2.1 B HET BELEIDSPROGRAMMA

In aansluiting op het Strategisch Akkoord zullen op de beleidsterreinen van V&W in de komende jaren 2003–2006 de volgende aandachtspunten naar voren komen:

### **MINDER STIL STAAN EN MEER BETROUWBAARHEID**

Een goede bereikbaarheid en een goede ontsluiting van de infrastructuur zijn van belang voor de economische groei, maar het is onmogelijk om geheel aan de mobiliteitsbehoefte tegemoet te komen. Nederland staat echter te vaak stil op de weg en wacht te lang op het perron. Er zijn forse(re) inspanningen nodig om Nederland meer in beweging te krijgen en om onze internationale concurrentiepositie als handelsknooppunt veilig te stellen. De Nederlandse gebruikers van weg en spoor moeten over vier jaar zichtbaar beter af zijn. Het kabinet richt zich niet op maatregelen die het gebruik van de auto ontmoedigen. Naar mogelijkheden voor private financiering wordt gekeken.

#### *Rijkswegen*

De files zullen over vier jaar niet verdwenen zijn, maar wél is de capaciteit van de wegen toegenomen en is de betrouwbaarheid van het weggebruik voor de automobilist en vervoerder sterk gestegen.

De komende vier jaar is € 460 miljoen extra beschikbaar voor de versnelde aanpak van een groot aantal knelpunten op de weg. Een groot gedeelte daarvan is bedoeld voor de aanleg van extra spitsstroken. Eveneens worden er gelden vrijgemaakt die een slimmer gebruik van bestaande wegen moeten stimuleren. Maatregelen die dit ondersteunen zijn onder andere toeritdosering, (beter) verkeersmanagement, uitbreiding van inhaalverboden voor vrachtwagens en matrixborden boven vluchtstroken. De doorstroming op de weg wordt voorts verbeterd door vanaf 2003 wegwerkzaamheden beter op elkaar af te stemmen en weggebruikers beter te informeren over reistijden en filelengte. Met beter incidentmanagement kunnen ongelukken op de weg sneller worden afgehandeld.

Er komt een speciale spoedwet «wegverbreding», die de mogelijkheid biedt om af te wijken van specifieke regelgeving. Als die wordt aangenomen zullen de voorbereidingen voor de aanleg van de meeste spitsstroken al in 2003 kunnen worden afgerond. Een voorstel daartoe wordt uiterlijk begin 2003 bij de Tweede Kamer ingediend.

De effecten van dit maatregelenpakket zullen periodiek worden gemeten. V&W zal weggebruikers elk half jaar vragen of zij vinden dat de situatie is verbeterd. In 2003 zal er voor burgers een informatie- en klachtentelefoon beschikbaar komen.

#### *Spoor*

Evenals op het wegennet geldt ook voor het spoor dat zowel personen- als goederentreinen binnen vier jaar met minder vertragingen geconfronteerd worden en dat de betrouwbaarheid van het treinverkeer is toegenomen.

De aandacht van het kabinet verschuift van uitbreiding naar verbetering van het bestaande spoorwagennet. Goed en tijdig onderhoud heeft de hoogste prioriteit, zodat de treinen beter op tijd kunnen rijden. In 2001 was de punctualiteit van personenvervoer 79,9 procent, in 2006 moet deze 87 procent zijn en uiterlijk 2010 moet meer dan 95 procent van de

personentreinen op tijd rijden. Voor het goederenvervoer per spoor geldt dat er voldoende goederentreinenpaden beschikbaar moeten zijn. In de afgelopen jaren is er, ondanks extra investeringen, een achterstand ontstaan in het onderhoud van het spoor. Daarom krijgt het spoor tot en met 2006 € 300 miljoen voor noodzakelijk onderhoud. Gezien de nu beschikbaar gestelde extra middelen voor goed en tijdig onderhoud zal in 2006 het aantal storingen met 30 tot 35 procent kunnen zijn afgenomen. Een goede en tijdige ontsluiting van nieuwe woonlocaties door het openbaar vervoer is eveneens van groot belang. Daarom komen er nieuwe stations bij Vinex-locaties die momenteel worden gebouwd. In 2006 krijgen ongeveer 200 000 nieuwe inwoners van Vinex-locaties een spoor aansluiting.

Door een combinatie van preventief onderhoud en hoge veiligheidseisen kan het spoorstelsel nog veel beter worden benut. Daarom zal er, conform de afspraak in het Strategisch Akkoord nog in 2002 een plan «Beter benutten spoor» worden gepresenteerd door V&W, de taakorganisatie Prorail en de vervoerders. Doel is om de betrouwbaarheid van het spoorstelsel te verhogen en de punctualiteit van de treindienst te verbeteren. Tot slot zal het kabinet op korte termijn de Kamer over de mogelijkheden informeren om de rentabiliteit van de Betuweroute te verbeteren.

#### *Kwaliteit van de leefomgeving*

V&W zet zich in voor realisatie van de internationale doelstellingen voor een schone en stille omgeving rondom de infrastructuur. Met VROM en EZ wordt gewerkt aan een verdere stroomlijning van de beleidsvelden milieu, verkeer en energie. Dit moet leiden tot een effectievere en efficiëntere realisatie van de milieudoelstellingen.

### **VEILIGHEID: BURGERS MOETEN KUNNEN BOUWEN OP OVERHEID**

Op vele plaatsen zet V&W zich in voor verhoging van de veiligheid en het veiligheidsgevoel.

Meer aandacht zal uitgaan naar de handhaafbaarheid van de wet- en regelgeving op de beleidsterreinen van V&W. De binnen V&W onafhankelijke Inspectie Verkeer en Waterstaat zal het handhavingsbeleid inzichtelijk maken en erover communiceren. Burgers en bedrijven moeten kunnen zien dat de handhaving niet verzandt in bureaucratische rompslomp.

#### *Externe Veiligheid*

Het kabinet stelt € 100 miljoen beschikbaar voor externe veiligheid, vooral om knelpunten op te lossen bij het vervoer van gevaarlijke stoffen. In dichtbevolkte gebieden kan het vervoer van gevaarlijke stoffen als chloor, ammoniak en LPG tot veiligheidsproblemen leiden. De naleving van de regelgeving op dat gebied verdient meer aandacht. Gestreefd wordt naar meer samenhang en samenwerking tussen toezichthouders, ook in internationaal verband. Tevens komt er extra aandacht voor de verbetering van de veiligheid van tunnels.

#### *Wateroverlast*

De Nederlandse burgers voelen zich achter de dijken en duinen veilig voor het vele water dat Nederland rijk is. Zij vertrouwen op een veilige afvoer van water bij wateroverlast en op voldoende water in droge perioden. In 2005 wordt het Deltaplan Grote Rivieren afgerond en zijn alle rivier- en IJsselmeerdijken voor de eerste maal op sterkte, conform de huidige eisen uit de Wet op de Waterkering. Actuele ontwikkelingen maken echter



duidelijk dat er een grens is aan de «harde maatregelen» die het kabinet kan nemen. Door klimaatverandering en bodemdaling bieden deze op lange termijn geen soelaas. Om Nederland ook in de toekomst tegen het water te beschermen, is een omslag nodig in het denken over waterbeheer. De belangrijkste uitgangspunten daarin: anticiperen op toekomstige klimaatveranderingen in plaats van maatregelen achteraf, maatregelen nemen in de voorkeursvolgorde vasthouden-bergen-afvoeren en meer ruimte creëren voor water.

#### *Verkeersveiligheid*

Verwacht wordt dat het aantal verkeersslachtoffers zal blijven dalen. Bij de herijking van het NVVP zal in overleg met de partners een nieuwe doelstelling voor de verkeersveiligheid worden vastgesteld. Maatregelen die al in 2003 getroffen worden, zijn onder andere het verplicht stellen van de dodehoekspiegel op vrachtwagens en het verbieden van radar-detectors.

#### *OV: hogere sociale veiligheid*

In het openbaar vervoer wordt ernaar gestreefd om een OV-chipkaart te introduceren waarmee het mogelijk wordt om door de gehele vervoersketen te reizen. De kaart is zowel betaalkaart als toegangspas voor vervoermiddelen en perrons. Door de verwachte sterke afname van het aantal zwartrijders, de afsluiting van perrons en de elektronische verrekening zullen de sociale veiligheid en de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer sterk toenemen. De ontwikkeling en bekostiging ervan is een zaak voor de regio's en het bedrijfsleven. De pilot met een «Tripperpas» in Groningen verloopt positief. De OV-bedrijven verwachten in 2003 een reeks pilots te kunnen starten met de OV-chipkaart.

Voornemen strategisch akkoord	Doelen	Acties 2003–2006	Actoren	Deadlines	Budget
<p><b>Mobiliteit/bereikbaarheid</b> Een goede en tijdige ontsluiting van nieuwe woonlocaties</p>	<p>Bediening van nieuwe stations in VINEX-locaties</p>	<p>Betreeft de te openen stations Nijmegen-Lent, Arnhem Zuid, Den Haag Ypenburg, Helmond-Brandevoort, Purmerend-Weidevenne (1), Tilburg-Reeshof, Amsterdam-Watergraafsmeer (2), Dordrecht-Amstelveen, Haarlem-Zuid (2), Utrecht-Leidsche Rijn centrum (2) en Leidsche Rijn west (2), Amersfoort-Vathorst (2), Almere-Poort en Almere-Buiten-Oost)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Besluit A4 Midden-Delfland</li> </ul>	<p>Prorail en NSR en regio's</p>	<p>2006 (Nijmegen-Lent in 2002 reeds geopend)</p>	<p>€ 39 mln (post kleine stations);</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Financiering uit regionaal/lokaal</li> <li>2. Financiering binnen Regio net resp. Randstad-spoor (IF 01.02)</li> </ol>
<p>Het kabinet dient op korte termijn – in samenspraak met de betrokken mede-overheden – na te gaan wat binnen de bestaande middelen voor infrastructuur mogelijk is, inclusief eventuele herprioriteringen (ten behoeve van bijvoorbeeld ondertunneling van de A2 in Maastricht en de aanleg van de A4 in Midden-Delfland). Voor de regio's moet duidelijkheid komen over de middelen en investeringen waarop zij kunnen rekenen.</p>	<p>Betere doorstroming op en rondom A2 en A4</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Besluit A4 Midden-Delfland</li> </ul> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Discussie Plan Norder versus oorspronkelijk plan</li> <li>2. Afronding procedure/PPS cf. oorspronkelijk plan cf. plan Norder</li> <li>3. Uitvoering is technisch haalbaar (mede afhankelijk van rond krijgen financiering) cf. oorspronkelijk plan (€ 450–650 mln) cf. plan Norder (€ 600–1400 mln)</li> </ol> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Besluit A2 passage Maastricht (doorlopen tracé-mer procedure)</li> </ul>	<p>Regio, Vrom</p>	<p>2002</p> <p>2004 2006</p> <p>2006</p> <p>2008 2006 (tracébesluit)</p>	<p>Beschikbaar</p> <p>€ 118 mln conform afspraken BOR: derhalve herprioritering (IF 01.01)</p> <p>Planstudie budget geregeld, geen gelden beschikbaar voor uitvoering o.b.v. huidige MIT-afspraken (IF 01.01)</p>

Voornemen strategisch akkoord	Doelen	Acties 2003–2006	Actoren	Deadlines	Budget
Bevordering van de doorstroming van het verkeer, vooral ook in en rond de steden; Vermindering van bekende fileknelpunten	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vergroting capaciteit door benuttingsmaatregelen (150 km spitsstrook in 2006);</li> <li>• Bevordering van de doorstroming, vooral rond de steden (4 bufferstroken bij ringwegen);</li> <li>• Vermindering van bekende fileknelpunten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Spitsstroken 11 trajecten (zie bijlage)</li> <li>• Beter/ slimmer gebruik infra: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Toeritdosing</li> <li>– Uitbreiding inhaalverboden vrachtwagens</li> <li>– Verbetering verkeersmanagement</li> <li>– Afstemming wegwerkzaamheden</li> </ul> </li> <li>• Pilotprojecten</li> <li>• Transportbesparing</li> <li>• Pilot langere/zwaardere vrachtwagens</li> </ul>		2006 2006	€ 380 mln € 80 mln (IF 01.01)
Meer aandacht voor een betere benutting van het infrastructuurnetwerk	Verbeteren van het bestaande vaarwegenstelsel als onderdeel van het infrastructuurnetwerk	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Besluitvorming over, en oplevering van, diverse vaarwegprojecten; bijvoorbeeld: <ul style="list-style-type: none"> <li>• verbeteringen Waal</li> <li>• verbeteringen vaarweg Amsterdam-Lemmer-Delfzijl</li> <li>• verbeteringen Maas</li> <li>• verbeteringen Lekkanaal</li> <li>• omlegging Zuid-Willemsvaart</li> </ul> </li> <li>• Verbetering van aanbestedingsprocedures n.a.v. leerervaringen huidige aanbestedingen</li> <li>• Meer zeggenschap voor decentrale overheden in investeringen en exploitatie OV</li> </ul>	Provincies, Gemeenten, Waterschappen, Brancheorganisaties, Havenbedrijven, insprekers	2003–2006	€ 340 mln (IF02.02)
Verbetering van het Openbaar Vervoer	Kwaliteitsverbetering OV; betere bediening nieuwe locaties	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Marktordeining: Verbetering van aanbestedingsprocedures n.a.v. leerervaringen huidige aanbestedingen</li> <li>• Meer zeggenschap voor decentrale overheden in investeringen en exploitatie OV</li> </ul>	EZ, Gemeenten, provincies, vervoersbedrijven	2006 2004	(XII – 07.01.02)

Voornemen strategisch akkoord	Doelen	Acties 2003–2006	Actoren	Deadlines	Budget
<p>Het spoor krijgt extra middelen voor goed en tijdig onderhoud. Hierdoor neemt de betrouwbaarheid van het treinverkeer toe.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• vermindering storingen infrastructuur met 30–35% in 2006</li> <li>– Minder vertraging van de treindienst (in 2006 87% op tijd ipv 79,9% in 2001)</li> <li>– Verbetering veiligheid</li> </ul>	<p>• vervangen Neftispoor, ballastbed, liggers en rail (betreft ca. 500 km. Spoor)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• vervangen 400 storingsgevoelige wissels</li> <li>• overige maatregelen, zoals noodschakelaars op emplacementen, overwegsignalering, betere kabelverbindingen en onderhoudsroosters</li> </ul> <p>Opstellen van een investeringspakket «Beter benutten bestaand spoor» inclusief financieringsvoorstel en herprioritering.</p> <p>Pakket kleinere maatregelen voor faciliteren groei van personen en goederen op korte en middellange termijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• maatregelen door vervoerders (o.a. vereenvoudiging dienstregeling en materieel)</li> <li>• aanpak van verstoringen</li> <li>• veiligheid en overwegen (<i>zie uitwerking hieronder bij veiligheid</i>)</li> <li>• infrastructurele maatregelen</li> <li>• uitbreiding stations en transfer</li> <li>• overige maatregelen</li> </ul>	Prorail	2006	€ 500 mln, waarvan 300 mln 2003–2006 (IF 01.02)
<p>Er komen extra middelen beschikbaar voor betere benutting spoor.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Meer capaciteit en kwaliteit op belangrijkste corridors en knooppunten</li> <li>• Betrouwbaarheid treindienst</li> <li>• verwerken reizigersgroei, met name in de Randstad, en groei goederenvervoer</li> </ul>	<p>Opstellen van een investeringspakket «Beter benutten bestaand spoor» inclusief financieringsvoorstel en herprioritering.</p> <p>Pakket kleinere maatregelen voor faciliteren groei van personen en goederen op korte en middellange termijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• maatregelen door vervoerders (o.a. vereenvoudiging dienstregeling en materieel)</li> <li>• aanpak van verstoringen</li> <li>• veiligheid en overwegen (<i>zie uitwerking hieronder bij veiligheid</i>)</li> <li>• infrastructurele maatregelen</li> <li>• uitbreiding stations en transfer</li> <li>• overige maatregelen</li> </ul>	Prorail, vervoerders, regio's	Eind 2002 presentatiepakket; 2003 besluitvorming; uitvoering kan vanaf 2005	Bij besluitvorming (2002/2003) wordt besloten over financiering door herprioritering binnen bestaand programma planstudies en realisatie (spoor en weg) (IF 01.01) (IF 01.02)

Voornemen strategisch akkoord	Doelen	Acties 2003–2006	Actoren	Deadlines	Budget
<p>De toezegging aan het Noorden over de aanleg van de Zuiderzeelijn zal binnen de bestaande afspraken gestand worden gedaan, met dien verstande dat het kabinet geen bijdrage levert in eventuele (onverhoopte) overschrijdingen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verkorting reistijd Randstad-Noord Nederland</li> <li>• Economische structuurversterking noorden des lands</li> <li>• Verbetering verbinding Almere–Amsterdam</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ondertekening Bestuurlijke Overeenkomst</li> <li>• Aanbestedingsprocedure, waarin alleen de snelste Zuiderzeelijnalternatieven aan de orde zijn (ZZL-HSL en ZZL-MZB/MZM)</li> <li>• Tracé/m.e.r.-procedure, waarin alle alternatieven aan de orde zijn, waarbij de ZZL-IC en de Hanzelijn-plus als terugvalopties gelden, wanneer de prijsvraag niet tot gewenste resultaten leidt.</li> </ul>	<p>V&amp;W met partners in de Bestuurlijke Overeenkomst: provincies en gemeenten</p>	<p>Eind 2002</p> <p>juli 2003 t/m juni 2006</p> <p>mei 2006</p>	<p>Er is € 2,73 mrd (netto gereserveerd binnen het infrafonds periode 2008–2016 (IF 03.03))</p> <p>Het kabinet levert geen bijdrage in eventuele overschrijdingen</p>
<p>Het kabinet dient bij voorrang een tussenstand op te maken ten aanzien van de Betuweroute en de mogelijkheden van een verbetering van de rentabiliteit ervan te onderzoeken en hierover op korte termijn aan de Tweede Kamer te rapporteren.</p>	<p>Verbeteren rentabiliteit Betuweroute</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Opties in kaart brengen voor het verbeteren van de maatschappelijke /financiële rentabiliteit Betuweroute</li> <li>• Projecten ter verbetering van de voorwaaring van de exploitatie</li> <li>• Exploitiatiemodel Betuweroute/ Railgoederenvervoer</li> </ul>	<p>EZ, Fin, VROM</p> <p>Samenwerkingsverband Railgoederen</p>	<p>Eind 2002</p> <p>2003 ev</p> <p>2006</p>	<p>€ 20 mln (IF 03.02)</p>
<p>Private financiering van infrastructuur bijvoorbeeld bij betaalstroken wordt bevorderd</p>	<p>Bezien van de mogelijkheden van het realiseren van infraprojecten m.b.v. PPS als middel om projecten doelmatiger efficiënter te realiseren</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• BOR/A4-corridor (met name 2e Coentunnel, A5 Westrandweg, Dinteloord-Bergen op Zoom)</li> <li>• A59 Rosmalen Geffen (provincie Noord-Brabant)</li> <li>• N31 Leeuwarden-Drachten</li> </ul> <p>Nieuwe Sleutelprojecten (HSL-stations)</p>	<p>Financiën, regio's, bedrijfsleven</p>	<p>Commissie Luteijn komt met advies in maart 2003</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– N-Brabant streeft naar gunning 2003</li> <li>– N31 aanbestedingsprocedure opgestart 2002</li> <li>– Streven uitvoeringsafspraken in 2003</li> </ul>	<p>T/m 2006 ca. € 40 mln, daarna € 430 mln t/m 2010 (IF 01.02)</p>

Voornemen strategisch akkoord	Doelen	Acties 2003–2006	Actoren	Deadlines	Budget
<p>Ter bespoediging van de procedures bij wegverbreding komt er een spoedwet Wegverbreding</p> <p>Voorts wordt op korte termijn het NVVP aangepast waarbij de bovenstaande beleidslijnen worden verwerkt.</p>	<p>Versnellen wetgeving zodat eerder begonnen kan worden met de realisatie van de wegverbreding</p> <p>Strategisch beleidsdocument voor verkeer en vervoer aanpassen aan strategisch akkoord</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>opstellen spoedwet wegverbreding</li> <li>Verwerken noties Strategisch Akkoord in NVVP</li> </ul>	<p>VROM, Justitie</p> <p>Decentrale overheden, betrokken belangengorganisaties</p>	<p>Begin 2003 indiening TK</p> <p>1e helft 2003</p>	
<p><b>LUCHTVAART</b></p> <p>Met de privatisering van Schiphol wordt mede beoogd de ontwikkelingsmogelijkheden van de luchthaven – als bedrijf – te optimaliseren waarbij de continuïteit van de luchthaven als mainport gewaarborgd blijft.</p> <p>In de komende kabinetsperiode kan, op een financieel opportuun moment, een minderheidsaandeel in Schiphol worden verkocht.</p> <p>Verkregen additionele middelen kunnen ten behoeve van het mobiliteitsbeleid worden ingezet.</p>	<p>Randvoorwaarden</p> <p>De betrokken publieke belangen dienen adequaat door middel van een wettelijke regeling te zijn gewaarborgd.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Binnen zes maanden na aantreden zal het kabinet bezien of daadwerkelijk is voldaan aan de gestelde voorwaarden en zonodig het bij de Tweede Kamer aanhangige wetsvoorstel, bij nota van wijziging, aanvullen.</li> <li>De verkoop van een minderheidsaandeel in Schiphol.</li> <li>Zorg voor tijdige inwerkingtreding van de Schipholwet en -besluiten</li> <li>Het goedkeuren en implementeren van het aanhangige wetsvoorstel.</li> </ul>	<p>V&amp;W en EZ</p> <p>Financiën</p> <p>V&amp;W</p> <p>V&amp;W</p>	<p>2002</p> <p>2002–2003</p> <p>2002</p>	

Voornemen strategisch akkoord	Doelen	Acties 2003–2006	Actoren	Deadlines	Budget
<p><b>ECONOMISCHE STRUCTUURVERSTERKING</b> (Infrastructuur) investerings die van nationaal belang zijn (mainports)</p>	<p>Versterken van de positie van Nederland als internationaal handels- en industrieland</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Afronding PKB PMR (verwerken EU-advies + uitbrengen PKB4)</li> <li>● Uitvoering MVO</li> <li>● Besluit over deelname in Verzelfstandiging Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam</li> <li>● (Besluiten over) financiering deelprojecten PMR (750 ha, Bestaand Rotterdams Gebied, Landaanwinning)</li> </ul>	<p>VROM/LNV/Financiën/EZ Gemeente Rotterdam, provincie Zuid-Holland</p>	<p>2003 (afhankelijk van EU-advies) 2003–2006</p>	
<p><b>VEILIGHEID WATER</b> Nederland moet veiliger Burgers een groter gevoel van veiligheid geven, vergt een beter veiligheidsklimaat.</p>	<p>Nederland beschermen tegen overstromingen vanuit de Rijn én het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit van het rivierengebied. Vergroten van de veiligheid door het realiseren van een veilige waterafvoer van 16 000 m/s</p> <p>Nederland beschermen tegen watersnood en wateroverlast</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● PKB Ruimte voor de Rivier: definiëren van te nemen maatregelen en voorbereiden/uitwerken besluitvorming hierover op basis waarvan grootschalige uitvoering kan starten</li> <li>● realiseren van concrete investeringsmaatregelen passend binnen doelstelling</li> <li>● Ruimte voor de rivier</li> <li>● Nationaal Bestuursakkoord Water</li> <li>● opstellen Kabinetsstandpunt Noodoverloopgebieden: formuleren van een standpunt ten aanzien van gecontroleerd overstromen langs de Rijn en Maas in geval van extreem hoog water.</li> </ul>	<p>VROM, LNV, provincies, Waterschappen, en gemeenten, Tweede kamer</p> <p>V&amp;W, VROM, LNV, provincies, waterschappen</p> <p>VROM, LNV, IPO, Unie van Waterschappen, VNG BZK, LNV, EZ, VROM en Fin. Provincies Gelderland en Noordbrabant en VNG</p>	<p>2005</p> <p>vanaf 2002</p> <p>Ondertekening 2003 Eind 2002 gereed</p>	<p>budget 2003–2006 voor opstellen PKB en uitvoering projecten: € 93 mln (IF02.01)</p>

Voornemen strategisch akkoord	Doelen	Acties 2003–2006	Actoren	Deadlines	Budget
	Nederland beschermen tegen overstromingen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dijken Marker- en IJsselmeer worden op sterkte gemaakt.</li> <li>• afronding Deltaplan Grote rivieren</li> <li>• steenbekleding meer- en zeedijken</li> </ul>	Waterschappen	Gereed in 2004 2005 2015	€ 87 mln € 68 mln € 172 mln tot 2006
<b>SOCIALE VEILIGHEID</b> Verbetering van het Openbaar Vervoer, inclusief Sociale veiligheid	Mogelijk maken tariefs-differentiatie, gebruiksvriendelijkheid, kaart-integratie, betere verdeling vervoersopbrengsten, voorkómen zwartrijden Beheerste toegang stations en beter toezicht in het OV	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Invoering chipkaart OV</li> </ul>	Vervoerders, decentrale overheden, bedrijfsleven	2003 pilots 2004 acceptatietest (tijdstip landelijke dekking afhankelijk van financiering)	Geen (bekostiging is zaak regio's en bedrijfsleven;
Verbetering sociale veiligheid OV/een beter veiligheidsklimaat		<p>Uitvoeren Aanvalsplan Sociale Veiligheid:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Plaatsing toegangs-poortjes op metro- en treinstations</li> <li>• Implementatie wetgeving en nieuwe wetgeving ten behoeve van meer bevoegdheden toezichthouders (wapenstok, handboeien, honden)</li> <li>• Uitbreiding aantal camera's op NS-stations</li> <li>• Proeven elektronisch betalen taxi</li> <li>• Klachten/geschillen-regeling</li> <li>• Opleidingseisen en kwaliteitskeurmerk</li> </ul>	gemeenten, vervoerders, Prorail BZK, Gemeenten, vervoersbedrijven, NS	2006 2003	€ 24 mln per jaar (dus € 96 mln Voor 2003–2006) (HXII 05.01.03)
Nederland moet veiliger; Sociale Veiligheid	Beter en veiliger taxi-product	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Klachten/geschillen-regeling</li> <li>• Opleidingseisen en kwaliteitskeurmerk</li> </ul>	Taxibranche	2002 2003 eind 2003	€ 0,1 mln (XII 07)
<b>EXTERNE VEILIGHEID</b> Burgers een groter gevoel van veiligheid geven, vergt een beter veiligheidsklimaat	Voorkomen (gevolgen van) calamiteiten	<p>Samenstellen programma Externe Veiligheid</p> <p>Verbeteren externe veiligheid op gebied van vervoer</p> <p>Kaderwet Tunnel-veiligheid</p>	VROM, BZK VROM BZK	2002 2006 2005	€ 100 mln € 0,25 mln (XII 01) (IF 01.02)



Voornemen strategisch akkoord	Doelen	Acties 2003–2006	Actoren	Deadlines	Budget
<b>VEILIGHEID VERKEER</b> Nederland moet veiliger	Reductie verkeersslachtoffers tot jaarlijks 950 doden en ca. 17 500 ziekenhuisgewonden in 2010. Voor 2006 betekent dat ca. 980 verkeersdoden en circa 20 000 ziekenhuisgewonden.	Starten met 2e fase van de regeling Duurzaam Veilig (DV2). Maatregelen aan infrastructuur, educatie en voorlichting.  Voorbeelden van acties op rijksniveau: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Concretisering en start uitvoering Meerjarenes Verkeersveiligheid programma Campagnes Verkeersveiligheid</li> <li>• Verbod radar detectoren</li> <li>• Plan verbetering rijvaardigheid</li> </ul>	Rijk, provincies gemeenten, waterschappen  Rijk en andere overheden	DV2: Jaarlijks doorlopende uitvoering.	2006 € 20 mln per jaar
Nederland moet veiliger	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Verhoging veiligheid spoorwegovergangen</li> <li>- 10% minder overwegdoden in 2006;</li> <li>- minder verstoringen van treindienst door ongevallen</li> </ul>	Groot aantal kleine maatregelen. Tot 2006: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ca. 150 overwegen opheffen</li> <li>• Ca. 575 bewaakte overwegen (AHOB's) beter beveiligd</li> <li>• 500 AKI's (alleen knipperlichten) vervangen door AHOB's</li> <li>• ca 75 AKI-overwegen opheffen</li> </ul>	Justitie CBR, sector, gemeenten	MJCv:2007  2003 2003	Uitwerking in 2003  Radar € 0,2 mln per jaar; (IF 01.03)
<b>Terugdringen bureaucratie</b> Verlaging van de administratieve lastendruk; het kabinet zal kwantitatieve doelstellingen formuleren per departement;	Vermindering administratieve lasten voor het bedrijfsleven	Uitvoering actieprogramma administratieve lasten. Onder meer: <ul style="list-style-type: none"> <li>• invoering elektronisch vervoersdocument</li> <li>• wet registratie zeeschepen</li> <li>• invoering digitale tachograaf</li> </ul>	Prorail, gemeenten	Totale uitvoering gereed in 2010;  Dec. 2003 2003 2004	tot 2006 € 29 mln per jaar (totaal € 326 mln van 1999 tot 2010); w.v. € 230 mln vanaf 2003 (IF 01.02)

Voornemen strategisch akkoord	Doelen	Acties 2003–2006	Actoren	Deadlines	Budget
Onderzoek mogelijkheden tot verdere beperking van het aantal beslissingen per project en stroomlijning van procedures	vergroting daadkracht en besluitvaardigheid overheid	<ul style="list-style-type: none"> <li>● herziening wet op de waterkering</li> <li>● wijziging tracéwet n.a.v. lopende evaluatie</li> <li>● Wijziging ontgrond-ingenwet</li> <li>● Vereenvoudiging en stroomlijning water-wetgeving (integrale waterwet)</li> </ul>	Diverse departementen	2005 2005 2005 2006	
Stroomlijning van subsidies en geconcentreerde uitvoering	Overheid die met één gezicht optreedt; Synergie en interdepartementale ontscotting; Eenduidige benadering van bedrijven; Bedrijven op eigen verantwoordelijkheid aanspreken.	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Kaderwet Binnenvaart</li> <li>● Stroomlijnen toezicht in zeehavens door: <ul style="list-style-type: none"> <li>● Afstemming activiteiten en (informatie) systemen</li> <li>● Voorkomen dubbele controles</li> <li>● Realiseren uniforme werkwijze toezichhouders</li> </ul> </li> </ul>	VROM, LNV, Financiën	2006 Vanaf 2003	

## **Bijlage spitsstroken en overige benuttingsmaatregelen**

### **Nieuwe projecten**

Het kabinet heeft voor de komende vier jaar € 460 miljoen extra beschikbaar gesteld voor de versnelde aanpak van een groot aantal knelpunten op de weg. Voor de selectie van de spitsstroken is zoveel mogelijk de file top 50 gehanteerd. Hiermee worden die locaties aangepakt die nu tot de grootste knelpunten van het Nederlandse wegennet mogen worden gerekend. Op dit moment wordt gedacht aan de volgende spitsstroken:

- A2/A27 Everdingen–Houten (1 richting);
- A28 Utrecht–Amersfoort (1 richting);
- A27 Utrecht–Hilversum (1 richting);
- A27 Gorinchem–Noordeloos (1 richting);
- A13 Zestienhoven–Delft/Zuid (1 richting);
- A20 Bufferstrook Terbregseplein voor de ringweg Rotterdam;
- A8 Bufferstrook Coenplein voor de ringweg Amsterdam;
- A1 Bufferstrook Watergraafsmeer voor de ringweg Amsterdam;
- A12 Gouda–Zevenhuizen;
- A50/A1 Valburg–Heteren/Arnhem–Deventer;
- A2 Den Bosch–Eindhoven (2 richtingen).

Om de spitsstroken optimaal te kunnen laten renderen in het wegennetwerk is het noodzakelijk de aanleg van spitsstroken te combineren met andere benuttingsmaatregelen ter verbetering van het gebruik van de beschikbare capaciteit op het wegennet. € 80 miljoen zal besteed worden aan een beter en slimmer gebruik van bestaande infrastructuur door onder meer toeritdosering, verbeteren van het verkeersmanagement en de reistijdinformatie, uitbreiding van inhaalverboden, matrixborden boven vluchtstroken en het tegengaan van overbelading van vrachtwagens om schade aan het wegdek te voorkomen.

### **MIT-projecten versneld door spoedwet wegverbreding**

Ter bespoediging van de procedures voor bovengenoemde nieuwe benuttingsprojecten, komt er een speciale spoedwet wegverbreding. De spoedwet is een voorwaarde voor het uitvoeren van deze projecten binnen de huidige kabinetsperiode. Een voorstel voor de spoedwet wordt uiterlijk begin 2003 bij de Tweede Kamer ingediend. Deze spoedwet zal de mogelijkheid bieden af te wijken van specifieke regelgeving. Ook wordt tijd gewonnen door stroomlijning van de interne procedures en de besluitvorming binnen de rijksoverheid. Tevens biedt de spoedwet de mogelijkheid reeds gestarte procedures voor benuttingsprojecten uit het MIT te versnellen. Aan de volgende projecten wordt op dit moment gedacht:

- CRAAG A1/A6/A9 (2 richtingen);
- A9 Wijkertunnel–Badhoevedorp (2 richtingen);
- A7 Zaanstad–Purmerend (1 richting);
- A12 Utrecht–Den Haag (2 richtingen);
- A12 Utrecht–Duitse Grens (2 richtingen);
- A2 benuttingsproject Tangenten Eindhoven (2 richtingen).

## Afkortingenlijst

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

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

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

VROM = Ministerie van Volkhuysvesting ruimtelijke ordening en milieubeheer

W.

WBB = Wet Bodembescherming

WoW = Wet op de Waterkering

WRM = Wet Rijonderricht Motoren

WTO = World Trade Organisation

WVO = Wet Verontreiniging Oppervlaktewateren

## 2.2 DE BELEIDSARTIKELLEN

### 01 VEILIG GOEDERENVERVOER

#### 01.1 Algemene Beleidsdoelstelling

De algemene beleidsdoelstelling voor dit artikel is het bevorderen van veilig vervoer van goederen op het logistiek netwerk.

Het beleid voor veilig goederenvervoer richt zich op de veiligheid van goederenvervoer over weg, spoor en water (interne veiligheid) en op de veiligheid van de vervoersomgeving (externe veiligheid).

Hiervoor worden maatregelen ontwikkeld en onderhouden met betrekking tot vervoermiddelen, verkeersdeelnemers, verkeersmanagement, ladingbehandeling en infrastructuur, waaronder de inrichting van transportlocaties/emplacementen.

Het bereiken van de doelstelling kan worden vastgesteld door het meten van de afname in het aantal ongevallen en de daaruit resulterende aantallen doden/gewonden. In dat kader worden onder andere ook nieuwe infrastructuur en ruimtelijke ontwikkelingen getoetst aan door de rijksoverheid vastgestelde (risico)normen.

De veiligheid van het goederenvervoer in Nederland verhoudt zich ten opzichte van het buitenland positief. Echter, blijvende aandacht is vereist om de veiligheid te blijven bevorderen, ondanks ontwikkelingen die een negatieve invloed op de veiligheid kunnen hebben. Dit wordt onder andere veroorzaakt door het toenemende gebruik van de weg-, spoor- en vaarwegeninfrastructuur door zowel het goederen- als het personenvervoer.

Het beleid is zo veel mogelijk gericht op het verbeteren van de veiligheid bij het vervoer over de weg en op het handhaven van het veiligheidsniveau bij het vervoer over het spoor en het water, ook bij toenemend gebruik. Tevens wordt er extra aandacht besteed aan tunnelveiligheid en externe veiligheid.

Bij veilig goederenvervoer zijn veel partijen betrokken met uiteenlopende belangen en zienswijzen, waarmee het ministerie van V&W zo veel mogelijk samenwerkt om te komen tot algemeen geaccepteerde oplossingen en maatregelen. Een voorbeeld hiervan is Duurzaam Veilig, een actieplan voor veilig verkeer en vervoer over de weg, op basis waarvan het ministerie van V&W met andere partijen, waaronder het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke ordening, Milieubeheer en Rijks-huisvesting (VROM), samenwerkt. Een ander voorbeeld is de externe veiligheid; deze raakt aan het spanningsveld tussen ruimtelijke ordening, economie, veiligheid en milieu. De belangen achter ieder van die aspecten zijn groot.

Voor het bereiken van de doelstellingen is derhalve een interbestuurlijk afgestemd veiligheids- en infrastructuurbeleid noodzakelijk.

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

Er bestaat ook een samenhang tussen «Veilig goederenvervoer» en de drie andere artikelen gericht op het goederenvervoer. De kosten voor het bedrijfsleven voor verkeersveiligheid beïnvloeden bijvoorbeeld de concurrentieverhoudingen in de transportsector, bijvoorbeeld de kosten



voor het loodsen van zeeschepen beïnvloeden de concurrentiepositie van de zeehavens. Maatregelen gericht op de interne veiligheid verminderen veelal ook de milieuschade door accidentele lozingen en emissies. Omgekeerd hebben maatregelen, die primair op andere doelstellingen zijn gericht een effect op de veiligheid. De op efficiëntie gerichte maatregelen zoals inhaalverboden en beperking van overbelading hebben een gunstig effect op de veiligheid. Aanpassingen aan de infrastructuur kunnen de verkeersveiligheid ook beïnvloeden, zowel in positieve als in negatieve zin.

Het grootste deel van de investeringskosten valt onder het Infrastructuurfonds. De kosten voor de handhaving zijn met name opgenomen in artikel 18 Inspectie Verkeer en Waterstaat.

Binnen dit artikel is grotendeels sprake van systeemverantwoordelijkheid.

#### *01.2 Nader geoperationaliseerde beleidsdoelstellingen*

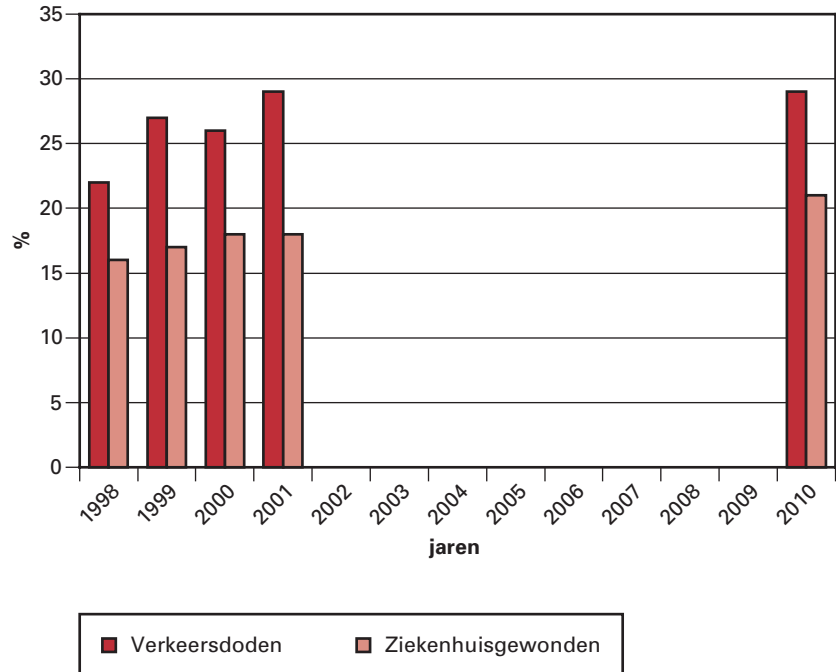
##### **Interne veiligheid wegverkeer**

Het beleid is er op gericht om een bijdrage te leveren aan het verminderen van het aantal doden in het wegverkeer met 30% (tot 750 per jaar) en het aantal ziekenhuisgewonden met 25% (tot 14 000 per jaar) in het jaar 2010 ten opzichte van 1998. Genoemde doelstelling legt een einddoel in 2010 vast.

Deze doelstelling geldt voor goederenvervoer en personenvervoer samen. De ontwikkeling van de veiligheid van het goederenvervoer en personenvervoer samen wordt in vorm van grafieken in Hoofdstuk 5 (Veilig Personenvervoer) gepresenteerd.

De ontwikkeling van de veiligheid van het goederenvervoer op de weg wordt in volgende grafieken weergegeven. Toegevoegd is de geprognosticeerde situatie in 2010 uitgaande van ongewijzigd beleid.

### Betrokkenheid goederenvervoer in totale verkeersongevallencijfers



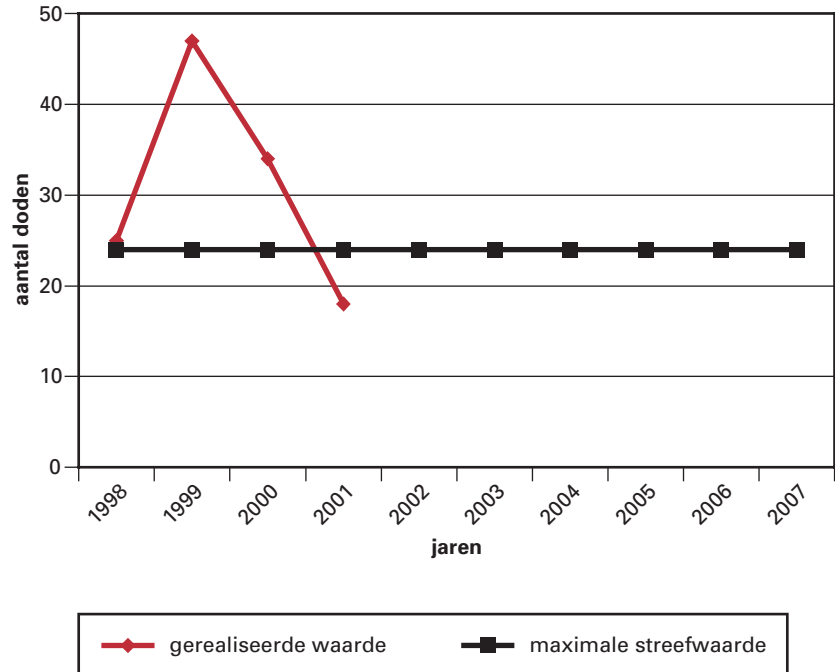
De verkeersveiligheid op de weg heeft sterk de aandacht. Uit nadere analyses is gebleken dat het vracht- en bestelverkeer op de weg relatief veel betrokken is bij ongevallen en – begrijpelijk – met name bij zwaardere ongevallen. Het regelmatig monitoren van de ontwikkeling biedt de mogelijkheid tijdig een significante toename van de onveiligheid van het goederenverkeer over de weg vast te stellen met het oog op een eventuele besluitvorming over een beleidswijziging. Door een aantal ontwikkelingen staat de veiligheid van het goederenverkeer over de weg onder druk. Door bij voorbeeld de tendens van het werven van grote vrachtwagens uit stedelijke gebieden is de opmars van bestelwagens en trekker-opleggercombinaties met een maximaal gewicht van 3 500 kg sterk waarneembaar. Uit onderzoek van de SWOV blijkt dat deze vervanging van vrachtwagens door bestelwagens leidt tot grotere verkeersonveiligheid.

### Interne veiligheid spoor

De operationele doelstelling voor verkeersveiligheid op het gebied van spoor is het huidige veiligheidsniveau te handhaven en waar mogelijk te vergroten ondanks het toenemende treinverkeer. Voor de overwegveiligheid is het doel om uiterlijk in het jaar 2010 een reductie van 50% te bereiken van het aantal overwegdoden in 1985.

Deze doelstelling geldt voor goederenvervoer en personenvervoer samen.

**Aantal spoorwegdoden op spoorwegovergangen goederen- en personenvervoer**



Overzicht van ongevallencijfers spoor						
	1985	1998	1999	2000	2001	streefdoelen 2010 t.o.v. 1985
<b>Personeel (totaal)</b>						
Doden	3	3	2	1	1	Risicoverlaging 1*10 <sup>-4</sup> voor baanwerkers en rangeerders; voor overig personeel «stand still»
(zwaar) gewonden	-	36	31	33	1	
Licht gewonden					23	
<b>Overweggebruikers</b>						
Doden	48	25	47	34	18	50% reductie van aantal doden t.o.v. 1985
(zwaar) gewonden	45	32	25	25	12	
Licht gewonden					12	
<b>Suicide</b>						
Doden	162	183	174	184	199	ALARA
Gewonden	23	27	26	26	22	

De ongevallencijfers in de tabel zijn niet uit te splitsen naar goederen- of reizigersverkeer. Wel is bekend dat er in 2001 2 doden, 1 zwaargewonde en 103 lichtgewonden zijn gevallen in de risicogroep reizigers (niet in deze tabel opgenomen)

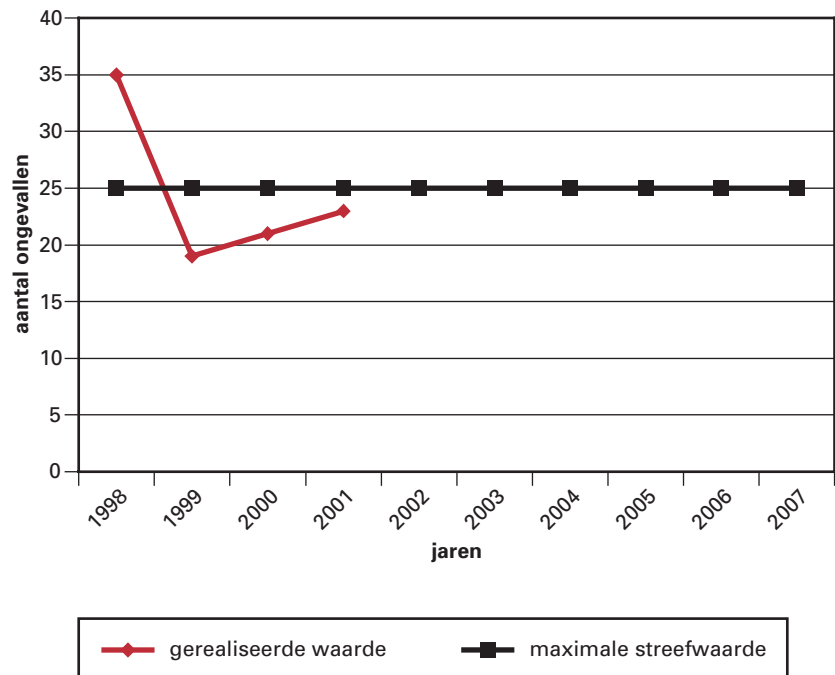
In zijn algemeenheid kan worden gesteld dat ook het spoorwegverkeer in Nederland op een veiligheidsniveau staat, dat vergelijkbaar is zowel met andere modaliteiten als met andere landen, maar dat niveau komt wel steeds sterker onder druk te staan. Dit wordt onder meer veroorzaakt door toepassing van nieuwe vervoersconcepten (light rail), concurrentie op en om het spoor, personeel- en materieeltekorten, achterstallig onderhoud en het naderende einde van de life-cycle van de infrastructuur, alsmede internationalisering van het vervoer zonder voldoende internationale (EU) normstelling.

In de Kadernota Railveiligheid (Tweede Kamer, vergaderjaar 1998–1999, 26 699, nr. 2.) wordt deze situatie onderkend en zijn speerpunten en beleidsinstrumenten aangegeven.

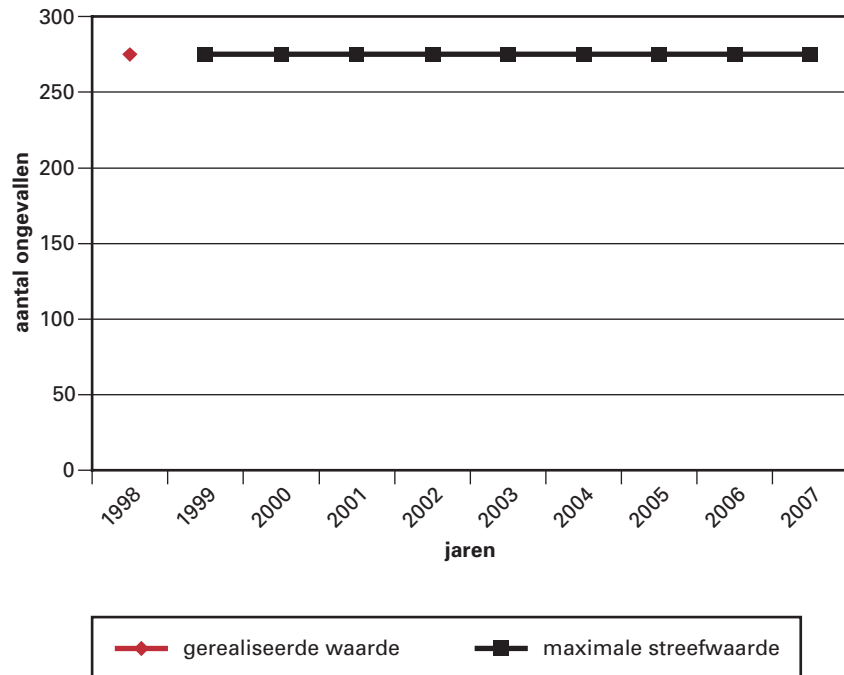
### Interne veiligheid water

Met dit beleid wordt beoogd bij te dragen aan het ten minste handhaven van het bestaande veiligheidsniveau op zee en binnenwater qua aantal ongevallen met significante gevolgen (doden, gewonden en grote schade) in het jaar 2010 ten opzichte van 1998.

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



### Aantal significante ongevallen op de binnenwateren



### Overzicht van het aantal significante ongevallen op de Noordzee (het Nederlands deel van het continentaal plat) en binnenwateren.

	1998	1999	2000	2001	Streefbeeld 2003–2007
Aantal significante ongevallen op de Noordzee <sup>1</sup>	35	19	21	23	Constance waarde 25
Aantal significante ongevallen op binnenwateren <sup>2</sup>	275 <sup>3</sup>	Nog niet bekend	Nog niet bekend	Nog niet bekend <sup>4</sup>	Constance waarde 275 <sup>3</sup>

<sup>1</sup> Registratie door de Kustwacht

<sup>2</sup> Registratie door de politie te water, de Kustwacht en de regionale directies van Rijkswaterstaat,

<sup>3</sup> Ongevallen van alle vaarweggebruikers, geschatte registratiegraad is ca 60 – 70 %

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

#### Toelichting streefwaarden:

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

Voor het Nederlandse deel van de Noordzee is in de Voortgangsnota Scheepvaartverkeer Noordzee (1998) de streefwaarde van maximaal 25 significante ongevallen vastgesteld.

De interne veiligheid van het vervoer over water in Nederland staat op een hoog niveau, maar ook dat niveau komt steeds sterker onder druk te staan door de toename van de verkeersintensiteit, met name door de groei van het containervervoer in zowel de zee- als de binnenvaart. Gezien de (toenemende) grootte van de schepen ligt het belang van interne veiligheid vooral in het terugdringen van het risico van het optreden van grote ongevallen met mogelijke effecten, zowel op het water als voor de omgeving, waardoor een sterke koppeling met externe veiligheid bestaat. Het veiligheidsbeleid voor de scheepvaart op het Nederlandse deel van de Noordzee is vervat in de tweede Voortgangsnota Scheepvaartverkeer Noordzee, die in 2002 verschijnt. Daarnaast wordt er ook beleid ontwikkeld om, mede krachtens verdragsrechtelijke verplichtingen, de veiligheid

van de Nederlandse zeeschepen elders in de wereld te waarborgen. Gelet op het mondiale karakter van de zeevaart moet veel beleid worden gerealiseerd in internationale organen, zoals de International Maritime Organization (IMO) en de Europese Unie (EU).

Het veiligheidsbeleid voor de scheepvaart op de binnenwateren is met name gericht op het voorkomen van onveiligheid door toename van het verkeer, snellere en grotere schepen, schepen met gevaarlijke stoffen en bouwwerken op de oever.

Op basis van de voorzienbare ontwikkelingen in het scheepvaartverkeer en inzichten in het bestaande veiligheidsniveau vergt het streefdoel de komende jaren naar verwachting geen majeure aanpassingen van het bestaande beleid. Het vergt echter wél stelselmatig onderhoud aan en optimalisering van bestaande veiligheidsvoorzieningen, zoals verkeersbegeleidende en plaatsbepalingsystemen, handhaving, curatieve voorzieningen en het stelselmatig monitoren van de veiligheid.

### **Externe veiligheid**

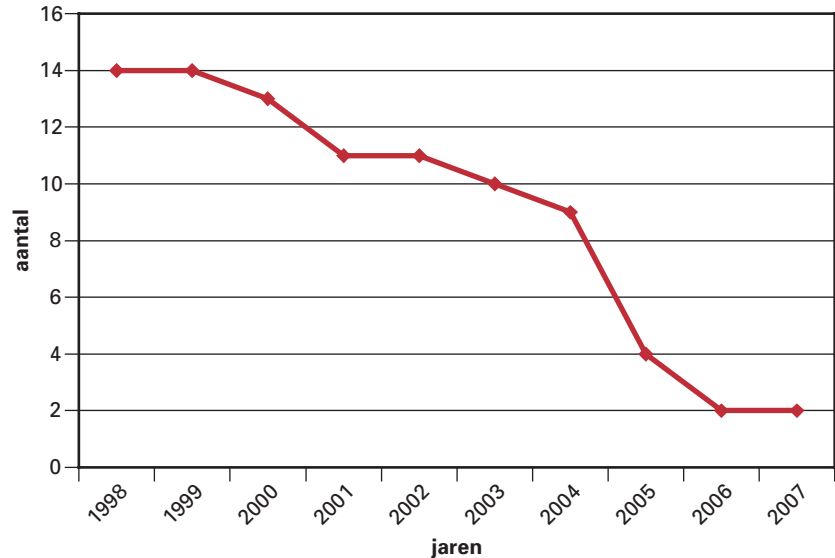
Ter zake van externe veiligheid is het beleid gericht op het beheersen van de risico's voor omwonenden in de omgeving langs routes voor het vervoer van gevaarlijke stoffen tot een uit het oogpunt van veiligheid en maatschappelijke kosten verantwoord niveau door het leveren van bijdragen om te het voldoen aan de normen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.

De effectgegevens voor het doel «externe veiligheid» zijn gedeeltelijk nog in ontwikkeling. Als effectgegeven wordt voorgesteld «ruimtebeslag in km<sup>2</sup> voor het gebied langs transportroutes binnen de risicocontour 10<sup>-6</sup> per jaar» (een risicocontour is het gebied waarbinnen de kans op een dodelijke situatie ten gevolge van een ernstig ongeval met vervoer van gevaarlijke stoffen gelijk of hoger is dan 1 op de miljoen per jaar).

Een ander effectgegeven ter zake van externe veiligheid betreft het aantal goederenemplacementen dat nog niet voldoet aan de risiconormen. In navolgende grafiek is de beoogde doelstelling voor 2006 en 2007 aangegeven en het ontwikkelingspad.

Met de subsidieregeling PAGE wordt beoogd de externe risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen op 14 binnenstedelijke spooremlacements terug te dringen. De oplossingen worden gezocht in onder meer infrastructurele aanpassingen, zoals het uitsluiten van conflicterende rijwegen onder andere door middel van aanpassing van de treinbeveiliging en -beheersing. In 2005/2006 moeten de 11 spooremlacements, die op basis van de huidige inschattingen in 2002 nog niet aan de risiconormen voldoen, aangepast zijn. Voor minstens 9 van de 14 emplacements zal dan geheel aan de risiconormen zijn voldaan, conform de toezegging in de nota Page.

### Aantal goederenemplacements dat nog niet voldoet aan de risiconormen



Het veiligheidsbewustzijn in de maatschappij is gegroeid, onder andere naar aanleiding van enkele grote ongelukken in binnen- en buitenland. Dit gegeven is voor het Kabinet Paars aanleiding geweest om een extra impuls te geven aan het externe veiligheidsbeleid, waarvan het transport van gevaarlijke stoffen ook onderdeel uitmaakt. Een veilige omgeving is daarmee een belangrijke maatschappelijke randvoorwaarde geworden voor het transport van gevaarlijke stoffen.

#### 01.3 Beleidsinstrumenten

##### Interne veiligheid wegverkeer

###### *Beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling*

Als vervolg op onderzoek naar de invloed van de leefstijl, waaronder alcohol- en medicijngebruik, op het gedrag van de professionele chauffeur zal een pakket beleidsmaatregelen worden ontworpen waarmee het veilige weggedrag wordt bevorderd.

De sterke groei van het relatief onveilige bestelverkeer, waaronder de trekker-opleggercombinatie met een maximaal gewicht van 3500 kg is aanleiding geweest om te onderzoeken of en op welke wijze de veiligheid zou kunnen worden verbeterd. Een op analyse van ongevalkarakteristieken gebaseerd en in samenspraak met betrokken organisaties ontwikkeld pakket van kosteneffectieve beleidsmaatregelen zal worden ontwikkeld.

Daarnaast wordt er bijzondere aandacht besteed aan kantelende en scharnierende vrachtauto's, o.a. gericht op stabiliteitseisen, rijgedrag en infrastructuur.

Een belangrijk uitvoeringsprogramma betreft *Duurzaam veilig*. Het programma voorziet in een goede inbedding en verankering van het veiligheidsbeleid voor het goederenvervoer over de weg in het totale mobiliteitsbeleid.

###### *Financiële stimulering*

Elk jaar vallen er 25 tot 30 dodelijke slachtoffers door aanrijdingen tussen vracht- en bestelauto's en fietsers, brom- en snorfietsers, waarbij het

zichtveld – de dode hoek – van chauffeurs van vracht- en bestelauto's een grote rol speelt. Vooral bij rechtsaf slaan is er slecht of zelfs geen zicht op naastliggende weggedeelten. De problematiek is aangepakt met een subsidie voor het aanbrengen van zichtveldverbeterende systemen, maar ook door verstrekking van een jaarlijkse subsidie (ca € 68 000) aan TLN (Transport en Logistiek Nederland) om basisscholieren, onder andere door middel van video, voorlichting door chauffeurs en plaatsnemen in een vrachtwagen, te leren in het verkeer veilig met vrachtverkeer om te gaan («Veilig op weg»).

*Wet- en regelgeving*

Naar verwachting zal begin 2003 nationale regelgeving verplicht zijn voor het aanbrengen van zichtveldverbeterende voorzieningen, terwijl tevens Europese regelgeving wordt ontwikkeld.

*Uitvoering en handhaving*

De maatregelen die in «Duurzaam Veilig – Fase 2» gezamenlijk met alle andere betrokkenen worden ontwikkeld, zoals aanpak onveiligheid van vracht- en bestelauto's, zullen na de opname in de maatregelencatalogus in 2002 in 2003 worden geïmplementeerd en gehandhaafd.

De dagelijkse uitvoerings- en handhavingactiviteiten worden door IVW uitgevoerd.

*Monitoring en beleidsevaluatie*

Onderstaande beleidsevaluatie is geprogrammeerd binnen deze operationele doelstelling:

<b>Evaluatie- onderwerp</b>	<b>A. Startdatum B. Einddatum</b>	<b>Evaluatie-periode</b>	<b>Doel evaluatie</b>	<b>Type evaluatie</b>
Subsidieregeling zichtvelden	A: aanvang 2003 B: medio 2003	2000 t/m 2002	Opzet, werking en effect van subsidieregeling	Ex post

**Interne veiligheid spoor**

*Beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling*

In de Kadernota Railveiligheid, die een doorlooptijd tot 2010 kent, geeft de Rijksoverheid haar visie op de spoorwegveiligheid en wordt een groot aantal, aan concrete doelstellingen gerelateerde instrumenten en speerpunten aangegeven. In de komende Voortgangsrapportage over de Kadernota worden deze instrumenten en speerpunten geactualiseerd en waar nodig opnieuw geprioriteerd. De hierbij te hanteren methoden zullen meer en meer gebruikmaken van risicoanalyses en -evaluaties.

Veel aandacht zal uitgaan naar de keuze en invoering van Automatische Treinbeveiligingssystemen (ATB), de kwaliteit van de spoorweg-infrastructuur, de veiligheid bij rangeerwerkzaamheden en de eventuele veiligheidsconsequenties van de invoering van nieuwe technologieën, vervoersconcepten en benuttingsmaatregelen. In dat kader blijft met name ook de veiligheid van overwegen onverminderd de aandacht vragen, evenals de ontwikkeling van integrale veiligheidsplannen voor nieuwe of te heractiveren goederenspoorlijnen. Met behulp van deze plannen wordt de veiligheid van een spoorlijn reeds in de ontwerpfase



expliciet gemaakt en kunnen de geanalyseerde risico's worden getoetst aan de normstelling en de beleidswensen terzake.

Tevens zal de implementatie en verdere invulling van de bij en krachtens de nieuwe Spoorwegwet gegeven veiligheidskaders hoge prioriteit hebben.

Op het gebied van interoperabiliteit en internationale harmonisatie van spoorwegveiligheidsnormen en -systemen zal, vooral vanwege het voor Nederland van belang zijnde internationale spoorgoederenvervoer, een actieve bijdrage worden geleverd aan de desbetreffende ontwikkelingen in EU-verband.

In Europees verband zal, in het kader van een nog te ontwikkelen EU-richtlijn inzake spoorwegveiligheid worden gewerkt aan het opstellen van een gemeenschappelijke veiligheidstandaard en bijbehorende procedurele methodieken. Een hernieuwd nationaal veiligheidskader voor de kwaliteit van de infrastructuur zal mogelijk in de tweede helft van 2003 worden afgerond.

#### *Wet- en regelgeving*

In 2003 zal (naar verwachting) de nieuwe Spoorwegwet tezamen met een aantal noodzakelijke uitvoeringsbesluiten in werking treden. Daarmee is tevens de definitieve basis gelegd voor de verdere organisatie en inrichting van de spoorwegveiligheid. Die basis behoeft verdere uitbouw door middel van nadere ministeriële regelingen, beleidsregels en interne veiligheidsnormen bij met name spoorwegondernemingen en infra-beheerder(s). De voorziene EU-richtlijn over spoorwegveiligheid, toezicht, onafhankelijk ongevallen- onderzoek en mogelijk een Europees rail-veiligheidsagentschap, verkeert dan in de conceptuele eindfase. De in die maatregel voorziene concrete veiligheidsregels zelf zullen echter pas in 2005 gereed zijn.

#### *Uitvoering en handhaving*

Met behulp van door Railned Spoorwegveiligheid ontwikkelde toezichts-plannen wordt in 2003 wederom veel aandacht besteed aan het toezicht op de naleving en de handhaving van de veiligheidsnormen. Dit toezicht is noodzakelijk vanwege mogelijke belangentegenstellingen en de concurrentie op het spoor tussen de verschillende spoorwegonderne-mingen.

Nagenoeg alle spoorwegveiligheidsstaken van Railned zullen worden overgedragen aan de Inspectie Verkeer en Waterstaat.

Spoorwegongevallen worden onderzocht door de Raad voor Veiligheids-onderzoek die voor feitenonderzoeken gebruik maakt van de expertise van de Inspectie Verkeer en Waterstaat. Bij het beheer en de instandhouding van de spoorwegen is de Infrabeheerder eerstverantwoordelijke voor de veiligheid; de aansturingsrelatie tussen overheid (infra-eigenaar) en infrabeheerder is transparant, objectief en duurzaam.

### **Interne veiligheid water**

#### *Beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling*

In 2003 wordt een verkenning afgerond, resulterend in een businessplan voor een samenhangend systeem van River Information Services (RIS), waarmee vaartuigen en activiteiten op de binnenwateren voortdurend elektronisch gevolgd kunnen worden («intelligente vaarweg»). Daardoor kan de verkeersbegeleiding op knooppunten worden verbeterd, kan er snel worden gereageerd bij calamiteiten en kunnen wachttijden bij sluisen

worden teruggebracht. Aansluitend wordt beleid ontwikkeld voor onder meer een anticiperende verkeersordening en voor de omgang met privacy-gevoelige informatie.

Risiconormen voor de interne veiligheid van binnenwateren en zeehavengebieden worden voor 2004 ontwikkeld. Ook worden risicoanalyses uitgevoerd voor grote passagiers- en containerschepen, die kunnen leiden tot te nemen veiligheidsmaatregelen.

Wat betreft de scheepsveiligheid zal de aandacht in de planperiode vooral zijn gevestigd op de risico's die zich kunnen voordoen door de toeneemende schaalvergroting bij passagiers- en containerschepen.

#### *Financiële stimulering*

De Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij (KNRM) heeft een collectieve ongevallenverzekering afgesloten voor haar zelfstandige vrijwilligers, omdat deze personen niet onder de werking van de Wet Arbeidsongeschiktheid vallen. Overlijdens- en invaliditeitsrisico's zijn hierdoor afgedekt. Daarnaast draagt V&W bij aan de exploitatiekosten van de KNRM. Het betreft de door de KNRM betaalde kosten inzake telefoonabonnementen voor een aantal stations langs de kust en de telefoonaansluitingen vanuit reddingsboten in kustplaatsen. Op nacalculatiebasis wordt in totaal jaarlijks ca € 13 000 vergoed.

#### *Wet- en regelgeving*

De vele recente internationale initiatieven voor herziening en vernieuwing van veiligheidsregels leggen een steeds zwaardere druk op de implementatie van dergelijke regels in de nationale wetgeving; de hierdoor ontstane achterstanden zullen in de planperiode worden weggewerkt, mede door een modernisering van de implementatieprocedure, waardoor zulke achterstanden in de toekomst kunnen worden vermeden.

Om ook in de toekomst een zo goed mogelijke kwaliteit van de beroepsuitoefening door de kapitein en de scheepsofficieren aan boord van Nederlandse zeeschepen te kunnen blijven waarborgen, zal in 2003 een nieuwe wettelijke regeling tot stand worden gebracht. Een gemoderniseerd tuchtrecht voor de Nederlandse zeescheepvaart is daarbij voorzien. In 2003 zal het nieuwe Schepenbesluit worden voltooid.

Ook het Binnenvaart Politie Reglement 2000 zal dan worden afgerond. In de Scheepvaartverkeerswet en de onderliggende regelgeving worden wijzigingen doorgevoerd, die een flexibele loodsplicht onder meer met een regionale aansturing mogelijk maken.

#### *Investerings*

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

Op prioritair bepaalde vaarwegen wordt de implementatie beoogd van een in de toekomst uiteindelijk samenhangend (Europees) systeem van de «intelligente vaarweg», river information services (RIS), voor de binnenwateren en een (Europees) systeem voor het melden en volgen van schepen op zee. Mede in het kader van RIS zal de bestaande DGPS dekking (Digital Global Positioning system) tot de binnenwateren worden uitgebreid. Ook een verdere verbetering van de gebruiksvriendelijkheid en

handhaafbaarheid van op de verkeersdeelneming gerichte regelgeving past in deze initiatieven. Vervanging en modernisering van de walradar-systemen voor de scheepvaart worden gecontinueerd. Concrete projecten in de planperiode zijn de investeringen in de Schelderadarketen, het Amsterdam Noordzeekanaal en een radarsensor nabij Harlingen. Mede ten behoeve van de externe veiligheid wordt een pakket aan nautische maatregelen voor de Westerschelde ontwikkeld, waaronder een methode van verkeersbegeleiding die gericht is op het voorkomen van ongewenste ontmoetingen met risicoschepen. Deze investeringen worden verantwoord op de begroting van het Infrastructuurfonds.

#### *Uitvoering en handhaving*

In 2002 heeft het interdepartementaal Centraal Overleg Verkeersveiligheid te Water een handhavingsplan voor de binnenwateren vastgesteld. In de planperiode zal aandacht gegeven moeten worden aan een interdepartementaal gecoördineerde uitvoering van dit plan.

#### *Exploitatie*

Ten behoeve van de veiligheid op zee wordt een bergingsvaartuig (inclusief bemanning) ingehuurd. Dit kost jaarlijks ca € 1,9 mln. Daarnaast worden de kosten (€ 0,6 mln) voor het verzorgen van de nationale nautische verkeersdienst opleidingen (NNVO) betaald. Deze kosten worden doorberekend aan de participanten en worden derhalve volledig terugontvangen op artikel 01.03.

Daarnaast wordt zorggedragen voor het onderhoud van een aantal nautische veiligheids-systemen, zoals het havennaderingssysteem (HANAS) en het Europees meldsysteem voor gevaarlijke stoffen (EU-EDI HAZMAT).

#### *Monitoring en beleidsevaluatie*

Onderstaande beleidsevaluatie is geprogrammeerd binnen deze operationele doelstelling.

<b>Evaluatie- onderwerp</b>	<b>A. Startdatum B. Einddatum</b>	<b>Evaluatie-periode</b>	<b>Doel evaluatie</b>	<b>Type evaluatie</b>
Kustwacht	A: 2003 B: 2003	1995 t/m 2001	Vaststellen van de effecten van de bundeling	Ex post
Voortgangsnota Scheepvaartverkeer Noordzee	2007	2003 t/m 2006	Effectiviteit van gevoerd beleid met het oog op vervolg	Ex post
Scheepvaartverkeer binnenwateren	2004 (tussentijds) en 2006	2001 t/m 2005	Effectiviteit van gevoerd beleid met het oog op vervolg	Ex post

## **Externe veiligheid**

### *Beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling*

De extra impuls van het Kabinet o.a. naar aanleiding van het Kabinetsstandpunt Vuurwerkkramp Enschede (Tweede Kamer, vergaderjaar 2001–2002, 27 157, nr. 48, actiepunten n.a.v. Enschede) heeft geleid tot diverse acties. In het Vierde Nationaal Milieubeleidsplan worden onder

meer deze acties aangekondigd. Kort samengevat hebben deze acties voor wat betreft Verkeer en Waterstaat betrekking op:

- het inzichtelijk maken van externe veiligheidsrisico's door middel van de risico-atlas
- het wettelijk vastleggen van een minimum beschermingsniveau
- regelgeving voor specifieke modaliteiten
- instrumenten om risico's te verkleinen of te optimaliseren
- een kader voor de maatschappelijke afweging van het groepsrisico
- de mogelijkheden om de maatschappelijk kosten van risico's te internaliseren
- communicatie

Concrete voorbeelden waaraan door V&W, vaak in samenwerking met het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke ordening, Milieubeheer en Rijkshuisvesting (VROM) wordt gewerkt zijn een AmvB externe veiligheid vervoer gevaarlijke stoffen, een circulaire ter zake van buisleidingen, de verdere ontwikkeling van gestandaardiseerde en goed toegankelijke methoden van risicoanalyse, de registratie en informatie over het vervoer van gevaarlijke stoffen, de regulering van vervoer, ketenonderzoek voor chloor, ammoniak en LPG en de Kaderwet Tunnelveiligheid. In de komende jaren zal de nadruk komen te liggen op de uitvoering, handhaving en monitoring van deze beleidsvernieuwing.

#### *Financiële stimulering*

Met de subsidieregeling PAGE wordt beoogd de externe risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen op 14 binnenstedelijke spoorelementen terug te dringen. De oplossingen worden gezocht in onder meer infrastructurele aanpassingen, zoals het uitsluiten van conflicterende rijwegen onder andere door middel van aanpassing van de treinbeveiliging en -beheersing. In 2005/2006 moeten de 11 spoorplaatsen, die op basis van de huidige inschattingen in 2002 nog niet aan de risiconormen voldoen, aangepast zijn. Voor 12 van de 14 plaatsen zal dan geheel aan de risiconormen zijn voldaan; de plaatsen Venlo en Roosendaal zullen waarschijnlijk niet volledig aan de normen voldoen. De uitgaven worden verantwoord op het Infrafonds. Voor deze aanpassingen is in totaal een budget beschikbaar van € 19 mln (wordt gefinancierd uit IF 01.02.02. realisatie railgoederen).

In het jaar 2000 heeft V&W voor het oprichten van een vereniging voor veiligheidsadviseurs een subsidie voor drie jaar toegekend. Na 2003 dient de vereniging geheel op eigen benen te staan en zal V&W geen bijdrage meer leveren aan een eventueel negatief bedrijfsresultaat.

Als gevolg van de herstructurering van de regelgeving op het gebied van vervoer van gevaarlijke stoffen moeten de examens voor de opleiding voor veiligheidsadviseurs aangepast worden. Hiervoor levert Verkeer en Waterstaat een financiële bijdrage van ca. € 11 000 aan de Stichting Exameninstituut Veiligheidsadviseur.

#### *Uitvoering en handhaving*

Teneinde de risico's door het vervoer van gevaarlijke stoffen door de zeevaart op de Westerschelde voor de omgeving te beperken zullen nautische «bron»-maatregelen worden ingevoerd, die de risico's op het ontstaan van ongevallen reduceren (wordt gefinancierd uit artikel 01.01.03 investeringen veiligheid water).

### Exploitatie

Het betreffen hier in hoofdzaak kosten voor de inhuur van specifieke deskundigheid op het gebied van verpakkingsmaterialen voor gevaarlijke stoffen (TNO). Daarnaast worden kosten gemaakt in verband met de implementatie van internationale regelgeving in de nationale wetgeving (vertaalkosten).

#### 01.4 Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen (x € 1000)						
01 Veilig goederenvervoer	2002	2003	2004	2005	2006	2007
<b>Verplichtingen</b>	<b>14 589</b>	<b>22 687</b>	<b>18 626</b>	<b>13 171</b>	<b>11 423</b>	<b>11 902</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>20 238</b>	<b>22 639</b>	<b>20 034</b>	<b>14 373</b>	<b>11 902</b>	<b>11 902</b>
<b>01.01 Programma-uitgaven</b>	<b>13 932</b>	<b>16 906</b>	<b>14 576</b>	<b>9 221</b>	<b>6 908</b>	<b>6 908</b>
<i>01.01.01 Interne veiligheid wegverkeer</i>	<i>681</i>	<i>680</i>				
Subsidies	681	680				
<i>01.01.03 Interne veiligheid water</i>	<i>8 241</i>	<i>12 408</i>	<i>11 731</i>	<i>6 548</i>	<i>4 235</i>	<i>4 235</i>
Subsidies	13	13	14	15	15	15
Bijdragen	153	425	931	931	931	931
Investeringen	5 075	8 613	7 519	3 579	1 266	1 266
Exploitatie	3 000	3 357	3 267	2 023	2 023	2 023
<i>01.01.04 Externe veiligheid</i>	<i>856</i>	<i>590</i>	<i>203</i>	<i>185</i>	<i>185</i>	<i>185</i>
Communicatie, haalbaarheid en draagvlak	650	400				
Subsidies	21	19				
Exploitatie	185	171	203	185	185	185
<i>01.01.08 HGIS deel</i>	<i>727</i>	<i>728</i>	<i>729</i>	<i>729</i>	<i>729</i>	<i>729</i>
Bijdragen	727	728	729	729	729	729
<i>01.01.99 Overige programma-uitgaven</i>	<i>3 427</i>	<i>2 500</i>	<i>1 913</i>	<i>1 759</i>	<i>1 759</i>	<i>1 759</i>
Beleidsvoorbereidend onderzoek en evaluaties	3 427	2 500	1 913	1 759	1 759	1 759
<b>01.02 Apparaatsuitgaven</b>	<b>6 306</b>	<b>5 733</b>	<b>5 458</b>	<b>5 152</b>	<b>4 994</b>	<b>4 994</b>
Apparaatsuitgaven	6 306	5 733	5 458	5 152	4 994	4 994
<b>01.03 Ontvangsten</b>	<b>8 213</b>	<b>9 575</b>	<b>11 163</b>	<b>11 163</b>	<b>11 163</b>	<b>11 163</b>
Opleidingen NNVO	517	517	517	517	517	517
Ontvangsten Schelderadarketen	1 561	1 561	1 561	1 561	1 561	1 561
Ontvangsten VBS tarief	5 173	6 535	8 123	8 123	8 123	8 123
Ontvangsten Scheldevaart	962	962	962	962	962	962

## 01.5 Budgetflexibiliteit

Budgetflexibiliteit (x € 1000)										
01 Veilig goederenvervoer		2003		2004		2005		2006		2007
1. Totaal geraamde kasuitgaven		22 639		20 034		14 373		11 902		11 902
2. Waarvan apparaatsuitgaven		5 773		5 458		5 152		4 994		4 994
<b>3. Dus programma-uitgaven</b>		<b>16 866</b>		<b>14 576</b>		<b>9 221</b>		<b>6 908</b>		<b>6 908</b>
4. Waarvan juridisch verplicht	57%	9 661	52%	7 638	42%	3 865	56%	3 865	56%	3 865
5. Waarvan complementair noodzakelijk en/of bestuurlijk gebonden	36%	6 121	41%	6 001	57%	5 264	39%	2 720	39%	2 720
6. Niet onder 4 en 5 begrepen* (eventueel reserveringen op basis van een regeling of beleidsprogramma)	6%	1 084	6%	937	1%	92	5%	323	5%	323
7. Totaal	100%	16 866	100%	14 576	100%	9 221	100%	6 908	100%	6 908

### Juridische verplichtingen

Voor het op peil houden van de kwaliteit van de walradarketen zijn meerjarige verplichtingen aangegaan voor de modernisering van de Schelderadarketen, Haven Operatie Centrum (HOC) IJmuiden en Haven Coördinatie Centrum (HCC) Den Helder (€ 6,5 mln). Dat geldt ook voor het bergingsvaartuig op de Noordzee (€ 2,3 mln), de subsidieregeling zichtveldsystemen (€ 0,7 mln), de Nationale Nautische Verkeersdienst Opleidingen (€ 0,6 mln) en bijdragen aan internationale organisaties (€ 0,9 mln).

### Complementair noodzakelijk en/of bestuurlijk gebonden

Hieronder valt de modernisering van de verkeerspost Ouddorp (€ 1,5 mln). Daarnaast zijn onderzoeksgelden nodig voor de implementatie van het beleidsvoornemen Loodsen (het beleidsvoornemen inzake de navigatie ondersteunende dienstverlening in de zeehavengebieden; Tweede Kamer, vergaderjaar 1998–1999, 24 036, nr. 134) en het uitvoeren van het risicobeleid (onderzoeken naar tunnelveiligheid en risiconormen voor overkappingen/overbouwingen en ondertunneling). Ook zal een nieuwe wettelijke regeling tot stand worden gebracht, waarbij wordt voorzien in een gemoderniseerd tuchtrecht voor de Nederlandse zeescheepvaart.

### Niet vastgelegd in verplichtingen

Dit betreft voornamelijk gepland beleidsvoorbereidend onderzoek.

## 01.6 Groeiparaagraaf

### Algemeen

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft een monitor ontwikkeld waaruit meta-informatie wordt opgeleverd. Dit geeft per indicator of kengetal relevante broninformatie. Er heeft nog een verdiepingsslag plaats terzake van sturing en het gebruik van indicatoren en kengetallen, zodat de volgende begroting wellicht andere of meer indicatoren of kengetallen laat zien.

Voorts zal in de begroting 2004 expliciet aangegeven worden wanneer V&W systeem-, dan wel resultaatverantwoordelijkheid draagt.

#### *Interne veiligheid water*

Er zullen maatregelen getroffen worden om in overleg met ongevalsregistrerende en verwerkende instanties de monitoringgegevens van de nautische veiligheid op de binnenwateren te verbeteren. De gegevens zijn met betrekking tot 1998 weliswaar beschikbaar, maar de kwaliteit (betrouwbaarheid) ervan dient te worden verbeterd. In de begroting 2004 zullen verbeterde monitorgegevens worden opgenomen.

#### *Externe veiligheid*

De effectgegevens voor het doel «externe veiligheid» zijn nog in ontwikkeling. Per 2004 wordt het ruimtebeslag in km<sup>2</sup> voor het gebied langs transportroutes gevaarlijke stoffen binnen de risicocontour 10<sup>-6</sup> per jaar gerapporteerd. Jaarlijks wordt kwalitatief gerapporteerd. Het ruimtebeslag wordt per 5 jaar geactualiseerd en verantwoord. Als streefwaarde zal gelden dat het totaal oppervlak binnen de contour 10<sup>-6</sup> per jaar niet toeneemt.

## **02 VERSTERKING NETWERK GOEDERENVERVOER**

### *02.1 Algemene Beleidsdoelstelling*

De algemene doelstelling voor dit artikel is het versterken van een samenhangend logistiek en infrastructuurnetwerk. De activiteiten van dit artikel zijn daarmee gericht op het verbeteren van de bereikbaarheid van economisch belangrijke gebieden.

Goede verbindingen zijn een belangrijke voorwaarde voor een positieve economische en maatschappelijke ontwikkeling. Een samenhangend netwerk van weg, vaar- en spoorwegen, buisleidingen, mainports, havens en overslagpunten is van cruciaal belang voor het functioneren van de Nederlandse economie in het algemeen en is in het bijzonder een essentiële voorwaarde om de gunstige ligging van Nederland te kunnen benutten en de concurrentiekracht van Nederland binnen Europa te waarborgen.

Het beleid voor de versterking van het netwerk is er op gericht het bestaande infrastructurele netwerk beter te doen benutten door de verschillende schakels in de transportketen te verbeteren en beter aan elkaar te koppelen. Er wordt gestreefd naar een betere benutting van de netwerken van de afzonderlijke vervoersmodaliteiten en het verbeteren van overslagfaciliteiten. Naarmate meer vervoersstromen samenkomen op inter- en multimodale knooppunten zullen niet alleen de keuzemogelijkheden toenemen, maar ook de kansen voor bundeling en efficiencyverbetering.

Realisatie van de doelen op het gebied van de versterking van het netwerk is zowel voor verladers, vervoerders als consumenten van belang maar tegelijkertijd in belangrijke mate afhankelijk van het gedrag van die verladers, vervoerders en consumenten en van andere factoren. Zo is een aantal acties afhankelijk van afspraken en ontwikkelingen op Europees en mondiaal niveau. De effectiviteit van een deel van de acties wordt ook bepaald door de beschikbaarheid en toegankelijkheid van internationale netwerken en de aansluitingen daarop.

Dit begrotingsartikel heeft een sterke relatie met de producten die gefinancierd worden uit het Infrastructuurfonds. Ook heeft dit artikel een sterke relatie met artikel 03.01.03 logistieke efficiency (intermodaal vervoer). Voorts worden uitgangspunten en beleidsopties in belangrijke mate bepaald door rijksnota's zoals de Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening 2000/2020.

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

De indicatoren betreffen toegevoegde waarde en werkgelegenheid in de zeehavens en tonkilometers in het goederenvervoer binnen Nederland. Binnen dit artikel is grotendeels sprake van systeemverantwoordelijkheid.



### **Netwerk Mainport Rotterdam en overige zeehavens**

De operationele doelstelling ten aanzien van Mainport en zeehavens is het versterken van het netwerk van de mainport Rotterdam en de overige zeehavens, en daarmee ook van de positie van de individuele zeehavens, het verbeteren van de onderlinge samenwerking tussen de zeehavens en de zorg voor voldoende ruimte voor de mainport Rotterdam.

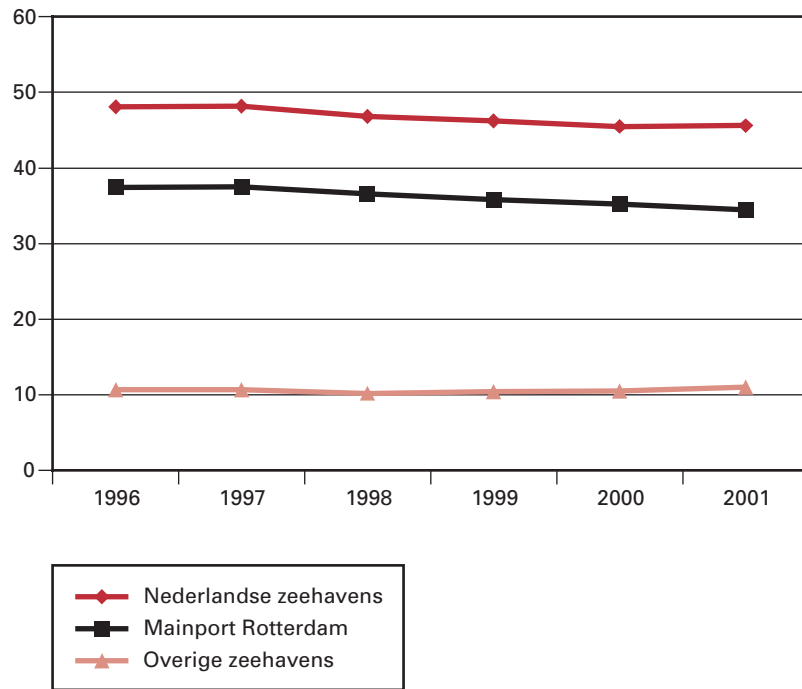
Op het bereiken van deze doelstelling zijn allerlei externe factoren van invloed. Zo is het handhaven dan wel versterken van de concurrentiepositie van (het netwerk van) de Nederlandse zeehavens in het mondiale krachtenveld mede afhankelijk van het gedrag van de andere spelers in de Noordwest Europese havenrange.

Als indicatoren voor het monitoren van de versterking van het netwerk van de mainport Rotterdam en de overige zeehavens worden toegevoegde waarde en werkgelegenheid gehanteerd. Daarbij is het streven erop gericht de stijgende lijn van indicator «toegevoegde waarde» vast te houden, ook wanneer de werkgelegenheid gelijk blijft.

De afgelopen vijf jaren laten ten aanzien van het marktaandeel van de mainport Rotterdam en de overige zeehavengebieden een lichte neerwaartse ontwikkeling zien. Ondanks deze afname van het marktaandeel in tonnen is de toegevoegde waarde en de werkgelegenheid in deze havens toegenomen.

Bij de geformuleerde streefwaarden dient te worden aangetekend dat voor het bereiken van de geformuleerde doelstellingen ook vele andere actoren en factoren van invloed zijn. Zo hebben economische ontwikkelingen op mondiaal, Europees, regionaal en nationaal niveau een grote invloed, evenals het gedrag van marktpartijen in haven gerelateerde sectoren.

**Overzicht van het marktaandeel op basis van tonnen van de mainport Rotterdam en de overige zeehavengebieden in de Noordwest-Europese havenrange.**

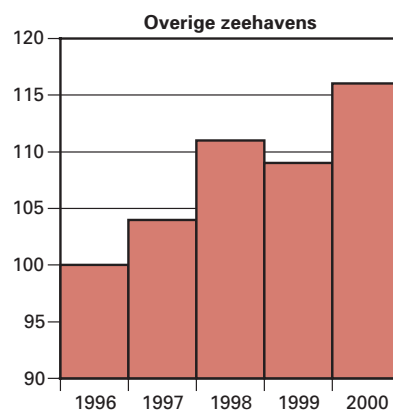
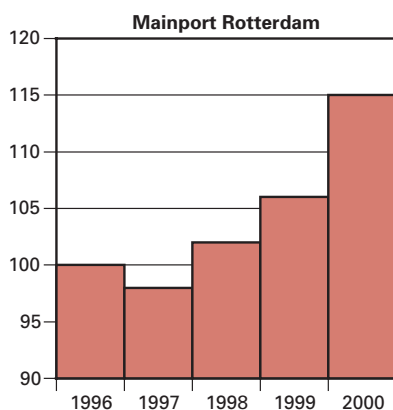
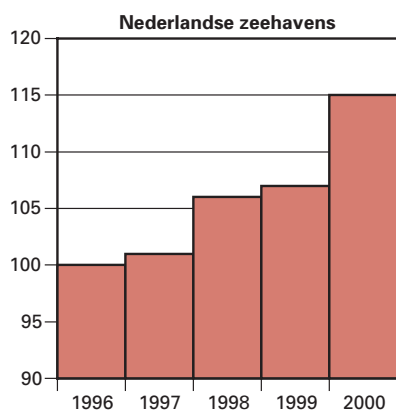


Ontwikkeling van het marktaandeel (tonnen) van de Nederlandse havengebieden t.o.v. de totale Noordwest Europese havenrange (de «Hamburg-Le Havre range»).

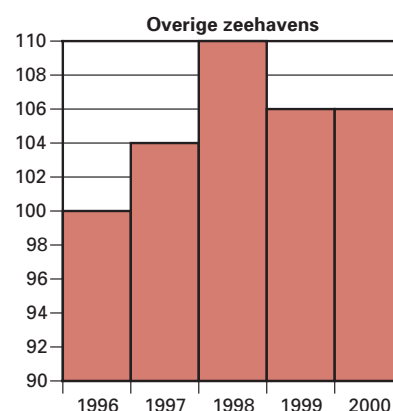
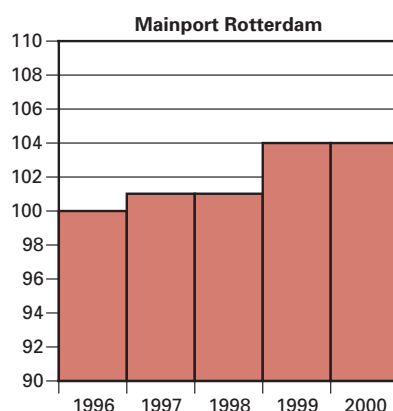
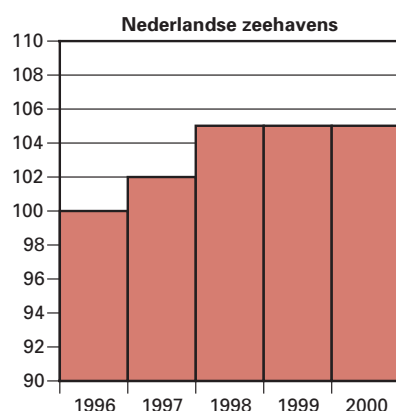
Bron: Nationale Havenraad.

**Overzicht van de ontwikkeling van de toegevoegde waarde en de werkgelegenheid van de mainport Rotterdam en de overige Nederlandse zeehavens.**

**Toegevoegde waarde**



**Werkgelegenheid**



Ontwikkeling van de totale toegevoegde waarde in constante prijzen van 1996 en de totale werkgelegenheid in de Nederlandse zeehavens incl. de mainport Rotterdam ; Indexcijfers 1996–2000, index 1996=100.  
Bron: «Economische betekenis Nederlandse zeehavens 1999/2000 Ecorys/NEI, Rotterdam dec. 2001». Er is een reeks van onderling vergelijkbare jaarcijfers geproduceerd. De cijfers voor eerdere jaren werden gecorrigeerd voor nieuwe gegevens van het CBS en Lisa. Ook werd een gemoderniseerd rekenmodel toegepast.

Voor wat betreft het ruimtegebruik van de mainport Rotterdam wordt verwezen naar artikel 04. Zuinig ruimtegebruik.

**Functioneren knooppunten**

Het beleid is gericht op het realiseren van een landelijk dekkend en kwalitatief hoogwaardig netwerk van knooppunten en op een goede werking van de overslagfunctie van die knooppunten in het multimodale goederenvervoernetwerk. Voorts is het beleid gericht op het tot stand brengen en verbeteren van de samenwerking binnen en tussen die knooppunten.

Een landelijk dekkend en kwalitatief hoogwaardig netwerk van knooppunten is essentieel voor het functioneren van het multimodale infrastructuur-netwerk. Het leidt tot grotere flexibiliteit en meer keuzemogelijkheden voor verladers en vervoerders, waardoor een meer evenwichtige

benutting van het infrastructuurnetwerk wordt bereikt. Op knooppunten vindt bundeling van ladingstromen plaats. Dat draagt bij aan een efficiëntere afwikkeling van het transport. Daarnaast kan op knooppunten een clustering van activiteiten plaatsvinden, die ook efficiencyverhogend kan werken.

Bovengenoemde inspanningen dragen, door een efficiënter gebruik van bestaande infrastructuur en een concentratie van bedrijvigheid, bij aan een zuiniger ruimtegebruik.

Voor het functioneren van de knooppunten zijn geen streefwaarden geformuleerd, aangezien de directe invloed van het rijk op het bereiken van de geformuleerde doelstellingen zeer beperkt is; vele andere actoren en externe factoren spelen hierin een rol van betekenis. Wel zullen kentallen worden opgesteld die belangrijke ontwikkelingen op dit beleidsterrein representeren.

### **Kwaliteit verbindingen**

Het beleid is gericht op het versterken van de samenhang in het goederenvervoernetwerk door het bevorderen van de kwaliteit van de verbindingen tussen mainports, havens en knooppunten.

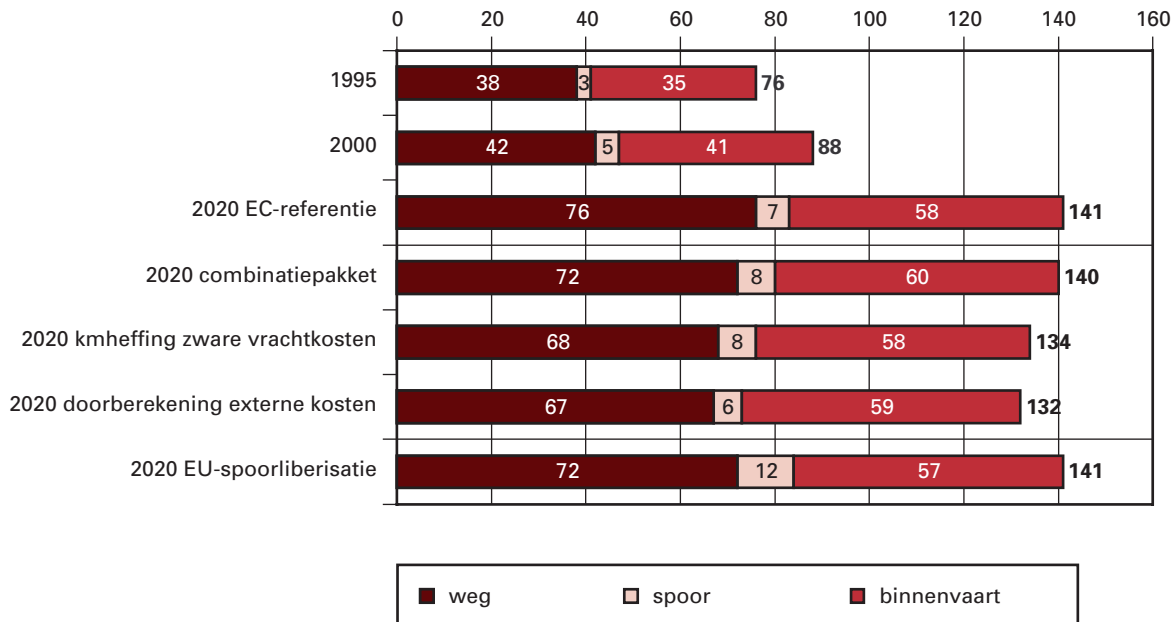
Het beleid richt zich op een betere benutting van de beschikbare infrastructuur en het verminderen van knelpunten in de doorstroming. Op deze manier wordt bijgedragen aan de verbetering van de capaciteit en de kwaliteit van de netwerken van weg-, water- en spoorverbindingen. Daarnaast is de inspanning gericht op het zorgen voor voldoende ruimte voor traditionele buisleidingen en op het met de markt zoeken naar innovatieve oplossingen, bijvoorbeeld ongestoorde logistieke systemen.

Uitgangspunt van het beleid is dat capaciteitsvergroting in eerste instantie wordt gezocht in een betere benutting van bestaande infrastructuur. Waar dat niet leidt tot voldoende kwaliteit en verbetering van de bereikbaarheid, wordt selectief geïnvesteerd in de aanleg van nieuwe of uitbreiding van bestaande infrastructuur. Een goed netwerk is één van de belangrijkste factoren van het vestigingsklimaat in Nederland en is van groot belang om de internationale concurrentiepositie te behouden en te versterken. Voldoende ruimte voor noodzakelijke uitbreiding van het netwerk is derhalve ook van belang.

Ter zake van de effectgegevens wordt vooralsnog volstaan met modal-split-data in tonkilometers. Wat betreft de nagestreefde trajectsnelheid van 60 km per uur, gemiddeld over alle dagen van het jaar in de spits, wordt verwezen naar artikel 06. Versterking netwerk personenvervoer. Data omtrent trajectsnelheden worden geregistreerd in het kader van het zogeheten bereikbaarheidscriterium.

In onderstaande figuur zijn realisatiegegevens en ramingen vermeld over het aantal tonkilometers op Nederlands grondgebied. Zij dienen als referentie voor een mogelijke toekomstige ontwikkeling.

**Realisatiedata voor 1995 en 2000 en effectramingen op de goederenmobiliteit in 2020 van enige beleids- en onzekerheidsvarianten (per vervoerwijze, in miljard tonkilometer op Nederlands grondgebied)**



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

In «NVVP Beleidsopties verkend» is een aantal beleidsscenario's van het verkeer- en vervoersbeleid voor de goederenmobiliteit geschetst. Bovenstaande gegevens zijn, voorzover historisch, gebaseerd op de Statistiek Goederenvervoer van het CBS. Alle ramingen voor 2020 zijn berekend door de Adviesdienst Verkeer en Vervoer en bepaald op basis van het European Coordination-scenario. In het EC-referentiescenario is rekening gehouden met bestaand beleid (TiB, MiT 2000).

Bij het combinatiepakket is vervolgens de raming bepaald op basis van enkele pakketten verkeer- en vervoersbeleid. Om inzicht te hebben in de effecten van enkele andere ontwikkelingen is een drietal «onzekerheidsvarianten» doorgerekend: kilometerheffing zware vrachtwagens, doorberekening externe kosten en EU-spoorliberalisatie.

Buisleidingen worden alom als vervoersinfrastructuur beschouwd, zij het dat de status niet dezelfde is als bij de andere vervoermodaliteiten: het bedrijfsleven is verantwoordelijk voor de aanleg en onderhoud. De verantwoordelijkheid voor het buisleidingenbeleid zal mogelijk overgedragen worden van het ministerie van Economische zaken naar het ministerie van Verkeer en Waterstaat, er vinden nog gesprekken plaats. Het buisleidingenbeleid heeft tot doel het scheppen van randvoorwaarden ten behoeve van de ontwikkeling en instandhouding van veilige (netwerken) van buisleidingen voor het vervoer van gassen, olieproducten en chemicaliën.

### 02.3 Beleidsinstrumenten

#### Netwerk mainport Rotterdam en overige zeehavens

##### Beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling

Om de commerciële slagkracht van de zeehavens te vergroten blijft de bereikbaarheid van de zeehavens van belang. Gegeven ruimtelijke schaarste blijft de inzet dan ook gericht op het bevorderen van zuinig ruimtegebruik van haventerreinen.

Wat betreft de ruimteproblematiek van de mainport Rotterdam is in 2002 de PKB PMR afgerond en zijn afspraken gemaakt over de randvoorwaarden voor de uitvoering van de verschillende deelprojecten, nl. Bestaand

Rotterdams Gebied (uitvoering door de gemeente Rotterdam), 750 ha natuur en recreatie (uitvoering door de provincie Zuid-Holland) en landaanwinning (uitvoering door de rijksoverheid en de gemeente Rotterdam). Het memorandum van overeenstemming (MOU) inzake de realisatie van de verschillende deelprojecten wordt uitgevoerd. V&W heeft als projectministerie zowel bij de uitvoering van de planologische kernbeslissing Mainportontwikkeling Rotterdam (deel 3: kabinetsstandpunt Paars), waarin de ruimtelijke reservering wordt gedaan, als bij het MOU (als projectminister) een coördinerende rol.

Ter verbetering van de positie van de mainport Rotterdam en de zeehavens wordt de mainportstrategie 2020 herijkt in samenspraak met diverse betrokkenen. Deze herijking zal naar verwachting begin 2003 zijn afgerond. Daarna zal uitvoering worden gegeven aan het uitvoeren van een in dat kader opgestelde dynamische beleidsagenda. Een en ander geschiedt in opdracht van het Bestuurlijk Overleg Mainport Rotterdam (BOM) waarin verschillende departementen (de ministers van V&W, EZ, Financiën, VROM en de staatssecretaris van LNV) en vertegenwoordigers van de gemeente Rotterdam, de stadsregio Rotterdam en de provincie Zuid-Holland participeren.

#### *Communicatie en draagvlak*

Het betreft hier uitgaven ten behoeve van de herijking van de mainportstrategie, het communicatieplan en andere activiteiten ten behoeve van de PKB-plus PMR en het communicatieplan n.a.v. het vastgestelde Memorandum van Overeenstemming mainportontwikkeling.

#### *Financiële stimulering*

Een instrument dat bijdraagt aan de verbetering van de positie van de mainport en overige zeehavens betreft de subsidieregeling voor Haven Interne Projecten (HIP). Tevens draagt deze regeling bij aan het bevorderen van duurzame ruimtelijke ontwikkeling. In 2000 is subsidie verstrekt voor 27 projecten die naar verwachting in de periode t/m 2006 worden gerealiseerd.

#### *Monitoring en Beleidsevaluaties*

Voortaan zal jaarlijks het marktaandeel van de mainport Rotterdam en de overige zeehavens in relatie tot de totale Noordwest-Europese havenrange worden gemonitord.

<b>Evaluatie- onderwerp</b>	<b>A. Startdatum B. Einddatum</b>	<b>Evaluatie-periode</b>	<b>Doel evaluatie</b>	<b>Type evaluatie</b>
Subsidieregeling Haveninterne Projecten II (HIP-II)	A. 2004 B. 2004	2000 – 2003	Opzet, werking en effecten van subsidieregeling (voor zover mogelijk omdat de afronding van een aantal HIP-projecten pas na 2004 plaats heeft).	Ex post

## Functioneren knooppunten

### *Beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling*

Het realiseren van een dekkend en kwalitatief hoogwaardig netwerk van knooppunten staat centraal in het knooppuntenbeleid van het ministerie. Voor dat streven is samenwerking met regionale overheden en het bedrijfsleven essentieel.

De rol van de rijksoverheid is primair het formuleren van de beleidskaders van en het aangeven van de randvoorwaarden voor de (invulling van) de ruimtelijke structuur. Regionale en lokale overheden zijn verantwoordelijk voor de implementatie van het betreffende goederenvervoerbeleid in het ruimtelijke ordeningsbeleid. Voor een succesvolle uitwerking van het beleid is dus bestuurlijke samenwerking nodig tussen rijk, provincies en gemeenten.

Het initiatief voor de realisatie van overslagpunten ligt primair bij marktpartijen.

Aan de Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening 2000/2020 is het instrument van de Planologische Kernbeslissing gekoppeld. Wanneer de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening aangenomen wordt door het parlement worden Provincies, kaderwetgebieden en gemeenten in de PKB gevraagd te stimuleren dat bedrijven met omvangrijke goederenstromen geconcentreerd worden gevestigd. Nieuwe terreinen zullen bij voorkeur aansluiten bij bestaande verbindingen. In het nieuwe locatiebeleid zijn de volgende uitgangspunten opgenomen: de mogelijkheden voor multimodale ontsluiting van bestaande bedrijventerreinen moeten optimaal benut worden; bij nieuw aan te leggen bedrijventerreinen genieten locaties die beschikken over bestaande ontsluitingen via meerdere modaliteiten de voorkeur. Er wordt gestreefd naar ruimtelijke concentratie van goederenvervoer op een beperkt aantal verbindingen, waarin de openbare terminals in een samenhangend netwerk fungeren als groeipolen voor economische ontwikkeling.

Het Multimodaal Transport Centrum (MTC) Valburg is een gepland grootschalig bedrijventerrein nabij Nijmegen, gericht op transportgerelateerde bedrijvigheid, ontsloten door weg, spoor en water, dat door middel van publiek-private samenwerking (PPS) tot stand moet komen. Het Rijk neemt geen deel in de PPS, maar is wel verzocht een financiële bijdrage uit het Infrastructuurfonds te verstrekken. Uiterlijk 2003 zal hierover een definitief besluit worden genomen.

Begin 2002 is de «Visie Agrologistiek» door de Tweede Kamer goedgekeurd. Eén van de pijlers van die visie is het concept Agribusinessparken (ABP's). Een ABP is een locatie waar een groot aantal logistieke functies binnen agroketens (distributie, handel en opslag) wordt gecombineerd met faciliteiten voor productie en verwerking. Het is de bedoeling dat nieuwe ABP's, via een bestuurlijk vernieuwingsproces, door samenwerking tussen overheden en bedrijfsleven worden gerealiseerd. Uitgangspunt is de bundeling van kleine goederenstromen tot «dikke stromen». Ieder ABP is door een logistiek netwerk verbonden met andere ABP's.

### *Financiële stimulering*

Ook in 2003 heeft de afwikkeling van de subsidieregeling voor openbare inlandterminals (SOIT) nog plaats.

Daarnaast loopt ook de uitvoering van de subsidieregeling voor bedrijfsgebonden vaarwegaansluitingen (SBV) nog door in 2003. De SBV is gericht op de bevordering van het realiseren van infrastructuur en

overslagvoorzieningen bij individuele verladers zodat overslag van en naar de vaarweg kan plaatsvinden (IF 02.02.02).

### *Monitoring en beleidsevaluaties*

<b>Evaluatie- onderwerp</b>	<b>A. Startdatum B. Einddatum</b>	<b>Evaluatie-periode</b>	<b>Doel evaluatie</b>	<b>Type evaluatie</b>
subsidierегeling voor openbare inlandterminals (SOIT)	A. aanvang 2003 B. medio 2003	2000 – 2002	Tussentijdse evaluatie van de opzet, werking en effecten van subsidie-regeling	Ex post

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

<b>Tabel: overzicht uitgaven intermodaal vervoer op het Infrastructuurfonds (x € 1000)</b>							
<b>Art. Omschrijving</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	
IF 04.03 Intermodaal vervoer	7 468	2 233	5 899	4 671	—	—	

### **Kwaliteit verbindingen**

#### *Beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling*

Het beleid voor kwaliteitsverbetering van de verbindingen is divers en richt zich op projecten op het gebied van innovatieve transportsystemen, benuttingmaatregelen op het terrein van alle modaliteiten en prijsbeleid. Ten behoeve van een verbeterde doorstroming van vervoermiddelen is – in plaats van een programma benuttingmaatregelen – gekozen voor het inbrengen van de benuttingsystematiek in reguliere werkzaamheden, zoals in verkenningen en planstudies.

Onderzoek wordt verricht naar de mogelijkheden van het realiseren van een kwaliteitsnet voor goederenvervoer. Dat onderzoek wordt samen met bedrijfsleven en regionale overheden uitgevoerd.

In EU-verband wordt samengewerkt aan het versterken van alle elementen van de Trans Europese Netwerken.

Het Rijk ondersteunt lokale en regionale initiatieven voor het realiseren van optimalisatie in de transportketens en netwerken.

Ten aanzien van de kwaliteit van verbindingen van weginfrastructuur zal nadere beleidsontwikkeling en mogelijke -implementatie plaatsvinden op grond van de resultaten van de proef met inhaalverboden voor vrachtwagens op 3-strooksautosnelwegen (zie ook operationele doelstelling Logistieke efficiëntie, 03.01.03).

De in 2000 opgestarte proeven met lange en zwaardere vrachtwagens voor het aan- en uitrijden van terminalverkeer lopen medio 2003 af. Op grond van een evaluatie zal bezien worden of en hoe deze combinaties in de praktijk inzetbaar zijn.



Voor de binnenvaart wordt bezien of door wijzigingen in het systeem van verkeersmanagement de wachttijden bij sluizen en bruggen verkort kunnen worden.

Wat betreft het spoorvervoer, is het van belang dat de aandacht in het beleid zich in de komende periode evenwichtig richt op infrastructuur en marktontwikkeling. Op 18 mei 2001 is een «letter of intent» overeengekomen met het Samenwerkingsverband Railgoederenvervoer (Railned, Railinfrabeheer, Railverkeersleiding, Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam, DB Netz). De afgesproken acties moeten leiden tot een meer marktgerichte infrastructuurexploitatie. In 2003 zal een evaluatie van de projecten worden uitgevoerd om de effectiviteit te beoordelen. In dit verband wordt ook verwezen naar artikel 03.01.02.

Om de verwachte groei van het goederenvervoer per spoor te kunnen opvangen is voldoende (infrastructuur)capaciteit van goede kwaliteit noodzakelijk. Dit is een belangrijke insteek bij de vormgeving van het capaciteitsverdelingsproces onder de nieuwe Spoorwegwet.

#### *Demonstraties en pilots*

Ter facilitering van de regionale samenwerking door de zuidelijke provincies binnen het project IncodeDelta Zuid-Nederland is voor de periode tot en met 2003 een specifieke uitkering ter hoogte van € 0,673 mln. beschikbaar gesteld aan de provincie Limburg. De provincies Zuid-Holland, Zeeland, Noord-Brabant en Limburg geven binnen dit project gezamenlijk vorm aan regionaal goederenvervoerbeleid, door middel van een aantal pilotprojecten.

#### *Communicatie, haalbaarheid en draagvlak*

Het programma regionaal en lokaal goederenvervoer richt zich onder andere op de wisselwerking tussen goederenvervoer, ruimtelijke ordening en regionale/stedelijke economie. Acties die in dit verband met andere overheden plaatsvinden betreffen de uitwerking van een ruimtelijke strategie voor goederenvervoerbeleid, de inzet van het EZ-IPO-VNG-V&W-VROM-convenant «Samenwerking in de regio» en de toepassing van de mobiliteitstoets. Met de mobiliteitstoets wordt nagegaan hoe (ruimtelijke) beslissingen over bedrijventerreinen uitwerken op mobiliteit, bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid en welke mogelijkheden er zijn om verkeer en vervoer beter in de regionale en lokale ruimtelijke planvorming te verankeren.

In 2002 is een technologie- en innovatiemonitor ontwikkeld ten behoeve van het opsporen van de belangrijkste en meest kansrijke innovatieve ontwikkelingen in het goederenvervoer en de logistiek voor het bereiken van de beleidsdoelen. De rapportage over de resultaten zal medio 2003 worden gepubliceerd.

#### *Financiële stimulering*

Op basis van de eerste resultaten van de technologie- en innovatiemonitor en een verkenning naar voorwaarden voor de ontwikkeling en de implementatie van innovatieve sleuteltechnologieën is een keuze gemaakt voor financiële stimulering van enkele haalbaarheidsstudies en pilots. Criteria voor een participatie van de overheid bij deze studies en pilots zijn met andere activiteiten neergelegd in het innovatieprogramma 2003–2005, dat in samenspraak met de betrokken maatschappelijke partijen is opgesteld. Dit programma omvat transportinnovatie en sleuteltechnologieën en experimenten op het gebied van ICT-toepassingen.

Aan de gemeente Rotterdam is een eenmalige uitkering verstrekt ten behoeve van het project multicore pijpleidingennetwerk, waarvan de eindafrekening in 2004 plaats vindt.

De bijdrage ten behoeve van de internationale overeenkomst inzake de totstandkoming en exploitatie van het civiele navigatiesysteem Loran Ci in Noordwest-Europa en het Noord-Atlantisch gebied wordt ook op dit artikel verantwoord. De bijdrage loopt t/m 2004.

#### *Uitvoering en handhaving*

De uitvoering van het beleid weginfrastructuur goederenvervoer is nader betrokken in artikel 01.01 Rijkswegen van het Infrastructuurfonds.

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

Met de aanleg van de Betuwe-route wordt ondermeer een aansluiting op alle Europese hoofdtransportassen gerealiseerd, hetgeen van groot belang is voor de positie van Nederland als transport-, distributie- en produktieland, alsmede voor de positie van de Rotterdamse haven. Tevens wordt door de aanleg van de Betuweroute een verschuiving van het goederenvervoer van weg naar spoor mogelijk.

De uitvoering van het beleid inzake de Betuweroute is opgenomen in het Infrastructuurfonds en betreft het artikel 03.02 Betuweroute.

De uitvoering van het beleid inzake overige railgoedereninfrastructuur is opgenomen in het totale railwegenprogramma in het Infrastructuurfonds en betreft het artikel 01.02 Railwegen.

#### *Monitoring en Beleidsevaluaties*

Evaluatie- onderwerp	A. Startdatum B. Einddatum	Evaluatie-periode	Doel evaluatie	Type evaluatie
Proeven met lange en zwaardere vrachtwagens voor het aan- en uitrijden van terminalverkeer	A. medio 2003 B. Einde 2003	1-12-2000 tot 1-6-2003	Bezien of, in welke mate en op welke wijze deze combinaties in de praktijk inzetbaar zijn.	Ex post
Weigh-in-Motion videosystemen (WIM-VID)	2002	1-12-2000 tot 1-6-2003	Effectiviteit van systemen, mede met het oog op een mogelijke uitbreiding	Ex post

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

Tabel: overzicht uitgaven Railgoederen op het Infrastructuurfonds (x € mln)						
Art. Omschrijving	2002	2003	2004	2005	2006	2007
IF 01.02.02 Railgoederen	36	29	27	21	40	101

## 02.4 Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen (x € 1000)						
<b>02 Versterking netwerk goederenvervoer</b>	2002	2003	2004	2005	2006	2007
<b>Verplichtingen</b>	<b>10 226</b>	<b>7 439</b>	<b>9 127</b>	<b>9 395</b>	<b>11 336</b>	<b>14 395</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>16 498</b>	<b>9 341</b>	<b>14 267</b>	<b>13 474</b>	<b>14 395</b>	<b>14 395</b>
<b>02.01 Programma-uitgaven</b>	<b>11 805</b>	<b>5 895</b>	<b>10 941</b>	<b>10 251</b>	<b>11 276</b>	<b>11 276</b>
<i>02.01.01 Mainports en zeehavens</i>	7 881	2 827	6 587	6 502	8 677	8 677
Communicatie, haalbaarheid en draagvlak	2 105	1 272	1 119	772	772	772
Subsidies	5 776	1 555	5 468	5 730	7 905	7 905
<i>02.01.03 Kwaliteit verbindingen</i>	1 581	1 849	2 682	2 121	971	971
Communicatie, haalbaarheid en draagvlak	414	408	454	363	163	163
Subsidies	267	541	1 328	1 758	808	808
Eurovignet	900	900	900			
<i>02.01.99 Overige programma-uitgaven</i>	2 343	1 219	1 672	1 628	1 628	1 628
Beleidsvoorbereidend onderzoek en evaluaties	2 343	1 219	1 672	1 628	1 628	1 628
<b>02.02 Apparaatsuitgaven</b>	<b>4 693</b>	<b>3 446</b>	<b>3 326</b>	<b>3 223</b>	<b>3 119</b>	<b>3 119</b>
Apparaatsuitgaven	4 693	3 446	3 326	3 223	3 119	3 119
<b>02.03 Ontvangsten</b>						

## 02.5 Budgetflexibiliteit

Budgetflexibiliteit (x € 1000)										
<b>02 Versterking netwerk Goederenvervoer</b>		2003		2004		2005		2006		2007
1. Totaal geraamde kasuitgaven		9 341		14 267		13 474		14 395		14 395
2. Waarvan apparaatsuitgaven		3 446		3 326		3 223		3 119		3 119
<b>3. Dus programma-uitgaven</b>		<b>5 895</b>		<b>10 941</b>		<b>10 251</b>		<b>11 276</b>		<b>11 276</b>
4. Waarvan juridisch verplicht	82%	4 809	93%	10 161	23%	2 360	0%		0%	
5. Waarvan complementair noodzakelijk en/of bestuurlijk gebonden	2%	136	1%	136	0%		0%		0%	
6. Niet onder 4 en 5 begrepen* (eventueel reserveringen op basis van een regeling of beleidsprogramma)	16%	950	6%	644	80%	7 891	100%	11 276	100%	11 276
7 Totaal	100%	5 895	100%	10 941	103%	10 251	100%	11 276	100%	11 276

### Juridische verplichtingen

Ten behoeve van de subsidieregeling Haven Interne Projecten (tweede tranche) zijn in 2001 in totaal 28 verplichtingen aangegaan ten gunste van diverse lagere overheden. Voor het navigatiesysteem Loran Ci en Incodelta een meerjarige verplichting aangegaan.

### Niet vastgelegd in verplichtingen

Onder andere voorgenomen beleidsvoorbereidend onderzoek ten behoeve van beleidsprioriteiten.

## 02.6 Groeiparagraaf

### *Algemeen*

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft een monitor ontwikkeld waaruit meta-informatie kan worden opgeleverd. Dit geeft per indicator of kengetal relevante broninformatie. Er heeft nog een verdiepingsslag plaats terzake van sturing en het gebruik van indicatoren en kengetallen, zodat de volgende begroting wellicht andere of meer indicatoren of kengetallen laat zien.

Voorts zal in de begroting 2004 expliciet aangegeven worden wanneer V&W systeem-, dan wel resultaatverantwoordelijkheid draagt.

### *Functioneren knooppunten*

Voor het operationeel doel functioneren knooppunten worden voor de begroting 2004 de volgende kengetallen ontwikkeld: aantal multi- en intermodale terminals en (aandeel van) de vervoersprestatie dat via de terminals wordt overgeslagen. Gegevens ten behoeve van die kengetallen worden momenteel verzameld en zullen in een systeem («terminalkaart») worden bijgehouden, zodat ook ontwikkelingen in beeld kunnen worden gebracht. De eerste «terminalkaart» is in 2002 opgeleverd.

### *Kwaliteit verbindingen*

Voor het operationeel doel kwaliteit verbindingen worden (voor de begroting 2004) voor de verschillende modaliteiten indicatoren resp. kengetallen ontwikkeld.

Voor het wegvervoer is de indicator het aantal trajecten van minimaal 30 kilometer lengte waar de toetswaarde van 60 km/uur op het drukste uur van de dag per richting structureel niet gehaald wordt. Doel is dit aantal trajecten tot nul te laten dalen. Deze indicator wordt nog nader uitgewerkt. Zie hiervoor de begroting artikel 6 Versterking netwerk personenvervoer.

Voor de kwaliteit van het vaarwegnet wordt de volgende indicator verder ontwikkeld: het aantal kilometer van het hoofdvaarwegennet dat voldoet aan de normen ten aanzien van diepte- en breedteprofiel alsmede doorvaarhoogte en -breedte van de (vaste) oeververbindingen. Tevens zal het aantal sluizen en beweegbare bruggen aangegeven worden waar (nog) niet voldaan wordt aan de afgesproken normen waar het gaat om bedieningstijden en wachttijden.

Ten aanzien van het spoorgoederenvervoer worden de volgende kengetallen ontwikkeld die een beeld geven van de (toegevoegde) goederencapaciteit op het spoor, gemeten in beschikbare goederentreinpaden. Hierin zullen aspecten van kwantiteit en van kwaliteit (bijvoorbeeld gemiddelde snelheid) te onderscheiden zijn. Mogelijk zal ook een differentiatie naar majeure vervoercorridors daarbij zinvol zijn.

Wat betreft beschikbaarheid voor goederenvervoer zal mogelijk een kengetal worden gehanteerd waarin het aantal kilometers spoornet wordt gemeten dat geschikt is voor D4 V100 (22,5 ton aslasten met 100 km/u) respectievelijk D4 V80 (22,5 ton aslasten met 80 km/u).

De samenhang van de verschillende netwerken komt tot uitdrukking in het functioneren van de knooppunten. Daarvoor worden de volgende kengetallen ontwikkeld:

- het aandeel multi- en intermodale terminals
- de vervoersprestatie van deze terminals.

Deze kengetallen zullen in de begroting van 2004 worden opgenomen.

## 03 EFFICIËNT WERKEND GOEDERENVERVOERSYSTEEM

### 03.1 Algemene Beleidsdoelstelling

De algemene beleidsdoelstelling voor dit artikel is het bevorderen van een efficiënt goederenvervoerssysteem.

Een belangrijke pijler hiervan is het creëren van voorwaarden voor een efficiënt werkende vervoersmarkt. Daaronder wordt verstaan:

- Transparantie van de markt en gelijke concurrentievoorwaarden (marktwerking en markttoegang).
- Bedrijfseconomisch gezonde vervoerssectoren (weg, spoor, zee- en binnenvaart) die kunnen investeren en innoveren.
- Efficiency in organisatie en techniek/systemen van de logistiek, waaronder een optimale benutting van transportmiddelen.

Het bereiken van de doelstelling kan, gezien de complexiteit van de materie, strikt genomen niet eenvoudigweg in een of meerdere indicatoren worden gemeten. Als globale maatstaf wordt gewerkt met het meten van toegevoegde waarden, werkgelegenheid en de ontwikkeling van de gemiddelde ladingomvang. Deze indicatoren zijn echter nog gedeeltelijk in ontwikkeling.

Voor een efficiënt werkend goederenvervoerssysteem wordt tevens gestreefd naar optimale relaties met het buitenland: dit is immers plaats van bestemming en/of herkomst van een belangrijk deel van de Nederlandse goederenstromen (export, import, doorvoer). Bovendien is het Nederlandse goederenvervoerbedrijfsleven actief in het buitenland en vice versa. Met Duitsland en België vindt veelvuldig overleg plaats over de goederenvervoerstrategie en worden afspraken gemaakt over zowel de bilaterale projecten als EU dossiers. Bijzondere aandacht krijgen voorts de toekomstige nieuwe Lidstaten van de EU.

Buiten Europa gelden Egypte, Zuid-Afrika en China als prioriteitslanden. Met deze landen bestaat een intensieve samenwerking op het gebied van havenontwikkeling en logistiek. Deze is enerzijds gericht op vergroting van de markttoegang voor Nederlandse ondernemingen en anderzijds op het uitvoeren van het buitenlands economisch beleid. Internationaal worden afspraken gemaakt over verdergaande liberalisering van transportdiensten. Ook standaardisatie van regelgeving is gewenst. Uiteindelijk is het streven er op gericht dat alle vervoermodaliteiten op den duur de door hen veroorzaakte externe kosten voor hun rekening nemen.

Investerings- en innovaties door de vervoerssectoren zelf bieden ook belangrijke mogelijkheden voor efficiënter goederenvervoer. Voor zover dat past binnen de overheidsrol, wil het beleid initiatieven stimuleren en in samenwerking met marktpartijen verder ontwikkelen.

Inspanningen op het gebied van een efficiënt goederenvervoerssysteem hebben een directe relatie met de overige begrotingsartikelen, omdat bij het doorvoeren van efficiëntie-verbeterende maatregelen ook rekening gehouden moet worden met het effect van die maatregelen op veiligheid, milieu en ruimtegebruik. Daarnaast is doelbereiking afhankelijk van initiatieven van de marktsector zelf.

Ter zake van een groot aantal projecten wordt in (inter)nationaal verband samengewerkt, zoals in EU, IMO, ECE, CCR, CEMT en OESO.

De aard van de uitgaven betreft voornamelijk subsidies, apparaats-uitgaven en uitgaven voor onderzoek communicatie en draagvlak-vergroting.

De indicatoren betreffen toegevoegde waarde en werkgelegenheid in het maritieme cluster en de gemiddelde omvang van de lading per rit/reis per vervoermodaliteit.

Binnen dit artikel is grotendeels sprake van systeemverantwoordelijkheid.

### *03.2. Nader geoperationaliseerde beleidsdoelstellingen*

#### **Betere marktwerking en markttoegang**

Voor alle vervoerssectoren geldt dat het beleid gericht is op het bevorderen van gelijke concurrentievoorwaarden tussen en binnen vervoerssectoren zowel nationaal als internationaal. Dit gebeurt ondermeer door het bevorderen van liberalisatie en harmonisatie gericht op een open markt voor goederenvervoer met gelijke uitgangsposities (level playing field), alsmede door het bevorderen van transparantie van de vervoersmarkt. Het gaat om transparantie van alle vervoergerelateerde kosten en concurrentieverstorende maatregelen.

Gegeven de uiteenlopende ontwikkelingsfase van elk van de vervoerssectoren liggen de doelaccenten voor elke sector verschillend.

Voor de sector weg ligt het accent op de gelijke concurrentievoorwaarden in Europees verband, waaronder de arbeidsvoorwaarden en de implementatie van het dieselakkoord.

Voor de binnenvaart zal bijzonder aandacht worden besteed aan het bevorderen van de harmonisatie op Pan-Europese schaal van binnenvaartregelgeving (mede als vervolg op de Pan-Europese Binnenvaart conferentie), het streven naar verbetering van de samenwerking tussen de Rijnvaartcommissie (CCR) en de Europese Commissie en het stroomlijnen van de wetgeving door het opstellen van een Kaderwet binnenvaart.

Voor de sector spoor zal bij de nadere uitwerking van deze algemene doelstellingen in het bijzonder aandacht zijn voor het opheffen van de bestaande marktdistorties, het bevorderen van de openstelling van (goederen)spoormarkten van de EU-lidstaten voor EU-spoorondernemingen, het creëren van gelijk concurrentievoorwaarden voor alle vervoerders (zowel nationaal als internationaal) en het bevorderen van de implementatie van de herziene spoorwegwet.

Voor de zeescheepvaart is de operationele doelstelling met name gericht op invoering en naleving van gelijke regelgeving in internationaal verband, zodat gelijke concurrentievoorwaarden en een eerlijke marktwerking ontstaan. Bij deze regelgeving gaat het om de koppeling van veiligheid, milieu en arbeidsomstandigheden. Tevens zal een evaluatie plaats vinden van de effectiviteit en efficiëntie van de conventies inzake de International Labour Organisation (ILO) en de International Maritime Organisation (IMO).

Effectgegevens voor een betere marktwerking en markttoegang zijn in ontwikkeling. Het is niet eenvoudig om dit in enige kengetallen uit te drukken. Met name wordt gezocht naar een betrouwbare indicator voor de markttoegang op Europees niveau.

## Gezonde vervoerssectoren

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

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

Voor de wegvervoersector ligt er een belangrijke relatie tussen een gezonde sectorstructuur en een betere marktwerking en markttoegang. Met name onderdelen van het zogenoemde dieselakkoord zijn hier van belang waar het gaat om de structuurversterking en werkwijze binnen de bedrijfstak.

Voor de binnenvaart ligt het accent ondermeer op het verbeteren van de voorlichting over de bedrijfstak en het creëren van voorwaarden voor het werven van nieuw personeel door de bedrijfstak in nationaal- en Europees verband.

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

Voor de zeescheepvaart ligt de nadruk op het verbeteren van het evenwicht van vraag en aanbod van arbeid; het versterken van de relaties tussen het nautisch onderwijs en de zeescheepvaartbedrijven, om zowel de uitstroom van arbeidskrachten te beperken en de kwaliteit van de instroom van nieuw personeel te verbeteren. Voorts het bevorderen van de samenwerking in de short-sea keten en het bevorderen van de kennisontwikkeling via de universiteiten.

De groei van de toegevoegde waarde van de maritieme sector heeft zich in de periode 1995–2000 ontwikkeld conform de nationale ontwikkeling. In die periode groeide de toegevoegde waarde van de maritieme sector met bijna 20%. De zeevaart speelt een belangrijke rol in de groei van de toegevoegde waarde van de maritieme sector. In de periode 1995–2000 groeide de toegevoegde waarde van de zeevaart met bijna 40%. Dit is het dubbele van de totale maritieme sector.

Directe toegevoegde waarde in constante prijzen (x € mln)						
	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Zeescheepvaartsector	654	665	769	873	879	915
Totale maritieme sector	3660	3 710	3 975	4 170	4 295	4 376

De toegevoegde waarde voor de nationale economie per vervoerssector is een relevant effectgegeven voor gezonde vervoerssectoren. Verder onderzoek hiernaar loopt.

### Logistieke efficiency

Bij logistieke efficiency gaat het om het verbeteren van de logistieke prestatie van het goederenvervoersysteem door het verbeteren van aansluitingen tussen de schakels in het goederenvervoersysteem (ook in wetgevingstechnische zin), het verbeteren van de onderlinge afstemming van beleidsvoornemens van rijk, provincies en gemeenten op het gebied van vervoer van goederen en het bevorderen van een verhoging van de gemiddelde ladinggrootte van de afzonderlijke vervoersmodaliteiten. Hierbij geldt dat gekeken wordt naar de vervoersketen als geheel: het gaat om de efficiëntie in het totaal van de keten en niet uitsluitend om de efficiëntie van de afzonderlijke modaliteiten. Tegen deze achtergrond zijn internationale afstemming, afstemming met andere overheden binnen Nederland, betere benutting van ICT-mogelijkheden en stroomlijning van (wettelijke) formaliteiten aan de orde.

Hieronder volgen kengetallen over de gemiddelde omvang van de lading per rit/reis per vervoermodaliteit. Dit kengetal geeft een indicatie over het gewicht dat kan worden vervoerd. Hierbij dient overigens bedacht te worden dat gewicht niet de enige relevante factor is in het kader van het meten van efficiëntie.

Overzicht van de gemiddelde ladingomvang per rit/reis per vervoerwijze.			
	Wegvervoer (a)	Binnenvaart	Spoorvervoer (b)
1995		681 ton/vaartuig	368 ton/trein
1996		736 ton/vaartuig	385 ton/trein
1997	5,2 ton/voertuig	784 ton/vaartuig	387 ton/trein
1998	5,1 ton/voertuig	773 ton/vaartuig	392 ton/trein
1999	5,4 ton/voertuig	650 ton/vaartuig	315 ton/trein
2000	5,2 ton/voertuig	646 ton/vaartuig	315 ton/trein
2001			
2007	5,2 ton/voertuig	700 ton/vaartuig	350 ton/trein

(a) Tot 1997 geen informatie bekend omtrent het voertuigkilometrage van lichte bestelauto's.

(b) Op basis van ramingen treinkilometrage.

Bron: CBS, Statistiek Goederenvervoer; bewerking ECORYS/NEI. Raming voor 2001 is nog niet beschikbaar. Monitor gegevens over 2001 komen in derde kwartaal 2002 beschikbaar.

De cijfers met betrekking tot 2007 zijn geen doelstelling, maar een best guess.

### 03.3 Beleidsinstrumenten

#### Marktwerking en markttoegang

##### *Beleidsvoorbereiding en ontwikkeling*

De expertise van V&W wordt in internationaal verband benut in verschillende samenwerkingsprojecten voor kennisuitwisseling. Doel van deze projecten is het bevorderen van een efficiënt internationaal goederenvervoersysteem. Met prioriteitslanden zijn in samenwerking met de ministeries van Buitenlandse Zaken en Economische Zaken specifieke projecten opgezet op het gebied van havenontwikkeling en logistiek. De



projecten zijn enerzijds gericht op vergroting van de markttoegang voor Nederlandse ondernemingen en anderzijds op het uitvoeren van het buitenlands economisch beleid.

V&W werkt intensief samen met het Duitse zusterdepartement BMVBW. Deze samenwerking strekt zich inmiddels uit naar het bredere V&W-beleidsterrein en omvat niet uitsluitend de traditioneel bilaterale samenwerking, maar ook de beleidsafstemming en -ontwikkeling met betrekking tot de Transportraad en voorstellen die in Brussel ter tafel komen (zoals EU-Witboek Vervoer 2010). De nadere uitwerking en mogelijke implementatie van onderdelen van het Witboek zal volgens EU in 2003 plaats hebben.

Betreffende het wegvervoer bevordert het Rijk dat er meer gelijke concurrentievoorwaarden ontstaan in het Europese beroepsvervoer over de weg.

In de binnenvaart krijgt de praktische samenwerking tussen de Centrale Commissie voor de Rijnvaart en de Europese Commissie verder vorm met het oog op parallelle ontwikkeling van de binnenvaartregeling van deze beide partijen.

In 2003 wordt verder gewerkt aan de implementatie van het tweede spoorpakket. Dit pakket bestaat uit de volgende zaken:

- Ontwikkeling van een interne markt wat betreft operabiliteit en veiligheid
- Effectieve marktwerking ter bevordering van concurrerende dienstverlening
- Aanpak van kwaliteitsproblemen
- Voorzien in een hoge kwaliteit van capaciteit voor railgoederenvervoer
- Verbetering van milieuprestaties

Daarnaast wordt voor het goederenvervoer per spoor de internationale strategie ten aanzien van gelijke concurrentievoorwaarden verder ontwikkeld en geïmplementeerd. Ook zal op basis van de uitkomsten van de Economische Impact Studie Railgoederen (EIS-R) een visie op de toekomst van het Nederlands-Europees goederenspoorvervoer zijn ontwikkeld. Tenslotte worden initiatieven genomen om internationale afspraken te maken over verdergaande liberalisering van transportdiensten. Het rijk zoekt naar coalities met andere lidstaten om de openstelling van de nationale spoormarkten te bevorderen. Er wordt bilateraal gewerkt aan een corridor aanpak met landen als Duitsland, Zwitserland en Italië, waarmee praktische oplossingen worden gezocht voor knelpunten.

Ter verbetering van de kwaliteit van het aanbod van railgoederencapaciteit wordt intensief samengewerkt tussen de betrokken overheidsorganisaties en de private sector. Op 18 mei 2001 is hiertoe een «letter of intent» (LOI) overeengekomen, met concrete acties voor de korte termijn. Doelstelling is om de gebruiksrechten van het goederenspoor zo goed mogelijk te gelde te maken, wanneer de markt zich heeft ontwikkeld, met name na de openstelling van de Betuweroute.

Voor de zeescheepvaart worden liberalisatie doelstellingen gekoppeld aan doelstellingen m.b.t. arbeidsmarkt, veiligheid en duurzaamheid. In internationale fora zal in 2003 een brede evaluatie plaatsvinden naar effectiviteit en efficiency van de maritieme conventies ILO en IMO. Dit ter voorbereiding van de maritieme ILO-conferentie in 2004, in Genève.

#### *Communicatie en draagvlak*

Voor de binnenvaart wordt mede op basis van de Declaration of Rotterdam (2001) gewerkt aan de harmonisatie op Pan-Europese schaal van

binnenvaartregelgeving op technisch-nautisch, civielrechtelijk en milieugebied. Daarnaast wordt gestreefd naar opheffing van bestaande discriminaties in vervoersrechten. Bovendien staat een aantal van de Donau-landen op de nominatie om toe te treden tot de EU, wat een verdere harmonisatie van wet- en regelgeving noodzakelijk maakt.

#### *Financiële stimulering*

De diesel-akkoord werkgroep inzake vergroening/variabilisatie wegvervoer heeft een advies opgesteld over introductie onder voorwaarden van een km-gerelateerde heffing voor vrachtvervoer in Nederland. Deze voorstellen worden betrokken in de uitwerking van het V&W-brede programma Prijsbeleid.

In 2003 zal de financiële ondersteuning van de Branchevereniging Spoorvervoerders worden voortgezet. Met deze ondersteuning worden knelpunten aangepakt op het gebied van opleidingen, veiligheidseisen en materieel zodat nieuwe toetreders toegang tot de railgoederenmarkt zullen hebben.

Samen met GHR, DB Netz, Railned en RiB heeft in het zogenaamde Samenwerkingsverband op basis van de Letter of Intent (LOI) spoorgoederenvervoer een aantal activiteiten plaats om het goederenvervoer per spoor commercieel aantrekkelijker te maken.

#### *Wet en regelgeving*

De nationale wetgeving met betrekking tot het wegvervoer zal worden aangepast in verband met de noodzakelijke aansluiting op Europese regelgeving. Een belangrijk onderdeel is de zorg van de overheid voor de opzet, uitwerking en naleving van de concurrentievoorwaarden in de sector. Over de uitgangspunten voor de herziening van de Wet goederenvervoer over de weg (Wgw) is in grote lijnen een basis gelegd in een overleg met de branche-organisaties in september 2001. Thans wordt in een projectgroep deze uitwerking gestalte gegeven en verwacht wordt dat in de loop van 2003 de herziening in procedure kan worden gebracht. Ook voor de binnenvaart zullen onderdelen van de nationale wetten regelgeving aangepast worden in verband met noodzakelijke aansluiting op de regelgeving van de EU en de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR).

Tevens zal een integratie van een aantal bestaande, maar verouderde wetten plaats vinden. De indiening van de nieuwe kaderwet binnenvaart bij de Tweede en vervolgens de Eerste Kamer zal in de loop van 2003 plaatsvinden. Naar verwachting zal de wet in 2004 in werking kunnen treden.

In 2003 zal de implementatie van de herziene spoorwegwet plaatsvinden. Open markttoegang op het spoor vraagt om de nodige aandacht en inspanningen. Er is in Europees verband een zogeheten TERFN (Trans European Rail Freight Network) beschreven met alle grote transportassen. In EU verband wordt gewerkt aan de open toegang voor EU-ondernemingen tot dit netwerk. Hiertoe is in december 2000 een zogenaamd spoorpakket aangenomen dat in 2003 wordt geïmplementeerd. Tevens wordt in dit verband verwezen naar het tweede spoorpakket.

De gebruiksvergoeding spoorweginfrastructuur volgt de systematiek van heffing op basis van treinkilometers. Mogelijkheden tot differentiatie op termijn worden op haalbaarheid en beleidsmatige wenselijkheid onderzocht.

Evaluatie- onderwerp	A. Startdatum B. Einddatum	Evaluatie-periode	Doel evaluatie	Type evaluatie
LOI-projecten spoorvervoer	A. Aanvang 2003 B. Medio 2003	2001 t/m 2002	Beoordeling van effecten van projecten en van noodzaak tot continuering van de intentieverklaring na 2003	Ex post

### Gezonde vervoerssectoren

#### *Beleidsvoorbereiding en ontwikkeling*

Het Arbeidstijdenbesluit vervoer, hoofdstuk binnenvaart, is in 2002 geëvalueerd. Op grond van de resultaten zal onderzoek worden verricht naar de mogelijke effecten van aanpassing van het arbeidstijdenbesluit binnenvaart en mogelijke vaststelling van een 48-urige werkweek. Toepassing van technologische vernieuwingen moet de doelmatigheid, concurrentiekracht en het rendement van goederenvervoer per spoor verbeteren. Onder begeleiding van V&W wordt onderzoek gedaan naar onder andere stimulering van ketenregie en de rol van ICT, standaardisatie van laadeenheden, «agro shuttles» en Europees gestandaardiseerd verkeersmanagement.

Bij de zeescheepvaart wordt gestreefd naar het verder professionaliseren van de zeescheepvaart en het verankeren van de sector in de Nederlandse economie via de clusterbenadering. In 2003 zullen de uitkomsten van de evaluatie van het maritieme EU steunkader, zoals in 2002 uitgevoerd, worden verwerkt. Dit maritieme steunkader is van wezenlijke invloed op de concurrentiekracht van Europese reders ten opzichte van hun niet-Europese concurrenten.

Het Rijk zal in internationale gremia het belang blijven benadrukken van Quality Shipping, waardoor de markt veel meer dan nu het geval is kwaliteit van het zeevervoer beloont. De afspraken over de versterking van de relatie tussen het nautisch onderwijs en de zeescheepvaartbedrijven zullen worden uitgevoerd.

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

#### *Communicatie en draagvlak*

Via financiële steun aan het Bureau Voorlichting Binnenvaart zal een bijdrage worden geleverd aan een communicatie en voorlichtingstraject om het imago van de sector te verbeteren.

#### *Financiële stimulering*

V&W geeft jaarlijks subsidie aan Nederland Distributieland, teneinde de marktkansen van het Nederlandse bedrijfsleven in de transport- en dienstensector te vergroten.

De werkgroepen met vertegenwoordigers van overheid, vervoerders en verladers die zijn ingesteld in het kader van het zogenoemde diesel-

akkoord hebben aanbevelingen geformuleerd voor de doorberekening van kosten en aanbevelingen voor de structuurverbeterende maatregelen. Naar verwachting zal de implementatiefase in 2005 kunnen worden afgesloten. Voor de uitwerking heeft V&W € 3,63 mln ter beschikking gesteld. Het bedrijfsleven zal nadrukkelijk het voortouw hebben in de uitwerking en implementatie.

Het Rijk draagt ook in 2003 bij aan Nederland Maritiem Land (NML) en Maritiem Research Institute Nederland (MARIN) ten behoeve van de versterking van de maritieme cluster. NML richt zich op de versterking en promotie van het Nederlandse maritieme cluster, door activiteiten gericht op innovatie, export en promotie. Als uitvloeisel van de Rondetafelconferentie «maritieme arbeidsmarkt en nautisch onderwijs» zullen deze beleidsterreinen in 2003 door NML verder worden ontwikkeld. MARIN verricht fundamenteel wetenschappelijk onderzoek op het gebied van hydrodynamica en fungeert tevens als integrator van maritieme kennis.

Teneinde een daadwerkelijke interactie in het maritieme cluster op Europees en Nederlands niveau mogelijk te maken, zal gedurende een beperkte periode een programma voor universitair maritiem-economisch onderzoek worden ondersteund. Ten behoeve van het nautisch onderwijs worden tenminste 60 extra vaardagen gefinancierd van het marine-opleidingschip «van Kinsbergen». Op deze manier wordt op doelmatige wijze gezorgd voor aanvullende capaciteit voor lerend varen. Ter stimulering van de efficiency in het short sea vervoer zal in 2003 een stimuleringsmaatregel voor samenwerkingsprojecten in de short sea keten operationeel worden.

Aan de TU-Delft wordt in 2003 een vergoeding verstrekt ter financiering van de leerstoel in kennis over rederijen.

In het kader van Maritiem Clusteronderzoek ontvangt de Erasmus universiteit een vergoeding teneinde een interactie tot stand te brengen tussen de universiteit en de maritieme cluster.

#### *Monitoring en beleidsevaluatie*

De evaluatie naar de doeltreffendheid van de stichting Nederland Maritiem Land heeft in 2001 een positief beeld opgeleverd. Geconcludeerd werd dat de maritieme cluster op heldere wijze in beeld is gebracht, terwijl het imago van de sector is versterkt. De subsidie wordt dan ook voorlopig gecontinueerd.

Jaarlijks wordt de effectiviteit van het Nederlandse zeescheepvaartbeleid geëvalueerd. De belangrijkste conclusies van de evaluatie over het jaar 2000 zijn een onverminderde groei van de Nederlandse vloot, een in samenhang daarmee voortgaande groei van de toegevoegde waarde die door deze vloot wordt gegenereerd en een door het competitieve vestigingsklimaat, nog steeds doorgaande toename van het aantal maritieme bedrijven in Nederland.

De bedrijfsbeëindigingsregeling Binnenvaart is geëvalueerd ten aanzien van de effectiviteit waarbij is geconcludeerd dat een continuering van de regeling niet meer noodzakelijk is, de regeling heeft zijn doel bereikt.

De volgende evaluaties zijn gepland:

Evaluatie- onderwerp	A. Startdatum B. Einddatum	Evaluatie-periode	Doel evaluatie	Type evaluatie
Maritiem Research Institute Nederland	A. 8-2002 B. 10-2002	1997-2002	Vaststellen van resultaten van MARIN als maritieme GTI (center of excellence)	Ex post
proef «Langer en Zwaarder»	A. 12-2001 B. 6-2003	2001-2003	Effectiviteit van proef	Ex post
effectiviteit van het Fiscaal Maritiem Pakket	A. 2001 B. 12-2002	1996-2002	Effectiviteit van pakket, mede in het licht van internationale ontwikke- lingen	Ex post
LOI/PER	A. 6-2002 B. 12-2003	1998-2002	Effectiviteit van projecten	Ex post
Nederland Distributie Land	A. 6-1999 B. 6-2003	2003	Opzet, werking en effectiviteit van subsidieregeling	Ex post

### Logistieke efficiency

#### *Beleidsvoorbereiding en ontwikkeling*

Het Stimuleringsprogramma Logistieke Efficiency 1999/2006 voor het wegvervoer is gericht op het verhogen van de logistieke prestatie van logistieke marktpartijen in de vorm van kilometerreductie en brandstofbesparing. Hiermee zet het rijk samen met de betrokken brancheorganisaties een eerste stap om logistieke efficiency te verankeren in de bedrijfsvoering van verladers en vervoerders. Doel van het beleid voor stedelijke distributie is het realiseren van een efficiënt en innovatief goederenvervoer in stedelijk gebieden in een 24-uur cyclus. De proef inhaalverbod vrachtverkeer in de spits is eind 2001 geëvalueerd. Naar aanleiding daarvan is het inhaalverbod voor vrachtauto's op 2x2-strooks autosnelwegen verder uitgebreid met 228 kilometer naar in totaal 1011 kilometer snelweg.

Het samenwerkingsproject Platform Stedelijke Distributie (PSD) heeft een voertuigmatrix ontwikkeld op basis waarvan gemeenten kunnen beslissen over het geëigende toegangsregime van hun (binnen)stad voor enkele types vrachtwagens. Daarnaast leverde het PSD een systematiek op voor het afstemmen van venstertijden waarop bevoorrading en bezorging van binnenstedelijke locaties is toegestaan. Het beleid richt zich de komende jaren op het stimuleren van het gebruik van deze instrumenten door gemeenten. Eind 2002 zal het Platform in haar huidige opzet worden opgeheven. Nagegaan wordt of en op welke wijze de kennis- en adviesfuncties op het gebied van stedelijke distributie op een andere wijze kunnen worden vervuld.

In verband met de invoering van de digitale tachograaf bij het wegvervoer en de vrijheid die geboden wordt in nationaal kader ten aanzien van de specificaties wordt getracht aan te sluiten bij ontwikkelingen inzake de kilometerheffing. Het is de bedoeling om de drempel voor de inzet van onboard computers in het goederenvervoer te verlagen en de effectiviteit te verhogen.

#### *Communicatie en draagvlak*

In 2003 wordt de ondersteuning van de regionale multimodale advies- en informatiecentra (MCA's) voortgezet. De ondersteuning van het MCA loopt tot en met 2003, die van West-Nederland en Oost-Nederland t/m 2004. Deze centra dienen de ontwikkeling en benutting van multimodale knooppunten op regionaal en lokaal niveau te stimuleren. De centra geven hier invulling aan door het bijeenbrengen van marktpartijen om ladingsstromen te bundelen en als aanspreekpunt voor kennis en subsidies op het gebied van multimodaal vervoer te fungeren.

#### *Financiële stimulering*

Verwezen wordt in dit verband naar het terzake van communicatie en draagvlak gestelde.

#### *Uitvoering en handhaving*

Conform Europese regelgeving voert het Rijk de digitale tachograaf voor het wegvervoer in en stuurt zij tevens aan op een koppeling van die tachograaf met de boordcomputer. De EU-richtlijn regelt dat 24 maanden na de start van de implementatie van de richtlijn nieuwe vrachtwagens en bussen van een digitale tachograaf moeten zijn voorzien. De Europese regelgeving zal vertraagd in werking treden. De uitgaven voor het project Digitale tachograaf worden verantwoord onder artikel 18 Inspectie Verkeer en Waterstaat.

Teneinde de afhandeling van zeeschepen in havens zo snel en efficiënt mogelijk te laten verlopen, wordt permanent binnen het IMO Facilitatie Comité gewerkt aan het reduceren van de formaliteiten, de vereiste documentatie en procedures met betrekking tot de aankomst, verblijf en vertrek van schepen in het internationaal vervoer. Daarnaast wordt gestreefd om, waar mogelijk, de formaliteiten en documentenstroom elektronisch af te handelen. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de standaards van Electronic Data Interchange. In EU-verband wordt in 2003 gewerkt aan een richtlijn, ingevolge waarvan het gebruik van enkele van de genoemde IMO-besluiten verplicht gesteld zal zijn.

#### *Monitoring en beleidsevaluatie*

De stimuleringsregeling gecombineerd goederenvervoer is geëvalueerd waarbij is geconcludeerd dat de regeling niet voldoende effectief is en op basis van deze onderzoeksresultaten is geconcludeerd dat de regeling niet wordt gecontinueerd.

### 03.4 Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen (x € 1000)						
03 Efficiënt goederenvervoer	2002	2003	2004	2005	2006	2007
<b>Verplichtingen</b>	<b>14 587</b>	<b>15 053</b>	<b>16 614</b>	<b>16 727</b>	<b>18 746</b>	<b>18 683</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>18 895</b>	<b>19 202</b>	<b>18 726</b>	<b>18 782</b>	<b>18 683</b>	<b>18 683</b>
<b>03.01 Programma-uitgaven</b>	<b>13 189</b>	<b>13 750</b>	<b>13 453</b>	<b>14 132</b>	<b>13 744</b>	<b>13 744</b>
<i>03.01.01 Marktwerking en markttoegang</i>	<i>2 952</i>	<i>5 290</i>	<i>6 571</i>	<i>8 122</i>	<i>8 939</i>	<i>8 939</i>
Communicatie, haalbaarheid en draagvlak	664	872	548	1 164	714	714
Subsidies	2 288	4 418	6 023	6 958	8 225	8 225
<i>03.01.02 Gezonde vervoerssectoren</i>	<i>6 686</i>	<i>6 135</i>	<i>5 698</i>	<i>5 017</i>	<i>4 512</i>	<i>4 512</i>
Communicatie, haalbaarheid en draagvlak	192	458	538	538	538	538
Subsidies	6 299	5 461	4 924	4 243	3 738	3 738
Exploitatie	195	216	236	236	236	236
<i>03.01.03 Logistieke efficiency</i>	<i>436</i>	<i>366</i>	<i>228</i>	<i>237</i>	<i>237</i>	<i>237</i>
Communicatie, haalbaarheid en draagvlak	256	248	210	237	237	237
Subsidies	180	118	18	0	0	0
<i>03.01.99 Overige programmauitgaven</i>	<i>3 115</i>	<i>1 959</i>	<i>956</i>	<i>756</i>	<i>56</i>	<i>56</i>
Beleidsvoorbereidend onderzoek en evaluaties	3 115	1 959	956	756	56	56
<b>03.02 Apparaatsuitgaven</b>	<b>5 706</b>	<b>5 452</b>	<b>5 273</b>	<b>4 650</b>	<b>4 939</b>	<b>4 939</b>
Apparaatsuitgaven	5 706	5 452	5 273	4 650	4 939	4 939
<b>03.03 Ontvangsten</b>	<b>91</b>	<b>91</b>				
Gebruiksvergoeding spoor	91	91				

### 03.5 Budgetflexibiliteit

Budgetflexibiliteit (x € 1000)										
03 Efficiënt goederenvervoer	2003		2004		2005		2006		2007	
1. Totaal geraamde kasuitgaven	19 202		18 726		18 782		18 683		18 683	
2. Waarvan apparaatsuitgaven	5 452		5 273		4 650		4 939		4 939	
<b>3. Dus programma-uitgaven</b>	<b>13 750</b>		<b>13 453</b>		<b>14 132</b>		<b>13 744</b>		<b>13 744</b>	
4. Waarvan juridisch verplicht	34%	4 618	18%	2 472	17%	2 335	0%	33	0%	33
5. Waarvan complementair noodzakelijk en/of bestuurlijk gebonden	11%	1 502	0%	5	0%	5	0%	5	0%	5
6. Niet onder 4 en 5 begrepen* (eventueel reserveringen op basis van een regeling of beleidsprogramma)	55%	7 630	82%	10 976	83%	11 792	100%	13 706	100%	13 706
7 Totaal	100%	13 750	100%	13 453	100%	14 132	100%	13 744	100%	13 744

#### Juridische verplichtingen

Voor de uitvoering van de Subsidieregeling TMS zijn voor de jaren t/m 2006 juridische verplichtingen aangegaan. Dit zelfde geldt ook voor de subsidieregeling Transportbesparing (voorheen Transportpreventie) t/m

2004. Eveneens verplicht project kosten in het kader van het LOI-samenwerkingsverband (zie ook bestuurlijke verplichtingen).  
In het kader van de bijdrage en de exploitatie van het opleidingsschip Kinsbergen (Defensie) liggen de kasverplichtingen t/m 2005 juridisch vast.

#### **Complementair noodzakelijk en/of bestuurlijk gebonden**

Dit betreft onder andere de toezeggingen in het kader van MARIN, NML, en de IVV-eenheden. Tevens vallen hieronder de spin-off kosten in het kader van het convenant Letter Of Intent met betrekking tot het goederenvervoer per spoor, gericht op een verbetering van het aanbod van railgoederencapaciteit voor de gebruikers en een verbeterde facilitering van dat vervoer.

Ook betreft dit de Europese afspraken met betrekking tot de verrekeningen in het kader van het Eurovignet.

#### **Niet vastgelegd in verplichtingen**

Beleidsvoorbereidend onderzoek.

<b>Meerjarenraming van belastinguitgaven (x € mln.), budgettair belang op transactiebasis</b>							
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
<b>Verlaging lastendruk op ondernemingen</b>							
Willekeurige afschrijving zeeschepen	0	0	0	0	0	0	0
Keuzeregime winst uit zeescheepvaart (tonnagebelasting)	11	11	12	13	13	14	15
<b>Verlaging lastendruk op arbeid</b>							
Afdrachtvermindering zeevaart	81	86	91	96	102	108	113
Zeedagenaftrek	3	3	3	3	3	3	3

### *03.6. Groeiparagraaf*

#### *Algemeen*

V&W heeft een monitor ontwikkeld waaruit meta-informatie wordt opgeleverd. Dit geeft per indicator of kengetal relevante broninformatie. Er heeft nog een verdiepingsslag plaats terzake van sturing en het gebruik van kengetallen en indicatoren, zodat de volgende begroting wellicht andere of meer kengetallen of indicatoren laat zien. Voorts zal in de begroting 2004 expliciet aangegeven worden wanneer V&W systeem-, dan wel resultaatverantwoordelijkheid draagt.

#### *Betere marktwerking en markttoegang*

Effectgegevens voor een betere marktwerking en markttoegang zijn in ontwikkeling. Met name wordt gezocht naar een betrouwbare indicator voor de markttoegang op Europees niveau.

#### *Gezonde vervoerssectoren*

Voor gezonde vervoerssectoren lijkt de toegevoegde waarde voor de nationale economie per vervoerssector geen relevant effectgegeven. Onderzoek naar een betrouwbare indicator loopt.



## 04 DUURZAAM GOEDERENVERVOER

### 04.1 Algemene Beleidsdoelstelling

De algemene beleidsdoelstelling voor dit artikel is het bevorderen van een milieuvriendelijk goederenvervoerssysteem. Het gaat daarbij om:

- Het stimuleren van Transportbesparing,
- Het bevorderen van stil en schoon vervoer,
- Het zuinig omgaan met ruimte
- Het stimuleren van Verantwoord ondernemen en kwaliteitszorg-systemen.

Het verminderen van de milieubelasting van het goederenvervoer is een belangrijke beleidsdoelstelling. Goederenvervoer moet zo stil, schoon en zuinig mogelijk zijn, of het nu gaat om vervoer per trein, over de weg, over water of per buisleiding. Voorbeelden hiervan zijn het beleid gericht op vermindering van emissies, lozingen en geluidbelasting. In het beleid moet ook rekening worden gehouden met economische aspecten en met de (internationale) concurrentiepositie van transportsectoren. Stimulering van innovatieve technologie en samenwerking in Europees verband speelt dan ook een grote rol.

Een volumegroei als gevolg van economische ontwikkelingen kan het bereiken van het beoogde effect bemoeilijken, ondanks een verbetering van de milieuprestaties per eenheid/voertuig.

Het verantwoord omgaan met ruimte, in samenhang met de omgeving en met andere functies is eveneens een belangrijk onderdeel van duurzaam goederenvervoer. Ruimtelijke ordening speelt ook een rol in het beleid voor Transportbesparing. Ruimtelijk beleid heeft invloed op de vraag naar goederenvervoer, en krijgt de komende begrotingsperiode een nadrukkelijker accent. Doel is een duurzame economische ontwikkeling waarin de groei van de economie en de groei van het goederenvervoer, waar mogelijk, ontkoppeld wordt. In dit verband wordt de milieuprestatie van de zee- en binnenvaart onderzocht en vergeleken met die van de vervoersmodaliteiten weg en spoor.

Bij het werken aan een duurzaam goederenvervoersysteem wordt de eigen verantwoordelijkheid van de sector benadrukt. Voorts zullen normeringen, voor zover nodig, zoveel mogelijk in internationaal verband tot stand dienen te komen, niet alleen vanuit economisch of concurrentie oogpunt, maar ook vanwege het feit dat een aanzienlijke hoeveelheid buitenlandse vervoermiddelen (weg, rail en water) ook op Nederlands grondgebied komen.

V&W zorgt daarbij voor afstemming met het ministerie van VROM en internationale organisaties, zoals de Europese Unie (EU), de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) wat betreft de binnenvaart en de International Maritime Organisation (IMO) wat betreft de zeescheepvaart.

Nieuwe technische ontwikkelingen worden ondersteund om aanscherping van milieu-eisen mogelijk te maken en de normstellingen te kunnen gaan halen.

Dit beleidsartikel heeft vooral op het terrein van transportefficiency en -besparing een nauwe relatie met het artikel Efficiënt goederenvervoer. Daarnaast is er voor de infrastructurele investeringen een relatie met artikelen uit het Infrastructuurfonds.

Binnen dit artikel is grotendeels sprake van systeemverantwoordelijkheid.

Duurzaam goederenvervoer heeft een relatie met het beleid van de ministeries van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en Rijkshuisvesting (VROM) en Economische Zaken (EZ) waarbij er afspraken zijn gemaakt over een verdeling van de taken. V&W streeft naar een beperking van de groei in het goederenvervoer. VROM is primair verantwoordelijk voor de emissie-eisen, terwijl EZ verantwoordelijk is voor technologieontwikkeling en brandstofaspecten. De inzet van de private sector is doorslaggevend voor het bereiken van de doelen.

#### *4.2 Nader geoperationaliseerde beleidsdoelstellingen*

##### **Transportbesparing**

Met de doelstelling Transportbesparing wordt beoogd de vervoersbehoefte «aan de bron» te verminderen door het demonstreren van transportvriendelijke productiewijzen, het bevorderen van het bewustzijn over transportbesparing in het bedrijfsleven en bij overheidsorganisaties, alsmede het stimuleren van de implementatie van transportbesparing door bedrijfstakorganisaties.

Het voornemen om de effectiviteit van Transportbesparing te onderbouwen bleek niet mogelijk, omdat Transportbesparing in veel gevallen deel uitmaakt van maatregelen die breder worden ingezet. De toerekening van effecten is dan willekeurig.

##### **Stil en schoon vervoer**

De inspanningen zijn er op gericht om de milieubelasting te beperken tot een maatschappelijk aanvaardbaar niveau door het verminderen van de geluidsbelasting en het verminderen van emissies en lozingen.

De taakstelling voor de uitstoot van NO<sub>x</sub> door verkeer en vervoer (inclusief lucht- en zeevaart) is een reductie tot 150 kiloton per jaar in 2010. De gerealiseerde uitstoot in 2000 was 268 kiloton, waarvan 99,3 ton door het goederenvervoer.

De sector verkeer en vervoer draagt voor circa 18% bij aan de nationale uitstoot van CO<sub>2</sub> en is de sector met de snelst groeiende emissies. VenW streeft naar een kleinere toename van de CO<sub>2</sub>-reductie door verkeer en vervoer in 2010. De gerealiseerde uitstoot in 2000 was voor de gehele sector verkeer en vervoer 35 Mton. De maatregelen om invulling te geven aan de taakstelling voortvloeiend uit het Kyoto-protocol zijn beschreven in de uitvoeringsnota Klimaatbeleid van 1999. De Uitvoeringsnota Klimaatbeleid is in 2002 geevalueerd. Op basis daarvan is afgesproken te komen tot streefwaarden voor CO<sub>2</sub>-reductie. Een volgend ijkmoment is in 2005 gepland. Indien nodig kan een reservepakket van maatregelen in werking worden gesteld.

Voor stil en schoon vervoer zijn de volgende effectgegevens opgenomen.

Overzicht van de NO <sub>x</sub> emissies door het goederenvervoer (x mln. kg) op Nederlands grondgebied per vervoersmodaliteit				
	Wegvervoer (b)	Binnenvaart (c)	Spoorvervoer (d)	Shortsea (e)
1994		28,2	1,0	9,6
1995		27,7	1,0	10,1
1996		29,3	1,0	10,7
1997	54,8	33,6	1,1	11,4
1998	53,1	29,4	1,1	11,8
1999	56,8	29,7	1,1	11,8
2000 (a)	56,5	28,9	1,2	12,7

(a) Emissiefactoren voor 2000 gelijk verondersteld aan 1999

(b) Inclusief bestelauto's

(c) Exclusief doorvoer zonder overlading (conform andere vervoerwijzen). Emissiefactoren voor 1999 gelijk verondersteld aan 1998.

(d) Emissiefactoren bepaald door RIVM-cijfers te splitsen in personen- en goederenvervoer op basis van CBS-emissiecijfers.

(e) Betreft emissies Nederlandse havens tot aan de havenmond alsmede op de Westerschelde; geraamd op basis van vervoersaandeel shortsea in totale zeevaart.

Overzicht van de CO <sub>2</sub> emissies door het goederenvervoer (x mln. kg) op Nederlands grondgebied per vervoersmodaliteit				
	Wegvervoer (b)	Binnenvaart(c)	Spoorvervoer (d)	Shortsea (e)
1994		1 499	44	505
1995		1 449	45	536
1996		1 579	47	521
1997	4 866	1 805	50	577
1998	5 095	1 580	48	576
1999	5 496	1 600	50	596
2000 (a)	5 483	1 554	57	643

(a) Emissiefactoren voor 2000 gelijk verondersteld aan 1999

(b) Inclusief bestelauto's

(c) Exclusief doorvoer zonder overlading (conform andere vervoerwijzen). Emissiefactoren voor 1999 gelijk verondersteld aan 1998.

(d) Emissiefactoren bepaald door RIVM-cijfers te splitsen in personen- en goederenvervoer op basis van CBS-emissiecijfers.

(e) Betreft emissies Nederlandse havens tot aan de havenmond alsmede op de Westerschelde; geraamd op basis van vervoersaandeel shortsea in totale zeevaart.

Bron: CBS, Statistiek Goederenvervoer; CBS, Kwartaalbericht Milieustatistieken; RIVM, Verkeer en vervoer in de milieubalans 2000; bewerking ECORYS/NEI

Noot I In vergelijking met eerdere milieubalansen van het RIVM zijn de emissiefactoren van alle vervoerwijzen herzien. Voor een overzicht van de veranderingen zij verwezen naar het RIVM-rapport Verkeer en vervoer in de milieubalans, 2000.

Noot II De cijfers zijn sterk afhankelijk van de economische groei, die zich vertaalt in meer goederenvervoer en evenredig meer CO<sub>2</sub>-uitstoot. NO<sub>x</sub> groeit iets minder dan evenredig

## Zuinig ruimtegebruik

De doelen van het zuinig ruimtegebruik zijn het beperken van het gebruik van de fysieke ruimte door verkeersinfrastructuur met het oog op de opheffing van 90% van de fysieke barrières tussen de Ecologische HoofdStructuur (EHS), voor zover deze althans worden veroorzaakt door hoofdwegen, het zuinig omgaan met ruimte bij uitbreiding van het

hoofdwegen-, spoor- en vaarwegennet in 2010, het bevorderen van intensief ruimtegebruik bij grote infrastructurele en zeehavenprojecten en het bevorderen van de principes van duurzaam bouwen bij grote infrastructurele en onderhoudsprojecten.

### **Verantwoord ondernemen**

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

#### *04.3 Beleidsinstrumenten*

### **Transportbesparing**

#### *Beleidsvoorbereiding en ontwikkeling*

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

Projecten die leiden tot transportbesparing worden ondersteund. Het rijk onderzoekt samen met het bedrijfsleven de potentie van Transportbesparing in verschillende economische sectoren. Het rijk onderzoekt voorts hindernissen in wet- en regelgeving die onbedoeld Transportbesparing door bedrijven blokkeren.

Vanaf 1994 heeft een aantal vervoerders aanvragen ingediend om te mogen rijden met langere en zwaardere vrachtwagens. Op basis van een uitgebreide inventarisatie-studie is in 1997 besloten om, onder stringente voorwaarden, op bepaalde trajecten een vijftiental proeven toe te staan met een looptijd van twee jaar. Er is op basis van een gepubliceerde regeling een start gemaakt met een proef in 2000 en inmiddels zijn 6 vrachtautocombinaties de weg op gegaan. In de loop van 2002 worden de eerste resultaten bekend. Het resultaat van deze proeven moet in 2003 uitwijzen wat de consequenties zijn van het toestaan van langere en zwaardere vrachtwagencombinaties op de verkeersveiligheid, de infrastructuur, het milieu en de economie, waaronder transportbesparing. Afhankelijk van de resultaten kan een meer definitieve beleidslijn geformuleerd worden. In dit verband wordt overigens ook verwezen naar artikel 03.01.02 Gezonde vervoersectoren.

#### *Communicatie, haalbaarheid en draagvlak*

In 2003 zullen activiteiten worden ontplooid teneinde het thema Transportbesparing bekendheid te geven onder relevante doelgroepen. Daarnaast wordt aandacht besteed aan communicatie over de praktijk en mogelijkheden van dit beleidsonderdeel richting relevante doelgroepen. Tenslotte zal relevante kennis en informatie over Transportbesparing worden verzameld en beschikbaar worden gesteld aan geïnteresseerden.

### *Financiële stimulering*

In 2003 wordt een derde tender van het subsidieprogramma opgezet, waarvoor een communicatieplan is opgesteld. Het succes van het beleid kan worden afgemeten aan het aantal projecten dat leidt tot minder vervoer.

### *Monitoring en beleidsevaluatie*

In 2003 is de volgende evaluatie gepland:

<b>Evaluatie- onderwerp</b>	<b>A. Startdatum B. Einddatum</b>	<b>Evaluatie-periode</b>	<b>Doel evaluatie</b>	<b>Type evaluatie</b>
Eerste tender subsidieregeling Transportbesparing	A. Aanvang 2003 B. Medio 2003	2001/2002	Beoordeling van opzet, werking en effectiviteit van eerste tender met het oog op verbeterings- mogelijkheden van derde tender	Ex post

## **Stil en schoon vervoer**

### *Beleidsvoorbereiding en ontwikkeling*

Het beleid is er op gericht de uitstoot van het broeikasgas CO<sub>2</sub> terug te dringen; Wat de zeescheepvaart betreft bij voorkeur via IMO-maatregelen. Op dit moment wordt voor alle modaliteiten een «Implementatie Strategie Milieu Goederenvervoer» (ISMG) voorbereid, die een beleidsvertaling geeft van NMP4 en het verkeer vervoersbeleid naar het goederenvervoer.

Door invoering van nieuwe technologieën in Europees verband zal de uitstoot van NO<sub>x</sub> door vrachtauto's tussen 1989 en 2009 (= periode van 20 jaar) met bijna 90% zijn gereduceerd.

In overleg met het ministerie van VROM werkt V&W aan stimuleringsregelingen Schone en Lawaaiarme vrachtwagens (SELA, gedekt uit VROM-budget) voor snellere invoering van nieuwe technologie in het Nederlandse vrachtwagenpark.

Om bij te dragen aan een vermindering van de totale CO<sub>2</sub>-uitstoot richt het beleid zich op een betere benutting van voertuigen (onder meer door het gebruik van efficiëncyscans) en op het beperken van transport over de weg in bredere zin (transportbesparing) in combinatie met modal shift.

In 2000 zijn in de binnenvaart in het kader van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart emissienormen voor nieuwe scheepsdieselmotoren binnenvaart vastgesteld. De eerste fase van de normering is van kracht geworden per 1-1-2002. V&W begeleidt de implementatie van deze eerste fase. Tevens wordt overleg gevoerd met binnenvaart- en motorenbranche over een aanscherping van de norm (fase 2). Aansluiting zal worden gezocht bij de EU-richtlijn voor mobiele werktuigen. Vanwege een lage vervangingsgraad en de lange levensduur van de motoren hebben deze normen pas over omstreeks 10 jaar effect. Om die reden wordt onderzocht in hoeverre normen voor bestaande motoren noodzakelijk en economisch haalbaar zijn.

In september 1996 is door de vijf CCR (Centrale Commissie voor de Rijnvaart) landen en Luxemburg het scheepsafvalstoffenverdrag onderte-

kend. Dit verdrag geeft regels voor het omgaan met het afval dat bij het varen ontstaat. Het gaat om machinekamerafval, huishoudelijk afval, klein gevaarlijk afval en ladingafval.

Het verdrag wordt pas van kracht als alle landen geratificeerd hebben. De volgende landen hebben het verdrag geratificeerd: Zwitserland, Nederland en Luxemburg. In Frankrijk, Duitsland en België heeft nog geen ratificering plaats gevonden. In internationale overlegstructuren en langs diplomatieke weg wordt getracht de ratificering en daarmee de inwerkingtreding te bespoedigen. Voor wat betreft de implementatie van het verdrag is een belangrijke stap reeds gezet met de publicatie van het Scheepsafvalstoffenbesluit (SB). Voor inwerkingtreding dienen echter nog AMvB's en ministeriële regelingen te worden gemaakt. Voorts zal via een communicatietraject de vervoerders, verladers, overslagbedrijven, bunkerbedrijven, afvalinzamelaars, toezichthouders en handhavers voorbereid worden op de daadwerkelijke inwerkingtreding.

In de binnenvaart is nog geen goede oplossing gevonden voor vermindering van de uitstoot van vluchtige organische stoffen (VOS-richtlijn; RI 2000/59). De kern van het probleem ligt bij het lossen van tankschepen: na het lossen komt er een grote hoeveelheid vrij van een mengsel dat gemiddeld 2500 m<sup>3</sup> damp bevat. Met het oog op de veiligheid (ontploffingen), de gezondheid van de bemanning en het milieu is het van groot belang dat uiterlijk in 2005 een oplossing is ontwikkeld om de uitstoot tegen te gaan. De ministeries van V&W en VROM werken samen aan een programma dat zich tot en met 2003 richt op onderzoek, ontwikkeling en implementatie van innovatieve oplossingen.

Ook is er in Europees verband – belangrijk omdat het grootste deel van het materieel uit het buitenland komt – aandacht voor geluidsnormen. Zo is er een werkgroep voor het opstellen van Europese geluidemissie- klassen voor materieel en infrastructuur.

Het beleid voor geluidemissie door spoorvervoer richt zich op het verminderen van geluidhinder zonder dat de groei van het spoorvervoer wordt belemmerd. Een ander beleidsdoel voor het goederenvervoer is immers het stimuleren van andere modaliteiten, zoals spoor, ten opzichte van het wegvervoer. V&W wil vervoerders bedrijfseconomisch prikkelen om geluidwerende maatregelen te nemen. In samenwerking met het ministerie van VROM wordt een onderzoeksprogramma (met praktijkproeven) opgezet naar stillere technieken. In de nieuwe spoorwegwet worden geluidtoelatingseisen opgenomen voor (goederen)materieel.

Eind 1997 is ten aanzien van de zeescheepvaart Bijlage VI bij het Marpol Verdrag aanvaard. In deze bijlage worden normen gesteld aan de emissies naar de lucht van de zeescheepvaart. De Noordzee wordt «SO<sub>x</sub> emission control area», in zo'n gebied moet scheepvaart aan strengere emissie-eisen voldoen dan daarbuiten.

In het kader van de IMO probeert V&W het slopen van schepen minder gevaarlijk te maken voor mens en milieu, bijvoorbeeld door geen asbest meer te gebruiken in nieuwe schepen en door richtlijnen te ontwikkelen voor de voorbereiding van schepen alvorens deze naar de sloop gaan. Onderdeel van ISMG is het Milieuactieplan Zeescheepvaart, waarin het beleid gericht op een duurzame zeescheepvaart nader wordt uitgewerkt.

#### *Financiële stimulering*

De stimuleringsregeling met betrekking tot de versnelde invoering van vrachtwagenmotoren die voldoen aan de Euro IV/V norm treedt in werking. Het Rijk stimuleert de versnelde invoering van vrachtwagens die

voldoen aan de Euro IV en V normen (respectievelijk 2002–2005 en 2005–2008). De stimuleringsregeling Euro IV, gedekt uit VROM-budget, is gepland vanaf begin 2003.

De komende jaren zal voor de zee- en binnenvaart vorm gegeven worden aan uitvoering en verfijning van stimuleringsregelingen om energiebesparing en reductie van uitstoot van CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> en SO<sub>x</sub> te bewerkstelligen. Op 2 november 2001 is de subsidieregeling CO<sub>2</sub>-reductie Verkeer en Vervoer van kracht geworden. Deze regeling is geldig tot en met 2007. Als onderdeel van deze regeling is het subsidieprogramma CO<sub>2</sub>-reductie goederenvervoer opgesteld. Doel van het programma is het realiseren van een substantiële CO<sub>2</sub>-reductie in Nederland. CO<sub>2</sub>-reductie wordt bereikt door inzet van investerings- en kennisoverdrachtprojecten van uitontwikkelde technologieën. Om een optimaal resultaat te bereiken is gekozen voor het werken via tenders. De eerste tender in het kader van het goederenvervoer is gepubliceerd in 2002. Het laatste publicatiejaar is 2005.

Ook wordt in dit kader voor de zee- en binnenvaart een stimuleringsregeling voor CO<sub>2</sub>-, NO<sub>x</sub> en SO<sub>x</sub>-reductie voorbereid. NOVEM en Senter dragen zorg voor uitvoering van een effectief CO<sub>2</sub>-reductieplan. Het strategische programma energiebesparing in transport (EBIT) richt zich op nieuwe maatregelen die ingrijpen op de vraagzijde van mobiliteit. Het programma is gestart in 1999. In het kader van de internalisering van het energiebesparingsbeleid van EZ is m.i.v. het jaar 2002 t/m 2006 het EBIT programma overgedragen aan V&W. De uitvoering van dit programma vindt plaats door de NOVEM.

Voorts is het programma PIEK in volle gang.

Ten behoeve van de bevordering van milieuvriendelijke verwerking van afvalstoffen in de visserij wordt een bijdrage verstrekt aan de Stichting Financiering Afvalstoffen Visserij.

Vanaf 2000 levert het ministerie van V&W jaarlijks een bijdrage aan het EU-kaderprogramma Strategies and Tools for Assessments and Implementation of Noise at Railway Sources (STAIRS). Doel van het programma is harmonisering van de Europese geluidsklassen voor materieel en structuur.

#### *Uitvoering en handhaving*

Voor het uitvoeren van het beleid uit de nota Scheepvaart en Milieu worden surveillancevluchten uitgevoerd boven de Noordzee. Hierdoor kunnen illegale lozingen door zeeschepen tijdig worden opgespoord, zodat ernstige milieuvervuilingen zoveel mogelijk kunnen worden voorkomen. Tevens gaat er een preventieve werking van uit.

### **Verantwoord ondernemen**

#### *Beleidsvoorbereiding en ontwikkeling*

Het bevorderen van verantwoord ondernemen heeft tot doel het stimuleren van kwaliteitsgericht ondernemersgedrag op het gebied van milieu- en veiligheidszorgsystemen. Transportbesparing (zie eerder in dit artikel) en logistieke efficiency («Transactie Modal Shift», TMS; zie artikel 3) worden verder ontwikkeld en geïmplementeerd.

De in artikel 3 genoemde Wet goederenvervoer over de weg is ook in dit kader van belang.

De implementatienotitie «Verantwoord ondernemen en marktordering en het goederenvervoer» is aangekondigd te worden verstuurd naar de Tweede Kamer in 2002. De uitvoering zal plaatsvinden in 2002/2003 en verder.

Beveiliging («security») is als gevolg van terrorisme helaas een blijvend aandachtspunt in de samenleving geworden.

V&W zal daarom extra menskracht inzetten op het dossier, waarbij internationale afspraken in IMO, EU, CEMT en OESO gemaakt worden, welke vervolgens nationaal vertaald moeten worden in regelgeving, implementatie en handhaving.

Daarnaast stimuleert V&W de inspanningen welke de Nederlandse havens plegen op het terrein van security, met name de opstelling en hantering van port security plannen en de vorming van een nationaal kenniscentrum over security. Hiermee wordt eveneens een brug geslagen naar lange termijn inspanningen op internationaal gebied, waarbij in IMO verband gewerkt wordt aan technische bijstandsprogramma's. Daarbij wordt ook aandacht besteed aan ontwikkelingslanden. De overweging dat security-systemen mondiaal sluitend moeten zijn speelt hierbij een grote rol.

### **Communicatie, haalbaarheid en draagvlak**

Onder de titel Mare Forum vraagt het ministerie van V&W sinds 1996 via internationale discussies aandacht voor het denken over de kwaliteit van de scheepvaart in allerlei aspecten. De discussie richt zich op een actieve participatie van alle partijen uit de maritieme keten.

#### *Financiële stimulering*

Evenals in voorgaande jaren is in 2003 een stimuleringsregeling actief gericht op bedrijven werkzaam in het goederenvervoer. De regeling ondersteunt projecten die leiden tot verbetering van de logistiek ofwel resulteren in een reductie van verreden kilometers of gebruikte brandstof.

#### *Wet- en regelgeving*

De nieuwe wet- en regelgeving voor het bevorderen van de ontwikkelingen op het gebied van milieu en veiligheid wordt getoetst aan de doelen van het programma Verantwoord Ondernemen en Marktordening.

#### *Uitvoering en handhaving*

Het project Transactie Modal Shift (TMS) heeft als hoofddoel het verbeteren van de efficiency van het goederenvervoer binnen de gehele logistieke keten door reductie van het aantal kilometers en besparing van het brandstofverbruik. TMS levert hiermee een bijdrage aan vermindering van emissies en een verbetering van de doorstroming op de weg. TMS stimuleert bedrijven om, naast efficiëntieverhoging, een deel van de goederenstromen over te hevelen naar andere modaliteiten dan wegvervoer (modal shift). De aanpak is marktgericht en streeft naar een grotere inzet van het bedrijfsleven, ook in de ondersteuning.

#### *Monitoring en beleidsevaluatie*

In 2003 is de volgende evaluatie gepland:

<b>Evaluatie- onderwerp</b>	<b>A. Startdatum B. Einddatum</b>	<b>Evaluatie-periode</b>	<b>Doel evaluatie</b>	<b>Type evaluatie</b>
milieumaatregelen emissies scheepvaart- verkeer	A. Aanvang 2003 B. Medio 2003	2001/2002	Monitoring van scheepvaartemissies naar water en lucht	Ex post



#### 04.4 Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen (x € 1000)						
04 Duurzaam goederenvervoer	2002	2003	2004	2005	2006	2007
<b>Verplichtingen</b>	<b>7 398</b>	<b>7 964</b>	<b>12 182</b>	<b>12 516</b>	<b>12 357</b>	<b>12 505</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>10 232</b>	<b>10 482</b>	<b>13 952</b>	<b>13 066</b>	<b>12 505</b>	<b>12 505</b>
<b>04.01 Programma-uitgaven</b>	<b>8 919</b>	<b>9 183</b>	<b>12 698</b>	<b>11 854</b>	<b>11 336</b>	<b>11 336</b>
<i>04.01.01 Transportpreventie</i>	<i>1 786</i>	<i>2 863</i>	<i>5 091</i>	<i>3 490</i>	<i>2 350</i>	<i>2 350</i>
Communicatie, haalbaarheid en draagvlak	490	513	513	513	513	513
Subsidies	1 296	2 350	4 578	2 977	1 837	1 837
<i>04.01.02 Stil en schoon vervoer</i>	<i>2 601</i>	<i>2 420</i>	<i>3 549</i>	<i>5 394</i>	<i>6 274</i>	<i>6 274</i>
Subsidies	2 199	2 022	3 151	4 996	5 876	5 876
Exploitatie	402	398	398	398	398	398
<i>04.01.04 Verantwoord ondernemen</i>	<i>3 687</i>	<i>3 031</i>	<i>3 192</i>	<i>2 140</i>	<i>1 882</i>	<i>1 882</i>
Communicatie, haalbaarheid en draagvlak	845	760	1 178	1 201	1 201	1 201
Subsidies	2 842	2 271	2 014	939	681	681
<i>04.01.99 Overige programma-uitgaven</i>	<i>845</i>	<i>869</i>	<i>866</i>	<i>830</i>	<i>830</i>	<i>830</i>
Beleidsvoorbereidend onderzoek en evaluaties	845	869	866	830	830	830
<b>04.02 Apparaatsuitgaven</b>	<b>1 313</b>	<b>1 299</b>	<b>1 254</b>	<b>1 212</b>	<b>1 169</b>	<b>1 169</b>
Apparaatsuitgaven	1 313	1 299	1 254	1 212	1 169	1 169
<b>04.03 Ontvangsten</b>						

#### 04.5 Budgetflexibiliteit

Budgetflexibiliteit (x € 1000)										
04 Duurzaam goederenvervoer		2003		2004		2005		2006		2007
1. Totaal geraamde kasuitgaven		10 482		13 952		13 066		12 505		12 505
2. Waarvan apparaatsuitgaven		1 229		1 254		1 212		1 169		1 169
<b>3. Dus programma-uitgaven</b>		<b>9 253</b>		<b>12 698</b>		<b>9 253</b>		<b>9 253</b>		<b>9 253</b>
4. Waarvan juridisch verplicht	38%	3 493	17%	2 120	2%	154	2%	154	2%	154
5. Waarvan complementair noodzakelijk en/of bestuurlijk gebonden	14%	1 277	19%	2 385	16%	1 504	16%	1 504	16%	1 504
6. Niet onder 4 en 5 begrepen* (eventueel reserveringen op basis van een regeling of beleidsprogramma)	48%	4 483	65%	8 193	82%	7 595	82%	7 595	82%	7 595
7 Totaal	100%	9 253	100%	14 576	100%	9 220	100%	6 908	100%	6 908

#### Juridische verplichtingen

Voor het uitvoeren van het beleid uit de nota Scheepvaart en Milieu wordt jaarlijks € 0,4 mln beschikbaar gesteld aan RWS-Noordzee voor het uitvoeren van surveillance vluchten om illegale lozingen door zeeschepen op te sporen. Er is een meerjarige verplichting aangegaan voor de subsidieregeling TMS. Dat geldt ook voor een aantal projecten die voortgekomen zijn uit de eerste tender van de subsidieregeling Transportbesparing.

### **Complementair noodzakelijk en/of bestuurlijk gebonden**

Hieronder vallen de kosten voor projecten uit de nota Scheepvaart en Milieu, zoals de ontwikkeling van het emissieregistratie- en monitoring-systeem zee- en binnenvaart, de proef retrofit binnenvaart (schone motor), subsidie Stichting Financiering Afvalstoffen Visserij en de bijdrage van het ministerie implementatie financiering voor afgifte afvalstoffen van de scheepvaart (Haven Ontvangst Installaties). Tevens vallen de kosten voor de subsidieregeling Co<sub>2</sub> reductieplan hieronder.

### **Niet vastgelegd in verplichtingen**

Onder andere voorgenomen beleidsvoorbereidend onderzoek ten behoeve van beleidsprioriteiten.

#### *04.6 Groeiparagraaf*

##### *Algemeen*

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft een monitor ontwikkeld waaruit meta-informatie wordt opgeleverd. Dit geeft per indicator of kengetal relevante broninformatie. Er heeft nog een verdiepingsslag plaats terzake van sturing en het gebruik van kengetallen en indicatoren, zodat de volgende begroting wellicht andere of meer kengetallen of indicatoren laat zien. Voor de operationele doelstelling «Verantwoord ondernemen» wordt gezocht naar relevante prestatie-indicatoren en streefwaarden. Gestreefd wordt deze in de begroting 2004 op te nemen.

Voorts zal in de begroting 2004 expliciet aangegeven worden wanneer V&W systeem-, dan wel resultaat-verantwoordelijkheid draagt.

##### *Transportbesparing*

Het voornemen om de effectiviteit van Transportbesparing te onderbouwen bleek niet mogelijk, omdat Transportbesparing in veel gevallen deel uitmaakt van maatregelen die breder worden ingezet. De toerekening van effecten is dan willekeurig.

## 05 VEILIG PERSONENVERVOER

### 05.1 Algemene Beleidsdoelstelling

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

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

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

Deze doelstelling wordt uitgewerkt in de drie geoperationaliseerde doelstellingen:

- Reductie verkeersslachtoffers weg;
- Reductie verkeersslachtoffers spoor;
- Verbeteren Sociale Veiligheid Openbaar Vervoer.

### 05.2 Nader geoperationaliseerde doelstellingen

#### **Reductie verkeersslachtoffers weg**

Het huidige ambitieniveau voor de operationele beleidsdoelstelling voor veiligheid op de weg is in 2010 30% minder doden ten opzichte van 1998 (daling tot 750 verkeersdoden per jaar) en 25% minder ziekenhuisgewonden (daling tot 14 000 per jaar) in het wegverkeer t.o.v. 1998. Gepland is deze doelstelling te realiseren met behulp van het programma Duurzaam veilig 2.

De maatschappelijke kosten voor verkeersonveiligheid worden geschat op € 7,5 miljard per jaar.<sup>1</sup> Momenteel vinden elke dag ongeveer 2700 verkeersongevallen plaats. Dit heeft drie doden en ruim 50 soms langdurige ziekenhuisopnames per dag tot gevolg.

<sup>1</sup> De kosten van verkeersonveiligheid 1997, SWOV, 2000. (Samenvatting:) De maatschappelijke kosten van verkeersonveiligheid bedragen naar schatting jaarlijks ruim 7,5 miljard, onderverdeeld naar materiële kosten ( 1,5 miljard), productieverlies (2,5 miljard), immateriële kosten ( 2,5 miljard), medische kosten ( 230 miljoen) afhandelingskosten ( 640 miljoen) en filekosten ( 100 miljoen). Een simpele berekening laat zien dat als er jaarlijks 25% minder doden en gewonden zullen zijn, dit betekent dat (25% van 7,5 miljard) een besparing van de maatschappelijke kosten van 1,9 miljard zal optreden.

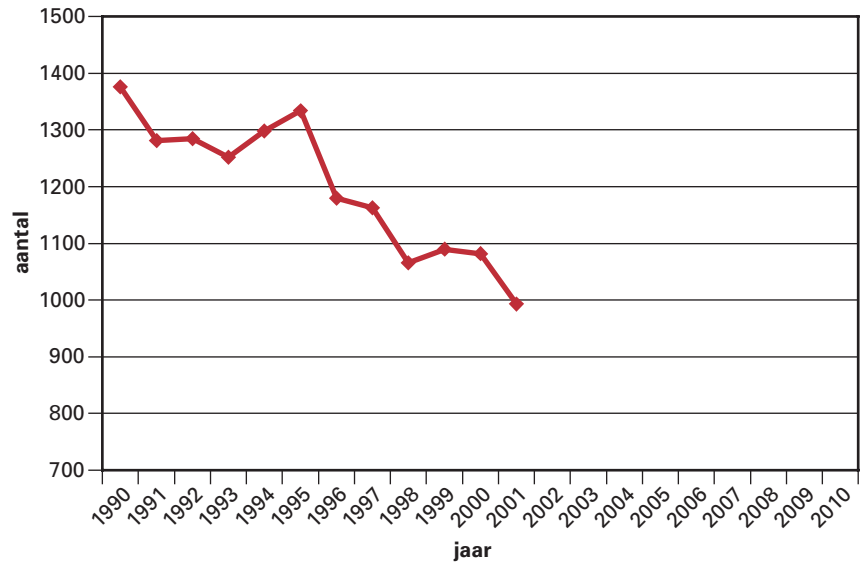
De middelen die het Kabinet vrijmaakt tot 2010 ten behoeve van de verbetering van de verkeersveiligheid maken het mogelijk de daling van het aantal verkeersslachtoffers voort te blijven zetten. Het is echter niet mogelijk de voorgenomen doelstellingen voor 2010 te realiseren.

Met de momenteel beschikbare middelen lijkt vooralsnog een bereikt effect van circa 950 verkeersdoden en circa 17 500 ziekenhuisgewonden in 2010 haalbaar.

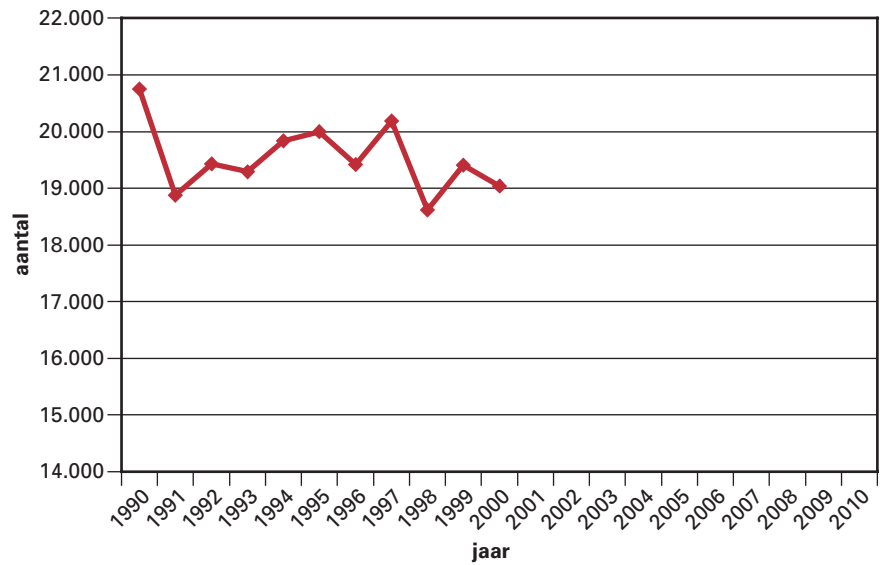
In het kader van de noodzakelijke herijking van het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan zal in overleg met de partners in 2003 een nieuwe doelstelling worden vastgesteld.

Grafieken:

**Ontwikkeling geregistreerde aantal verkeersdoden**



**ontwikkeling opgehoogde aantal ziekenhuisgewonden**



(Bron CBS en AVV)

(Bron CBS en AVV) Het aantal ziekenhuisgewonden van 2001 is in het najaar van 2002 bekend en is derhalve niet verwerkt in de grafiek.

Voor beide grafieken geldt:

De lijnen laten de aantallen doden (eerste grafiek) en ziekenhuisgewonden (tweede grafiek) zien.

## Reductie verkeersslachtoffers spoor

De operationele doelstelling voor verkeersveiligheid op het gebied van spoor is het huidige veiligheidsniveau op het spoor te handhaven en waar mogelijk te vergroten ondanks de toenemende mobiliteit van reizigers en treinverkeer. Voor de overwegveiligheid is het doel uiterlijk in het jaar 2010 een reductie van 50% te bereiken van het aantal overwegdoden in 1985.

Overzicht van ongevallen cijfers spoor*:										
		1985	1997	1998	1999	2000	2001	5 jrs gem.	2001**	streefdoelen 2010 t.o.v. 1985
Reizigers	doden	1	6	3	3	1	6	3,8	2	«stand still» risicoverlaging van 50%
	(zwaar) gewond	139***	141	117	96	107	104	113,0	1	
	licht gewond								103	
Personeel	doden	3	2	3	2	1	1	1,8	1	Risicoverlaging: 1*10-4 voor baanwerkers en rangeerders voor overig personeel «stand still»
	(zwaar) gewond	81****	52	36	31	33	24	35,2	1	
	licht gewond								23	
Overweg- gebruikers	doden	48	31	25	47	34	18	31,0	18	50% reductie van aantal doden t.o.v. 1985:
	(zwaar) gewond	45	29	32	25	25	24	27,0	12	
	licht gewond								12	
Reizigers- Overpad	doden	-	-	-	-	-	-	-	2	
	(zwaar) gewond	-	-	-	-	-	-	-	0	
	licht gewond								0	
Onbevoegd perron/spoor	doden	-	-	-	-	-	-	-	2	
	(zwaar) gewond	-	-	-	-	-	-	-	0	
	licht gewond								0	
Passanten & onbevoegd	doden	-	2	4	2	6	1	3,0	1	
	(zwaar) gewond	-	2	4	2	5	4	3,4	1	
	licht gewond	-	-	-	-	-	-	-	3	
Suicide	doden	162	181	183	174	184		184,2	199	ALARA
	gewonden	23	29	27	26	26		26	22	

\* Ongevalcijfers uit Railed Spoorwegveiligheidsplan 2000-2004

\*\* Ingaande 2001 wordt een nieuwe definitie gehanteerd, conform het rapport RnV/01/M10 008 060. Hierbij zijn een aantal nieuwe categorieën gedefinieerd en wordt onderscheid gemaakt tussen licht en zwaar gewonden. De nieuwe indeling vergroot het inzicht in de problematiek en geeft daardoor in de toekomst meer mogelijkheden voor specifieke maatregelen.

\*\*\* Over 1985 zijn geen gegevens beschikbaar. Voor de doelstelling wordt uitgegaan van het getal in 1989.

\*\*\*\* Over 1985 zijn geen gegevens beschikbaar. Voor de doelstelling wordt uitgegaan van het getal in 1989.

In verband met de grote fluctuaties in de cijfers (bij met name de overwegen) wordt voor wat betreft de te behalen doelen gewerkt met vijfjaars-gemiddelden. Geconstateerd is dat het vijfjaars-gemiddelde, ondanks de toegenomen intensiteit van weg- en spoorverkeer, in de afgelopen 15 jaar beduidend is afgenomen. Het opheffen en de ombouw (verbeterde beveiliging) van overwegen hebben hieraan bijgedragen.

De prestatiegegevens zijn niet uit te splitsen naar streefcijfers per jaar tot 2010 omdat de streefdoelen gebaseerd zijn op risicocijfers en niet op

absolute aantallen doden per jaar. De streefdoelen zijn geformuleerd in de Kadernota Railveiligheid. Dit beleidsdocument heeft als reikwijdte voor maatregelen het jaar 2010.

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

Voor de uitvoering van de beleidsplannen, zoals gepresenteerd in de Kadernota Railveiligheid op het gebied van overwegen, heeft Railinfra-beheer het Programma Verbetering Veiligheid op Overwegen opgesteld. Dit actieplan omvat naast risico-uitsluiting, hetgeen overeenkomt met het opheffen van overwegen, ook risico-reducerende maatregelen.

Het plan omvat 3 onderdelen:

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

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

In 2001 is een extra budget (€113 miljoen) vrijgemaakt voor het Extra Investeringsbudget Overwegen (EIO). Een aantal maatregelen wordt hiermee versneld uitgevoerd. Zo zal de vervanging van alle AKI's (automatische knipperlichtinstallaties) vier jaar eerder voltooid zijn dan gepland. In 2003 zullen een 100 tot 120 AKI's vervangen worden. Door de inzet van het Extra Investeringsbudget Overwegen en de hiermee mogelijke gemaakte extra prioritering van de risico-reducerende maatregelen, kan het veiligheidsniveau sneller verbeterd worden. Dit kan een reductie van 30% opleveren ten opzichte van het voorheen gehanteerde beleid van een gelijkmatige aanpak tot 2020 zonder het EIO. Het ligt in de verwachting dat met deze aanpak de doelstelling al in 2006 gehaald kan worden.

De cijfers vertonen per jaar een te grote spreiding om met de uitkomst van één jaar iets over het behalen van de doelstelling te zeggen. De doelstelling kan in het ene jaar bereikt lijken en het daarop volgende jaar weer worden overschreden. Zo was het aantal slachtoffers en gewonden

2001 zeer laag. Over de periode 1997 tot en met 2001 is dat 31 dodelijke slachtoffers en 27 gewonden. Over de afgelopen twee jaar (en het effect van de extra prioritering van risico-reducerende maatregelen) is door de grote spreiding in de getallen nog weinig te zeggen.

Ten aanzien van reizigersveiligheid en suïcide zal in 2003 verder uitgewerkt beleid gepresenteerd worden. Gezien het grote aandeel dodelijke slachtoffers en gewonden als gevolg van ongelukken op overwegen (73%) ten opzichte van het totaal aantal slachtoffers (exclusief suïcide) op het spoor, heeft prioriteit in eerste instantie bij deze categorie gelegen.

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

### **Verbeteren Sociale Veiligheid Openbaar Vervoer**

Het beleid op het gebied van sociale veiligheid is gericht op het verminderen van het onveiligheidsgevoel en de onveiligheidsincidenten in en rond het openbaar vervoer, voor zowel reizigers als personeel. De verantwoordelijkheid voor de handhaving van de sociale veiligheid in het openbaar vervoer ligt primair bij de vervoerbedrijven, als integraal onderdeel van het Arbeidsomstandigheden-beleid (Arbo) voor het personeel en van het kwaliteitsbeleid voor de reiziger. De invulling en uitvoering van het beleid wordt hoofdzakelijk vorm gegeven door de vervoerbedrijven in opdracht van de OV-autoriteiten in samenwerking met politie en justitie in de «veiligheidsdriehoek». Gelet op deze verantwoordelijkheidsverdeling en de vele exogene invloedsfactoren (bijvoorbeeld verandering van maatschappelijke normen en waarden) is er tot nog toe voor gekozen om geen concreet landelijk streefniveau te formuleren. Het is niet wenselijk deze van bovenaf op te leggen. Wel kunnen ze worden vastgelegd in meerjarenplannen per concessie voor de exploitatie van het OV. Het is de bedoeling dat de OV-bedrijven in overleg met de OV-autoriteiten meerjarenplannen opstellen met daarin streefcijfers voor sociale veiligheid. Als de meerjarenplannen beschikbaar zijn zal V&W de streefcijfers opnemen in zijn begroting. Dit kan worden beschouwd als een «benchmark» hetgeen de ambitie van betrokken partijen zal stimuleren.

Uit onderzoek<sup>1</sup> blijkt dat in de tram, metro en trein ruim 30% van de reizigers in 2001 minimaal 1 incident heeft meegemaakt waarin men ooggetuige of slachtoffer was van een incident. In het busvervoer lag dit percentage op 21%.

<b>Overzicht van % dat getuige of slachtoffer was van minimaal 1 incident</b>				
	Bus	Tram	Metro	Trein
Percentage reizigers dat afgelopen jaar ooggetuige of slachtoffer was van tenminste 1 incident	21	33	31	30

<sup>1</sup> CVOV; OV-monitor en NS; Reizigersomnibus 2001 en 2002 (informatie over de stand van zaken op het gebied van sociale veiligheid)

Uit onderstaande tabel blijkt dat de problematiek relatief gezien groter is voor het personeel dan voor de reiziger, maar absoluut gezien is dat andersom.

<b>Overzicht van prestatie- of effect indicatoren verbeteren sociale veiligheid OV*</b>				
	2000	Reizigers 2001	2000	Personeel 2001
Onveiligheidsgevoel in en rond het OV in %	20	26**	50	42
Onveiligheidsincidenten in en rond het OV in %	25	29***	66	61

\* Bron: Eysink Smeets & Etman. Sociale veiligheid in het Openbaar Vervoer 2000. Resultaten van de landelijke monitor Sociale Veiligheid 2000.

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

\*\*\* In 2001 is, anders dan in 2000 inclusief ooggetuigen gemeten.

Het vergelijken van de ontwikkelingen op het gebied van sociale veiligheid onder reizigers en personeel met eerdere monitoronderzoeken is momenteel lastig. In 2001 is overgegaan op een andere wijze van monitoren (m.n. integratie van het reizigersdeel met de brede OV-monitor leidde tot beperktere en andere vraagstelling).

In 2002 heeft een monitoronderzoek naar de sociale veiligheid onder personeel van de vervoersbedrijven plaatsgevonden. Van het rijdend en controlerend personeel in bus, tram, metro en trein geeft 61% van de medewerkers aan in 2001 één of meer incidenten te hebben meegemaakt. Ten opzichte van de personeelsmonitor van 2000 betekent dit een verbetering, aangezien toen 66% van de medewerkers slachtoffer was geweest van een incident. De subjectieve veiligheidsbeleving onder het personeel is verslechterd: het aantal medewerkers dat zich zeer veilig voelt is gedaald van 50 naar 42% en het aantal medewerkers dat zich soms onveilig voelt is gestegen van 42 naar 46%.

### *5.3 Beleidsinstrumenten*

#### **Reductie verkeersslachtoffers weg**

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



Categorie maatregel	Schatting besparing aantal slachtoffers wegverkeer op jaarbasis	
	Aantal doden	Aantal ziekenhuisgewonden
Gedragbeïnvloeding	99	1 035
Infrastructuur	158	2 399
Voertuigen	47	650
Intelligente transportsystemen (ITS)	41	441
<b>Totaal</b>	<b>345</b>	<b>4 525</b>

Bron:SWOV

### *Gedragbeïnvloeding*

Het doel is een veiliger verkeersgedrag van de verkeersdeelnemers te bewerkstelligen. In 2001 is vernieuwing van het beleid ingezet met onderzoeken naar mogelijkheden van innovatiever, effectiever en efficiënter gedragsgericht beleid in het personenvervoer. Dit moest leiden tot concrete maatregelen die in 2002 zouden kunnen worden geïmplementeerd. Uit de eerste fase van de onderzoeken bleek dat bestaande kennis tekort schiet. Nieuwe kennis is nodig om de aard en de omvang van de problematiek helder te krijgen. De aanvankelijk voor het jaar 2002 voorziene implementatie van het beleid schuift als gevolg hiervan door naar het jaar 2004. Dit heeft geen gevolgen voor de doelstelling voor 2010.

### *Infrastructuur*

Om de doelstelling voor verkeersveiligheid te halen worden er ook maatregelen op het gebied van de infrastructuur genomen. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen het startprogramma Duurzaam Veilig en overige infrastructurele maatregelen. De middelen voor deze infrastructurele maatregelen worden verantwoord en toegelicht op het Infracfonds.

### *Voertuig*

Het doel is door middel van maatregelen aan het voertuig de verkeersveiligheid te verhogen. Het kan hier gaan om zowel maatregelen die ongevallen helpen voorkomen als maatregelen die de ernst van het letsel bij ongevallen verminderen. Het ontwikkelen van dergelijke maatregelen gebeurt door de voertuigindustrie en de onderzoeksweld, het verankeren ervan in regelgeving gebeurt voornamelijk op EU-niveau. Om op het ontwikkelen van besluitvormingsprocessen invloed te kunnen uitoefenen is het voor het nationale voertuigbeleid van belang deze ontwikkelingen actief te monitoren en met andere lidstaten en de Europese Commissie samen te werken in internationale onderzoeksprojecten. Voorbeelden van projecten die hieronder vallen zijn ondermeer ITS-toepassingen (zie hieronder), het elektronisch kenteken, invoering fietstag (diefstalpreventie, en daarmee bevordering fietsgebruik) en de deelname aan de botsproeven van EuroNCAP.

### *ITS*

De inzet van allerlei, veelal op technologische innovaties gebaseerde systemen op het terrein van verkeer en vervoer, wordt veelal samengevat onder de term «Intelligente Transport Systemen» (ITS). Deze worden ook genoemd als mogelijke bijdrage aan de oplossing voor de knelpunten op bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid. Eronder valt bijv. Automati-

sche Voertuig Geleiding (AVG). Belangrijke speerpunten hierbij zijn het bevorderen van systemen die de bestuurder ondersteunen bij het kiezen van de juiste snelheid en het voorkomen om het zijwaarts van de rijstrook af te raken.

### **Beleidsvoorbereiding en ontwikkeling**

De Stichting wetenschappelijk onderzoek verkeersveiligheid (SWOV) heeft onderzocht of met de beoogde maatregelen de taakstelling in 2010 kan worden gehaald. Op basis van dit onderzoek kan de verwachting worden uitgesproken dat er een gerede kans is dat de taakstelling wordt gehaald, mits de benodigde middelen worden gereserveerd. In onderstaand overzicht wordt de jaarlijkse reductie van verkeersslachtoffers weergegeven op basis van de SWOV-berekeningen. De reducties van het aantal slachtoffers, zoals weergegeven in de tabel kunnen alleen worden bereikt wanneer alle overheden met elkaar samenwerken.

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

- Nadere uitwerking Innovatieve gedragsbeïnvloeding;
  - Verbetering veiligheid motorrijders in samenwerking met Motorplatform met specifieke aandacht voor beginners;
  - Concrete maatregelen ter bescherming van kwetsbare verkeersdeelnemers (voetgangers, berijders van gemotoriseerde tweewielers, jongeren en ouderen);
  - de relatie tussen het verkeersgedrag, het plaatsvinden van een ongeval en de letselgevolgen;
  - de toenemende agressie in het verkeer;
  - gedragsaspecten van nieuwe voertuigtechnologie;
  - rijgevaarlijke middelen (alcohol, alcoholslot, EMA-plus, drugs en geneesmiddelen);
  - innovatie van rijvaardigheidsbeleid en de rijgeschiktheid;
  - versterken eigen verantwoordelijkheid van bedrijven en burgers.
- Afronding van de onderzoeken wordt voorzien in 2003 en 2004.

Voertuigtechnologie wordt naast verkeersveiligheid ook ingezet voor bereikbaarheid/benutting (artikel 06 van deze begroting) en duurzaam personenvervoer (artikel 08 van deze begroting).

Met het oog op het verbeteren van de verkeersveiligheid worden onder meer de volgende onderzoeken uitgevoerd:

- Een proef met lane departure warning assistent (ldwa) om inzicht te krijgen in het maatschappelijk draagvlak en verkeerskundige effecten, mede gelet op de plannen om te komen tot flexibele rijstroken;
- Onderzoek naar het verbeteren van een botsvriendelijk ontwerp van voertuigen ten behoeve van de kwetsbare verkeersdeelnemer;
- Onderzoek naar nieuwe technologie op het vlak van besturing, zoals drive by wire en de invloed hiervan op de verkeersveiligheid;
- Onderzoek naar het stimuleren van gordelgebruik door middel van voorzieningen in het voertuig en het verbeteren van de veiligheid van kinderen;
- Onderzoek naar actieve veiligheid, zoals nieuwe remtechnieken en botscompatibiliteit van voertuigen;
- Onderzoek naar het terugdringen van ongevallen met whiplash als gevolg. Hierbij zal tevens invloed worden uitgeoefend op Europese regelgeving;

- Het realiseren van activiteiten en instrumenten tbv. de toekomstige implementatie van ondersteunende in-car systemen op het vlak van snelheidskeuze.

### **Communicatie en draagvlak**

Er is besloten, om de jaarlijkse publiekscampagnes in een breder en meer op de lange termijn gericht perspectief te plaatsen. Hiertoe is in 2002 door V&W in samenspraak met decentrale overheden, politie en maatschappelijke organisaties het Meerjarenprogramma Campagnes Verkeersveiligheid (MPCV) voor de periode 2003 tot en met 2007 opgesteld. Het MPCV schept de voorwaarden voor een effectieve, efficiënte, samenhangende en innovatieve aanpak van publiekscampagnes als instrument van het verkeersveiligheidsbeleid. Deze meer structurele benadering past binnen de extra impuls die aan gedragsbeïnvloeding wordt gegeven. Het MPCV kent twee pijlers:

1. De ontwikkeling en uitwerking van meerjarige campagnestrategieën en concepten voor een beperkt aantal gedragsthema's, waarover jaarlijks in een vaste periode van 2 tot 3 maanden campagne wordt gevoerd in samenwerking met politie en regionale partijen;
2. De ontwikkeling en uitwerking van een rode draad, waarmee het maatschappelijk probleembesef en de sense of urgency rond de verkeersonveiligheid wordt bevorderd en de samenhang tussen de gedragscampagnes (zie 1) wordt versterkt.

### **Financiële stimulering**

#### *Subsidies aan particuliere organisaties*

Om een veiliger verkeersgedrag te bevorderen en de opvang van slachtoffers van het verkeer te regelen worden subsidies verstrekt aan particuliere organisaties, te weten: 3VO, de Fietsersbond en de Stichting Slachtofferhulp Nederland (SHN)<sup>1</sup>. De subsidie aan 3VO zal verminderd worden om invulling te geven aan het in het Strategisch Akkoord opgenomen taakstelling ten aanzien van de gepremieerde en gesubsidieerde sector.

#### *Subsidie aan het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR)*

Om de verkeersveiligheid te verhogen heeft de Minister aan het CBR de vorderingsprocedure geattribueerd. Het betreft besluiten tot onderzoeken naar rijvaardigheid of geschiktheid en besluiten tot het opleggen van educatieve maatregelen ter bevordering van de rijvaardigheid of geschiktheid ingevolge de Wegenverkeerswet 1994. Verkeer en Waterstaat draagt bij aan deze administratieve procedure. Mededelingen van het OM of de politie kunnen leiden tot het opleggen van een educatieve maatregel alcohol (EMA) en/of een onderzoek naar de rijgeschiktheid, waarbij bezien wordt of een rijbewijsbezitter nog voldoet aan de voorwaarden verbonden aan de vergunning (lees rijbewijs).

Geconstateerd is dat door veelal onbekendheid van de vorderingsprocedure een aantal potentiële vorderingen op de plank blijven liggen. Het CBR wil dit veranderen door actief informatie te verstrekken aan politie en OM (Openbaar Ministerie). Dit zal in de toekomst leiden tot een stijging van het aantal mededelingen en daaruit voortvloeiende EMA's en Vorderingen. De verwachting is dat het aantal mededelingen daardoor in de loop van de komende jaren zal stijgen van 14 000 (niveau voor het jaar 2002 ) tot 20 000 in 2007.

<sup>1</sup> 3VO Verkeer en Waterstaat financiert drie kerntaken van 3VO; mobiliseren, service verlenen en adviseren. In de nieuwe subsidie-regeling wordt gestreefd naar financiering op basis van afgesproken producten (output-financiering).

De Fietsersbond is een belangengroep voor fietsers. Het belang van de fietsers wordt ingebracht door middel van deelname aan regionaal overleg.

De bijdrage aan SHN is specifiek gericht op rechtskundige en emotionele bijstand aan ca. 21 000 jaarlijkse slachtoffers in het verkeer.

Overzicht mededelingen							
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Onderzoek	6 000	6 000	6 500	6 500	7 000	7 500	8 000
EMA	6 000	8 000	9 000	9 500	10 000	11 000	12 000

### *Doelbijdrage aan provincies*

Bij de inwerkingtreding van het convenant Decentralisatie akkoord Verkeersveiligheid en het Besluit Geleden Regionaal Verkeersveiligheidsbeleid is de doeluitkering aan de provincies ingesteld.

### **Wet- en regelgeving**

Voor de jaren 2003 en volgende is nadere wet- en regelgeving voorzien op het gebied van de kentekening en keuring van voertuigen (brom- en snorfiets, landbouwtrekkers). Onderzoek van het SWOV heeft aangetoond dat het kentekenen en keuren van brom- en snorfietsen de verkeersveiligheid in deze categorie met 10% verbetert (10 doden en 360 ernstig gewonden minder). Dit komt doordat de genoemde maatregelen een betere handhaving van de verkeersregels en opsporing van overtreeders (met name het rijden op opgevoerde bromfietsen) mogelijk maakt. De ministeriële regeling inzake de EMA zal worden aangepast zodat een EMA plus mogelijk wordt. De WegenverkeersWet 1994 zal worden gewijzigd zodanig dat begin 2004 een onderzoek naar de mogelijkheid voor de toepassing van een alcoholslot mogelijk wordt. Een zo snel mogelijke implementatie van de Europese richtlijn voor het aanwezig zijn en gebruiken van veiligheidsgordels in busjes voor leerlingenvervoer wordt voorbereid.

In 2003 komt er, om snelheidsovertredingen tegen te gaan, een verbod op radardetectoren.

Daarnaast bestaat de verwachting dat veranderingen in wet- en regelgeving worden doorgevoerd naar aanleiding van beleidsevaluaties (zie «monitoring en beleidsevaluaties) en beleidswijzigingen ten aanzien van (bestuurlijke) handhaving.

Voor het CBR komt er een Instellingwet CBR die in 2004 in werking treedt. Om ook in de periode tot 2004 de ministeriële verantwoordelijkheid voor de uitoefening van de publieke taken door het CBR gestalte te geven is vooruitlopende op die wet op 15 november 2001 een overeenkomst gesloten met het CBR.

### **Convenanten en afspraken**

Het is de verantwoordelijkheid van de provincies hoe de werkzaamheden van de huidige Regionale Overlegorganen Verkeersveiligheid (ROV) worden voortgezet. Het beleidsvoornemen is dat de Gelden Regionale Verkeersveiligheidsbeleid per 1 januari 2004 worden opgenomen in de gebundelde doeluitkering (GDU).

De eindafrekening van het startprogramma Duurzaam Veilig volgt in 2003. Alle provincies en kaderwetgebieden zullen 1,5 jaar na parlements-goedkeuring van het NVVP in een provinciaal of regionaal verkeer- en vervoersplan een nadere uitwerking geven van de verkeersveiligheidsdoelstellingen, die op nationaal niveau zijn geformuleerd. Andere relevante aspecten in dit kader zijn:

- Het opstellen van essentiële kenmerken van infrastructuur om te bewerkstelligen dat de herkenbaarheid van de wegcategorie voor de weggebruiker wordt vergroot;
- Het maken van aanvullende, bestuurlijke afspraken, op basis waarvan de hoofdlijnen van het beleid regionale maatregelpakketten opgesteld kunnen worden.

### **Uitvoering en handhaving**

#### *Startprogramma Duurzaam Veilig*

Het doel van Duurzaam Veilig is om op regionaal niveau in samenwerking met IPO, VNG en de UvW een aantal maatregelen uit te voeren. Deze maatregelen omvatten onder andere de instelling van grote 30 km/uur gebieden binnen de bebouwde kom, voorrang op verkeersaders, voorrang voor fietsers van rechts, bromfiets op de rijbaan, 60-km gebieden in een aantal gebieden buiten de bebouwde kom en uniformering van de voorrang op rotondes.

De uitvoering van het Startprogramma Duurzaam Veilig is in 2002 afgerond. In afwachting van de nadere besluitvorming over de Tweede Fase Duurzaam Veilig (2004 -2010) is na overleg met de decentrale overheden bij besluit van 18 september 2001 (Stb. 446) een overgangsregime vastgesteld. Deze Interimregeling Duurzaam Veilig bevat voor de periode 2001–2003 een bijdrage aan het regionale en lokale verkeersveiligheidsbeleid van € 60 mln. In de regeling is vastgelegd dat er een bijdrage aan de provincies en regionale openbare lichamen wordt verstrekt als tegemoetkoming in de kosten van regionaal en lokaal verkeersveiligheidsbeleid van provincies, regionale openbare lichamen, waterschappen en gemeenten. Met de bijdrage kunnen zowel infrastructurele als andere projecten (zoals bijvoorbeeld gedragsbeïnvloedende maatregelen) bekostigd worden conform de aan het besluit toegevoegde lijst van in aanmerking komende maatregelen. Voor de periode 2004–2006 stelt het Kabinet nogmaals een bijdrage van € 60 mln beschikbaar. Vanaf 2007 is een intensivering mogelijk. Het is de bedoeling de rijksbijdrage voor de verbetering van de verkeersveiligheid op te nemen in de Gebundelde Doeluitkering.

#### *Verkeershandhaving*

Het verbeteren van de verkeershandhaving levert een belangrijke bijdrage aan het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers. De SWOV schat deze bijdrage tot 2010 op 25 tot 30% van het totale effect. In navolging op het kabinetsstandpunt uit 2001 wordt in 2003 verder gewerkt aan het werkprogramma ter verbetering van de samenwerking tussen de strafrechtelijke en bestuurlijke kolom in de regio. Deze verbetering moet uiteindelijk zijn beslag krijgen in de regioprojecten verkeershandhaving van het Bureau Verkeershandhaving van het OM en het reguliere politietoezicht. In 2003 worden de eerste bevindingen uit de pilots in de regio (Zeeland en Utrecht) teruggekoppeld aan de Tweede Kamer. Indien de bevindingen daartoe aanleiding geven, worden er verbeteringen in de regioprojecten en basispolitiezorg doorgevoerd.

#### *Overige infrastructurele maatregelen*

Maatregelen aan de infrastructuur voor verkeersveiligheid kunnen worden onderverdeeld in maatregelen aan hoofdwegen en maatregelen aan regionale en lokale wegen.

### *Hoofdwegen*

Verbeteringswerken ten behoeve van de verkeersveiligheid zijn vast onderdeel van het jaarlijkse programma van wegbeheer en onderhoud. Daarnaast is de verkeersveiligheid een integraal onderdeel van het aanlegprogramma en de projectplannen, bijv. afwateringssystemen. De maatregelen komen ten laste van het Infrafonds.

### *Voertuig*

De Rijksdienst wegverkeer (RDW) is in hoofdzaak verantwoordelijk voor:

- het verzamelen, beheren en beschikbaar stellen van de gegevens van voertuigen en hun eigenaren;
- het toelaten van voertuigen en voertuigtypes op de Nederlandse en Europese markt op basis van technische voorschriften;
- de controle op de goede technische staat van bestaande voertuigen.

De activiteiten worden bekostigd uit de tarieven die de RDW in rekening brengt bij haar afnemers. In 2003 zal de RDW zich o.m. richten op de kentekening en registratie van aanhangwagens en opleggers. Het is de bedoeling dat in 2003 alle aanhangwagens en opleggers zwaarder dan 750 kilogram een eigen kenteken hebben.

### **Monitoring en beleidsevaluaties**

Op basis van de Wet Rijonderricht Motoren 1993 (WRM 1993) is een verplicht herexamen voor rij-instructeurs (de applicatietoets) gefaseerd ingevoerd en zijn een aantal wijzigingen in de examen- en tariefstructuur doorgevoerd. De evaluatie van zowel de invoering van de applicatietoets als van de wijze waarop uitvoering wordt gegeven aan de WRM wordt in 2002 afgerond. De verantwoordelijkheid voor de resultaten van de WRM ligt bij het rijk.

In 2002 is een algemeen evaluatieonderzoek gestart naar nut, noodzaak en efficiëntie van beleidsonderzoeken op het gebied van verkeersveiligheid.

Programma beleidsevaluaties artikel 5.1 Veilig personenvervoer weg				
Evaluatie-onderwerp	A. Startdatum B. Einddatum	Evaluatie- periode	Doel evaluatie	Type evaluatie
Evaluatie beleidsonderzoek	Sept. 2002 Sept. 2003	2002	Beter inzicht te krijgen in nut en noodzaak van beleidsonderzoek. Inzicht krijgen in het gebruik van de resultaten van beleidsonderzoek. Verhoging van de efficiëntie van beleidsonderzoek	Ex-post
Wet rijonderricht motor voertuigen (WRM 1993)	Maart 2002 Nov. 2002	2002	Zijn er implicaties dat de WRM heeft geleid tot een verbetering van de verkeersveiligheid? Zijn er problemen bij de werking van de WRM en zo ja hoe kunnen die worden verbeterd? Heeft het huidige examen voor rij-instructeur voldoende validiteit en betrouwbaarheid?	Ex-post
Bromfiets op de rijbaan	Maart 2001 Sept. 2001	1999 en 2000	Vaststelling van het verkeersveiligheid effect op de betreffende routes binnen de bebouwde kom	Ex-post
Voorrang op verkeersaders & voorrang fietser van rechts	Nov. 2002 April 2003	1999–2001	Vaststelling van de verkeersveiligheid effecten van beide maatregelen	Ex-post
Evaluatie 30 km-gebieden en 60 km-gebieden	Jan. 2004 Dec. 2004	1999–2003	Vaststelling van de verkeers(veiligheids)effecten	Ex-post
Demonstratie projecten duurzaam veilig	Maart 2002 Maart 2003	1998–2002	Vaststellen van de verkeers(veiligheids)effecten en bepalen van succes en faalfactoren bij de vier demonstratie projecten	Ex-post
Startprogramma duurzaam veilig	Jan. 2004 Dec. 2004	1999–2003	Vaststellen in hoeverre de afspraken nagekomen zijn, wat de effecten waren en wat we kunnen leren voor het vervolg	Ex-post
Interim regeling duurzaam veilig	Jan. 2005 Dec. 2005	2002–2004	Inzicht in de aanwending van de in dit kader aan de provincies en kaderwet gebieden ter beschikking gestelde middelen en de inschatting van de verkeers(veiligheid)effecten	Ex-post

## Reductie verkeersslachtoffers spoor

### Beleidsvoorbereiding en ontwikkeling

#### *Gedragbeïnvloeding*

Het beleidsinstrument gedragbeïnvloeding spoor richt zich op het in- en uitstappen van reizigers, zelfdodingen, scholing en (her)opleiding van het personeel en het veiligheidsmanagement van de vervoerbedrijven.

Een risicoanalyse wordt gemaakt van het in- en uitstapproces met als doel tot een verlaging van het risico op reizigers-ongevallen te komen met 50% (Kadernota Railveiligheid, 1999). Het nastreven van het volledige uitsluiten van elk risico is irreëel. Een reductie doelstelling van 50% in 2010 wordt haalbaar verondersteld.

Door Railed Spoorwegveiligheid (onderdeel van de taakorganisatie Prorail) worden plannen ontwikkeld en beproefd met als doel het aantal zelfdodingen op het spoor te verminderen. In 2003 zullen onderzoeksgegevens over het in- en uitstapproces en suïcide beschikbaar komen. Dit zal gebeuren in het kader van het jaarlijks uit te brengen onderzoek naar de stand van zaken van de spoorwegveiligheid, de Trendanalyse.

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

#### *Veiligheid LightRail/Toelatingsbeleid*

Om veilig spoorvervoer te kunnen verrichten wordt:

- Gewerkt aan een normenkader voor de eisen waaraan nieuwe vervoerssystemen moeten voldoen. Een concept is gereed. Een verdere uitwerking van dit concept gebeurt aan de hand van een aantal lopende LightRail-projecten. Deze acties zullen in 2002 leiden tot een (beperkte) aanpassing van het concept dat vervolgens definitief kan worden vastgesteld. In het verlengde hiervan worden te hanteren maten ontwikkeld voor het maatschappelijk risico van het railverkeer;
- De inbreng van veiligheid verbeterd;
- Een afwegingskader voor tunnelveiligheid gerealiseerd.

Het interdepartementale project Tunnelveiligheid beoogt volgens de huidige planning in 2003 een kaderwet Tunnelveiligheid op te leveren.

#### *Infrastructuur*

Railveiligheid wordt in hoge mate bepaald door de techniek van het railvervoer. Het beleid richt zich daarom met name op (nieuwe) technologische systemen voor de beveiliging en de beheersing van het railverkeer (ATB, BB21, verbetering beveiliging overwegen).

Bij de aanleg van nieuwe infrastructuur wordt de veiligheid integraal meegenomen door het opstellen van de zogenaamde «safety cases». Met de methodiek van de integrale veiligheidsstudie worden risico's in kaart gebracht en maatregelen in het ontwerpproces meegenomen. Zo wordt in een zo vroeg mogelijk stadium van het ontwerpproces de veiligheid in de beschouwing betrokken en ontstaat een intrinsiek veilig ontwerp.

De overwegveiligheid wordt verbeterd door een combinatie van maatregelen. Een risico-analyse van de veiligheidssituatie ter plaatse bepaalt de keuze voor het opheffen van de overweg, het ongelijkvloers maken van de overweg (viaduct) of het ombouwen van de overweg. Tevens worden ter reductie van het aantal overwegdoden voortdurend naar nieuwe instrumenten gezocht, zoals de geleidevoorzieningen bij overwegen en nieuwe ontwerpen van overwegen die risicovol gedrag van verkeersdeelnemers uitsluiten.

Maatregelen ter verbetering van de overwegveiligheid worden betaald uit het Infracfonds.

### **Wet- en regelgeving**

#### *Interoperabiliteit*

De interoperabiliteitsrichtlijn 01/16 voor het conventionele spoorwegverkeer wordt met de inwerkingtreding van de nieuwe spoorwegwet opgenomen in Nederlandse wetgeving. Het auditplan en toezichtplan voor notified bodies is ook toepasbaar op de aanwijzing van notified bodies op



basis van de interoperabiliteitsrichtlijn 01/16 voor het conventionele spoorwegverkeer. In december 2001 hebben de gezamenlijke lidstaten de Technische Specificaties Interoperabiliteit (TSI) voor het hogesnelheidsverkeer vastgesteld. De Europese Commissie zal deze TSI's medio 2002 presenteren, waarna deze 6 maanden later van kracht worden. Voor het werk van de notified bodies is deze vaststelling van de TSI's van groot belang; de TSI's geven de normen waaraan de notified bodies moeten toetsen.

## **Uitvoering en handhaving**

### *Gedragbeïnvloeding*

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

### *Toelatingsbeleid*

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

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

### *Verwijzing naar uitgaven Infrafonds*

De uitvoering van een aantal infrastructurele maatregelen gericht op veilig personenvervoer wordt verantwoord op het Infrastructuurfonds. In onderstaande tabel zijn de betreffende bedragen weergegeven.

<b>Overzicht uitgaven verkeers- en vervoersbeleid (in € 1000 mln)</b>						
Art. Omschrijving	2001	2002	2003	2004	2005	2006
IF 01.02 Railwegen AKI-plan en veiligheidsknelpunten	23	23	29	29	29	29

## Monitoring en beleidsevaluatie

### Infrastructuur

De taakorganisatie Prorail verricht in opdracht van het ministerie onderzoek naar de kwaliteit van de railinfrastructuur. Op basis van de jaarlijkse Trendanalyse rapporteert zij aan de Minister de stand van zaken en levert zij aanbevelingen voor verbeteringen. De betrokken organisaties worden door het ministerie van Verkeer en Waterstaat aangesproken over de uitvoering van de aanbevelingen. De Minister informeert de Tweede Kamer over de Trendanalyse en over de uitwerking van de aanbevelingen van het onderzoek van het jaar daar aan voorafgaand. De rapportage aan de Tweede Kamer over de Trendanalyse 2001 zal medio 2002 plaatsvinden. Over de aanbevelingen gedaan in 2001 is in april 2002 aan de Tweede Kamer gerapporteerd.

Programma beleidsevaluaties artikel 5 Spoorveiligheid				
Evaluatie-onderwerp	A. Startdatum B. Einddatum	Evaluatie-periode	Doel evaluatie	Type evaluatie
Spoorveiligheid personen	Nvt	Jaarlijks, betreft een langlopend trend-onderzoek	Monitoring van de ontwikkelingen in de spoor veiligheid	Ex-post

## Verbeteren Sociale Veiligheid Openbaar Vervoer (SVOV)

### Beleidsvoorbereiding en ontwikkeling

In nauwe samenwerking met BZK en Justitie is een aanvalsplan SVOV opgesteld. Het doel van het plan is de onveiligheidsincidenten en het onveiligheidsgevoel in en rond het openbaar vervoer op de kortst mogelijke termijn te verminderen voor zowel reizigers als personeel. Het zwaartepunt van het plan ligt bij 23 extra maatregelen en acties die worden voorgesteld. Daarbij is onderscheid gemaakt naar de mate waarin ze direct merkbaar zijn voor reizigers en personeel (operationeel), of meer indirect merkbaar en vooral ondersteunend voor reizigers, personeel OV-bedrijven en -autoriteiten (tactisch), of meer beleidsmatig (strategisch).

Het operationele cluster bestaat o.a. uit: de Chipkaart OV, realisatie van Beheerste Toegang Stations bij metro en trein, versterking inzet en capaciteit bij politie en justitie, uitbreiding toezichthouders bij tram en metro, uitbreiding cameratoezicht op treinstations, proeven met elektronisch betalen in de taxi, alsmede een publiekscampagne om de reiziger te activeren in zijn rol als toezichthouder.

Het tactische cluster bevat o.a.: een nationaal veiligheidsarrangement hoofdrailnet, afspraken tussen V&W en NS; richtlijn bestrijding zwartrijden (met aandacht voor meting, berekening en sanctioneren); richtlijn voor verbetering van het cameratoezicht; handreiking reisverbod en verblijfsverbod; een digitaal kenniscentrum.

Het plan eindigt met een strategische cluster waarin wordt gesproken over: een verplichte meerjarenplanning met streefcijfers voor alle concessiegevers en -nemers; verantwoording, evaluatie, monitoring en

incidentenregistratie; de waarborging van SVOV in overkoepelende veiligheidsnota's (m.n. het IVP2, het BNP2 en het LVG1). Dit moet leiden tot een hogere prioriteitstelling bij politie, justitie en gemeenten.

### **Communicatie en draagvlak**

Bij de totstandkoming van het aanvalsplan is gebruik gemaakt van de inbreng van diverse experts uit het veld (van OV-bedrijven, decentrale overheden, reizigersorganisaties, politie en justitie). Naast de reeds genoemde publiekscampagne, zal er ook nog nader worden gekeken naar de wijze waarop het onderwerp het beste naar of via de media kan worden gecommuniceerd.

### **Financiële stimulering**

Ter versterking van de kennis over sociale veiligheid zal er geïnvesteerd worden in een kennisfunctie. Hierbij gaat het om het ontsluiten van beschikbare kennis over sociale veiligheid en mobiliteit met het daarbij behoorde netwerk. In 2003 zal € 100 000 beschikbaar worden gesteld. Hierna zullen concessiegevers en concessiehouders en andere betrokken instanties dit initiatief overnemen.

Ten behoeve van de sociale veiligheid OV wordt aan lagere overheden een bijdrage verstrekt.

### **Convenanten en afspraken**

Een handreiking Veiligheidsarrangementen OV en het Nationaal Veiligheidsarrangement Hoofdrailnet zullen worden ontwikkeld. In deze arrangementen wordt vastgelegd welke maatregelen worden getroffen en wie waarvoor verantwoordelijkheid draagt, voor het bereiken van een van te voren afgesproken veiligheidsniveau in een bepaald OV-gebied (trajecten en/of stations/haltes). Betrokken partijen zijn met name OV-bedrijven, gemeenten, politie en justitie. Daarnaast zal V&W in het kader van de concessieverlening voor het hoofdrailnet aan de NS, tevens afspraken maken over een meerjarenplanning met streefcijfers. Dit betreft bijvoorbeeld het percentage onveiligheidsincidenten en gevoelens van zowel reizigers als personeel. Zoals gezegd wordt de meerjarenplanning met streefcijfers in beginsel verplicht voor alle concessies m.b.t. exploitatie OV.

### **Uitvoering en handhaving**

Er komt meer toezicht dankzij camera's en extra toezichthouders. In aanvulling op de reeds bestaande handreiking cameratoezicht in het publieke domein wordt een richtlijn voor cameratoezicht in en rond het OV gemaakt. Camera's zullen vaker actief worden ingezet als bewijsmateriaal na een aangifte of melding.

De afgelopen jaren is fors geïnvesteerd in uitbreiding van het aantal toezichthouders in het OV, V&W wil daar in de toekomst mee doorgaan. Ten behoeve van de doelmatigheid en zelfstandigheid is het echter gewenst dat een substantieel deel van de lasten van toezichthouders op het niveau van de decentrale OV-autoriteiten worden gedragen. Op basis van meerjarenplannen van de vier betrokken railsteden zal de hoogte van de financiële bijdrage worden vastgesteld. De rijksoverheid stelt de randvoorwaarden en streefdoelen vast. De uitwerking van het beleid en het toepassen daarvan bij de spoorwegmaatschappijen wordt verricht door de taakorganisatie Prorail (voorheen Railned, Railinfrabeheer en

Railverkeersleiding) en uiteindelijk door de spoorvervoerbedrijven zelf. Het gaat dan zowel om maatregelen op het gebied van gedragsbeïnvloeding, en maatregelen aan de infrastructuur als om het toelatingsbeleid.

### Monitoring en beleidsevaluaties

Er wordt ten behoeve van OV-autoriteiten en -bedrijven zowel een praktisch protocol voor de vastlegging van en rapportage over bestedingen als een evaluatiehandleiding van maatregelen ontwikkeld. Om de vergelijkbaarheid van diverse monitoronderzoeken te verbeteren zal er gestructureerd overleg worden georganiseerd waarbij gekeken zal worden naar mogelijke koppelingen met incidentregistratiesystemen van OV-bedrijven en de politie.

Programma beleidsevaluaties artikel 5.3 Sociale Veiligheid personenvervoer				
Evaluatie-onderwerp	A. Startdatum B. Einddatum	Evaluatie- periode	Doel evaluatie	Type evaluatie
Inventarisatie van de genomen en nog te nemen maatregelen m.b.t. sociale veiligheid	Feb 2002 Mrt 2002	1998–2002	Algemene inventarisatie onder de OV-autoriteiten en OV-bedrijven van reeds toegepaste en nog gewenste maatregelen inclusief kosten en baten/effecten	Ex-post en ex-ante
Quick scan van drie specifieke maatregelen sociale veiligheid	Feb 2002 Mrt 2002	1998–2002	evaluatie van de effecten van drie specifieke maatregelen: camera toezicht, inzet van buitengewoon opsporingsambtenaren met uitgebreide bevoegdheden (BOA+) en het reis cq. verblijfsverbod	Ex-post

#### 5.4 Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (in EUR1000)						
<b>05 Veilig personenvervoer</b>	2002	2003	2004	2005	2006	2007
<b>Verplichtingen</b>	<b>57 964</b>	<b>53 311</b>	<b>28 187</b>	<b>70 800</b>	<b>47 558</b>	<b>51 441</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>78 247</b>	<b>77 402</b>	<b>52 027</b>	<b>51 729</b>	<b>51 441</b>	<b>51 441</b>
<b>05.01 Programma-uitgaven</b>	<b>76 077</b>	<b>75 307</b>	<b>50 000</b>	<b>49 771</b>	<b>49 551</b>	<b>49 551</b>
<i>05.01.01 Reductie verkeersslachtoffers weg</i>	44 980	50 440	25 295	25 227	25 165	25 165
Bijdrage aan lagere overheden	7 791	7 791	7 791	7 791	7 791	7 791
Subsidies	37 189	42 649	17 504	17 436	17 374	17 374
<i>05.01.02 Reductie verkeersslachtoffers spoor</i>						
<i>05.01.03 Verbeteren sociale veiligheid o.v.</i>	30 254	24 644	24 482	24 321	24 158	24 158
Bijdragen aan lagere overheden	30 254	24 644	24 482	24 321	24 158	24 158
<i>05.01.99 Algemene programma-uitgaven</i>	129	223	223	223	228	228
Beleidsvoorbereid en -evaluatie	129	223	223	223	228	228
<b>05.02 Apparaatsuitgaven</b>	<b>2 170</b>	<b>2 095</b>	<b>2 027</b>	<b>1 958</b>	<b>1 890</b>	<b>1 890</b>
<b>05.03 Ontvangsten</b>						

#### 5.5 Budgetflexibiliteit

Budgetflexibiliteit (x € 1000)										
<b>05 Veilig personenvervoer</b>	2003	2004	2005	2006	2007					
1. Totaal geraamde kasuitgaven	77 402	52 027	51 729	51 441	51 441					
2. Waarvan apparaatsuitgaven	2 095	2 027	1 958	1 890	1 890					
<b>3. Dus programma-uitgaven</b>	<b>75 307</b>	<b>50 000</b>	<b>49 771</b>	<b>49 551</b>	<b>49 551</b>					
4. Waarvan juridisch verplicht	58%	43 678	49%	24 500	60%	29 863				
5. Waarvan complementair noodzakelijk en/of bestuurlijk gebonden	39%	29 370	42%	21 000	31%	15 429	92%	45 587	92%	45 587
6. Niet onder 4 en 5 begrepen* (eventueel reserveringen op basis van een regeling of beleidsprogramma)	3%	2 259	9%	4 500	9%	4 479	8%	3 964	8%	3 964
7. Totaal	100%	<b>75 307</b>	100%	<b>50 000</b>	100%	<b>49 771</b>	100%	<b>49 551</b>	100%	<b>49 551</b>

#### Toelichting bij de tabel

##### Juridische en Bestuurlijk en/of complementaire verplichtingen

Dit betreft met name de doeluitkeringen aan provincies (in verband met de inwerkingtreding van het convenant Decentralisatieakkoord Verkeersveiligheid en het Besluit Gelden Regionaal Verkeersveiligheidsbeleid), de Interim regeling Duurzaam Veilig (IDV), de met de lagere overheden afgesproken uitgaven voor Sociale veiligheid (toezichthouders op de tram, cameratoezicht), de subsidies voor de particuliere veiligheidsorganisaties en de voorlichtingsuitgaven op het gebied van verkeersveiligheid. De reeks complementair noodzakelijk en of bestuurlijk gebonden loopt op

naar 91% in 2006. Dit kan worden verklaard door de verplichtingen die voor sociale veiligheid, doeluitkering aan provincies en bijdragen aan particuliere organisaties worden aangegaan. Voor deze posten zijn reeds in de juridische verplichtingen de uitgaven tot en met 2004/2005 vastgelegd. De verplichtingen voor de latere jaren worden, omdat ze bestuurlijk gebonden zijn, zichtbaar onder de regel complementair noodzakelijk en/of bestuurlijk gebonden.

### *5.6 Groeiparaagraaf*

In de begroting 2002 werd melding gemaakt van het voornemen om streefcijfers te formuleren voor de doelstelling voor sociale veiligheid. Gelet op de complexe verdeling van de verantwoordelijkheid en exogene invloedsfactoren (bijvoorbeeld verandering van maatschappelijke normen en waarden), is er voor gekozen om daarvan af te zien.

Zoals eerder aangegeven is de planning dat er in het voorjaar 2002 een aparte brede beleidsnotitie sociale veiligheid naar de TK wordt gestuurd. Op basis van deze notitie en de reacties daarop zullen de toekomstige ambities worden geformuleerd. De verantwoordings-eisen t.a.v. de geormeerde rijksbijdragen voor sociale veiligheid in het OV zijn m.i.v. 2002 opnieuw aangescherpt. Naast de verplichting om aan te geven wat het effect is geweest van de bestede gelden m.b.t. objectieve en subjectieve veiligheid voor reizigers en personeel (gespecificeerd naar techniek en stations of haltes), is ook vastgelegd dat de gelden niet langer dan 1 jaar gereserveerd mogen worden, tenzij de rijksbijdrage kleiner is dan € 25 000 per jaar. Daarmee wordt de druk op een snelle realisatie vergroot.

In aanvulling hierop zal een praktische protocol worden gemaakt voor de vastlegging van, en rapportage over, bestedingen. Ook zal een evaluatie-handleiding maatregelen worden ontwikkeld t.b.v. de decentrale OV-autoriteiten en OV-bedrijven. Om de vergelijkbaarheid van de diverse monitoronderzoeken in de toekomst te verbeteren zal er gestructureerd overleg worden georganiseerd tussen de opdrachtgevers en uitvoerders van de diverse monitoronderzoeken. In dat verband wordt bijvoorbeeld bezien of vragen m.b.t. de sociale veiligheid in het openbaar vervoer onderdeel kunnen worden van de landelijke Politie-monitor Bevolking. Ook zal worden gekeken naar mogelijkheden tot afstemming met de incident-registratiesystemen.

In najaar 2002 zal de beleidsnotitie de actuele stand weergeven omtrent welke maatregelen in het kader van sociale veiligheid het meest zijn toegepast en welke combinatie van maatregelen het meest effectief lijkt te zijn. Daarnaast zal de notitie duidelijkheid verschaffen over de uitkomsten van de monitor van veiligheid van reizigers en personeel. De streefcijfers uit de meerjaren zullen conform de huidige planning voor het eerst in de begroting 2004 worden meegenomen.

## **06 VERSTERKING NETWERK PERSONENVERVOER**

### *06.1 Algemene beleidsdoelstelling*

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

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

Deze doelstelling wordt daarom uitgewerkt in vier geoperationaliseerde doelstellingen:

- Onderhoud infrastructuur;
- Gebruiker betaalt;
- Bewuste vervoerswijze keuze;
- Capaciteitsvergroting infrastructuur.

### *06.2 Nader geoperationaliseerde doelstellingen*

#### **Onderhoud infrastructuur**

##### *Rijkswegen*

De uitvoeringskaders voor het onderhoud zijn enerzijds de doelen met betrekking tot veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid op het hoofdwegennet en anderzijds de (technische) richtlijnen, normen en interventie niveaus die gericht zijn op de instandhouding van de functie van de weg.

De zorg voor infrastructuur begint bij beheer en onderhoud. Het gaat hier om meer dan het instandhouden van de bestaande infrastructuur. Zorgvuldig beheer kan ook bijdragen aan het verbeteren van de bereikbaarheid, de veiligheid en de kwaliteit van de leefomgeving. Beheer en onderhoud bemoeilijken de bereikbaarheid vaak tijdelijk. Deze overlast kan worden beperkt door goede samenwerking tussen beheerders van infrastructuur onderling en aanbieders van openbaar vervoer, door verkeersmanagement en goede informatie aan gebruikers. Ook kan het onderhoud plaatsvinden op stillere momenten en kunnen uitgekiende

maatregelen worden getroffen zoals contraflow. Het verkeer wordt dan over de rijbaan in de tegemoetkomende richting geleid. Ten behoeve van de verkeersveiligheid worden de verkeersstromen daarbij van elkaar gescheiden door een tijdelijke afscheiding. Onder actief beheer en onderhoud valt ook het wegwerken van kleine veiligheidsknelpunten en knelpunten van de kwaliteit van de leefomgeving. Bermen en sloten langs de weg worden ecologisch verantwoord onderhouden, bodemverontreiniging wordt gesaneerd, versnippering van natuur wordt met fauna-passages opgeheven en verschillende maatregelen helpen de geluidsemissie te beperken.

De verwachting is dat de hoofdwegen in de periode tot en met 2010 (en zijn voor de periode 2000–2002) onderhouden zullen worden conform de norm van 100%.

### *Railwegen*

Genoemde kernwaarden zijn ook van toepassing bij het spoor. Het spoor kent gebruikskenmerken als maximale snelheden en maximaal toelaatbare aslasten. De prestatie van de railinfrastructuur wordt aangeduid met indicatoren als beschikbaarheid, betrouwbaarheid en comfort. De inspanningen bij beheer en instandhouding van het spoor zijn er op gericht om naast het garanderen van de functionaliteit een afgesproken kwaliteitsniveau te leveren. Daarnaast dient te worden voldaan aan de onderhoudsnormen ten aanzien van veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid. De reiziger of verlader ervaart niet alleen de prestaties van de taakorganisaties, maar ook die van de vervoerder. Deze inspanningen leiden tot de mate van punctualiteit van de treindienst.

Het scheiden van exploitatie en infrastructuur heeft er toe geleid dat de taakorganisatie Prorail (voorheen RIB, Railned en Railverkeersleiding), de vervoerder (NS Reizigers) en de overheid afspraken maken over de te leveren prestaties. In het Overgangscontract II zijn de Staat en NS Reizigers een verhoging van de punctualiteit van de uitvoering van de NS-Reizigers-dienstregeling van 80% in 2001 naar 89% in 2005 overeengekomen. Daartoe is een gezamenlijke inspanning van zowel vervoerder als de taakorganisatie nodig om het aantal verstoringen te verminderen.

Tussen de taakorganisatie Prorail en NS Reizigers is afgesproken dat in de periode 2000 t/m 2006 een afname van het aantal verstoringen wordt bewerkstelligd van 30 à 35% en tot 2008 van 35 à 40%. In totaal waren er in 2001 9231 onregelmatigheden. Het jaar 2000 geldt als basisjaar met een geschat aantal van 10 200 onregelmatigheden<sup>1</sup>.

De berekening van de beschikbaarheid van het spoor komt tot stand door uit te gaan van het aantal uren dat de vervoerders per dag over de infrastructuur willen beschikken (gemiddeld 18 uur per dag). Rekening houdend met het aantal «treindienst aantastende onregelmatigheden» levert Prorail voor de beschikbaarheid voor het gemiddelde van 18 uur vervoer per dag de onderstaande percentages.

---

<sup>1</sup> In 2001 waren dit 7980 treindienst-aantastende storingen (TAO's) en 1251 onregelmatigheden in het instellen van rijwegen. In het basisjaar 2000 was er een geschat aantal van 8700 TAO's en 1500 onregelmatigheden in het instellen van rijwegen.



Overzicht van beschikbaarheid op hoofdrailnet									
Voor de jaren	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2 010
Percentages	99,98	99,92	99,93	99,95	99,97	99,98	99,98	99,98	99,97

Overzicht van aandeel van spoorwegen dat conform de normen is onderhouden											
Voor de jaren	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
percentages	100	100	100	96	90	86	82	81	80	80	80

### Gebruiker betaalt

In het verkeers- en vervoersbeleid neemt het efficiënt gebruiken en benutten van infrastructuur een belangrijke plaats in. Bouwen alleen volstaat niet meer om de bereikbaarheid blijvend op peil te houden. Het streven is de prijs van mobiliteit zoveel mogelijk een reflectie te laten zijn van de werkelijke kosten. Op het spoor is inmiddels de gebruiksvergoeding ingevoerd.

Het strategisch akkoord van het nieuwe kabinet stelt dat invoering van een eventuele kilometerheffing pas een functie heeft, als de bereikbaarheid over de weg en per openbaar vervoer aanzienlijk verbeterd is. In deze kabinetsperiode worden voor de voorbereiding van een eventuele invoering van een kilometerheffing geen middelen vrijgemaakt.

Voor het spoor is sinds 1 januari 2000 het Besluit gebruiksvergoeding van 25 oktober 1999 van kracht. Hierin is opgenomen dat spoorwegondernemingen per afgelegde treinkilometer en haltering bij een station een bepaalde vergoeding voor het gebruik van de infrastructuur betalen. Deze vergoeding is gebaseerd op de (variabele) kosten van de taakorganisaties. Om de markt langzaam te laten wennen aan de gebruiksvergoeding is een ingroeiperiode in het leven geroepen. Het doel is dat in 2007 100% van de totale variabele kosten door de gebruiker wordt betaald. De systematiek van de vergoeding zal de komende jaren veranderen op basis van de Europese richtlijn 2001/14.

Overzicht van de variabele kosten die gedekt worden uit gebruiksvergoeding in procenten									
Voor de jaren	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2 010
Personenvervoer	15	30	45	60	80	100	100	100	100
Goederenvervoer	4,5	12	22,5	36	56	80	90	100	100

### Bewuste vervoerswijze keuze

Naast benutten, bouwen en beprijzen streeft V&W ernaar de mobilist te faciliteren en te stimuleren om maatschappelijk aanvaardbare én, tegelijkertijd, zelf gewenste keuzes te maken uit een palet van alternatieven. Mobiliteitsmanagement wordt ingezet om een optimaal gebruik van infrastructuur en vervoermiddelen te bevorderen, zodat aan de mobiliteitsbehoefte tegemoet wordt gekomen met minder nadelen

(gebruik schaarse verkeersruimte, milieubelasting). Mobiliteitsmanagement heeft als operationeel doel het vergroten van het aandeel van duurzame vervoerwijzen, zoals fiets, carpool, vanpool en vervoerketen, in de totale mobiliteit. Dit grotere aandeel wordt bereikt via het verbeteren van de keuzemogelijkheden van de mobilist, het wegnemen van eventuele belemmeringen die de mobilist ervaart om gebruik te maken van door hem/haar gewenste duurzame vervoerwijze, het informeren van de mobilist over de verschillende keuzemogelijkheden (inclusief kosten), het spreiden van de vraag naar mobiliteit naar tijd en plaats en het reduceren van de noodzaak tot verplaatsen.

Binnen Mobiliteitsmanagement bestaan twee hoofdaandachtsvelden: Korte Ritten en Werkgerelateerde verplaatsingen. Deze beleids- onderwerpen zijn naar provincies, kaderwetgebieden en gemeenten gedecentraliseerd. Dit heeft onder meer als consequentie, dat de prestatiegegevens en doelformulering voor de begroting voor de komende jaren niet zonder de decentrale overheden bepaald kunnen worden. Naar verwachting zal worden gekozen voor een doelformulering op de volgende indicatoren:

- (hoger) Aandeel fiets in korte ritten tot 7,5 km
- (hoger) Aandeel alternatieven voor solo-autogebruik in werkgerelateerde verplaatsingen.

Voor het beleidsonderwerp vervoermanagement is besloten om geld te decentraliseren in het kader van ophoging van de Gebundelde Doeluitkering (GDU). V&W maakt afspraken met provincies en kaderwetgebieden over monitoring en evaluatie. Hieruit komen de streefwaarden voor bewuste vervoerswijzekeuze voor de volgende begrotingen naar voren.

Het doel is om het aandeel te vergroten, maar de kwantificering van de doelstelling kan alleen in overleg met de decentrale overheden plaatsvinden. Dit overleg zal in de loop van 2002 gevoerd worden. De uitgangssituatie voor de deelmarkt korte ritten is bekend: in 2000 was het aandeel fiets in verplaatsingen tot 7,5 km 33,3%.

De uitgangssituatie voor de deelmarkt werkgerelateerde verplaatsingen is nog niet helder, in 2002 wordt dit verder uitgewerkt.

Door het gebruik van het middel van openbare aanbesteding en de doelstelling om te komen tot decentralisatie van het regionale openbare vervoer dient het Rijk gezien te worden als systeemverantwoordelijke bij de verwezenlijking van deze operationele doelstelling.

### **Capaciteitsvergroting infrastructuur**

Voordat capaciteitsuitbreiding door aanleg aan de orde is, wordt eerst nagegaan in hoeverre benutting een oplossing kan zijn van het vervoerkundige knelpunt. Bij verkenningen (verkenningen nieuwe stijl) en planstudies rond infrastructuur wordt dit aspect reeds meegenomen. De uitgaven hiervoor worden verantwoord op het Infrastructuurfonds.

#### *Netwerk Rijkswegen*

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

De indicator voor bereikbaarheid is het aantal trajecten van minimaal 30 kilometer lengte waar de toetswaarde van 60 km per uur op het drukste uur op de dag per richting structureel niet gehaald wordt. Doel is dit aantal trajecten tot nul te laten dalen. Deze indicator wordt nog nader uitgewerkt.

Vooruitlopend op de nadere uitwerking van de indicator is in 2000 en 2001 de trajectnsnelheid voor beide richtingen berekend op 33 voorbeeldtrajecten van ongeveer 30 kilometer lengte die het meest congestiegevoelig zijn (met name in de Randstad en delen van Gelderland en Noord-Brabant). Hiervoor zijn de meetgegevens van alle werkdagen gedurende het gehele jaar in de berekening betrokken.

In 2000 is bij circa 21 van deze 66 meest congestiegevoelige trajecten de gemiddelde snelheid op het drukste uur onder de toetswaarde van 60 km per uur geweest. In 2001 is dit aantal toegenomen tot circa 28 trajecten.

Als indicator voor de toegevoegde capaciteit rijkswegen wordt de toename van de capaciteit als gevolg van benutting en aanleg gehanteerd. Deze capaciteit wordt uitgedrukt in theoretische extra capaciteit in voertuigkilometers. De grotere capaciteit zal worden benut om het groeiende verkeer (kwantiteit) op te vangen en de gewenste trajectnsnelheid (kwaliteit) te realiseren. Deze indicator is direct gekoppeld aan de in het betreffende jaar gerealiseerde infrastructuurprojecten voor rijkswegen. Ook deze indicator moet nog verder worden ontwikkeld.

#### *Netwerk railwegen*

In het Strategisch Akkoord van het kabinet worden voor het spoor betrouwbaarheid en betere benutting als prioriteiten genoemd. Momenteel wordt de investeringsstrategie voor de korte en middellange termijn uitgewerkt om de betrouwbaarheid van het spoorstelsel te verhogen en vervolgens het spoor beter te benutten. V&W maakt samen met de taakorganisatie Prorail en de personen- en goederenvervoerders een investeringsplan voor deze periode. Dit zal – mede gezien de budgettaire mogelijkheden – gepaard gaan met een financieringsvoorstel en het stellen van hernieuwde prioriteiten in het planstudie en realisatieprogramma infrastructuur (spoor en weg). De trits benutten, beprijsen en bouwen, wordt hierbij toegepast.

Overzicht van de toegevoegde capaciteit door benuttings- en aanlegprojecten spoorwegennet									
Voor de jaren	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2 010
Index	100	103	106	110	116	123	pm	pm	pm

De inspanning op het gebied van benutting en bijbouwen van infrastructuur heeft als achtergrond het streven het treinproduct te verbeteren, de groeiende vraag op te kunnen vangen en de concurrentiepositie van de trein ten opzichte van de auto te versterken. Voor het trekken van nieuwe klanten en het vasthouden van de bestaande klanten is, naast het aanbieden van nieuwe capaciteit, kwaliteit nodig. De reiziger vraagt om een gedifferentieerd aanbod van treinproducten zoals hogesnelheidstreinen, intercity's, snelle stoptreinen en regionale/stadsgewestelijke (light-rail)voorzieningen. Daarbij moet steeds het evenwicht gezocht worden tussen een gedifferentieerd treinaanbod en de beschikbare capaciteit van de infrastructuur.

De afgesproken groei van het personenvervoer over het spoor in het Overgangcontract II wordt mede mogelijk gemaakt door de investeringen in infrastructuur. De 23% groei opgenomen in het overgangcontract voor het hoofdrailnet (HRN) bestaat voor 10% uit infrastructuurmaatregelen die het mogelijk maken met meer treinen te gaan rijden (onder meer door het huidige MIT-programma en de opening van de nieuwe bogen rond Amsterdam). De resterende 13% door te rijden met langere treinen en een betere bezetting per trein te realiseren.

Om de capaciteit van het spoor te vergroten zal is de aanwezige infrastructuur optimaal benut worden door het nemen van diverse maatregelen om het maximum rendement te halen uit de reeds gedane en toekomstige investeringen. Eind 2002 zal V&W een benuttingsprogramma presenteren. Dit programma bevat de daarvoor benodigde technische aanpassingen (zoals BB21, VPT+, mogelijk 25 kV e.d.).

Voor het gehele spoornet is het beeld dat in 2010 ca. 19 mld reizigerskilometers kunnen worden afgewikkeld op het spoorwegnet. Nu is dit ca. 14,4 mld reizigerskilometers. De groei tot 19 mld reizigerskilometers bij uitvoering van het MIT-pakket en de daarin opgenomen infrastructuurprojecten hangt mede af van het beleid van regionale overheden, de strategie en het tariefbeleid van de vervoerders alsmede de ruimtelijke ontwikkelingen op en rond bestaande en nieuwe stations.

#### *Regionale en lokale infrastructuur*

Het besluit tot decentralisatie van de middelen voor regionale en lokale infrastructuur is door het Kabinet aangekondigd in zijn standpunt over het IBO-rapport «Verbetering afwegingsmechanisme infrastructuur» (Kamerstuk II 2000/01, 27 489, nr 1). Aangegeven is dat een verdere decentralisatie van financiële middelen voor het integrale verkeers- en vervoerbeleid in gang moet worden gezet, met een gebiedsgerichte aanpak als uitgangspunt. De beslissingen over gerichte investeringen in regionale infrastructuur en de financiële middelen lagen tot nu toe onvoldoende in één hand. Dit leidde tot meer dan noodzakelijke afhankelijkheid en bemoeienis van de rijksoverheid. Een substantiële financiële decentralisatie ligt dan ook voor de hand.

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

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

Door het gebruik van het middel van openbare aanbesteding en de doelstelling om te komen tot decentralisatie van het regionale openbare vervoer dient het Rijk gezien te worden als systeemverantwoordelijke bij de verwezenlijking van deze operationele doelstelling.

#### *06.3 Beleidsinstrumenten*

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

## Onderhoud Infrastructuur

### *Beleidsvoorbereiding en ontwikkeling*

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

### *Wet- en regelgeving*

Op 1 januari 2000 is het Besluit gebruiksvergoeding, met regels voor de vergoeding van het gebruik van spoorweginfrastructuur, in werking getreden. Hierin is opgenomen dat spoorwegondernemingen een gebruiksvergoeding aan de taakorganisatie Prorail betalen. Tevens zijn sinds 1 januari 2000 twee ministeriële regelingen van kracht die dit nader uitwerken. In de regeling gebruiksvergoeding spoorweginfrastructuur zijn nadere regels opgenomen met betrekking tot het bepalen van de door te belasten kosten en de tariefregeling gebruiksvergoeding geeft aan welke tarieven in dat betreffende jaar per treinkilometer en per haltering bij de diverse stations moeten worden betaald.

### *Uitvoering en handhaving*

Ten opzichte van de thans beschikbare begrotingsbedragen zijn extra middelen nodig voor de vervanging van het Nefitspoor, daar deze constructie een kortere levensduur blijkt te hebben dan verwacht. Uit veiligheidsoverwegingen is daarom besloten om het Nefitspoor op het kernnet (zeker op sporen waar ook goederentreinen rijden) vóór 2006 en voor het gehele net vóór 2007 geheel te vervangen. Uitstel van deze vervangingsinvestering betekent voor de komende jaren verlaging van de maximum snelheden en aslasten. Niet tijdig vervangen zou ertoe kunnen leiden dat uit veiligheidsoverwegingen sporen uit exploitatie moeten worden genomen, hetgeen uiteindelijk leidt tot uitval van treinen.

Ter vergroting van de betrouwbaarheid van de railinfrastructuur worden op bestaande spoortrajecten de volgende maatregelen genomen:

- vernieuwing van de bovenleiding;
- vernieuwing van de bovenbouw door vervanging ballastbed, liggers en rail;
- vervanging van wissels, waarvan 400 cruciale in de Randstad;
- plaatsing van noodschakelaars op emplacementen;
- verbetering verbindingen tussen kabels en spoorstaven;
- verbetering van de beveiliging van overwegen;
- uitbreiding van de energie voorziening;
- verbetering van het onderhoudsprogramma;
- verbeteren van de robuustheid van beveiliging en beheersing systemen.

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

## **Gebruiker Betaalt**

### *Beleidsvoorbereiding en ontwikkeling.*

Het kabinet Kok heeft in 2001 besloten tot landelijke invoering van kilometerheffing in 2006 (met uitrol vanaf 2004). Als gevolg van de besluitvorming rond het strategisch akkoord van het kabinet-Balkenende worden de activiteiten die gericht waren op de invoering van een kilometerheffing stopgezet en afgebouwd.

Met de in werking treding van de wet Bereikbaarheid en Mobiliteit is de wettelijke basis gelegd voor tolwegen en expresbanen. Onderzocht wordt of de komende jaren pilots met tolof expresbanen kunnen worden uitgevoerd. Het kabinet voorziet dat door private financiering van tol- of expresbanen, aanvullende middelen kunnen vrijkomen voor infrastructuur. Er zal een haalbaarheidsstudie uitgevoerd worden naar realisatie van expresbanen op de A12 ten westen van Utrecht, en op de A4 (Beneluxtunnel) en A5 (Verlengde Westrandweg) zullen tolbanen komen (zie ook IF 03.05).

## **Bewuste Vervoerswijze Keuze**

### *Beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling*

Er wordt een Nota Mobiliteitsmanagement voorbereid die eind 2002 gereed is voor verzending naar de Tweede Kamer. Onderstaande instrumenten zullen hierin nader uitwerking krijgen in overleg met de decentrale partners.

V&W richt zich op het regisseren van het proces waardoor decentrale partijen met mobiliteitsmanagement een betere bereikbaarheid en leefbaarheid kunnen realiseren. Daarnaast onderzoekt V&W de mogelijkheden om andere ministeries aan te spreken op de gevolgen van hun beleid voor de mobiliteit.

### *Communicatie en draagvlak*

Voor mobiliteitsmanagement is communicatie met regionale en lokale overheden en maatschappelijke organisaties essentieel. Het Kennisplatform Verdi (Verkeer en Vervoer; regionaal, decentraal en integraal) speelt hierin naar verwachting een belangrijke rol. Daarnaast levert het Kennisplatform Verdi bijdragen aan concrete kennisactiviteiten op onderwerpen als vervoermanagement en vervult het Fietsberaad een kennisfunctie richting gemeenten. Uitwisseling van kennis en ervaring vindt tevens internationaal plaats via het European Platform on Mobility Management.

### *Financiële stimulering*

Voor bewuste vervoerswijze keuze zijn er de volgende drie financiële regelingen:

- VERDI personeel: De decentrale overheden hebben door de «Regeling overdracht personele middelen VERDI-convenant» uit 1997 meer middelen ter beschikking gekregen voor de uitvoering van hun door de decentralisatie uitgebreide taak. Dit heeft op zijn beurt weer gunstige gevolgen voor het bereiken van de doeleinden van het beleid. Vanaf 2003 ontvangen alle gemeenten deze bijdrage via het Gemeentefonds. Het beleidsvoornemen is dat de personele middelen VERDI voor provincies en kaderwetgebieden per 1 januari 2004 worden opgenomen in de gebundelde doeluitkering (GDU).
- VERDI kennisplatform: Omdat de landelijke kennisinfrastructuur de verantwoordelijkheid van het Rijk is, betaalt V&W het grootste deel van

de materiële en personele kosten van het Kennisplatform VERDI (Verkeer en Vervoer; regionaal, decentraal en integraal). Uit de COVER evaluatie, uitgevoerd in 2000 en 2001, is gebleken dat herstructurering van de huidige Kennisplatforms gewenst is om de kennisdoelen beter te bereiken. De bijdrage in de personele kosten voor het jaar 2003 wordt gecontinueerd ten behoeve van het geherstructureerde Kennisplatform.

- Mobiliteitsmanagement: In het kader van VERDI geeft V&W tot en met 2004 € 4,5 miljoen subsidie per jaar aan de provincies en kaderwetgebieden voor de stimulering van vervoermanagement bij bedrijven. Voor de fietsenstalling bij stations is € 208,7 miljoen gereserveerd voor een periode van zes jaar (2000–2005). Voor het verstrekken van dynamische/actuele reisinformatie op NS-stations is € 113,4 miljoen beschikbaar gesteld. De regelingen m.b.t. VERDI personeel en mobiliteitsmanagement betreffen bijdragen aan lagere overheden, de regeling VERDI kennisplatform betreft een subsidie.

#### *Wet- en regelgeving*

V&W voert overleg met de ministeries van Financiën en SZW over de fiscale en sociale aspecten van mobiliteitsmanagement, bijvoorbeeld over de afschaffing van de BPM en de MRB voor vanpools en autodatevoertuigen en opname van vervoermanagement in CAO's. Hieruit kan voortvloeien dat wetten, bijvoorbeeld op het gebied van parkeren, worden aangepast ten gunste van de effectiviteit van (onderdelen van) mobiliteitsmanagement.

#### *Uitvoering en handhaving*

De decentrale overheden zijn primair verantwoordelijk voor de uitvoering van mobiliteitsmanagement, waarbij bedrijven verantwoordelijkheid hebben voor de uitvoering van vervoermanagement. Daarnaast wordt een deel van de uitvoering in de vorm van programma's door andere partijen gerealiseerd. V&W richt zich op het regisseren van het proces: decentraliseren naar andere overheden en stimuleren van marktpartijen.

#### *Monitoring en beleidsevaluaties*

Er is een monitoringsysteem mobiliteitsmanagement ontwikkeld. Om de decentralisatie tot zijn recht te laten komen is het essentieel dat V&W zich richt op het monitoren van de verbetering van de bereikbaarheid en leefbaarheid.

Programma beleidsevaluaties artikel 6 Bewuste vervoerwijze keuze				
Evaluatie-onderwerp	A. Startdatum B. Einddatum	Evaluatie- periode	Doel evaluatie	Type evaluatie
Evaluatie mobiliteitsmanagement	Jan 2002 dec 2004	2002	Onderzoek naar effecten centraal en gedecentraliseerd MM-beleid en zonodig bijstellen beleid en/of afspraken met decentrale overheden	Ex post
Evaluatie en verbetering fietsmonitor	Jan 2002 Jan 2004	2002	Evaluatie van de toepassing van de gekozen monitoringsmethodiek en op grond daarvan verbetering van de toepassing waardoor beoogd inzicht in het nationale fietsbeleid wordt vergroot	Ex-post
Evaluatie Van-pooling	Jan 2002 Dec 2004	2002	Evaluatie van de pilot vanpooling, met name of kostenreductie en medegebruik busbaan de drempel voor vanpoolen verlagen.	Ex post
Evaluatie vervoermanagement	Juni 2002 Okt 2002	2002	Inzicht in de effecten van het decentraal vervoermanagement beleid	Ex post
Ontwikkeling monitor woon-werk verplaatsingen	Jan 2002 Dec 2003	2002	Overzicht van stand van zaken van andere (in ontwikkeling zijnde) monitors. WWZ-monitor (als opvolger van monitor vervoermanagement), gerelateerd aan de NVVP-monitor, de MM-monitor en VBTB.	Ex-post
Evaluatie keten mobiliteit	Jan 2002 jun 2002	2002	Evaluëren van het programma keten-mobiliteit	Ex post
Monitor markt ontwikkeling In-car	Jul 2002 Dec 2003	2002-2003	Op basis van de ontwikkelingen in de markt op het gebied van in-car, zodanige acties te ontwikkelen waarbij reizigers van deur tot deur over actuele informatie kunnen beschikken. Dit zal ook op internationaal gebied plaatsvinden.	Ex-ante
Kwaliteit verkeersinformatie	Juli 2002 Juli 2003	2002-2003	het ontwikkelen van een methodiek waarmee de overall kwaliteit van de gehele verkeersinformatie productieketen kan worden vastgesteld aan de hand van verschillende kwaliteitsaspecten.	Ex post
Reisinformatie en gebruiker	Juli 2002 Juli 2003	2002-2003	een onderzoek naar het gebruik van de actuele reisinformatie en het gedrag van de eindgebruiker (ihb de automobilist)	Ex-post

## Capaciteitsvergroting infrastructuur

### *Beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling hoofdwegen*

Voor autosnelwegen wordt gestreefd naar een basiskwaliteit voor bereikbaarheid in de vorm van een trajectsnelheid, gemiddeld over alle werkdagen van het jaar, van ten minste 60 km per uur gedurende het drukste uur. Naast de opvang van het groeiende verkeer wordt daardoor de kwaliteit voor gebruikers van de autosnelwegen verbeterd.



Voor capaciteitsvergroting van de infrastructuur staat benutting centraal. Sinds een aantal jaren wordt voor elke tracé-mer-studie op hoofdwegen-gebied één of meer benuttingsvarianten onderzocht. In de bestuurs-overeenkomsten die in het kader van het Bereikbaarheidsoffensief Randstad zijn afgesloten met de regio's Noordelijke Randstad, Utrecht, Haaglanden en Rotterdam, zijn afspraken gemaakt over een viertal grootschalige benuttingsprojecten.

Er wordt een programma Benutten Wegen 2002–2010 opgesteld. Dit programma geeft inzicht in alle benuttingsmaatregelen die de komende jaren t.a.v. het wegennet worden uitgevoerd en/of in studie zijn. Een groot aantal maatregelen zal gericht zijn op plaatsen waar hoofninfrastructuur en onderliggende infrastructuur op elkaar ingrijpen. Doordat hierbij meerdere wegbeheerders betrokken zijn zullen over de te nemen maatregelen(-pakketten) afspraken gemaakt moeten worden tussen de betrokken wegbeheerders. Daarnaast zijn er vele benuttingsmaatregelen die op het hoofdwegennet de capaciteit zullen vergroten, zoals spitsen plusstroken.

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

Indien benutting en prijsbeleid onvoldoende zijn om de basiskwaliteit voor autosnelwegen te realiseren kan aanleg van infrastructuur worden overwogen.

#### *Beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling spoor*

Doel is de aanwezige spoorinfrastructuur zo optimaal mogelijk te benutten door het nemen van diverse maatregelen en zo het maximum rendement uit de reeds gedane en toekomstige investeringen te halen. Voor de korte termijn hebben de benuttigmaatregelen met name betrekking op:

- De invoering van aanvullend materieel en langere treinstellen waarvoor perronverlenging, verbetering van de energievoorziening en uitbreiding van opstel terreinen noodzakelijk is;
- Invoering van snel stoppend en optrekkend materieel;
- Invoering van kleine infra uitbreidingen zoals inhaalsporen, vrije kruisingen, verleggen van wissels die een efficiënter gebruik van de infra mogelijk maken;
- Ontwikkeling van nieuwe technologieën die een effectiever gebruik van de infra mogelijk maken door verbetering van het beheer van de treindienst;
- Ontwikkeling van wet en regelgeving die een zodanige relatie regelen tussen betrokken partijen dat benutting wordt bevorderd;
- Ontwikkeling van plannen voor vereenvoudiging van de logistieke processen, organisaties en procedures, alsmede van de dienstregeling.

Light-rail is een verzamelbegrip voor een aantal vormen voor verbetering van het railvervoer: het gaat om vervoerconcepten waarbij materieel wordt ingezet dat lichter van gewicht is dan de bestaande trein. Op en via het spoornet worden tot 2007 stappen gezet voor introductie van light-rail. Hiermee kan intensivering van regionaal en stadsgewestelijk vervoer per trein plaatsvinden.

Zodra de infrastructuurcapaciteit de mogelijkheid biedt zal een intensive-

ring plaatsvinden van het regionaal/stadsgewestelijk vervoer per trein in het kader van het HRN-contract (dit wordt onder andere mogelijk door de oplevering van grote projecten als Hemboog, Gooiboog (beiden december 2003) (Regionet) en Vleuten Geldermalsen (Randstadspoor), uitbreiding t.b.v. extra regionaal spoorvervoer rond Arnhem-Nijmegen (light-rail KAN)). Op gedecentraliseerde contractsectorlijnen kunnen regionale overheden besluiten over de introductie van light-rail op het bestaande spoor.

Investerings door de regio in Randstadrail leiden tot een beter stadsgewestelijk railvervoer in het gebied Rotterdam–Den Haag–Zoetermeer via de bestaande Zoetermeer- en Hofpleinspoorlijn.

#### *Demonstraties en pilots*

Sinds 1995 loopt het programma Verkeersbeheersing. Dit programma heeft er de afgelopen periode voor gezorgd dat het hoofdwegennet voor grote delen is voorzien van monitoringsen verkeerssignaleringsystemen (informatievoorziening), toeritdoseringen, incident management, plaatselijke inhaalverboden voor vrachtverkeer. Daarnaast zijn binnen het programma diverse experimenten zoals bijvoorbeeld experimenten met spits- en plusstroken uitgevoerd. Dit programma Verkeersbeheersing loopt af in 2005.

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

Samen met het ministerie van Economische Zaken is een plan ontwikkeld voor met name pilots op het vlak van automatische voertuigen. Een eerste pilot met een systeem dat de bestuurder helpt bij het koers houden is in 2002 gestart, de resultaten zullen medio 2003 bekend zijn. In vervolg op de eerdere proef in Tilburg met Intelligente Snelheid Adaptie (ISA) zijn voorbereidingen gestart voor proeven met een Autonome Snelheids Adviseur (ASA) en een Externe Snelheids Adviseur (ESA).

#### *Wet- en regelgeving*

Ter bespoediging van de procedures voor de door het kabinet geplande benuttingsprojecten, komt er een spoedwet wegverbreding. Een voorstel daartoe wordt uiterlijk begin 2003 bij de Tweede Kamer ingediend. Deze spoedwet zal de mogelijkheid bieden af te wijken van specifieke regelgeving. Ook wordt tijd gewonnen door stroomlijning van de interne procedures en de besluitvorming binnen de rijksoverheid.

Door deze spoedwet zal de capaciteit van het hoofdwegennet de komende jaren sneller groeien, en zal de betrouwbaarheid voor de weggebruiker merkbaar stijgen.

De Spoorwegwet is door de Tweede Kamer aangenomen (Kamerstukken II, 2000/2001, 27 482, nr. 3) en het wetvoorstel ligt nu voor besluitvorming bij de Eerste Kamer. De Spoorwegwet behelst de regeling van de verantwoordelijkheden en verplichtingen van de minister, de infra-beheerder, de vervoerders en andere bij het vervoer per spoor betrokkenen om te komen tot een maatschappelijk gewenst, efficiënt en veilig gebruik van de spoorwegen.

#### *Convenanten en afspraken*

Het Rijk, de provincies, gemeenten en de kaderwetgebieden werken langs verschillende lijnen samen aan de totstandkoming van afspraken op het gebied van verkeer- en vervoerbeleid. Begin 2001 hebben landsdelen regionale bereikbaarheidsprofielen opgeleverd. Landsdeel Noord heeft hierbij voortgebouwd op het Langmanakkoord zoals gesteld in april 1998.

Voor de landsdelen Oost en Zuid vormde de 1<sup>e</sup> fase van de totstandkoming van regioconvenanten, zoals eind 2000 met het Rijk afgesloten, de basis voor de ontwikkeling van bereikbaarheidsprofielen.

In het voorjaar 2002 is met landsdeel West een procesconvenant 1<sup>e</sup> fase (Deltametropool) afgesloten.

Met de regio's Haaglanden, Rotterdam, Utrecht en Noordelijke Randstad zijn BOR-overeenkomsten gesloten. Een belangrijk onderdeel van de afspraken behelst de oprichting van regionale mobiliteitsfondsen.

Inmiddels heeft elke BOR-regio een regionaal mobiliteitsfonds opgericht met daaraan gekoppeld een overzicht van (regionale) projecten die met behulp van de middelen uit deze fondsen de komende jaren worden uitgevoerd. Het Rijk ontvangt jaarlijks over de uitgaven een financieel verslag van de BOR-regio's.

Naar aanleiding van het amendement Dijsselbloem en in lijn met de afspraken die hierover zijn gemaakt met de BOR-regio's, zijn in de landsdelen Zuid en Oost ook regionale mobiliteitsfondsen opgericht. Nadat de regio's hun inleg hebben gedaan zal het Rijk deze inleg verdubbelen tot een maximum van in totaal € 17 miljoen in 2002 en 2003 voor elk van de acht partijen. In totaal is dus € 136 mln gereserveerd. Dit bedrag is verdeeld over twee jaar, zodat in zowel in 2002 als 2003 € 68 miljoen is opgenomen.

#### *Uitvoering en handhaving*

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

Voor de projecten waarvan de subsidiabele kosten meer bedragen dan € 225 mln (de grote regionale en lokale projecten) zal het subsidiebedrag niet langer gebaseerd worden op een percentage van de werkelijke kosten, maar zal een vast bedrag verleend worden.

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

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

De provincies en kaderwetgebieden nemen de resterende subsidieverplichtingen (kleiner dan € 225 mln) van Verkeer en Waterstaat over. Op deze wijze wordt gewaarborgd dat financiële middelen beschikbaar zijn ter afronding van reeds gevestigde subsidieaanspraken van anderen dan zij die zelf een doeluitkering ontvangen. Voor ontvangers die een lagere doeluitkering krijgen dan waarop zij conform de lopende kasverplichting recht hebben, wordt in 2003 middels een zogenoemd overgangsrecht een oplossing geboden.

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

### Overige beleidsinstrumenten

Naast de bovengenoemde beleidsinstrumenten worden ter realisatie van de doelstelling van dit artikel ook de onderstaande algemene beleidsinstrumenten ingezet.

#### *Uitvoering en handhaving: Verwijzing naar uitgaven Infracfonds*

De uitvoering van infrastructurele maatregelen worden verantwoord op het Infrastructuurfonds. In onderstaande tabel is aangegeven welke bedragen dit betreffen.

Overzicht uitgaven versterking netwerk personenvervoer op het Infrastructuurfonds (x € 1 mln)						
Art. Omschrijving	2002	2003	2004	2005	2006	2007
IF 01.01 Droge infrastructuur Rijkswegen	1 500	1 740	1 695	1 792	1 992	2 197
IF 01.02 Railwegen (incl AKI)	1 069	1 166	1 172	1 331	1 499	1 593
IF 01.03 (incl. Duurzaam veilig)	610	587	420	439	562	756
IF 03.01 Westerscheldetunnel	203	72	3			
IF 03.03 Hogesnelheidslijn	879	966	773	508	188	230
IF 03.05 Betaald rijden	37					
IF 04.07 Regionale mob.fondsen	73	70	6	45	43	

#### *Monitoring en beleidsevaluaties*

De onderzoeken, die op artikel 6 worden geboekt, moeten zijn gericht op het verbeteren van het netwerk van personenvervoer ten behoeve van het behoud en de verbetering van de bereikbaarheid, zodat verbindingen over weg en spoor positief gewaardeerd worden door burgers en bedrijven. In 2003 zal het accent bij het bereiken van die doelstelling ondermeer liggen op:

- Het onderzoeken van de mogelijkheden om vrijwaringszones in te stellen;
- Het ontwikkelen en toepassen van regionale verkeers- en vervoersmodellen, waarin de uitgangspunten van het beleid van V&W zijn verwerkt (zoals bijvoorbeeld de kwaliteitsnorm trajectnelheid);
- Onderzoek op het gebied van decentralisatie en nieuwe bestuurlijke verhoudingen;
- Onderzoek gericht op de mogelijkheden om private partijen te betrekken bij infrastructuurprojecten (PPS);
- Het onderzoeken van de effecten van benuttingsmaatregelen;
- Het onderzoeken en toepassen van de mogelijkheden tot een zakelijke afweging van infrastructuur.

#### 06.4 De budgettaire gevolgen van het beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen (x € 1000)						
<b>06 Versterking netwerk personenvervoer</b>	2002	2003	2004	2005	2006	2007
<b>Verplichtingen</b>	<b>18 241</b>	<b>17 115</b>	<b>18 531</b>	<b>22 772</b>	<b>22 494</b>	<b>22 494</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>16 869</b>	<b>21 653</b>	<b>23 068</b>	<b>22 772</b>	<b>22 494</b>	<b>22 494</b>
<b>06.01 Programma-uitgaven</b>	<b>12 392</b>	<b>17 264</b>	<b>18 814</b>	<b>18 653</b>	<b>18 510</b>	<b>18 510</b>
<i>06.01.01 Onderhoud infrastructuur</i>						
<i>06.01.02 Gebruiker betaalt</i>						
<i>06.01.03 Bewuste vervoerswijzekeuze</i>	9 780	15 153	16 409	16 248	16 058	16 058
Bijdragen aan lagere overheden	9 311	9 144	9 184	8 916	8 916	8 916
Subsidies	469	6 009	7 225	7 332	7 142	7 142
<i>06.01.04 Capaciteitsvergroting infrastructuur</i>						
<i>06.01.99 Algemene programma-uitgaven</i>	2 612	2 111	2 405	2 405	2 452	2 452
Beleidsvoorbereiding en evaluatie	2 612	2 111	2 405	2 405	2 452	2 452
<b>06.02 Apparaatsuitgaven</b>	<b>4 477</b>	<b>4 389</b>	<b>4 254</b>	<b>4 119</b>	<b>3 984</b>	<b>3 984</b>
<b>06.03 Ontvangsten</b>						

#### 06.5 Budgetflexibiliteit

Budgetflexibiliteit (x € 1000)										
<b>06 Versterking netwerk personenvervoer</b>	2003		2004		2005		2006		2007	
1. Totaal geraamde kasuitgaven	21 653		23 068		22 772		22 494		22 494	
2. Waarvan apparaatsuitgaven	4 389		4 254		4 119		3 984		3 984	
<b>3. Dus programma-uitgaven</b>	<b>17 264</b>		<b>18 814</b>		<b>18 653</b>		<b>18 510</b>		<b>18 510</b>	
4. Waarvan juridisch verplicht	34%	5 870	19%	3 575						
5. Waarvan complementair noodzakelijk en/of bestuurlijk gebonden	56%	9 668	47%	8 843	68%	12 684	63%	11 661	63%	11 661
6. Niet onder 4 en 5 begrepen* (eventueel reserveringen op basis van een regeling of beleidsprogramma)	10%	1 726	34%	6 397	32%	5 969	37%	6 849	37%	6 849
7. Totaal	100%	<b>17 264</b>	100%	<b>18 814</b>	100%	<b>18 653</b>	100%	<b>18 510</b>	100%	<b>18 510</b>

#### Toelichting op de tabel

##### Juridische verplichtingen

De *juridische verplichtingen* betreffen regelingen voor mobiliteitsmanagement en ketenmobiliteit t/m 2004.

## **Complementair noodzakelijk en/of bestuurlijk gebonden verplichtingen**

De *complementair noodzakelijk en/of bestuurlijk gebonden verplichtingen* betreffen met name de uitgaven voor VERDI en voor mobiliteitsmanagement en ketenmobiliteit (na 2004).

### *06.6 Groeiparaagraaf*

Het proces, zoals beschreven onder beleidsinstrument beleidsvoorbereiding en ontwikkeling van de operationele doelstelling onderhoud infrastructuur, zal naar verwachting de basis vormen voor het in kaart brengen van prestatie-indicatoren met betrekking tot bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid waaraan een weg moet voldoen in het kader van beheer & onderhoud.

In de begroting 2002 werden als in ontwikkeling zijnde prestatie-indicatoren voor «gebruiker betaalt» de volgende indicatoren genoemd: *Ingevoerde vormen betaald rijden naar tijd en plaats* en *Doorstroming op trajecten met betaald rijden*. Door de ontwikkelingen rond betaald rijden zijn deze indicatoren vervallen. Mobiliteitsmanagement bestaat uit een geheel van «verleidende» activiteiten, die in diverse combinaties worden uitgevoerd. In de begroting 2002 is aangekondigd dat de volgende prestatiegegevens verder zouden worden uitgewerkt:

- percentage bedrijven (> 50 medewerkers) met effectieve vervoerplannen per regio;
- aandeel lopen en fietsen in korte ritten;
- aandeel ketenverplaatsingen in totaal aantal verplaatsingen.

Met ingang van de begroting 2003 worden de bovengenoemde indicatoren vervangen door het hanteren van de volgende twee prestatie-indicatoren (die voor de komende jaren niet zonder de decentrale overheden vormgegeven kunnen worden, omdat het beleid decentraal uitgevoerd wordt):

- aandeel fiets in korte ritten;
- aandeel alternatieven voor het solo-autogebruik in werkgerelateerde verplaatsingen.

Met de keuze voor korte ritten en werkgerelateerde verplaatsingen wordt de inzet van mobiliteitsmanagement gericht op de belangrijkste delen van de verkeer- en vervoermarkt.

Ten aanzien van de operationele doelstelling capaciteitsvergroting infrastructuur kan worden aangegeven dat de onderstaande prestatiegegevens in het komende jaar verder zullen worden uitgewerkt:

- Aantal trajecten (van minimaal 30 kilometer lengte) op autosnelwegen met een gemiddelde trajectsnelheid kleiner dan 60 km per uur in de spits;
- Toegevoegde capaciteit door benuttings- en aanlegprojecten hoofdwegennet.

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

## 07 KLANTGERICHTE PERSONENVERVOERMARKT

### 07.1 Algemene beleidsdoelstelling

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

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

### 07.2 Nader geoperationaliseerde beleidsdoelstellingen

#### **Spoorvervoer**

De prestaties van het spoorvervoer hebben gedurende het jaar 2001 onder grote druk gestaan. De door NS geleverde basiskwaliteit aan de vele reizigers die dagelijks gebruik maken van de trein bleef achter bij de in het Prestatiecontract (Overgangscontract II) gemaakte prestatieafspraken over de kwaliteit van de treindienst en dienstverlening aan de klant. Deze problematiek heeft gedurende de zomer van 2001 geleid tot een herbezinning op het spoordossier en daarmee een aanpassing van de Concessiewet en de Spoorwegwet, die de institutionele ordening voor de spoorsector publiekrechtelijk verankert en welke inmiddels is aangenomen door de Tweede Kamer. Het wetvoorstel ligt nu voor besluitvorming bij de Eerste Kamer. Naast deze publiekrechtelijke verankering die voor de middellange termijn moet bijdragen aan de benodigde rust en stabiliteit in de spoorsector werkt NS ter oplossing van de acute problemen op het spoor aan de realisatie van een verbeterplan.

Het streven is te komen tot een verbetering van de prestaties van het spoorvervoer. In het Prestatiecontract (Overgangscontract II) voor het hoofdrailnet zijn op dit moment de doelen van bereikbaarheid en klanttevredenheid geoperationaliseerd in onder meer gekwantificeerde output-indicatoren. Het verbeterplan en het (verlengde) Overgangscontract II vormen input voor de gunning aan NS van de (pré-)concessie voor het vervoer op het Hoofdrailnet op basis van de Concessiewet. Op grond van de sturingsrelatie in de vorm van prestatiecontract en concessieverlening die de rijksoverheid met de vervoerders heeft, dient het Rijk gezien te worden als systeemverantwoordelijke.

Gelet op deze sturingsrelatie ligt het voor de hand om op dit moment ten aanzien van de geoperationaliseerde doelstelling voor het spoor bij de indicatoren uit het (verlengde) Overgangscontract II aan te sluiten. Ter illustratie van de omvang van de bereikbaarheid per spoor is tevens een indicator van het reizigersvolume in termen van reizigerskilometers opgenomen. Hiernaast is ter illustratie de ontwikkeling van het algemene klantoordeel opgenomen. Een en ander vloeit voort uit het binnen het kader van het Overgangscontract II overeengekomen klanttevredenheids-onderzoek.

De navolgende prestatiegegevens worden onderscheiden:

Overzicht van de aantallen reizigers in de spits en realisatie voor 2001 (N.B. exclusief studentenkaart)					
	2001	2002	2003	2004	2005
Percentage jaarlijkse groei (naar 12 grote steden + Schiphol) (index)	3	3	4	5	6
	103	106,1	110,3	115,9	122,8

Bron: Overgangscontract II en Verbeterplan monitor NS

*Ter toelichting*

NB: De realisatiecijfers voor groei in de spits zijn voor 2001 nog niet beschikbaar, daarom zijn in bovenstaande tabel alleen prognoses opgenomen. NS is op dit moment bezig met het ontwikkelen van een meetsysteem.

Overzicht overeengekomen punctualiteitscijfers en realisatie voor het jaar 2001					
	2001	2002	2003	2004	2005
Percentage tijdige aankomst-tijden conform afspraken Overgangscontract II	80	80,5	82	85	89
Realisatie punctualiteit	79,9				

Bron: Overgangscontract II en Verbeterplan monitor NS

*Ter toelichting*

Het niet bereiken van de in het Overgangscontract II afgesproken prestatienorm voor punctualiteit vond voor het overgrote deel zijn oorsprong in operationele problematiek bij NSR (personeels- en materieeltekort).

Prestatiegegevens reizigerskm's (x 1 mrd)					
	2001	2002	2003	2004	2005
Hoofdspoor netwerk	11,994	12,832	13,085	13,344	13,610
Overig (regionaal) spoor-netwerk	2,398				
Totaal spoor netwerk	14,392				

Bron : totaal in 2001 conform jaarverslag NS, hoofdspoor en overig voor 2001 globaal ingeschat. Cijfers 2002-2005 conform oorspronkelijke Overgangscontract II.



Overzicht realisatie algemeen klantoordeel voor het jaar 2001 en het 1 <sup>e</sup> kwartaal 2002					
	2001				2002
	Kwartaal I	Kwartaal II	Kwartaal III	Kwartaal IV	Kwartaal I
Algemeen klantoordeel	6,3	6,3	6,0	6,0	6,1

Bron: Klanttevredenheidsonderzoek NS cs.

#### *Ter toelichting*

Het algemene klantoordeel is in de laatste 2 kwartalen van 2001 afgenomen van 6,3 naar 6,0. In het 1<sup>e</sup> kwartaal van 2002 is sprake van een lichte verbetering naar 6,1, terwijl voor het tweede kwartaal een 6,4 geldt.

### **Regionaal Openbaar Vervoer**

Hierbij gaat het, conform het gestelde onder de algemene beleidsdoelstelling, om òn de bereikbaarheid òn de klanttevredenheid, tegen acceptabele kosten daar waar subsidiëring aan de orde is. Het streven is de prestaties van het regionaal OV te verbeteren zodat 7,1 miljard reizigerskilometers kan worden gerealiseerd. De reizigersbijdrage regionaal OV moet in 2010 tot 41% verhoogd zijn. Het is de bedoeling dat de reizigersbijdrage op lange termijn toe groeit naar 50%.

Ambitie is een kwalitatief hoogwaardig openbaar vervoer, selectieve groei van het gebruik daarvan, relatieve verhoging van de reizigersbijdrage en daartoe openbare aanbesteding van het regionaal openbaar vervoer. Oftewel het streefbeeld is een groei van het gebruik van het openbaar vervoer en een verlaging van het subsidiepercentage: de zogenaamde dubbeldoelstelling.

De navolgende prestatiegegevens worden onderscheiden:

Overzicht reizigerskm's (x 1 mrd)								
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2 010
Kaderwetgebieden	3,5	3,6	3,7	3,7	3,8	3,9	3,9	4,1
Provincies	2,2	2,2	2,2	2,3	2,3	2,3	2,4	2,5
Gemeenten	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,5
<b>Totaal</b>	<b>6,1</b>	<b>6,2</b>	<b>6,3</b>	<b>6,4</b>	<b>6,5</b>	<b>6,6</b>	<b>6,7</b>	<b>7,1</b>

Bron : gegevens uit Regeling rijksbijdrage openbaar vervoer (regiobekostiging)

#### *Ter toelichting*

Reizigerskilometers worden hier geacht een indicatie te geven van de omvang van de bereikbaarheid per regionaal OV.

Overzicht aanbestedingsgraad regionaal openbaar vervoer							
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Regionaal OV (excl. Spoor en GVB's)		5%	17%	32%	75%	90%	100%
Gemeentelijke Vervoer Bedrijven (GVB's)					10%	35%	100%

Bron: raming intern V&W

#### *Ter toelichting*

De aanbestedingsgraad geeft een indicatie van de mate waarin het toe te passen instrument van de aanbesteding zal zijn ingezet (vanaf 2007 is dus het streven om volledig op grond van aanbestedingen te werken, een en ander gebaseerd op de Wet Personenvervoer 2000). De verwachte stand per 1 januari is weergegeven op basis van omzet van de uit te voeren concessies.

Overzicht percentage reizigersbijdrage regionaal openbaar vervoer								
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2 010
Kaderwetgebieden	35	36	36	36	37	37	38	40
Provincies	39	39	40	40	41	41	42	43
Gemeenten	35	35	35	36	36	36	37	38
<b>Totaal</b>	<b>36</b>	<b>37</b>	<b>37</b>	<b>37</b>	<b>38</b>	<b>38</b>	<b>39</b>	<b>41</b>

Bron: Regeling rijksbijdrage OV

#### *Ter toelichting*

% reizigersbijdrage geeft een indicatie van de mate waarin het regionaal OV naar verwachting zichzelf zal kunnen bekostigen.

Gemiddelde rapportcijfers van de reiziger	
	2001
Totale rit	6,85
Informatie en veiligheid	6,71
Comfort	6,81
Tijd	6,52
Prijs	6,53
Faciliteiten	6,22

#### *Ter toelichting*

De gemiddelde rapportcijfers van de reiziger, over enerzijds de totale rit en anderzijds vijf kwaliteitsaspecten, geven een indicatie van de klanttevredenheid over het regionaal openbaar vervoer. In 2001 is het eerste landelijke onderzoek Klantenbarometer uitgevoerd in alle concessiegebieden. Het voornemen is dit onderzoek jaarlijks te herhalen.

Het bovengenoemde stads- en streekvervoer behelst in essentie bus-, tram- en metrovervoer. Regionaal spoorvervoer zal op termijn ook geheel in het regionaal openbaar vervoer worden geïntegreerd, maar is vooralsnog beschreven onder Spoorvervoer.

Door het gebruik van het middel van openbare aanbesteding van het regionale openbare vervoer dient het Rijk gezien te worden als systeemverantwoordelijke bij de verwezenlijking van deze operationele doelstelling.

In de prestatiegegevens is geen rekening gehouden met de verwerking van het Strategisch Akkoord. Op een later tijdstip zullen deze eventuele consequenties van het Strategisch Akkoord worden verwerkt.

### **Taxivervoer**

Hierbij gaat het om het scheppen van voorwaarden die nodig zijn om vanuit de vraagzijde de realisatie van een ruimer aanbod en een verbeterde prijs-kwaliteitverhouding op de taximarkt mogelijk te maken. Dat moet blijken uit de waardering van de consument voor de keuzemogelijkheden op het gebied van product, prijs en beschikbaarheid.

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

<b>Figuur 1. Ontwikkeling van de centrale indicatoren.</b>			
Indicator	Verwachte ontwikkeling	Landelijk gemiddelde	4 grote steden
<b>Output</b>			
1. Waardering consument	Verbetering	PM	De resultaten van de consumentenmeting zijn niet uit te splitsen naar gebied
2. Taxigebruik	Toename in aantal ritten en reizigerskilometers	PM	(Nog) niet merkbaar
3. Prijsontwikkeling	PM	PM	PM

Op grond van de sturing in de vorm van de Wet deregulering van het taxivervoer, die de mogelijkheid van marktwerking binnen de sector taxivervoer mogelijk maakt, dient het Rijk gezien te worden als systeemverantwoordelijke.

#### *07.3 Beleidsinstrumenten*

Om de bovenstaande doelen te bereiken worden de navolgende beleidsinstrumenten ingezet.

## **Spoorvervoer**

### *Beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling*

#### *(Inter)nationaal spoorvervoer*

Teneinde met het spoorvervoer de bereikbaarheid en kwaliteit voor de reizigers te verbeteren, zal worden overgegaan naar een systeem van concessieverlening voor het nationale en internationale personenvervoer per spoor. Het hogesnelheidsvervoer over de HSL-Zuid is openbaar aanbesteed. Het met het consortium gesloten contract zal bij inwerkingtreding van de Concessiewet worden omgezet in een concessie.

Voor wat betreft het vervoer op het Hoofdrailnet geldt dat – hangende de afronding van de parlementaire behandeling van de Spoorwegwet en Concessiewet – de aansturing van NS plaatsvindt op basis van het vigerende (verlengde) Overgangscontract II. Bij concessieverlening op basis van de Concessiewet zal er vervolgens een onderscheid gemaakt worden tussen een tweetal fasen. Het is de bedoeling dat NS in eerste instantie een pré-concessie krijgt voor de periode tot en met 2005. Deze zogenoemde recuperatiefase staat in het teken van het herstel van de basiskwaliteit en vloeit voort uit de genoemde herbezinning op het spoordossier. Het verbeterplan van NS vormt tezamen met het Overgangscontract II de basis voor de pré-concessie. Ervan uitgaande dat er in 2005 een succesvol herstel is bereikt door NS zal NS op dat moment een definitieve concessie krijgen voor het vervoer op het hoofdrailnet voor in principe een periode van 10 jaar vanaf dat moment. Indien er geen sprake is van voldoende herstel dan kan een vervroegde aanbesteding van het Hoofdrailnet plaatsvinden (tot 2015).

Zowel in de concessie voor de HSL als in de (pré-)concessie voor het Hoofdrailnet zijn/worden prikkels voor de vervoerders opgenomen om zich te richten op de wensen van de klant.

De minister zal de uitvoering van de concessie nauwlettend monitoren. Teneinde NSR te prikkelen om (meer dan de afgesproken) prestaties te leveren en klantgericht te opereren, zal een uitgebreid incentive regime in de concessie worden opgenomen.

Het is nu reeds zo dat NSR een restitutieregeling heeft geïntroduceerd voor reizigers met een forse vertraging. Ook houdt NSR elk kwartaal een klanttevredenheidsonderzoek en publiceert de uitkomsten daarvan met die van de groei- en punctualiteitsscores. Verder wordt met NSR samengewerkt aan de ontwikkeling en uitvoering van een internationale benchmark om de prestaties van NSR internationaal te vergelijken.

De ervaringen met onder meer de genoemde incentives zullen input zijn voor de uitwerking van de definitieve (pré-)concessie van NS voor het vervoer op het hoofdrailnet. Een en ander wordt uitgewerkt in een gezamenlijke projectorganisatie, waarin de verschillende partijen uit de spoorsector zitting hebben (vervoerders, de taakorganisatie Prorail en het ministerie van Verkeer en Waterstaat).

#### *Regionaal spoorvervoer*

Het blijft de ambitie om een duurzaam en kwalitatief goed openbaar spoorvervoer te realiseren, waarvan het gebruik toeneemt. Door decentralisatie moet de samenhang met het overige OV verbeteren en door toepassing van aanbestedingen moeten de kwaliteit en de doelmatigheid verbeteren. Beide instrumenten leiden tot een beter product voor de mobilist.

Met de in de voorgestelde Concessiewet opgenomen concessieverlening voor het personenvervoer per trein wordt de basis gelegd voor verdere decentralisatie en aanbesteding in het regionale spoorvervoer.

Concessies voor regionaal spoorvervoer worden door de decentrale overheden verleend en in beginsel aanbesteed.

Het is de bedoeling dat decentrale overheden de integrale verantwoordelijkheid krijgen voor het regionaal openbaar vervoer, dus zowel voor het stads- en streekvervoer als voor het regionale spoorvervoer. Op die manier kan de onderlinge samenhang en de samenhang met het brede regionale verkeer- en vervoersbeleid optimaal worden gewaarborgd.

#### *Toelatingsbeleid voor het spoorvervoer*

Bij de introductie van beheerste concurrentie in het spoorvervoer is het van belang dat een eerlijk speelveld wordt gecreëerd voor nieuwe toetreders. Toetreders moeten tegen marktconforme prijzen toegang hebben tot voorzieningen die noodzakelijk zijn voor het verrichten van het spoorvervoer. Daarbij kan gedacht worden aan bijvoorbeeld de inbouw van het automatisch treinbeveiligingssysteem of aan ruimte voor kaartverkoop aan de reizigers. Het toezicht op de toegang tot dergelijke voorzieningen is bij wijziging van het wetsvoorstel Spoorwegwet neergelegd bij de Nederlandse Mededingingsautoriteit (de NMa). De NMa is hiertoe een specifieke Vervoerkamer aan het oprichten. Deze Vervoerkamer zal naast het mededingingstoezicht het zogenoemde sector-specifieke toezicht invullen, gericht op de relatie tussen de infrabeheerder en vervoerders enerzijds en de vervoerders onderling anderzijds. Naast de toegang tot belangrijke voorzieningen is het voor nieuwe vervoerders van belang dat de taakorganisatie Prorail (de organisatie die verantwoordelijk is voor aanleg en het beheer van de railinfrastructuur, de verkeersleiding op het spoor en capaciteitsverdeling) op non-discriminatoire wijze opereren. De organisatie is daartoe dan ook per juli 2002 uit de NV NS geplaatst door middel van een aandelenoverdracht aan de Staat. Een en ander in directe samenhang met de behandeling van de (nieuwe) Spoorwegwet in de Tweede Kamer.

#### *Demonstraties en pilots*

De afgelopen jaren is in het noorden en oosten van het land in de vorm van experimenten reeds enige ervaring opgedaan met decentralisatie en aanbesteding van treindiensten. Decentralisatie betekent veelal dat de budgetten die tot op dat moment werden overgemaakt aan NSR, vanaf het moment van feitelijke decentralisatie aan de betrokken provincie als een lump sum worden overgemaakt. Vooral een aanbesteding kan, gelet op de ervaring met de uitgevoerde aanbesteding in Groningen, tot een efficiencywinst leiden. Dan besparen V&W en provincie een bedrag, dankzij de toepassing van de aanbesteding, dat doorgaans weer in extra OV-voorzieningen geïnvesteerd zal worden.

In het met NSR gesloten Overgangscontract II is reeds aangekondigd dat in 2001 een casus stadsgewestelijk spoorvervoer wordt gestart om leerervaring op te doen met het opdrachtgeverschap voor stadsgewestelijke treindiensten. De casus loopt tot 2005 en zal op basis van het vervoersconcept Regionet plaatsvinden in de regio Amsterdam. Op basis van de ervaringen met en tijdens de casus en afhankelijk van de beschikbaarheid van voldoende infrastructuur, om aparte netwerken vanuit logistiek oogpunt verantwoord te kunnen exploiteren, kan vervolgens worden besloten of daarna feitelijk wordt gestart met de decentralisatie en aanbesteding van het stadsgewestelijke spoorvervoer. Deze decentralisatie en aanbesteding zal naar verwachting pas na 2006 aan de orde komen.

### *Communicatie en draagvlak*

Over het spoorvervoer op nationaal schaalniveau overleggen het ministerie van Verkeer en Waterstaat en NS Reizigers regelmatig met consumentenorganisaties. Hiervoor is het Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer (LOCOV) in het leven geroepen. In het LOCOV kunnen alle aspecten van het nationale spoorvervoer aan de orde komen die de reizigers direct raken. Over maatregelen die een aantal specifieke aspecten betreffen, moet de overheid of de vervoerder het advies van de consumentenorganisaties vragen. In de Concessiewet is de positie van de consumentenorganisaties verder versterkt door middel van het verankeren van een gekwalificeerd adviesrecht.

### *Financiële stimulering*

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

Tevens geldt voor de regionale treindiensten Almelo–Mariëberg, in Friesland, Oost-Gelderland en Groningen, dat zij geen onderdeel meer uitmaken van de Contractsector Spoorvervoer (in casu NSR). Deze regionale treindiensten zijn namelijk gedecentraliseerd naar de provincies. De benodigde bedragen komen voort uit afspraken die terzake met de decentrale overheden zijn gemaakt en worden dan ook direct aan deze overheden ter beschikking gesteld. Als zodanig zijn ze in de tabel «Budgettaire gevolgen van het beleid» dan ook al inbegrepen in de budgetten voor het stads- en streekvervoer.

<b>Overzicht risico-ontwikkeling (x € mln) met betrekking tot garantieovereenkomst van het Rijk</b>								
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Garantie plafond	425	418	416	414	413	404	404	404
Uitslaand risico 1/1	474	425	418	416	414	413	404	404
Vervallen/te vervallen	49	7	2	2	1	9		
Verleend/te verlenen								
Uitstaand risico 31/12	425	418	416	414	413	404	404	404

### *Wet- en regelgeving*

Het wetsvoorstel Spoorwegwet geeft de brede kaders ten aanzien van de verantwoordelijkheid voor aanleg, beheer en beschikbaarheid van de spoorweginfrastructuur, de toelating van materieel en de veiligheidseisen die aan materieel en vervoerders en hun personeel worden gesteld en de ordening van het gebruik van de infrastructuur aan. In de voorgestelde Concessiewet (wijziging WP 2000) zijn hiernaast de randvoorwaarden voor een concessiestelsel voor personenvervoer per trein opgenomen. Hierdoor ontstaat de mogelijkheid om in beginsel exclusieve vervoersrechten aan vervoerders te verlenen, waarover in de concessievoorschriften harde afspraken kunnen worden gemaakt tussen overheid en vervoerder. Beide wetten zijn inmiddels in 2002 aanvaard door de Tweede Kamer der Staten-Generaal en liggen nu voor besluitvorming bij de Eerste Kamer.

#### *Uitvoering en handhaving*

Door het afsluiten van grote vervoerscontracten, zoals het Overgangscontract II en de concessie overeenkomst met de HSL-Zuid, de contracten met de taakorganisatie Prorail en de toekomstige concessies met de vervoerders en de infrabeheerder, staat V&W voor de opgave complexe langjarige contracten en concessies professioneel te beheren. Enerzijds om toe te zien op de contractuele prestaties van de vervoerders en de taakorganisatie Prorail, anderzijds om de politieke, juridische en financiële risico's van de Staat te bewaken. Derhalve is er in 2001 een relatief kleine maar hoogwaardige contractbeheersorganisatie opgericht (CBO).

#### *Monitoring en beleidsevaluatie*

De belangrijkste onderzoeken en thema's voor het hoofdspoor netwerk zijn onderzoeken die voortkomen uit afspraken in het Overgangscontract II met NSR. Om te bepalen of NSR zijn prestatieafspraken is nagekomen, worden de punctualiteit en de groei in de spits gemeten. Voor zowel de punctualiteit als de groei in de spits wordt een (verbeterd) meetsysteem ontwikkeld. Tevens voert NSR elk kwartaal een klanttevredenheids-onderzoek uit en ontwikkelen NSR en V&W een internationale benchmark spoorvervoer. V&W en NSR delen de kosten van de ontwikkeling en uitvoering van deze monitoring.

Voor wat betreft het decentraliseren en aanbesteden van regionaal spoorvervoer, zullen de verschillende nu reeds in gang gezette experimenten (Groningen, Friesland, Oost-Gelderland) naar verwachting voor 1 januari 2003 zijn afgerond.

### **Regionaal Openbaar Vervoer**

#### *Beleidsvoorbereiding en ontwikkeling*

##### *Financiering regionaal OV*

In maart 2002 heeft het kabinet, als uitkomst van het Interdepartementaal Beleids Onderzoek «Decentralisatie exploitatie OV», een standpunt ingenomen inzake de verandering van de sinds 1998 gehanteerde bekostigingssystematiek met ingang van 2004. Zie voor een verdere toelichting onder het beleidsinstrument Monitoring en beleidsevaluatie Regionaal Openbaar Vervoer.

Er wordt voorts een beleidsnota voorbereid waarin de mogelijkheden van invoering van vraagsubsidiëring, binnen de kaders van de Wet Personenvervoer 2000 worden aangegeven. Bekostiging en bijbehorende graden van vrijheid zijn essentieel voor de vormgeving van de relatie vervoerders met de decentrale overheden, en dus voor de markt.

##### *Introductie chipkaart OV*

De introductie van een OV-chipkaart/module voor het gehele openbaar vervoer maakt het mogelijk om met één kaart/module door de gehele OV-keten te reizen. Hiermee wordt de kaartintegratie, zoals die reeds decennia in het stads- en streekvervoer wordt toegepast, uitgebreid met het gehele (regionaal en nationaal) spoorvervoer. Met deze kaart wordt naast de afrekening van het gebruik ook de toegang tot het openbaar vervoer geregeld. Hierdoor zullen het gebruiksgemak, de sociale veiligheid en de klanttevredenheid aanzienlijk toenemen. Enerzijds omdat door automatische verrekening de reiziger niet langer kennis van de decentrale tariefssystemen hoeft te hebben. Anderzijds omdat door afsluiting van de perrons het gevoel van (sociale) veiligheid zal toenemen en het aantal zwart- en grijsrijders aanzienlijk zal afnemen.

Voor de vervoerders biedt het systeem de vervoerkundige (detail)-informatie die benut kan worden om tot optimalisering van de bedrijfsprocessen (inzet van personeel en materieel) te komen. Daarnaast worden de decentrale overheden in staat gesteld om op grond van harde informatie (vervoersgegevens en opbrengsten), concessies voor openbaar vervoer aan te besteden en een eigen, op de regionale omstandigheden afgestemd, tariefbeleid te voeren. Voor wat betreft de tijdsplanning voorzien de OV-bedrijven (verenigd in de brancheorganisatie MOBIS) de eerste stappen van concrete implementatie van de chipkaart vanaf 2003.

#### *Demonstraties en pilots*

##### *Chipkaart OV*

In het kader van de ontwikkeling van de chipkaart OV is het nodig na te gaan hoe elektronische kaartsystemen in de praktijk zullen werken. Daartoe is in januari 2001 een twee jaar durende pilot in Groningen gestart (Tripperpas). Met deze pilot worden de mogelijkheden van een nationale OV-module, maar ook betaal-, registratie- en allocatiefuncties en daarnaast ervaringen van reizigers getest. De eerste ervaringen zijn positief. Het ministerie participeert financieel in deze pilot. De ervaringen zullen worden gebruikt bij de verdere ontwikkeling van de OV-module.

##### *Vraagsubsiëring*

Het experiment eindgebruikerssubsiëring in Vinex-locaties met de Pionierskaart wordt met 1 jaar verlengd tot eind 2003. De resultaten van de evaluaties zullen aan het eind van dat jaar bekend worden gemaakt. Op grond van de tussentijdse metingen mag voorzichtig geconstateerd worden dat vraagsubsiëring een instrument is, waarmee de overheid de sociale functie van het openbaar vervoer kan ondersteunen. Vermoedelijk kan ook in het kader van de bereikbaarheid vraagsubsidie worden ingezet. Naast de ervaringen uit het experiment zal aan de decentrale overheden de mogelijkheid worden geboden om toepassing van vraagsubsiëring verder te ontwikkelen.

##### *Communicatie en draagvlak*

Ter ondersteuning van de decentrale overheden is voor de periode 1999–2002 het Centrum Vernieuwing Openbaar Vervoer (CVOV) opgericht. Het CVOV ondersteunt de 35 OV autoriteiten bij de verzakelijking van het OV-beleid, de aanbesteding van uit te geven OV-concessies en beleidsvernieuwing dat zich richt op een beter renderend en meer klantgericht openbaar vervoer. De minister heeft besloten het CVOV tenminste tot eind 2004 voort te zetten.

##### *Financiële stimulering*

Als gevolg van het Strategisch Akkoord zal de rijkssubsidie voor de exploitatie van het openbaar vervoer worden verminderd. Deze bezuiniging loopt in 4 jaar tijd op tot een bedrag van circa 60 mln euro. De decentrale overheden zullen worden gevraagd om concrete invulling daaraan te geven.

##### *Bijdragen exploitatie stads- en streekvervoer*

De rijksbijdragen in de exploitatie van het stads- en streekvervoer worden verdeeld volgens de systematiek van regiobekostiging dat sinds 1998 van kracht is. De regeling is gebaseerd op het honoreren van de (groei in) reizigersopbrengst. Uit dien hoofde bevordert de regiobekostiging dus ook de selectieve groei van het regionaal OV, namelijk daar waar er ook daadwerkelijk vraag naar is.



De bijdrage wordt verstrekt aan de decentraal bevoegde overheden: de provincies, de Kaderwetgebieden en de gemeenten in de regeling BOV/BOS-structuur. Deze bestuursorganen dienen de middelen te besteden aan de exploitatie van het openbaar vervoer, waartoe onder meer wordt gerekend: inhuur/subsidies van/aan vervoerbedrijven voor het uitvoeren van door de decentrale overheden vastgestelde dienstregelingen, onderhoud van (rail)-infrastructuur, inhuur van deskundigheid ten behoeve van de uitvoering van openbaar vervoer, investeringen in 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 uitgaven-categorieën.

De bekostiging van het stads- en streekvervoer vindt vanaf 1 januari 1998 plaats op basis van de vervoeropbrengsten. De opbrengsten uit de verkoop van vervoerbewijzen worden toegerekend aan de rijksbijdrage-gerechtigden op basis van onderzoek naar het gebruik van deze vervoerbewijzen. De resultaten van het meest recentelijk uitgevoerde onderzoek (november 2000) zullen worden gebruikt voor het berekenen van de vervoeropbrengsten die de basis vormen voor de rijksbijdrage 2003. De minister heeft de Tweede Kamer toegezegd de regeling zitplaats-verdeling bussen en auto's zo te wijzigen, dat ieder kind recht heeft op een eigen zitplaats met autogordel. De eventueel hieruit voortvloeiende subsidieverplichtingen voor V&W zijn binnen de bestaande programmering van regionaal OV voorzien.

#### *Bijdragen OV investeringen De Boer*

Naar aanleiding van het advies van de Commissie De Boer is in 1996 voorgesteld een extra investeringsimpuls in infrastructuur in het stads- en streekvervoer tot stand te brengen van € 454 miljoen. 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. De vergoeding door de Rijksoverheid aan de decentrale overheden vindt plaats op basis van een à fonds perdu vergoeding.

Naar aanleiding van evaluatie van de regeling en bespreking daarvan met de Tweede Kamer heeft een inventarisatie van de goedgekeurde programma's van projecten plaatsgevonden. Met een Wijziging van de Regeling is het regime van betaalbaarstelling veranderd. De uiterste startdatum van de projecten is met een jaar verlengd tot 1 januari 2002. De betaling van de bijdrage geschiedt jaarlijks voor 1 maart op basis van de in het voorafgaande kalenderjaar gereed gemelde projecten. De betaling van de bijdrage kan plaatsvinden tot en met 1 maart 2005.

#### *Afkoop kapitaallasten metro/sneltram*

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

#### *Wet- en regelgeving*

Op 1 januari 2001 is de nieuwe Wet Personenvervoer 2000 in werking getreden, met als belangrijk element het periodiek betwistbaar stellen van het regionaal openbaar vervoer. De introductie van marktwerking, decentralisatie van bevoegdheden voor het openbaar vervoer en

investerings in de infrastructuur zijn de bouwstenen voor een ingrijpende herstructurering die de concurrentiepositie van het openbaar vervoer moeten versterken.

#### *Convenanten en afspraken*

De in het VERDI-convenant (Verkeer en Vervoer; regionaal, decentraal en integraal) vastgelegde afspraak (nr. 36) om over de rijksbijdragen voor het openbaar vervoer tot meerjarenafspraken te komen tussen rijksoverheid en de overheden die een rijksbijdrage ontvangen, heeft geleid tot een bestuursovereenkomst met de provincies Groningen en Drenthe en de gemeente Groningen in 2000 en met de gemeente Leeuwarden in 2001. Met deze overeenkomsten wordt de overheden vooraf meer zekerheid geboden over de wijze en de mate van financiering van de exploitatie van het openbaar vervoer. Hierbij wordt op grond van het experimenteerartikel van de Wet Personenvervoer (artikel 3) afgeweken van de reguliere rijksbijdrage berekening. De meerjarenafspraken beogen versnelde aanbesteding of geïntensiveerd flankerend beleid in ruil voor meerjarige zekerheid met betrekking tot de bekostiging van het OV. Eind 2001 is er een meerjarenafpraak met Haaglanden gesloten in het kader van Randstadrail. Er wordt met Stadsregio Rotterdam eveneens gewerkt aan een meerjarenafpraak in het kader van Randstadrail.

#### *Uitvoering en handhaving*

##### *Aanbesteding*

Op 1 januari 2003 zal naar verwachting 17 procent van de omzet van het regionaal openbaar vervoer zijn aanbesteed. De beoogde 35%, zoals in de Wp 2000 is aangegeven, wordt hiermee niet gehaald. Duidelijk is echter wel dat het proces van openbare aanbestedingen goed op gang komt. In dat verband wordt er geen aanleiding gezien om tot aanwijzing over te gaan.

Voor de zogenoemde BOV-steden geldt een iets langere invoeringstermijn, namelijk 35% per 1 januari 2006.

##### *Verzelfstandiging gemeentelijke vervoerbedrijven*

Om de aanbesteding van vervoersconcessies, zoals bepaald in de Wet Personenvervoer 2000, te kunnen invoeren is het noodzakelijk dat de vervoerders onafhankelijk van de overheden kunnen opereren. In dat kader is verzelfstandiging van de gemeentelijke vervoerbedrijven (GVB's) gewenst. Voor diverse 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 participatiefonds opgericht. Door middel van tijdelijke deelname van dit fonds in het aandelenkapitaal kan een GVB in staat worden gesteld extern te verzelfstandigen. Om een beroep te kunnen doen op dit fonds dient een goed businessplan te worden ingediend, waarin onder meer groei naar voldoende solvabiliteit en rendement wordt aangegeven. De contacten van het fonds met de betreffende gemeenten zullen uitwijzen welke GVB's behoefte hebben aan en in aanmerking komen voor participatie.

HTM/Gemeente Den Haag zijn in gesprek met het Participatiefonds en de BNG.

Gemeenteraad in Utrecht is akkoord met verzelfstandiging. De gemeente Rotterdam heeft RET opdracht gegeven te onderzoeken hoe verzelfstandiging vorm gegeven kan worden. De verzelfstandiging van GVB Amsterdam is door de uitslag van het referendum voorlopig van de baan.

### *Voorzieningen voor gehandicapten en ouderen in het OV*

Het beleid ten aanzien van de toegankelijkheid voor gehandicapten en ouderen zoals neergelegd in de beleidsnotitie van 16 juli 1999 (TK 26 200, XII, nr. 43) wordt onverminderd voortgezet. Het stads- en streekvervoer over de weg moet toegankelijk zijn in 2010 en het spoorvervoer in 2030. (verbetering van de toegankelijkheid van de stations d.m.v. het installeren van liften en het realiseren van gelijkvloerse instap) In het Platform Toegankelijk OV maken rijk, decentrale overheid, vervoerders en consumentenorganisaties afspraken ter realisatie van het beleid op een zodanige wijze dat toegankelijke ketens van vervoer ontstaan.

### *Monitoring en beleidsevaluatie*

#### *De OV-monitor*

Doel van de OV-monitor is om een landelijk uniforme databank voor het regionaal OV samen te stellen waardoor vergelijking van de ontwikkeling per regio mogelijk is. Omdat de OV-monitor voor alle betrokkenen (rijk en decentrale overheden) relevante informatie verzamelt volgens dezelfde definitie, is het mogelijk de vervoersprestaties van vervoerders in het ene gebied te vergelijken met die in andere gebieden en met landelijke ontwikkeling (benchmarking). De OV-monitor is medio 2002 in gebruik genomen.

#### *Onderzoek/evaluaties rond marktordering OV*

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

- een Experimentenregeling Eindgebruikerssubsidie OV in VINEX-locaties;
- een evaluatie decentralisatie en marktwerking in stads/ streekvervoer en regionaal spoorvervoer (EATSS). De eerste tussentijdse resultaten zijn beschikbaar;
- een evaluatie over de effecten in de praktijk van aanbesteding van concessies alsmede de doeltreffendheid en de effecten van de Wp2000 in de praktijk. In juni 2002 start het onderzoek en heeft een doorlooptijd tot medio 2004;
- een studie naar de ontwikkeling van de markt in het kader van de keuze de «slapende» marktmachtbepalingen al dan niet in werking te laten treden. De betreffende studie is gestart;
- en een evaluatie van de Meerjaren Afspraken met decentrale overheden.

<b>Programma beleidsevaluaties artikel 7 Regionaal OV Specifiek</b>				
Evaluatie-onderwerp	A. Startdatum B. Einddatum	Evaluatieperiode	Doel evaluatie	Type evaluatie
Evaluatie WP 2002 (Evaluatie aanbesteding trein, stads- en streekvervoer (EATSS))	Jan 2002 Dec 2004	2002	Evaluatie van de doeltreffendheid en de effecten van aanbesteding en concessie in de praktijk	Ex post
Ringlijn Amsterdam	1997 medio 2001	97/98 t/m 99/00	Analyse van de ringlijn en de gebruikers ervan	Ex post
Zuid tangent	Nb	1998–2002	nb	Ex post

Programma beleidsevaluaties artikel 7 Regionaal OV Specifiek				
Evaluatie-onderwerp	A. Startdatum B. Einddatum	Evaluatieperiode	Doel evaluatie	Type evaluatie
Vinex-locatie meet methodiek	Nov 1997 Nov 1999	1995–1998	Op basis van het mobiliteitgedrag van bewoners van VINEX en andere woonlocaties vergroten van de kennis over ruimtelijke factoren die mobiliteitgedrag beïnvloeden	Ex-post
Kop van zuid/tram Rotterdam	Nb	1996–2001	nb	Ex-post
Evaluatie meerjaren afspraken irt exploitatie bijdragen openbaar vervoer	Juni 2000 Juni 2006	2000–2005	nagaan of de verbeteringen die van de meerjarenafspraken worden verwacht m.b.t. het opzetten van een slagvaardig regionaal OV ook daadwerkelijk worden gerealiseerd	Ex post
Evaluatie experimenten eindgebruikerssubsidie in VINEX-locaties	Juni 1999 Dec 2002	1999–2002	Inwoners en werknemers van geselecteerde VINEX-locaties de mogelijkheid bieden nieuwe en alternatieve vormen van OV te gebruiken in afwachting van het moment dat regulier OV beschikbaar is. Kaart beïnvloedt reis- en koopgedrag van vervoermiddelen cq abonnementen	Ex post
VEMOS II	April 2002 Dec. 2002	2002	Inventariseren en documenteren van voorstellen ter verbetering van de OV-monitor	Ex post
Evaluatie OV te water	Jan 2002 Jun 2002	1998–2001	Evalueren van de projecten die zijn gestart mbt OV te water	Ex-post
Tripperpas	Mei 2002 April 2003	2001–2002	Doelstelling: inzicht krijgen in onderstaande punten om zodoende lessen te kunnen trekken voor invoering van een nationale chipkaart. De acceptatie van een check-in/check-out systeem door het publiek; De acceptatie van het betaal- en afrekensysteem van Tripperpas; De acceptatie door het personeel (chauffeurs en controleurs); De werking van het Tripperpassysteem (betrouwbaarheid en techniek). Algemene ervaringen met processen en procedures	Ex post
Evaluatie regio bekostiging	Dec 2000 Juni 2001	1998–2001	Het onderzoek is met name gericht op een beoordeling van de doeltreffendheid van de regiobekostiging	Ex post
Evaluatie tramlijnen 15&17	pm	1998–2000	pm	Ex post
Vervoerwaarde HOV Eindhoven	Jan 1999 Dec 2001	1999–2001	Het verkrijgen van een overzicht aan maatregelen en activiteiten die worden ondernomen ten behoeve van de vervoerwaarde	Ex-post

#### *Decentralisatie exploitatie OV*

Vanaf 1998 wordt het exploitatiebudget volgens de «regiobekostiging» of «opbrengstsuppletie» verdeeld over 12 provincies, 7 kaderwetgebieden en 16 middelgrote VOC-gemeenten. Deze systematiek heeft in de afgelopen tijd goed gefunctioneerd, maar kent ook als keerzijde dat de sociale functie het kind van de rekening kan worden, vooral in regio's met een lage groeipotentie. Naar aanleiding van het interdepartementaal beleids-

onderzoek «Decentralisatie Exploitatie OV» is in maart 2002 besloten om de huidige op het OV-gebruik gebaseerde bekostigingssystematiek te vervangen door een nieuwe verdeelsystematiek. Als gevolg van deze systeemwijziging zal er met ingang van 2004 geleidelijk worden overgegaan naar een verdeling op basis van structuurkenmerken. Tevens worden de ontvangers van het exploitatiebudget gelijkgesteld aan de ontvangers van de gebundelde doeluitkering (GDU): de provincies en de kaderwetgebieden. Hiermee worden de verschillende budgetten voor regionaal verkeer en vervoer in één hand gelegd en op termijn is ontschotting mogelijk. Dit past in het streven om te komen tot integrale decentrale beleidsvrijheid en -verantwoordelijkheid.

## **Taxivervoer**

### *Beleidsvoorbereiding en ontwikkeling*

Met de per 1 januari 2000 gestarte deregulering van het taxivervoer wordt beoogd de rol van de taxi in het vervoersysteem te vergroten. Het aanbod moet ruimer en meer gedifferentieerd worden en er dient een verbeterde prijs-kwaliteitsverhouding te ontstaan, zodat er efficiënter wordt ingespeeld op de wensen van de klant. De armslag van ondernemingen is verruimd door keuzevrijheid te geven op het gebied van inzet van capaciteit, te hanteren tarief(formule) en het wegnemen van barrières met betrekking tot het vervoergebied. Het is primair aan de marktpartijen om, vanuit de geboden ruimte, dit doel te realiseren.

Om de kwaliteitsverbetering extra te ondersteunen, is samen met de taxibranche een model-klachtenregeling ontwikkeld en een geschillencommissie voor het taxivervoer opgericht. Voorts is het voornemen om een verplichte basisopleiding voor taxichauffeurs als voorwaarde voor het verkrijgen van een chauffeurspas taxi in te voeren. De voorbereidingen daarvoor zijn inmiddels gestart.

### *Demonstraties en pilots*

Potentieel wordt er ruimte geboden en zo mogelijk ter stimulering bijgedragen aan, op initiatief van de taxibranche, innovatieve projecten. Deze zijn gericht op een breder pakket aan producten en een hoogwaardige kwaliteit van deze producten, ondermeer door toepassing van nieuwe technologieën. Uit inventarisatie blijkt een toenemende groei van het aantal vernieuwende taxiproducten.

Voorts wordt, mede in het kader van de sociale veiligheid, met de branche gezien hoe elektronisch betalen in de taxi kan worden gestimuleerd.

### *Communicatie en draagvlak*

Zowel richting de taxibranche als in de richting van de consumenten is en zal over de nieuwe elementen van het beleid, de te introduceren maatregelen en de kansen/mogelijkheden die daardoor worden geboden, intensief worden gecommuniceerd. Er zal onder andere sprake zijn van specifiek hierop gerichte campagnes (brochures, advertenties, congres najaar 2002, informatie op het internet etc.). De communicatie richting consument wordt deels ook ingebed in de «Van A naar Beter-campagne».

### *Financiële stimulering*

Naast fiscale tegemoetkomingen vanuit Financiën, heeft V&W bijgedragen aan de herinrichting taxistandplaatsen (en wel door decentraal bekostiging op titel van de Regeling de Boer mogelijk te hebben gemaakt), alsmede aan nieuw te ontwikkelen programma's (zoals de kaderregeling Ketenmobiliteit). Dit laatste wordt opgezet en uitgevoerd in nauwe samenwerking met de branche, waar primair het voortouw ligt.

### *Wet- en regelgeving*

Conform de Wet deregulering van het taxivervoer wordt jaarlijks het effect van de wet- en regelgeving over de periode 2000–2003 geëvalueerd.

Daarbij wordt aandacht besteed aan de tevredenheid van de klant en de intensiteit van het gebruik van de taxi. Vanaf 2003 zal ook de prijsontwikkeling in dit kader worden gevolgd.

Het huidige gefaseerde wetstraject ziet er als volgt uit:

- per 1 januari 2002 is het capaciteitsbeleid afgeschaft en is geheel Nederland als één vervoersgebied geïntroduceerd;
- streven is per 1 januari 2004 afschaffing van het maximumtarief.

Voornemen is voorts om in 2004, aan de hand van de meerjarenevaluatie, de werking van de wet ten principale in kaart te brengen en, als daar aanleiding toe is, aanpassing van wetgeving voor te stellen.

### *Uitvoering en handhaving*

Op basis van door Inspectie Verkeer en Waterstaat ontwikkelde methoden en technieken wordt de uitgifte van chauffeurspassen, vergunningsbewijzen (per voertuig) en de vergunningverlening geoptimaliseerd. Ook wordt aldaar zorg gedragen voor een kwalitatieve en geïntensiverde handhaving. Samenwerking waar mogelijk met andere controlerende instanties is daarbij uitgangspunt.

### *Monitoring en beleidsevaluatie*

Ten aanzien van de monitoring, zie de tekst en de indicatoren bij de operationele doelstelling 07.02 en de groeiparagraaf. De volgende beleidsevaluaties zijn aan de orde:

Programma beleidsevaluaties artikel 7 Taxi				
Evaluatie-onderwerp	A. Startdatum B. Einddatum	Evaluatieperiode	Doel evaluatie	Type evaluatie
Review resultaten monitor taxi 2001	Jan 2002 Sep 2002	2002	Bepaling integriteit monitoringsopzet en -resultaten van de jaarlijkse monitoring taxi wet	Ex-post
Slaagfactoren taxi beleid	Jan 2002 Jul 2002	2002	Het in kaart brengen van zaken die bijstelling behoeven en op welke wijze dat het beste kan worden gerealiseerd, teneinde het gewenste beleidseffect te sorteren, nl slaagkans taxibeleid.	Ex-post
Evaluatie en monitoring deregulering en taxibeleid	Jan 1999 April 2004	1999–2004	Ontwikkeling van taxi vervoer volgen mbt effectiviteit en doelmatigheid nieuwe wet taxivervoer	Ex-post

## 07.4 Budgettaire gevolgen van het beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen (x € 1000)						
07 Klantgericht personenvervoermarkt	2002	2003	2004	2005	2006	2007
<b>Verplichtingen</b>	<b>1 289 446</b>	<b>1 282 608</b>	<b>1 355 412</b>	<b>1 364 157</b>	<b>1 423 210</b>	<b>1 392 871</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>1 469 117</b>	<b>1 369 436</b>	<b>1 352 753</b>	<b>1 360 509</b>	<b>1 367 821</b>	<b>1 392 871</b>
<b>07.01 Programma-uitgaven</b>	<b>1 466 555</b>	<b>1 367 184</b>	<b>1 350 787</b>	<b>1 358 609</b>	<b>1 365 988</b>	<b>1 391 038</b>
<i>07.01.01 Spoorvervoer</i>	<i>169 044</i>	<i>166 116</i>	<i>172 468</i>	<i>179 770</i>	<i>179 770</i>	<i>179 770</i>
Exploitatie	169 044	166 116	172 468	179 770	179 770	179 770
<i>07.01.02 Regionaal openbaar vervoer</i>	<i>1 294 448</i>	<i>1 197 699</i>	<i>1 174 297</i>	<i>1 174 688</i>	<i>1 182 067</i>	<i>1 207 117</i>
Bijdragen aan lagere overheden	1 293 267	1 196 971	1 173 796	1 174 187	1 181 566	1 206 616
Bijdragen aan intern. organisaties	47	47	47	47	47	47
Exploitatie	1 134	681	454	454	454	454
<i>07.01.03 Taxi</i>	<i>782</i>	<i>782</i>	<i>782</i>	<i>782</i>	<i>782</i>	<i>782</i>
Communicatie en draagvlak	782	782	782	782	782	782
<i>07.01.99 Algemene programma-uitgaven</i>	<i>2 281</i>	<i>2 587</i>	<i>3 240</i>	<i>3 369</i>	<i>3 369</i>	<i>3 369</i>
Beleidsvoorbereiding en -evaluatie	2 276	2 582	3 235	3 364	3 364	3 364
Voorlichting	5	5	5	5	5	5
<b>07.02 Apparaatsuitgaven</b>	<b>2 562</b>	<b>2 252</b>	<b>1 966</b>	<b>1 900</b>	<b>1 833</b>	<b>1 833</b>
<b>07.03 Ontvangsten</b>	<b>42 116</b>	<b>45 323</b>	<b>46 684</b>	<b>46 684</b>	<b>46 684</b>	<b>46 684</b>
07.03.01 Dividenden NS en VSN	38 571	38 278	39 639	39 639	39 639	39 639
07.03.02 Overige ontvangsten DGP	3 545	7 045	7 045	7 045	7 045	7 045

## 07.5 Budgetflexibiliteit

Budgetflexibiliteit (x € 1000)									
07 Klantgericht personenvervoermarkt		2003	2004	2005	2006	2007			
1. Totaal geraamde kasuitgaven		1 369 436	1 352 753	1 360 509	1 367 821	1 392 871			
2. Waarvan apparaatsuitgaven		2 252	1 966	1 900	1 833	1 833			
<b>3. Dus programma-uitgaven</b>		<b>1 367 184</b>	<b>1 350 787</b>	<b>1 358 609</b>	<b>1 365 988</b>	<b>1 391 038</b>			
4. Waarvan juridisch verplicht	90%	1 230 466	10% 135 079	9% 122 275	6% 81 959	3% 49 717			
5. Waarvan complementair noodzakelijk en/of bestuurlijk gebonden	9%	123 047	89% 1 202 200	89% 1 209 162	89% 1 215 729	85% 1 182 382			
6. Niet onder 4 en 5 begrepen* (eventueel reserveringen op basis van een regeling of beleidsprogramma)	1%	13 672	1% 13 508	2% 27 172	5% 68 299	12% 163 813			
<b>7. Totaal</b>	<b>100%</b>	<b>1 367 184</b>	<b>100% 1 350 787</b>	<b>100% 1 358 609</b>	<b>100% 1 365 988</b>	<b>100% 1 391 038</b>			

### Juridisch verplicht

Het begrote kasverloop voortvloeiende uit juridische verplichtingen die worden en zijn aangegaan tot en met het jaar 2002.

### **Complementair noodzakelijk/Bestuurlijk gebonden**

Het begrote kasverloop behorende bij de reguliere, doorgaande uitvoering van beleid. Zoals de subsidiëring van het Stads- en Streekvervoer, het gedecentraliseerde regionale treinvervoer, de Contractsector NS, alsmede bekostiging van de Prorailonderdelen Railverkeersleiding en Railed.

#### *07.6 Groeiparaagraaf*

De doelstelling met betrekking tot taxivervoer is gerelateerd aan de ontwikkeling c.q. het ontstaan van de marktwerking in deze sector. De Wet deregulering van het taxivervoer geeft de mogelijkheid tot het ontwikkelen van de reeds hiervoor genoemde marktontwikkeling. Deze nieuwe wet, per 1 januari 2001 in werking, en onderhangende regelgeving zullen conform de wet in 2000 worden gemonitord. Voorts zal monitoring plaatsvinden over 2001, 2002 en 2003. De lijst met prestatie-indicatoren zal in 2003 worden aangevuld met de indicator prijsontwikkeling. In 2003 zullen kwantitatieve streefwaarden worden ontwikkeld voor alle indicatoren. De onder 07.02 aangegeven indicatoren kunnen naar verwachting in het najaar van 2002 worden aangevuld met de uitkomsten van de monitor 2001.

Voorts geldt ten aanzien van de prestatieindicator Klanttevredenheid, bij zowel het spoor als het regionaal openbaar vervoer, dat deze nog in ontwikkeling is. Onder andere in de zin van het specifiek als harde indicatie neer kunnen leggen in de begroting.

Wel is het zo dat er voor het hoofdspoornetwerk reeds onderzoeken plaatsvinden (in het kader van het overgangscontract II). Na afloop van ieder kwartaal worden deze onderzoeken regulier gepubliceerd. Deze gegevens zullen mede een goede basis moeten gaan vormen voor het formuleren van accurate doelstellingen in de toekomst. Bij de uitwerking van streefwaarden en prestatie-indicatoren zullen de betrouwbaarheid, beschikbaarheid van de beleidsinformatie en de afhankelijkheid van derden voor het verkrijgen van deze informatie als aandachtspunt worden meegenomen.

De resultaten van de Klantenbarometer voor het Regionaal Openbaar Vervoer (meting 2001) zijn inmiddels in de begroting voor 2003 opgenomen. En wel als één van de in onderdeel 07.2 vermelde prestatiegegevens. In de begroting 2004 zal worden aangegeven in hoeverre het mogelijk is om hiervoor ook streefwaarden te formuleren.



## 08 DUURZAAM PERSONENVERVOER

### 08.1 Algemene beleidsdoelstelling

Het doel van duurzaam personenvervoer is het bewaken, waarborgen en waar mogelijk verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving, gegeven de toename van de mobiliteit. Hierbij wordt aangestuurd op:

- verbetering van de luchtkwaliteit;
- beperking van geluidsoverlast;
- ontsnippering (waar hoofdwegen de Ecologische Hoofdstructuur doorsnijden).

### 08.2 Nader geoperationaliseerde doelstellingen

#### Luchtkwaliteit

Deze doelstelling bestaat uit twee delen. Het eerste is bijdragen aan het verbeteren van de lokale luchtkwaliteit op grond van de Europese richtlijnen. Het betreft hier met name de concentraties NO<sub>2</sub> en fijn stof. Het tweede deel heeft betrekking op het verminderen van de uitstoot van schadelijke stoffen, met name CO<sub>2</sub>, maar ook SO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> en vluchtige organische stoffen (VOS).

Voor de luchtkwaliteit heeft de Europese Unie in 1999 richtlijnen uitgevaardigd. De grenswaarde voor lokale luchtkwaliteit is voor NO<sub>2</sub> en fijn stof maximaal 40 microgram per m<sup>3</sup>. Hoewel het aantal plaatsen waar de grenswaarden overschreden worden daalt, zullen op de overgebleven knelpunten ingrijpende maatregelen nodig zijn om de streefwaarden voor 2010 daadwerkelijk te bereiken. De bedoeling is dat in eerste instantie de ergste knelpunten, met name daar waar sprake is van woonbebouwing, opgelost worden.

Maatregelen waaraan gedacht wordt zijn onder andere snelheidsvermindering, de instelling van vrijwaringzones langs wegen en spoorwegen, maatregelen op en aan wegen en het op sommige locaties weren van (vracht)verkeer. Een voorbeeld hiervan is de onlangs ingevoerde snelheidsverlaging op de A13 door Overschie ter verbetering van de lokale luchtkwaliteit. Voor de langere termijn (2010–2015) is de inzet voor NO<sub>2</sub> gericht op realisatie van de gestelde grenswaarden nabij woonbebouwing. De EU-richtlijn Luchtkwaliteit wordt in 2003 geëvalueerd. Dan moet ook de haalbaarheid van het ijkjaar 2010 aan de orde komen.

Het tweede deel van deze doelstelling betreft het verminderen van de uitstoot van schadelijke stoffen. De sector verkeer en vervoer draagt voor circa 18% bij aan de nationale uitstoot van CO<sub>2</sub> en is de sector met de snelst groeiende emissies. V&W streeft naar een kleinere toename van de CO<sub>2</sub>-reductie door verkeer en vervoer in 2010. De gerealiseerde uitstoot in 2000 was voor de gehele sector verkeer en vervoer 35 Mton (bron: RIVM). De maatregelen om invulling te geven aan de taakstelling voortvloeiend uit het Kyoto-protocol zijn beschreven in de Uitvoeringsnota Klimaatbeleid van 1999. De Uitvoeringsnota Klimaatbeleid is in 2002 geëvalueerd. Op basis daarvan is afgesproken te komen tot streefwaarden voor CO<sub>2</sub>-reductie. Een volgend ijkmoment t.a.v. CO<sub>2</sub>-reductie is in 2005 gepland. Indien nodig kan een reservepakket van maatregelen in werking worden gesteld.

In Europees verband is de reductie van het zwavelgehalte van brandstoffen voor het wegverkeer vastgelegd. Dit beperkt de SO<sub>2</sub>-uitstoot door het

wegverkeer drastisch: van 12,5 kiloton in 1995 tot 1 kiloton in 2010. De gerealiseerde uitstoot in 2001 was 21 kiloton (2000: 24 kt; bron: RIVM). Met behulp van maatregelen in de sector van de zeescheepvaart is een reductie van de totale uitstoot van de verkeers- en vervoerssector tot dertien kiloton in 2010 mogelijk.

De taakstelling voor de uitstoot van NO<sub>x</sub> door verkeer en vervoer (inclusief weg- en railvervoer, binnenvaart, recreatievaart, zeescheepvaart (binnengaats), luchtvaart (starten landingscyclus) en mobiele werktuigen en landbouwtrekkers) is een reductie tot 150 kiloton per jaar in 2010. De gerealiseerde uitstoot in 2001 was 266 kiloton (2000: 268 kt; bron: RIVM).

Voor Vluchtige Organische Stoffen (VOS) is in het vierde Nationaal Milieubeleidsplan een taakstelling aangegeven van 49 kiloton per jaar vanaf 2010. Een verdere reductie tot 45 kiloton is mogelijk wanneer strengere emissie-eisen aan brommers en motoren internationale steun krijgen. De gerealiseerde uitstoot in 2001 was 113 kiloton (2000: 116 kt; bron: RIVM).

Het luchtkwaliteitsbeleid wordt qua normstelling door het ministerie van VROM vastgesteld binnen de door de EU gestelde randvoorwaarden. Het hierbij horende beleid voor verkeer en vervoer wordt door V&W in samenspraak met VROM vormgegeven. V&W is systeemverantwoordelijk voor de uitvoering van dit beleid omdat de realisatie van deze doelen niet alleen door het personenverkeer op hoofdwegen wordt beïnvloed maar ook door luchtvaart, goederenvervoer etc. Tevens valt Rijksbreed het CO<sub>2</sub>-beleid onder het ministerie van VROM. Voor bovenstaande streefwaarden is uitgegaan van de door V&W verwachte mobiliteitsontwikkeling en het beschikbaar beleidsinstrumentarium. Er zijn geen meerjaren-tussendoelen afgesproken, in plaats daarvan worden alleen de realisaties op weg naar het 2010-doel vermeld.

## **Geluid**

Het doel van deze operationele doelstelling is voldoen aan de wettelijke geluidsnormen gesteld in de Wet Geluidshinder en de Wet Milieubeheer.

De ambitie is om door middel van een uitgebreid innovatieprogramma Geluid te onderzoeken met welke nieuwe mogelijkheden de geluidsproblematiek bij hoofdwegen, spoorwegen en emplacementen kan worden aangepakt. Het zoveel mogelijk aanpakken bij de bron staat daarbij voorop. In 2005 kan naar verwachting met het implementeren van de maatregelen uit dit innovatieprogramma worden gestart, zodat naar verwachting in 2010 de grootste probleemgevallen opgelost zullen zijn.

In het NMP4 zijn nieuwe geluidsdoelstellingen opgenomen en wordt de aanpak beschreven om deze te bereiken. De geluidsdoelstellingen ten aanzien van spoorwegen zijn hierin nog niet uitgewerkt. Voor hoofdwegen wordt afgesproken dat in 2010 alle situaties aangepakt zijn waar de grenswaarde van 70 dB(A) gevelbelasting wordt overschreden (behoudens incidentele gevallen) en dat het Rijk de situaties aanpakt waar de geluidsbelasting aan woningen door een onvoorziene verkeersgroei hoger uitvalt dan eerder is afgesproken tussen de overheden. De aanpak die het Rijk voor wegen volgt, moet conform de doelstelling leiden tot 100% afname van de knelpunten boven 70 dB(A) (behoudens incidentele gevallen in situaties waarin dit onhaalbaar is), tot 90% afname van de

situaties met een gevelbelasting boven 65 dB(A), en tot 50% afname van de situaties met een gevelbelasting boven 60 dB(A).

De ambities en instrumenten zullen, zoals in het Strategisch Akkoord van het kabinet is vastgelegd, in lijn worden gebracht met de financiële mogelijkheden. Er zal daarom moeten worden bezien op welke manier en op welk moment de regels en normen gerealiseerd kunnen worden. Het Rijk legt prioriteit bij de aanpak van overschrijdingen in bewoonde gebieden. Voor het spoor wordt een soortgelijke aanpak gevolgd. Door minder voor schermen en meer voor bronmaatregelen te kiezen, is naar verwachting een grotere kosteneffectiviteit te behalen voor zowel weg als spoor. Het streven voor natuurgebieden is dat in 2010 de akoestische kwaliteit niet is verminderd.

In 2006 zal het Rijk de geluidsdoelstellingen evalueren, waarbij de haalbaarheid van de doelstellingen wordt bezien. De uitkomsten van het innovatieprogramma zullen hier mede bepalend zijn.

In het kader van de Spoedwet Wegverbreding zal tevens aandacht worden besteed aan de relatie met de Wet Geluidhinder en de gevolgen van benuttingsmaatregelen (m.n. het gebruik van de vluchtstrook als spitsstrook) voor de geluidhinder.

De meting van de reductie van het aantal knelpunten zal plaatsvinden op het moment dat de nieuwe wet- en regelgeving (MIG, Modernisering Instrumentarium geluidshinder) van kracht zal zijn. Tot aan dat moment wordt de doelstelling geluid gemeten aan de hand van de indicatoren geluidsbelasting aan gevels en geluidsbelast oppervlakte.

Rijksbreed worden er ter invulling van het NMP 4 uitvoeringprogramma's en de daarbij behorende meetinstrumenten geformuleerd. Het is de verantwoordelijkheid van V&W dat aanleg of reconstructie van infrastructuur niet leidt tot overschrijding van de geluidsnormen. Voor bovenstaande streefwaarden is uitgegaan van de door V&W verwachte mobiliteitsontwikkeling en van het momenteel beschikbare beleidsinstrumentarium. Van belang is dat doelen ten aanzien van geluid zijn geformuleerd door het ministerie van VROM. Omdat het gedrag van andere actoren (burgers, bedrijven, etc.) van invloed is op de te behalen doelstellingen op dit gebied, is V&W systeemverantwoordelijk voor de te behalen resultaten.

### **Ontsnippering**

Het doel is dat in 2010 90% van de door bestaande hoofdwegen veroorzaakte fysieke barrières binnen de ecologische hoofdstructuur (EHS) opgeheven is (uitgaande van een knelpuntenlijst van 1994). In 2001 was 38% van deze knelpunten opgeheven. Voor nieuw aan te leggen wegen geldt dat eventuele versnippering direct voorkomen, en indien dat niet mogelijk is, gecompenseerd moet worden.

De verantwoordelijkheid van V&W betreft het bestrijden van doorsnijding van de EHS door hoofdwegen. Doorsnijding door lokale wegen valt onder de verantwoordelijkheid van lagere overheden. De uitvoering van dit programma loopt via het Infrastructuurfonds. Voor de streefwaarden wordt uitgegaan van de door V&W verwachte mobiliteitsontwikkelingen en het beschikbare beleidsinstrumentarium (meerjarenplan ontsnippering verschijnt eind 2002). V&W is resultaatverantwoordelijk voor de uitvoering van deze doelstelling.

Behalve ontsnippering valt onder dit artikelonderdeel ook het beleid betreffende bodemsaneringen. Op grond van de Wet Bodemsanering

wordt bij beleidsuitvoering rekening gehouden met de kwaliteit van de bodems. Indien wordt geconstateerd dat een bodem is vervuild, dient deze vervuiling te worden opgeruimd. Dit betreft een uitvoeringskwestie, daarom wordt er voor bodemsanering geen aparte geoperationaliseerde doelstelling met een prestatie-indicator opgenomen. Tevens wordt er bijgedragen aan de Stichting Bodemsanering NS-percelen.

### *08.3 Beleidsinstrumenten*

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

#### **Luchtkwaliteit**

##### *Beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling*

Het beleid inzake terugdringen van emissies en energiegebruik door personenvervoer wordt door V&W in samenspraak met VROM vormgegeven. Insteek daarbij is te voldoen aan de internationale verplichtingen t.a.v. emissies en klimaatbeleid. Belangrijk instrument bij het terugdringen van emissies door personenvervoer is wet- en regelgeving, m.n. in Europees kader. VROM voert terzake overleg in Europees verband in samenspraak met V&W. Het bronbeleid (het stimuleren van schonere voertuigen en brandstoffen) is de afgelopen jaren effectief gebleken voor het verminderen van energieverbruik en emissies. Dit wordt dan ook gecontinueerd. Voor de bijdrage die nieuwe voertuigtechnologie kan leveren aan de milieudoelstellingen wordt ondermeer gewerkt aan het stimuleren van schone aandrijftechnologieën (binnen de context van het masterplan elektrisch hybride voertuigen). Daarbij wordt ook gekeken naar de juridische en financiële randvoorwaarden. Bij de complexe opgave om de CO<sub>2</sub>-uitstoot te verminderen past de brede transitie duurzame energiehuishouding (inclusief mobiliteit) zoals het vierde Nationaal Milieubeleidsplan voorstelt. Deze transitie vraagt om nieuwe beleidsinstrumenten en beleidslijnen.

Bij beleid t.a.v. luchtkwaliteit wordt nadrukkelijk gestreefd naar internationale samenwerking.

##### *Demonstraties en pilots*

Om te bezien welke maatregelen tegen luchtvervuiling in de praktijk mogelijk zijn, is begonnen met de uitvoering van een aantal maatregelen om de lokale luchtkwaliteit op de A13 bij Overschie te verbeteren, waaronder de onlangs doorgevoerde snelheidsverlaging op de A13. Op basis van de uitkomsten hiervan zal besluitvorming plaatsvinden over welke maatregelen bij andere knelpunten geïmplementeerd kunnen worden. Op diverse andere plaatsen (onder meer in Leiden, Capelle a/d IJssel, Utrecht en Groningen) worden initiatieven gerealiseerd voor demonstratieprojecten en marktintroductie van milieuvriendelijke voertuigen en vervoerssystemen voor personen- en goederenvervoer.

##### *Financiële stimulering*

Om aan het realiseren van de emissie-doelen voor met name CO<sub>2</sub> bij te dragen zijn er de volgende subsidieprogramma's:

«Het nieuwe rijden» is een energiebesparingsprogramma dat is opgezet met als doel een beperking van de CO<sub>2</sub>-uitstoot van de verkeer- en vervoersector. Hiervoor wordt samengewerkt met brancheorganisaties. Het doel van dit programma is om in 2005 een reductie van jaarlijks ruim 400 kton CO<sub>2</sub>-uitstoot te bewerkstelligen. Voorbeelden van projecten zijn:

- bevordering van een energiezuinige rijstijl, «het nieuwe rijden» onder andere door middel van een subsidieprogramma voor rijstijltrainingen;
- stimuleren van die in-carapparatuur in auto's die «het nieuwe rijden» ondersteunen;
- omscholing rij-instructeurs en rij-examinatoren voor de energiezuinige rijstijl «het nieuwe rijden»;
- een jaarlijkse campagne voor verbetering van de bandenspanning.

Beperking van de CO<sub>2</sub>-uitstoot door verkeer en vervoer is eveneens het doel van het programma Energiebesparing in transport (EBIT) en van het programma CO<sub>2</sub>-reductie Personenvervoer. EBIT, dat van EZ overgenomen is, richt zich op nieuwe praktische (beleids)instrumenten en concepten die invloed hebben op de vraagzijde van mobiliteit, bedoeld voor o.a. diverse overheden en intermediaire organisaties. Met het subsidieprogramma CO<sub>2</sub>-reductie personenvervoer worden projecten ondersteund, die een substantiële bijdrage leveren aan de CO<sub>2</sub>-reductie in de sector personenvervoer.

Het OV-fietsplan, een gezamenlijk initiatief van de Fietsersbond, NS Reizigers en Railinfrabeheer, heeft als doel het natransport (van station naar eindbestemming) per fiets te versterken. Via de OV-fietspilot zal op diverse OV-knooppunten worden nagegaan of het versterken van het natransport per fiets op deze wijze kan worden gerealiseerd. Verschillende vormen van snelle en eenvoudige fietsverhuursystemen zullen worden getest en gesubsidieerd middels een subsidieregeling.

Als gevolg van het regeerakkoord en daaruit voortvloeiende kortingen op subsidies zal het programma Stil, schoon, zuinig (stimuleren van innovaties t.b.v. stiller, schoner en zuiniger verkeer en vervoer in stedelijk gebied) worden afgebouwd. Het andere programma in het kader van de SSZ-regeling, het PIEK programma (stimuleren van innovaties voor stille stedelijke distributie), loopt al af in 2004.

In een gezamenlijke operatie met VROM en EZ zal het gehele beleidsveld milieu, verkeer en energie (Milven) worden gestroomlijnd. Dit moet leiden tot een effectievere en efficiëntere realisatie van de doelstellingen op het gebied van verkeer en milieu.

#### *Uitvoering en handhaving*

Om de uitstoot van CO<sub>2</sub> te verminderen worden belastingmaatregelen genomen: de belangrijkste daarvan is de differentiatie van de belasting personenauto's en motorrijwielen naar relatieve CO<sub>2</sub>-uitstoot. Ook wordt ingezet op de beïnvloeding van het rij- en aankoopgedrag. De verscherpte naleving van de snelheidslimieten en de etikettering van auto's zijn hiervan een voorbeeld.

Naast bronmaatregelen zijn op lokaal niveau aanvullende maatregelen nodig om de uitstoot van NO<sub>2</sub> en fijn stof in het stedelijk gebied terug te dringen. Lokale overheden, die hiervoor verantwoordelijk zijn, hebben daarbij een aantal mogelijkheden, zoals beperking van korte autoritten, het autoluw maken van steden en parkeerbeleid. Het milieu moet ook een rol spelen bij de concessieverlening van collectief vervoer. Ook vrijwaringszones naast infrastructuur zijn een manier om de luchtkwaliteit in bewoonde gebieden te verbeteren. Deze zones zijn ook uit oogpunt van veiligheid en geluidsoverlast gewenst.

Programma beleidsevaluaties artikel 8.1 Verbeteren luchtkwaliteit				
Evaluatieonderwerp	A. Startdatum B. Einddatum	Evaluatie- periode	Doel evaluatie	Type evaluatie
Richtlijn luchtkwaliteit	Eind 2002 Dec 2003	2003	Nagaan of de verwachte kosten in verhouding staan tot de verwachte baten	Ex-ante/ex-post
Uitvoeringsnota klimaatbeleid	Jan 2001 Mrt 2002	1999–2010	Evaluatie van de effecten en doelmatigheid van CO <sub>2</sub> -beleid irt Kyoto-doelstellingen	Ex-ante/ex-post
Het Nieuwe Rijden	Jaarlijks gedurende looptijd HNR	1999–2005	Evalueren uitvoering programma Het Nieuwe Rijden	Ex-post

## Geluid

### *Beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling*

Momenteel wordt er, mede met het oog op het NMP4, (in plaats van de huidige Wet Geluidshinder) nieuw beleid ontwikkeld ten aanzien van geluidshinder onder de naam Modernisering Instrumentarium Geluidshinder (MIG). De bedoeling is dat voor weg en spoor bestaande wet- en regelgeving komt te vervallen en dat de nieuwe wet- en regelgeving deel gaat uitmaken van de gewijzigde Wet Milieubeheer die in 2004 samen met de Europese Richtlijn Omgevingslawaaï van kracht wordt. Bij de in het kader van de wet Geluidshinder getroffen geluidsmaatregelen is uitgegaan van prognoses van de verkeersgroei volgens het SVVII. Door de sterker dan voorspelde verkeers- en vervoersgroei is de feitelijke geluidsbelasting op een groot aantal locaties hoger dan wettelijk toegestaan is. De huidige wet geeft aan dat deze overschrijdingen pas weggenomen hoeven te worden, wanneer een weg of spoorweg wordt aangepast.

### *Demonstraties en pilots*

In het kader van het innovatieprogramma geluid wordt bezien welke innovatieve vormen van kosteneffectieve geluidsreductie in de toekomst ingezet kunnen worden. Een belangrijke oplossingsrichting is het ontwikkelen en toepassen van geluidsarm wegdek, zoals dubbellaags zeer open asfaltbeton (DZOAB). Naar verwachting wordt hiermee een reductie van circa twee à drie decibel bereikt ten opzichte van enkellaags ZOAB. Uit praktijkproeven moet blijken hoe deze typen scoren op functionele en technische levensduur, veiligheidsaspecten en kosteneffectiviteit. Wanneer dubbellaags ZOAB beter scoort, zal het als state of the art worden toegepast bij bestaande knelpunten, uiteraard waar dit kosteneffectief is. Daarnaast wordt momenteel onderzoek gedaan naar het vergroten van de effectiviteit van geluidsschermen en wordt er extra geïnvesteerd in het onderzoek naar zogenaamde derde generatie wegdekken (o.a. modulair/stil wegdek). Voor het spoor is er o.a. gestart met onderzoek en toepassen naar het stiller maken van treinstellen door

middel van het gebruik van andere remsystemen. Daarnaast worden ook toepassingen aan de spoorinfrastructuur beproefd zoals raildempers en het akoestisch slijpen van de rails.

Het streven is dat het innovatieprogramma in 2005/2006 een selectie kan aangeven van kosteneffectieve geluidsmaatregelen aan weg, spoor en emplacementen, die in de toekomst nationaal geïmplementeerd kunnen worden voor realisatie van het gestelde in het NMP4.

#### *Wet- en regelgeving*

Op grond van de huidige wet- en regelgeving wordt bij aanleg van nieuwe hoofdwegen uitgegaan van een voorkeursgrenswaarde voor geluidsbelasting van 50 dB(A) en een maximaal toelaatbare waarde van 60 dB(A) op de gevel. Binnenshuis is de maximaal toelaatbare waarde 35 dB(A). Bij bestaande situaties wordt uitgegaan van een voorkeursgrenswaarde van 55 dB(A) en een maximale waarde van 70 dB(A) op de gevel. Binnenshuis geldt een maximale waarde van 45 dB(A). Bij aanleg of reconstructie van wegen dienen maatregelen genomen te worden om overschrijdingen terug te brengen. Daarnaast kan er sprake zijn van ontheffingsprocedures in het geval dat er hogere waarden gerealiseerd worden. Centraal staat daarbij dat in ieder geval de maximale binnenshuiswaarde niet mag worden overschreden.

De nieuwe wet- en regelgeving op het gebied van geluid, de wet MIG en de Europese richtlijn, zal per 2003/2004 van kracht worden. Vanaf dat moment zal worden gewerkt met geluidsproductieplafonds waarvan de hoogte nog moet worden vastgesteld.

#### *Uitvoering en handhaving*

Bij aanleg en reconstructie van spoor- en weginfrastructuur en emplacementen geldt dat zodanig gebouwd wordt zodat er voldaan wordt aan de geluidsnormen en dat achterstandsituaties worden weggelaten.

Bij spooremlacements is een regionale vergunning van de gemeente of provincie nodig op basis van de handreiking industrielaawaai van de Wet Milieubeheer. Deze geeft het bevoegd gezag het kader om normen voor de etmaal- en de piekbelasting vast te leggen. Er lopen momenteel diverse juridische procedures om te toetsen of daadwerkelijk aan alle eisen, met name betreffende de volledige reductie van de piekbelasting, moet worden voldaan. De kosten voor de maatregelen die thans genomen worden aan de emplacementen worden betaald uit het Infrafonds (artikel 01.02, railwegen).

#### *Monitoring en beleidsevaluatie*

Programma beleidsevaluaties artikel 8.2 Geluid				
Evaluatieonderwerp	A. Startdatum B. Einddatum	Evaluatieperiode	Doel evaluatie	Type evaluatie
MIG	2006/2007	2004–2006	Tussentijdse evaluatie van (haalbaarheid van) geluidsdoelstellingen	Ex-post

### **Ontsnippering**

#### *Beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling*

Bij de aanleg van nieuwe infrastructuur zijn inpassing, mitigatie (maatregelen die versnippering beperken) en compensatie, voor zover zij wettelijk

of beleidsmatig vereist zijn, inherente onderdelen van infrastructurele projecten. Het Structuurschema Groene Ruimte bevat deze beleidsregels en beschermingsformules. Bovendien biedt de procesaanpak die voortvloeit uit de Inpassing van Infrastructuur garanties voor een verantwoorde inpassing. In het kader van het interdepartementale Meerjarenprogramma Ontsnippering 2002 zal de ontsnipperingsdoelstelling voor alle infrastructuur worden vastgesteld.

#### *Convenanten en afspraken*

In het kader van de verzelfstandiging van de NS is een convenant tussen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, de Nederlandse Spoorwegen en het Ministerie van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer opgesteld (Kamerstukken 1995–1996, 24 774, nr. 1). Dit convenant voorziet in een landelijke aanpak van bodemverontreiniging in NS-percelen. Ter uitvoering van dit convenant is in 1996 de Stichting Bodemsanering Nederlandse Spoorwegen opgericht. Gedurende de looptijd van het convenant wordt het budget van de Stichting jaarlijks bijeen gebracht door middel van vaste dotaties door NS Vastgoed BV, het ministerie van VROM en het ministerie van V&W volgens een in het convenant overeengekomen schema.

#### *Monitoring en beleidsevaluatie*

Programma beleidsevaluaties artikel 8.3 Ontsnippering				
Evaluatieonderwerp	A. Startdatum B. Einddatum	Evaluatie- periode	Doel evaluatie	Type evaluatie
Evaluatie ontsnippering	2003 2003		Effect van ontsnipperings-maatregelen op aard en omvang van dieren-populaties	Ex-post

#### **Overige beleidsinstrumenten**

Naast de bovengenoemde beleidsinstrumenten worden ter realisatie van de doelstelling van dit artikel ook beleidsinstrumenten ingezet, die niet rechtstreeks toerekenbaar zijn aan de operationele doelstellingen. Het betreft de onderstaande beleidsinstrumenten.

#### *Beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling*

Voor de realisatie van de beleidsdoelstellingen op het terrein van de duurzaamheid van het personenvervoer worden in opdracht van V&W beleidsondersteunende verkenningen en onderzoeken uitgevoerd. In dit kader relevante onderzoeksthema's zijn:

- omgevingsverkenningen;
- decentralisatie en Ruimtelijke ordening;
- leefbaarheid, technologie/kennis en internationaal.

#### *Uitvoering en handhaving: Verwijzing naar uitgaven Infrastructuurfonds*

De uitvoering van infrastructurele maatregelen wordt verantwoord op het Infrastructuurfonds. In de aanlegprogramma's van het Infrastructuurfonds wordt in de procedures en in de scope van een project rekening gehouden met de aspecten luchtkwaliteit, geluid en ontsnippering. Wanneer de hieruit voortvloeiende maatregelen als onderdeel van de integrale scoop infrastructuurprojecten worden meegenomen, worden de uitgaven



hiervoor niet separaat weergegeven. In onderstaande tabel zijn de bedragen weergegeven van die uitgaven die wel separaat zichtbaar zijn.

Overzicht uitgaven Infrastructuurfonds verkeers- en vervoersbeleid personenvervoer (x € 1000)					
Art. Omschrijving	2001	2002	2003	2004	2005
04.02 Bodemsanering	9 983	30 038	6 760	2 582	

#### 08.04 budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen (x € 1000)						
08 Duurzaam Personenvervoer	2002	2003	2004	2005	2006	2007
<b>Verplichtingen</b>	<b>12 244</b>	<b>9 726</b>	<b>7 330</b>	<b>7 308</b>	<b>52 121</b>	<b>15 819</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>22 954</b>	<b>19 690</b>	<b>17 104</b>	<b>16 384</b>	<b>15 819</b>	<b>15 819</b>
<b>08.01 Programma-uitgaven</b>	<b>20 995</b>	<b>17 779</b>	<b>15 252</b>	<b>14 591</b>	<b>14 085</b>	<b>14 085</b>
<i>08.01.01 Luchtkwaliteit</i>	<i>11 040</i>	<i>7 867</i>	<i>5 237</i>	<i>4 575</i>	<i>4 069</i>	<i>4 069</i>
Bijdrage						
Subsidie	11 040	7 867	5 237	4 575	4 069	4 069
<i>08.01.02 Geluid</i>						
<i>08.01.03 Ontsnippering (incl. bodemsanering)</i>	<i>9 076</i>	<i>9 076</i>	<i>9 076</i>	<i>9 076</i>	<i>9 076</i>	<i>9 076</i>
Subsidies	9 076	9 076	9 076	9 076	9 076	9 076
<i>08.01.99 Algemene programma-uitgaven</i>	<i>879</i>	<i>836</i>	<i>939</i>	<i>940</i>	<i>940</i>	<i>940</i>
Beleidsvoorbereiding en evaluatie	516	473	576	576	576	576
Subsidies						
Communicatie en draagvlak	363	363	363	364	364	364
<b>08.02 Apparaatsuitgaven</b>	<b>1 959</b>	<b>1 911</b>	<b>1 852</b>	<b>1 793</b>	<b>1 734</b>	<b>1 734</b>
<b>08.03 Ontvangsten</b>						

## 08.05 Budgetflexibiliteit

Budgetflexibiliteit (x € 1000)										
08 Duurzaam Personenvervoer		2003		2004		2005		2006		2007
1. Totaal geraamde kasuitgaven		19 690		17 104		16 384		15 819		15 819
2. Waarvan apparaatsuitgaven		1 910		1 852		1 793		1 734		1 734
<b>3. Dus programma-uitgaven</b>		<b>17 780</b>		<b>15 252</b>		<b>14 591</b>		<b>14 085</b>		<b>14 085</b>
4. Waarvan juridisch verplicht	63%	11 201	68%	10 371	56%	8 171	3%	423	3%	423
5. Waarvan complementair noodzakelijk en/of bestuurlijk gebonden							52%	7 324	52%	7 324
6. Niet onder 4 en 5 begrepen (eventueel reserveringen op basis van een regeling of beleidsprogramma)	37%	6 579	32%	4 881	44%	6 420	45%	6 338	45%	6 338
<b>7. Totaal</b>	<b>100%</b>	<b>17 780</b>	<b>100%</b>	<b>15 252</b>	<b>100%</b>	<b>14 591</b>	<b>100%</b>	<b>14 085</b>	<b>100%</b>	<b>14 085</b>

- De bestuurlijke gebonden uitgaven betreft het in 2005 te verlengen convenant met betrekking tot bodemsanering NS-percelen.
- Met andere departementen, met name VROM, zijn beleidsprogramma's afgesproken met betrekking tot kwaliteit van lucht en geluid.

### 08.6 Groeiparagraaf

Diverse doelstellingen in dit artikel zijn gerelateerd aan beleid dat in ontwikkeling is. Verkeer en Waterstaat realiseert de doelstellingen niet alleen door het ontwikkelen van bovengenoemd beleid, maar ook door het meenemen ervan in de uitvoering van de projecten in het Infrastructuurfonds, waar de uitgaven voor de doelstellingen van dit artikel niet per project separaat zichtbaar zijn gemaakt. Dit betekent dat de relatie beleid-budget-realisatie voor dit artikel niet volledig zichtbaar is. Voor de indicator uitstoot CO<sub>2</sub> alsmede de andere indicatoren voor luchtkwaliteit zijn momenteel geen meerjaren-tussendoelen afgesproken. In plaats daarvan zullen de realisaties op weg naar het doel voor 2010 vermeld worden. Mogelijke opname van een indicator over het aantal locaties waar de grenswaarden voor NO<sub>2</sub> en fijn stof nog niet gehaald worden, is een groeitraject. In 2002 wordt door DWW op locaties langs rijkswegen de luchtkwaliteit geanalyseerd. De uitkomsten van dit onderzoek, dat eind 2002 afgerond is, zal een goede indicatie zijn van het aantal knelpunten van NO<sub>2</sub> en fijn stof voor de indicator luchtkwaliteit. Naar aanleiding van dit onderzoek wordt in de Begroting 2004 een indicator opgenomen over het aantal locaties waar de grenswaarden voor NO<sub>2</sub> en fijn stof nog niet gehaald worden.

Wanneer de Modernisering Instrumentarium Geluidshinder (MIG) wettelijk is geregeld (naar verwachting in 2004), kunnen de indicatoren en streefwaarden voor geluidshinder opgenomen en ingevuld worden. De meerjarendoelen voor geluid rond spoorwegen zijn een groeitraject, invulling ervan is afhankelijk van de ontwikkeling van onder andere MIG. Totdat de wet- en regelgeving van kracht wordt, zal de doelstelling ten aanzien van geluid gemeten worden aan de hand van de indicatoren geluidsbelasting aan gevels en geluidsbelaste oppervlakte.

De meerjarenplanning voor ontsnippering zal verschijnen in het Meerjarenprogramma Ontsnippering (eind 2002). Hierbij zullen ook spoor- en vaarwegen in beschouwing worden genomen. Dit Meerjarenprogramma zal als basis fungeren om de streefwaarden voor de prestatie-indicator ontsnippering te definiëren.

Bij nadere uitwerking van bovengenoemde prestatie-indicatoren zullen de betrouwbaarheid, de beschikbaarheid en de afhankelijkheid van derden informatie nadrukkelijk worden meegenomen.

## 09 VEILIGE LUCHTVAART

### 09.1 Algemene beleidsdoelstelling

De algemene beleidsdoelstelling voor dit artikel is het bevorderen van de veiligheid van verkeer en vervoer op luchtvaartgebied.

Daarbij zijn drie aspecten van belang. Ten eerste de interne veiligheid. Dit betreft de aspecten van veiligheid (safety) van luchtvaartactiviteiten verbonden met de luchtvaartvloot, luchthaven, bemanning, passagiers en vracht. Ten tweede de beveiliging (security) tegen aanslagen en dergelijke. En tenslotte de externe veiligheid: de veiligheid voor de omgeving en derden. Voor de interne en de externe veiligheid is de algemene doelstelling geoperationaliseerd in de volgende twee paragrafen. Voor wat betreft de security zal de geoperationaliseerde doelstelling voor interne veiligheid worden gespecificeerd. Redenen hiervoor zijn de internationale ontwikkelingen sinds 11 september 2001, de taakverdeling tussen de ministeries van Justitie en V&W en binnen V&W tussen DGL en IWW.

### 09.2 Nader geoperationaliseerde beleidsdoelstellingen

#### Interne veiligheid luchtvaart

Het geoperationaliseerde beleidsdoel is:

Het zodanig bevorderen van het veiligheidsniveau van de civiele luchtvaart in Nederland<sup>1</sup> dat de objectief te verwachten groei van deze luchtvaart niet leidt tot een toename van het aantal ongevallen en ernstige incidenten als gevolg van ontbrekende randvoorwaarden van rijksoverheidszijde.

Doelgroep is de gehele luchtvaartketen inclusief alle luchtvaarders (passagiers en bemanningen) en internationale luchtvaartgremia.

Onder Nederlandse luchtvaart wordt hier verstaan zowel de nationale als internationale luchtvaartoperatie op de Nederlandse luchthavens en binnen het Nederlandse luchtruim<sup>2</sup>, als de vluchtoperatie van Nederlandse luchtvaartmaatschappijen met een exploitatievergunning conform artikel 16 van de Luchtvaartwet.

Om het operationele doel te bereiken, wordt ernaar gestreefd:

1. dat er geen toename is van het aantal luchtvaartongevallen en ernstige incidenten relevant voor Nederland als gevolg van het ontbreken van randvoorwaarden van overheidszijde;
2. dat alle luchtvaartpartijen voldoen aan de veiligheidsvereisten die nationaal of internationaal zijn vastgelegd;
3. dat maximale harmonisatie van veiligheidsregelgeving in EU-verband wordt bereikt. Dit is relevant gezien het sterk internationale karakter van de luchtvaart en de toenemende internationalisatie van de regelgeving.

De luchtvaartsector is de primair verantwoordelijke partij om binnen de gestelde nationale en internationale grenswaarden een veilige luchtvaart te bereiken en te behouden.

De overheid stelt kaders en bindende voorschriften en ziet actief toe op de naleving daarvan. De mate waarin het geoperationaliseerde beleidsdoel gerealiseerd wordt, is daarmee niet alleen afhankelijk van de effectiviteit van de beleidsinzet vanuit de overheid op nationaal en internationaal

---

<sup>1</sup> Op welke wijze de kleine en recreatieve Nederlandse luchtvaart in het kader van deze operationele doelstelling wordt ingevuld is nog onderdeel van beleidsafweging die in 2003 wordt uitgewerkt.

<sup>2</sup> Conform artikel 1.2 van de Wet Luchtvaart.

niveau, maar met name ook van het succes van maatregelen en inspanningen zoals waar mogelijk te nemen respectievelijk te doen door de luchtvaartsector zelf.

De prestatie-indicatoren die zullen worden gehanteerd zijn:

- het jaarlijks voortschrijdend gemiddeld resultaat (over een vijfjarige periode) van ongevallen op het gebied van de grote luchtvaart;
- het jaarlijks voortschrijdend gemiddeld resultaat (over een vijfjarige periode) van ernstige incidenten conform de daartoe gehanteerde definitie in de wet, van Nederlands geregistreerde vliegtuigen in het buitenland en alle vliegtuigen binnen Nederland;
- vastlegging van internationale afspraken in de Nederlandse wetgeving.

Wat betreft de prestatie-indicator voor ernstige incidenten: er zal onderzocht worden of de gegevens aangaande ernstige incidenten beschikbaar en betrouwbaar zijn. Vooralsnog kunnen er geen gegevens worden opgenomen.

### **Externe veiligheid luchtvaart**

Het geoperationaliseerde beleidsdoel is:

Het zodanig verbeteren van de externe veiligheid rond luchthavens, dat het risico voor omwonenden niet hoger is dan de maximaal toelaatbare waarde.

Voor de verbetering van de externe veiligheid rond luchthavens moet onderscheid worden gemaakt tussen de nationale luchthaven Schiphol enerzijds en de regionale en kleine luchthavens anderzijds.

Voor de regionale en kleine luchthavens wordt uiterlijk in 2004 beleid voor de externe veiligheid (EV) geformuleerd.

Voor Schiphol wordt een onderscheid gemaakt in beheersing van het door de bron veroorzaakte risico door middel van het zogenaamde totaal risicogewicht en beheersing van de risico's aan de effectzijde in de omgeving van de luchthaven. Dit laatste betreft ruimtelijke ordeningsbeleid zoals nieuwbouwbeperkingen en het onttrekken van woningen aan de woonbestemming daar waar de risico's het hoogst zijn. In het bij de nieuwe Schipholwet behorende Luchthavenindelingbesluit (LIB) is gesteld dat uiterlijk 5 jaar na inwerkingtreding van het besluit de woningen binnen de sloopzones in verband met veiligheid aan de woonbestemming moeten zijn onttrokken. De sloopzones zijn zodanig bepaald dat daarbuiten het individueel risico lager zal liggen dan  $10^{-5}$ .

Doelgroepen zijn omwonenden, medeoverheden en de gehele luchtvaartketen.

In het Luchthavenindelingbesluit is vastgelegd:

1. een totaal risicogewicht-grenswaarde (TRG) voor Schiphol;
2. dat er buiten de bepaalde sloopzones in verband met de veiligheid rond Schiphol een individueel risico lager dan  $10^{-5}$  moet zijn.
3. dat uiterlijk binnen 5 jaar na inwerkingtreding van het luchthavenindelingbesluit bestaande woningen aan de woonbestemming moeten worden onttrokken binnen de daartoe bepaalde sloopzones in verband met de veiligheid rond Schiphol;

De prestatie-indicatoren zijn:

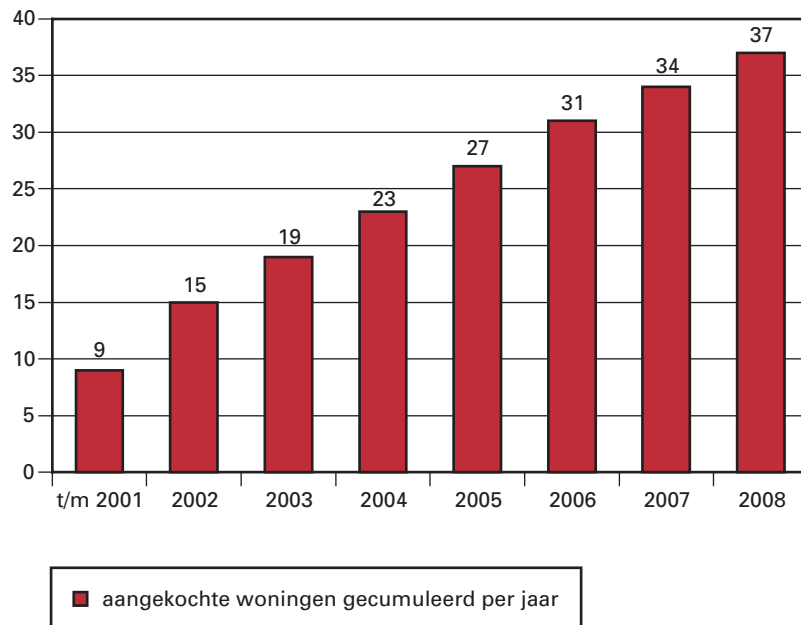
1. de TRG-score voor Schiphol;
2. het individueel risico buiten de genoemde sloopzones;

3. het aantal aan de woonbestemming onttrokken en nog te onttrekken woningen in de sloopzones rond Schiphol.

Het meten van de TRG-score en het individueel risico heeft pas zin na inwerkingtreding van het LIB. Een vergelijking van de resultaten van de metingen met de grenswaarden wordt meegenomen in het evaluatieonderzoek dat 2 jaar na inwerkingtreding van de wet en de besluiten plaatsvindt.

In onderstaande grafiek is een zeer grove schatting gemaakt tot en met 2008 – dan moet naar verwachting de laatste woning zijn aangekocht – van het verloop van de onttrekking van woningen aan de woonbestemming. Dit verloop is gebaseerd op de Planologische kernbeslissing Schiphol en omgeving en nog niet op de inwerkingtreding van de Schipholwet en het LIB in 2003. Meer dan een globale schatting kan er niet worden gegeven daar het tijdstip van onttrekking onder meer afhankelijk is van de bereidwilligheid van bewoners.

**Figuur 1: Globale schatting van de planning van aan te kopen woningen in de veiligheidszones rondom Schiphol**



Het departement is verantwoordelijk voor het stellen van de TRG-grens, het toezicht richting de sector dat de grens niet wordt overschreden en voor het vaststellen van de sloopzones. De luchtvaartsector is verplicht binnen deze grens te blijven. De gemeenten hebben de taak om de woningen in de sloopzones daadwerkelijk aan de woonbestemming te onttrekken.

### 9.3 Beleidsinstrumenten

#### Interne veiligheid luchtvaart

##### *Beleidsvoorbereiding en ontwikkeling*

Omdat het uitvoeringsprogramma van de eerste Nota Veiligheidsbeleid Burgerluchtvaart (NVB I) uit 1996 inmiddels grotendeels is afgerond, is de Tweede kamer toegezegd het veiligheidsbeleid met de beleidsdoelen en

een nieuw uitvoeringsprogramma voor de komende jaren 2003–2010 te formuleren. Dit kader is onder meer nodig vanwege nieuwe maatschappelijke en technologische ontwikkelingen zoals ontvlechting van de verantwoordelijkheden tussen overheid en sector, voortgaande functiescheiding binnen de overheid en nieuwe vliegtuigontwerpen. Daarnaast is de totstandkoming van de European Aviation Safety Agency (EASA) een belangrijke ontwikkeling die leidt tot nadere bepaling van de Nederlandse inzet voor en organisatie van de interne veiligheid. Bovendien zal worden bezien in hoeverre het bestaande beleidsinstrumentarium voor luchtvaartveiligheid van regelgeving, vergunningverlening en verschillende vormen van toezicht afdoende zijn. In dit opzicht is de nota naast een instrument van interne veiligheid ook een instrument om het integrale karakter van de veiligheidsproblematiek te benadrukken.

Een integrale benadering van de veiligheid vraagt ook om een goede werking van de veiligheidsketen. In die keten hangen de resultaten van de beleidsvorming nauw samen met de uitvoering en handhaving van de IVW en andere overheidsdiensten alsmede van de sector. Om een goede ketenwerking te bevorderen vindt overleg plaats tussen de betrokken geledingen, in het bijzonder met de IVW. Door het uitvoeren van periodieke beleidstoetsen en door middel van uitvoerings- en handhavinginformatie wordt de ketenwerking beoordeeld. Voor de ketenrelatie met de sector is het Integraal Veiligheids Management-systeem (IVMS) een belangrijk instrument. Daarnaast moeten de adviezen van de Veiligheid Advies Commissie Schiphol (VACS) de ketenwerking dienen.

Het luchtvaartproces is vergaand gereguleerd door onder andere brevettering en certificeringen. Deze regulering is er zowel op het mondiale, Europese als nationale niveau, op basis van de nieuwe Wet Luchtvaart. Aanvullende normering en regulering wordt in 2003 voorbereid aan de hand van aanbevelingen die voortkomen uit het vervolg van het veiligheidsbeleid, nieuwe ontwikkelingen zoals EU-regulering, de oprichting van de EASA en de gebeurtenissen op 11 september 2001.

De securityzorg heeft een nieuwe prioriteit gekregen door de gebeurtenissen van 11 september 2001. De securityzorg concentreerde zich daarvoor vooral op de risico's op de grote luchthavens. Gezien de nieuwe dreigingen dient de zorg te worden verbreed met maatregelen voor het verminderen van de securityrisico's (voor en) tijdens de vluchtuitvoering. Een en ander vraagt uitgaand van de in de wet toegekende bevoegdheden een nauwe samenwerking tussen de ministeries van Justitie en van Verkeer en Waterstaat.

Ook internationaal – in de EU en de International Civil Aviation Organization (ICAO) – staat de invulling van het in reactie op de gebeurtenissen van 11 september 2001 opgestelde beleidsprogramma op de agenda. De Nederlandse inspanningen zullen er op gericht zijn dat de internationale afspraken zoveel mogelijk in lijn zijn met het door Nederland voorgestane beleid.

#### *Financiële Stimulering*

Ter bevordering van de veiligheid van de internationale luchtvaart ondersteunt Nederland een aantal initiatieven van organisaties, zoals het International Institute of Air and Space Law (IIASL) en het ICAO-auditsysteem.

Ook op nationaal vlak wordt een aantal initiatieven van organisaties ondersteund, zoals de Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart (KNVvL) en de Air Cargo Nederland (ACN).

#### *Wet- en regelgeving*

Gezien het sterk internationale karakter van de luchtvaartveiligheid is participatie in en aansluiting bij Europese en mondiale initiatieven op het gebied van de vliegveiligheid van groot belang. De inspanningen zijn gericht op een zo sterk mogelijke afstemming tussen het Nederlandse beleid en de afspraken in regionaal, Europees en mondiaal verband naar aanleiding van de internationale ontwikkelingen. Het gaat om de volgende convenanten en afspraken:

- Normstelling en audits door de EASA, die in 2003 zal zijn opgericht. Dit agentschap krijgt een centrale rol bij de Europese harmonisatie van de voorwaarden voor het verkrijgen en afgeven van veiligheids-certificaten. Nederland zal bevorderen dat bevoegdheden van de EASA – eerst beperkt tot de luchtwaardigheid – in de komende jaren zal worden uitgebreid met de zorg voor onder meer de veiligheid van de vluchtuitvoering en het luchtvaardend personeel, waarover het overleg in Europees verband thans nog geen juridisch bindend karakter heeft.
- Regelgeving en actieprogramma's van de EU op veiligheidsgebied die nog niet in het mandaat van de EASA zijn opgenomen.
- Afspraken over normstelling in de ICAO, de Joint Aviation Authorities (JAA) en de European Civil Aviation Conference (ECAC).
- Afspraken in de JAA, de EU en de ICAO over de strategie voor het verder verbeteren van de luchtvaartveiligheid door aanpassing van de internationale eisen voor de veiligheid aan de moderne ontwikkeling van het luchtvaartstelsel (vliegend materieel, apparatuur etc.) op basis van goede evaluatiesystemen.

Gegeven het grote belang van het bevorderen van de veiligheid zoals neergelegd in de algemene en operationele doelstellingen zijn de Nederlandse inspanningen bovendien gericht op een actieve deelname en vertegenwoordiging in de verschillende internationale gremia. In het bijzonder vraagt het opbouwen van relaties in het kader van de EASA een extra inspanning.

#### *Monitoring en beleidsevaluatie*

Op het terrein van de interne luchtvaartveiligheid is een aantal gegevens regulier beschikbaar die aangeven hoe het met de veiligheid is gesteld. Voor de overheid kunnen deze gegevens aanleiding zijn voor bijsturing of herziening van beleid, uitvoering en/of handhaving.

Op het internationale vlak levert de JAA, waar Nederland deel van uitmaakt, de ongevalsratio. De ongevalsratio geeft het aantal fatale ongevallen per miljoen vluchten weer. Een fataal ongeval is een ongeval in de burgerluchtvaart waarbij ten minste 1 persoon aan boord letsel oploopt, dat binnen 30 dagen na het ongeval de dood tot gevolg heeft. Voor de periode 1980–1998 bedroeg de ratio 0,5 fatale ongevallen per miljoen vluchten. Het vijfjaarsgemiddelde van deze ratio is de indicator voor de operationele doelstelling voor de interne veiligheid. Daarnaast leveren de internationale veiligheidsaudits in het kader van het ICAO safety oversight program gegevens op over de interne veiligheid. Deze vijfjarige audit naar de veiligheid op Schiphol, maar ook de audits



van de EU en de ICAO naar de security geven informatie over de voorwaarden scheppende condities en de wijze waarop deze condities worden geoperationaliseerd.  
Tenslotte is de Safety Assessment Foreign Aircraft (SAFA)-inspectie een goed monitoringsinstrument.

Vanuit de Nederlandse overheid zijn de jaarberichten van de Inspectie van V&W van groot belang. De inspectie geeft immers direct uitvoering aan het gemaakte beleid en handhaaft de gestelde regels.

Wat betreft beleidsevaluaties: in 2001 is een ex post beleidsevaluatie-onderzoek uitgevoerd op de NVB I.

Programma beleidsevaluaties				
Evaluatieonderwerp	A. Startdatum B. Einddatum	Evaluatieperiode	Doel evaluatie	Type evaluatie
Vervolg Veiligheidsbeleid	Nog onbekend: streven einddatum in 2006	Streven: 2003–2006	Evalueren werking tot dan toe van het veiligheidsbeleid en bijbehorend actieprogramma	Ex post

## Externe veiligheid luchtvaart

### *Beleidsvoorbereiding en ontwikkeling*

Innovatief onderzoek vindt plaats in samenwerking met de sector en met internationale betrokkenen voor het verkrijgen van meer inzicht in oorzaak en gevolg in de veiligheidsketen en het verwerken van dat inzicht in het risicoanalyse-instrumentarium.

Zo wordt er ten eerste een statistisch causaal model ontwikkeld waarmee oorzaak-gevolgketens van luchtvaart(on)veiligheid worden geïnventariseerd en geanalyseerd. Dit model zal naar verwachting in 2005 gereed zijn. Het model geeft tevens meer inzicht in zowel de interne en de externe veiligheid bij Schiphol als de rol van de verschillende partijen hierin. Een belangrijk pluspunt ten opzichte van het huidige rekenmodel voor externe veiligheid is de mogelijkheid om de effectiviteit van maatregelen die de veiligheid verhogen te kwantificeren. Aan de hand van de in 2002 opgeleverde demo van het statistisch causaal model worden de oorzaak-ongevalsketens uitgewerkt.

Tevens wil Nederland de nog uit te werken integrale veiligheidsbenadering ook op de internationale luchtvaartagenda plaatsen, onder andere van ICAO en de EU. Het doel hiervan is het verkrijgen van draagvlak voor deze integrale benadering van luchtvaartveiligheid.

Ten tweede vindt er een ontwikkeling plaats van een risicoanalysemodel voor regionale en kleine luchthavens voor het Project Regelgeving Regionale en Kleine Luchthavens (zie artikel 11). Dit model is naar verwachting gereed in 2003.

### *Convenanten en afspraken*

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat spant zich in om het internationale draagvlak voor een integrale veiligheidsbenadering te bevorderen. In contacten met andere landen en in het multilaterale kader van met name de EU en de ECAC zal dit draagvlak worden gezocht. Daarbij wordt er

rekening mee gehouden dat de Nederlandse benadering voor wat betreft de externe veiligheid luchtvaart afwijkt van die in andere landen.

*Uitvoering en handhaving*

Voor het gebruik van het vijfbanenstelsel op Schiphol zijn sloopzones in verband met de veiligheid vastgesteld in de PKB Schiphol en omgeving (1995). Deze zones worden binnenkort herzien doordat de PKB wordt vervangen door de gewijzigde Schipholwet en het daarbij behorende luchthavenindelingbesluit. In de tabel budgettaire gevolgen van beleid is reeds een zeer globale raming opgenomen van de kosten voor de aankopen van woningen ten gevolge van de inwerkingtreding van de Schipholwet. (De in paragraaf 09.2 gepresenteerde grafiek geeft enkel de aan te kopen woningen ten gevolge van de genoemde PKB.) Totdat het besluit in werking treedt (naar verwachting in 2003), is de uitvoering van het sloopbeleid in handen van Rijkswaterstaat. Vanaf inwerkingtreding van het luchthavenindelingbesluit (LIB) is de uitvoering een verantwoordelijkheid van de betreffende gemeenten. Vijf jaar na inwerkingtreding van het LIB dienen alle betreffende woningen die onder het sloopbeleid vallen aan de woonbestemming te zijn onttrokken.

*Monitoring en beleidsevaluatie*

De jaarlijkse TRG-bepaling, het resterend aantal woningen in de sloopzones rond Schiphol vanaf de inwerkingtreding van het LIB en de bepaling van het individueel risico buiten de sloopzones moeten voorzien in de monitoringbehoefte voor de externe veiligheid.

Het externe veiligheidsbeleid voor de kleine en regionale luchthavens is nog in ontwikkeling. Te zijner tijd worden ook hiervoor monitoringsinstrumenten ontwikkeld en een evaluatieprogrammering opgezet.

Programma beleidsevaluaties				
Evaluatieonderwerp	A. Startdatum B. Einddatum	Evaluatieperiode	Doel evaluatie	Type evaluatie
Statistisch causaal model	Nog onbekend: streven = 2 jaar na inwerking- treding = ca. 2007	Streven: 2005–2007	Werking van het model evalueren	Ex post
EV-beleid rond Schiphol	A. 2003 B. 2005		handhavingsinstrument richting de bron (TRG) in het streven om buiten de sloopzones geen hoger jaarlijks risico van $10^{-5}$ te laten optreden.	Ex post

#### 09.4 Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (€ 1000)						
09 Veilige luchtvaart	2002	2003	2004	2005	2006	2007
<b>Verplichtingen</b>	<b>6 194</b>	<b>5 675</b>	<b>6 773</b>	<b>7 992</b>	<b>7 920</b>	<b>7 920</b>
<b>Uitgaven:</b>	<b>6 194</b>	<b>5 675</b>	<b>6 773</b>	<b>7 992</b>	<b>7 920</b>	<b>7 920</b>
<b>09.01. Programma-uitgaven</b>	<b>4 838</b>	<b>4 887</b>	<b>6 050</b>	<b>7 341</b>	<b>7 341</b>	<b>7 341</b>
<i>09.01.01 Intern veiligheidsniveau civiele luchtvaart</i>	755	755	755	564	564	564
Bijdragen internationale organisaties	755	755	755	564	564	564
<i>09.01.02 Extern veiligheidsniveau civiele luchtvaart</i>	2 293	3 045	3 423	4 567	4 567	4 567
Investerings Ruimtelijke maatregelen Schiphol	2 293	3 045	3 423	4 567	4 567	4 567
<i>09.01.08 HGIS uitgaven</i>	1 015	1 015	1 015	1 015	1 015	1 015
Bijdragen internationale organisatie ICAO	1 015	1 015	1 015	1 015	1 015	1 015
<i>09.01.99 Overige programma uitgaven</i>	775	72	857	1 195	1 195	1 195
Anticiperend onderzoek	775	72	857	1 195	1 195	1 195
<b>09.02. Apparaatsuitgaven</b>	<b>1 356</b>	<b>788</b>	<b>723</b>	<b>651</b>	<b>579</b>	<b>579</b>
<b>09.03. Ontvangsten</b>	<b>33</b>	<b>33</b>	<b>33</b>	<b>33</b>	<b>33</b>	<b>33</b>

#### 09.5 Budgetflexibiliteit

Budgetflexibiliteit (x € 1000)										
9 Veilige luchtvaart		2003		2004		2005		2006		2007
1. Totaal geraamde kasuitgaven		5 675		6 773		7 992		7 920		7 920
2. Waarvan apparaatsuitgaven		788		723		651		579		579
<b>3. Dus programma-uitgaven</b>		<b>4 887</b>		<b>6 050</b>		<b>7 341</b>		<b>7 341</b>		<b>7 341</b>
4. Waarvan juridisch verplicht	83%	4 060	73%	4 438	76%	5 582	76%	5 582	76%	5 582
5. Waarvan complementair noodzakelijk en/of bestuurlijk gebonden	16%	755	13%	755	8%	564	8%	564	8%	564
6. Niet onder 4 en 5 begrepen (eventueel reserveringen op basis van een regeling of beleidsprogramma)	1%	72	14%	857	16%	1 195	16%	1 195	16%	1 195
7. Totaal	100%	<b>4 887</b>	100%	<b>6 050</b>	100%	<b>7 341</b>	100%	<b>7 341</b>	100%	<b>7 341</b>

##### Juridische verplichtingen

Juridisch verplicht zijn de Ruimtelijke Maatregelen Schiphol in verband met de aanleg van de 5<sup>e</sup> baan Schiphol en de jaarlijkse bijdrage aan de ICAO.

##### Bestuurlijke en/of complementaire verplichtingen

Bestuurlijk verplicht zijn de bijdragen aan internationale organisaties zoals ECAC, Eurocae etc. en de bijdrage aan de KNVvL.

### **Niet vastgelegd in verplichtingen**

Niet vastgelegd in verplichtingen is het onderzoek in het kader van de luchtvaartveiligheid, security en externe veiligheid.

#### *09.6 Groeiparagraaf*

Van de prestatie-indicator voor ernstige incidenten zijn nu nog geen gegevens beschikbaar. Er zal onderzocht worden of de gegevens aangaande ernstige incidenten beschikbaar en betrouwbaar zijn. Mocht dit het geval zijn dan is het streven deze in de begroting 2004 op te nemen.

Voor het veiligheidsgebied security zal de geoperationaliseerde doelstelling voor interne veiligheid worden gespecificeerd. Thans wordt hierbij gedacht aan nieuw te ontwikkelen indicatoren op dit gebied zoals het in kaart brengen van de potentiële beveiligingsrisico's rond de luchtvaart op basis van vertrouwelijke dreigingsanalyses. De audits die de EU gaat verrichten met betrekking tot de security en specifiek de beoordeling van Nederlandse luchthavens zouden ook goede graadmeters kunnen zijn. De bijdrage van V&W geschiedt in overeenstemming met het Ministerie van Justitie. De te leveren bijdrage van V&W richt zich daarbij met name op het verband tussen security en de algemene aspecten van luchtvaartveiligheid. In dat opzicht werkt V&W aan voorwaarden voor de beveiliging aan boord van het vliegtuig zelf.

Voor interne veiligheid wordt gedacht aan een uitbreiding van de prestatie-indicatoren als de mate van harmonisatie van internationale veiligheidsregelgeving voor de verschillende segmenten en aspecten van de civiele luchtvaart, veiligheidsclausules in internationale luchtvaartovereenkomsten van Nederland met niet-EU-landen en bevindingen van veiligheidsaudits van bijvoorbeeld de ICAO. Daarbij wordt getoetst in welke mate de internationale afspraken door een land worden ingevoerd en nageleefd. Op basis van de in 2000/2001 uitgevoerde ICAO audit en de daarbij onderzochte specifieke ICAO-annexen zullen naar verwachting in vervolg daarop ook voor andere ICAO-annexen dergelijke auditsystemen worden geïntroduceerd door de ICAO. Duidelijk mag zijn dat deze safety prestatie-indicatoren zich primair richten op de V&W prestaties om het minimale veiligheidsniveau te borgen («output»).

Voor de regionale en kleine luchthavens is beleid in ontwikkeling. Te zijner tijd zullen streefwaarden en prestatie-indicatoren hiervoor worden vastgesteld.

In de evaluatie van de besluiten (LVB en LIB) in 2005 zal onder meer worden ingegaan op het volgende aspect: in hoeverre voorziet het handhavinginstrument richting de bron (TRG) in samenhang met de overige elementen van het nieuwe stelsel in het streven om buiten de sloopzones geen hoger jaarlijks risico van  $10^{-5}$  te laten optreden.

In deze groeiparagraaf past ook aandacht voor de realisatie van het statistisch causaal veiligheidsmodel en de ontwikkeling van groepsrisiconorm op basis van dat model. Naar verwachting zullen de resultaten hiervan in 2005 aan de Tweede Kamer worden voorgedragen. Een en ander kan vanaf 2005 leiden tot een nieuwe prestatie-indicator voor groepsrisico rond Schiphol.

## 10 FACILITEREN LUCHTVAARTNETWERK

### 10.1 Algemene beleidsdoelstelling

De algemene beleidsdoelstelling voor dit artikel is het beschikbaar zijn van een op de vraag aangepast, doeltreffend en doelmatig logistiek luchtvaartnetwerk, bestaande uit de nationale luchthaven en het luchtruim.

In december 1999 heeft het kabinet de Nota Toekomst Nationale Luchtvaart (TNL) uitgebracht. Hierin heeft het kabinet vastgelegd, te willen komen tot nieuwe verhoudingen tussen de luchtvaartsector (Schiphol als bedrijf) en de overheid. Dit heeft tot gevolg dat de luchtvaartsector binnen bepaalde harde randvoorwaarden vrij is om invulling te geven aan de gewenste bedrijfsactiviteiten op en rond Schiphol, maar dat de sector ook zelf volledig verantwoordelijk is voor (de gevolgen van) die activiteiten. De rol van de overheid richt zich op het stellen van publieke randvoorwaarden en het handhaven daarvan. Ten aanzien van de hier geformuleerde doelstelling betekent dit dat de luchtvaartsector haar bedrijfsvoering zodanig optimaliseert dat aan de maatschappelijke vraag naar luchtvaart wordt tegemoetgekomen, binnen de door de overheid gestelde randvoorwaarden en de fysieke grenzen aan luchthaveninfrastructuur van Schiphol.

Er is een capaciteitsprobleem in het Europese luchtruim. De Europese luchtverkeerssnelwegen slibben dicht als de op- en afritten geblokkeerd raken. Een probleem bij de oplossing hiervan vormt de lappendeken van verantwoordelijkheden boven Europa. Een efficiënte en veilige luchtverkeersdienstverlening en een adequate uitvoeringsorganisatie is essentieel voor een effectief werkend luchtvaartbestel binnen Nederland.

### 10.2 Nader geoperationaliseerde beleidsdoelstellingen

#### **Beschikbaarheid luchthavencapaciteit**

De doelstelling beschikbaarheid luchthavencapaciteit betreft het mogelijk maken van een beheerste groei van de luchtvaart binnen de maatschappelijke en fysieke randvoorwaarden. De belangrijkste daarvan zijn voor Schiphol de regels en grenswaarden voor externe veiligheid en milieu op basis van de nieuwe Schipholwet. Voor de overige vliegvelden vloeien deze voort uit de aanwijzingen. De aanwijzingen maken onderdeel uit van artikel 11.

Het realiseren van deze doelstelling wordt bepaald door de verhouding tussen de behoefte van de markt aan luchtvaart op de nationale luchthaven en de capaciteit die daarvoor beschikbaar is. Deze capaciteit wordt bepaald door het aantal beschikbare start- en landingsbanen, de beschikbare milieurimte en de wijze waarop de luchtvaartsector het gebruik optimaliseert.

Voor wat betreft het aantal beschikbare start- en landingsbanen is de streefwaarde voor de korte termijn dat de vijfde baan van Schiphol tijdig in gebruik wordt genomen (vanaf 2003). Daartoe zijn wet- en regelgeving aangenomen door het Parlement. Voorwaarde voor de ingebruikname is dat de verdere procedure van de regelgeving tijdig in 2002 wordt afgerond en de wet- en regelgeving van kracht wordt.

Voor de langere termijn (vanaf 2010) is dat de beschikbaarheid van een banenstelsel met een toereikende capaciteit. Naar verwachting zal vanaf

2010 de capaciteit van het vijfbanenstelsel niet meer toereikend zijn en zal een wijziging van het banenstelsel nodig zijn. Deze wijziging zal conform de wet- en regelgeving van het vijfbanenstelsel moeten worden gerealiseerd binnen de (per saldo) beschikbaar gestelde milieuruimte. De prestatie-indicatoren zijn in deze gelijk aan de streefwaarden.

Voor zowel de korte als de langere termijn geldt dat het optimaliseren van het gebruik binnen door de overheid gestelde randvoorwaarden een verantwoordelijkheid is van de luchtvaartsector<sup>1</sup>.

De doelgroep is de gehele luchtvaartketen, medeoverheden, internationale luchtvaartgremia, burgers als omwonenden en als consumenten.

### **Beschikbaarheid luchtruimcapaciteit**

Nederland is voor de capaciteit van het luchtruim afhankelijk van de capaciteit in de buurlanden en van de voortgang van de Europese integratie van het luchtruim. Er wordt gestreefd naar een toename van de benuttingsmogelijkheden van het luchtruim voor civiel luchtverkeer van, naar en boven Nederland, afgestemd op de vraag, het meewerken aan de streefwaarde van Eurocontrol: gemiddeld ten hoogste 1 minuut vertraging per vlucht in de zomer periode van 2006 op basis van een gemiddelde verkeersgroei. Thans bedraagt de gemiddelde vertraging in Europa 4,9 minuten per vlucht in de zomer. Daarvan is de helft toe te rekenen aan ATM-(Air Traffic Management) perikelen; de andere helft heeft te maken met slechte afhandeling op de grond. De vertraging moet stapsgewijs worden teruggedrongen. De vertragingen per jaar en de streefwaarden staan afgebeeld in een grafiek op de volgende pagina.

De prestatie-indicator die zal worden gehanteerd is het aantal minuten vertraging per vlucht in de zomerperiode. Eurocontrol rapporteert hier jaarlijks over (zie grafiek volgende pagina).

Het blijkt dat de jaarlijkse toename in beschikbare capaciteit meteen wordt verbruikt door de toegenomen behoefte, waardoor de vertragingen niet of nauwelijks worden ingelopen. Daarom is extra internationale inspanning nodig, met name via het Single-Skyproject van de EU.

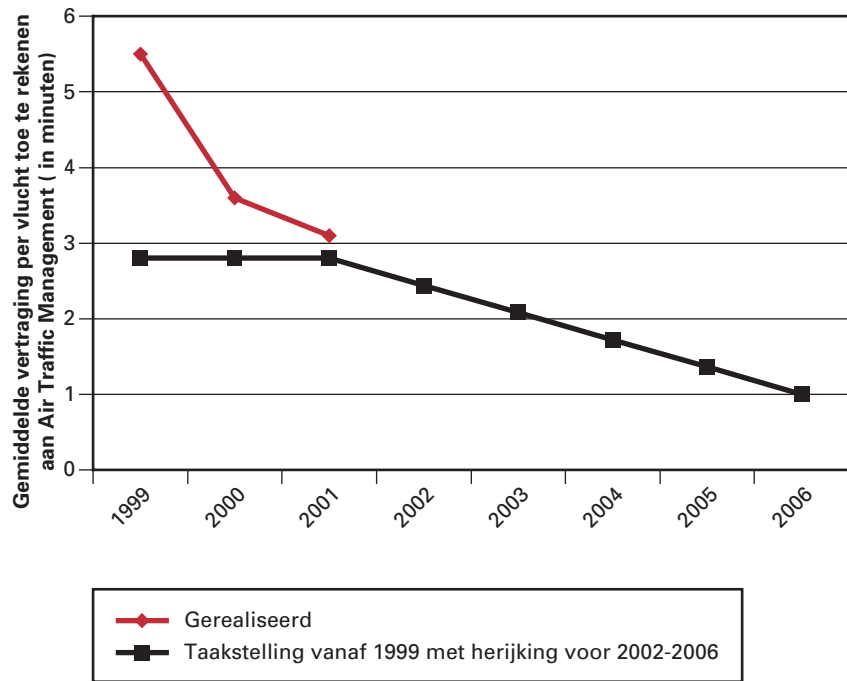
In 2004 wil de Europese Unie het Single-Sky-concept ingevoerd zien. Nederland zet zich in voor een snelle voortgang van het Single-Skydossier. Marktwerking op het gebied van de verkeersleiding, met als doel efficiëntere dienstverlening, zal tot ver na 2004 duren. De EU heeft namelijk omwille van het draagvlak bij verschillende landen, de voorstellen voor marktwerking sterk afgezwakt. Wel wordt gepoogd voor ondersteunende diensten liberalisering in te voeren. Maar ook dat stuit bij veel lidstaten nog op bezwaren. Bovendien zal na invoering van het Single-Sky-concept in 2004 nog de nodige implementatie moeten plaatsvinden.

De primaire doelgroep bestaat uit de DGL/IVW, Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL), het Ministerie van Defensie (militaire luchtverkeersleiding en medeverantwoordelijke voor luchtruim in Nederland), het Upper Area Control Center (UAC Maastricht (onderdeel van Eurocontrol), de Europese nationale overheden in Europa en de nationale luchtverkeersorganisaties.

---

<sup>1</sup> Onder luchtvaartsector wordt verstaan: de luchthaven Schiphol en de op Schiphol opererende luchtvaartmaatschappijen.

**Figuur 1: Taakstelling Eurocontrol-landen voor het terugdringen van vertragingen in (het hogere deel van) het Europese luchtruim**



### 10.3 Beleidsinstrumenten

#### Beschikbaarheid luchthavencapaciteit

##### *Beleidsvoorbereiding en ontwikkeling*

Voor de korte termijn (tot 2010) biedt naar verwachting het vijfbanenstelsel voldoende capaciteit voor de luchthaven Schiphol. Er wordt onderzocht of op langere termijn een grotere markt vraag binnen de gegeven milieuruimte mogelijk is door het toevoegen van een zesde baan op Schiphol. Het kabinet heeft in de nota Toekomst van de nationale luchthaven aangegeven ruimte te willen bieden aan beheerste groei van de luchthaven Schiphol, binnen gestelde grenzen van milieu en veiligheid. De luchtvaartsector heeft daarop in de vorm van een business case haar globale wensen voor de lange termijn aangegeven. Het kabinet zal op basis van een maatschappelijke kosten-baten afweging een besluit nemen over de te nemen formele stappen. De Kamer wordt geïnformeerd over de resultaten van het onderzoek en het standpunt van het kabinet.

Met het onderzoek naar «Flyland» wordt de mogelijkheid open gehouden om indien haalbaar een keuze voor te bereiden voor een eiland in de Noordzee. Daarmee zou een substantieel hogere markt vraag op de zeer lange termijn mogelijk gemaakt kunnen worden. De komende jaren zullen de eerste resultaten van het verdere onderzoek naar de mogelijkheden en onmogelijkheden van een luchthaven in zee bekend worden. Het onderzoeksprogramma Flyland zal voortgangsrapportages opstellen ten behoeve van de Tweede Kamer met ingang van het verslagjaar 2001 tot en met 2005.

Zoals reeds toegelicht in de inleiding van dit hoofdstuk, is primair de luchthavenexploitant verantwoordelijk voor de beschikbaarheid van

voldoende luchthavencapaciteit. De aanleg van nieuwe luchthaveninfrastructuur en de operationalisering van het gebruik valt onder zijn verantwoordelijkheid.

Voor de langere termijn zal het kabinet de maatschappelijke afweging maken om desgewenst de randvoorwaarden waarbinnen een verdere accommodatie van de markt vraag mogelijk gemaakt kan worden, vast te stellen. Het is aan de luchtvaartsector om aanvragen daartoe in te dienen.

#### *Wet- en regelgeving*

Op basis van de wijziging van de Wet luchtvaart zullen volgens planning op 1 januari 2003 twee uitvoeringsbesluiten van kracht worden: het luchthavenindelingbesluit en het luchthavenverkeerbesluit. De procedures hiervoor zullen naar verwachting in 2002 afgerond worden.

Hiermee kan het vijfbanenstelsel vanaf 2003 in gebruik genomen worden.

De werking van het nieuwe geluidsstelsel zal tot 2005 gemonitord en geëvalueerd worden. Indien deze evaluatie daartoe aanleiding geeft, zullen het luchthavenverkeerbesluit en het luchthavenindelingbesluit worden gewijzigd. Ten behoeve van de overige geluidaspecten, veiligheid, luchtkwaliteit, geluid en geur wordt verwezen naar de beleidsinstrumenten bij artikel 9 en 12.

#### *Monitoring en beleidsevaluatie*

Voor de korte termijn (2003–2010, het vijfbanenstelsel) zal evaluatie plaatsvinden van het luchthavenverkeerbesluit en het luchthavenindelingbesluit ter toetsing van de conform de Schipholwet beoogde bescherming en de doelstelling van het instandhouden van de mainportfunctie van Schiphol op basis van:

- resultaten van monitoring van de milieu- en veiligheidseffecten van het gebruik van het vijfbanenstelsel, waaronder de monitoring van de geluidbelasting in het gebied tussen de (Lden-equivalenten van) 35 en 20 Ke;
- evaluatie van de invoering van de Europese maten voor de geluidbelasting (Lden voor het etmaal, Lnight voor de nacht);
- uitbreiding van het geluidbeleid voor het gebied buiten de 35 Ke op basis van voorstellen van een onafhankelijke adviescommissie.

Voor de langere termijn (vanaf 2010) zal het ministerie zich bezighouden met de beoordeling van voorstellen van de sector voor verdere ontwikkeling van het banenstelsel op basis van:

- kengetallen kosten baten analyse;
- uitgewerkt voorstel van de sector voor verdere ontwikkeling van het banenstelsel naar aanleiding van een beleidskeuze van het kabinet, waarin de milieu-effecten in kaart zijn gebracht.

<b>Programma Beleidsevaluaties</b>				
Evaluatie-onderwerp	A. Startdatum B. Einddatum	Evaluatieperiode	Doel evaluatie	Type evaluatie
Luchthavenindelingbesluit en luchthavenverkeerbesluit	A. 2005	2003–2005	Evaluatie van de werking van het wettelijk stelsel voor Schiphol	Ex post



## **Beschikbaarheid luchtruimcapaciteit**

### *Beleidsvoorbereiding en ontwikkeling*

Gelet op de lappendeken van verantwoordelijkheden in het Europese luchtruim, wil Nederland dat de EU de Europese regelgevende functie met betrekking tot luchtverkeersleiding gaat vervullen. In Europa gaat het om het tegengaan van de versnippering door eenduidige regelgeving (efficiencyslag), afstemming en integratie civiel-militair luchtruim (grotere capaciteit voor civiele luchtvaart), technologische innovatie (meer capaciteit op de routes) en liberalisering (betere prijs-prestatieverhouding en schaalvergroting van luchtverkeersleidingcentra).

Daarvoor is nodig, dat de Europese Unie regelgever wordt en dat Eurocontrol met de EU samenwerkt ter voorbereiding en implementatie van het beleid. Van de EU wordt een grotere doorzettingsmacht verwacht, dan het op consensus gerichte Eurocontrol. Eurocontrol heeft niet de mogelijkheden om de gewenste streefwaarden, voor zover het betreft de vertragingen door het luchtverkeersleidingssysteem af te dwingen.

De EU heeft, mede op sterke aandrang vanuit Nederland, aan de congestie in de lucht prioriteit gegeven. Het gaat om de realisering van het Single-Sky-concept van de EU, met daarin: de EU als regelgever voor luchtverkeersdienstverlening, functiescheiding tussen regelgever en providers, flexible use of airspace (afstemming en waar mogelijk integratie civiel-militair luchtruim) en marktwerking voor luchtverkeersdienstverlening. De realisering is voorzien in 2004. Nederland zet zich actief in om een goede samenwerking en taakverdeling tussen de EU en Eurocontrol tot stand te brengen.

Nederland investeert veel energie en tijd om de besluitvorming in Europa inhoudelijk en het tempo er van te bespoedigen. Nederland is afhankelijk van de opstelling van de andere landen. Daarom probeert Nederland, naast participatie in de internationale gremia, actief via bilaterale contacten met andere landen om het draagvlak voor de met de «Single Sky» verbonden gedachten te vergroten.

Voor wat betreft Noordwest Europa geldt het volgende. Binnen Europa zijn te veel luchtverkeersleidingcentra. Voor de hogere luchtlagen beschikken de Benelux en Noord-Duitsland over UAC-Maastricht. Nederland ziet het UAC-Maastricht als goed voorbeeld van de «Single-Sky»-gedachte. Nederland stelt zich actief op om met de andere betrokken landen UAC-Maastricht in stand te houden. Daarbij moet UAC-Maastricht kosteneffectief zijn, een voldoende groot werkgebied hebben en in staat zijn voldoende afhandelingscapaciteit in het luchtruim te blijven leveren. De vier landen willen ook een grotere zeggenschap over de ontwikkeling van UAC-Maastricht.

Binnen Nederland vindt periodiek overleg plaats tussen betrokken overheden en luchtverkeersleiding. Door middel van verdergaande afstemming tussen civiel en militair luchtruim, herverkaveling ten gunste van het civiele deel van het luchtruim en technologische innovatie wordt geprobeerd het aanbod van luchtruim mee te laten groeien met de behoefte.

Voor wat betreft de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) vindt onderzoek plaats in het kader van sturing en toezicht. Een efficiënte en veilige luchtverkeersdienstverlening en een adequate uitvoeringsorganisatie is essentieel voor een effectief werkend luchtvaartbestel binnen Nederland. Vanuit het oogpunt van ontvlechting tussen de rol van de overheid en die van de luchtvaartsector is een verdere doordenking

van een passende positionering van de LVNL nodig. In het licht van de (inter-) departementale aanbevelingen over toezicht wordt het toezicht op de LVNL nader bekeken vanuit de verschillende beleidswensen. Binnen het toezicht heeft veiligheid een prominente plaats. De verschillende aspecten van veiligheid zullen nader bezien worden op behoefte aan verdergaande kaderstelling en normering, waarbij zoveel mogelijk met internationaal geaccepteerde standaards en inzichten wordt gewerkt.

#### *Financiële stimulering*

De inzet op een efficiënte benutting van het luchtruim boven Nederland vereist onderzoek, stimulering van de toepassing van technologische innovaties (met betrokkenheid van het Nationaal Lucht en Ruimte Instituut; NLR) en het maken van afspraken met het Ministerie van Defensie over de benutting van het luchtruim.

Het overleg met Defensie over het gebruik van het luchtruim vindt plaats in de Luchtverkeerscommissie (LVC), een adviesorgaan ten behoeve van de Ministers van Verkeer en Waterstaat en Defensie.

#### *Monitoring en beleidsevaluatie*

Voor wat betreft monitoring komt Eurocontrol jaarlijks met een voortgangsrapportage over de capaciteit van het luchtruim. In het kader van het Europese ATM-programma van Eurocontrol is daarin de voortgang opgenomen van een breed scala aan maatregelen over de verbetering van de capaciteit en de veiligheid in het luchtruim.

<b>Programma beleidsevaluaties</b>				
Evaluatie-onderwerp	A. Startdatum B. Einddatum	Evaluatieperiode	Doel evaluatie	Type evaluatie
Totstandkoming Single European Sky	A. sep. 2004 B. dec. 2004	2004	Nagaan in hoeverre het doel van de EU is bereikt om in 2004 het beleid voor Single European Sky geïmplementeerd te hebben. En daarbij aangeven wat de resultaten voor Nederland zijn of zullen zijn.	Ex post
Wet op de LVNL	A. jan. 2003 B. dec. 2003	1998–2002	Evaluatie of de beoogde doelen van de instelling van de LVNL en of de bij de vorige evaluatie – 1998 voorgestelde aanbevelingen zijn opgevolgd en met welk resultaat.	Ex post

Bijgaande tabel betreft de garantie van de rente en aflossing van een lening van € 15 mln ten behoeve van de bouw van een lage snelheidstunnel (DNW).

<b>Overzicht risico-ontwikkeling (x € 1000) met betrekking tot garantieovereenkomst van het Rijk</b>						
DNW	2000	2001	2002	2003	2004	2005
garantieplafond. per 1 januari	3 119	2 575	1 993	1 372	709	
vervallen of te vervallen garanties	1 106	544	582	621	709	
uitstaand risico per 31 december	2 575	1 993	1 372	709		

## 10.4 Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen (x € 1000)						
<b>10 Faciliteren luchtvaartnetwerk</b>	2002	2003	2004	2005	2006	2007
<b>Verplichtingen</b>	<b>31 556</b>	<b>29 967</b>	<b>30 718</b>	<b>28 559</b>	<b>28 371</b>	<b>28 371</b>
<b>Uitgaven:</b>	<b>31 556</b>	<b>29 967</b>	<b>30 718</b>	<b>28 559</b>	<b>28 371</b>	<b>28 371</b>
<b>10.01. Programma-uitgaven</b>	<b>29 901</b>	<b>28 516</b>	<b>29 298</b>	<b>27 177</b>	<b>27 026</b>	<b>27 026</b>
<i>10.01.01 Beschikbaarheid luchthavencapaciteit</i>	<i>941</i>	<i>701</i>	<i>709</i>	<i>636</i>	<i>636</i>	<i>636</i>
Investeringen kostenconvenant	941	701	709	636	636	636
<i>10.01.02 Beschikbaarheid luchtruimcapaciteit</i>	<i>19 006</i>	<i>20 164</i>	<i>23 556</i>	<i>23 720</i>	<i>23 569</i>	<i>23 569</i>
Subsidies	19 006	20 164	23 556	23 720	23 569	23 569
<i>10.01.99 Overige programma uitgaven</i>	<i>7 967</i>	<i>6 199</i>	<i>5 033</i>	<i>2 821</i>	<i>2 821</i>	<i>2 821</i>
Anticiperend onderzoek	7 967	6 199	5 033	2 821	2 821	2 821
Beleidsvoorbereiding en evaluatie	100	88	88	88	88	88
<b>10.02. Apparaatsuitgaven</b>	<b>1 655</b>	<b>1 451</b>	<b>1 420</b>	<b>1 382</b>	<b>1 345</b>	<b>1 345</b>
<b>10.03. Ontvangsten</b>	<b>13 864</b>	<b>8 276</b>	<b>8 276</b>	<b>6 914</b>	<b>6 914</b>	<b>6 914</b>

## 10.5 Budgetflexibiliteit

Budgetflexibiliteit (x € 1000)										
<b>10 Faciliteren luchtvaartnetwerk</b>		<b>2003</b>		<b>2004</b>		<b>2005</b>		<b>2006</b>		<b>2007</b>
1. Totaal geraamde kasuitgaven		29 967		30 718		28 559		28 371		28 371
2. Waarvan apparaatsuitgaven		1 451		1 420		1 382		1 345		1 345
<b>3. Dus programma-uitgaven</b>		<b>28 516</b>		<b>29 298</b>		<b>27 177</b>		<b>27 026</b>		<b>27 026</b>
4. Waarvan juridisch verplicht	78%	22 317	83%	24 265	90%	24 356	90%	24 205	90%	24 205
5. Waarvan complementair noodzakelijk en/of bestuurlijk gebonden	13%	3 718	11%	3 156	5%	1 353	3%	820	3%	820
6. Niet onder 4 en 5 begrepen (eventueel reserveringen op basis van een regeling of beleidsprogramma)	9%	2 481	6%	1 877	5%	1 468	7%	2 001	7%	2 001
7. Totaal	100%	<b>28 516</b>	100%	<b>29 298</b>	100%	<b>27 177</b>	100%	<b>27 026</b>	100%	<b>27 026</b>

### Juridische verplichtingen

Juridisch verplicht zijn de bijdrage aan het NLR en de kosten van het aanwijzingsbesluit (het zogenoemde kostenconvenant).

### Bestuurlijke en/of complementaire verplichtingen

Bestuurlijk verplicht zijn de bijdragen aan Schiphol 2003. Dit betreft een bijdrage die deel uitmaakt van tripartiete financiering door VROM, EZ en V&W.

**Niet vastgelegd in verplichtingen**

Niet vastgelegd is onderzoek in het kader van kennismanagement, luchtvaartstrategie en Air Traffic Management (ATM). Het onderzoek ATM betreft het instellen van een gebruikersplatform LVC, een Vierlanden werkgroep Eurocontrol en het maken van een prognosemodel luchtgrond.

## **11 EFFECTIEF WERKEND LUCHTVAARTBESTEL**

### *11.1 Algemene beleidsdoelstelling*

De algemene beleidsdoelstelling voor dit artikel is het voorzien in een effectief werkend luchtvaartbestel door bij te dragen aan de ontwikkeling en bestendigheid van een goed functionerende luchtvaartmarkt.

Een effectief werkend luchtvaartbestel met een goed functionerende en open vervoersmarkt vergroot de keuzemogelijkheden voor de consument. In een markt waarin meer concurrentie aanwezig is, kunnen consumenten per route kiezen uit meerdere maatschappijen. Dit is de belangrijkste indicator.

Een dergelijke vrije en open vervoersmarkt is nog geen werkelijkheid, al is de verwachting dat de mondiale liberaliseringstendens steeds concretere vormen zal aannemen. Het tempo hiervan wordt mede bepaald door het realiseren van initiatieven voor onderhandelingen tussen de Europese Unie en de Verenigde Staten over een liberaal luchtvaartkader. Deze tendens wordt, waar mogelijk, vanuit Nederland krachtig ondersteund. Een vrije en open vervoersmarkt creëert prikkels voor een sterk op de consument gericht gedrag van luchtvaartmaatschappijen en luchthaven. Het is evenwel onzeker wat hiervan de consequenties zijn voor de positie van afzonderlijke luchthavens in Europa in het algemeen en voor de positie van onze nationale luchthaven in het bijzonder.

Bij de realisatie van een open en vrije vervoersmarkt is de huidige – afhankelijke – band tussen de nationale luchtvaartmaatschappij en het nationale-luchthaven-systeem definitief verdwenen. KLM kan dan zonder problemen opereren vanaf Frankfurt en Cathay Pacific vanaf Amsterdam. Met deze laatste ontwikkeling zal de directe concurrentie voor KLM op Schiphol toenemen, maar kan de KLM elders de concurrentie aangaan. Dit zal ook de mogelijkheden voor fusie- en alliantievorming met luchtvaartmaatschappijen uit verschillende landen vergroten. In een (toekomstige) liberale omgeving zal de rol van de overheid op het terrein van markttoegang (bijvoorbeeld luchtvaatonderhandelingen) afnemen, terwijl de regulatoire inspanningen op het terrein van bijvoorbeeld mededingingsbeleid zullen toenemen.

Waar geldt dat de publieke beleidsverantwoordelijkheid voor de nationale luchtvaart steeds sterker moet worden afgestemd en overgedragen aan het Europese bestuursniveau, geldt voor de regionale luchtvaart dat het kabinet taken en bevoegdheden met betrekking tot de regionale en kleine velden wil decentraliseren naar provincies. De veiligheidsregelgeving en het toezicht daarop zal niet worden gedecentraliseerd.

### *11.2 Nader geoperationaliseerde beleidsdoelstellingen*

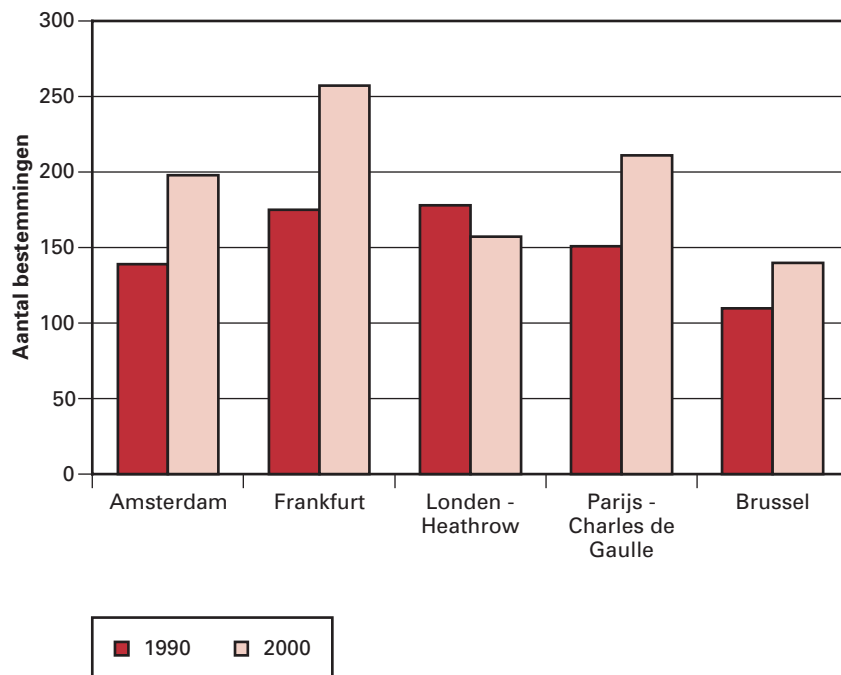
#### **Aansluiting op het mondiale luchtvaartnetwerk**

Streefwaarde is om te blijven behoren tot de top 4 van de Noordwest-Europese luchthavens (gemeten naar de kwaliteit van hun netwerk).

Schiphol zal moeten concurreren met luchthavens in grote landen zoals Duitsland, Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk, die een natuurlijke grote «thuismarkt» hebben. Schiphol heeft dat niet, en is voor een belangrijk deel afhankelijk van overstappassagiers.

De kwaliteit van het netwerk kan onder meer worden gemeten aan het aantal bestemmingen dat naar, van en via Schiphol wordt gevlogen en het aantal frequenties.

**Figuur 1: Aantal bestemmingen in 1990 en 2000 van, naar en via een luchthaven**

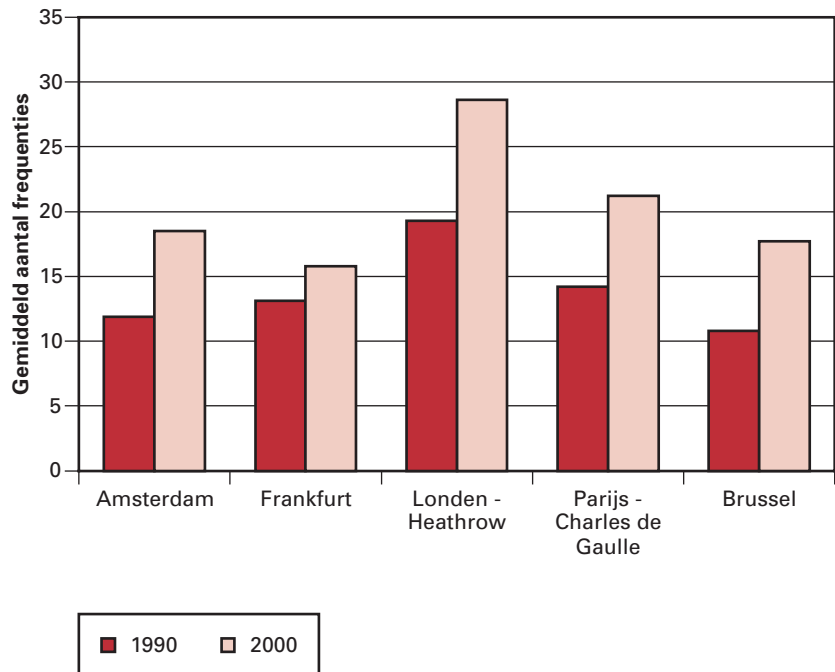


bron: OAG, 2001

Zo toont de eerste grafiek het aantal bestemmingen dat jaarlijks vanaf de vijf grote West-Europese luchthavens wordt onderhouden. Het betreft hier alleen lijnverbindingen. De grafiek laat zien dat de relatieve positie van Schiphol in 2000 (nr. 3) sterker is dan in 1990 (nr. 4).

Ditzelfde beeld is ook te zien bij vergelijking van het gemiddelde aantal frequenties per bestemming per week.

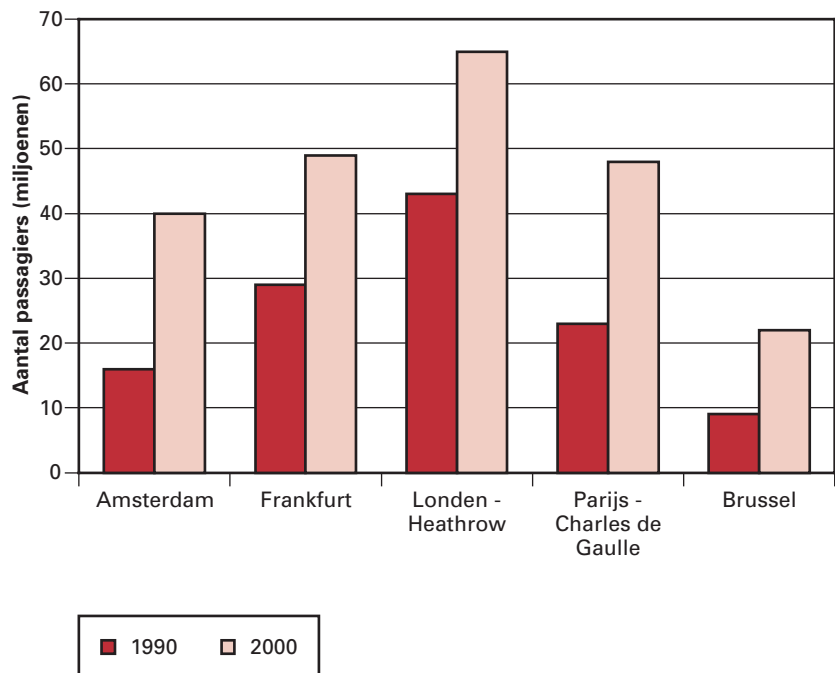
**Figuur 2: Gemiddeld aantal frequenties per bestemming per week per luchthavens**



bron: OAG, 2001

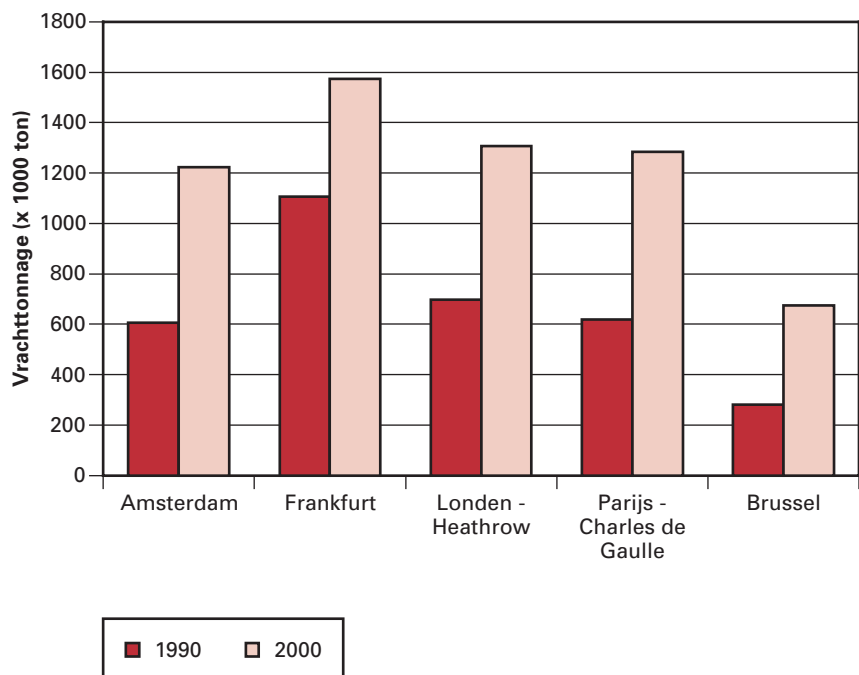
Uit onderzoek blijkt dat de gebruikers over Schiphol in het algemeen zeer tevreden zijn. Dat blijkt onder andere uit de hoge scores van Schiphol in het jaarlijkse IATA-onderzoek naar de tevredenheid van passagiers op grote luchthavens, maar ook uit de aantallen passagiers die gebruik maken van Schiphol en de tonnen vracht die worden afgehandeld.

**Figuur 3: Aantallen passagiers in miljoenen per luchthaven**



bron: OAG, 2001

**Figuur 4: Vrachttonnage per luchthaven (x 1000 ton)**



bron: OAG, 2001



Voor de te realiseren streefwaarden worden geen eindjaartallen genoemd vanwege het continue karakter van de operationele doelstelling, dat wil zeggen, het behouden van de bereikte positie.

De doelgroep is de gehele luchtvaartketen consumenten, mede-overheden, en een groot aantal internationale (luchtvaart)gremia.

Bij het beoordelen van de streefwaarde en de prestatie-indicatoren is het goed te realiseren, dat het verzorgen van de vliegdiensten en bedienen van routes de primaire verantwoordelijkheid is van private ondernemingen. Dat betekent dat het gedrag en de keuzen van luchtvaartmaatschappijen en luchthaven in vergaande mate bepalend zijn voor de mate van succes met betrekking tot het operationele doel. Bezien zal worden of met enige aanpassing deze indicatoren een beter inzicht geven in de rol die DGL speelt bij realisering van de streefwaarde. Hierbij zal gebruik worden gemaakt van de uitkomsten van de studie die wordt verricht naar de operationalisering van het begrip «netwerkkwaliteit».

### **Regionale en kleine luchtvaart**

De decentralisatie van de bevoegdheden voor de regionale luchtvaart zal worden uitgevoerd in het kader van het Project Regionale en Kleine Luchthavens (RRKL).

Binnen het project wordt gestreefd naar:

1. een bevoegdheidsverdeling tussen Rijk en provincies in het kader van de toelaatbare milieubelasting
2. vastlegging van die verantwoordelijkheidsverdeling en de normstelling in wet- en regelgeving;
3. de financiële belangen van alle regionale en kleine luchthavens zijn afgestoten;
4. de aanwijzingen voor alle regionale en kleine luchthavens zijn afgerond.

De prestatie-indicatoren die hierbij worden gehanteerd zijn:

1. de mate waarin de bestuursakkoorden gesloten zijn met provincies ten aanzien van de overdracht van taken, bevoegdheden en kennis;
2. de mate waarin de provincies beschikken over de middelen, bevoegdheden en kennis om beleid ten aanzien van hun luchthavens te ontwikkelen;
3. het moment waarop de financiële belangen zijn afgestoten (de aandelenvervreemding);
4. de mate waarin de aanwijzingsbesluiten (Maastricht (MAA), Lelystad) en zonerings (MAA, Lelystad, Hilversum, Drachten) zijn gerealiseerd;

Het afstoten van de financiële belangen betreft nog de luchthavens MAA, Eelde (GAE) en Texel.

Wat betreft de stand van zaken rond aanwijzingen en zonerings wordt verwezen naar onderstaande tabel.

Veld	Stand van zaken/planning aanwijzing gereed	Beslissing Op Bezwaar	Beroep/RVS
Lelystad fase 1	gereed	2002	vt
Lelystad fase 2	eind 2003	2003	vt
Budel	gereed	nvt	
Ameland	gereed	2002	vt
Hoogeveen	gereed	nvt	
Texel	gereed	nvt	
Terlet	gereed	nvt	
Seppe	gereed	2002	vt
N-O-polder	gesloten	nvt	
Teuge	gereed	2002	vt
Maastricht	eind 2003	2003	vt
Midden-			
Zeeland	gereed	2002	vt
Eelde	gereed	2002	vt
Rotterdam	gereed	2002	vt
Hilversum	zonering eind 2003	2003	vt
Drachten	zonering eind 2003	2003	vt

RVS = uitspraak Raad van State

nvt = niet van toepassing; procedure is afgerond

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

De doelgroepen zijn de gehele luchtvaartketen, consumenten, en met name medeoverheden. Als tijdshorizon geldt dat de beleidsinspanningen zijn gericht op overdracht aan provincies eind 2003. Voor dit operationele doel geldt dat het bereiken ervan niet alleen een rijkstaak is, maar dat medewerking van de regionale overheden een absolute voorwaarde is. Momenteel stellen deze eisen met betrekking tot de beleidsvrijheid als voorwaarde voor medewerking.

### 11.3 Beleidsinstrumenten

#### **Aansluiting op mondiale luchtvaartnetwerk**

##### *Beleidsvoorbereiding en ontwikkeling*

Ontvlechtingbeleid veronderstelt ook op het terrein van de internationale markttoegang ruimte voor eigen keuzes bij de sector. Daartoe dient de luchtvaart geliberaliseerd te worden.

Vrije concurrentie is in het belang van de consument en de sector heeft die ruimte nodig om ook in de toekomst het netwerk van verbindingen van en naar Schiphol in te vullen dan wel uit te bouwen.

Idealiter vindt liberalisering plaats in multilaterale kaders, zoals de World Trade Organisation (WTO), waar in de nieuwe onderhandelingsronde ook gesproken wordt over de liberalisering van diensten. De vrije EU luchtvaartmarkt heeft het nut van vrijheid van vestiging en vrijheid van dienstverlening aangetoond.

Bij het realiseren van verdergaande liberalisering kan een aantal tussenstappen worden geïdentificeerd:

- Overeenkomst EU-VS over een Transatlantic Common Aviation Area, 2004-2005;
- Uitbreiding werkingsgebied WTO/GATS (General Agreement in Trades en Services) m.b.t. de luchtvaart, 2004-2005;
- Verdieping EU Interne Markt en ECAC (European Civil Aviation Conference) regelgeving (zoals slotsregulering), 2004-2005.

Vanwege de nog bestaande luchtvaartpolitieke verhoudingen van bilateralisme – buiten de EU – als ook op grond van het aandeelhouderschap is de overheid (ongewild, vanuit het perspectief van de ontvlechting) nog betrokken bij de vorming van allianties van luchtvaartmaatschappijen.

Ten behoeve van mogelijke nieuwe fusiebesprekingen van KLM zal de overheid moeten vaststellen welke rol er dienaangaande in de transitie naar een liberaal multilateraal stelsel voor haar is weggelegd. Tevens zal worden bekeken in hoeverre een eigen visie op mededinging noodzakelijk is, in aanvulling op communautair beleid.

Tevens worden er ten behoeve van de beleidsvoorbereiding diverse studies en onderzoeken verricht op de gebieden mainport en netwerk-kwaliteit. Gezien de spin-off voor de Nederlandse economie is de mainport van groot belang. Wat de term «mainport» nu feitelijk inhoudt is echter niet altijd duidelijk. Onderzocht gaat worden op welke wijze deze termen geoperationaliseerd kunnen worden en op welke wijze er een kwaliteitsmonitoringsysteem ontwikkeld kan worden. Ook een analyse van de invloed van de zogenoemde «low cost carriers» op de netwerk-kwaliteit zal worden gezien.

Andere onderwerpen waar beleidsvoorbereidende studies zullen worden verricht zijn economische gevolgen van Open Skies en de gevolgen van een nieuw Europese regelgeving op het terrein van slots.

#### *Wet- en regelgeving*

Juridische expertise wordt ingehuurd bij tarievengoedkeuringen met betrekking tot de regionale en kleine luchthavens. Enerzijds vloeit deze juridische advisering voort uit de bezwaar- en beroepsprocedures bij de reguliere goedkeuringen van de voorgestelde tarieven en anderzijds bij de ontwikkeling van een geheel nieuw tarievenreguleringsstelsel.

#### *Financiële stimulering*

DGL levert een bijdrage aan de kennisinfrastructuur op het gebied van luchtvaart. Daartoe zijn de bijdragen aan Nederland Distributieland, Connect en de Schiphol databank van belang. De effectiviteit van deze bijdragen zal uiterlijk in 2003 zijn geëvalueerd.

#### *Monitoring en beleidsevaluatie*

Vooralsnog wordt voor de monitoring van de ontwikkelingen van de netwerk-kwaliteit en indirect van de rol van het ministerie daarin, gebruik gemaakt van de inzichten die de cijfers over het aantal bestemmingen, het aantal frequenties, de aantallen passagiers en het tonnage vracht geven (grafisch verbeeld in paragraaf 11.2). Deze cijfers zijn jaarlijks beschikbaar.

Er wordt onderzoek verricht naar de wijze waarop de begrippen mainport en netwerk-kwaliteit geoperationaliseerd kunnen worden en op welke wijze een kwaliteitsmonitoringsysteem ontwikkeld kan worden.

Programma beleidsevaluaties				
Evaluatieonderwerp	A. Startdatum B. Einddatum	Evaluatieperiode	Doel evaluatie	Type evaluatie
Multi-airportsysteem	A. april 2002 B. dec. 2002	1998–2002	Bezien of veranderde omstandigheden (bv. knelpunten in de luchthaven-capaciteit) aanleiding geven om vastgesteld beleid t.a.v. het multi-airportsysteem te wijzigen	Ex post & eventueel ex ante
Luchtvaartpolitiek beleid m.b.t. Open Skies	A. april 2002 B. dec. 2002	1992–2001	Onderzoeken gevolgen van de Open-Skies-akkoorden voor o.a. netwerk-kwaliteit Nederland	Ex post & eventueel ex ante
Bijdrage aan Connect	A. aug. 2002 B. dec. 2002	1999–2002	Samen met andere VenW-DG's onderzoeken of financiële bijdrage aan Connect effectief is.	Ex post
Schiphol databank	A. mei 2002 B. dec. 2002	1990–2001	Onderzoeken of DGL na de ontvlechting de databank nog mede in stand moet houden en of de doelen van de databank nog actueel zijn.	Ex post
Bijdrage aan Nederland Distributieland	A. mei 2002 B. dec. 2002	1990–2001	Beslissen over continuering van de contributie aan NDL	Ex post
Streefwaarden en prestatie-indicatoren voor marktordening	A. mrt 2002 B. okt. 2002	2001–2002	Onderzoeken in hoeverre huidige streefwaarden en prestatie-indicatoren voldoen aan de vereisten ervan.	Ex post

## Regionale en kleine luchtvaart

### *Wet- en regelgeving*

Momenteel wordt de beleidsbasis voor de regionale en kleine luchtvaart nog steeds gevormd door het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen 1988 (SBL). Dit SBL is echter verouderd, reden waarom in het project RRKL gewerkt wordt aan nieuwe regelgeving, die met ingang van 2004 het SBL zal vervangen. De nieuwe wettelijke regelgeving bevat twee centrale beleidsuitgangspunten. Het eerste behelst het voornemen van de rijksoverheid om de verantwoordelijkheid voor en de besluitvorming over de regionale en kleine luchthavens daar neer te leggen waar ook de belangen liggen. Dit betekent een decentralisatie van die bevoegdheden naar de regionale overheid die op het regionale niveau afgehandeld kunnen worden. Het tweede beleidsuitgangspunt heeft te maken met het stellen van milieugrenzen. Het voornemen is een «stand-still» voor de milieuoverlast te introduceren. Beide uitgangspunten zullen wettelijk worden verankerd in de Wet luchtvaart. De hoofdlijnen worden beschreven in een beleidsnota.

Concreet betreft het beleid ten behoeve van de regionale luchthavens Rotterdam (RA), Maastricht (MAA) en Eelde (GAE), Twente en Eindhoven voor zover het burgermedegebruik betreft, Lelystad waarvoor een beleidsbeslissing genomen wordt over de toekomstige status en een 14-tal kleine luchthavens.

Momenteel loopt van rijkswege de procedure om de financiële banden met de luchthavens te beëindigen. Het gaat nog om de vervreemding van aandelen; de verplichting om (een gedeelte van) het exploitatietekort van regionale luchthavens te financieren is inmiddels afgekocht.

Het ministerie verzorgt voorts aanwijzingen. Een aanwijzing is een besluit van de minister, waarin plaats, omvang, gebruik en milieugrenzen van een luchthaven worden vastgelegd. Tot het moment waarop de nieuwe regelgeving in werking treedt worden de aanwijzingen die voor die tijd nog afgerond dienen te worden gebaseerd op het SBL.

Om voor 2004 nieuwe aanwijzingen voor de luchthavens Maastricht en Lelystad te kunnen vaststellen wordt het SBL nog partieel herzien ten behoeve van deze luchthavens. Daartoe wordt een project PKB met bijbehorend MER voor de beide luchthavens opgesteld en worden aanwijzingen voor de beide luchthavens voorbereid.

De meeste kleine luchthavens zijn aangewezen en gezoneerd.

Tenslotte zal het ministerie bron- en vlootbeleid mede ontwikkelen. Het gaat dan om het geven van invulling aan politiek-bestuurlijke wensen ten aanzien van de kleine luchtvloot, algemene gebruiksbeperkingen van het luchtruim en overleg met de (kleine) luchtvaartsector. Met de kleine luchtvloot worden bedoeld: ultra lichte vliegtuigen, very light aircrafts en reclameslepers en dergelijke. De algemene gebruiksbeperkingen richten zich onder andere op vlieghoogtes en vliegen boven stiltegebieden.

De regionale overheden zullen met bepaalde onderwerpen zelf actief aan de slag moeten gaan om bijvoorbeeld vermijdbare hinder samen met de luchtvaartsector te reduceren dan wel te voorkomen.

In 2003 wordt aldus gewerkt aan de totstandkoming en parlementaire behandeling van de project PKB Maastricht en Lelystad en de daaraan verbonden aanwijzingen (inclusief MER), aan een wetsvoorstel voor een nieuw hoofdstuk 7 van de Wet luchtvaart en aan overeenkomsten met de regionale overheden.

#### *Uitvoering en handhaving*

Er wordt geïnvesteerd in infrastructurele voorzieningen in verband met baanverlenging voor Eelde. Daarnaast zal het rijk haar aandelenpakket in de luchthavens van Maastricht, Eelde en Texel vervreemden. Zoals hiervoor is aangegeven, zijn de inspanningen erop gericht deze financiële bemoeienis te beëindigen.

Het Rijk neemt tenslotte de verplichting op zich het decentralisatiebeleid te effectueren.

Het Kabinet heeft besloten tot het beëindigen van de rijksbijdrage voor de luchtverkeersdienstverlening op de regionale luchthavens. De kosten van de LVNL-activiteiten per vliegveld worden binnen 4 jaar (uiterlijk in 2004) volledig gedekt door de heffingen op het betreffende vliegveld. Deze operatie krijgt momenteel haar beslag.

#### *Monitoring en beleidsevaluatie*

Bij het opstellen van de nieuwe regelgeving wordt gezien op welke onderdelen het huidige beleid aangepast moet worden. In het kader van het project RRKL wordt onderzoek gedaan naar de bestuurlijke aspecten en naar de milieueffecten van het beleid. Hierover wordt gerapporteerd in het kader van de op te stellen beleidsnota ter voorbereiding op de wetgeving.

Ter onderbouwing van de PKB-herziening voor Maastricht en Lelystad wordt een MER gemaakt met milieu-informatie.

<b>Programma beleidsevaluaties</b>				
Evaluatie-onderwerp	A. Startdatum B. Einddatum	Evaluatieperiode	Doel evaluatie	Type evaluatie
Huidig beleid regionale en kleine luchthavens	A. 2001 B. 2002		Onderzoeken middels een MER op welke onderdelen het huidig beleid moet worden aangepast.	Ex ante
PKB-herziening Maastricht en Lelystad: maken MER	A. 2002 B. 2002		Maken MER t.b.v onderzoek naar alternatieven.	Ex ante
Convenant reclamevliegen	A. april 2003 B. mei 2003 En daarna jaarlijks tot een nader te bepalen datum	April 2002 tot april 2003	Werking convenant reclamevliegen: is de doelstelling van de vermindering van de hinder door reclamesleepvliegen gerealiseerd	Ex post

#### 11.4 Budgettaire gevolgen van beleid

<b>Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (x € 1000)</b>						
<b>11 Effectief werkend luchtvaartbestel</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>
<b>Verplichtingen</b>	<b>31 261</b>	<b>21 108</b>	<b>36 625</b>	<b>35 774</b>	<b>35 691</b>	<b>35 691</b>
<b>Uitgaven:</b>	<b>31 261</b>	<b>21 108</b>	<b>36 625</b>	<b>35 774</b>	<b>35 691</b>	<b>35 691</b>
<b>11.01. Programma-uitgaven</b>	<b>29 502</b>	<b>19 531</b>	<b>35 080</b>	<b>34 270</b>	<b>34 228</b>	<b>34 228</b>
<i>11.01.01 Aansluiting mondiale luchtvaartnetwerk</i>	<i>459</i>	<i>594</i>	<i>594</i>	<i>589</i>	<i>589</i>	<i>589</i>
Subsidies	459	594	594	589	589	589
<i>11.01.02 Decentralisatie reg/kl luchthavens</i>	<i>28 022</i>	<i>17 690</i>	<i>23 518</i>	<i>22 694</i>	<i>22 652</i>	<i>22 652</i>
Investerings	28 022	17 690	23 518	22 694	22 652	22 652
<i>11.01.99 Overige programma uitgaven</i>	<i>1 021</i>	<i>1 247</i>	<i>10 968</i>	<i>10 987</i>	<i>10 987</i>	<i>10 987</i>
Beleidsvoorbereiding en evaluatie	1 021	1 247	10 968	10 987	10 987	10 987
<b>11.02. Apparaatsuitgaven</b>	<b>1 759</b>	<b>1 577</b>	<b>1 545</b>	<b>1 504</b>	<b>1 463</b>	<b>1 463</b>
<b>11.03. Ontvangsten</b>	<b>30 620</b>	<b>22 190</b>	<b>22 190</b>	<b>22 190</b>	<b>22 190</b>	<b>22 190</b>
Personeel en materieel	25	25	25	25		
Aflossing lening MAA	3 630					
Dividend KLM/AAS	26 965	22 165	22 165	22 165	22 190	22 190

## 11.5 Budgetflexibiliteit

Budgetflexibiliteit (x € 1000)										
11 Effectief werkend luchtvaartbestel		2003		2004		2005		2006		2007
1. Totaal geraamde kasuitgaven		21 108		36 625		35 774		35 691		35 691
2. Waarvan apparaatsuitgaven		1 577		1 545		1 504		1 463		1 463
<b>3. Dus programma-uitgaven</b>		<b>19 531</b>		<b>35 080</b>		<b>34 270</b>		<b>34 228</b>		<b>34 228</b>
4. Waarvan juridisch verplicht	59%	11 573	34%	11 771	34%	11 687	34%	11 687	34%	11 687
5. Waarvan complementair noodzakelijk en/of bestuurlijk gebonden	35%	6 783	5%	1 709	5%	1 509	5%	1 509	5%	1 509
6. Niet onder 4 en 5 begrepen (eventueel reserveringen op basis van een regeling of beleidsprogramma)	6%	1 175	62%	21 600	61%	21 074	61%	21 032	61%	21 032
<b>7. Totaal</b>	<b>100%</b>	<b>19 531</b>	<b>100%</b>	<b>35 080</b>	<b>100%</b>	<b>34 270</b>	<b>100%</b>	<b>34 228</b>	<b>100%</b>	<b>34 228</b>

### Juridische verplichtingen

Juridisch verplicht is de beëindiging van de financiële relatie met Maastricht Aachen Airport. De uitgaven met betrekking tot de adequate aansturing en toezicht op de LVNL en de «Schades regionale luchthavens». Dit laatste betreft de «gebruikelijke» schadevergoedingen conform de AWB, de zogenaamde nadeelcompensatie. In dit verband kunnen betrokkenen op basis van een aanwijzingsbesluit voor de regionale of kleine luchthaven een schadeclaim indienen.

### Bestuurlijke en/of complementaire verplichtingen

Bestuurlijk en/of complementair verplicht zijn de begrote uitgaven voor de Nota Milieu en Economie, het burgermedegebruik militaire velden, de baanverlenging Eelde, het Project Regionale en kleine luchthavens en het Bron en vlootbeleid.

### Niet vastgelegd in verplichtingen

Niet vastgelegd zijn de uitgaven rondom de goedkeuring van luchthaventarieven en verschillende onderzoeken naar o.a. alliantievorming luchtvaartmaatschappijen, mainport en netwerkqualiteit, kennisinfrastructuur en de herpositionering LVNL.

## 11.6 Groeiparagraaf

De prestatie-indicatoren voor de doelstelling «Het, binnen een open en concurrerende internationale vervoersmarkt, voor Nederland behouden en versterken van de aansluiting op het mondiale luchtvaartnetwerk» meten de ontwikkeling van de netwerkqualiteit van Schiphol in vergelijking met andere luchthavens.

De ontwikkeling van de huidige indicatoren, als frequenties, aantallen passagiers zijn in grote mate afhankelijk van het gedrag van derde partijen, zoals de luchtvaartmaatschappijen. Bezien zal worden of met enige aanpassing deze indicatoren een beter inzicht geven in de rol die DGL speelt bij realisering van de streefwaarde en prestatie-indicatoren. Hierbij zal gebruik worden gemaakt van de uitkomsten van de studie die

wordt verricht naar de operationalisering van het begrip «netwerk-  
kwaliteit». Naar verwachting zullen de aangepaste indicatoren beschikbaar zijn voor de begroting 2004.



## 12 DUURZAME LUCHTVAART

### 12.1 Algemene beleidsdoelstelling

De algemene beleidsdoelstelling voor dit artikel is het bewerkstelligen en instandhouden van een duurzame ontwikkeling van de luchtvaart.

Bij een duurzame ontwikkeling wordt op een evenwichtige wijze rekening gehouden met de belangen van de consumenten, alsmede met de economische- en de milieubelangen. Het vinden van een balans tussen deze, soms tegengestelde belangen, is belangrijk omdat zowel de kwaliteit van de leefomgeving, als de economische ontwikkeling en de ontwikkeling van een goed luchtvaartnetwerk bijdragen aan welzijn en welvaart. De geoperationaliseerde doelstellingen zoals vermeld in de navolgende paragrafen, richten zich ogenschijnlijk alleen op het aspect milieu, namelijk «het bieden van een beschermingsniveau voor de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen en voor de geluidsbelasting door de luchtvaart». Hierbij moet worden bedacht dat bij de vaststelling van beschermingsniveaus, zoals grenswaarden voor de luchtverontreinigende uitstoot en geluidsbelasting, nadrukkelijk rekening wordt gehouden met de belangen van milieu, economie en consument, zich vertalend in een beheerste groei van de luchtvaart in Nederland.

Ten aanzien van het milieubeleid voor de luchtvaart richt het kabinet zich op het internaliseren van milieukosten in de prijs van luchtvervoer, het in internationaal verband pleiten voor versneld invoeren van vernieuwende technologie bijvoorbeeld door het stellen van eisen aan het geluid en de emissies van vliegtuigen, het stellen van eisen aan vliegprocedures, het stellen van grenzen aan de milieubelasting rond luchthavens en stellen van beperkingen aan het ruimtegebruik. Daarbij wordt gezocht naar het juiste evenwicht tussen groeimogelijkheden voor de luchtvaart en bescherming van de leefomgeving.

### 12.2 Nader geoperationaliseerde beleidsdoelstellingen

#### **Beperken uitstoot geur, stoffen en gassen luchtvaart**

Hierbij kan onderscheid gemaakt worden tussen de wereldwijde uitstoot van broeikasgassen (met name CO<sub>2</sub>) en de lokale uitstoot van luchtverontreinigende stoffen rond de Nederlandse luchthavens.

Conform internationale afspraken wordt gestreefd naar het beperken van de uitstoot van broeikasgassen, met name CO<sub>2</sub>. De wereldwijde groei van het luchtverkeer in de komende decennia wordt volgens de Verenigde Naties in haar boekwerk «Aviation and the global atmosphere (IPCC, 1999)» geschat op 5% per jaar in de periode 1990 – 2015. Door autonome technologische ontwikkelingen groeien de emissies wereldwijd met circa 3% per jaar. De emissies groeien relatief minder dan het luchtverkeer door schonere technologieën. Het streven is om de toename van de uitstoot van broeikasgassen door de luchtvaart via internationaal overeen te komen beleidsmaatregelen te beperken tot minder dan deze autonome ontwikkeling van 3%.

Tevens wordt gestreefd naar het beperken van de uitstoot van de luchtverontreinigende stoffen en het beperken van de geurhinder in de omgeving van Nederlandse luchthavens door het vaststellen van emissieplafonds en het vastleggen van een pakket maatregelen dat de emissies kan terugdringen.

De doelgroepen zijn de luchtvaartsector, burgers, maatschappelijke organisaties, mede-overheden en internationale luchtvaart gremia.

Voor het bereiken van de gestelde streefwaarden is het Ministerie van Verkeer en Waterstaat sterk afhankelijk van de inspanningen van derden. In het internationaal overleg rond de reductie van CO<sub>2</sub> bijvoorbeeld is het slechts één speler van de vele. Bovendien zijn inspanningen van de luchtvaartsector ten aanzien van de ontwikkeling en toepassing van nieuwe technologie en bij de uitvoering van het ALARA-maatregelenpakket een belangrijke bijdrage aan het bereiken van de streefwaarden.

Er zal in de toekomst gebruik gemaakt worden van de volgende prestatie-indicatoren:

- de uitstoot van broeikasgassen, met name CO<sub>2</sub>, door de gehele luchtvaart (tijdens de vlucht);
- de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen door de luchtvaart in de omgeving van Schiphol;
- de luchtkwaliteit in de omgeving van Schiphol;
- de geurhinder in de omgeving van Schiphol (vijfjaarlijks).

Deze prestatie-indicatoren zijn over het algemeen (nog) niet regulier beschikbaar of niet direct toegespitst op de luchtvaart relevant voor Nederland. Zo wordt geurhinder enkel eens in de vijf jaar bepaald en moet van de metingen van de uitstoot van broeikasgassen worden bepaald of deze voldoende betrouwbaar zijn.

Om wel regulier te voorzien in de meting van de effecten van beleid en de doeltreffendheid van beleid worden deze gegevens zoveel mogelijk geleverd, maar in ieder geval meegenomen in de evaluatieonderzoeken. In die onderzoeken wordt, indien nodig, tevens bezien welke prestatiegegevens meer regulier geleverd kunnen worden en meer betrouwbaar zijn.

Voor de regionale en kleine luchthavens is het beleid nog in ontwikkeling. De prestatie-indicatoren zullen te zijner tijd op dit beleid worden afgestemd.

### **Beperken geluidshinder luchtvaart**

De volgende streefwaarden worden hierbij gehanteerd.

Ten eerste het streven naar een stillere wereldvloot van vliegtuigen, met name voor dat deel dat vluchten uitvoert op de Nederlandse luchthavens, door het in internationaal verband vaststellen van eisen ten aanzien van de geluidsproductie van vliegtuigen en internationale maatregelen gericht op de uitfasering van de meest lawaaiige vliegtuigen. «Stiller» houdt in: stiller dan als gevolg van de autonome ontwikkelingen.

Ten tweede met betrekking tot het vierbanenstelsel van Schiphol: het voorkomen van het overschrijden van geluidszone voor het etmaal en de geluidszone voor de nacht, zoals die zijn vastgelegd in de Aanwijzing S4S2 (2000).

Ten derde voor het vijfbanenstelsel, dat volgens planning in 2003 in gebruik zal worden genomen: het voorkomen van overschrijding van de grenswaarden voor geluid in handhavingspunten en het totaal volume van de geluidbelasting en de isolatie van woningen en andere objecten rond Schiphol voor 2004;

Ten vierde voor de overige luchtvaartterreinen voor zover daarvoor een Aanwijzing van kracht is: het voorkomen van het overschrijden van de geluidszone.

De doelgroepen zijn de luchtvaartsector, burgers, maatschappelijke organisaties, mede-overheden en internationale luchtvaart gremia.

Er wordt gebruik gemaakt van de volgende prestatie-indicatoren:

- het gemiddelde geluidsniveau van de vloot die Nederlandse luchthavens aandoet;
- de geluidsbelasting rond de nationale en regionale luchtvaartterreinen in Nederland;
- het aantal woningen dat rond Schiphol is geïsoleerd.

Voor Schiphol wordt de geluidsbelasting specifiek in vastgestelde punten (handhavingspunten) en als totaal (totaal volume van de geluidsbelasting) bepaald vanaf de inwerkingtreding van het luchthavenverkeerbesluit. Na inwerkingtreding van de Schipholwet en het LVB zijn de bepalingen van de geluidsbelasting in de handhavingspunten de prestatie-indicator.

Voor de regionale en kleine luchthavens is nieuw beleid in ontwikkeling. De prestatie-indicatoren zullen te zijner tijd op dit beleid worden afgestemd.

Voor de streefwaarde van de isolatie van woningen rond Schiphol in het kader van het vijfbanenstelsel geldt onderstaande grafiek.

**Figuur 1: Grove schatting van het aantal geïsoleerde woningen per jaar in de omgeving van Schiphol in het kader van de tweede fase van het Geluidsisolatieproject Schiphol (GIS II)**



Evenals bij het bereiken van de streefwaarden op het gebied van emissies is het ministerie slechts één van de spelers in het internationale overleg en is het daarom afhankelijk van derden voor het behalen van de streefwaarden.

### **Beperken uitstoot geur, stoffen en gassen luchtvaart**

#### *Beleidsvoorbereiding en ontwikkeling*

Het bereiken van de genoemde streefwaarden vergt zowel een nationale als een internationale aanpak. Enerzijds omdat eenzijdige, nationale maatregelen bijvoorbeeld ten aanzien van CO<sub>2</sub> uitstoot weinig effect zullen hebben op de mondiale milieuproblematiek en anderzijds omdat dergelijke maatregelen zullen leiden tot een onevenredig nadeel voor de Nederlandse luchtvaartsector. In verband hiermee zal een vooraanstaande rol in het internationaal overleg bewerkstelligd worden met als doel zo effectief mogelijke maatregelen vast te stellen die leiden tot een reductie van de broeikasgassen en in het bijzonder het in internationaal verband nastreven van internalisering van de externe milieukosten.

Voor wat de uitstoot van broeikasgassen door de luchtvaart betreft, is door de VN-landen tijdens de klimaatconferentie in Kyoto afgesproken dat reductie hiervan bewerkstelligd moet worden via de internationale burgerluchtvaartorganisatie ICAO. Naast actieve milieudiplomatie heeft Nederland aan de discussie over de reductie van de broeikasgassen in internationaal en Europees kader bijgedragen door de effecten van maatregelen ex ante te evalueren door de inzet van het beleidsanalytisch instrument AERO (Aviation Emissions and Evaluation of Reduction Options). De resultaten van de analyses zijn gebruikt in ICAO- en EU verband voor het vormgeven van beleid. Het overleg in ICAO en in Europa over dit onderwerp zal de komende jaren voortduren (in ieder geval tot de Algemene Vergadering van ICAO in het jaar 2004).

#### *Wet- en regelgeving*

De aanpak van de lokale luchtverontreiniging rond de luchthaven Schiphol richt zich op het stellen van emissieplafonds en het toezien op de naleving daarvan.

Voor Schiphol zullen emissieplafonds voor CO, NO<sub>x</sub>, VOS, SO<sub>2</sub> en PM10 worden vastgelegd in het zogenaamde luchthavenverkeerbesluit, dat naar verwachting vanaf 2003 van kracht wordt. Daarnaast zal in het besluit een ALARA-maatregelenpakket ter beperking van de geuruitstoot en luchtverontreinigende stoffen worden vastgesteld. Dit gebeurt in het kader van artikel 10. Het beleid voor Schiphol zoals dat is verwoord in de Schiphol-wet is ex ante getoetst en vervolgens vastgelegd in het luchthavenverkeerbesluit.

Het vaststellen van een landelijk kader (geënt op het Schipholstelsel) voor de luchtverontreinigende uitstoot in de omgeving van de regionale en kleine luchtvaartterreinen zal plaatsvinden in het project RRKL dat zal leiden tot regelgeving in 2004 (dit vindt plaats onder de noemer van artikel 11).

#### *Monitoring en beleidsevaluatie*

Er is een aanvang gemaakt met de evaluatie (ex post) van het beleid inzake de luchtverontreinigende uitstoot zoals dat is vastgelegd in de Nota Luchtverontreiniging door Luchtvaart (Tweede Kamer, vergaderjaar 1994–1995, 24 213, nr. 1). Op basis van de resultaten van deze ex post evaluatie zal interdepartementaal een herformulering van de strategie voor het behalen van de beleidsdoelen plaatsvinden. Ten behoeve hiervan zal mogelijk het AERO instrument worden ingezet voor aanvullende ex

ante evaluatie. De resultaten van de beleidsevaluatie ex post en de herformulering van de strategie zullen in het eerste zittingsjaar van het nieuwe kabinet beschikbaar komen. Tenslotte: zoals aangegeven in paragraaf 12.2 is het streven om de uitstoot van broeikasgassen te beperken tot minder dan de autonome ontwikkeling. In 2002 wordt onderzoek verricht of de inventarisaties van de CO<sub>2</sub> uitstoot door internationale (VN) organisaties voldoende betrouwbare gegevens opleveren om als visualisatie van de ontwikkeling van de broeikasgassen te kunnen dienen in de begroting 2004–2008.

Zoals is aangegeven in de voorgaande paragrafen zal wet- en regelgeving, ten aanzien van emissieplafonds en ALARA-maatregelenpakket naar verwachting in 2003 van kracht worden voor Schiphol en voor de overige luchtvaartterreinen gestalte krijgen in de komende jaren. Evaluatie van het nieuwe normenstelsel voor Schiphol is voorzien voor het jaar 2005. In het kader van de handhaving van het nieuwe normenstelsel zal de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen en de uitvoering van de maatregelen ter beperking van de geuruitstoot door de luchtvaart worden gemonitord door het Inspectoraat Verkeer en Waterstaat (IVW). Voor wat betreft de luchtkwaliteit wordt opgemerkt dat deze door Provincies wordt gemonitord via het landelijk meetnet luchtkwaliteit. De hieruit beschikbaar komende gegevens worden aangewend voor evaluatie van het beleid in 2005.

Programma beleidsevaluaties				
Evaluatie-onderwerp	A. Startdatum B. Einddatum	Evaluatie- periode	Doel evaluatie	Type evaluatie
Nota Luchtverontreiniging door Luchtvaart	A. 2002 B. 2003	1995–2001	Doeltreffendheid van beleid in de nota toetsen en input verkrijgen voor herformulering strategie	Ex post
Nieuw beleid luchtverontreiniging door de luchtvaart	A. 2003 B. 2005		Mogelijk met inzet van AERO-instrument effecten van maatregelen ex ante evalueren om tot herformulering van strategie te komen	Ex ante
Internationaal resultaat van Nederlands beleid	A. na 2004	1998–2004	Doeltreffendheidsonderzoek naar internationaal resultaat van beleid.	Ex post

### Beperken geluidshinder luchtvaart

#### *Beleidsvoorbereiding en ontwikkeling*

Evenals in het geval van emissies, vergt het bereiken van de genoemde streefwaarden ook in dit geval zowel een nationale als een internationale aanpak. De internationale aanpak is gericht op maatregelen die leiden tot een stillere wereldvloot van vliegtuigen. Deze maatregelen bestaan uit het stellen van eisen aan de bron en de introductie van operationele maatregelen. Eenzijdige, nationale maatregelen in dit kader zouden leiden tot een onevenredig nadeel voor de Nederlandse luchtvaartsector. In verband met het bovenstaande dient een vooraanstaande rol in het internationaal overleg bewerkstelligd te worden. Het internationaal overleg om een stillere vloot te bewerkstelligen wordt gevoerd in de internationale burgerluchtvaartorganisatie ICAO en in Europa (ECAC-landen en EU). In 2001 zijn in ICAO verband strengere eisen vastgesteld voor de bron en in 2002 is Europese wetgeving van kracht geworden inzake operationele

beperkingen voor lawaaiige vliegtuigen, waarvan de implementatie in Nederlandse wetgeving is voorzien voor 2003. Aan de introductie van deze maatregelen is een evaluatie ex ante vooraf gegaan die in ICAO-verband is uitgevoerd.

Het overleg in ICAO en in Europa over dit onderwerp zal de komende jaren voortduren.

#### *Wet- en regelgeving*

Via een nationale aanpak worden grenzen gesteld aan de hoeveelheid geluidsbelasting rond de luchtvaartterreinen: het stellen van grenswaarden is een effectief middel om de geluidsbelasting binnen zekere toelaatbare grenzen te houden.

Voor Schiphol zullen in het Luchthavenverkeerbesluit nieuwe grenswaarden voor de geluidsbelasting rond Schiphol alsmede regels inzake het gebruik van banen en luchtruim worden vastgelegd. In aanvulling daarop zal het overleg tussen sector en omgeving dat als doel heeft om afspraken te maken over aspecten die hinder kunnen vermijden door de overheid worden gefaciliteerd. Dit vindt plaats in het kader van artikel 10. De verwachting is dat de nieuwe grenswaarden en regels van kracht worden vanaf 2003. Het beleid voor Schiphol zoals dat is verwoord in de Schipholwet is ex ante getoetst en vervolgens vastgelegd in het luchthavenverkeerbesluit.

#### *Uitvoering en handhaving*

Sinds 1999 is een samenwerking aangegaan met Rijkswaterstaat Directie Noord-Holland. Rijkswaterstaat neemt de uitvoering van een groot aantal maatregelen op zich in het kader van de beperking van de geluidshinder rondom Schiphol bij aanleg van de vijfde baan. Het betreft de aankoop en verplaatsing van woonschepen en de tweede fase van het geluidsisolatieproject Schiphol.

Het project woonschepen omvat de aankoop dan wel verplaatsing woonschepen.

Het Geluidsisolatieproject Schiphol (GIS) is een isolatieprogramma voor woningen in gebieden waar de geluidsbelasting boven een bepaalde waarde ligt en valt in twee fasen uiteen. Het project omvat de isolatie van woningen, studenteneenheden, scholen en zorgcentra.

In de eerste fase (GIS I) zijn 3 700 woningen geïsoleerd. Dit gebeurde onder verantwoordelijkheid van het ministerie van V&W, waarbij de RLD (nu DGL) belast was met de coördinatie van de uitvoering. Inmiddels is de eerste fase afgerond met uitzondering van de uitgaven inzake de klachtenafhandeling, die tot 2007 doorlopen. Alle uitgaven voor GIS I zijn voorgefinancierd door de Stichting GIS (SGIS). Middels een heffing geregeld in de Luchtvaartwet dient de luchtvaartsector alle GIS I-uitgaven terug te betalen.

Sinds 1997 is ook de tweede fase van start gegaan: het GIS II project. Dat volgens plan uiterlijk in 2004 klaar moet zijn. De projectuitvoering vond tot begin 2000 onder coördinatie van Schiphol plaats. Onder aanwijzing van de publieke verantwoordelijkheden inzake deze taak door de Raad van State, is de projectuitvoering met ingang van april 2000 overgedragen aan Rijkswaterstaat Directie Noord-Holland.

Niet alleen bij Schiphol worden woningen geïsoleerd, maar ook bij de luchthavens Maastricht, Rotterdam en Eelde.

In 1998 is de gemeenschappelijke schaderegeling Schiphol en Haarlemmermeer-Noord in werking getreden. Hiermee is het Schadeschap Schiphol ingesteld. Dit schadeschap wordt ambtelijk ondersteund door Rijkswaterstaat in opdracht van DGL. Het schadeschap dient als één loket waar burgers, bedrijven en in sommige gevallen ook overheden terecht kunnen met eventuele schadeclaims welke voortvloeien uit het aanwijzingsbesluit inzake het luchtvaartterrein Schiphol.

*Monitoring en beleidsevaluatie*

Zoals is aangegeven in de voorgaande paragrafen zal wet- en regelgeving, ten aanzien van geluidsnormen voor Schiphol volgens planning van kracht worden vanaf 2003 en voor de overige luchtvaartterreinen gestalte krijgen in de jaren daarna. Evaluatie van het nieuwe normenstelsel voor Schiphol is voorzien voor het jaar 2005. In dit verband wordt het volgende opgemerkt: In het kader van de handhaving van het nieuwe normenstelsel zal de werkelijke geluidsbelasting worden gemonitord door het Inspectoraat Verkeer en Waterstaat (IVW). Via de systematiek die vermeld is in de PKB Schiphol en omgeving en waarbij uitgegaan wordt van een vaste relatie tussen geluidsbelasting en hinder wordt op deze wijze ook inzicht verkregen in het aantal geluidgehinderden. De hieruit beschikbaar komende gegevens worden aangewend voor bovenvermelde evaluatie.

In 2002 worden de mogelijkheden verkend om een vergelijking te maken van de milieuaspecten rond Schiphol en vergelijkbare Europese luchthavens. Deze resultaten van de vergelijking geeft inzicht in de effectiviteit van het in Nederland gevoerde beleid ten aanzien van het beperken van de geluidshinder (en ook ten aanzien van het beperken van de lokale uitstoot van geur, stoffen en gassen). Het gemiddeld geluidsniveau van de Nederlandse vloot wordt niet periodiek gemonitord, maar zal wel worden meegenomen bij bovenvermelde vergelijking.

<b>Programma beleidsevaluaties</b>				
Evaluatie-onderwerp	A. Startdatum B. Einddatum	Evaluatie- periode	Doel evaluatie	Type evaluatie
Vergelijking milieuaspecten rond Schiphol en vergelijkbare Europese luchthavens	A. 2002 B. 2003	2000–2001	Inzicht krijgen in effectiviteit van het in Nederland gevoerde beleid t.a.v. het beperken van de geluidshinder (en ook t.a.v. het beperken van de lokale uitstoot van geur, stoffen en gassen)	Ex post

## 12.4 Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (x € 1000)						
12 Duurzame luchtvaart	2002	2003	2004	2005	2006	2007
<b>Verplichtingen</b>	<b>91 277</b>	<b>130 924</b>	<b>112 074</b>	<b>32 047</b>	<b>30 483</b>	<b>30 483</b>
<b>Uitgaven:</b>	<b>116 597</b>	<b>140 907</b>	<b>112 074</b>	<b>32 047</b>	<b>30 483</b>	<b>30 483</b>
<b>12.01. Programma-uitgaven</b>	<b>115 566</b>	<b>140 005</b>	<b>111 178</b>	<b>31 166</b>	<b>29 707</b>	<b>29 707</b>
<i>12.01.01 Beperken uitstoot geur, stoffen en gassen luchtvaart</i>						
<i>12.01.02 Beperken geluidshinder luchtvaart</i>	<i>114 724</i>	<i>139 230</i>	<i>105 866</i>	<i>25 771</i>	<i>24 312</i>	<i>24 312</i>
Investeringen:						
Geluidsisolatie Schiphol fase 1 (GIS I) incl. klachten-afhandeling	7 351	7 985	8 648	11 610	11 954	12 309
Geluidsisolatie Schiphol fase 2 (GIS II)	87 183	125 336	82 133			
Woonschepen Schiphol	4 000	3 079	3 222	2 541	408	45
Schades			10 230	10 230	10 230	10 230
Geluidsmaatregelen regionale/kleine luchthavens	16 190	2 830	1 633	1 390	1 720	1 728
<i>12.01.99 Overige programma uitgaven</i>	<i>842</i>	<i>775</i>	<i>5 312</i>	<i>5 395</i>	<i>5 395</i>	<i>5 395</i>
Beleidsvoorbereiding en evaluatie	842	775	5 312	5 395	5 395	5 395
<b>12.02. Apparaatsuitgaven</b>	<b>1 031</b>	<b>902</b>	<b>896</b>	<b>881</b>	<b>776</b>	<b>776</b>
<b>12.03. Ontvangsten</b>	<b>43 034</b>	<b>45 392</b>	<b>47 871</b>	<b>48 564</b>	<b>48 909</b>	<b>48 909</b>
Ontvangsten GIS I	9 620	10 254	10 917	11 610	11 955	11 955
Ontvangsten GIS II	33 035	34 759	36 575	36 575	36 575	36 575
Ontvangsten regionale luchthavens	354	354	354	354	354	354

## 12.5 Budgetflexibiliteit

Budgetflexibiliteit (x € 1000)										
12 Duurzame luchtvaart	2003		2004		2005		2006		2007	
1. Totaal geraamde kasuitgaven		140 907		112 074		32 047		30 483		30 483
2. Waarvan apparaatsuitgaven		902		896		881		776		776
<b>3. Dus programma-uitgaven</b>		<b>140 005</b>		<b>111 178</b>		<b>31 166</b>		<b>29 707</b>		<b>29 707</b>
4. Waarvan juridisch verplicht	99%	139 230	99%	109 583	95%	29 571	95%	28 112	95%	28 112
5. Waarvan complementair noodzakelijk en/of bestuurlijk gebonden	0%	240	1%	905	3%	905	3%	905	3%	905
6. Niet onder 4 en 5 begrepen* (eventueel reserveringen op basis van een regeling of beleidsprogramma)	0%	535	1%	690	2%	690	2%	690	2%	690
<b>7. Totaal</b>	<b>100%</b>	<b>140 005</b>	<b>100%</b>	<b>111 178</b>	<b>100%</b>	<b>31 166</b>	<b>100%</b>	<b>29 707</b>	<b>100%</b>	<b>29 707</b>

### Juridische verplichtingen

Juridisch verplicht zijn de begrote uitgaven voor GIS I en II, de uitgaven voor het verwijderen van Woonschepen rondom Schiphol en de zgn.

«Schaderegeling Schiphol».

Daarnaast zijn juridisch verplicht geluidsmaatregelen rond de regionale en kleine luchthavens.



*Bestuurlijke en/of complementaire verplichtingen*

Bestuurlijk verplicht is de bijdrage aan diverse Milieucommissies

*Niet vastgelegd in verplichtingen*

Onderzoek naar o.a. emissies en mondiale luchtverontreiniging, benchmarking en internationaal milieu overleg is niet vastgelegd in verplichtingen.

*12.6 Groeiparaagraaf*

In 2002 wordt onderzoek verricht of de inventarisaties van de CO<sub>2</sub> uitstoot door internationale (VN) organisaties voldoende betrouwbare gegevens opleveren om als visualisatie van de ontwikkeling van de broeikasgassen te kunnen dienen in de begroting 2004–2008.

Eveneens in de begroting 2004–2008 zullen streefwaarden opgenomen worden voor:

- het gemiddelde geluidsniveau van de vloot die Nederlandse luchthavens aandoet;
- de geluidsbelasting rond de nationale en regionale luchtvaartterreinen in Nederland.

Voor de regionale en kleine luchthavens is nieuw beleid in ontwikkeling. De prestatie-indicatoren zullen te zijner tijd op dit beleid worden afgestemd.

## 13 VEILIGHEID WATER

### 13.1 Algemene beleidsdoelstelling

Het hebben en houden van een veilig en bewoonbaar land en het instandhouden en versterken van gezonde en veerkrachtige watersystemen, zoals verwoord in de vierde Nota waterhuishouding (Tweede Kamer, vergaderjaar 1998–1999, 26 401, nr. 1) is het algemene uitgangspunt voor het waterbeheer. Onder het eerste deel van de hoofddoelstelling valt de hoogwaterbescherming waarvoor de uitgaven op het onderhavige beleidsartikel «Veiligheid Water» worden verantwoord. Het tweede deel van deze doelstelling wordt behandeld in beleidsartikel 14 «Waterbeheer». In beleidsartikel 13 wordt tevens ingegaan op de voorziening van bouwgrondstoffen.

De principes voor het algemene waterbeleid voor de 21<sup>e</sup> eeuw zijn eind 2000 door het Kabinet verder ingevuld (Kabinetsstandpunt: «Anders omgaan met water») en uitgewerkt in de vijfde Nota ruimtelijke ordening, de derde Kustnota en het besluit om in verband met de toegenomen maatgevende rivierafvoeren tot de planfase voor de verruiming van de Rijn en zijn takken over te gaan. Tot de verruiming van de Maas in Limburg was al eerder besloten. Overeenkomstig de in het kabinetsstandpunt «Anders omgaan met Water, Waterbeleid in de 21<sup>e</sup> eeuw» uitgewerkte lijn kunnen naast ruimtelijke ook technische maatregelen genomen worden om te bereiken dat weer aan de veiligheidsnormen voldaan gaat worden.

### 13.2 Nader geoperationaliseerde beleidsdoelstellingen

#### Het op peil houden en versterken van de waterkeringen

Doelstelling van het beleid is het (blijven) voldoen aan de veiligheidsnormen per dijkkringgebied uit de Wet op de waterkering. Deze veiligheidsnormen zijn uitgedrukt in een overschrijdingskans van hoogwaterstanden per jaar. Voor de onderstaande gebieden zijn de volgende veiligheidsnormen van toepassing:

- |  |                        |
|--|------------------------|
| – Centraal Holland   | 1 : 10 000             |
| – Zeeland/Noord Nederland/IJsselmeerpolders                  | 1 : 4 000              |
| – Benedenrivierengebied: diverse dijkkringgebieden<br>tussen | 1 : 10 000 en 1 : 2000 |
| – Bovenrivierengebied  | 1 : 1 250              |

De Wet op de waterkering schrijft een vijfjaarlijkse toetsing voor van de zogenaamde primaire waterkeringen. Deze waterkeringen moeten de dijkkringgebieden de volgens de bovenstaande normen vereiste veiligheid tegen overstroming bieden. De resultaten van de eerste toetsingsronde zijn in 2002 beschikbaar gekomen. Uit de eerste toetsing is gebleken dat van veel waterkeringen niet met zekerheid kon worden vastgesteld dat ze veilig dan wel onveilig zijn. Om deze zekerheid alsnog te kunnen verkrijgen, dienen de betreffende waterkeringen nader te worden onderzocht. De waterkeringbeheerders spannen zich er voor in dat bij de volgende toetsingsronde (gereed 2006) het voor aanzienlijk minder waterkeringen onzeker is of ze veilig dan wel onveilig zijn. Er is een programma opgezet, gericht op het (wederom) behalen van de operationele doelstelling, dat alle waterkeringen voldoen aan de norm. In dit programma zijn naast de werken in het rivierengebied (Ruimte voor de rivier en Maaswerken) tevens opgenomen:

- het aanpassen van steenbekledingen van waterkeringen,
  - het restant van het Deltaplan Grote Rivieren (DGR),
  - de versterkingen naar aanleiding van het aanwijzen van het Markermeer als buitenwater conform de Wet op de waterkering,
  - de versterking van de dijken van Flevoland op basis van de toezegging bij de overdracht van de rijksdijken aan het waterschap Zuiderzeeland.
- De versterking van alle primaire waterkeringen komt dus in één programma met de herkenbare deelprogramma's, zoals hierboven aangegeven, bij elkaar. De voortgang in de uitvoering van dit programma zal gemeten worden aan de hand van de prestatie-indicator «aantal km te versterken waterkeringen».

Percentage resterende werken DGR en gereed aantal km «waterkering veilig»						
	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Km veilig	675	753	828	868	873	891
Rest %	24	16	7	3	2	0

Bron: 16<sup>e</sup> Voortgangsrapportage DGR, IPO, d.d. 1 april 2002

### Het verlagen van de hoogwaterstanden op de grote rivieren

Het eind 2001 vastgestelde nieuwe Randvoorwaardenboek ten behoeve van de tweede toetsingsronde gaat uit van een toename van de maatgevende afvoer van de Rijn van 15 000 m<sup>3</sup>/s naar 16 000 m<sup>3</sup>/s. Deze toename leidt tot een verhoging van de waterstanden waarop de waterkeringen getoetst moeten worden om na te gaan of ze nog aan de veiligheidsnormen voldoen. Hierdoor zal in veel gevallen het vereiste beschermingsniveau niet meer worden gehaald. Het programma «Ruimte voor de Rivier» moet er toe leiden dat de wettelijk vereiste veiligheidsnorm in 2015 wederom bereikt wordt. Dit programma beoogt verlaging van de hoogwaterstanden, voornamelijk door afgraven en herinrichten van uiterwaarden, soms in combinatie met verlegging van de primaire waterkering en zonodig versterking van de waterkeringen. Eind 2000 is met het Kabinetsstandpunt Ruimte voor de Rivier de verkenningsfase afgesloten en is gestart met de planstudiefase. Uit de planstudie zal onder meer moeten blijken welke maatregelen moeten worden getroffen om de beoogde daling van de hoogwaterstand te bereiken. Daarbij zullen tevens de indicatoren worden aangegeven die nodig zijn om, naast de te verdiepen hectare uiterwaarden (van Zijl indicator), de voortgang van de uitvoering te kunnen beoordelen. In 2002 is de startnotitie Ruimte voor de Rivier in inspraak gelegd. Vooruitlopend op de resultaten van de planstudies worden al «geen-spijt» maatregelen uitgevoerd. Daarnaast is in 2002 het advies «Gecontroleerd Overstromen» van de Commissie Noodoverloopgebieden (Commissie Luteijn) uitgebracht. Verwacht wordt dat eind 2002 hierover een kabinetsstandpunt zal worden uitgebracht.

De Wet op de waterkering geldt (op dit moment nog) niet voor de kaden in Limburg die woonkernen tegen hoge waterstanden in de Maas beschermen. Wel is voor de bescherming tegen wateroverlast in dit gebied met de regio afgesproken dat de kaden in het jaar 2015 voldoen aan een norm van 1 : 250 door enerzijds de aanwezige kades te versterken (en te verlengen) en anderzijds door rivierverruimingswerken de hoogwaterstanden te verlagen. Als tussendoelstelling is opgenomen dat in 2005 voor 70% aan deze norm wordt voldaan.

De voortgang van het programma zal worden uitgedrukt in de prestatie-indicator «% beschermd bevolkt gebied» (in aantallen beschermde personen).

### **Het bestrijden van de structurele kusterosie**

Grote delen van onze zandige kust zijn aan erosie onderhevig. De operationele beleidsdoelstelling voor de circa 250 km zandige Nederlandse kust is het dynamisch handhaven van de kust. Dit betekent dat de kust wordt vastgehouden op het niveau van 1990 (de basiskustlijn), waarbij zoveel mogelijk gelegenheid wordt gegeven aan natuurlijke dynamische kustprocessen. Dit gebeurt voornamelijk door het suppleren van zand op het strand en de vooroever, en sinds 2001 ook op dieper water.

Elke twee jaar worden aan de hand van de kustmetingen<sup>1</sup> van de afgelopen tien jaren de zogenaamde kustlijnkaarten opgesteld. Op basis van deze kaarten wordt de actuele ligging van de kust ten opzichte van de Basiskustlijn (BKL) vastgesteld. Indien de BKL wordt overschreden, d.w.z. de meerjarige trend ligt landwaarts van de BKL, wordt bepaald voor welke kustvakken maatregelen nodig zijn. In het algemeen betekent dit dat een zandsuppletie wordt uitgevoerd.

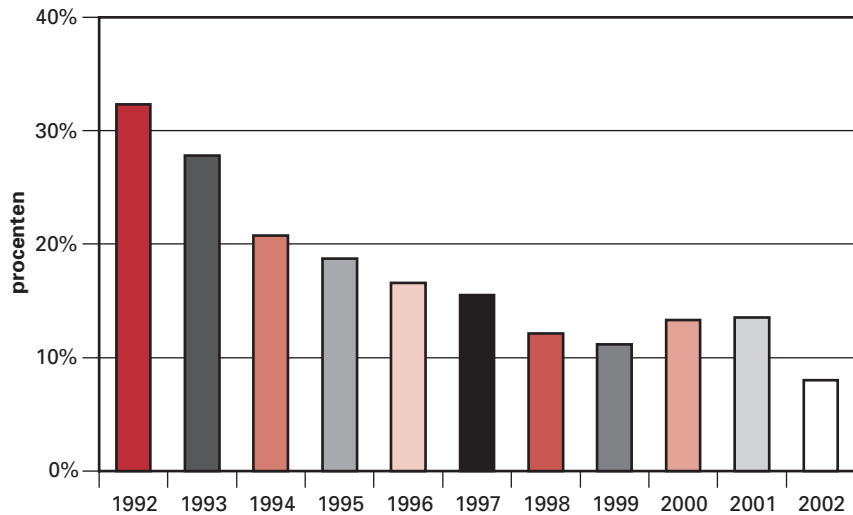
Het doel van dynamisch handhaven is dat de kust zeewaarts van de kustlijn van 1990 blijft. Incidentele overschrijding van de BKL betekent overigens niet dat er zich een acuut veiligheidsprobleem aandient. Het dynamisch handhaven van de kust betekent dat de meerjarige structurele erosie wordt gecompenseerd. Van belang hiervoor is dat over een langere periode gezien de benodigde hoeveelheid zand in het systeem wordt gebracht. Van jaar tot jaar kunnen er zowel verschillen optreden in de hoeveelheid zand die in de praktijk wordt aangebracht, als in de hoeveelheden die door storm afgeslagen worden.

Dit betekent dat de BKL in een beperkte mate overschreden mag worden. Het onderstaand figuur geeft het percentage kust weer waarvan de meerjarige trend landwaarts ligt t.o.v. de basiskustlijn. Zichtbaar is dat het aantal overschrijdingen sinds de beleidskeuze voor dynamisch handhaven (1990) is afgenomen. Het suppleren van zand in het kuststelsel heeft derhalve een positieve werking gehad. Vanaf 1998 stabiliseert het systeem zich op het niveau van ca. 10% overschrijdingen.

---

<sup>1</sup> Meting van de bodemligging vanaf het duingebied tot een diepte van ca. NAP -10m in zogenaamde raaien loodrecht op de kustlijn. De afstand tussen de raaien bedraagt ongeveer 200m.

### Percentage overschrijdingen Basiskustlijn (BKL) in periode 1992–2001:



N.B: overschrijding is het percentage raaien waarvan de meerjarige trend landwaarts ligt van de Basiskustlijn (de Basiskustlijn is de norm en gelijk aan de kustlijn van 1990).

Voor de periode 2003–2007 is de verwachting dat de overschrijdingen op het huidige niveau zullen blijven.

### Bouwgrondstoffenvoorziening

Binnen dit artikel is ook het landelijk beleid inzake bouwgrondstoffen opgenomen. De algemene beleidsdoelstelling luidt, kort samengevat: «zo zuinig mogelijk zijn met bouwgrondstoffen, maar wel tijdig genoeg winnen om te kunnen bouwen».

Een adequate bouwgrondstoffenvoorziening (zand, grind, etc. en secundaire en vernieuwbare grondstoffen) is voorwaarde om te kunnen bouwen. Belangrijke beleidspunten hierbij zijn:

- meer vernieuwbare grondstoffen en het op peil houden van praktisch 100% hergebruik (alleen voor wat betreft baggerspecie is hergebruik nog beperkt);
- aan projecten waarbij zand, klei etc vrijkomt, waar mogelijk, de doelstelling bouwgrondstoffenvoorziening koppelen;
- de winning van zand op het land verminderen en meer winning in Noordzee, het IJsselmeer/Markermeer.

Op basis van Deel 1 van het tweede structuurschema oppervlaktedelfstoffen zijn de volgende prestatie-indicatoren opgesteld: «aantal stagnerende bouwprojecten», «het percentage secundaire en vernieuwbare grondstoffen» en «de omvang (Mton) oppervlaktedelfstoffen uit Rijkswateren».

Op dit moment kan in de vraag naar bouwgrondstoffen worden voorzien en zijn er geen stagnerende bouwprojecten ten gevolge van tekorten aan bouwgrondstoffen. Doel is dit voor de toekomst te handhaven. Het kraptebeleid voor beton- en metselzand introduceert risico's voor de tijdige voorziening hiervan. Het kabinet accepteert dat voornamelijk grote druk te kunnen zetten op de alternatieven voor winning van beton- en metselzand uit landlocaties.

Het percentage secundaire grondstoffen is de afgelopen jaren gestegen: van 14% in 1995 tot 19% in 2000. Beseft moet worden dat dit percentage mede afhankelijk is van de afvalproductie (secundaire grondstof is hergebruik van afval) en van de totale behoefte van bouwgrondstoffen. Dit percentage kan in de komende jaren zowel iets dalen als iets stijgen, afhankelijk van de afvalproductie, de omvang van de behoefte aan bouwgrondstoffen en het nog licht kunnen stijgen van het aandeel secundaire grondstoffen.

Omtrent het percentage vernieuwbare grondstoffen zijn nog geen gegevens beschikbaar. In 2002 is steekproefsgewijs een nulmeting uitgevoerd naar het percentage vernieuwbare grondstoffen. In 2005 zal dan een nieuwe meting plaatsvinden. De verwachting is dat het percentage vernieuwbare grondstoffen slechts 1 à 2 procent zal kunnen toenemen de komende jaren.

De omvang van winning uit Rijkswateren steeg ook: in 1995 bedroeg dat circa 30 mln m<sup>3</sup> en in 2000 circa 40 mln m<sup>3</sup>. De verwachting is dat dit vooralsnog blijft stijgen.

### *13.3 Beleidsinstrumenten*

#### **Het op sterkte brengen en houden van de waterkeringen**

##### *Beleidsvoorbereiding en ontwikkeling*

Onder het thema veiligheid vallen onder meer de kosten (zoals secretariaatskosten) voor de ondersteuning van de Technische Adviescommissie voor de Waterkeringen (TAW).

De huidige veiligheidsnormen waaraan de dijkkringgebieden moeten voldoen, zijn gebaseerd op minimumeisen voor de primaire waterkeringen. Onderzoek moet het inzicht in de werkelijke sterkte van de dijken verbeteren. Met dit inzicht kunnen de werkelijke overstromingskans en de gevolgen daarvan (slachtoffers en schade) worden geschat. Dit onderzoek, dat na jarenlange voorbereiding in 2001 op advies van de TAW van start is gegaan, wordt naar verwachting in 2004 afgerond. Aan de hand van de resultaten van dit onderzoek kan worden ingegaan op de vraag of Nederland wel voldoende tegen overstromingen is beveiligd.

##### *Wet- en regelgeving*

Het belangrijkste instrument voor het uitvoeren van het beleid inzake de veiligheid tegen overstromingen is de Wet op de waterkering (Stb 1996/8). Deze wet regelt onder meer de vijfjaarlijkse cyclus van het toetsen van primaire waterkeringen en het beschikbaar stellen van randvoorwaarden ten behoeve van deze toetsing. De Wet op de waterkering regelt ook de procedure en de verdeling van de verantwoordelijkheden voor het uitvoeren van versterkingen om aan de vereiste veiligheid te kunnen voldoen.

Op dit ogenblik wordt een wijziging van de Wet op de waterkering voorbereid. Deze wijziging betreft een aanpassing op hoofdlijnen in het verlengde van de eerder uitgevoerde evaluatie van de wet en een aanpassing om de voortvarende uitvoering van Ruimte voor de rivier mogelijk te maken.

##### *Monitoring en beleidsevaluaties*

Jaarlijks wordt in «Water in Beeld», de voortgangsrapportage over het waterbeheer in Nederland en opgesteld door de Commissie Integraal

Waterbeheer (CIW), de stand van zaken geschetst voor alle watersystemen. Deze wordt tegelijkertijd met de begrotingsverantwoording aan de Staten-Generaal aangeboden. Hierin wordt ook specifiek aandacht besteed aan veiligheid.

Monitoring van de voortgang van het versterkingsprogramma vindt plaats middels halfjaarlijkse rapportages aan de Tweede Kamer.

Evaluatie-onderwerp	A. Startdatum B. Einddatum	Evaluatie- periode	Doel evaluatie	Type evaluatie
Water in Beeld Deltaplan Grote Rivieren Grote projecten	A: Medio '01 B: Feb '02 A: 1995 B: 2003	Feb '01 – feb '02 1995 – 2002	De stand van zaken schetsen voor alle watersystemen in Nederland. Jaarlijks terugblik op de uitvoering van het dijkversterkingsprogramma. In 2003 moet deze evaluatie worden afgerond.	Ex post
Veiligheid Nederland in kaart (VNK) (voorheen Marsroute)	A: 2001 B: 2004	1994 – 2004	De huidige filosofie voor de beveiliging tegen overstroming is gebaseerd op de minimumeisen die de Deltacommissie in 1960 aan waterkeringen heeft gesteld. In het onderzoeksproject overstromingsrisico's wordt onderzoek gedaan naar een benadering waarbij de kans op overstroom en de daaruit voortvloeiende gevolgen van een dijkringgebied centraal staat. Hieruit kan een hernieuwde veiligheidsafweging volgen.	Ex post/ex ante

#### *Uitvoering en handhaving*

Onder de beleidsuitvoerende taken die onder dit artikelonderdeel worden verantwoord, valt het fungeren van de Rijkswaterstaat als kenniscentrum voor de waterkeringbeheerders, alsmede voor de ingenieursbureaus die in opdracht van de waterkeringbeheerders werken. In dit kader bereidt de Rijkswaterstaat leidraden voor, die onder auspiciën van de TAW worden uitgegeven en is er een helpdesk voor de waterkeringbeheerders en hun adviseurs beschikbaar.

#### **Het verlagen van de hoogwaterstanden op de grote rivieren**

##### *Beleidsvoorbereiding en ontwikkeling*

Tot het thema rivieren en meren behoren het (inter)nationaal overleg inzake (de voorbereiding van de) uitvoering van de hoogwateractieplannen voor de Rijn en de Maas, de effecten van planvorming in het buitenland, zoals dijkverbeteringen en het effect van het inzetten van retentiebekken in het buitenland, alsmede het effect van klimaatontwikkeling op de rivierafvoer.

##### *Wet- en regelgeving*

De Wet op de waterkering biedt onvoldoende kader voor het realiseren van Ruimte voor de Rivier. In het voorjaar van 2002 is een voorontwerp uitgebracht inzake een wijziging van de Wet op de waterkering op dit punt.

### *Monitoring en beleidsevaluaties*

Ruimte voor de Rivier is in 2001 aangemerkt als groot project en in 2002 wordt de basisrapportage aan de Tweede Kamer aangeboden. In dit kader speelt ook de reeds eerder genoemde vijfjaarlijkse toetsing van de primaire waterkeringen.

### *Uitvoering en handhaving*

Onder de beleidsuitvoerende taken die onder dit artikelonderdeel worden verantwoord, valt het fungeren van de Rijkswaterstaat als kenniscentrum voor de waterkeringbeheerders, alsmede voor de ingenieursbureaus die in opdracht van de waterkeringbeheerders werken. In dit kader bereidt de Rijkswaterstaat leidraden voor, die onder auspiciën van de TAW worden uitgegeven, en is er een helpdesk voor de waterkeringbeheerders en hun adviseurs beschikbaar.

## **Het bestrijden van de structurele kusterosie**

### *Beleidsvoorbereiding en ontwikkeling*

Onder het thema kust wordt aandacht besteed aan de evaluatie van de kustlijnhandhaving, het effect van klimaatontwikkeling op de veiligheid, de ligging van de kustlijn en het realiseren van integraal beleid voor de kustzone.

In 2002 is de beleidsagenda voor de kust («Naar een integraal kustbeleid») gereed gekomen. Deze agenda moet in 2003 leiden tot een beleidslijn waarin onder meer wordt ingegaan op gebieden die bij een «maatgevende storm» onder water komen te staan, dan wel aan het geweld van extreme golven ten prooi vallen. Gedacht moet worden aan een beleidslijn met vergelijkbare restricties als de beleidslijn «Ruimte voor de Rivier» die, na de hoge rivierwaterstanden in 1993 en 1995, tot stand is gekomen. Het betreft restricties voor bouwplannen.

<b>Evaluatie-onderwerp</b>	<b>A. Startdatum B. Einddatum</b>	<b>Evaluatie- periode</b>	<b>Doel evaluatie</b>	<b>Type evaluatie</b>
3e Kustnota	A: 1998 B: 2000	1996–2000	Evaluatie van de tweede kustnota – 1996, nieuwe inzichten kustonderzoek implementeren; opstap naar integraal kustzonebeleid	Ex post, effectiviteit lopend beleid

### *Uitvoering en handhaving*

Onder de beleidsuitvoerende taken die onder dit artikelonderdeel worden verantwoord, valt het fungeren van de Rijkswaterstaat als kenniscentrum voor de waterkeringbeheerders, alsmede voor de ingenieursbureaus die in opdracht van de waterkeringbeheerders werken. In dit kader bereidt de Rijkswaterstaat leidraden voor, die onder auspiciën van de TAW worden uitgegeven, en is er een helpdesk voor de waterkeringbeheerders en hun adviseurs beschikbaar.

## **Bouwgrondstoffenvoorziening**

### *Beleidsvoorbereiding en ontwikkeling*

Deel 3 van het Tweede Structuurschema Oppervlaktedelfstoffen is in voorbereiding. Deel 2 is in april 2002 verschenen.



### Wet- en regelgeving

Op dit moment is een beperkte herziening van de Ontgrondingenwet in voorbereiding, gericht op de versnelling van procedures.

### Monitoring en beleidsevaluaties

Jaarlijks wordt geregistreerd hoeveel bouwgrondstoffen uit de grond komen en uit hergebruik. Voor het SOD2 is te zijner tijd een evaluatie voorzien.

Evaluatie-onderwerp	A. Startdatum B. Einddatum	Evaluatie- periode	Doel evaluatie	Type evaluatie
Structuurschema Oppervlakedelfstoffen	A: 1980 B: april 1998	1980–1998	Bezien in welke mate hoofdbeleidsdoelen voor de grondstoffenvoorziening sinds 1980 zijn bereikt, welke instrumenten hieraan hebben bijgedragen en welke lessen getrokken kunnen worden.	Ex post

## 13.4 Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen (x € 1000)							
13 Veiligheid water	2002	2003	2004	2005	2006	2007	
<b>Verplichtingen</b>	<b>5 638</b>	<b>5 609</b>	<b>6 712</b>	<b>7 860</b>	<b>8 257</b>	<b>8 256</b>	
<b>Uitgaven</b>	<b>6 071</b>	<b>6 106</b>	<b>7 259</b>	<b>8 366</b>	<b>8 257</b>	<b>8 256</b>	
<b>13.01 Programma-uitgaven</b>	<b>4 485</b>	<b>4 453</b>	<b>5 668</b>	<b>6 815</b>	<b>6 747</b>	<b>6 747</b>	
13.01.99 Overige programma-uitgaven	4 485	4 453	5 668	6 815	6 747	6 747	
<b>13.02 Apparaatsuitgaven</b>	<b>1 586</b>	<b>1 653</b>	<b>1 591</b>	<b>1 551</b>	<b>1 510</b>	<b>1 510</b>	
Apparaatsuitgaven	1 586	1 653	1 591	1 551	1 510	1 510	
<b>13.03 Ontvangsten</b>							

De kosten van de te nemen uitvoeringsmaatregelen, gekoppeld aan het beleid inzake veiligheid water zijn opgenomen in het Infrastructuurfonds en betreffen het artikel 02.01.

Tabel: overzicht uitgaven veiligheid water op het Infrastructuurfonds (x € 1000)							
Art. Omschrijving	2002	2003	2004	2005	2006	2007	
IF 02.01 Natte infrastructuur Waterkeren	346 183	242 862	255 829	280 587	275 752	304 491	

Daarnaast staan de kosten verbonden met inspectie van V&W op artikel 18.

### 13.5 Budgetflexibiliteit

Budgetflexibiliteit (x € 1000)										
13 Veiligheid water		2003		2004		2005		2006		2007
1. Totaal geraamde kasuitgaven		6 106		7 259		8 366		8 257		8 257
2. Waarvan apparaatsuitgaven		1 653		1 591		1 551		1 510		1 510
<b>3. Dus programma-uitgaven</b>		<b>4 453</b>		<b>5 668</b>		<b>6 815</b>		<b>6 747</b>		<b>6 747</b>
4. Waarvan juridisch verplicht	80%	3 580	70%	3 948	62%	4 236	58%	3 905	58%	3 905
5. Waarvan complementair noodzakelijk en/of bestuurlijk gebonden	19%	849	30%	1 720	38%	2 579	42%	2 842	42%	2 842
6. Niet onder 4 en 5 begrepen* (eventueel reserveringen op basis van een regeling of beleidsprogramma)	1%	24	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0
7. Totaal	100%	<b>4 453</b>	100%	<b>5 668</b>	100%	<b>6 815</b>	100%	<b>6 747</b>	100%	<b>6 747</b>

#### Juridische verplichtingen

Voor het uitvoeren van beleid op dit artikel worden voornamelijk verplichtingen aangegaan voor onderzoek op het gebied van beleidsvoorbereiding en evaluatie.

#### Niet vastgelegd in verplichtingen

Dit betreffen de geraamde verplichtingen die noodzakelijk zijn om beleidsinstrumenten in te zetten om de beleidsdoelstellingen te bereiken.

#### 13.6 Groeiparagraaf

Het percentage km van het traject waarop waterstandsverlagende maatregelen moeten worden uitgevoerd kan pas geleverd worden na besluitvorming over de wijze waarop invulling gegeven wordt aan Ruimte voor de rivier. Deze besluitvorming vindt plaats in het kader van de PKB «Ruimte voor de rivier». In 2006 is deel 4 (regeringsbesluit) van de PKB gereed. Deel 1 van de PKB (regeringsvoornemen) zal in 2004 gereed zijn; vandaar dat dit prestatiegegeven hoogstwaarschijnlijk pas vanaf 2006 kan worden geleverd. Er wordt wel al gestart met de uitvoering van de zogenaamde «lopende projecten».

Voor de onbedijkte Maas geldt dat zij in 2015 moet voldoen aan een niveau 1:250. Echter eerst na definitieve politieke besluitvorming rondom de Grensmaas en Zandmaas kan deze prestatie-indicator verder worden uitgewerkt.

## 14 WATERBEHEER

### 14.1 Algemene beleidsdoelstelling

De hoofddoelstelling van het integrale 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 (Vierde Nota waterhuishouding).» Het 2<sup>e</sup> deel van deze doelstelling (bewoonbaarheid, gezonde en veerkrachtige watersystemen) heeft betrekking op het beleid inzake waterbeheer. Het 1<sup>e</sup> deel van deze doelstelling wordt behandeld in beleidsartikel 13 Veiligheid Water.

In de afgelopen jaren is een tweetal ontwikkelingen bepalend geweest voor dit thema:

- In de eerste plaats is dat de vaststelling van de Europese Kaderrichtlijn Water op 22 december 2000. Deze richtlijn moet in 2015 leiden tot een goede chemische toestand en een goed ecologisch potentieel of een goede ecologische toestand, afhankelijk van het type watersysteem. Dit geldt zowel voor oppervlaktewater als grondwater. Deze goede toestand wordt bereikt indien er in het water sprake is van een situatie die slechts in geringe mate afwijkt van de natuurlijke omstandigheden. Daarmee legt de richtlijn een behoorlijke ambitie neer voor het waterbeleid. De EU Kaderrichtlijn Water onderscheidt geen functiegerichte waterkwaliteitsdoelstellingen, maar biedt in plaats daarvan een kader dat moet leiden tot algehele bescherming van het grond- en oppervlaktewater. Het in de 4<sup>e</sup> Nota waterhuishouding vastgelegde beleid is er op gericht een duurzaam gebruik van watersystemen te garanderen. Voor de komende jaren is de uitdaging zowel te voldoen aan de eisen die voortvloeien uit de Kaderrichtlijn Water, maar ook zorg te dragen voor een verdere ontwikkeling van het beleid gericht op een duurzaam gebruik van het water in Nederland.
- Voor het waterkwantiteitsbeleid is het eind 2000 vastgestelde regeringsstandpunt «Anders omgaan met Water, Waterbeleid 21<sup>e</sup> Eeuw» (WB '21) van groot belang. Hierin wordt aangegeven welke aanpak nodig is om te blijven voldoen aan de vastgestelde veiligheidsniveaus en de kans op wateroverlast terug te dringen. Enerzijds vanuit het principe: vasthouden, bergen, afvoeren zoveel mogelijk op natuurlijke wijze omgaan met water en watersystemen. Meer ruimte voor water is hierbij een belangrijk motto. Anderzijds door een 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. Om het nieuwe waterbeleid snel te implementeren is een startovereenkomst tussen Rijk, IPO, Unie van Waterschappen en VNG afgesloten in februari 2001 en daarmee een opstap bereikt naar een in 2003 te sluiten Nationaal Bestuursakkoord Water zodat in 2015 het watersysteem op orde is volgens de principes neergelegd in WB'21. De Watertoets vormt een waarborg voor de inbreng van water in de ruimtelijke ordening. Dit procesinstrument is vanaf het moment van ondertekening van de startovereenkomst van toepassing op alle ruimtelijke plannen en besluiten met waterhuishoudkundige aspecten. De grootste winst ligt bij de vroegtijdige, wederzijdse betrokkenheid en het opstellen en

meenemen van een wateradvies in de besluitvorming. De waterhuishoudkundige aspecten omvatten veiligheid, wateroverlast, waterkwaliteit en verdroging.

De taken van Verkeer en Waterstaat ten aanzien van het waterbeheer bestaan uit de beleidsontwikkeling van het waterbeheer en de daarvoor benodigde instrumenten en organisatie. Daarnaast zijn er taken ten aanzien van het beheer van rijkswateren. De uitgangspunten daarvoor zijn vastgelegd in het «Beheersplan voor de Rijkswateren» (BPRW).

#### *14.2 Nader geoperationaliseerde beleidsdoelstellingen*

##### **De kwaliteit van het water en de waterbodems**

De kwaliteit is in overeenstemming met de functies die aan watersystemen zijn toegekend. Deze beleidsdoelstelling heeft betrekking op *waterkwaliteitsdoelstellingen* voor water en waterbodem, op uitvoering van *emissiebeperkende maatregelen* en op de sanering en hergebruik van verontreinigde *waterbodems*.

##### *Waterkwaliteitsdoelstellingen*

Vigerend beleid is conform de vierde nota waterhuishouding, dat op korte termijn geen overschrijdingen van het Maximaal Toelaatbaar Risico (MTR) voorkomen en dat op langere termijn gestreefd wordt naar Verwaarloosbaar Risico (VR). Mogelijk verandert dit in de toekomst vanuit de Kaderrichtlijn Water omdat hierin doelstellingen zijn opgenomen t.a.v. chemische en ecologische kwaliteit. Deze doelstellingen moeten nog in Europees verband nader worden uitgewerkt en vervangen naar verwachting uiteindelijk de huidige nationale doelstellingen van MTR en VR. Jaarlijks wordt in «Water in Beeld», de voortgangsrapportage over het waterbeheer in Nederland, uitgegeven door de Commissie Integraal Waterbeheer (CIW). Hierin wordt de stand van zaken geschetst voor alle watersystemen. In deze rapportage wordt ingegaan op de ontwikkeling van de waterkwaliteit en de (vermindering van) belasting van de verschillende watersystemen met verontreinigende stoffen. Als prestatie indicatoren voor de beoordeling van het halen van de waterkwaliteitsdoelstellingen wordt gehanteerd «de mate van afwijking ten opzichte van het maximaal toelaatbaar risico (MTR) en Streefwaarde (VR) voor groepen van stoffen».

Verwacht wordt dat dit op termijn vervangen wordt door doelstellingen vanuit de Kaderrichtlijn Water.

##### *Emissiebeperking*

Op het gebied van emissiebeperking zijn een goede uitvoering en handhaving van de Wet Verontreiniging Oppervlaktewateren (Wvo) en de Wet Bodembescherming (Wbb) en de voortgang in de aanpak van diffuse bronnen van belang.

De water- en waterbodemkwaliteit worden beïnvloed door punt- en diffuse lozingen. De twee belangrijkste instrumenten om het beleid uit te voeren worden gevormd door vergunningverlening op basis van de Wvo en de Wbb. V&W is verantwoordelijk voor de toepassing van de Wvo en de Wbb in het hoofdwatersysteem, de rijkswateren. Dat betekent in de eerste plaats dat voor alle activiteiten op/in/aan het rijkswater een vergunning moet zijn verleend dan wel een Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) van toepassing moet zijn waarin rekening is gehouden

met het geldende beleid en de stand der techniek. Voor de Wvo en de Wbb zullen daarom reeds verleende vergunningen met enige regelmaat opnieuw moeten worden gezien. Het kader voor adequate Wvo-vergunningverlening is beschreven in het CIW-handboek «Wvo-vergunningverlening» uit 1999. Naast het verlenen en herzien van vergunningen is een adequate handhaving geboden. De wijze en intensiteit van controle moet worden afgestemd op het risico van water(bodem)verontreiniging, de aard van de bedrijfsprocessen en de drijfveren voor niet norm-conform handelen. Het adequate handhaving-proces voor de Wvo is beschreven in de CIW-nota «Handhaving WVO, een kwestie van kunnen, willen en doen» uit 2000.

Naast de invloed van puntlozingen wordt de waterkwaliteit voor een belangrijk deel bepaald door diffuse bronnen van waterverontreiniging. Een deel van deze bronnen valt onder AMvB's. De inspanningen zijn in dat geval vooral gericht op het bevorderen van en toezicht op de naleving. Voor het overige deel van de diffuse bronnen zal reductie moeten worden bereikt door een mix van diverse maatregelen met name gericht op gedragsverandering, preventie aan de bron en innovaties/transities. Belangrijk hierbij is regelgeving door met name LNV en VROM.

Voor het monitoren van de stand van zaken met betrekking tot de operationele doelen op het gebied van emissiebeperking is het voornemen gebruik te maken van de volgende prestatie-indicatoren:

- percentage activiteiten dat beschikt over een adequate vergunning waarbij geldend beleid en de stand der techniek in acht zijn genomen;
- percentage activiteiten waarbij toezicht op naleving conform de vastgestelde uitgangspunten heeft plaatsgevonden;
- afname belasting oppervlaktewateren (eens per 5 jaar); voor het eerst zal (in 2003) over het jaar 2002 gerapporteerd worden, voor reductie diffuse bronnen is dat over 2005; voor afname diffuse bronnen wordt vanwege complexiteit alleen de trend gevolgd; dit is toereikend omdat emissiebeperkingen gerelateerd kunnen worden aan de eerste twee prestatie-indicatoren.

Of de eerste twee indicatoren daadwerkelijk gehanteerd zullen worden en door wie, zal worden heroverwogen in het kader van de scheiding tussen beleid, uitvoering en inspectie binnen V&W.

#### *Waterbodems*

Voor dit onderwerp zijn de afronding van de sanering van historische waterbodemverontreiniging voor 2025 en de toename van het hergebruik van baggerspecie al dan niet na verwerking van belang.

De beleidsvorming rond waterbodems wordt geconcentreerd in het zogeheten «Tienjarensценario Waterbodems». De resultaten van de eerste fase van het Tienjarensценario zijn gereed en begin 2002 aan de Tweede Kamer gezonden. Hiertoe is door regionale werkgroepen onder regie van de provincies de problematiek in kaart gebracht en is verkend hoe deze kan worden opgelost. Uit de verkenning blijkt dat met het huidige beleid de natuurlijke aanwas van deels verontreinigd slib groter is dan de waterbeheerders wegbaggeren. De achterstand is inmiddels fors opgelopen. Zonder beleidswijziging zal de problematiek daarom groter worden.

Een bestuurlijke commissie o.l.v. gedeputeerde Verheijen heeft een advies opgesteld over het Tienjarensценario waterbodems. Het advies geeft voor

waterbodems, uitgaand van bovenstaande hoofddoelstelling uit NW4, concrete operationele doelstellingen met een horizon van 25 jaar:

- onderhoud en aanwas zijn met elkaar in evenwicht;
- er is geen achterstallig onderhoud;
- saneringen zijn uitgevoerd;
- de waterbodem wordt adequaat beheerd;
- niet-verspreidbare bagger wordt zo min mogelijk gestort.

In het voorjaar 2002 is over het Tienjarensценario een brief van het kabinet uitgebracht, waarin de noodzaak voor een impuls aan baggerwerken wordt erkend en eerste aanzetten worden gegeven op het gebied van bestuurlijke organisatie, financiering en beleidsinitiatieven. Onder meer wordt van de resterende impulsmiddelen uit het Regeerakkoord 1998 € 125 mln. toegevoegd aan de begroting van V&W in een kasritme tot aan 2010.

Voor het volgen van de voortgang van de operationele doelstellingen zullen in ieder geval als prestatie-indicatoren worden gehanteerd het percentage uitgevoerde saneringen en het percentage hergebruik van baggerspecie. Of er indicatoren zinvol en mogelijk zijn m.b.t. onderhouds-baggerwerk en waterbodem-beheer wordt in 2002 bepaald.

### **Een maatschappelijk afgewogen kwantiteitsbeheer**

Het kwantiteitsbeheer is primair gericht op het handhaven van veiligheid, het voorkomen van wateroverlast en een optimale waterverdeling van de toegekende functies.

Nederland is begonnen met het op orde brengen van het hoofd- en regionale watersysteem volgens de vastgelegde principes in «Anders omgaan met water, Waterbeleid 21<sup>e</sup> Eeuw». Het nieuwe waterbeleid kenmerkt zich bovenal door de stroomgebiedenaanpak, waarbinnen het beleid integraal vorm krijgt en wordt uitgevoerd. In 2002 worden de deelstroomgebiedvisies WB21 opgeleverd die vooral kwantitatief van aard zijn.

Uitgangspunt bij waterverdeling en peilbeheer is dat de veiligheid tegen overstromingen niet in gevaar komt: ijs en sediment kunnen optimaal afgevoerd worden. Met in achtneming van deze randvoorwaarde wordt het kwantiteitsbeheer afgestemd op de andere gebruiksfuncties die zijn toegekend in het BPRW. Voor het kwantiteitsbeheer zijn o.a. scheepvaart, natuur en landschap en regionale watervoorziening sterk bepalend. Hierna wordt voor de verschillende functies aangegeven hoe deze doelstelling kan worden geconcretiseerd en met welke prestatie-indicatoren deze kunnen worden gemonitord.

Ten behoeve van de veiligheid en het voorkomen van overlast is en wordt de spui- en gemaalcapaciteit in beheer bij het Rijk afgestemd op het gedefinieerde veiligheidsniveau en peilbeheer.

De Wet op de Waterkering (Wow) geeft normen voor de kans op overstroming die niet mag worden overschreden. De berekende kans hangt ondermeer af van de afvoercapaciteit naar zee van de verschillende systemen. Daarbij zal telkens een afweging moeten worden gemaakt tussen vergroting van die capaciteit en de vergroting van de bergingscapaciteit (horizontaal of verticaal).

Daarbij wordt in voorkomende gevallen ook rekening gehouden met de invloed op het regionale waterbeheer dat afhankelijk is van afvoer van

overtollig water naar rijkswater. Deze keuze tussen bergings- en afvoercapaciteit zal ook expliciet aan de orde komen bij peilbesluiten en de mate waarin en omstandigheden waaronder daarvan kan worden afgeweken (o.a. IJsselmeer en Amsterdam-Rijnkanaal/ Noordzeekanaal). Deze peilbesluiten bepalen daarmee in feite de benodigde afvoercapaciteit. Als prestatie-indicator wordt hieraan toegevoegd «het aantal gevallen waarin spui- of gemaalcapaciteit in beheer bij het Rijk niet in overeenstemming is met vastgesteld niveau voor zowel de veiligheid als het peil».

De uitgevoerde verkenning naar het Waterbeheer in het Natte Hart (IJsselmeer, Markermeer, Amsterdam-Rijnkanaal/Noordzeekanaal) heeft geleid tot de conclusie dat uitbreiding van de spuicapaciteit in de afsluitdijk noodzakelijk is. Een MER-studie op basis waarvan een besluit tot uitbreiding kan worden genomen is gestart.

De kans op watertekorten zullen door klimaatsveranderingen toenemen. Verdeling van water uit het hoofdsysteem (o.a. Maas, Rijn, IJsselmeer) is van belang voor het regionale waterbeheer. In het Kabinetsstandpunt Waterbeheer 21<sup>e</sup> eeuw is aangegeven dat er een studie zal worden verricht naar de laagwaterverdelings-problematiek. Op basis daarvan zal worden gezien of de huidige prioriteitstelling kan worden gehandhaafd. In het kader van het bestuursakkoord Waterbeheer 21<sup>e</sup> eeuw zal worden gezien of en zo ja op welke wijze eventuele nadere afspraken met regionale waterbeheerders over het peilbeheer dan wel de aanvoer van water in geval van droogte noodzakelijk zijn.

Gebieden met een functie natuur stellen eisen aan het waterbeheer. Verdroging geldt als één van de belangrijkste oorzaken van het achteruitgaan van de kwaliteit van de natuur in Nederland. Als doelstelling van het beleid om verdroging tegen te gaan geldt dat het verdroogde areaal in 2010 met 40% moet zijn verminderd ten opzichte van referentiejaar 1985. Dit houdt in dat in 2010 200 000 ha moet zijn aangepakt. Hiervan is inmiddels 15 000 ha volledig hersteld en op 152000 ha is gedeeltelijk herstel ingezet. Het gewenste gronden oppervlaktewaterregiem (GGOR) is in 2002 op hoofdlijnen en in 2004 per deelstroomgebied in meetbare termen vastgelegd. De keuze voor het principe: vasthouden, bergen, afvoeren voor de aanpak van wateroverlast zal ook positieve effecten hebben op de aanpak van de verdroging. De prestatie-indicator die daarbij wordt gehanteerd is «% afname verdroging sinds 1985».

### **Infrastructuur en inrichting watersystemen**

Het watersysteem kan de toegekende functies wat betreft infrastructuur en inrichting vervullen.

Deze doelstelling heeft betrekking op alle functies die in het Beheersplan Rijkswateren aan watersystemen zijn toegekend. In de praktijk zijn naast veiligheid (zie artikel 13) voor de rijkswateren met name scheepvaart en natuur bepalend voor de wijze van inrichting en de financiële consequenties. Derhalve zijn voor die twee functies concretere beleidsdoelen en prestatie-indicatoren opgenomen.

In verband met de infrastructuur (scheepvaart) wordt er naar gestreefd een vlotte en veilige scheepvaart door behoud van het oorspronkelijke vaarwegontwerp-profiel te realiseren. Vanuit het transportbeleid zoals vastgelegd in de begroting 2002 wordt gestreefd naar een optimale benutting van de vaarwegen voor transport van goederen en in toene-

mende mate personen. Dit vereist een inrichting die transport mogelijk maakt bijvoorbeeld door bediende sluisen maar ook kribben in de rivieren. Het voorkomen van verondieping van vaarwegen waardoor niet meer kan worden voldaan aan de bij het type vaarweg behorende diepgang vergt continue aandacht. Ook zal het noodzakelijke beheer aan kunstwerken onvermijdelijk leiden tot periodiek enig extra oponthoud. Bij het onderhouden van de vaardiepte zal een optimum gevonden moeten worden tussen het risico van enige verondieping en hoog frequent onderhoud. Daarbij dient ook rekening te worden gehouden met fluctuaties in waterafvoer en daarmee het waterpeil. In overleg met de sector zal nader worden bepaald wanneer van een «knelpunt» moet worden gesproken en dit wordt tevens als prestatie-indicator gehanteerd. Daarnaast wordt als prestatie-indicator gepresenteerd «het aantal vaarwegen met vaarbeperking doordat actuele vaarwegprofiel afwijkt van het vaarwegklasseprofiel».

De inrichting is afgestemd op de te vervullen functies. Niet alleen de infrastructuurfunctie voor de scheepvaart stelt eisen aan de inrichting. Ook toegekende functies als drinkwater, recreatie, natuur en visserij stellen eisen. Om te bereiken dat al die functies vervuld kunnen worden is onder andere een verder herstel en (her)inrichting van hoofdwatersystemen noodzakelijk. Speerpunten hierbij zijn het creëren van natuurlijker overgangen tussen zout en zoet, geleidelijke overgang tussen land en water, een natuurlijker peilverloop en meer mogelijkheden voor vismigratie.

Naast de uitvoering van grootschalige natuurprojecten is ook het creëren van natuurvriendelijke oevers en het realiseren van vispassages van belang voor een goed functionerend systeem. De in het verleden uitgevoerde waterstaatskundige werken hebben op veel plaatsen grote invloed gehad op natuurlijke zoet/zout overgangen. Op verschillende plaatsen wordt herstel nagestreefd; zo is bijvoorbeeld gekozen voor het op een kier zetten van de Haringvliet. Om de voortgang van deze doelstellingen te monitoren zal van «het percentage ingerichte ha NURG, IJsselmeergebied, en ZuidHollandse Delta»; «het aantal km gerealiseerde natuurvriendelijke oever» en; «het percentage gerealiseerde vistrappen in rijkswateren» als prestatie-indicatoren gebruikt worden gemaakt. Van de te realiseren 7000 ha voor 2015 is 4225 ha aangekocht waarvan ook 1750 ha ingericht. De grondverwerving ligt op schema, maar de inrichting loopt achter met name door de heroverwegingen vanwege de planstudie Ruimte voor de Rivier. De inrichting van natuurgebieden langs de rivier mag immers geen nadelige effecten hebben op de hoogwaterstand. In de periode 1990 tot 2000 is het aantal kilometer natuurvriendelijke oevers verdrievoudigd tot 450 kilometer. Daarnaast is het ecologisch streefbeeld grotendeels gerealiseerd. De vispassage bij de stuw van Driel is najaar 2001 in gebruik genomen. De aanleg van 2 vispassages in de Nederrijn en Lek gaat binnenkort in uitvoering. De bouw van vispassages bij Borgharen en Grave is voorzien in 2004.

### **Verbinden door kennis van water**

Deze doelstelling richt zich op «het hebben en beschikbaar stellen van (internationale) waterkennis voor derden». Om de natte beleids- en beheertaken goed te kunnen vervullen is actuele kennis en een goede «natte informatiehuishouding» onontbeerlijk. Ontwikkelingen in het waterbeheer waarbij waterbeheerders (Rijk, provincies, waterschappen en gemeenten) steeds meer over beheersgrenzen met elkaar samenwerken



nopen tot het delen van kennis en het opbouwen van gemeenschappelijke informatiebestanden. Daarnaast geniet de Nederlandse deskundigheid op het gebied van waterbouw en waterbeheer in de brede zin van het woord een groeiende wereldwijde bekendheid. Het beroep vanuit het buitenland op de betrokken Nederlandse kennis en ervaring dient zich versterkt aan.

### *14.3 Beleidsinstrumenten*

#### **De kwaliteit van het water en de waterbodems**

##### *Beleidsvoorbereiding en ontwikkeling*

De beleidsvoorbereiding en het hiervoor benodigde beleidsgericht onderzoek zijn gericht op:

- het bereiken van een dusdanige kwaliteit van het oppervlaktewater dat het geschikt is voor de diverse gebruiksfuncties;
- reductie van de belasting van het oppervlaktewater met (gevaarlijke) stoffen, vooral vanuit diffuse bronnen, zodat voldaan wordt aan de vereisten van NW4, de Kaderrichtlijn Water en de overige EU-regelgeving;
- implementatie van de Kaderrichtlijn Water;
- beleidsvernieuwing waterbodems (actief beheer waterbodems);
- verfijning en uitwerking van regelgeving voor reinigbare baggerspecie onder de wet belasting op milieugrondslag;
- scheppen en instandhouden van samenwerkingsstructuren waterbodems.

##### *Wet- en regelgeving*

De primaire regelgeving voor het waterkwaliteitsbeleid zijn de Wet Verontreiniging Oppervlaktewateren (Wvo) en de Wet Bodembescherming (Wbb) en onderliggende regelingen; daarnaast zijn ook de Wet Milieubeheer en de Bestrijdingsmiddelenwet van belang. V&W is beleidsverantwoordelijk voor de Wvo en de Wbb in het hoofdwatersysteem, de rijkswateren. Diverse modernisering en aanvullingen op deze wetten worden voorbereid teneinde de effectiviteit en efficiency te verbeteren.

##### *Uitvoering en handhaving*

De uitvoering van het beleid inzake waterbeheer is opgenomen in het Infrastructuurfonds en betreft het artikel 02.02. Voor de rijkswateren is Rijkswaterstaat verantwoordelijk voor de uitvoering, voor de regionale wateren zijn het de waterschappen.

Voor het Nederlandse waterbeleid is van belang dat in internationaal kader afspraken worden gemaakt over kwaliteitsdoelstellingen en emissiebeperkende maatregelen, ondermeer door de stroomgebiedcommissies, de OSPAR-commissie en door de EU. Op grond van de Kaderrichtlijn Water moet de Europese Commissie voorstellen indienen voor waterkwaliteitsnormen (voor oppervlaktewater, sedimenten of biota) en emissie beheersingsmaatregelen voor alle zogenaamde prioritaire stoffen. Een eerste lijst van stoffen is vastgesteld op 20 november 2001, en bevat 33 prioritaire stoffen, waaronder diverse bestrijdingsmiddelen, PAK's en zware metalen. De Commissie dient binnen twee jaar met voorstellen voor product- en procesmaatregelen te komen voor zowel puntbronnen als diffuse bronnen. Voor de groep van prioritaire gevaarlijke stoffen uit de lijst moeten de maatregelen gericht zijn op het stopzetten of geleidelijk beëindigen van de emissies.

### *Monitoring en beleidsevaluaties*

Het opnemen van stoffen op de hiervoor genoemde lijst leidt voorts voor Nederland tot aanvullende monitoring verplichtingen.

De lijst met prioritaire stoffen zal elke vier jaar worden herzien, zodat naar verwachting in de komende jaren voor een grotere groep stoffen gaat gelden dat het beleid hiervoor in Brussel zal worden vastgesteld. In dit licht is het van belang de Nederlandse inzet op dit terrein in Brussel te versterken, en te streven naar een goede afstemming op het reeds in NW4 vastgestelde beleid.

Jaarlijks wordt in «Water in Beeld», de voortgangsrapportage over het waterbeheer in Nederland en een uitgave van CIW, de stand van zaken geschetst voor alle watersystemen. Deze wordt tegelijkertijd met de begrotingsverantwoording aan de Staten-Generaal aangeboden. Specifiek voor saneringen in rijkswateren wordt in aanvulling hierop een Saneringsprogramma Waterbodems Rijkswateren aangeboden.

<b>Evaluatie-onderwerp</b>	<b>A. Startdatum B. Einddatum</b>	<b>Evaluatie- periode</b>	<b>Doel evaluatie</b>	<b>Type evaluatie</b>
Water in Beeld	A: Medio '01 B: Feb '02	Feb '01 – feb '02	De stand van zaken schetsen voor alle watersystemen in Nederland.	jaarlijks
Waterverkenningen	A: doorlopend B: doorlopend	1998 – 2006	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).	Ex post / ex ante

### **Een maatschappelijk afgewogen kwantiteitsbeheer**

#### *Beleidsvoorbereiding en ontwikkeling*

Door een samenhangende geografische indeling van de stroomgebieden uit de Kaderrichtlijn en van WB21 wordt bereikt dat beleidsontwikkeling kan plaatsvinden op een voor het Nederlandse waterbeleid functioneel schaalniveau. Bij het uitwerken van de deelstroomgebiedvisies, gecoördineerd door de provincie, zal aandacht worden besteed aan de verdroging. Tevens zal bij de uit te voeren watertoets eveneens de invloed van voorgenomen activiteiten op verdroging worden betrokken. Een MER-studie op basis waarvan een besluit tot uitbreiding van de spuicapaciteit in de afsluitdijk kan worden genomen wordt uitgevoerd.

Vlaanderen en Nederland hebben in februari 2002 afgesproken dat zij gezamenlijk een Ontwikkelingsschets voor het Schelde estuarium gaan opstellen. De op te stellen ontwikkelingsschets zal worden onderbouwd met een strategische milieu effectenrapportage en een maatschappelijke kosten-baten analyse. De ontwikkelingsschets zal begin 2004 worden uitgebracht.

#### *Uitvoering en handhaving*

De uitvoering van het beleid inzake waterbeheer is opgenomen in het Infrastructuurfonds en betreft het artikel 02.02.

#### *Wet- en regelgeving*

De Wet op de Waterkeringen (Wow) geeft normen voor de kans op overstroming die niet mag worden overschreden.

#### *Monitoring en beleidsevaluaties*

Gezien de complexiteit van monitoring op het gebied van verdroging en de termijnen die nodig zijn om het begin van herstel van verdroogde gebieden te constateren wordt niet jaarlijks bepaald in welke mate verdroging is teruggedrongen. Op basis van de 1 x per 2 jaar opgestelde verdrogingskaart kan worden aangegeven hoe de doelstelling en realisatie zich verhouden tot elkaar. De verdrogingskaart 2002 is in voorbereiding.

In 2002 is een integrale studie naar het waterbeleid en -beheer in periodes met schaarste aan water «De Droogtestudie Nederland» uitgevoerd met als doel een goed beeld te krijgen van de aard, ernst en omvang van de droogteproblematiek in Nederland en oplossingsstrategieën voor korte en lange termijn. Deze studie is gezamenlijk uitgevoerd met LNV, VROM, Waterschappen en Provincies en medio 2002 is het evaluatierapport hiervan gepubliceerd.

Jaarlijks wordt in «Water in Beeld», de voortgangsrapportage over het waterbeheer in Nederland en een uitgave van CIW, de stand van zaken geschetst voor alle watersystemen. Deze wordt tegelijkertijd met de begrotingsverantwoording aan de Staten-Generaal aangeboden.

#### *Convenanten en Afspraken*

In het Nationaal Bestuursakkoord Water zullen afspraken worden gemaakt met alle betrokken overheidspartijen op welke wijze (zowel inhoudelijk als ook procesmatig) het nieuwe waterbeleid wordt gerealiseerd.

### **Infrastructuur en inrichting watersystemen**

#### *Beleidsvoorbereiding en ontwikkeling*

Kunstwerken (sluizen, bruggen) dienen te voldoen aan het streefbeeld zoals verwoord in het Beheersplan Rijkswateren (BPRW).

In de zogenaamde «service-level-agreements» die intern V&W tussen beleid en uitvoering gelden, worden kritische succesfactoren opgenomen die gerelateerd zijn aan het voorkomen van knelpunten met betrekking tot vaarwegen en hun vaarwegprofiel afwijking.

Evaluatie-onderwerp	A. Startdatum B. Einddatum	Evaluatie- periode	Doel evaluatie	Type evaluatie
Brokx-nat (overdracht van niet tot het waterhuishoudkundig hoofdsysteem behorende natte infrastructuur aan lagere overheden)	A: 2000 B: 2002	2002–2001	In 2002 wordt een eindbalans opge- maakt van de resultaten van het proces tot decentralisatie van natte waterstaats- werken (Brokx-nat). Aan de hand daarvan wordt aan de Tweede Kamer een voorstel gedaan over de wijze waarop met nog niet overgedragen natte waterstaatswerken zal worden omgegaan.	Ex post

*Wet- en regelgeving*

De EU-Kaderrichtlijn water legt een sterk accent op het ecologisch functioneren van de watersystemen. Het op orde hebben van de chemische kwaliteit is daarvoor een noodzakelijke voorwaarde maar garandeert niet een afdoende resultaat. De inrichting van het watersysteem zal daarop worden afgestemd. Daarnaast bestaan EU-richtlijnen die oppervlakte- of grondwatergebieden beschermen of gaan over het behoud van habitats en zijn rechtstreeks gerelateerd aan water afhankelijke soorten, zoals de zwemwaterrichtlijn.

*Convenanten en afspraken*

Natuurontwikkeling in rijkswateren wordt via diverse instrumenten, afspraken en overlegtrajecten bereikt. De belangrijkste doelstellingen in hectares betreffen:

- |                          |                   |
|--------------------------|-------------------|
| 1) NURG:                 | 7 000 ha in 2015; |
| 2) IJsselmeergebied:     | 3 000 ha in 2010; |
| 3) Zuid-Hollandse Delta: | 3 000 ha in 2010. |

**Verbinden door kennis van water**

*Beleidsvoorbereiding en ontwikkeling*

Het programma «Partners voor Water» en het daarbij betrokken budget wordt ingezet om internationale samenwerking te versterken. Hechte samenwerking bij de invulling van dit programma vindt plaats met andere overheden, bedrijven, kennisinstututen en andere organisaties. Aldus wordt de Nederlandse kennis en deskundigheid versterkt omdat in het buitenland wordt gewerkt met externe omstandigheden die zich nu eenmaal binnen Nederland niet voordoen. Daarmee is dit programma een instrument om internationale samenwerking te versterken en om de Nederlandse kennis en ervaring te vergroten.

Kennisuitwisseling is de kern van de aanpak binnen «De Droogtestudie Nederland» die gezamenlijk wordt uitgevoerd door vertegenwoordigers van overheden en belangenorganisaties.

*Uitvoering en handhaving*

De uitvoering van «Partners voor Water» inzake het internationale beleid is opgenomen in het Infrastructuurfonds en betreft het artikel 14.01.08 zoals in paragraaf 4 «Budgettaire gevolgen van beleid» is weergegeven.

#### 14.4 Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen (x € 1000)						
14 Waterbeheer	2002	2003	2004	2005	2006	2007
<b>Verplichtingen</b>	<b>36 165</b>	<b>31 735</b>	<b>30 688</b>	<b>23 586</b>	<b>23 243</b>	<b>22 372</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>35 294</b>	<b>30 864</b>	<b>29 817</b>	<b>22 715</b>	<b>22 372</b>	<b>22 372</b>
<b>14.01 Programma-uitgaven</b>	<b>31 769</b>	<b>27 227</b>	<b>26 366</b>	<b>19 387</b>	<b>19 168</b>	<b>19 168</b>
14.01.08 Partners voor water	9 065	7 068	6 807			
14.01.99 Overige programma-uitgaven	22 704	20 159	19 559	19 387	19 168	19 168
<b>14.02 Apparaatsuitgaven</b>	<b>3 525</b>	<b>3 637</b>	<b>3 451</b>	<b>3 328</b>	<b>3 204</b>	<b>3 204</b>
Apparaatsuitgaven	3 525	3 637	3 451	3 328	3 204	3 204
<b>14.03 Ontvangsten</b>	<b>454</b>	<b>454</b>	<b>454</b>	<b>454</b>	<b>454</b>	<b>454</b>

Tabel: overzicht uitgaven waterbeheer op het Infrastructuurfonds (x € 1000)						
Art. Omschrijving	2002	2003	2004	2005	2006	2007
IF 02.02 Natte infrastructuur Waterbeheer	641 398	663 864	599 016	720 149	689 486	746 528

#### 14.5 Budgetflexibiliteit

Budgetflexibiliteit (x € 1000)										
14 Waterbeheer	2003		2004		2005		2006		2007	
1. Totaal geraamde kasuitgaven		30 864		29 817		22 715		22 372		22 372
2. Waarvan apparaatsuitgaven		3 637		3 451		3 328		3 204		3 204
<b>3. Dus programma-uitgaven</b>		<b>27 227</b>		<b>26 366</b>		<b>19 387</b>		<b>19 168</b>		<b>19 168</b>
4. Waarvan juridisch verplicht	94%	25 600	93%	24 629	83%	16 136	81%	15 592	81%	15 592
5. Waarvan complementair noodzakelijk en/of bestuurlijk gebonden	6%	1 588	6%	1 620	16%	3 097	18%	3 431	18%	3 431
6. Niet onder 4 en 5 begrepen* (eventueel reserveringen op basis van een regeling of beleidsprogramma)	0%	39	0%	117	1%	154	1%	145	1%	145
<b>7. Totaal</b>	<b>100%</b>	<b>27 227</b>	<b>100%</b>	<b>26 366</b>	<b>100%</b>	<b>19 387</b>	<b>100%</b>	<b>19 168</b>	<b>100%</b>	<b>19 168</b>

#### Juridische verplichtingen

Voor het uitvoeren van beleid op dit artikel worden voornamelijk verplichtingen aangegaan voor onderzoek op het gebied van beleidsvoorbereiding en evaluatie.

### **Niet vastgelegd in verplichtingen**

Dit betreffen de geraamde verplichtingen die noodzakelijk zijn om beleidsinstrumenten in te zetten om de beleidsdoelstellingen te bereiken.

#### *14.6 Groeiparagraaf*

Voor wat betreft de toezegging omtrent de mate van afwijking ten opzichte van het MTR en VR voor groepen van stoffen en de afname belasting oppervlaktewateren zal de gedetailleerde informatie binnen de rapportage Water in Beeld met ingang van 2003 worden geaggregeerd.

Het percentage activiteiten met een adequate vergunning en het percentage activiteiten waarbij toezicht op naleving conform de vastgestelde uitgangspunten heeft plaatsgevonden zal V&W bezien of deze percentages als prestatie-indicatoren kunnen worden benut.

Het percentage hergebruik baggerspecie en het percentage uitgevoerde saneringen kan jaarlijks worden gegenereerd op basis van gegevens van waterschappen en RWS.

## 15 EFFECTIEVE TELECOMMUNICATIE- EN POSTMARKT

In het Strategisch Akkoord is gekozen voor een geïntegreerde beleidsaanpak van informatie- en communicatietechnologie. Daarom wordt het directoraat-generaal Telecommunicatie en Post inclusief het betrokken deel van de Inspectie V&W toegevoegd aan het ministerie van Economische Zaken.

### 15.4 Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (x € 1000)						
15 Effectieve telecommunicatie- en postmarkt	2002	2003	2004	2005	2006	2007
<b>Verplichtingen</b>	<b>20 767</b>					
<b>Uitgaven:</b>	<b>24 545</b>					
<b>15.01. Programma-uitgaven</b>	<b>19 131</b>					
<i>15.01.01 infra en diensten</i>	<i>9 472</i>					
Bijdrage internat. organis.	227					
Demonstraties/pilots	9 245					
Bijdrage Inspectie V&W						
<i>15.01.02 waarborg maatsch.belangen subsidies</i>	<i>231</i>					
<i>15.01.03 optimale marktcondities</i>	<i>1 499</i>					
Bijdrage aan OPTA	1 499					
<i>15.01.08 deel HGIS</i>	<i>2 037</i>					
<i>15.01.99 Overige programma uitgaven</i>	<i>5 892</i>					
Beleidsvoorbereiding en evaluaties	5 892					
<b>15.02. Apparaatsuitgaven</b>	<b>5 414</b>					
Overige apparaatsuitgaven	5 414					
<b>15.03. Ontvangsten</b>	<b>149 108</b>					
Personeel en materieel	406					
Ontvangsten Divisie Telecom	630					
Ontvangsten OPTA	163					
Ontvangsten KPN en TPG	147 909					

## **16 WEER, KLIMAAT EN SEISMOLOGIE**

### *16.1 Algemene beleidsdoelstelling*

Informatie, kennis en data op het gebied van weer, klimaat en seismologie ten behoeve van veiligheid, economie en duurzaam milieu.

### *16.2 Nader geoperationaliseerde beleidsdoelstellingen*

#### **Algemene weersverwachtingen**

Het verzorgen van tijdige en betrouwbare weerberichten en waarschuwingen voor gevaarlijke weersomstandigheden.

Een nadere onderverdeling van deze geoperationaliseerde beleidsdoelstelling is:

#### **Veiligheid**

Dit betreft het bijdragen aan minder ongelukken ten gevolge van het weer op de weg, in de lucht en aan het water.

We willen bereiken dat minder ongevallen op de weg en op het water (binnenwateren en Noordzee) plaatsvinden die het gevolg zijn van onvoldoende informatie over gevaarlijke weersomstandigheden en minder ongevallen, letsel en gezondheidsrisico's als gevolg van het weer voor de burger in het algemeen bij wonen, werken en recreëren (in het bijzonder bij grootschalige evenementen)

#### **Economie**

Dit betreft het bijdragen aan het verminderen van schade ten gevolge van het weer voor het wegverkeer, scheepvaartverkeer en luchtverkeer.

We willen bereiken dat de economische schade als gevolg van onvoldoende informatie over het weer waar mogelijk wordt voorkomen of geminimaliseerd. Daarbij willen we bereiken dat bij gegeven weersomstandigheden en geaccepteerde veiligheidsrisico's optimaal gebruik wordt gemaakt van de infrastructuur. Hierbij wordt opgemerkt dat er grote afhankelijkheid is van de effectiviteit van de weermarkt (Meteorologische Service Providers).



Prestatiegegevens met betrekking tot de kwaliteit van de output								
Onderdeel	Kengetal	Realisatie 2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Kwaliteit algemene verwachtingen en waarschuwingen								
Minimum temperatuur	BIAS (°C)	0,16	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
	MAE (°C)	1,3	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6
Maximum temperatuur	BIAS (°C)	0,66	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
	MAE (°C)	1,23	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6
Neerslag	Afwijkingen (%)	1,4	<5	<5	<5	<5	<5	<5
	Zonneschijn/bewolking	Afwijkingen (%)	5,2	<5	<5	<5	<5	<5
Kwaliteit maritieme verwachtingen en waarschuwingen								
Wind	BIAS (m/s)	0,14	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
	STD (m/s)	2,3	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5
	Afwijkingen (%)	3,6	<3	<3	<3	<3	<3	<3
Wateropzet	BIAS (m)	0,02	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05
	STD (m)	0,09	0,12	0,12	0,12	0,12	0,12	0,12
	Afwijkingen (%)	0,5	<3	<3	<3	<3	<3	<3

### Toelichting

#### Kwaliteit algemene verwachtingen en waarschuwingen

- Minimum temperatuur  
BIAS: Dit is de systematische afwijking in de verwachte minimum temperatuur voor de volgende dag ten opzichte van de opgetreden minimum temperatuur.  
MAE: Dit is de gewogen gemiddelde afwijking in de verwachte minimum temperatuur voor de volgende dag ten opzichte van de opgetreden minimum temperatuur.
- Maximum temperatuur  
BIAS: Dit is de systematische afwijking in de verwachte maximum temperatuur voor de volgende dag ten opzichte van de opgetreden maximum temperatuur.  
MAE: Dit is de gewogen gemiddelde afwijking in de verwachte maximum temperatuur voor de volgende dag ten opzichte van de opgetreden maximum temperatuur.
- Neerslag  
Dit is de afwijking in de voorspelling van neerslag voor het komende etmaal; gemeten wordt het percentage waarvoor het tegenovergestelde optreedt als is voorspeld.
- Zonneschijn/bewolking  
Dit is de afwijking in de voorspelling van zonneschijn/bewolking voor het komende etmaal, gemeten wordt het percentage waarvoor het tegenovergestelde optreedt als voorspeld.

#### Kwaliteit maritieme verwachtingen en waarschuwingen

- Wind  
BIAS: Dit is de systematische afwijking in de verwachte windsnelheden voor de volgende dag ten opzichte van de opgetreden windsnelheden.  
STD: Dit is de standaarddeviatie in de verwachte windsnelheden voor de volgende dag ten opzichte van de opgetreden windsnelheden. De standaarddeviatie is een maat voor de spreiding in de afwijkingen.  
Afwijking: Dit is de afwijking in de voorspelling van waarschuwingen

voor harde wind voor het komende etmaal, gemeten wordt het percentage waarvoor de opgetreden windsnelheid hoger was dan de waarde van de afgegeven waarschuwing voor harde wind.

- **Wateropzet**

BIAS: Dit is de systematische afwijking in de verwachte wateropzet voor de volgende dag ten opzichte van de opgetreden wateropzet.

STD: Dit is de standaarddeviatie in de verwachte wateropzet voor de volgende dag ten opzichte van de opgetreden wateropzet. De standaarddeviatie is een maat voor de spreiding in de afwijkingen.

Afwijking: Dit is de afwijking in de voorspelling van verhoogde wateropzet voor het komende etmaal; gemeten wordt het percentage waarvoor de opgetreden wateropzet meer dan 0,3 m hoger was dan de afgegeven waarschuwing voor verhoogde waterstanden.

### **Informatie overheid en samenleving**

Het onderhouden van een overheids-, kennis- en data-infrastructuur op het gebied van weer, klimaat en seismologie.

Het beschikbaar stellen van meteorologische, klimatologische en seismologische informatie aan de overheid, de Nederlandse samenleving en aan de internationale (wetenschappelijke) gemeenschap alsmede het leveren van informatie en conclusies op basis van wetenschappelijk onderzoek.

Een nadere onderverdeling van deze geoperationaliseerde beleidsdoelstelling is:

#### **Veiligheid**

Dit betreft bijdragen aan minder ongelukken ten gevolge van onvoldoende informatie over het weer op de weg, in de lucht en op het water. We willen bereiken dat minder ongevallen op de weg en op het water (binnenwateren en Noordzee) plaatsvinden die het gevolg zijn van gevaarlijke weersomstandigheden. Minder ongevallen, letsel en gezondheidsrisico's als gevolg van het weer voor de burger in het algemeen bij wonen, werken en recreëren (in het bijzonder bij grootschalige evenementen). Verder willen we inzicht bereiken in regiospecifieke klimaatverandering, onder meer ten behoeve van aanpassingen voor waterbeheer en waterkering (stijging zeeniveau, veranderingen rivierafvoer/neerslagintensiteit/stormen/ijsbedekking) en inzicht in veranderingen ozonlaag en consequenties UV-belasting.

#### **Duurzaam milieu**

Dit betreft bijdragen aan de ontwikkeling van een duurzaam milieu. We willen bereiken dat de Nederlander ook in de toekomst (later in de 21<sup>ste</sup> eeuw) «droge voeten» houdt. Door tijdig op eventuele veranderingen te anticiperen komt de nationale vitale infrastructuur niet in gevaar door veranderingen in het klimaat. Verder willen we een sterke positie van de duurzame energiesector in Nederland bereiken, adequate infrastructuur bij de bestrijding van (chemische en nucleaire) calamiteiten, beter inzicht in effectiviteit en toereikendheid van maatregelen tegen klimaatverandering en ozonafbraak (emissiebeperking), inzicht in invloed van vulkaanuitbarstingen/veranderingen zonneactiviteit/bosbranden/veranderingen landgebruik etc. op het klimaat en grootte antropogene verandering en natuurlijke schommelingen in het klimaat

## Economie

Dit betreft bijdragen aan het verminderen van schade ten gevolge van onvoldoende informatie over het weer voor het wegverkeer en scheepvaartverkeer. We willen bereiken dat de economische schade als gevolg van het weer waar mogelijk wordt voorkomen of geminimaliseerd en bij gegeven weersomstandigheden en geaccepteerde veiligheidsrisico's wordt optimaal gebruik gemaakt van dure infrastructuur. Hierbij wordt opgemerkt dat er grote afhankelijkheid is van de effectiviteit van de weermarkt (Meteorologische Service Providers). Verder willen we inzicht in veranderingen in extremen van het weer in de toekomst, inzicht in invloed wegverkeer/scheepvaart op klimaat, atmosfeer en bewolking, onder meer ter ondersteuning van het toekomstige (post-Kyoto) nationale klimaatbeleid, seizoensverwachtingen, verkenning van en ontwikkeling binnen de grenzen van haalbaarheid.

Prestatiegegevens met betrekking tot de kwaliteit van de output								
Onderdeel	Kengetal	Realisatie 2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Modelverwachtingen Windsnelheid en wind richting	Gemiddelde verschilvector (m/s) Standaarddeviatie (mm) 24 uur	3,0	3,9	3,9	3,9	3,9	3,9	3,9
Gebiedsgemiddelde neerslag		2,23	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4

## Toelichting

### Windsnelheid en windrichting

- Dit is de gemiddelde verschilvector tussen modelprognose en gemeten wind (snelheid en richting). Een vector staat in dit geval voor een 2-assig veld met als assen de windsnelheid en windrichting. Gebruikt wordt de prognose van het HIRLAM model, 24 uur vooruit, gemiddeld over een gebied dat Nederland en de Noordzee omvat.

### Gebiedsgemiddelde neerslag

- Dit is de standaarddeviatie tussen modelprognose en gemeten gebiedsgemiddelde neerslag. Gebruikt wordt de prognose van het HIRLAM model, 12 tot 36 uur vooruit en voor het gebied Nederland.

Prestatiegegevens met betrekking tot de kwaliteit van de output							
Kengetal	Realisatie 2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
externe instanties, bedrijven e.d. die routinematig actuele waarnemingen, modeldata en/of satellietdata afneemt (absolute aantal)	22	20	20	20	20	20	20
klimatologische verstrekkingen (absolute aantal)	2 531	3 000	3 000	3 000	3 000	3 000	3 000

## **Prestatiegegevens met betrekking tot de kwaliteit van de outcome**

*Onderdeel: Economie*

*Prestatiegegevens: Potential avoidable damage*

*Norm 2003–2007: nog te ontwikkelen*

*Wat willen we bereiken?*

*Het minimaliseren van de totale nationale economische schade voor zover die het gevolg is van schadelijk weer, rekening houdend met de kosten van de meteorologie.*

*Om dit effect te meten kan gebruik gemaakt worden van de grootheid PAD («potential avoidable damage»): de maximaal voorkombare schade bij perfecte weersverwachtingen. De prestatie-indikator is dan het percentage van de PAD dat daadwerkelijk gerealiseerd wordt. Verder is relevant de verhouding (of het verschil) tussen de werkelijk, door toedoen van de meteorologie, voorkomen schade en de kosten van de meteorologie (op jaarbasis). Nulwaarde of norm van deze indicatoren zijn echter niet bekend, laat staan een realistische streefwaarde.*

*Wat gaan we daarvoor doen?*

*Om met deze krachtige methode te kunnen werken moet eerst onderzoek gedaan worden naar «het economisch nut van de meteorologie in Nederland».*

*Dit onderzoek zou moeten opleveren een getalsmatig inzicht in de omvang van de «potential avoidable damage» en het gedeelte daarvan dat thans daadwerkelijk voorkomen wordt bij de huidige omvang en kwaliteit (nauwkeurigheid en betrouwbaarheid) van de meteorologische data, verwachtingen en waarschuwingen. Dit moet dan uitgewerkt worden voor enkele typische voorbeelden uit de weersgevoelige sectoren (volksgezondheid, landbouw, luchtvaart, overig verkeer en vervoer, etc) met een schatting (extrapolatie) naar de totale nationale omvang. Daarbij moet dan ook een methodiek opgeleverd worden om de relevante prestatie-indicatoren te implementeren en vervolgens te blijven monitoren. Dit onderzoek kan uitgevoerd worden door het KNMI (in samenwerking met bijv. V&W, EZ, LNV, VWS, CBS etc) en deels uitbesteed worden.*

*Wat mag het kosten?*

*Onderzoek en implementatie van de methodiek kosten het KNMI twee daartoe aan te trekken onderzoekers voor een periode van 2 jaar (conform omvang van een promotieonderzoek: ca 4 mensjaar) plus een vergelijkbare omvang aan kosten voor uitbesteding van deelonderzoeken.*

### **Informatie voor de luchtvaart**

Het verzorgen van de meteorologische informatie ten behoeve van de veiligheid van de nationale en internationale luchtvaart.

Een nadere onderverdeling van deze geoperationaliseerde beleidsdoelstelling is:

#### **Veiligheid**

Dit betreft bijdragen aan minder ongelukken ten gevolge van onvolgende informatie over het weer in de lucht. We willen bereiken dat onder alle weersomstandigheden veilige vluchtafhandelingen zijn op de luchthavens.

## Economie

Dit betreft bijdragen aan het verminderen van schade ten gevolge van onvoldoende informatie over het weer voor het luchtverkeer. We willen bereiken dat de economische schade als gevolg van het weer waar mogelijk wordt voorkomen of geminimaliseerd. Daarbij willen we bereiken dat bij gegeven weersomstandigheden en geaccepteerde veiligheidsrisico's optimaal gebruik wordt gemaakt van dure infrastructuur (bijv. luchthavens) e.d.

Prestatiegegevens met betrekking tot de kwaliteit van de output							
Kengetal	Realisatie 2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Tijdigheid TAF (%)	95,8	>97	>97	>97	>97	>97	>97
Tijdigheid TREND (%)	96,7	>97	>97	>97	>97	>97	>97
Afwijkingen TAF/FC zicht (%)	7,7	<=10	<=10	<=10	<=10	<=10	<=10
Afwijkingen TREND zicht (%)	2,6	<=5	<=5	<=5	<=5	<=5	<=5
Afwijkingen TAF/FC Wolkenbasis (%)	5,0	<10	<10	<10	<10	<10	<10
Afwijkingen TREND Wolkenbasis (%)	1,6	<5	<5	<5	<5	<5	<5

## Toelichting

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

### 16.3 Beleidsinstrumenten

#### Financiële stimulering

Programma-uitgaven: Voor de deelname van Nederland aan een aantal internationale meteorologische organisaties waarvan de Wereld Meteorologische Organisatie de belangrijkste is, wordt jaarlijks een contributie betaald. Verder worden contributies betaald aan IPCC en RIVM.

Bijdragen aan het KNMI agentschap: De bijdrage van VenW stelt het KNMI in staat om haar positie als het nationale data- en kenniscentrum voor weer, klimaat en seismologie waar te maken. Het instituut voldoet aan de vraag naar informatie, adviezen en diensten van de Nederlandse samenleving ten behoeve van veiligheid, economie en duurzaam milieu. Het KNMI heeft de opdracht om de meteorologische, klimatologische en seismologische dienstverlening voor de Nederlandse samenleving te garanderen en te informeren over het Nederlandse klimaat nu en in de toekomst.

Het productpakket van het KNMI bestaat uit:

- Meteorologische data en kennis

- Algemene en maritieme weersverwachtingen
- Luchtvaartverwachtingen
- Kennis klimaatssysteem
- Seismologische data en kennis
- Publieksvoorlichting
- Beleidsadviezen.

De bijdrage aan het KNMI is terug te vinden in de begroting van baten en lasten van het agentschap KNMI, zoals opgenomen in de agentschapspaparaaf.

#### Monitoring en beleidsevaluaties

Evaluatie-onderwerp	A. Startdatum B. Einddatum	Evaluatie periode	Doel evaluatie	Type evaluatie
Nader geoperationaliseerde beleidsdoelstellingen	a. januari 2003 b. december 2003	2002	Evalueren of de genoemde beleidsdoelstellingen goed hanteerbaar zijn als stuurmiddel. Eventueel nieuwe ontwikkelen die wel handvaten bieden om te sturen. Ex post/ ex-ante evaluatie-onderzoek	
KlimaatOnderzoek	a. Januari 2004 b. December 2004	1999–2003	Evalueren of de resultaten van het onderzoek zijn bereikt	Ex post evaluatie-onderzoek

#### 16.4 Budgettaire gevolgen van het beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen (x € 1000)						
16 Weer, klimaat en seismologie	2002	2003	2004	2005	2006	2007
<b>Verplichtingen</b>	<b>30 688</b>	<b>31 867</b>	<b>29 396</b>	<b>30 708</b>	<b>29 122</b>	<b>29 836</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>31 410</b>	<b>31 153</b>	<b>30 110</b>	<b>29 994</b>	<b>29 836</b>	<b>29 836</b>
<b>16.01 Programma-uitgaven</b>	<b>822</b>	<b>815</b>	<b>814</b>	<b>815</b>	<b>815</b>	<b>815</b>
16.01.01 Algemene weersverwachtingen	78	79	78	80	80	80
Contributies	78	79	78	80	80	80
16.01.08 deel HGIS	744	736	736	736	736	736
<b>16.02 Apparaatsuitgaven</b>	<b>30 587</b>	<b>30 338</b>	<b>29 296</b>	<b>29 179</b>	<b>29 021</b>	<b>29 021</b>
Apparaatsuitgaven	30 587	30 338	29 296	29 179	29 021	29 021
<b>16.03 Ontvangsten</b>						

## 16.5 Budgetflexibiliteit

Budgetflexibiliteit (x € 1000)										
16 Weer, klimaat en seismologie	2003		2004		2005		2006		2007	
1. Totaal geraamde kasuitgaven		31 153		30 110		29 994		29 836		29 836
2. Waarvan apparaatsuitgaven		30 338		29 296		29 179		29 021		29 021
<b>3. Dus programma-uitgaven</b>		<b>815</b>		<b>814</b>		<b>815</b>		<b>815</b>		<b>815</b>
4. Waarvan juridisch verplicht	88%	714								
5. Waarvan complementair noodzakelijk en/of bestuurlijk gebonden										
6. Niet onder 4 en 5 begrepen* (eventueel reserveringen op basis van een regeling of beleidsprogramma)	12%	101	100%	814	100%	815	100%	815	100%	815
<b>7 Totaal</b>	<b>100%</b>	<b>815</b>	<b>100%</b>	<b>814</b>	<b>100%</b>	<b>815</b>	<b>100%</b>	<b>815</b>	<b>100%</b>	<b>815</b>

### Juridische verplichtingen

Dit betreft de contributie aan de Wereld Meteorologische Organisatie. Deze wordt om de 2 jaar opnieuw voor de komende 2 jaar aangegaan.

### 16.6 Groeiparagraaf

Het KNMI is een infrastructuur (systeem) die in belangrijke mate bijdraagt aan veiligheid, economie en duurzaam milieu. De nader geoperationaliseerde doelstellingen zijn verder uitgewerkt in deze onderwerpen. Tevens dragen deze onderwerpen bij aan diverse operationele beleidsdoelstellingen (zie onderstaand) van andere VenW onderdelen. Het maatschappelijk effect (outcome) van het KNMI is i.h.a. moeilijk kwantificeerbaar of meetbaar of is sterk afhankelijk van niet-beïnvloedbare factoren. Een uitzondering vormt mogelijk het effect op de economie (voorkomen van schade door gevaarlijk weer e.d.). Dit effect is in theorie goed kwantificeerbaar (praktisch is dit nog niet eenvoudig). Er zijn ook streefwaarden aan te verbinden. Dit is het prestatiegegeven PAD (Potential avoidable Damage).

De operationele doelstellingen van het KNMI hebben invloed op de volgende operationele doelstellingen van andere V&W diensten:

Dienst	Doelstelling	Ondersteunende KNMI doelstelling
Directoraat-generaal Luchtvaart	Veiligheid luchtvaart Faciliteren luchtvaartnetwerk (verhogen kwantitatieve capaciteit luchthaven en verhogen beschikbare capaciteit luchtruim)	Informatie voor de luchtvaart (veiligheid) Informatie voor de luchtvaart (economie)
Directoraat-generaal Personenvervoer	Veilig personenvervoer (reductie verkeersslachtoffers weg)	Algemene weersverwachtingen en informatie overheid en maatschappij (veiligheid)
Directoraat-generaal Goederenvervoer	Veilig goederenvervoer (interne veiligheid wegverkeer en water)	Algemene weersverwachtingen en informatie overheid en maatschappij (veiligheid)
Directoraat-generaal Rijkswaterstaat	Waterkeren (versterken waterkeringen)	Informatie overheid en maatschappij (veiligheid en duurzaam milieu)

Voor de Begroting 2004:

- Heldere relatie tussen de nader geoperationaliseerde beleidsdoelen en beleidsinstrumenten (Bijdrage V&W), voorzien van relevante prestatiegegevens/indicatoren.



## **17 RUIMTEVAART**

### *17.1 Algemene beleidsdoelstelling*

Het ontwikkelen en onderhouden van de infrastructuur (zowel in de ruimte als op de grond) teneinde de beschikbaarheid van de informatie (afkomstig van satellietprogramma's), die nodig is voor de uitvoering van de taken op het gebied van aardobservatie, navigatie en plaatsbepaling en telecommunicatie, voor zover deze het terrein van Verkeer en Waterstaat betreft, te garanderen.

Verkeer en Waterstaat is het coördinerende ministerie voor aardobservatie, een taak die sinds 1988 aan het KNMI is gedelegeerd. Voorbereiding van het Nederlandse beleid, de financiële afstemming tussen de deelnemende ministeries en de departementale aardobservatiebegroting vindt plaats door het KNMI vanuit die coördinerende taak.

### *17.2 Nader geoperationaliseerde beleidsdoelstellingen*

#### **(Inter)nationale ruimtevaartprogramma's**

Bijdragen aan en bevorderen van de ontwikkeling en exploitatie van (inter)nationale programma's – en het gebruik van de verkregen gegevens daaruit – in eerste instantie gericht op aardobservatie als onderdeel van geo-informatie.

Specifieke institutionele en private doelgroepen hiervoor zijn o.a. operationele meteorologie, kust- en waterbeheer, oceanografie, klimaat- en milieuonderzoek en kartering.

De doelstelling voor de Nederlandse deelname aan (inter)nationale satellietprogramma's heeft een gebruikers-, politieke en industrieel/technologische dimensie. Voor V&W zijn alleen de (institutionele en wetenschappelijke) gebruikersdimensie en de politieke dimensie van direct belang.

Daarnaast gaat het bij deze doelstelling om bijdragen aan en bevorderen van de ontwikkeling, de exploitatie, het gebruik en de marktwerking van Europese programma's gericht op navigatie en plaatsbepaling.

De specifieke doelgroepen hiervoor zijn onder andere de vervoerssector (auto, rail, scheepvaart, luchtvaart) en defensie.

#### **Prestatiegegevens**

In het aardobservatiebeleid 2002–2010 word aangegeven dat de hierin geformuleerde beoogde effecten voor aardobservatie elke 5 jaar door een onafhankelijke commissie geëvalueerd worden, te beginnen in 2005.

Bij de formulering van de doelstelling zullen de toekomstige programma's waarover in het kader van het samenhangende Europese aardobservatieprogramma wordt besloten, aansluiten bij de lopende programma's met dezelfde doelstelling.

### 17.3 Beleidsinstrumenten

#### Financiële stimulering

#### (Inter)nationale ruimtevaartprogramma's

Contributies aan (inter) nationale ruimtevaartprogramma's:

Met betrekking tot de geo-informatie betreft dit de deelname aan het samenhangende Europese aardobservatieprogramma van ESA (European Space Agency) en EUMETSAT (Europese Organisatie voor de exploitatie van meteorologische satellieten). Daarnaast zijn er nog enkele nationale programma's zoals OMI, Gebruikersondersteuning en Noordwijk Space Expo.

Met betrekking tot navigatie en plaatsbepaling hebben de EU en ESA gezamenlijk het programma GALILEO gedefinieerd als onafhankelijke Europese aanvulling op het Amerikaanse GPS-systeem (Global Positioning System).

#### Specificaties van programma's

In de onderstaande tabel zijn de lopende programma's (verplichtingen vanaf 31/12/2001, in € 1000) opgenomen. De looptijd heeft betrekking op de duur van het project waaraan Nederland haar bijdrage heeft toegezegd of nog zal toezeggen. Deze bijdragen zijn gebaseerd op verdragen en internationale afspraken.

Lopende programma's (verplichtingen vanaf 31/12/2001, x € 1000)		
Omschrijving programma's	Verplichtingen-stand	Looptijd t/m
1 EUMETSAT-GB De deelname aan dit programma is verplicht door aanvaarding van Nederland van het verdrag tot oprichting van een Europese Organisatie voor de exploitatie van meteorologische satellieten «EUMETSAT» op 23 maart 1984 (trb.1983,161), oprichting in 1986	9 878	2019
2 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).	852	2004
3 EUMETSAT-MSG Een bijdrage van de EUMETSAT organisatie in de ontwikkeling en lancering van de eerste satelliet van het type Meteosat Second Generation (MSG) bij de ESA organisatie (zie punt e). Het ontwikkelen, aanschaffen en testen van een grondsegment door de EUMETSAT in deze pre-operationele fase van het MSG programma. Dit Meteosat Second Generation (MSG) programma van de EUMETSAT organisatie behelst de continuering van de dienstverlening met meteorologische satellieten van het type METOSAT vanaf het jaar 2000, voor het verkrijgen van basisgegevens voor de operationele meteorologie en voor het waarnemen en bestuderen van (de veranderingen in) het klimaat. (besluit van 8 maart en 8 mei 1991).	23 939	2015
4 EUMETSAT-EPS EUMETSAT realiseert, met technologische steun van ESA, een systeem van polaire satellieten ten behoeve van de operationele meteorologie en het klimaatonderzoek. Dit systeem wordt complementair aan het reeds bestaande Amerikaanse NOAA-satellietsysteem. De eerste satelliet (uit een serie van drie satellieten) in EPS wordt in 2005 gelanceerd. De Nederlandse deelname aan EPS is conform het nationale aardobservatiebeleid en wordt gezamenlijk gefinancierd door V&W, en OCenW. De ontwikkeling van OMI wordt begeleid door een wetenschappelijk team. De kosten voor deze wetenschappelijke ondersteuning worden gezamenlijk gefinancierd door V&W, EZ en OCenW.	33 449	2019
5 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.	370	2003

Lopende programma's (verplichtingen vanaf 31/12/2001, x € 1000)		
Omschrijving programma's	Verplichtingen-stand	Looptijd t/m
6 ESA-METOP-1 fase C/D De ontwikkeling, bouw en lancering van de eerste van een serie Europese polaire satellieten voor meteorologie en klimaat. Dit programma wordt uitgevoerd in samenwerking met EUMETSAT, die de exploitatie ervan overneemt.	308	2005
7 ESA Envelope Programme ESA, EUMETSAT en de Europese Unie hebben in 1995 gezamenlijk een Europese strategie voor aardobservatie opgesteld. ESA heeft die strategie ingevuld met een stelsel van wetenschappelijke en operationele missies. De wetenschappelijke missies zijn, tezamen met de exploitatie van bestaande missies en de voorbereiding voor nieuwe missies, ondergebracht in een raamwerkprogramma. Dit programma wordt het Earth Observation Envelope Programme (EOEP) genoemd en heeft als doel om vanuit een vaste jaarlijkse bijdrage aan het raamwerkprogramma de binnen het EOEP gedefinieerde activiteiten te financieren. Daardoor zijn er geen beslissingen voor nieuwe activiteiten meer nodig, zoals dat in het verleden veelal tot grote politieke problemen in Nederland heeft geleid. Het raamwerkprogramma bestaat uit fasen. Elke 5 jaar wordt de inhoud van een volgende fase vastgesteld.	20 338	2011
8 EWM/GMES	1 022	2006
9 EWM/Infoterra/terrasar	360	2003
10 MSG	109	2002
11 OMI De Nederlandse industrie bouwt, in samenwerking met een aantal wetenschappelijke instituten en met financiële steun van de overheid, een ozon monitoring instrument (OMI) voor de Amerikaanse satelliet EOS/Aura. Deze wetenschappelijke satelliet maakt deel uit van het Mission to Planet Earth-programma van de NASA en wordt in 2003 gelanceerd. Het doel van OMI is het meten van sporengassen en aerosolen in de atmosfeer ten behoeve van de wereldwijde klimaatmonitoring en het atmosferisch-chemisch ruimteonderzoek. De Nederlandse belangen bevinden zich op het gebied van de erkende wetenschappelijke expertise in de atmosferische chemie en de instrumentbouw. De financiering van de bouw en de wetenschappelijke ondersteuning van het instrument en de exploitatie van de gegevens is een gezamenlijke inspanning van de ministeries van V&W, OCenW en EZ.	3 380	2008
12 Sciamachy	454	2004

#### Monitoring en beleidsevaluaties

Evaluatie-onderwerp	Startdatum Einddatum	Evaluatie- periode	Doel evaluatie	Type evaluatie
Aardobservatie beleid	Januari 2005 December 2005	1999–2004	Evalueren van de resultaten van het aardobservatiebeleid	Ex-post evaluatie-onderzoek

## 17.4 Budgettaire gevolgen van het beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen (x € 1000)						
17 Ruimtevaart	2002	2003	2004	2005	2006	2007
<b>Verplichtingen</b>	<b>22 045</b>	<b>4 538</b>	<b>4 538</b>	<b>4 538</b>	<b>12 174</b>	<b>13 168</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>13 793</b>	<b>14 087</b>	<b>13 170</b>	<b>13 168</b>	<b>13 168</b>	<b>13 168</b>
<b>17.01 Programma-uitgaven</b>	<b>13 793</b>	<b>14 087</b>	<b>13 170</b>	<b>13 168</b>	<b>13 168</b>	<b>13 168</b>
17.01.01 (Intern) nationale ruimtevaartprogramma's	13 793	14 087	13 170	13 168	13 168	13 168
Contributies	13 793	14 087	13 170	13 168	13 168	13 168
<b>17.03 Ontvangsten</b>	<b>908</b>	<b>454</b>	<b>454</b>	<b>454</b>	<b>454</b>	<b>454</b>

## 17.5 Budgetflexibiliteit

Budgetflexibiliteit (x € 1000)										
17 Ruimtevaart	2003		2004		2005		2006		2007	
1. Totaal geraamde kasuitgaven		14 087		13 170		13 168		13 168		13 168
2. Waarvan apparaatsuitgaven										
<b>3. Dus programma-uitgaven</b>		<b>14 087</b>		<b>13 170</b>		<b>13 168</b>		<b>13 168</b>		<b>13 168</b>
4. Waarvan juridisch verplicht	100%	14 087	98%	12 905	84%	11 024	73%	9 603	73%	9 603
5. Waarvan complementair noodzakelijk en/of bestuurlijk gebonden										
6. Niet onder 4 en 5 begrepen* (eventueel reserveringen op basis van een regeling of beleidsprogramma)			2%	265	16%	2 144	27%	3 565	27%	3 565
<b>7 Totaal</b>	<b>100%</b>	<b>14 087</b>	<b>100%</b>	<b>13 170</b>	<b>100%</b>	<b>13 168</b>	<b>100%</b>	<b>13 168</b>	<b>100%</b>	<b>13 168</b>

### Juridische verplichtingen

Dit betreffen toezeggingen aan individuele programma's. Hetzij nationaal, hetzij internationaal (ESA en EUMETSAT). Van al deze programma's zijn meerjarencijfers beschikbaar, welke zijn gebruikt om de betalingsverplichtingen voor Verkeer en Waterstaat te bepalen. Het dalende percentage vanaf 2004 vastgelegd in verplichtingen wordt veroorzaakt door het aflopen van deze programma's. De ruimte (nog niet vastgelegd in verplichtingen) wordt gebruikt om verplichtingen aan te gaan voor nieuwe programma's (hetzij als opvolger van een aflopend programma, hetzij als gevolg van nieuw beleid).

### 17.6 Groeiparaagraaf

In dit artikel zijn prestatiegegevens met betrekking tot aardobservatiebeleid opgenomen. Verwacht wordt dat de eerste resultaten hiervan gepresenteerd kunnen worden in de ontwerpbegroting 2006.

## 18 INSPECTIE VERKEER EN WATERSTAAT

In het Strategisch Akkoord is gekozen voor een geïntegreerde beleidsaanpak van informatie- en communicatietechnologie. Daarom wordt het directoraat-generaal Telecommunicatie en Post inclusief het betrokken deel van de inspectie V&W toegevoegd aan het ministerie van Economische Zaken.

Per 1 juli 2001 is de Inspectie Verkeer en Waterstaat (Inspectie VenW) gevormd. De aanleiding daarvoor ligt in maatschappelijke en politieke ontwikkelingen. Burgers zijn tweeslachtig tegenover de overheid: regels worden als beperkend ervaren, maar wanneer er iets gebeurt is de eerste vraag wat de overheid er aan gedaan heeft om het onheil te keren of te voorkomen. De samenleving en politiek stellen meer eisen aan de onafhankelijkheid van het toezicht: is de toezichthouder zo gepositioneerd dat er sprake kan zijn van een onbevangen waarneming en een onafhankelijke rapportage daarover?

Met de vorming van de Inspectie Verkeer en Waterstaat is invulling gegeven aan «functiescheiding». In de Rijksdienst is meer aandacht voor de onderscheiding van rollen en verantwoordelijkheden; dat leidt onder andere tot een andere plaatsbepaling van de toezichthouder in de beleidsorganisatie. De toezichthouder moet daardoor minder met het beleid gecontamineerd zijn. Tegelijkertijd kan het beleid een duidelijkere positie als «vragende» partij tegenover de toezichthouder innemen.

De Inspectie V&W voert haar werkzaamheden uit op de volgende gebieden:

- Vervoer
- Scheepvaart
- Luchtvaart
- Water
- Rail

Deze gebieden zijn terug te vinden in de vorm van divisies in de organisatiestructuur van de Inspectie V&W. In de divisies is een heldere scheiding tussen de taken vergunningverlening c.a. en handhaving aangebracht, ondersteund door een deskundige staf.

Binnen de Inspectie V&W is per 1 januari 2002 de divisie Water opgericht en per 1 januari 2003 wordt de divisie Rail opgericht.

### *18.1 Algemene beleidsdoelstelling*

De Inspectie V&W bewaakt en bevordert een veilig en duurzaam gebruik van lucht, water en land voor transport van personen, goederen en telecommunicatie door burgers en ondernemers, en bericht over de resultaten van het werk in de openbaarheid.

Zij doet dit vanuit een streven naar een veilig, leefbaar, bereikbaar Nederland; met zo weinig mogelijk ongelukken, incidenten, milieuvervuiling en overlast; met voldoende mogelijkheden voor economische expansie; met ondernemers en burgers die zich daar eveneens verantwoordelijk voor voelen; in een goed geordende markt.

De divisie *Vervoer* staat voor veiligheid en gelijke concurrentievoorwaarden in het vervoer van personen en goederen. De divisie *Vervoer* voert het toezicht uit op het transport: luchtvaart, zeescheepvaart,

binnenvaart, railvervoer en weg. De subjecten waarop het toezicht is gericht zijn onder andere lading, chauffeurs en ondernemingen in goederen- en personenvervoer.

De divisie *Luchtvaart* draagt omgevingsgericht bij aan een veilig en duurzaam luchtvaartstelsel, houdt daar toezicht op, handhaaft het en wil daarbij het vertrouwen van het publiek bevorderen.

De divisie Luchtvaart geeft o.a. vergunningen, erkenningen en certificeringen op het gebied van veiligheid af en handhaaft het overheidsbeleid met betrekking tot veiligheid, geluid en luchtkwaliteit.

De divisie *Scheepvaart* houdt toezicht op de naleving van de internationale en nationale wet- en regelgeving gericht op een veilige en milieuvriendelijke scheepvaart. De divisie Scheepvaart zorgt voor een correcte beleidsuitvoering met betrekking tot registratie, meting, certificering en handhaving van (inter-) nationale wet- en regelgeving.

De divisie *Water* draagt zorg voor de algemene toetsing op de vergunningverlening en handhaving van alle «natte» wetten en de richtinggevende coördinatie van de vergunningverlening en handhaving voor de milieuwetten.

### 18.2 Nader geoperationaliseerde beleidsdoelstellingen

Onderstaand worden per divisie de operationele doelstellingen, streefwaarden en prestatiegegevens gepresenteerd.

#### Vervoer

De divisie Vervoer draagt bij aan het verhogen van de vervoerveiligheid en de externe veiligheid, de verbetering van concurrentievoorwaarden en duurzaamheid van de markt en de sociale omstandigheden in het vervoer.

Hierbij wordt gestreefd naar het verstrekken van beschikkingen binnen de gestelde wettelijke termijnen en het streven naar een gelijkblijvend of dalend overtredingspercentage Integrale Controles (alle modaliteiten).

Overzicht vergunningverleningen vervoer							
Beschikkingen bescheiden Marktordening	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Binnenvaart	37 829	11 240	11 240	11 090	11 090	11 090	11 090
Collectief personenvervoer	4 229	7 380	6 400	6 400	6 400	11 380	7 340
Goederenvervoer	66 980	60 000	60 000	60 000	60 000	65 000	65 000
Taxivervoer	39 455	23 400	23 400	24 400	25 400	43 400	26 400
Gevaarlijke stoffen	763	680	680	680	680	680	680

Overzicht handhaving vervoer							
Controles handhaving	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Integrale controles	26 766	24 446	24 571	24 396	24 596	24 746	24 846
Bedrijfscontroles	2 769	3 145	3 145	3 145	3 145	3 145	3 145
Broncontroles	361	850	945	995	1 020	1 020	1 020
Wegcontroles WIM-vid	4 160	3 500	3 500	3 500	3 500	3 500	3 500
Basismetings gev. stoffen	5 231	7 500	7 500	7 500	7 500	7 500	7 500

Ter toelichting op de gegevens met betrekking tot vergunningverlening het volgende.

Conform het beleid binnen de EU wordt de Oud voor Nieuwregeling geleidelijk afgebouwd. Zo spoedig mogelijk wordt deze in gelijke etappes en uiterlijk 29 april 2003 tot nul gebracht. Deze afbouw is in de prestaties van binnenvaart verwerkt. Na 29 april 2003 wordt de regeling permanent. Dat wil zeggen dat slechts bij een ernstige verstoring van de markt de Europese Commissie de regeling voor een beperkte periode kan reactiveren, al dan niet gepaard gaande met structurele saneringsmaatregelen. Door de inwerkingtreding van nieuwe wet- en regelgeving, zoals de Wet personenvervoer voor het taxivervoer (deregulering taxiregelgeving) en de Wet Personenvervoer 2000, krijgt de Divisie Vervoer nieuwe uitvoeringstaken. In het eerste jaar van de uitvoering wordt een grote hoeveelheid van vergunningen en andere bescheiden afgegeven. Deze omvang wordt mede veroorzaakt door het omzetten van oude beschikkingen in nieuwe. In het volgende jaar loopt de verwerking hiervan door. Wel is over het algemeen al een daling in het aantal aanvragen te constateren die doorzet in de daarop volgende jaren. Na vijf jaar worden de afgegeven beschikkingen getoetst. Als gevolg van deze toetsing is opnieuw een golf in de hoeveelheid af te geven vergunningen en andere bescheiden te constateren. De wisseling van prestaties is verwerkt bij collectief personenvervoer en vraagafhankelijk vervoer.

In 2001 en 2002 en verder treedt een wijziging in de prestaties van gevaarlijke stoffen op. De oorzaak van de daling ligt in de overname van enkele uitvoeringswerkzaamheden door VROM. Vervolgens stijgen de prestaties weer doordat de Divisie Vervoer uitvoeringswerkzaamheden overneemt van de beleidsdirecties.

Ter toelichting op de gegevens met betrekking tot handhaving het volgende.

Voor de sector Handhaving van de divisie Vervoer zijn vooral op het gebied van het vervoer van gevaarlijke stoffen accentverleggingen waar te nemen. Ontwikkelingen richten zich hierbinnen onder andere op het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor.

De verwachting is dat daar in de toekomst meer taken uitgevoerd worden door instanties buiten de Divisie Vervoer waardoor de vrijgekomen capaciteit meer ingezet kan worden op het vervoer van zeecontainers met gevaarlijke stoffen. Dit laatste is tevens nodig doordat dit type containervervoer meegroeit met het totaal aantal zeecontainers. Hiervoor is ook te noemen het toenemen van het aantal potentiële controlelocaties. De daling van de integrale controles kent tenminste twee gronden. Als eerste is te noemen de reeds eerder ingezette verschuiving van wegcontroles naar bedrijfscontroles. Een tweede reden is de intensivering van de controles op gevaarlijke stoffen. Net als bovenstaande daling van integrale controles is om grotendeels dezelfde redenen het aantal fysieke controles op overbelading afgenomen. De extra inspanningen op het gebied van de basismeting gevaarlijke stoffen zijn hieruit mede te verklaren.

### **Luchtvaart**

De divisie Luchtvaart draagt bij aan de veiligheid en de duurzaamheid van de Nederlandse burgerluchtvaart en de burgerluchtvaart op en boven Nederlands grondgebied door uitvoering en handhaving van het luchtvaartbeleid en de luchtvaartregelgeving.

Overzicht vergunningverleningen luchtvaart						
	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Aantal audits luchtvaartmaatschappijen	335	385	435	498	500	500
Aantal verlengingen bevoegdheden vliegend personeel	13 000	13 650	14 330	15 050	15 800	16 590
Aantal audits erkende onderhoudsbedrijven	250	270	290	310	330	350
Aantal verlengingen bevoegdheden onderhoudspersoneel	1 250	1 300	1 350	1 400	1 450	1 500
Aantal audits opleidingsinstellingen	31	31	31	31	31	31
Aantal certificaties luchtvaartuigproducten	530	540	550	550	550	550
Aantal verlengingen bewijzen van luchtwaardigheid	2 150	2 250	2 300	2 350	2 400	2 450
Aantal audits inrichting en uitrusting vliegvelden	55	55	40	30	30	30
Aantal audits toezicht Luchtverkeersleiding Nederland	2	3	2	3	2	3

Overzicht handhaving luchtvaart						
	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Aantal SAFA-, SAGA- & SANA inspecties	225	225	225	225	225	225
Aantal inspecties helimeldingen	15	15	15	15	15	15
Aantal verwerkte opmerkingen loket luchtvaartveiligheid	650	700	700	700	700	700
Aantal veiligheidsinspecties luchtvaartterreinen	22	24	24	24	24	24
Aantal rapportages naleving milieuregels	52	38	38	38	38	38

De Divisie Luchtvaart streeft naar het afgeven van vergunningen conform (inter)nationale regelgeving binnen de wettelijke termijnen, het bestendigen of zo mogelijk verbeteren van het huidige veiligheidsniveau, ook bij groei van de luchtvaart, het verbeteren van het veiligheids- en geluidsniveau van vliegtuigen, de certificering van luchtvaartterreinen, het handhaven van de milieuregels m.b.t. geluid, luchtkwaliteit en geur en het handhaven van de externe veiligheid van luchthavens. In deze rol vindt een verschuiving plaats van toezicht op productniveau naar toezicht op organisaties, processen en systemen.

Het aantal veiligheidsinspecties aan vliegtuigen is opgebouwd uit SAFA (buitenlands verkeersluchtvaart), SANA (Nederlandse verkeersluchtvaart) en SAGA (general aviation/bedrijfsluchtvaart). De bijdrage aan de veiligheid in de luchtvaart hangt hierbij niet alleen af van het aantal uitgevoerde inspecties maar wordt voor een groot deel bepaald door de risicoanalyse van de uit te voeren inspecties en de wijze van uitvoering van de inspecties.

### **Scheepvaart**

Divisie Scheepvaart brengt de risico's in kaart met betrekking tot de veiligheid en het milieu van de scheepvaart en volgt actief de publieke opinie hieromtrent, stimuleert de eigen verantwoordelijkheid van de scheepvaartindustrie en maakt passende beheerskeuzes en volgt voortdurend de actuele ontwikkelingen teneinde adequaat de risico's van de scheepvaart te minimaliseren.

Het streven is er op gericht het aantal aanhoudingen van Nederlandse zeeschepen door buitenlandse autoriteiten in het kader van Port State Control te doen afnemen. Tevens wordt gestreefd naar het terugbrengen van het aantal «sub-standard» schepen in West-Europese havens door



middel van verdere intensivering van havenstaat controle.

Overzicht vergunningverleningen scheepvaart							
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
– Koopvaardij schepen onder toezicht van IVW	1 371	1 375	1 400	1 400	1 400	1 400	1 400
– Visserijvaartuigen onder toezicht van IVW	533	535	530	525	520	515	510
– Rijn- en binnenvaartschepen geregistreerd bij IVW	9 042	9 000	9 000	9 000	9 000	9 000	9 000
– Particuliere expertise bureaus	24	14	14	14	14	14	14
– Classificatiebureaus	7	7	7	7	7	7	7
– Vaarbevoegdheidsbewijzen	5 703	9 400	5 700	4 700	3 500	2 800	3 000
– Monsterboekjes	5 961	4 500	3 500	3 500	3 500	3 500	3 500

Overzicht handhaving scheepvaart							
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
– 25% van de schepen die Nederlandse havens aandoen.	1 325	1 465	1 465	1 465	1 465	1 465	1 465
– Aantal aanhoudingen op grond van Port State Control	100	95	95	95	95	95	95

#### *Vergunningverlening*

Met het aantal schepen wordt het totale zorggebied van de Divisie Scheepvaart aangegeven. De onder Nederlandse vlag varende zeeschepen worden voorzien van certificaten ter bevestiging dat er wordt voldaan aan de wettelijke voorschriften. Het aantal zeeschepen is in de laatste jaren gestaag gegroeid.

Het aantal Rijn- en binnenvaartschepen verwijst naar de omvang van het desbetreffende register en daarmee samenhangende certificeringwerkzaamheden.

Divisie Scheepvaart heeft een deel van haar werkzaamheden gedelegeerd aan erkende marktpartijen. In de tabel zijn de aantallen van de particuliere expertise- en classificatiebureaus vermeld. De kwaliteitsaudits van de Divisie Scheepvaart zorgen ervoor dat de kwaliteit van deze organisaties op het erkende niveau blijft.

Het aantal uitgegeven bemanningsdocumenten geeft inzicht in de bedrijfsdrukke op dit gebied. Er zal in de toekomst meer aandacht moeten worden gegeven aan de kwalitatieve samenstelling van de scheepsbemanning.

#### *Handhaving*

De afgifte van een certificaat is een momentopname. Daarom is het van belang te weten of de kwaliteit van de schepen tijdens de geldigheidsduur wordt gehandhaafd. Conform internationale afspraken is Nederland verplicht om 25% van alle buitenlandse schepen die de Nederlandse havens aandoen te onderwerpen aan een Port State Control inspectie. Om invulling te geven aan de nieuwe internationale richtlijn zal in 2003 het inspectieregime worden geïntensiveerd. Dit betekent onder meer dat de intensiever uit te voeren inspecties mogelijk ook in het weekeinde en

buiten de reguliere werktijden zullen plaatsvinden. De maatregelen zijn met name gericht op de vergroting van de pakkans ten aanzien van «sub-standard»-schepen.

De internationale afspraak om tenminste 25% van de buitenlandse schepen te controleren in het kader van de Port State Control betekent een belangrijke bijdrage aan de veiligheidsniveau van de internationale vloot en het weren van «sub-standard» schepen uit de Nederlandse en andere havens. Het aantal aanhoudingen van buitenlandse schepen in het kader van Port State Control is een indicatie van het succes van het havenstaatsbeleid.

Naast de «eigen inspecties» worden de Nederlandse schepen in buitenlandse havens onderworpen aan onverwachte Port State Control inspecties door buitenlandse autoriteiten. Het aantal aanhoudingen van de Nederlandse schepen in het kader van Port State Control is een belangrijke indicatie van het kwaliteitsniveau van Nederlandse schepen. Internationaal wordt dit uitgedrukt in de plaats op de «white list». Dit is een ranglijst van vlaggenstaten samengesteld uit de gegevens verzameld tijdens de Port State Control inspecties. Nederland stond in 2001 op de 6<sup>e</sup> plaats van deze ranglijst van de 77 vlaggenstaten die regelmatig havens bezoeken van de deelnemende landen. Hierbij moet worden aangetekend dat de verschillen tussen de tien «beste» vlaggenstaten zeer klein zijn. Het streven van de Divisie Scheepvaart is er op gericht om als vlaggenstaat bij deze beste tien vlaggenstaten te behoren.

### **Water**

De Divisie Water bewaakt en bevordert de bescherming van Nederland tegen water en de versterking van de gezonde (internationale) stroomgebieden, waarmee een duurzaam gebruik van water en de waterinfrastructuur blijft gehandhaafd en bericht over de resultaten van het werk in openbaarheid. Daartoe voert de divisie Water audits uit, stuurt de vergunningverlening van milieuwetten aan en is verantwoordelijk voor de handhaving van die milieuwetten. Voorts is de Divisie Water verantwoordelijk voor de vergunningverlening en handhaving van eigen werken van RWS.

De opbouw van de Divisie Water is sedert 2002 in volle gang.

### **Rail**

De Divisie Rail is belast met taken inzake de toelating en de veiligheid op de rail. Dit houdt onder meer in de zorg voor het veiligheidsniveau door de toepassing van veiligheidsvoorschriften en de bevordering van samenhangend optreden van bedrijven en diensten. Het betreft de veiligheid van de reizigers zowel in als nabij de (rail)voertuigen als het personeel (niet alleen het railpersoneel, maar ook baanwerkers, etc.). Ook wordt de veiligheid bevorderd op kruisingen met andere vormen van vervoer en voor passanten en omwonenden.

Deze divisie zal per 1 januari 2003 van start gaan. Thans worden deze taken uitgevoerd door Railned. De hiervoor benodigde middelen staan thans nog geraamd op artikel 5. Zodra de daadwerkelijke oprichting van de divisie een feit is, zullen de benodigde middelen (€ 5 miljoen) worden overgeboekt naar artikel 18. Bij de overdracht moet worden bezien of die middelen toereikend zijn om aan alle verplichtingen (met name pensioenen) te kunnen voldoen.

### 18.3 Beleidsinstrumenten

Het beleidsinstrument «inspectie» bestaat uit vergunningverlening en handhaving, het leveren van bijdragen aan de beleidsontwikkeling en het onafhankelijk geven van voorlichting aan de samenleving over de resultaten van het inspectiewerk. In deze paragraaf wordt toegelicht hoe aan dit beleidsinstrument invulling wordt gegeven. De programmering voor dit beleidsinstrument wordt in het kader van de start van de nieuwe organisatie nog uitgewerkt en in een jaarwerkplan 2002 aan de Tweede Kamer gepresenteerd.

De toezichthouder wordt geacht te handhaven. In louter meta-benaderingen in het toezicht heeft de burger geen vertrouwen. Er wordt meer van de toezichthouder verwacht dat deze tot gedecideerde uitspraken komt: «Het is goed of het is niet goed».

Dat vereist een hoge mate van professionaliteit bij de uitvoering van het toezicht en een sterke beroepsidentiteit van degene die met het toezicht belast zijn. De trend in het overheidsoptreden is gericht op het versterken van de maatschappelijke verantwoordelijkheidsbeleving (van andere overheden, ondernemingen, burgers) en dus moeten de toezichtsarrangementen er niet op gericht zijn mogelijk veel verantwoordelijkheid naar de overheid toe te halen maar moeten ze de «ander» stimuleren in het nemen van eigen verantwoordelijkheid. Dat vraagt om een sober toezicht met een grote «multiplier»-werking.

In het actuele denken over toezicht wordt meer dan ooit erkend dat eigenlijk de burger de beste toezichthouder kan zijn. Dat maakt het evenwel nodig dat die burger geïnformeerd is en weet tegen welke normering de situatie beoordeeld kan worden. Openbaarheid en publiekswerking zijn daarom voor het actuele toezicht essentieel.

Meer specifiek kent de Inspectie V&W de volgende aandachtspunten:

- Het bevorderen van het verantwoordelijkheidsbesef bij burgers en ondernemers voor veiligheid, omgevingsbelasting en marktordening en ontwikkelt werkwijzen die dat stimuleren.
- Het zorgen voor een eenduidige, met de regels consistente en ook – daar waar passend – publieksvriendelijke uitvoering van de V&W- en internationale regelgeving en draagt bij aan gelijke concurrentievoorwaarden.
- Het zorgen voor een efficiënte handhavingspraktijk en de naleving van de V&W-regels; zij concentreert zich daar daarbij op die aspecten die de grootste risico's in zich dragen.
- Het bewaken en beoordelen van de uitvoeringspraktijk van de regelgeving en rapporteert daarover in openbaarheid aan de bewindslieden.
- Het bij de uitvoering van haar taken bewaren van de strikte onafhankelijkheid zonder daarbij afbreuk te doen aan goede relaties met de sector en met de belanghebbende burgers.
- In openheid communiceren over de wijze waarop het toezicht wordt uitgevoerd, verantwoordt de keuzen die daarbij gemaakt zijn en bericht periodiek over de resultaten tot welke het toezicht geleid heeft.
- Het toetsen van nieuw beleid op uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid. Hetzelfde geschiedt met nieuwe – of veranderde wet – en regelgeving. Tevens signaleert de Inspectie V&W bepaalde ontwikkelingen of effecten van regelgeving ten aanzien van handhaving en vergunningverlening en nieuwe trends of gebeurtenissen («oog- en oorfunctie»).
- Het afgeven van vergunningen en andere bescheiden aan bedrijven en burgers ter bevestiging dat wordt voldaan aan wettelijke eisen.

Met name de afgifte van vergunningen aan bedrijven is afhankelijk van de economische conjunctuur. Op basis van ervaringscijfers en marktverwachtingen wordt jaarlijks de planning voor de vergunningverlening herzien (zie de prestatiegegevens in par. 18.2).

#### 18.4 Budgettaire gevolgen van het beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (x € 1000)						
18 Inspectie Verkeer en Waterstaat	2002	2003	2004	2005	2006	2007
<b>Verplichtingen:</b>	<b>85 994</b>	<b>97 116</b>	<b>92 026</b>	<b>88 438</b>	<b>88 678</b>	<b>88 678</b>
<b>Uitgaven:</b>	<b>85 994</b>	<b>97 116</b>	<b>92 026</b>	<b>88 438</b>	<b>88 678</b>	<b>88 678</b>
<b>18.01. Programma-uitgaven</b>	<b>13 138</b>	<b>22 755</b>	<b>21 040</b>	<b>18 716</b>	<b>20 095</b>	<b>20 095</b>
<i>18.01.01 Vervoer</i>						
Inspectie	1 313	1 370	1 370	1 370	1 370	1 370
financiële stimulering		12 925	12 559	12 199	13 578	13 578
<i>18.01.02 Luchtvaart</i>						
Inspectie	4 729	4 738	4 770	4 770	4 770	4 770
<i>18.01.03 Scheepvaart</i>						
Inspectie	343	377	377	377	377	377
<i>18.01.04 Telecom</i>						
Inspectie	3 390					
18.01.99 Overige programma-uitgaven						
Inspectie	3 363	3 345	1 600			
<b>18.02. Apparaatsuitgaven</b>	<b>72 856</b>	<b>74 361</b>	<b>70 986</b>	<b>69 722</b>	<b>68 583</b>	<b>68 583</b>
<b>18.03. Ontvangsten</b>	<b>27 567</b>	<b>16 186</b>	<b>16 179</b>	<b>17 179</b>	<b>17 179</b>	<b>17 179</b>

De financiële stimulering betreft de herstructurering van de Binnenvaart. In het kader hiervan zijn sinds 1989, op basis van diverse verordeningen, slooputkeringen ter beschikking gesteld. Deze slooपregelingen zijn inmiddels afgerond. Door middel van Verordening (EG) Nr. 718 van de Raad van 29 maart 1999 is de zogenaamde oud-voor-nieuwregeling door de EU met 4 jaar verlengd. Deze regeling eindigt op 28 april 2003. Dit betekent dat er in de begrotingsjaren 2001–2002 en mogelijk ook 2003 nog gelden in het kader van de oud-voor-nieuwregeling ontvangen en verantwoord zullen worden. Deze ontvangsten worden ter beschikking gesteld voor capaciteitsen/of stimuleringsmaatregelen in de binnenvaart. Echter, dit zal vermoedelijk niet eerder dan in 2003 het geval zijn.

## 18.5 Budgetflexibiliteit

Budgetflexibiliteit (x € 1000)										
18 Inspectie Verkeers en Waterstaat	2003		2004		2005		2006		2007	
1. Totaal geraamde kasuitgaven		97 116		92 026		88 438		88 678		88 678
2. Waarvan apparaatsuitgaven		74 361		70 986		69 722		68 583		68 583
<b>3. Dus programma-uitgaven</b>		<b>22 755</b>		<b>21 040</b>		<b>18 716</b>		<b>20 095</b>		<b>20 095</b>
4. Waarvan juridisch verplicht	86%	19 397	86%	18 032	90%	16 860	89%	17 897	89%	17 897
5. Waarvan complementair noodzakelijk en/of bestuurlijk gebonden	11%	2 586	11%	2 404	10%	1 856	11%	2 198	11%	2 198
6. Niet onder 4 en 5 begrepen* (eventueel reserveringen op basis van een regeling of beleidsprogramma)	3%	772	3%	604						
<b>7 Totaal</b>	<b>100%</b>	<b>22 755</b>	<b>100%</b>	<b>21 040</b>	<b>100%</b>	<b>18 716</b>	<b>100%</b>	<b>20 095</b>	<b>100%</b>	<b>20 095</b>

### Juridische verplichtingen

Onder jaarverplichtingen zijn alle verplichtingen voor apparaatsuitgaven begrepen en een deel van de overige verplichtingen; bijvoorbeeld voor onderzoek.

De apparaatsuitgaven vormen zo'n 70% tot 85% van het budget.

De flexibiliteit is op korte termijn beperkt doordat met name de personeelsomvang en huisvesting dan nauwelijks zijn te variëren.

### Complementair noodzakelijk en/of bestuurlijk gebonden

Onder bestuurlijke verplichtingen zijn begrepen de herstructurering van de binnenvaart en (inter)nationale bijdragen in het kader van samenwerking ten behoeve van de inspectietaken. Het betreft meest meerjarige verplichtingen.

De verplichtingen voor herstructurering binnenvaart vloeien voort uit EG-regelgeving. Gezien de onzekerheid t.a.v. moment van uitkering (zie vorige paragraaf) zijn deze uitgaven deels als flexibel aangemerkt.

### 18.6 Groeiparagraaf

In de groeiparagraaf van artikel 18 van de begroting 2002 is aangegeven dat een onderdeel van de verdere ontwikkeling van de organisatie en werkwijze van IVW zou zijn het ontwikkelen cq. benoemen van aanvullende en/of betere streefwaarden en prestatiegegevens. Een belangrijke oorzaak van het niet voldoen aan de toezeggingen die zijn opgenomen in de begroting 2002 is dat de Inspectie Verkeer en Waterstaat de afgelopen maanden bezig is geweest met de ontwikkeling van de organisatie. Daardoor was er geen capaciteit beschikbaar voor de verdere ontwikkeling van artikel 18. In de begroting van 2004 zal echter een duidelijke verbetering van artikel 18 worden gepresenteerd.

De verbetering van streefwaarden en prestatiegegevens zal in de eerste plaats liggen op het gebied van tarifiering en de kwaliteit van de dienstverlening. Voorts zal getracht worden een koppeling te vinden tussen de

concrete IVW activiteiten/prestaties en de beleidsdoelstellingen, met name op het gebied van veiligheid. De volgende acties gericht op de beoogde verbeteringen worden in gang gezet.

In 2002 wordt een project gestart ter verbetering van de informatie-huishouding van IVW. Het project beoogt helder te krijgen welke informatie cruciaal is voor zowel de besturing als de beheersing van het primaire proces als ook van de bedrijfsvoering. Onderdeel van het project zal ook zijn het definiëren van prestatie-indicatoren.

Tevens wordt in 2002 een project uitgevoerd dat streefwaarden en prestatiegegevens moet opleveren op het gebied van tarifiering. Tenslotte wordt onderzoek gedaan naar het instrument risicoanalyse. Een expliciet geformuleerde risicoanalyse is een instrument voor het prioriteren van toezichtinspanningen en voor het maken van keuzes hierin. Uit ervaringen die door andere organisaties zijn opgedaan en uit de publicaties die verschijnen over risicoanalyse blijkt dat het opstellen van een risicoanalyse niet eenvoudig is.

In de begroting 2004 zullen voor elk van de operationele doelstellingen nieuwe streefwaarden en prestatiegegevens worden gepresenteerd op het terrein van tarifiering en de kwaliteit van de dienstverlening. Voorts zal de Inspectie Verkeer en Waterstaat er in de begroting 2004 naar streven elk van de operationele doelstellingen uit te drukken in streefwaarden en relevante prestatiegegevens te ontwikkelen. Hierbij zal aansluiting worden gezocht bij de artikelen veilig goederenvervoer, veilig personenvervoer en veilige luchtvaart. De resultaten van het onderzoek naar het instrument risicoanalyse worden in verband met de complexiteit van het onderwerp naar verwachting nog niet gepresenteerd in de begroting 2004.

## 2.3 DE NIET-BELEIDSARTIKELN

### 19 BIJDRAGE AAN INFRASTRUCTUURFONDS

#### 19.1 Algemene beleidsdoelstelling

Op dit artikel worden de bijdragen aan het Infrastructuurfonds verantwoord. Een dergelijke brede doeluitkering is niet zinvol toe te rekenen aan de beleidsartikelen. Wel zijn in de infrastructuuragenda de uitvoeringsprioriteiten opgenomen waarbij zo veel mogelijk samenhang met de beleidsdoelstellingen in de begroting van V&W is aangegeven. De bijdragen zijn in de begroting van het Infrastructuurfonds zichtbaar.

#### 19.2 Nader geoperationaliseerde beleidsdoelstellingen

Niet van toepassing op dit beleidsartikel.

#### 19.3 Beleidsinstrumenten

Niet van toepassing op dit beleidsartikel.

#### 19.4 Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen (x € 1000)						
19 Bijdrage aan IF	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Verplichtingen	3 414 865	3 525 405	3 807 198	4 031 834	4 002 902	4 045 738
Uitgaven	3 414 865	3 526 005	3 807 798	4 032 434	4 003 502	4 045 738
Programma-uitgaven	3 414 865	3 526 005	3 807 798	4 032 434	4 003 502	4 045 738

#### 19.5 Budgetflexibiliteit

De budgetflexibiliteit heeft betrekking op de productartikelen die in het IF zijn opgenomen.

#### 19.6 Stadium van ontwikkeling beleidsartikel

Niet van toepassing op dit beleidsartikel.

## 20 NOMINAAL EN ONVOORZIEN

### 20.1 Algemene beleidsdoelstelling

Niet van toepassing op dit beleidsartikel.

### 20.2 Nader geoperationaliseerde doelstellingen

Niet van toepassing op dit beleidsartikel.

### 20.3 Beleidsinstrumenten

Niet van toepassing op dit beleidsartikel.

### 20.4 Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (x € 1000)						
20 Nominaal en onvoorzien	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Verplichtingen	- 1 055	1 775	2 318	2 328	3 264	3 264
Uitgaven	- 1 055	1 775	2 318	2 328	3 264	3 264
Onvoorzien	- 1 055	1 775	2 318	2 328	3 264	3 264

### 20.5 Budgetflexibiliteit

Niet van toepassing op dit beleidsartikel.

### 20.6 Stadium van ontwikkeling beleidsartikel

Niet van toepassing op dit beleidsartikel.



## 21 ALGEMEEN DEPARTEMENT

### 21.1 Algemene beleidsdoelstelling

Onder dit artikel worden uitgaven en ontvangsten geraamd welke niet toerekenbaar zijn aan andere beleidsartikelen. Het betreft:

#### *Niet toerekenbare departementale activiteiten*

Hieronder vallen specifieke taken voor het gehele departement of een groot deel daarvan (Bestuurskern) welke een specifieke deskundigheid vereisen dan wel om reden van doelmatigheid binnen de Centrale Diensten zijn ondergebracht.

De in deze categorieën genoemde werkzaamheden worden grotendeels uitgevoerd door de Centrale Diensten. De (kern)taken van de centrale diensten zijn:

- het aandragen van instrumenten voor de inrichting en sturing van het departement;
- het ontwikkelen van strategisch beleid;
- het bewaken van de kwaliteit van verschillende stafdisciplines en de realisatie van de departementale beleidslijn;
- het ondersteunen en adviseren van de ambtelijke en politieke leiding in het inter- en intradepartementale optreden;
- het uitvoeren van facilitaire zaken, waaronder de zorg voor de huisvesting van het kerndepartement;
- voorlichtingsactiviteiten: de activiteiten en 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 (bijvoorbeeld «Corporate Communicatie»);
- Personeelsbeleid;
- ten behoeve van de departementsleiding waar nodig departementale beleidslijnen en coördinerende activiteiten ontwikkelen op gebieden als financiën, personeel, organisaties informatie, juridische zaken, huisvesting, enz.

#### *Niet toerekenbare activiteiten van de departementsonderdelen*

Hieronder vallen de algemene uitgaven van DG Personenvervoer, DG Rijksluchtvaartdienst, DG Goederenvervoer, DG Luchtvaart en DG Water, voorzover niet toe te rekenen aan de beleidsartikelen. De algemene uitgaven bestaan voornamelijk uit apparaatsuitgaven van de directeuren-generaal van Verkeer & Waterstaat en de daaraan verbonden staf-ondersteuning. Daarnaast worden op dit artikel verantwoord de programma-uitgaven, die niet direct aan een of meerdere beleidsartikelen zijn toe te rekenen.

### 21.2 Nader geoperationaliseerde doelstellingen

De niet toerekenbare departementale activiteiten genereren de volgende programma-uitgaven:

**Voorlichting:** Departementale activiteiten ten behoeve van advies, overleg en inspraak (intern en extern gerelateerd). Dit betreft activiteiten zoals ministeriebrede campagnes als mobiliteitsgedrag, van A naar Beter en Arbeidsmarktcommunicatie. Daarnaast vallen onder voorlichting ook

ministeriebrede activiteiten als het aanschaffen en beheren van vakliteratuur, organiseren en begeleiden van bijeenkomsten, bezoeken en persconferenties.

**Externe oriëntatie:** Verkeer en Waterstaat hecht grote waarde aan de mening van derden ten aanzien van het door haar gevoerd beleid. In dit kader zijn *advies- en overlegorganen* ingesteld. Het betreft hier organisaties als de Nationale Havenraad, Raad voor Verkeer en Waterstaat, Overlegorganen Verkeer en Waterstaat, Commissie voor advies inzake de waterstaatwetgeving, Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat en Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer. Aan de Minister van Verkeer en Waterstaat worden door deze organen, gevraagd of uit eigen beweging, adviezen uitgebracht. Tevens worden de uitgaven geraamd welke noodzakelijk zijn bij de begeleiding van inspraakprocedures.

**Departementaal onderzoek en ontwikkeling:** Organisatie- en informatieprojecten t.b.v. departementale afstemming en studies uitgevoerd onder regie van de directie Strategie en Coördinatie.

Ook valt daaronder activiteiten die verband houden met het realiseren van het departementsbrede personeelsbeleid:

- opleidingen van personeelsleden van Verkeer en Waterstaat, voorzover deze niet dienstgericht plaatsvinden;
- flankerend beleid, voor de wachtgeldgarantieregeling en voor om-, her- en bijscholing;
- medewerkers van V&W in staat stellen de noodzakelijke kwalificaties te verwerven om hun functie optimaal te kunnen vervullen;
- zorg voor voormalig Verkeer en Waterstaat-personeel (55+ wachtgeldregeling, functioneel leeftijdsontslag en andere werkloosheidsuitkeringen).

**Internationale Zaken:** Activiteiten van de directie Internationale Zaken, waarin inbegrepen de buitenlandse vertegenwoordiging.

**Bijdrage aan derden** verstrekt aan:

- het Koninklijk Huis;
- het Nederlands Normalisatie Instituut (NNI) ten behoeve van de kosten van de normalisatiewerkzaamheden. Deze werkzaamheden bestaan uit het vastleggen en bepalen van waarden en normen. Voor Verkeer en Waterstaat betreft dit met name bouw, milieu, informatievoorziening, transport en verpakking van belang;
- het Nederland Antarctisch programma uitgevoerd en gecoördineerd door de Nederlandse Organisatie voor Wetenschappelijk onderzoek. Het betreft hier onderzoek naar het (mogelijk) afsmelten van de ijskap alsmede onderzoek van de ozonproblematiek;
- de CEMT (Conferentie van Europese transportministers);
- de Kennisunit van het CPB (Centraal Plan Bureau) en de apparaatsuitgaven van de USZO.

**Generieke informatiesystemen:** Activiteiten met betrekking tot de vervanging, de implementatie, beheer en onderhoud van informatiesystemen ten behoeve van het gehele departement.

**Regeringsvliegtuig:** De zorg voor het onderhoud en de exploitatie van een vliegtuig voor de regering en de leden van het Koninklijk Huis. Hiertoe is een contract afgesloten tussen de Staat en Martinair. Het contract met

Martinair is voor onbepaalde tijd afgesloten en wordt jaarlijks automatisch verlengd, met een opzegtermijn van twee jaar.

Daarnaast vragen de niet toerekenbare departementale activiteiten om de volgende inzet van het apparaat:

**Strategisch beleids-, planning en controletaken:** Salariskosten van de diensten die ressorteren onder de centrale diensten waarbij het zwaartepunt van de taken een strategisch en beleidsmatig karakter hebben.

**Departementale en facilitaire taken:** Uitgaven ten behoeve van het overige personeel behorend tot de Centrale Diensten (salarissen, opleidingen, overige personele kosten, algemene uitgaven, reis- en verblijfkosten, aanschaf gebruiks- en verbruiksartikelen, kantoorautomatisering).

- a) Huurgelden ten behoeve van de in Den Haag gevestigde organisatieonderdelen en overige exploitatiekosten zoals schoonmaak, energie, water en bewaking.
- b) Uitgaven aan en ten behoeve van (voormalige) personeelsleden van het gehele departement (post-actieven, flankerend beleid, departementaal sociaal beleid, wachtgeldregeling, WWV en functioneel leeftijdsontslag)

### *21.3 Beleidsinstrumenten*

Voor het behalen van de geoperationaliseerde doelstellingen worden diverse (beleids)instrumenten ingezet:

- beleidsvoornemen «Sturing en Staf»: verbeteren van de lijnsturing en de kwaliteit van de stafbijdrage van V&W. Waarbij de Centrale Diensten, naast faciliterende taken ten behoeve van het gehele ministerie, ter ondersteuning van de departementsleiding zich richten op verkenning en beleidsontwikkeling, kaderstelling en regelgeving, control en monitoring en advisering ten behoeve van de aansturing van het ministerie;
- managementcontract: jaarlijks contract tussen de SG-pSG over het realiseren van beleidsprioriteiten en besturingsarrangementen;
- accountplannen: afspraken over kwaliteitsniveau van huisvesting en facilities van de Bestuurskern;
- audits: uitgevoerd op diverse gebieden (bijvoorbeeld financieel beheer);
- kwaliteitssystemen en resultaatgericht werken: ten behoeve van een nadere professionalisering van V&W het voornemen om de kwaliteitsstandaard conform het INK-model als V&W brede standaard te realiseren. De Centrale Diensten nemen hierbij het voortouw;
- evaluaties van voorlichtingscampagnes en subsidieverlening.

Programma evaluatie-onderzoek

Evaluatie-onderwerp	A. Startdatum B. Einddatum	Evaluatieperiode	Doel evaluatie	Type evaluatie
Connect Van A naar Beter	A dec. 1999 B medio 2003 continu	Medio 2003 voor, tijdens (tracking methodiek) en na campagne per doel- groep	vaststelling mate van realisatie doelstelling effectmeting campagne op de doelgroep	Ex post Ex ante/ Ex post
Nederland leeft met Water	continu	voor, tijdens (tracking methodiek) en na campagne per doel- groep	effectmeting campagne op de doelgroep	Ex ante/ Ex post
Arbeidsmarktcommunicatie	continu	voor, tijdens (tracking methodiek) en na campagne per doel- groep	effectmeting campagne op de doelgroep	Ex ante/ Ex post

Prestatiegegevens

Volume ambtelijk Personeel Centrale Diensten in fte's en prijs						
	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Gemiddeld begrotingssterkte Centrale Diensten	795,2					
Geraamde begrotingssterkte Ministerie van Verkeer en Waterstaat		14 213	14 303,5	14 136,6	13 902	13 837,4
Geraamde begrotingssterkte Centrale Diensten		887,5	867,5	864,5	863,5	862,5
Verhouding volume ambtelijk personeel vs begrotingssterkte Ministerie van Verkeer en Waterstaat		6,24%	6,06%	6,12%	6,21%	6,23%
waarvan Strategisch beleids,- planning en controltaken <sup>1</sup>		393,5	393,5	393,5	393,5	393,5
waarvan Departementale- en facilitaire taken		494	474	471	470	469
Gemiddelde prijs per fte voor de Strategische beleids,- planning en controltaken (in euro's)		61 499				
Gemiddelde prijs per fte voor de Departementale- en facilitaire taken (in euro's)		49 266				
Totaal geraamde personele kosten Centrale Diensten (x € 1000) <sup>2</sup>		48 537	47 552	47 404	47 355	47 306

<sup>1</sup> Salariskosten van BSG, SenC, HDJZ, HDFEZ, DOI en DIZ waarbij het zwaartepunt van de taken een strategisch en beleidsmatig karakter hebben.

<sup>2</sup> Waarbij geen rekening gehouden met de loonbijstelling

Huisvestingsuitgaven bestuurskern (in euro's x 1000)			
	2001	2002	2003
huisvestingsuitgaven <sup>3</sup> Bestuurskern*	29 281	38 080	35 787

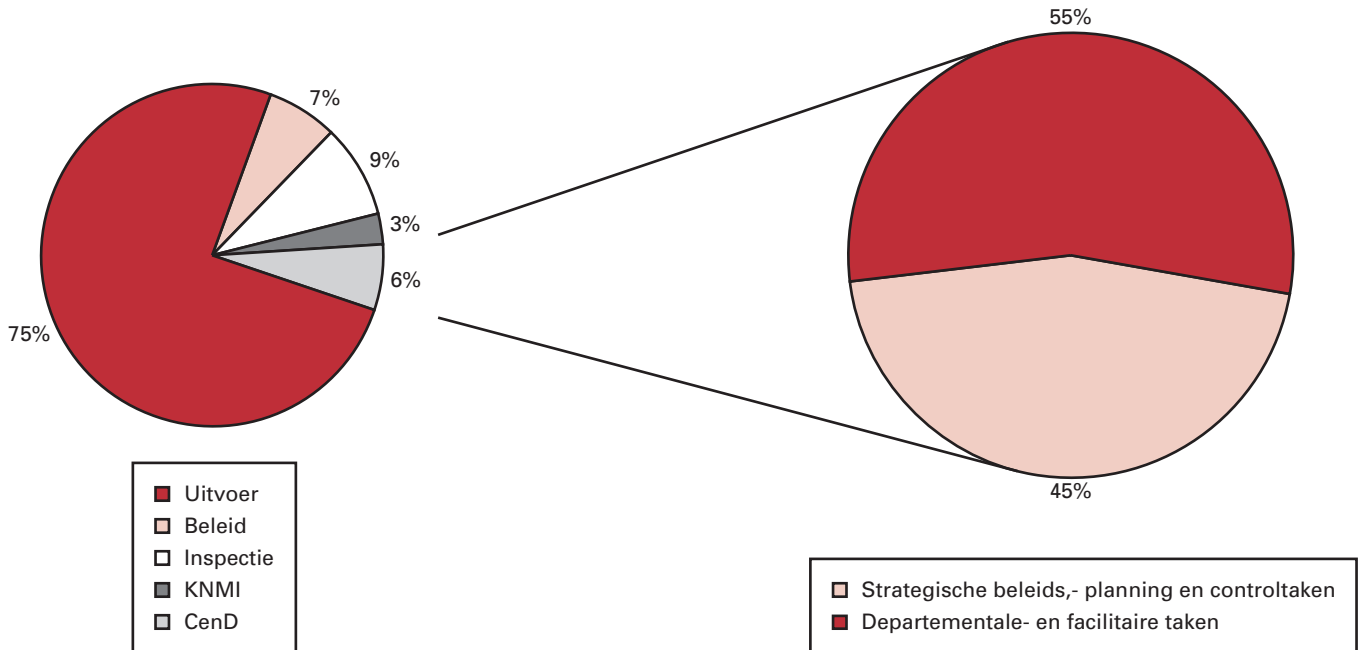
<sup>3</sup> Onder huisvestingsuitgaven worden de huurgelden, de exploitatie- en inrichtskosten als wel de infrastructurele voorzieningen gerekend.

\* Onderdeel van de huisvestingskosten van bestuurskern maken uit: Centrale Diensten, Hoofdkantoor Inspectie V&W, DG Water, DG Personenvervoer, DG Luchtvaart en DG Goederenvervoer

Aantal uitkeringsgerechtigden binnen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat dat gebruik maakt van diverse regelingen						
	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Postactieven*	20 556	17 720	16 654	15 360	14 090	12 706
Regeling 55+	8 168	7 896	7 442	6 580	5 581	3 903
Aantal uitkeringsgerechtigden Postactieven	1 020	879	826	762	699	630
Aantal uitkeringsgerechtigden regeling 55+	379	366	345	305	259	181

\* WWV, FLO, WW, wachtgeldregeling, pensioenen en onderstanden

**Verhouding volume ambtelijk personeel Centrale Stafdiensten vs begrotingssterkte Ministerie van V&W 2003**



21.4 Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen (x € 1000)						
21 Algemeen departement	2002	2003	2004	2005	2006	2007
<b>Verplichtingen</b>	<b>238 845</b>	<b>211 499</b>	<b>190 516</b>	<b>181 998</b>	<b>185 970</b>	<b>186 440</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>243 595</b>	<b>212 199</b>	<b>190 985</b>	<b>182 467</b>	<b>186 440</b>	<b>186 440</b>
<b>21.01 Programma-uitgaven</b>	<b>76 317</b>	<b>55 003</b>	<b>44 999</b>	<b>43 694</b>	<b>43 128</b>	<b>43 128</b>
21.01.01 Voorlichting	8 905	7 732	7 732	7 732	7 732	7 732
21.01.02 Externe orientatie	1 747	1 677	1 679	1 679	1 679	1 679
21.01.03 Departementaal onderzoek en ontwikkeling	4 556	2 125	2 011	2 011	1 493	1 493
21.01.04 Internationale Zaken	1 386	1 477	1 159	1 159	1 159	1 159
21.01.05 Bijdragen derden	28 849	16 084	13 693	13 785	13 737	13 737
21.01.06 Generieke informatiesystemen	26 131	21 165	13 979	12 674	12 674	12 674
21.01.08 HGIS	2 014	2 014	2 014	2 014	2 014	2 014
21.01.10 Regeringsvliegtuig	2 729	2 730	2 731	2 640	2 640	2 640
<b>21.02 Apparaatsuitgaven</b>	<b>167 278</b>	<b>157 196</b>	<b>145 987</b>	<b>138 773</b>	<b>143 313</b>	<b>143 313</b>
<i>Departementale uitgaven en ontvangsten</i>						
21.02.01 Strategisch beleids-, planning en controltaken	27 480	23 669	23 089	22 351	21 572	21 572
21.02.02 Departementale- en facilitaire taken	106 258	108 676	98 734	92 596	98 290	98 290
<i>Algemene uitgaven en ontvangsten van de departementsonderdelen</i>						
21.02.03 Personeel en materieel DGP	10 076	9 532	9 343	9 151	8 948	8 948
21.02.04 Personeel en materieel DGL	4 218	3 580	3 477	3 443	3 394	3 394
21.02.05 Personeel en materieel DGG	9 346	8 173	7 777	7 666	7 543	7 543
21.02.06 Personeel en materieel DGTP	5 790					
21.02.07 Personeel en materieel DGWater	4 110	3 566	3 566	3 566	3 566	3 566
<b>21.03 Ontvangsten</b>	<b>33 668</b>	<b>13 207</b>	<b>7 865</b>	<b>7 865</b>	<b>7 865</b>	<b>7 772</b>
21.03.01 Ontvangsten DGP	279	279	279	279	279	279
21.03.02 Ontvangsten DGL	1 218	968	968	968	968	968
21.03.03 Ontvangsten DGG	398	398	398	398	398	398
21.03.04 Overige ontvangsten	2 772	1 682	1 683	1 683	1 683	1 683
21.03.05 Bijdrage FES	28 933	9 880	4 537	4 537	4 537	4 445

## 21.5 Budgetflexibiliteit

Budgetflexibiliteit (x € 1000)										
21 Algemeen departement	2003		2004		2005		2006		2007	
1. Totaal geraamde kasuitgaven		212 199		190 985		182 467		186 440		186 440
2. Waarvan apparaatsuitgaven		157 196		145 987		138 773		143 313		143 313
<b>3. Dus programma-uitgaven</b>		<b>55 003</b>		<b>44 998</b>		<b>43 694</b>		<b>43 127</b>		<b>43 127</b>
4. Waarvan juridisch verplicht	75%	41 252	77%	34 648	75%	32 771	75%	32 345	75%	32 345
5. Waarvan complementair noodzakelijk en/of bestuurlijk gebonden	5%	2 750	5%	2 250	5%	2 185	5%	2 156	5%	2 156
6. Niet onder 4 en 5 begrepen* (eventueel reserveringen op basis van een regeling of beleidsprogramma)	20%	11 001	18%	8 100	20%	8 739	20%	8 625	20%	8 625
<b>7. Totaal</b>	<b>100%</b>	<b>55 003</b>	<b>100%</b>	<b>44 998</b>	<b>100%</b>	<b>43 694</b>	<b>100%</b>	<b>43 127</b>	<b>100%</b>	<b>43 127</b>

### Juridische Verplichtingen

De aangegane individuele- en jaarverplichtingen betreffen voornamelijk verplichtingen van uitgaven op het gebied van voorlichtingscampagnes, materieel, automatisering, departementale leiding, Raden en Commissies van Verkeer en Waterstaat, onderzoek en projecten betreffende centrale diensten en andere departementsonderdelen van Verkeer en Waterstaat.

### Complementair noodzakelijk en/of bestuurlijk gebonden

De bestuurlijke verplichtingen betreffen ministeriële overeenkomsten.

### Niet vastgelegd in verplichtingen

Dit betreffen de nog niet geraamde verplichtingen, welke ruimte wel noodzakelijk is om het ingezette beleid tot uitvoering te brengen.

### 21.6 Groeiparagraaf

Met de in deze begroting gepresenteerde wijzigingen ten opzichte van de begroting 2002 wordt geen verdere groei meer voorzien.

## **22 ALGEMEEN UITVOERINGSORGANISATIE**

### *22.1 Algemene beleidsdoelstelling*

Op dit artikel worden uitvoeringsuitgaven verantwoord die niet eenduidig zijn toe te rekenen aan beleidsartikelen. Het betreft hier overheaduitgaven die noodzakelijk zijn om de RWS organisatie in zijn totaliteit te laten functioneren. Verder worden op dit artikel de exploitatiebijdragen verantwoord.

Daarnaast zijn op dit artikel de uitgaven ten behoeve van anticiperend onderzoek en beleidsvoorbereiding en -evaluatie opgenomen. Dit onderzoek is niet op voorhand toe te rekenen naar een beleidsonderdeel. Anticiperend onderzoek is van strategisch belang en richt zich op het ontwikkelen en in stand houden van kennis voor de lange termijn ontwikkelingen en het ontdekken van nieuwe mogelijkheden. De kennisontwikkeling richt zich op alle aspecten die in relatie staan met kernactiviteiten van V&W. Beleidsvoorbereiding en -evaluatie droge infrastructuur bestaat uit onderzoek en activiteiten die de uitvoeringsorganisatie uitvoert als ondersteuning voor de uitvoering van droge infrastructuur. Deze taken zijn probleemoverstijgend en daarmee niet eenduidig naar één beleidsartikel toe te delen.

De instelling van het Directoraat-Generaal Water en de hieruit voortvloeiende boedelscheiding tussen RWS en DG Water heeft ook begrotingstechnische gevolgen voor dit artikel. Deze wijzigingen betreffen:

- De verplaatsing van het programma Partners voor water van dit artikel, onderdeel 08 «HGIS Partners voor Water» naar artikel 14 Waterbeheer.
- De onderbrenging van de buitenlandactiviteiten van RWS van artikel 14 Waterbeheer op het artikelonderdeel 22.01.08 (in de vorige begroting «HGIS Partners voor Water» hetgeen nu wordt verantwoord op artikel 14.01.08 van DG Water). Op dit artikelonderdeel voor de buitenlandactiviteiten van RWS wordt door overboeking vanuit IF 02.01.03 ook het Coastal Zone Management Centre ondergebracht.

### *22.2 Nader geoperationaliseerde beleidsdoelstellingen*

Niet van toepassing.

### *22.3 Beleidsinstrumenten*

Niet van toepassing.



## 22.4 Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen (x € 1000)						
22 Algemeen Uitvoeringsorganisatie	2002	2003	2004	2005	2006	2007
<b>Verplichtingen</b>	<b>202 717</b>	<b>200 015</b>	<b>201 384</b>	<b>209 494</b>	<b>205 996</b>	<b>231 114</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>246 199</b>	<b>247 231</b>	<b>249 575</b>	<b>234 611</b>	<b>231 113</b>	<b>231 114</b>
<b>22.01 Programma-uitgaven</b>	<b>86 449</b>	<b>96 813</b>	<b>103 149</b>	<b>91 587</b>	<b>91 507</b>	<b>91 507</b>
22.01.01 Exploitatiebijdragen	32 411	33 596	43 650	43 922	43 922	43 922
22.01.02 Beleidsvoorbereiding en evaluatie	17 570	17 379	19 714	19 718	19 718	19 718
22.01.03 Anticiperend onderzoek	22 757	22 035	21 625	23 432	23 352	23 352
22.01.04 Leenovereenkomst Infrastructuur	8 743	17 836	13 645			
22.01.08 HGIS-deel	4 968	5 967	4 515	4 515	4 515	4 515
<b>22.02 Apparaatsuitgaven</b>	<b>159 750</b>	<b>150 418</b>	<b>146 426</b>	<b>143 024</b>	<b>139 606</b>	<b>139 606</b>
<b>22.03 Ontvangsten</b>	<b>21 596</b>	<b>30 689</b>	<b>67 339</b>	<b>51 788</b>	<b>51 788</b>	<b>51 788</b>

### Exploitatiebijdragen

Op deze werksoort wordt een bijdrage aan de veerdiensten over de Westerscheldetunnel verantwoord: zolang de Westerscheldetunnel niet is gerealiseerd zorgen deze veerdiensten ervoor dat een verbinding tussen beide oevers in stand gehouden kan worden. In de exploitatiebijdrage is vanaf 2003 rekening gehouden met de opening van de westerschelde-tunnel in het voorjaar 2003 waarna de exploitatiebijdrage aan de veren omgezet in een bijdrage aan de tunnel.

Daarnaast worden op deze werksoort de jaarlijkse bijdragen verantwoord ten behoeve van particuliere organisaties te weten de regeling PAS 65+ voor de zoute veren, de groenvoorziening Schiphol, de kadastrale kosten van de Unie van Waterschappen, de Buisleidingenstraat Zuid-West Nederland en de exploitatie NZ kanalen.

Geraamde exploitatiebijdrage per project in 2003 (in EUR mln)	
Exploitatie Westerscheldeveerdiensten	27,1*
Pas 65+ zoute veren	0,8
Groenvoorziening Schiphol	3,7
Kadastrale kosten van de Unie van Waterschappen	1,5
Buisleidingenstraat Zuid-West-Nederland	0,5
Exploitatie veren NZ kanalen **)	PM
<b>Totaal</b>	<b>33,6</b>

\* Vooralsnog is de openingsdatum van de tunnel in maart 2003 voorzien. Derhalve zal dan moeten worden gezien welke bedragen aan de exploitatie van de tunnel en aan de veren moeten worden betaald.

\*\* Is nog afhankelijk van onderhandelingen met Connexion.

Onder beleidsvoorbereiding en -evaluatie (BVE) zijn de volgende onderdelen te onderscheiden, die met name te maken hebben met personeelsinzet van DG RWS:

- Onder de oog-, oor- en mondfunctie wordt verstaan de interactie met andere overheden en andere relevante actoren over het uitvoeren van bestaand beleid en het ontwikkelen van nieuw beleid op het gebied van verkeer en vervoer.
- Projectactiviteiten ter voorbereiding of invulling van beleidsthema's (zoals verkenningen rond beleid, begeleiding van pilots, ketenbenadering, instrumentontwikkeling voor beleid, introductie NVVP e.d).

Op dit artikelonderdeel wordt met ingang van 2003 het beheer, onderhoud en de ontwikkeling van het Nieuw Regionaal Model (NRM) niet meer verantwoord. Dit wordt vanaf 2003 op het artikel IF 01.01 Aanleg Rijkswegen verantwoord.

#### *Anticiperend onderzoek*

Binnen het Anticiperend onderzoek worden onderscheiden:

- a) anticiperend onderzoek ten behoeve van verkeer, vervoer, infrastructuur en verkeersveiligheid, waterkeren en waterbeheeren zoals uitgevoerd door de specialistische diensten van Rijkswaterstaat;
- b) bijdragen aan externe kennisinstellingen c.q kennisprogramma's (voorbeelden hiervan zijn de participatie in ICES-kennisinfrastructuurprojecten, het activiteitenprogramma doelsubsidie van de SWOV, dat op het thema verkeersveiligheid is gericht en de missiesubsidies aan de Stichting Waterloopkundig Laboratorium en de Stichting Grondmechanica Delft).

Getracht wordt om zoveel mogelijk projecten in een samenwerkingsverband van de eigen specialistische diensten én de externe instellingen op te zetten en uit te voeren.

#### *Leenovereenkomst infrastructuur*

Door de regio wordt de provinciale weg N11 versneld uitgevoerd. Om dit financieel mogelijk te maken is bij eerste suppletore wet 2002 een leenovereenkomst tussen de betrokken partijen gesloten. In 2002 wordt ca. € 8,7 mln, in 2003 ca. € 17,8 mln en in 2004 ca. € 13,6 mln aan de provincie betaald. Hier tegenover staat een even hoge ontvangst van het ministerie van Financiën voor de financiering van de leenovereenkomst.

#### *HGIS-deel*

Het programma Partners voor water wordt in het kader van vorming van DG-Water, inclusief de bijbehorende middelen, verplaatst naar artikel 14 Waterbeheer.

De overige middelen onder dit kopje worden ingezet ten behoeve van de buitenland activiteiten Rijkswaterstaat.

Onder de buitenlandwerkzaamheden wordt verstaan:

- Ontwikkelingssamenwerking;
- Exportbevordering.

Internationaal overleg en internationale kennisontwikkeling dienen het V&W-belang. Ontwikkelingssamenwerking en exportbevordering passen in de maatschappelijke en economische functie van V&W. De programmering van deze werkzaamheden vindt plaats door DG-RWS (Afdeling Buitenland), waarbij de speerpunten van het programma worden beschouwd als nadere uitwerking van het *bestaande* beleid van V&W. Wel vindt – naast kaders van V&W buitenlandbeleid – inhoudelijke aansturing van natte buitenlandactiviteiten van RWS plaats binnen het regime van de stuurgroep Partners voor Water, i.c. maakt onderdeel uit van het HGIS regime. In het algemeen biedt het programma ondersteuning aan de nieuwe EU-landen op het gebied van waterwetgeving en -beleid. Bij de beleidswensen is tevens de financiële ruimte voor de realisering van het een en ander aangegeven.

V&W (RWS, afdeling Buitenland) speelt een actieve rol in het herijkte buitenlandbeleid van Nederland. De afdeling Buitenland ondersteunt de formulering en implementatie van het beleid voor wat betreft ontwikkelingssamenwerking en exportbevordering. Daarnaast beoogt de afdeling Buitenland onder meer een bijdrage te leveren aan een beleidsmatige prioritering ten aanzien van landen, sectoren en projecten. Tenslotte wordt bijgedragen aan de totstandkoming van de regiobeleidsdocumenten en de jaarplannen van de buitenlandse posten.

De afdeling Buitenland werkt dan ook nauw samen met andere departementen en organisaties aan het optimaliseren van de Nederlandse betrokkenheid (overheid en bedrijfsleven) bij grootschalige projecten in de sectoren waterbeheer, infrastructuur, transport, (tele)communicatie in het buitenland. In samenwerking met het Ministerie van Buitenlandse Zaken vult V&W de herijking ook in op het terrein van personeelsbeleid.

#### *Apparaatsuitgaven*

De apparaatsuitgaven zijn uitgaven die dienen om de realisatie van programma's te steunen.

Hiertoe worden onder meer de volgende taken gerekend:

- Personeelsbeleid
- Management
- Financiële taken
- Facilitaire taken
- Algemene informatiesystemen
- Post en archiefzaken
- Algemene secretariële ondersteuning
- en dergelijke

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

Deze uitgaven tezamen worden aangemerkt als uitgaven die betrekking hebben op de overhead.

In verband met de oprichting van het Directoraat Generaal Water is dit artikelonderdeel verlaagd met de apparaatsuitgaven die betrekking hebben op het Directoraat Generaal Water en zijn deze uitgaven toegevoegd aan de daarop betrekking hebbende artikelen.

#### *Ontvangsten*

##### *Indirecte uitvoeringsontvangsten:*

Dit betreft ontvangsten voor personeel, materieel en automatisering van Rijkswaterstaat, voor zover deze niet kunnen worden toebedeeld aan

andere artikelonderdelen. Het betreft onder andere ontvangsten inzake ouderbijdragen kinderopvang en ontvangsten uit het Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds met betrekking tot langdurig zieken.

*Ontvangsten exploitatiebijdragen*

Dit betreft de ontvangsten (betaling erfpachtcanon) van de Stichting Buisleidingenstraat Zuidwest-Nederland.

*Bijdragen Anticiperend Onderzoek*

Deze ontvangsten betreffen het aandeel van OCW in de financiële bijdrage aan de externe kennisinstituten, onder andere het Waterkundig Laboratorium en GeoDelft.

*Dividenden Westerscheldetunnel*

De staat heeft aandelenkapitaal beschikbaar gesteld aan de NV WST en is hiermee aandeelhouder in de NV geworden. Op grond van dit aandeelhouderschap ontvangt de staat met ingang van 2004 jaarlijks een bedrag aan dividend.

*22.5 Budgetflexibiliteit*

De aangegeve verplichtingen betreffen voornamelijk verplichtingen voor exploitatiebijdragen en subsidies aan derden. Ook kosten van personeel materieel en automatisering bij de uitvoeringsorganisatie Rijkswaterstaat maken er deel van uit. Het deel dat niet vastgelegd is in verplichtingen, betreft het deel van de middelen dat meer incidentele uitgaven mogelijk moet maken.

Budgetflexibiliteit (x € 1000)										
22 Algemeen Uitvoeringsorganisatie	2003		2004		2005		2006		2007	
1. Totaal geraamde kasuitgaven	247	231	249	575	234	611	231	113	231	113
2. Waarvan apparaatsuitgaven	150	418	146	426	143	024	139	606	139	606
<b>3. Dus programma-uitgaven</b>	<b>96</b>	<b>813</b>	<b>103</b>	<b>149</b>	<b>91</b>	<b>587</b>	<b>91</b>	<b>507</b>	<b>91</b>	<b>507</b>
4. Waarvan juridisch verplicht	71%	68 737	70%	72 204	56%	51 289	55%	50 329	54%	49 414
5. Waarvan complementair noodzakelijk en/of bestuurlijk gebonden	28%	27 108	29%	29 913	43%	39 382	44%	40 263	44%	40 263
6. Niet onder 4 en 5 begrepen* (eventueel reserveringen op basis van een regeling of beleidsprogramma)	1%	968	1%	1 031	1%	916	1%	915	2%	1 830
<b>7. Totaal</b>	<b>100%</b>	<b>96 813</b>	<b>100%</b>	<b>103 149</b>	<b>100%</b>	<b>91 587</b>	<b>100%</b>	<b>91 507</b>	<b>100%</b>	<b>91 507</b>

*22.6 Stadium van ontwikkeling beleidsartikel*

Op dit artikel wordt geen groeitraject voorzien.

### 3. DE BEDRIJFSVOERING

#### **Inleiding**

In de begroting 2002 (artikel 22, hoofdstuk 3) is een uiteenzetting gegeven van de pilot mededeling over de bedrijfsvoering die onder regie van het ministerie van Financiën is uitgevoerd. Verkeer en Waterstaat heeft met het maken van een bedrijfsvoeringsplan meegedaan aan deze pilot. De uitkomsten van de pilot zijn verwerkt in het door het ministerie van Financiën uitgegeven «Referentiekader mededeling over de bedrijfsvoering». Hierin zijn bepalingen opgenomen die invulling geven aan het traject naar de mededeling over de bedrijfsvoering.

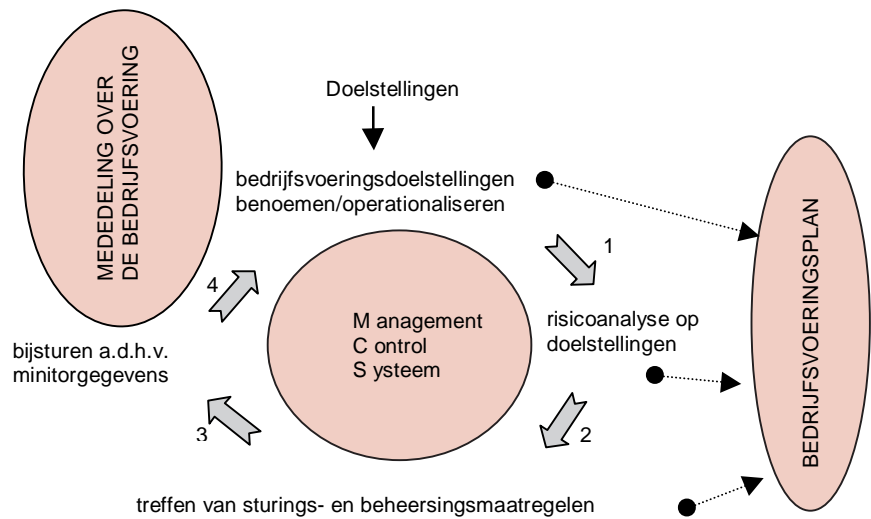
Na de pilot bij Verkeer en Waterstaat is een vlotte start gemaakt met het implementeren van het Referentiekader. Daarbij is gekozen voor een gefaseerde invoering om de kwaliteit en acceptatie van de bedrijfsvoeringsplannen en de mededeling over de bedrijfsvoering te waarborgen. De fasering is ook nodig om de bedrijfsvoeringsplannen van alle diensten qua vorm en inhoud op een gelijk niveau te brengen, teneinde een goed onderbouwde mededeling over de bedrijfsvoering te kunnen afgeven.

#### **Management control**

Verkeer en Waterstaat heeft een bedrijfsvoeringsrichtlijn opgesteld, waarin de visie van het departement inzake de bedrijfsvoering is opgenomen. Hierin wordt bedrijfsvoering breed gedefinieerd en is gekoppeld aan het primaire proces. In de visie worden specifieke eisen opgenomen die gelden voor het indienen van de bedrijfsvoeringsplannen, maar ook ten aanzien van de verantwoording over de uitvoering van deze plannen.

Verkeer en Waterstaat werkt met een management control systeem. In dit systeem zijn verschillende stappen te onderkennen die moeten worden genomen om te komen tot een verantwoorde bedrijfsvoering. Zij maken deel uit van de begrotingscyclus en zijn als volgt ingebed.

Als onderdeel van de begrotingsvoorbereiding stellen de diensten een bedrijfsvoeringsplan op waarbij de risico's worden geanalyseerd die het bereiken van de uitvoering van de doelstellingen in de weg kunnen staan. Door het treffen van beheersmaatregelen wordt de uitvoering van de doelbereiking «in control» gehouden. Gedurende het uitvoeringsjaar wordt regelmatig getoetst of bijstelling van de in het bedrijfsvoeringsplan genoemde beheersmaatregelen noodzakelijk is. Na afloop van het uitvoeringsjaar verantwoorden de diensten zich in het bedrijfsvoeringsverslag waarin een deelmededeling over de bedrijfsvoering wordt gedaan. Op basis van deze deelmededelingen wordt een integrale mededeling over de bedrijfsvoering van Verkeer en Waterstaat afgegeven.



### Groei-traject

In 2002 is door de diensten voor de eerste maal een bedrijfsvoeringsplan opgesteld. Op basis van deze plannen en de uitvoering die daaraan wordt gegeven, zal in de verantwoording over het begrotingsjaar 2002 de eerste mededeling over de bedrijfsvoering door Verkeer en Waterstaat worden afgegeven. Gezien het groeitraject dat is ingezet, zal de mededeling nog een beperkte dekking hebben. De mededeling dekt in de eerste jaren niet alle (primaire) processen, maar wordt verbijzonderd naar bepaalde aspecten in de bedrijfsvoering.

De ervaringen uit 2002 met het maken van bedrijfsvoeringsplannen en het monitoren van de beheersmaatregelen zullen worden gebruikt om het traject naar de mededeling over de bedrijfsvoering verder te vervolmaken.

In het uitvoeringsjaar 2003 zullen de bedrijfsvoeringsplannen inzicht geven in de wijze waarop het management de sturing en beheersing van de meest risicovolle processen invult. De plannen zijn immers in eerste instantie een managementtool. In het begrotingsjaar 2003 zullen bijvoorbeeld op het terrein van de luchtvaart de bedrijfsprocessen rond de vorming van de EASA en de regelgeving voor regionale en kleine luchthavens specifieke aandacht krijgen van het management. Bij het goederenvervoer gaat het om de uitvoering van PMR en bij Rijkswaterstaat om de uitvoering van de grote projecten, waarbij risicomanagement, audits en monitoring belangrijke instrumenten zijn. Daarnaast zal tevens meer aandacht komen voor meer algemene bedrijfsvoeringsthema's als professioneel opdrachtgeverschap, invoering van kwaliteitssystemen, competentie management en integriteit.

In het begrotingsjaar 2004 wordt bijzondere aandacht besteed aan de reikwijdte van de mededeling en met name aan de ZBO's en RWT's. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat wil in het uitvoeringsjaar 2004 het gestelde in het referentiekader volledig hebben geïmplementeerd. De genoemde Bedrijfsvoeringsrichtlijn zal, indien nodig, jaarlijks worden geactualiseerd waarbij expliciet wordt gestreefd naar het bereiken van eenheid in vorm en inhoud bij de plannen van de verschillende diensten.

**Ten slotte**

In het kader van de mededeling over de bedrijfsvoering zijn departementaal toezicht en controle van wezenlijk belang. Daarbij dient uitdrukkelijk te worden gekeken naar de validiteit en betrouwbaarheid van de mededeling over de bedrijfsvoering. Het streven is dat de mededeling over de bedrijfsvoering 2004, die in de verantwoording begin 2005 wordt gegeven, binnen de daartoe op te stellen kaders zal worden afgegeven.

De op te richten departementale auditdienst speelt bij de kwaliteit van het management control systeem een belangrijke rol door middel van het uitvoeren van financiële en operationele audits. De ambtelijke en politieke top zal zodoende op de hoogte worden gebracht van de uitkomsten naar onderzoeken in de bedrijfsvoering. De opzet van deze auditdienst bij Verkeer en Waterstaat zal eind 2002 zijn ingevuld. De rol van de auditdienst, bij de mededeling over de bedrijfsvoering, zal vervolgens worden vastgelegd in de bedrijfsvoeringsrichtlijn. Ook het toezicht door de hoofddirectie Financieel Economische Zaken zal hierin nadrukkelijk worden beschreven.

## **4. BATEN-LASTENDIENST**

### **Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut (KNMI)**

De bijdrage van het moederdepartement aan het agentschap KNMI wordt verantwoord op beleidsartikel 16 «Weer, Klimaat en Seismologie» van de begroting van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

#### **Taken en grondslag**

Het KNMI vervult haar rol als het nationale data en kennisinstituut op het gebied van weer, klimaat en seismologie voor de overheid en maatschappij. Daartoe horen het opstellen van algemene weersverwachtingen en specifieke verwachtingen voor de luchtvaart en de scheepvaart en het uitgeven van waarschuwingen voor gevaarlijke weersomstandigheden, het inwinnen en beschikbaar stellen van meteorologische gegevens en het instandhouden en innoveren van de technische infrastructuur die daarvoor nodig is. Daarnaast houdt het KNMI zich bezig met wetenschappelijk onderzoek op het gebied van weer, klimaat en seismologie.

Na verzelfstandiging van de commerciële taken per 1 april 1999 worden door het KNMI nog de overheidstaken op het gebied van het weer, klimaat en seismologie uitgevoerd. Meer concreet betreft dit op nationaal niveau, de overheidsvertegenwoordiging naar de luchtvaart, samenleving en commerciële weerbureaus. Naast het verstrekken van adviezen, informatie en data is het KNMI ook verantwoordelijk voor het onderhouden van overheidskennis en data infrastructuur op het gebied van weer, klimaat en seismologie. Voorts is de rol van het KNMI de internationale vertegenwoordiging van Nederland op meteorologisch gebied.

Tijdens de plenaire Tweede Kamervergadering op donderdag 13 september 2001 is de wet op het KNMI behandeld. De wet treedt in werking op 1 maart 2002. Hiermee zijn de taken van het KNMI geformaliseerd.

#### **Producten**

Het productpakket van het KNMI bestaat uit:

- meteorologische data en kennis;
- algemene en maritieme weersverwachtingen;
- luchtvaartverwachtingen;
- kennis klimaatstelsel;
- seismologische data en kennis;
- publieksvoorlichting;
- beleidsadviezen.



**De begroting van baten en lasten (x € 1000) van het agentschap KNMI**

	Realisatie 2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
<b>Baten</b>							
opbrengst V&W	32 423	30 587	30 338	29 296	29 179	29 021	29 021
opbrengst overige departementen							
opbrengst derden	15 687	11 617	11 676	11 595	11 431	11 431	11 431
rentebaten	52	60	60	60	60	60	60
buitengewone baten	775	91	91	91	91	91	91
<b>Totaal baten</b>	<b>48 937</b>	<b>42 355</b>	<b>42 165</b>	<b>41 042</b>	<b>40 761</b>	<b>40 603</b>	<b>40 603</b>
<b>Lasten</b>							
apparaatskosten							
* personele kosten	28 065	25 275	24 379	23 990	23 611	23 646	23 646
* materiele kosten	17 775	15 711	14 601	14 012	14 229	14 344	14 344
rentelasten	499	430	430	430	430	430	430
afschrijvingskosten							
* materieel	2 343	2 330	2 255	2 110	1 991	1 978	1 978
* immaterieel							
dotaties voorzieningen	352						
buitengewone lasten	708						
<b>Totaal lasten</b>	<b>49 742</b>	<b>43 746</b>	<b>41 665</b>	<b>40 542</b>	<b>40 261</b>	<b>40 398</b>	<b>40 398</b>
<b>Saldo van baten en lasten</b>	<b>- 805</b>	<b>- 1 391</b>	<b>500</b>	<b>500</b>	<b>500</b>	<b>205</b>	<b>205</b>

**Toelichting op de begroting van baten en lasten**

**Baten**

*Opbrengsten V&W*

Aan de ontwerpbegroting 2002 zijn voor het jaar 2003 toegevoegd de loonbijstelling, de bijdrage voor de huisvestingskosten en een bijdrage aan het VBTB onderzoek. In 2000 is € 3,5 mln extra bijgedragen aan het KNMI, dit bedrag wordt vanaf 2004–2008 ingehouden op de bijdrage V&W.

Onderstaand is de omzet verdeeld naar de productgroepen.

Bijdrage V&W per productgroep		2003
1 Meteorologische data en kennis	44,8%	13 535
2 Algemene en maritieme weersverwachtingen	18,8%	5 715
3 Luchtvaartverwachtingen	8%	2 426
4 Kennis klimaatsysteem	20,7%	6 295
5 Seismologische data en kennis	4,5%	1 376
6 Publieksvoorlichting	0,9%	285
7 Beleidsadviezen	2,3%	706
		<b>30 338</b>

**Opbrengsten derden**

Door bezuinigingen (automatisering visuele waarnemingen op regionale luchthavens) nemen de kosten van de dienstverlening aan de luchtvaart vanaf 2004 af.

Onderstaand is de omzet verdeeld naar de productgroepen.

Opbrengst derden	2003
1 Meteorologische data en kennis	3 781
2 Algemene en maritieme weersverwachtingen	225
3 Luchtvaartverwachtingen	7 614
4 Kennis klimaatsysteem	56
5 Seismologische data en kennis	0
6 Publieksvoorlichting	0
7 Beleidsadviezen	0
	11 676

### **Buitengewone baten**

Dit betreft in 2002 de vrijval van de voorzieningen van jaarlijks € 91 000.

### **Lasten**

#### **Personeel**

Door verdere doorvoering van automatisering van de productie zal vanaf 2003 efficiencywinst behaald kunnen worden.

In de onderstaande tabel is het aantal fte's ambtelijke personeel weergegeven en de gemiddelde prijs per fte ambtelijk personeel.

Personele kosten	2003
- Kosten (x € 1000)	24 379
- Fte	443,93
Kosten per fte (x € 1000)	54,9

### **Materieel**

De begrote hogere materiële kosten in 2002 worden veroorzaakt door extra materiële kosten voor o.a. de verbetering van het financieel beheer en extra kosten in technologie. Vanaf 2003 is een stabiel uitgavenpatroon begroot.

De geraamde huisvestingskosten (huur) bedragen ruim € 3,6 mln.

### **Afschrijvingen materieel**

Binnen de financiële mogelijkheden van het KNMI is de ruimte om te investeren beperkt. Hierdoor zullen op termijn ook de afschrijvingskosten gaan dalen.

De volgende afschrijvingstermijnen zijn gehanteerd per groep van activa:

- grond/terreinen wordt niet afgeschreven;
- gebouwen 40 jaar;
- installaties en inventaris 3-10 jaar.

## Rente

De rente vloeit voort uit rente- en aflossingsdragend vermogen. Het rentepercentage varieert van 5,0 tot 5,27%.

## Saldo van baten en lasten

De hoge en noodzakelijke inspanningen die het KNMI heeft moeten leveren en nog steeds levert om de vooraanstaande wetenschappelijke positie van het KNMI te behouden en uit te bouwen, hebben in de afgelopen jaren een negatieve invloed gehad op het resultaat van het KNMI. Vanaf 2004 wordt het saldo negatief beïnvloed door de inhouding op de V&W bijdrage.

Overzicht vermogensontwikkeling (x € 1000) van het KNMI							
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
<b>Eigen vermogen per 1/1</b>	1 935	1 130	123	627	1 123	1 623	1 828
* saldo van baten en lasten	- 805	- 1 391	500	500	500	205	205
* directe mutaties in het eigen vermogen:							
- uitkering aan moederdepartement	0	0	0	0	0	0	0
- storting door moederdepartement	0	0	0	0	0	0	0
- overige mutaties		384	0	0	0	0	0
<b>Eigen vermogen per 31/12</b>	1 130	123	623	1 123	1 623	1 828	2 033

## Toelichting

Het eigen vermogen wordt in 2003 weer aangevuld tot een redelijk niveau, waardoor vanaf 2003 voldoende reserve is voor eventuele tegenvallers.

Kasstroomoverzicht (x € 1000) van het agentschap KNMI							
	Realisatie 2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
<b>1. Rekening courant RHB 1 januari</b>	4 319	6 767	5 598	5 482	5 068	4 734	4 211
<b>2. Totaal operationele kasstroom</b>	5 337	939	3 427	2 610	2 491	2 183	2 183
3a. -/- totaal investeringen	- 2 629	- 2000	- 2000	- 2000	- 2000	- 2000	- 2000
3b. +/- totaal desinvesteringen	598	227	0	0	0	0	0
<b>3. Totaal investeringskasstroom</b>	- 2 031	- 1 773	- 2000	- 2000	- 2000	- 2000	- 2000
4a. -/- eenmalige uitkeringen aan moederdepart.	0	0	0	0	0	0	0
4b. +/- eenmalige storting door het moederdepart.	0	0	0	0	0	0	0
4c. -/- aflossingen op leningen	- 2 174	- 2 315	- 2 871	- 3 024	- 2 825	- 2 706	- 2 370
4d. +/- beroep op leenfaciliteit	1 316	2 042	2000	2000	2000	2000	2000
<b>4. Totaal financieringskasstroom</b>	- 858	- 273	- 871	- 1 024	- 825	- 706	- 370
<b>5. Rekening courant RHB 31 december (=1+2+3+4) (maximale roodstand 0,5 miljoen Euro)</b>	6 767	5 598	5 482	5 068	4 734	4 211	4 024

## **Toelichting**

### *Investeringskasstroom*

Gezien de financiële situatie van het KNMI is er minder ruimte om te investeren dan in het verleden. Investeringsvinden vooral plaats in waarneemapparatuur en computersystemen.

### *Financieringskasstroom*

Gezien de financiële situatie van het KNMI is de ruimte om te investeren, gelijk gezet aan het niveau van 2002, waardoor op de langere termijn het niveau van investeringen stabiel blijven. De aflossingen op leningen weerspiegelen echter de in het verleden gedane investeringen en zijn daarom hoger dan het beroep op de leenfaciliteit. Per saldo leidend tot een negatieve financieringskasstroom.

## 5. DE VERDIEPINGSBIJLAGE

### 01 VEILIG GOEDERENVERVOER

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000)								
01 Veilig goederenvervoer	t/m 2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Stand ontwerpbegroting 2002			13 632	16 751	17 898	17 903	17 904	
Nieuwe mutaties			957	5 936	728	- 4 732	- 6 481	
Stand ontwerpbegroting 2003	7 762	18 091	14 589	<b>22 687</b>	18 626	13 171	11 423	11 902

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000)								
01 Veilig goederenvervoer		2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Stand ontwerpbegroting 2002			17 196	16 995	17 907	17 904	17 904	
Nieuwe mutaties			3 042	5 644	2 127	- 3 531	- 6 002	
Stand ontwerpbegroting 2003		15 649	20 238	<b>22 639</b>	20 034	14 373	11 902	11 902

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1000)							
Uitgaven		2002	2003	2004	2005	2006	2007
1. Subsidie zichtvelden		- 15	- 15	- 696	- 696	- 696	
2. Overdracht exploitatie-uitgaven verkeersdienst RWS		- 364	- 364	- 364	- 364	- 364	
3. Ontwikkeling verkeersbegeleiding scheepvaart		450	1 381	3 201	2 017	517	
4. HCC Den Helder/LOA westerschelde			4 183	1 281	1 082	269	
5. Overgang naar IF investeringen Verkeersbegeleiding zeescheepvaart			- 1 000	- 2000	- 4 500	- 4 500	
6. Ontwikkeling veiligheidsbeleid en tuchtrect		2 715	1 412	815	426	426	
7. Overheveling onderzoeksbudget van RWS		270	270	270	270	270	
8. Ontvlechting Scheepvaartinspectie		- 263	- 263	- 263	- 263	- 263	
9. Loonbijstelling tranche 2002		249	227	227	227	227	
10. Strategisch Akkoord efficiencytaakstelling			- 157	- 314	- 470	- 628	
11. Strategisch Akkoord, exploitatie korting					- 1 230	1 230	
12. Strategisch Akkoord taakstelling externe inhuur			- 30	- 30	- 30	- 30	
<b>Totaal</b>		<b>3 042</b>	<b>5 644</b>	<b>2 127</b>	<b>- 3 531</b>	<b>- 6 002</b>	

ad 1 Omdat per 1 januari 2003 een verplichte wettelijke regeling wordt ingevoerd ter zake van zichtveld verbeterende systemen aan vracht- en bestelwagens, kan de subsidieregeling (financiële stimulering) vanaf 2004 vervallen. Voor 2003 wordt nog een budgettair na-ijleffect van de regeling verwacht.

ad 2 Conform afspraak wordt de verantwoordelijkheid en de bijbehorende middelen voor de exploitatie van de verkeersdiensten IJmuiden overgeheveld naar RWS.

- ad 3 Voor het handhaven van het niveau van het veiligheidssysteem ten behoeve van de verkeersafwikkelingen van de scheepvaart is onvermijdelijk sprake van een toename van het aantal en de complexiteit van de te gebruiken systemen. Dat hangt ook samen met beleidsontwikkelingen als de navigatie-ondersteunende dienstverlening en de nadruk op externe veiligheid. Zo wordt langs de Westerschelde een systeem voor planning en ordening van het scheepvaartverkeer ontwikkeld, met behulp waarvan de verkeersleider verkeerssituaties kan voorspellen en reguleren. Daarbij zal er een zekere ruimte rond schepen met gevaarlijke stoffen worden vrijgehouden voor overig verkeer. Daarnaast worden voorzieningen getroffen om Loodsen op afstand (LOA) grootschaliger te doen toepassen, worden enige onveilige plaatsen onder het dekkingsgebied van de verkeersbegeleiding gebracht en worden gestandaardiseerde River Information Systems (RIS) ontwikkeld. De tot nu ter beschikking staande budgetten zijn echter onvoldoende. Binnen de begroting is hiervoor compensatie gevonden.
- ad 4 In het kader van de investeringen verkeersregeling zeescheepvaart worden de uitgaven ten behoeve van de projecten LOA Westerschelde (noodzakelijk in samenhang met de vrijmaking van de markt voor de nautische ondersteunende dienstverlening) en HCC Den Helder (noodzakelijke reguliere vervanging van het thans nog functionerende, volstrekt verouderde systemen, dat bij niet vervanging wegens een tekortschietende betrouwbaarheidsgraad tot verkeersonveilige situaties kan leiden, met name in milieukwetsbare gebieden als de Waddenzee, binnen de begroting gecompenseerd.
- ad 5 De investeringen verkeersregeling zeescheepvaart zullen in de toekomst verantwoord worden op het IF (artikel Waterbeheren en Vaarwegen).
- ad 6 In de slipstream van de Commissie Oosting en de daarna uitgezette strakkere beleidslijnen is besloten dat de coördinatierol op het terrein van de externe veiligheid binnen V&W bij het beleidsdirectoraat Goederenvervoer wordt belegd. Hiervoor waren tot nu toe op dit artikel noch budgettair noch formatief middelen beschikbaar. Binnen de begroting is hiervoor compensatie gevonden. Dit geldt ook voor het tweede gedeelte van het landelijke project «Maatschappelijk aanvaardbaar veiligheidsniveau infrastructuur tunnels» in de jaren 2002 tot en met 2004. Verder zal naar verwachting in 2003 het tuchtrecht voor de zeescheepvaart van kracht worden. Hiervoor was tot nu toe een voorziening van € 272000 in de begroting opgenomen. Deze blijkt echter op grond van de laatste ontwikkelingen inzake dit onderwerp onvoldoende te zijn, mede gezien het feit dat de directe kosten van eventuele hogere beroepen ten laste van V&W zullen komen. Om die reden heeft een bijstelling plaats.
- ad 7 In deze mutatie is het effect opgenomen verwerkt van de afspraken tussen RWS en DGG om onderzoek op het gebied van goederenvervoer, dat door RWS wordt verricht, direct in opdracht van DGG te laten geschieden.
- ad 8 In de Protocollen van Overdracht van de Scheepvaartinspectie en

van Port State Control was overeengekomen om de overgang van een beperkt aantal formatieplaatsen van DGG naar de Inspectie Verkeer en Waterstaat, directie scheepvaart nog nader te bezien. De gemaakte afspraken worden door middel van deze mutaties geëffectueerd.

ad 9 De loonbijstelling tranche 2002 heeft plaats gehad.

ad 10 Deze mutatie betreft de efficiëncytaakstelling in het kader van het Strategisch Akkoord.

ad 11 Deze mutatie betreft de subsidietaakstelling in het kader van het Strategisch Akkoord voor de jaren 2005 en 2006. De beleidsmatige invulling zal bij begroting 2004 nader worden bezien.

ad 12 Deze mutatie betreft de taakstelling op externe inhuur in het kader van het Strategisch Akkoord.

De ten opzichte van de uitgaven afwijkende verplichtingenmutaties vanaf 2002 worden veroorzaakt door technische mutaties naar aanleiding van de realisatie van de begroting 2001.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000)							
01 Veilig goederenvervoer	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Stand ontwerpbegroting 2002		8 213	9 575	11 163	11 163	11 163	
Stand ontwerpbegroting 2003	7 588	8 213	<b>9 575</b>	11 163	11 163	11 163	11 163

## 02 VERSTERKING NETWERK GOEDERENVERVOER

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000)								
02 Versterking netwerk goederenvervoer	t/m 2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Stand ontwerpbegroting 2002			7 849	26 847	6 468	15 199	15 199	
1e Suppl. wet 2002			682	900	900			
Nieuwe mutaties			1 695	- 20 308	1 759	- 5 804	- 3 863	
Stand ontwerpbegroting 2003	24 295	12 719	10 226	<b>7 439</b>	9 127	9 395	11 336	14 395

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000)								
02 Versterking netwerk goederenvervoer		2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Stand ontwerpbegroting 2002			15 490	10 263	15 681	15 681	15 681	
1e Suppl. wet 2002			682	900	900			
Nieuwe mutaties			326	- 1 822	- 2 314	- 2 207	- 1 286	
Stand ontwerpbegroting 2003		15 670	16 498	<b>9 341</b>	14 267	13 474	14 395	14 395

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1000)							
Uitgaven		2002	2003	2004	2005	2006	2007
1. PMR: afwikkeling PKB en start van projectuitvoering		760	1 000	847	500	500	
2. Herallocatie HIP/transportinnovatie		- 1 540	- 3 975	- 5 194	- 4 925	60	
3. Overboeking van RWS		294	294	294	294	294	
4. Netwerk-/keteninnovatie en -efficiëntie		608	937	2 020	3 678	1 678	
5. Loonbijstelling tranche 2002		204	142	142	142	142	
6. Strategisch Akkoord efficiencytaakstelling			- 104	- 207	- 310	- 414	
7. Strategisch Akkoord subsidietaakstelling					- 110	- 2 800	
8. Strategisch Akkoord innovatie- en ict-taakstelling			- 90	- 190	- 1 450	- 600	
9. Strategisch Akkoord taakstelling externe inhuur			- 26	- 26	26	- 26	
<b>Totaal</b>			<b>326</b>	<b>- 1 822</b>	<b>- 2 314</b>	<b>- 2 207</b>	<b>- 1 286</b>

ad 1 Als gevolg van het afgesloten Memorandum van Overeenstemming inzake het Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR) komen meer werkzaamheden dan aanvankelijk gepland ten laste van de begroting ter zake van het goederenvervoer. In verband met het in de tijd beperkte karakter van PMR is voor dit project in het verleden geen budget gereserveerd.

De verwachting was immers dat het PKB-traject per einde februari 2002 zou zijn afgerond. Voorts zijn de werkzaamheden met betrekking tot de voorbereiding van de uitvoering van het project gecontinueerd. Voor deze voorbereidende werkzaamheden van



PMR zijn reeds nu beperkt uitgaven ingepast in de begroting. Daarnaast is ook een voorziening getroffen voor de uitgaven van het Expertisecentrum PMR (EC).

- ad 2 De kasritmes van de nog lopende projecten in de subsidieregeling Haven Interne Projecten (HIP) zijn op basis van de meest recente inzichten in de voortgang van deze projecten opnieuw bepaald en ingepast in de begroting. Ook bij andere projecten is als gevolg van het tempo van de beleidsimplementatie sprake van een vrijval of een tekort. Zo is bij voorbeeld meer tijd nodig dan aanvankelijk was voorzien voor de ontwikkeling van draagvlak bij het bedrijfsleven en voor de opzet en uitwerking van de beoogde subsidieregelingen voor transportinnovatie. Dit heeft geleid tot een temporisering van de deze subsidieregeling. Voorts heeft een aantal herallocaties plaats gehad in verband met de voortgang van projecten, er is o.a. besloten om de subsidie TU-Delft met één jaar te verkorten en bij de projecten Incodelta en Zuidflank is sprake geweest van een sneller dan verwachte afwikkeling. Deze gelden worden ingezet ten behoeve van de problematiek elders op de begroting van Verkeer en Waterstaat.
- ad 3 In deze mutatie is het effect verwerkt van de afspraken tussen RWS en DGG om onderzoek op het gebied van goederenvervoer, dat tot nu toe door RWS werd verricht, direct in opdracht van DGG te laten geschieden.
- ad 4 Op het gebied van innovaties in de logistieke keten, zoals knooppuntefficiëntie en het gebruik van ICT-technieken, starten een aantal projecten waarover reeds inhoudelijk overeenstemming is bereikt. In dat verband worden onderzoeken, feasibility-studies, pilots en demo's voorbereid. Ook wordt een steeds groter belang gehecht aan de ontwikkeling van het regionaal en lokaal goederenvervoer.
- ad 5 De loonbijstelling tranche 2002 heeft plaats gehad.
- ad 6 Deze mutatie betreft de efficiencytaakstelling in het kader van het Strategisch Akkoord.
- ad 7 Deze mutatie betreft de subsidietaakstelling in het kader van het Strategisch Akkoord.
- ad 8 Deze mutatie betreft een taakstelling op de subsidieregelingen voor innovatie goederenvervoer en voor ICT in de logistieke keten, opgelegd in het kader van het Strategisch Akkoord.
- ad 9 Deze mutatie betreft de taakstelling op externe inhuur in het kader van het Strategisch Akkoord.

De ten opzichte van de uitgaven afwijkende verplichtingenmutaties vanaf 2002 worden veroorzaakt door technische mutaties naar aanleiding van de realisatie van de begroting 2001.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000)							
02 Versterking netwerk goederenvervoer	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Stand ontwerpbegroting 2002							
Stand ontwerpbegroting 2003	1 134						

### 03 EFFICIËNT WERKEND GOEDERENVERVOERSYSTEEM

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000)								
03 Efficiënt goederenvervoer	t/m 2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Stand ontwerpbegroting 2002			18 617	17 946	20 362	22 576	22 765	
1e Suppl. wet 2002			- 132	- 223	- 223	- 223	- 92	
Nieuwe mutaties			- 3 898	- 2 670	- 3 525	- 5 626	- 3 927	
Stand ontwerpbegroting 2003	6 367	27 069	14 587	<b>15 053</b>	16 614	16 727	18 746	18 683

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000)								
03 Efficiënt goederenvervoer		2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Stand ontwerpbegroting 2002			19 571	18 529	20 483	22 765	22 765	
1e Suppl. wet 2002			- 132	- 223	- 223	- 223	- 92	
Nieuwe mutaties			- 544	896	- 1 534	- 3 760	- 3 990	
Stand ontwerpbegroting 2003	20 317	18 895	<b>19 202</b>	18 726	18 782	18 683	18 683	

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1000)							
Verplichtingen/Uitgaven		2002	2003	2004	2005	2006	2007
1. Stimulering goederenvervoer		66	1 607	2 036	522	639	
2. Bijdrage departementale uitgaven		- 1 092	- 935	- 867	- 1 418	- 693	
3. Overboeking van RWS		230	230	230	230	230	
4. Overboeking BR					- 454		
5. Loonbijstelling tranche 2002		252	229	228	228	228	
6. Strategisch Akkoord efficiëntyaakstelling			- 167	- 333	- 500	- 666	
7. Strategisch Akkoord subsidietaakstelling			- 30	- 2 790	- 2 330	- 3 690	
8. Strategisch Akkoord taakstelling externe inhuur			- 38	- 38	38	- 38	
<b>Totaal</b>			<b>- 544</b>	<b>896</b>	<b>- 1 534</b>	<b>- 3 760</b>	<b>- 3 990</b>

ad 1 Om het goederenvervoer per spoor sterk te stimuleren dient een groot aantal belemmeringen van zowel nationale als internationale aard te worden opgeheven. Op basis van de resultaten van de onderzoeken in het kader van het project LOI/PER zullen, met name in de exploitatiesfeer, maatregelen genomen moeten worden. Thans lopen reeds enige demo's zoals de aansturing van de Havenspoorlijn. Op het terrein van het wegvervoer speelt in dit kader de koppeling van digitale tachograaf en boordcomputer.

ad 2 Dit betreft de bijdrage van dit artikel aan de uitgaven voor

departementsbrede informatiesystemen, arbeidsmarktcommunicatie en uitvoeringskosten in verband met gewijzigde arbeidsvoorwaarden.

- ad 3 In deze mutatie is het effect opgenomen verwerkt van de afspraken tussen RWS en DGG om onderzoek op het gebied van goederenvervoer, dat tot nu toe door RWS werd verricht, direct in opdracht van DGG te laten geschieden.
- ad 4 Bij de overheveling van IF 03.02 naar dit artikel is een onjuistheid opgetreden. Deze wordt thans hersteld.
- ad 5 De loonbijstelling tranche 2002 heeft plaats gehad.
- ad 6 Deze mutatie betreft de efficiencytaakstelling in het kader van het Strategisch Akkoord.
- ad 7 Deze mutatie betreft de subsidietaakstelling in het kader van het Strategisch Akkoord.
- ad 8 Deze mutatie betreft de taakstelling op externe inhuur in het kader van het Strategisch Akkoord.

De ten opzichte van de uitgaven afwijkende verplichtingenmutaties vanaf 2002 worden veroorzaakt door technische mutaties naar aanleiding van de realisatie van de begroting 2001.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000)							
03 Efficiënt goederenvervoer	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Stand ontwerpbegroting 2002		1 906	3 267	4 992	7 260	7 260	
Nieuwe mutaties		- 1 815	- 3 176	- 4 992	- 7 260	- 7 260	
Stand ontwerpbegroting 2003	1 347	91	91				

De nieuwe mutatie betreft een correctie, daar er geen sprake is van ontvangsten voortvloeiend uit gebruikvergoeding spoor maar van een overheveling van begrotingsgelden. Deze overheveling vindt plaats via artikel 19 Bijdrage aan Infrastructuurfonds.

## 04 DUURZAAM GOEDERENVERVOER

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000)								
04 Duurzaam goederenvervoer	t/m 2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Stand ontwerpbegroting 2002			4 811	5 853	6 610	7 307	8 234	
1e Suppl. wet 2002			475	876	1 681	2003	2003	
Nieuwe mutaties			2 112	1 235	3 891	3 206	2 120	
Stand ontwerpbegroting 2003	10 054	6 145	7 398	<b>7 964</b>	12 182	12 516	12 357	12 505

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000)								
04 Duurzaam goederenvervoer		2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Stand ontwerpbegroting 2002			7 751	7 725	8 248	8 234	8 234	
1e Suppl. wet 2002			475	876	1 681	2003	2003	
Nieuwe mutaties			2 006	1 881	4 023	2 829	2 268	
Stand ontwerpbegroting 2003		5 499	10 232	<b>10 482</b>	13 952	13 066	12 505	12 505

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1000)							
Uitgaven		2002	2003	2004	2005	2006	2007
1. Transportbesparing		1 136	1 548	4 224	4 924	4 664	
2. CO <sub>2</sub>		894	1 021	726	726	726	
3. Bijdrage departementale uitgaven		- 189	- 614	- 801	- 823	- 1 081	
4. Ontwikkeling prestatiegegevens		104	104	104	104	104	
5. Loonbijstelling tranche 2002		61	58	58	58	58	
6. Strategisch Akkoord efficiencytaakstelling			- 42	- 84	- 126	- 169	
7. Strategisch Akkoord subsidietaakstelling			- 180	- 190	- 2 020	- 2 020	
8. Strategisch Akkoord taakstelling externe inhuur			- 14	- 14	- 14	- 14	
<b>Totaal</b>		<b>2 006</b>	<b>1 881</b>	<b>4 023</b>	<b>2 829</b>	<b>2 268</b>	

ad 1 Op het gebied van duurzaam goederenvervoer start een aantal projecten waarover reeds in een eerder stadium inhoudelijk overeenstemming was bereikt. Zo heeft een herinventarisatie van de plannen ter zake van transportpreventie heeft geleid tot een budgettaire bijstelling: Voorts is het vanuit veiligheids- en milieuoverwegingen noodzakelijk om de omvang van de emissie van Vluchtige Organische Stoffen (VOS) in de binnenvaart te verminderen. Probleem daarbij is het ontbreken van een «proven technology». Via een integraal programma van kennisontwikkeling, ontwikkeling van prototypes, monitoring van demonstratieprojecten en een stimuleringsregeling wordt hierin voorzien. In 2003 wordt ook de EU-richtlijn inzake de afgifte van scheepsafval van kracht. De implementatie daarvan wordt in overleg met het

betrokken bedrijfsleven voorbereid. In dat verband zijn ook demo's en pilotprojecten van belang. In het kader van het terugdringen van de milieuvervuiling door binnenvaart door het versneld invoeren van schone motoren is het via een interne herprioritering (o.a. binnen dit artikel bij Transportbesparing en verantwoord ondernemen) mogelijk gemaakt om het project retrofit te starten.

- ad 2 De kaderregeling CO<sub>2</sub> is 2 november 2001 gepubliceerd. In het voorjaar van 2002 wordt een meerjarig programma Goederenvervoer in dit kader gepubliceerd. Het gaat om het subsidiëren van investeringen die leiden tot CO<sub>2</sub>-reductie in de verschillende sectoren van het goederenvervoer, zoals binnenvaart en kustvaart. Jaarlijks zal een tender worden opengesteld. De gelden staan voor een deel bij het ministerie van Financiën en zullen jaarlijks bij 1e suppletore wet worden overgemaakt. Met het programma Energiebesparing in Transport wordt beoogd energiebesparing in verkeer en vervoer te realiseren. Dit programma wordt per 1 januari 2002 door EZ overgedragen aan Verkeer en Waterstaat. In dat kader worden ook de benodigde middelen jaarlijks bij 1<sup>e</sup> suppletore wet overgedragen. Deze middelen worden besteed aan de ontwikkeling van een instrumentarium waarmee een CO<sub>2</sub>-reductie kan worden bereikt.
- ad 3 Dit betreft de bijdrage van dit artikel aan de uitgaven voor departementale informatiesystemen, arbeidsmarktcommunicatie en uitvoeringskosten van gewijzigde arbeidsvoorwaarden (o.a. IKAP).
- ad 4. Ten behoeve van de verdere ontwikkeling van de prestatiegegevens in het kader van de regeringsnota «Van Beleidsbegroting Tot Beleidsverantwoording» is een bijdrage uit algemene middelen toegekend.
- ad 5 De loonbijstelling tranche 2002 heeft plaats gehad.
- ad 6 Deze mutatie betreft de efficiencytaakstelling in het kader van het Strategisch Akkoord.
- ad 7 Deze mutatie betreft de subsidietaakstelling in het kader van het Strategisch Akkoord.
- ad 8 Deze mutatie betreft de taakstelling op externe inhuur in het kader van het Strategisch Akkoord.

De ten opzichte van de uitgaven afwijkende verplichtingenmutaties vanaf 2002 worden veroorzaakt door technische mutaties naar aanleiding van de realisatie van de begroting 2001.

## 05 VEILIG PERSONENVERVOER

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000)								
05 Veilig Personenvervoer	t/m 2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Stand ontwerpbegroting 2002			39 373	42 815	43 386	50 866	50 870	
1e Suppl. wet 2002			29 874	25 412				
Nieuwe mutaties			- 11 283	- 14 916	- 15 199	19 934	- 3 312	
Stand ontwerpbegroting 2003	56 081	125 025	57 964	<b>53 311</b>	28 187	70 800	47 558	51 441

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000)								
05 Veilig Personenvervoer		2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Stand ontwerpbegroting 2002			46 861	50 721	50 873	50 866	50 870	
1e Suppl. wet 2002			29 874	25 412				
Nieuwe mutaties			1 512	1 269	1 154	863	571	
Stand ontwerpbegroting 2003		70 428	78 247	<b>77 402</b>	52 027	51 729	51 441	51 441

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1000)							
Uitgaven		2002	2003	2004	2005	2006	2007
1. Heroverweging onderzoeksprogrammering		- 183	- 183				
2. Loon- en prijsbijstelling 2002		1 695	1 829	1 833	1 833	1 833	
3. Strategisch Akkoord efficiencytaakstelling			- 68	- 136	- 205	- 273	
4. Strategisch Akkoord subsidietaakstelling			- 10	- 30	- 40	- 50	
5. Strategisch Akkoord taakstelling externe inhuur			- 85	- 85	- 85	- 85	
6. Strategisch Akkoord taakstelling G&G-sector			- 214	- 428	- 640	- 854	
<b>Totaal</b>			<b>1 512</b>	<b>1 269</b>	<b>1 154</b>	<b>863</b>	<b>571</b>

- ad 1 Deze mutatie betreft een heroverweging binnen het onderzoeksprogramma ten gunste van problematiek elders op de begroting.
- ad 2 Dit betreft de loon- en prijsbijstellingstranche 2002.
- ad 3 Deze mutatie betreft de efficiencytaakstelling in het kader van het Strategisch Akkoord.
- ad 4 Deze mutatie betreft de subsidietaakstelling in het kader van het Strategisch Akkoord.
- ad 5 Deze mutatie betreft de taakstelling op externe inhuur in het kader van het Strategisch Akkoord.

ad 6 Deze mutatie betreft de taakstelling op de Gepremieerde en Gesubsidieerde Sector in het kader van het Strategisch Akkoord.

### **Verplichtingen**

De ten opzichte van de uitgaven afwijkende verplichtingenstanden worden veroorzaakt door technische mutaties naar aanleiding van de realisatie van de begroting 2001. In 2001 is een verplichting aangegaan om meerjarig extra middelen ter beschikking te stellen aan 35 decentrale openbaarvervoer autoriteiten voor sociale veiligheid.



## 06 VERSTERKING NETWERK PERSONENVERVOER

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000)								
06 Versterking netwerk personenvervoer	t/m 2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Stand ontwerpbegroting 2002			18 545	18 699	18 707	18 714	18 762	
1e Suppl. wet 2002			- 6 000					
Nieuwe mutaties			5 696	- 1 584	- 176	4 058	3 732	
Stand ontwerpbegroting 2003	23 314	21 571	18 241	<b>17 115</b>	18 531	22 772	22 494	22 494

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000)								
06 Versterking netwerk personenvervoer		2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Stand ontwerpbegroting 2002			23 174	23 237	23 244	23 252	23 299	
1e Suppl. wet 2002/amendement			- 6 000					
Nieuwe mutaties			- 305	- 1 584	- 176	- 480	- 805	
Stand ontwerpbegroting 2003		25 612	16 869	<b>21 653</b>	23 068	22 772	22 494	22 494

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1000)							
Verplichtingen/uitgaven		2002	2003	2004	2005	2006	2007
1. Heroverweging onderzoeksprogrammering		- 1 085	- 1 538				
2. Connect		- 70	- 155				
3. Loonbijstelling 2002		433	434	434	416	416	
4. Overboeking onderzoeksgelden		417					
5. Strategisch Akkoord efficiencytaakstelling			- 136	- 271	- 407	- 542	
6. Strategisch Akkoord subsidietaakstelling			- 150	- 300	- 450	- 640	
7. Strategisch Akkoord taakstelling externe inhuur			- 39	- 39	- 39	- 39	
<b>Totaal</b>			<b>- 305</b>	<b>- 1 584</b>	<b>- 176</b>	<b>- 480</b>	<b>- 805</b>

- ad 1 Deze mutatie betreft een heroverweging binnen het onderzoeksprogramma ten gunste van problematiek elders op de begroting.
- ad 2 Dit betreft een mutatie ten behoeve van onderzoek dat uitgevoerd wordt door het onderzoekscentrum Connect;
- ad 3 Dit betreft de loonbijstellingstranche 2002.
- ad 4 Dit betreft de overboeking van IF 03.03 naar dit artikel in verband met de effectuering van reeds opgelegde onderzoekstaakstelling.
- ad 5 Deze mutatie betreft de efficiencytaakstelling in het kader van het Strategisch Akkoord.

ad 6 Deze mutatie betreft de subsidietaakstelling in het kader van het Strategisch Akkoord.

ad 7 Deze mutatie betreft de taakstelling op externe inhuur in het kader van het Strategisch Akkoord.

### **Verplichtingen**

De ten opzichte van de uitgaven afwijkende verplichtingenmutaties worden veroorzaakt door de technische verwerking van de begroting 2001.

## 07 KLANTGERICHTE PERSONENVERVOERMARKT

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000)								
07 Klantgerichte personenvervoermarkt	t/m 2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Stand ontwerpbegroting 2002			1 225 364	1 275 379	1 363 525	1 382 824	1 416 906	
Nieuwe mutaties			64 082	7 229	- 8 113	- 18 667	6 304	
Stand ontwerpbegroting 2003	1 551 604	1 625 047	1 289 446	<b>1 282 608</b>	1 355 412	1 364 157	1 423 210	1 392 871

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000)								
07 Klantgerichte personenvervoermarkt		2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Stand ontwerpbegroting 2002			1 357 490	1 369 659	1 378 318	1 404 628	1 429 969	
Nieuwe mutaties			111 627	- 223	- 25 565	- 44 119	- 62 148	
Stand ontwerpbegroting 2003	1 294 670	1 469 117	<b>1 369 436</b>	1 352 753	1 360 509	1 367 821	1 392 871	

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1000)							
Uitgaven		2002	2003	2004	2005	2006	2007
1. Kasschuif de Boer/leerlingenvervoer		46 550	- 11 952	- 13 788	- 8 112	- 14 366	
2. Connect/HSL-zuid		259	- 18				
3. Gebruiksvergoeding contractsector		14 617	18 151	24 504	30 403	30 403	
4. Loon- en prijsbijstelling tranche 2002		47 147	47 973	48 757	49 576	50 548	
5. Vervoerkamer NMA		378	378	378	378	378	
6. Kosten Verkeersleiding NS		3 000					
7. Inspraakpunt VenW		- 34	- 34	- 34	- 34	- 34	
8. Heroverweging onderzoeksprogramma		- 288	- 288				
9. Strategisch Akkoord efficiencytaakstelling			- 66	- 132	- 198	- 265	
10. Strategisch Akkoord subsidietaakstelling			- 51 915	- 82 828	- 113 710	- 126 330	
11. Strategisch Akkoord taakstelling externe inhuur			- 2 382	- 2 382	- 2 382	- 2 382	
12. Overboeking naar 08.01.01			- 70	- 40	- 40	- 100	
13. Extrapolatie							25 050
<b>Totaal</b>		111 627	<b>- 223</b>	- 25 565	- 44 119	- 62 148	25 050

- ad 1 Dit betreft een kasschuif met betrekking tot enerzijds de regeling De Boer en anderzijds de inpassing van het leerlingenvervoer in het programma.
- ad 2 Dit betreft enerzijds de bijdrage ten behoeve van het onderzoekscentrum Connect; doorwerking van 2001 en anderzijds de toevoeging van personele middelen ten behoeve spooractiviteiten.
- ad 3 Dit betreft een structurele verwerking van de overboeking uit IF artikel 01.02.04 onderhoud spoor ten behoeve van de contractsector uit de najaarsnota 2001.
- ad 4 Dit betreft de loon- en prijsbijstelling tranche 2002.

- ad 5 Dit betreft de bijdrage van IF artikel 01.02.02 in verband met de oprichtings- en toezichtkosten van Nederlandse Mededingings Autoriteit.
- ad 6 Dit betreft overboeking van IF artikel 01.02.02 in verband met de kosten voor contract Verkeersleiding.
- ad 7 Dit betreft bijdrage voor kosten van inspraakpunt V&W.
- ad 8 Deze mutatie betreft een heroverweging binnen het onderzoeksprogramma ten gunste van problematiek elders op de begroting.
- ad 9 Deze mutatie betreft de efficiëncytaakstelling in het kader van het Strategisch Akkoord.
- ad 10 Deze mutatie betreft de subsidietaakstelling in het kader van het Strategisch Akkoord.
- ad 11 Deze mutatie betreft de taakstelling op externe inhuur in het kader van het Strategisch Akkoord.
- ad 12 Dit betreft een overboeking artikel 08.01.01 in verband met voorfinanciering.
- ad 13 Dit betreft de extrapolatie conform programma.

De ten opzichte van de uitgaven afwijkende verplichtingenmutaties worden veroorzaakt doordat de kasschuif voor de regeling de Boer een bestaande verplichting betreft.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000)							
07 Klantgerichte personenvervoermarkt	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Stand ontwerpbegroting 2002		39 116	51 323	52 684	52 684	52 684	
Nieuwe mutaties		3 000	- 6 000	- 6 000	- 6 000	- 6 000	
Stand ontwerpbegroting 2003	289 776	42 116	<b>45 323</b>	46 684	46 684	46 684	46 684

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1000)							
Ontvangsten	2002	2003	2004	2005	2006	2007	
1. Bijdrage leerlingenvervoer	3 000	6 500	6 500	6 500	6 500		
2. Dividend NS/VSN		- 12 500	- 12 500	- 12 500	- 12 500		
<b>Totaal</b>	<b>3 000</b>	<b>- 6 000</b>	<b>- 6 000</b>	<b>- 6 000</b>	<b>- 6 000</b>		

- ad 1 Deze mutatie betreft de bijdrage van derden voor het leerlingenvervoer.
- ad 2 Deze mutatie betreft een verlaging van € 12,5 mln. betreffende dividend NS/VSN.

## 08 DUURZAAM PERSONENVERVOER

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000)								
08 Duurzaam personenvervoer	t/m 2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Stand ontwerpbegroting 2002			8 588	8 262	8 647	8 764	54 269	
1e Suppl. wet 2002			2 075	876	1 681	2003	2003	
Nieuwe mutaties			1 581	588	- 2 998	- 3 459	- 4 151	
Stand ontwerpbegroting 2003	6 457	56 481	12 244	<b>9 726</b>	7 330	7 308	52 121	15 819

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000)								
08 Duurzaam personenvervoer		2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Stand ontwerpbegroting 2002			19 297	17 771	17 722	17 840	17 967	
1e Suppl. wet 2002			2 075	876	1 681	2003	2003	
Nieuwe mutaties			1 582	1 043	- 2 299	- 3 459	- 4 151	
Stand ontwerpbegroting 2003		17 075	22 954	<b>19 690</b>	17 104	16 384	15 819	15 819

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1000)							
Uitgaven/verplichtingen		2002	2003	2004	2005	2006	2007
1. Heroverweging onderzoeksprogrammering		- 72	- 72	- 434	- 1 500	- 1 500	
2. Het nieuwe rijden			1 316				
3. Reductieprogramma CO <sub>2</sub>		894	1 021	726	726	726	
4. Loonbijstelling 2002		278	267	264	268	273	
5. Connect		- 18	- 61				
6. Bijdrage VROM		500					
7. Strategisch Akkoord efficiencytaakstelling			- 59	- 118	- 177	- 236	
8. Strategisch Akkoord subsidietaakstelling			- 1 370	- 2 670	- 2 670	- 3 330	
9. Strategisch Akkoord taakstelling externe inhuur			- 30	- 30	- 30	- 30	
10. Strategisch Akkoord taakstelling G&G-sector			- 39	- 77	- 116	- 154	
11. Overboeking van artikel 07.01.02			70	40	40	100	
<b>Totaal</b>			<b>1 582</b>	<b>1 043</b>	<b>- 2 299</b>	<b>- 3 459</b>	<b>- 4 151</b>

- ad 1 Deze mutatie betreft een heroverweging binnen het onderzoeksprogramma ten gunste van problematiek elders op de begroting.
- ad 2 Dit betreft een mutatie voor het programma Het Nieuwe Rijden, in voorgaande jaren als gevolg van een tekort op het programma HNR, welke veroorzaakt is door onderuitputting in voorgaande jaren. Hiervoor heeft een herschikking van de middelen op dit artikel plaatsgevonden.
- ad 3 Dit betreft de uitvoering van het CO<sub>2</sub>-reductieprogramma.

- ad 4 Dit betreft de loonbijstelling tranche 2002.
- ad 5 Dit betreft een bijdrage ten behoeve van het onderzoekscentrum Connect.
- ad 6 Dit betreft een bijdrage van het Ministerie van VROM voor het programma Stiller, Schoner en Zuiniger (SSZ)
- ad 7 Deze mutatie betreft de efficiencytaakstelling in het kader van het Strategisch Akkoord.
- ad 8 Deze mutatie betreft de subsidietaakstelling in het kader van het Strategisch Akkoord.
- ad 9 Deze mutatie betreft de taakstelling op externe inhuur in het kader van het Strategisch Akkoord.
- ad 10 Deze mutatie betreft de taakstelling op de Gepremieerde en Gesubsidieerde Sector in het kader van het Strategisch Akkoord.
- ad 11 Deze mutatie betreft de overboeking van artikel 7 in verband met voorfinanciering.

### **Verplichtingen**

De ten opzichte van de uitgaven afwijkende verplichtingenmutaties worden veroorzaakt door technische mutaties naar aanleiding van de realisatie van de begroting 2001.

## 09 VEILIGE LUCHTVAART

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000)								
09 Veilige luchtvaart	t/m 2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Stand ontwerpbegroting 2002			8 615	7 424	8 428	9 718	9 718	
1e Suppl. wet 2002			- 914	- 903	- 793	- 793	- 793	
Nieuwe mutaties			- 1 507	- 846	- 862	- 933	- 1 005	
Stand ontwerpbegroting 2003		4 978	6 194	<b>5 675</b>	6 773	7 992	7 920	7 920

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000)								
09 Veilige luchtvaart	t/m 2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Stand ontwerpbegroting 2002			8 615	7 424	8 428	9 718	9 718	
1e Suppl. wet 2002			- 914	- 903	- 793	- 793	- 793	
Nieuwe mutaties			- 1 507	- 846	- 862	- 933	- 1 005	
Stand ontwerpbegroting 2003		4 345	6 194	<b>5 675</b>	6 773	7 992	7 920	7 920

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1000)							
Verplichtingen/kas	2002	2003	2004	2005	2006	2007	
1. Bijdrage KNVvL (van artikel 18)	137	137	137	137	137		
2. Bijdrage VACS (van artikel 18)	68	68	68	68	68		
3. Verdeling prijscompensatie DGL	- 1 257	- 999	- 942	- 942	- 942		
4. Loonbijstelling 2002	55	35	34	34	33		
5. Heroverweging Onderzoeksprogrammering	- 510						
6. Strategisch Akkoord efficiencytaakstelling		- 71	- 143	- 214	- 285		
7. Strategisch Akkoord taakstelling externe inhuur		- 16	- 16	- 16	- 16		
Totaal		- 1 507	<b>- 846</b>	- 862	- 933	- 1 005	

- ad 1 De bijdrage aan de Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart (KNVvL) komt over van artikel 18 ( Inspectie Verkeer en Waterstaat) naar de begroting van DGL.
- ad 2 De bijdrage van de Veiligheids Advies Commissie Schiphol komt over van artikel 18 ( Inspectie Verkeer en Waterstaat).
- ad 3 Dit betreft de verdeling van de in 2001 toegekende prijsbijstelling.
- ad 4 Dit betreft de loonbijstellingstranche 2002.
- ad 5 Deze mutatie betreft een heroverweging binnen het onderzoeksprogramma ten gunste van problematiek elders op de begroting.

ad 6 Deze mutatie betreft de efficiencytaakstelling in het kader van het Strategisch Akkoord.

ad 7 Deze mutatie betreft de taakstelling op externe inhuur in het kader van het Strategisch Akkoord.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000)							
09 Veilige luchtvaart	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Stand ontwerpbegroting 2002		33	33	33	33	33	
Stand ontwerpbegroting 2003	349	33	<b>33</b>	33	33	33	33



## 10 FACILITEREN LUCHTVAARTNETWERK

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000)							
10 Faciliteren luchtvaartnetwerk	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Stand ontwerpbegroting 2002		31 725	30 502	30 968	28 982	28 982	
Nieuwe mutaties		- 169	- 535	- 250	- 423	- 611	
Stand ontwerpbegroting 2003	40 005	31 556	<b>29 967</b>	30 718	28 559	28 371	28 371

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000)							
10 Faciliteren luchtvaartnetwerk	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Stand ontwerpbegroting 2002		31 725	30 502	30 968	28 982	28 982	
Nieuwe mutaties		- 169	- 535	- 250	- 423	- 611	
Stand ontwerpbegroting 2003	42 219	31 556	<b>29 967</b>	30 718	28 559	28 371	28 371

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1000)							
Verplichtingen/kas	2002	2003	2004	2005	2006	2007	
1. Bijdrage sector aan Flyland	227						
2. Overheveling juridische functie naar artikel 21	- 426	- 452	- 452	- 452	- 452		
3. Prijsbijstelling 2001	- 198	- 182	- 182	- 182	- 182		
4. Loonbijstelling 2002	708	725	810	826	827		
5. Heroverweging onderzoeksprogrammering	- 480	- 389					
6. Strategisch Akkoord efficiencytaakstelling		- 37	- 75	- 112	- 150		
7. Strategisch Akkoord taakstelling externe inhuur		- 48	- 48	- 48	- 48		
8. Strategisch Akkoord taakstelling G&G-sector		- 152	- 303	- 455	- 606		
<b>Totaal</b>		<b>- 169</b>	<b>- 535</b>	<b>- 250</b>	<b>- 423</b>	<b>- 611</b>	

- ad 1 Dit betreft de bijdrage van de luchtvaartsector aan het project Flyland. Het gaat hier om een desaldering, zie ook de mutatie bij de ontvangsten op dit artikel.
- ad 2 Dit betreft de overheveling in het kader van de centralisatie van de juridische functie, welke verantwoord wordt op artikel 21.
- ad 3 Dit betreft de verdeling van de in 2001 toegekende prijsbijstelling.
- ad 4 Dit betreft de loonbijstellingstranche 2002.
- ad 5 Deze mutatie betreft een heroverweging binnen het onderzoeksprogramma ten gunste van problematiek elders op de begroting.
- ad 6 Deze mutatie betreft de efficiencytaakstelling in het kader van het Strategisch Akkoord.
- ad 7 Deze mutatie betreft de taakstelling op externe inhuur in het kader van het Strategisch Akkoord.

ad 8 Deze mutatie betreft de taakstelling op de Gepremieerde en Gesubsidieerde Sector in het kader van het Strategisch Akkoord.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000)							
10 Faciliteren luchtvaartnetwerk	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Stand ontwerpbegroting 2002		8 276	8 276	8 276	6 914	6 914	
1e Suppl. wet 2002		5 361					
Nieuwe mutaties		227					
Stand ontwerpbegroting 2003	3 587	13 864	<b>8 276</b>	8 276	6 914	6 914	6 914

De nieuwe mutatie betreft de bijdrage van de luchtvaartsector aan het project Flyland. Het gaat hier om een desaldering, zie ook de mutatie bij de uitgaven op dit artikel.

## 11 EFFECTIEF WERKEND LUCHTVAARTBESTEL

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000)							
11 Effectief werkend luchtvaartbestel	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Stand ontwerpbegroting 2002		15 663	29 215	42 654	41 895	41 895	
1e Suppl. wet 2002		20 055					
Nieuwe mutaties		- 4 457	- 8 107	- 6 029	- 6 121	- 6 204	
Stand ontwerpbegroting 2003	79 309	31 261	<b>21 108</b>	36 625	35 774	35 691	35 691

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000)							
11 Effectief werkend luchtvaartbestel	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Stand ontwerpbegroting 2002		15 663	29 215	42 654	41 895	41 895	
1e Suppl. wet 2002		20 055					
Nieuwe mutaties		- 4 457	- 8 107	- 6 029	- 6 121	- 6 204	
Stand ontwerpbegroting 2003	58 310	31 261	<b>21 108</b>	36 625	35 774	35 691	35 691

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1000)						
Verplichtingen/kas	2002	2003	2004	2005	2006	2007
1. Doorwerking afkoop regionale velden	- 4 695	- 7 675	- 6 025	- 6 025	- 6 025	
2. Inspraakpunt V&W naar artikel 21	- 34	- 34	- 34	- 34	- 34	
3. Loonbijstelling 2002	272	265	266	254	254	
4. Heroverweging onderzoeksprogrammering		- 510				
5. Strategisch Akkoord efficiencytaakstelling		- 41	- 82	- 122	- 163	
6. Strategisch Akkoord taakstelling externe inhuur		- 70	- 70	- 70	- 70	
7. Strategisch Akkoord taakstelling G&G-sector		- 42	- 84	- 124	- 166	
<b>Totaal</b>	<b>- 4 457</b>	<b>- 8 107</b>	<b>- 6 029</b>	<b>- 6 121</b>	<b>- 6 204</b>	

- ad 1 Deze posten zijn in de meerjarenraming van artikel 10 Faciliteren Luchtvaartnetwerk beschikbaar voor afkoop luchthavens. Nu de afkopen grotendeels in 2001 zijn afgewikkeld vallen deze posten vrij. De beschikbaar gekomen middelen zijn ingezet elders op de begroting.
- ad 2 Dit betreft de bijdrage van DGL aan de formatie-uitbreiding van het Inspraakpunt van Verkeer en Waterstaat.
- ad 3 Dit betreft de loonbijstellingstranche 2002.
- ad 4 Deze mutatie betreft een heroverweging binnen het onderzoeksprogramma ten gunste van problematiek elders op de begroting.
- ad 5 Deze mutatie betreft de efficiencytaakstelling in het kader van het Strategisch Akkoord.

- ad 6 Deze mutatie betreft de taakstelling op externe inhuur in het kader van het Strategisch Akkoord.
- ad 7 Deze mutatie betreft de taakstelling op de Gepremieerde en Gesubsidieerde Sector in het kader van het Strategisch Akkoord.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000)							
11 Effectief werkend luchtvaartbestel	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Stand ontwerpbegroting 2002		9 690	9 690	9 690	9 690	9 690	
1e Suppl. wet 2002		20 930					
Nieuwe mutaties			12 500	12 500	12 500	12 500	
Stand ontwerpbegroting 2003	18 717	30 620	<b>22 190</b>	22 190	22 190	22 190	22 190

De dividendraming Schiphol wordt opwaarts bijgesteld op basis van de met Schiphol gemaakte afspraak over verhoging van de pay-out ratio.

## 12 DUURZAME LUCHTVAART

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000)							
12 Duurzame luchtvaart	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Stand ontwerpbegroting 2002		52 197	71 630	26 762	26 739	26 739	
1e Suppl. wet 2002		34 000	55 000	80 000			
Nieuwe mutaties		5 080	4 294	5 312	5 308	3 744	
Stand ontwerpbegroting 2003	166 357	91 277	<b>130 924</b>	112 074	32 047	30 483	30 483

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000)							
12 Duurzame luchtvaart	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Stand ontwerpbegroting 2002		77 517	81 613	26 762	26 739	26 739	
1e Suppl. wet 2002		33 755	54 755	79 755	- 245		
Nieuwe mutaties		5 325	4 539	5 557	5 553	3 744	
Stand ontwerpbegroting 2003	66 646	116 597	<b>140 907</b>	112 074	32 047	30 483	30 483

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1000)							
Verplichtingen/kas	2002	2003	2004	2005	2006	2007	
1. Hogere uitgaven (en ontvangsten) GIS I	1 724	1 904	2 794	3 487	3 832		
2. Woonschepen	4 000	3 079	3 222	2 541	408		
3. Overheveling juridische functie naar artikel 21	- 453	- 427	- 427	- 427	- 427		
4. Loonbijstelling 2002	54	45	46	46	42		
5. Strategisch Akkoord efficiencytaakstelling		- 17	- 33	- 49	- 66		
6. Strategisch Akkoord taakstelling externe inhuur		- 45	- 45	- 45	- 45		
<b>Totaal</b>	<b>5 325</b>	<b>4 539</b>	<b>5 557</b>	<b>5 553</b>	<b>3 744</b>		

- ad 1 De van Schiphol ontvangen afdrachten geluidsheffingen voor GIS-I zijn hoger dan aanvankelijk begroot. Deze worden overgemaakt aan de Stichting GIS. Zie ook de mutatie bij de ontvangsten van dit artikel.
- ad 2 In het kader van de geluidsnormering rond Schiphol is het noodzakelijk om ca. 130 woonschepen te verplaatsen.
- ad 3 Dit betreft de overheveling in het kader van de centralisatie van de juridische functie, welke verantwoord wordt op artikel 21.
- ad 4 Dit betreft de loonbijstellingstranche 2002.
- ad 5 Deze mutatie betreft de efficiencytaakstelling in het kader van het Strategisch Akkoord.

ad 6 Deze mutatie betreft de taakstelling op externe inhuur in het kader van het Strategisch Akkoord.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000)							
12 Duurzame luchtvaart	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Stand ontwerpbegroting 2002		41 310	43 488	45 077	45 077	45 077	
Nieuwe mutaties		1 724	1 904	2 794	3 487	3 832	
Stand ontwerpbegroting 2003	42 856	43 034	<b>45 392</b>	47 871	48 564	48 909	48 909

De nieuwe mutatie betreft een verwachte hogere afdracht van geluidsheffingen voor GIS-I. Deze worden overgemaakt aan de Stichting GIS. Zie ook de mutatie bij de uitgaven van dit artikel.

## 13 VEILIGHEID WATER

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000)								
13 Veiligheid water	t/m 2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Stand ontwerpbegroting 2002			5 491	5 485	6 203	7 438	7 944	
Nieuwe mutaties			147	124	509	422	313	
Stand ontwerpbegroting 2003	7 756	5 485	5 638	<b>5 609</b>	6 712	7 860	8 257	8 256

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000)								
13 Veiligheid water		2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Stand ontwerpbegroting 2002			5 924	5 982	6 750	7 944	7 944	
Nieuwe mutaties			147	124	509	422	313	
Stand ontwerpbegroting 2003		4 930	6 071	<b>6 106</b>	7 259	8 366	8 257	8 256

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1000)							
Verplichtingen/kas		2002	2003	2004	2005	2006	2007
1. Loonbijstelling tranche 2002		123	113	127	149	149	
2. Vorming DG Water		504	613	613	613	613	
3. Heroverweging onderzoeksprogrammering		- 480	- 480				
4. Strategisch Akkoord efficiëntyaakstelling			- 109	- 218	- 327	- 436	
5. Strategisch Akkoord taakstelling externe inhuur			- 13	- 13	- 13	- 13	
<b>Totaal</b>			<b>147</b>	<b>124</b>	<b>509</b>	<b>422</b>	<b>313</b>

- ad 1 De loonbijstelling tranche 2002 heeft plaatsgehad.
- ad 2 In het kader van de verdere onderscheiding van de kernfuncties beleid, uitvoering en inspectie binnen het ministerie van Verkeer en Waterstaat is de beleidstaak op het gebied van Water per 1 februari 2002 uit de Rijkswaterstaatorganisatie ontvlochten en ondergebracht in een apart Directoraat-generaal Water. Hiermee ontstaat binnen het ministerie een duidelijk afgebakende verantwoordelijkheid voor het op consistente en effectieve wijze, en in samenhang met andere beleidsterreinen, vormgeven van het integraal waterbeleid. De vorming van het directoraat geschiedt budgettair neutraal; het betreft een organisatieverandering binnen het totale personele en materiële kader van V&W. De onderhavige mutatie heeft betrekking op overgang van personeel van Rijkswaterstaat naar het nieuwe directoraat. Concreet betreft het de structurele overboeking van de aan deze personele overgang verbonden personele, materiële en automatiseringskosten.
- ad 3 Deze mutatie betreft een heroverweging binnen het onderzoeksprogramma ten gunste van problematiek elders op de begroting.

ad 4 Deze mutatie betreft de efficiëncytaakstelling in het kader van het Strategisch Akkoord.

ad 5 Deze mutatie betreft de taakstelling op externe inhuur in het kader van het Strategisch Akkoord.

De ten opzichte van de uitgaven afwijkende verplichtingenmutaties vanaf 2002 worden veroorzaakt door technische mutaties naar aanleiding van de realisatie van de begroting 2001.



## 14 WATERBEHEER

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000)								
14 Waterbeheer	t/m 2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Stand ontwerpbegroting 2002			21 279	21 430	20 676	20 723	20 723	
Nieuwe mutaties			14 886	10 305	10 012	2 863	2 520	
Stand ontwerpbegroting 2003	32 432	29 472	36 165	<b>31 735</b>	30 688	23 586	23 243	22 372

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000)								
14 Waterbeheer		2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Stand ontwerpbegroting 2002			20 408	20 559	19 806	19 852	19 852	
Nieuwe mutaties			14 886	10 305	10 011	2 863	2 520	
Stand ontwerpbegroting 2003		26 032	35 294	<b>30 864</b>	29 817	22 715	22 372	22 372

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1000)							
Verplichtingen/kas		2002	2003	2004	2005	2006	2007
1. Loonbijstelling tranche 2002		286	266	249	250	250	
2. Vorming DG Water		3 894	4 136	4 136	4 136	4 136	
3. Heroverweging onderzoeksprogrammering		- 320	- 320				
4. Partners voor Water en herschikking buitenland		4 958	2 961	2 700	- 4 107	- 4 107	
5. Bijdrage departementale uitgaven		- 58	- 38	- 32	- 22	- 22	
6. Definitieve toedeling onderzoekstaakstelling begroting 2000		6 126	3 685	3 685	3 685	3 685	
7. Strategisch Akkoord efficiencytaakstelling			- 332	- 664	- 996	- 1 329	
8. Strategisch Akkoord subsidietaakstelling			- 20	- 30	- 50	- 60	
9. Strategisch Akkoord taakstelling externe inhuur			- 33	- 33	- 33	- 33	
<b>Totaal</b>			14 886	<b>10 305</b>	10 011	2 863	2 520

ad 1 Deze mutatie betreft de loonbijstelling tranche 2002.

ad 2 In het kader van de verdere onderscheiding van de kernfuncties beleid, uitvoering en inspectie binnen het ministerie van Verkeer en Waterstaat is de beleidstaak op het gebied van Water per 1 februari 2002 uit de Rijkswaterstaatorganisatie ontvlochten en ondergebracht in een apart directoraat-generaal Water. Hiermee ontstaat binnen het ministerie een duidelijk afgebakende verantwoordelijkheid voor het op consistente en effectieve wijze, en in samenhang met andere beleidsterreinen, vormgeven van het integraal waterbeleid. De vorming van het directoraat geschiedt budgettair neutraal; het betreft een organisatieverandering binnen het totale personele en materiële kader van V&W. De onderhavige mutatie heeft betrekking op overgang van personeel van Rijkswaterstaat naar het nieuwe directoraat. Concreet betreft het de structurele

overboeking van de aan deze personele overgang verbonden personele, materiële en automatiseringskosten.

- ad 3 Deze mutatie betreft een heroverweging binnen het onderzoeksprogramma ten gunste van problematiek elders op de begroting.
- ad 4 In het kader van de ontvlechting van de beleidstaak op het gebied van water uit de Rijkswaterstaatorganisatie zijn ook de «natte» internationale activiteiten van Rijkswaterstaat en het nieuwe directoraat van elkaar onderscheiden. De onderhavige mutatie betreft de overboeking van het totale HGIS-programma «Partners voor Water» en de overboeking van de internationale activiteiten tussen de artikelen 22 en 14.
- ad 5 Dit betreft de bijdrage van dit artikel aan de uitgaven voor departementale informatiesystemen, arbeidsmarktcommunicatie en uitvoeringskosten van gewijzigde arbeidsvoorwaarden (o.a. IKAP).
- ad 6 Bij de begroting 2000 is op het artikel 02.20 Natte Infrastructuur (oude indeling) een onderzoekstaakstelling tijdelijk geparkeerd. In de begroting 2003 wordt deze onderzoekstaakstelling definitief toegedeeld ten laste van de Infrastructuurfonds artikelen 02.01.03, 02.02.03 en 02.02.06.
- ad 7 Deze mutatie betreft de efficiëncytaakstelling in het kader van het Strategisch Akkoord.
- ad 8 Deze mutatie betreft de subsidietaakstelling in het kader van het Strategisch Akkoord.
- ad 9 Deze mutatie betreft de taakstelling op externe inhuur in het kader van het Strategisch Akkoord.

De ten opzichte van de uitgaven afwijkende verplichtingenmutaties vanaf 2002 worden veroorzaakt door technische mutaties naar aanleiding van de realisatie van de begroting 2001.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000)							
14 Waterbeheer	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Stand ontwerpbegroting 2002		2 360	2 360	2 360	454	454	
Nieuwe mutaties		- 1 906	- 1 906	- 1 906			
Stand ontwerpbegroting 2003		454	<b>454</b>	454	454	454	454

De nieuwe mutatie betreft een correctie boeking. De ontvangsten hebben betrekking op anticiperend onderzoek RWS welke op artikel 22.03 dienen te worden verantwoord

## 15 EFFECTIEVE TELECOMMUNICATIE- EN POSTMARKT

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in € 1000)								
15 Effectieve telecommunicatie- en Postmarkt	t/m 2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Stand ontwerp-begroting 2002			20 188	20 160	21 907	21 909	21 909	
1e suppl. wet 2002			- 1 069	- 1 075	- 1 075	- 1 075	- 1 075	
Nieuwe mutaties			1 648	- 19 085	- 20 832	- 20 834	- 20 834	- 11 665
Stand ontwerp-begroting 2003	8 199	1 779 487	20 767					

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in € 1000)								
15 Effectieve telecommunicatie- en Postmarkt		2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Stand ontwerp-begroting 2002			21 867	21 839	21 907	21 909	21 909	
1e suppl. wet 2002			- 998	- 1 075	- 1 075	- 1 075	- 1 075	
Nieuwe mutaties			3 676	- 20 764	- 20 832	- 20 834	- 20 834	- 11 665
Stand ontwerp-begroting 2003		1 780 351	24 545					

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1000)							
Uitgaven/verplichtingen		2002	2003	2004	2005	2006	2007
1. Startsubsidie Kerktelefonie		231	84	51	17		
2. Innovatie infrastructuur		454	454				
3. Frequentieverdelingsprojecten		2 270	2 270				
4. Publieksfunctie CERT			300	300	300		
5. Heroverweging onderzoeksprogrammering		- 410	- 410				
6. Aansturing grote en complexe projecten		613	613	613	306		
7. Loon- en prijsbijstelling 2002		509	477	479	479	476	
8. Bijdrage departementale uitgaven		- 85	- 55	- 45	- 32	- 32	
9. Ontwikkeling prestatiegegevens		26	26	26	26	26	
10. Aandeelhoudersschap 0,5 fte			- 35	- 35	- 35	- 35	
11. Strategisch Akkoord taakstelling G&G-sector			- 11	- 21	- 32	- 42	
12. Strategisch Akkoord efficiencytaakstelling			- 173	- 347	- 520	- 694	
13. Strategisch Akkoord taakstelling externe inhuur			- 37	- 37	- 37	- 37	
14. Overboeking personeel/materieel			1 166	1 166	1 166	1 166	
15. Overboeking personeel/materieel			171	171	171	171	
16. Overheveling naar ministerie van Economische Zaken			- 25 604	- 23 153	- 22 643	- 21 833	- 11 665
<b>Totaal</b>		<b>3 676</b>	<b>- 20 764</b>	<b>- 20 832</b>	<b>- 20 834</b>	<b>- 20 834</b>	<b>- 11 665</b>

ad 1 In 2001 is aan de Stichting Intermediair Kerkomroep Nederland een startsubsidie toegekend. Het doel hiervan is onderzoek te verrichten naar alternatieven voor kerktelefonie. De hier opgenomen mutatie

betreft de doorwerking van dit onderzoek naar de jaren 2002–2005. Deze mutatie wordt V&W breed gecompenseerd.

- ad 2 De mutatie heeft betrekking op de projectkosten om te komen tot een breed gedragen visie op de totstandkoming van een breedbandinfrastructuur. Breedband is een belangrijke vernieuwing in de telecommunicatie-infrastructuur. Deze visie zal een rol moeten spelen in de uitrol van een breedbandinfrastructuur door marktpartijen. Deze mutatie wordt V&W breed gecompenseerd.
- ad 3 De hier opgenomen mutatie betreft de uitgaven voor de uitgifte van frequentievergunningen voor de toepassing van nieuwe technologieën. Met name betreft het digitale televisie en radio en Wireless Local Loop. Deze mutatie wordt V&W breed gecompenseerd.
- ad 4 Om de internetveiligheid te vergroten wordt een waarschuwingsfunctie ingesteld om met name particuliere gebruikers te informeren over actuele bedreigingen, zoals virussen. Deze functie zal worden ondergebracht bij de CERT (Computer Emergency Response Team) voor de Rijksoverheid. De hier opgenomen mutatie heeft betrekking op de apparaatskosten van de waarschuwingsfunctie.
- ad 5 Deze mutatie betreft een heroverweging binnen het onderzoeksprogramma ten gunste van problematiek elders op de begroting.
- ad 6 Om de grote en complexe projecten beter te organiseren en te beheersen zijn een aantal tijdelijk functies gecreëerd.
- ad 7 Deze mutatie betreft de loon- en prijsbijstelling tranche 2002.
- ad 8 Dit betreft de bijdrage van dit artikel aan de uitgaven voor departementale informatiesystemen, arbeidsmarktcommunicatie en uitvoeringskosten van gewijzigde arbeidsvoorwaarden (o.a. IKAP).
- ad 9 Ten behoeve van de verdere ontwikkeling van de prestatiegegevens in het kader van de regeringsnota «Van Beleidsbegroting tot Beleidsverantwoording» is een bijdrage uit algemene middelen toegekend.
- ad 10 Dit betreft de overboeking van een 0,5 fte in verband met overdracht van deelnemingenbeheer op het gebied van telecommunicatie en post aan het ministerie van Economische Zaken.
- ad 11 Deze mutatie betreft de taakstelling op de Gepremieerde en Gesubsidieerde-Sector in het kader van het Strategisch Akkoord.
- ad 12 Deze mutatie betreft de efficiencytaakstelling in het kader van het Strategisch Akkoord.
- ad 13 Deze mutatie betreft de taakstelling op externe inhuur in het kader van het Strategisch Akkoord.
- ad 14 Deze mutatie betreft een overboeking van artikel 21.02.01 in het kader van de staffunctie DGTP.

ad 15 Deze mutatie betreft een overboeking van artikel 21.02.01 in het kader van S&C.

ad 16 Deze mutatie betreft de overboeking van gelden naar het ministerie van Economische Zaken in het kader van het Strategisch Akkoord.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in € 1000)							
15 Effectieve telecommunicatie- en Postmarkt	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Stand ontwerp-begroting 2002		148 495	130 344	82 697	82 697	82 697	
Nieuwe mutaties		613	- 130 344	- 82 697	- 82 697	- 82 697	- 82 697
Stand ontwerp-begroting 2003	1 079 562	149 108					

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1000)							
Ontvangsten	2002	2003	2004	2005	2006	2007	
1. Ontvangsten Divisie Telecom IVW	613	613	613	306			
2. Overdracht deelnemingen KPN en TPG		- 129 758	- 82 111	- 82 111	- 82 111	- 82 111	- 82 111
3. Overdracht naar EZ		- 1 199	- 1 199	- 892	- 586	- 586	- 586
<b>Totaal</b>	<b>613</b>	<b>- 130 344</b>	<b>- 82 697</b>	<b>- 82 697</b>	<b>- 82 697</b>	<b>- 82 697</b>	<b>- 82 697</b>

ad 1 Betreft extra ontvangsten van de Divisie Telecom van de Inspectie Verkeer en Waterstaat.

ad 2 De nieuwe mutatie betreft de verlaging van de ontvangsten in verband met overdracht van deelnemingenbeheer op het gebied van telecommunicatie en post aan het ministerie van Economische Zaken.

ad 3 Deze mutatie betreft de overboeking van de overige ontvangsten naar het ministerie van Economische Zaken in het kader van het Strategisch Akkoord.

## 16 WEER, KLIMAAT EN SEISMOLOGIE

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000)								
16 Weer, klimaat en seismologie	t/m 2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Stand ontwerpbegroting 2002			29 738	30 961	29 748	30 990	30 374	
1e Suppl. wet 2002			492	332	293	293	293	
Nieuwe mutaties			562	574	- 645	- 575	- 1 545	
Stand ontwerpbegroting 2003	638	36 205	30 688	<b>31 867</b>	29 396	30 708	29 122	29 836

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000)								
16 Weer, klimaat en seismologie		2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Stand ontwerpbegroting 2002			30 355	30 345	30 364	30 374	30 374	
1e Suppl. wet 2002			493	332	293	293	293	
Nieuwe mutaties			562	476	- 547	- 673	- 831	
Stand ontwerpbegroting 2003		35 408	31 410	<b>31 153</b>	30 110	29 994	29 836	29 836

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1000)							
Verplichtingen/Uitgaven		2002	2003	2004	2005	2006	2007
1. Loonbijstelling tranche 2002		810	757	740	736	746	
2. VBTB-gelden		52	52	52	52	52	
3. Bijdrage departementale uitgaven		- 300	- 196	- 159	- 113	- 113	
4. Inhouding agentschap KNMI				- 794	- 794	- 794	
5. Correctie baten			82				
6. Strategisch Akkoord efficiencytaakstelling			- 168	- 335	- 503	- 671	
7. Strategisch Akkoord taakstelling externe inhuur			- 51	- 51	- 51	- 51	
<b>Totaal</b>			<b>562</b>	<b>476</b>	- 547	- 673	- 831

- ad 1 Dit betreft de loonbijstelling tranche 2002.
- ad 2 Ten behoeve van de verdere ontwikkeling van de prestatiegegevens in het kader van de regeringsnota «Van Beleidsbegroting Tot Beleidsverantwoording» is een bijdrage toegekend.
- ad 3 Dit betreft de bijdrage van dit artikel aan de uitgaven voor departementsbrede informatiesystemen, arbeidsmarktcommunicatie en uitvoeringskosten in verband met gewijzigde arbeidsvoorwaarden.
- ad 4 Dit betreft een verlaging van de bijdrage van Verkeer en Waterstaat aan het agentschap KNMI, voortvloeiende uit in het verleden gemaakte afspraken.

ad 5 Dit betreft een correctie van de baten.

ad 6 Deze mutatie betreft de efficiencytaakstelling in het kader van het Strategisch Akkoord.

ad 7 Deze mutatie betreft de taakstelling op externe inhuur in het kader van het Strategisch Akkoord.

Het verschil met betrekking tot de nieuwe mutaties tussen de verplichtingen en de kas wordt veroorzaakt door de bijdrage aan de WMO. Om het jaar vindt besluitvorming plaats over deelname aan de WMO voor de komende twee jaar. De rest van de mutaties bij de verplichtingen zijn gelijk aan de uitgaven.

## 17 RUIMTEVAART

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000)								
17 Ruimtevaart	t/m 2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Stand ontwerpbegroting 2002			4 538	4 538	4 538	4 538		
Nieuwe mutaties			17 507					
Stand ontwerpbegroting 2003	87 187	24 591	22 045	<b>4 538</b>	4 538	4 538	12 174	13 168

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000)								
17 Ruimtevaart		2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Stand ontwerpbegroting 2002			13 793	13 093	12 176	12 174	12 174	
Nieuwe mutaties			994	994	994	994		
Stand ontwerpbegroting 2003		13 915	13 793	<b>14 087</b>	13 170	13 168	13 168	13 168

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1000)						
Uitgaven		2002	2003	2004	2005	2006
1. Galileo			994	994	994	994
<b>Totaal</b>			<b>994</b>	994	994	994

ad 1 Dit betreft een toevoeging aan zowel de verplichtingen als de uitgaven ten behoeve van de V&W bijdrage aan het ESA-programma Galileo.

In het najaar 2002 zullen de inschrijvingen plaatsvinden van een aantal programma's die een vervolg zijn op reeds lopende programma's. Het betreft de volgende programma's:

Programma	Verplichtingenbedrag	x € mln.
1	MTP 2004–2006	0,7
2	MSG-4	15,8
3	Sciamachy fase C/D	0,2
4	OMI Finse probleem	0,3
5	Galileo	4,9
6	reeds beschikbaar	– 4,5
<b>Totaal</b>		<b>17,5</b>



Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000)							
17 Ruimtevaart	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Stand ontwerpbegroting 2002		908	454	454	454	454	
Stand ontwerpbegroting 2003	3 187	908	454	454	454	454	454

## 18 INSPECTIE VERKEER EN WATERSTAAT

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000)							
18 Inspectie Verkeer en Waterstaat	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Stand ontwerpbegroting 2002		72 360	85 114	83 915	83 929	83 929	
1e Suppl. wet 2002		2 525	2 216	2 356	2 357	2 357	
Nieuwe mutaties		11 109	9 786	5 755	2 152	2 392	
Stand ontwerpbegroting 2003	66 015	85 994	<b>97 116</b>	92 026	88 438	88 678	88 678

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000)							
18 Inspectie Verkeer en Waterstaat	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Stand ontwerpbegroting 2002		72 360	85 114	83 915	83 929	83 929	
1e Suppl. wet 2002		2 525	2 216	2 356	2 357	2 357	
Nieuwe mutaties		11 109	9 786	5 755	2 152	2 392	
Stand ontwerpbegroting 2003	66 015	85 994	<b>97 116</b>	92 026	88 438	88 678	88 678

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1000)							
Verplichtingen/kas	2002	2003	2004	2005	2006	2007	
1. Digitale Tachograaf	3 175	4 663	2 339	702			
2. Controle belading vrachtwagens	318	318	318	318	318		
3. Registratie zeeschepen	287	233	140	140	140		
4. Strategisch Ontwikkelings Plan	2 501	3 345	1 600				
5. Huisstijl IVW	862						
6. Vorming divisie Water	1 260	3 800	4 208	4 208	4 208		
7. Desaldering buitenlandse dienstreizen	120	120	120	120	120		
8. Subsidie KNVvL	- 137	- 137	- 137	- 137	- 137		
9. Herstructurering binnenvaart		- 1 382	- 1 382	- 1 382			
10. Bijdrage departementale uitgaven	- 677	- 443	- 360	- 256	- 256		
11. Heroverweging onderzoeksprogrammering	- 30	- 30	0	0	0		
12. Loonbijstelling 2002	2 427	2 165	2 110	2 110	2 110		
13. VACS budget	- 68	- 68	- 68	- 68	- 68		
14. Ontvlechting Scheepvaartinspectie	263	263	263	263	263		
15. Ontwikkeling prestatiegegevens	26	26	26	26	26		
16. Intensivering taxibeleid	782	782	782	782	782		
17. Strategisch Akkoord efficiencytaakstelling		- 436	- 872	- 1 308	- 1 745		
18. Strategisch Akkoord taakstelling externe inhuur		- 140	- 140	- 140	- 140		
19. Strategisch Akkoord taakstelling G&G-sector		- 4	- 7	- 11	- 14		
20. Overboeking naar EZ		- 3 289	- 3 185	- 3 215	- 3 215		
<b>Totaal</b>		<b>11 109</b>	<b>9 786</b>	<b>5 755</b>	<b>2 152</b>	<b>2 392</b>	

ad 1 Dit betreft de uitgaven voor de invoering van de digitale tachograaf. Overeenkomstig de Europese richtlijnen dient invoering uiterlijk 2004 plaats te vinden. Daarbij wordt uitgegaan van een bijdrage van de sector vanaf 2004 (zie ontvangsten bij dit artikel).

- ad 2 Er worden extra middelen geraamd voor de controle op de belading van vrachtwagens door middel van detectielussen in Rijkswegen. Het daarvoor benodigde systeem staat bekend als Weight in Motion.
- ad 3 Deze extra uitgaven zijn een gevolg van de invoering Wet Registratie Zeeschepen.
- ad 4. Dit betreft de uitgaven verbonden aan de verdere vormgeving van een adequate en moderne Inspectie Verkeer en Waterstaat.
- ad 5 Uitgaven verbonden aan het invoeren van de huisstijl voor de Inspectie Verkeer en Waterstaat.
- ad 6 Deze uitgaven zijn verbonden aan de oprichting van de divisie Water. Het gaat daarbij met name om uitgaven voor personeel en materieel.
- ad 7 Dit betreft de uitgaven voor buitenlandse dienstreizen gemaakt door de divisie Scheepvaart. Deze uitgaven worden terugbetaald door de sector. Zie ook de mutatie op de ontvangsten bij dit artikel.
- ad 8 De subsidieverlening aan de Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart (KNVvL) gaat over naar artikel 9, Veilige Luchtvaart. Het betreft een mutatie op de conversie in het kader van het VBTB.
- ad 9 Herziene raming van uitgaven t.b.v. herstructurering binnenvaart.
- ad 10 Dit betreft de bijdrage van dit artikel aan de uitgaven voor departementale informatiesystemen, arbeidsmarktcommunicatie en uitvoeringskosten van gewijzigde arbeidsvoorwaarden (o.a. IKAP).
- ad 11 Deze mutatie betreft een heroverweging binnen het onderzoeksprogramma ten gunste van problematiek elders op de begroting.
- ad 12 Dit betreft de loonbijstellingstranche 2002.
- ad 13 De bijdrage van de Veiligheids Advies Commissie Schiphol gaat over naar artikel 9 Veilige Luchtvaart, het betreft een correctie op de conversie in het kader van VBTB.
- ad 14 In de protocollen van Overdracht van de Scheepvaartinspectie en van Port State Control was overeengekomen om de overgang van circa 4 formatieplaatsen van artikel 1, Veilig goederenvervoer naar dit artikel. De gemaakte afspraken worden door middel van deze mutatie geëffectueerd.
- ad 15 Ten behoeve van de verdere ontwikkeling van de prestatiegegevens in het kader van de regeringsnota «Van Beleidsbegroting Tot Beleidsverantwoording» is een bijdrage uit algemene middelen toegekend.
- ad 16 De claim voort uit het gewijzigde taxibeleid volgens Wp 2002. Hierin zijn de instrumenten chauffeurspas en ondernemingsvergunning opgenomen. Dit heeft geleid tot een forse toename van het aantal aanvragen van passen en vergunningen.

- ad 17 Deze mutatie betreft de efficiëncytaakstelling in het kader van het Strategisch Akkoord.
- ad 18 Deze mutatie betreft de taakstelling op externe inhuur in het kader van het Strategisch Akkoord.
- ad 19 Deze mutatie betreft de taakstelling op de Gepremieerde en Gesubsidieerde Sector in het kader van het Strategisch Akkoord.
- ad 20 Deze mutatie betreft de overboeking van gelden naar het ministerie van Economische Zaken in het kader van het Strategisch Akkoord.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000)							
18 Inspectie Verkeer en Waterstaat	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Stand ontwerpbegroting 2002		24 953	15 966	14 859	14 859	14 859	
Nieuwe mutaties		2 614	220	1 320	2 320	2 320	
Stand ontwerpbegroting 2003		27 567	<b>16 186</b>	16 179	17 179	17 179	17 179

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1000)							
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	
1. Digitale Tachograaf			1 000	2 000	2 000		
2. Registratie zeeschepen			100	200	200		
3. Desaldering dienstreizen	120	120	120	120	120		
4. Herstructurering Binnenvaart	2 494						
<b>Totaal</b>	<b>2 614</b>	<b>220</b>	<b>1 320</b>	<b>2 320</b>	<b>2 320</b>		

- ad 1 De kosten voor de invoering van de Digitale Tachograaf worden vanaf 2004 op de vervoerssector verhaald.
- ad 2 Deze inkomsten betreffen de tarieven die in het kader van de Wet Registratie Zeeschepen worden geheven.
- ad 3 Dit betreft de terugbetaling door de sector van uitgaven voor buitenlandse dienstreizen gemaakt door de divisie scheepvaart. Zie ook de mutatie op de uitgaven bij dit artikel.
- ad 4 Dit betreft de ontvangsten in het kader van de sloopregeling binnenvaart.

## 19 BIJDRAGE AAN HET INFRASTRUCTUURFONDS

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x € 1000)							
Artikel 19 Bijdrage aan IF	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Stand ontwerp-begroting 2002		3 472 751	3 665 333	3 894 364	4 042 312	4 122 765	
1e suppl. wet 2002		- 44 251	- 89 717	- 80 000			
Nieuwe mutaties		- 13 635	- 49 611	- 6 566	- 9 878	- 119 263	
Stand ontwerp-begroting 2003		3 414 865	<b>3 526 005</b>	3 807 798	4 032 434	4 003 502	4 045 738

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1000)							
Uitgaven	2002	2003	2004	2005	2006	2007	
1. Loon-prijscompensatie	45 404	44 630	46 727	47 684	47 727		
2. Compensatie centrale problematiek	- 6 461	- 4 229	- 3 435	- 2 446	- 2 446		
3. Van/naar andere dep. en gem/prov fonds	17 849	- 13 832	19 168	31 132	31 132		
4. Bijdragen aan derden	- 464	- 464	- 464	- 464	- 464		
5. Heroverweging onderzoeksactiviteiten	- 794	- 794	- 794	- 794	- 794		
6. Stimulering spoorvervoer	- 16 412	- 21 025	- 28 975	- 36 790	- 37 579		
7. Ontvlechting DG-Water	- 408	- 408	- 408	- 408	- 408		
8. Onderzoekskorting	- 6 126	- 3 685	- 3 685	- 3 685	- 3 685		
9. Oprichting divisie water	- 970	- 2 921	- 3 229	- 3 229	- 3 229		
10. Verkeerpost IJmuiden	364	364	364	364	364		
11. Technische correctie				454			
12. Onderzoekstaakstelling (IF 03.02.02)	- 417						
13. Van/naar andere dep. en gem/prov fonds	6 800						
14. Van/naar andere dep. en gem/prov fonds	- 3 000						
15. Kasschuif De Boer	- 49 000		10 000	19 000	20 000		
16. Strategisch Akkoord taakstelling G&G-sector		- 667	- 1 334	- 2000	- 2 667		
17. Taakstelling Strategisch Akkoord					- 50 000		
18. Extrapolatie							42 236
19. FES-bruggetje		- 46 580	- 40 501	- 58 696	- 117 214		
<b>Totaal</b>	<b>- 13 635</b>	<b>- 49 611</b>	<b>- 6 566</b>	<b>- 9 878</b>	<b>- 119 263</b>		<b>42 236</b>

ad 1 Dit betreft de loon- en prijsbijstelling tranche 2002.

ad 2 Dit betreft de bijdrage van dit artikel aan de uitgaven voor departementale informatiesystemen, arbeidsmarktcommunicatie en uitvoeringskosten van gewijzigde arbeidsvoorwaarden (o.a. IKAP).

ad 3 Deze mutatie is het gevolg van diverse bijdragen door zowel overige departementen als lagere overheden. Enige belangrijke boekingen zijn:

- een bijdragen van het Ministerie van VROM en van lagere overheden aan het HSL-project ten behoeve van de «Kruising Hoogmade».
- een correctieboekening over 2001 van de bijdrage van VROM voor het project Leidsche Rijn.
- compensatie van het ministerie van Financiën ten behoeve van de financiering van de A59.
- een toevoeging uit het provinciefonds als gevolg van de nieuwe financieringsstructuur voor de primaire waterkeringen.

- het toedelen van het resterende deel van de in 1998 door het Kabinet Kok gereserveerde impulsmiddelen voor waterbodems met name de saneringen in rijkswateren.
  - een kasschuif met het ministerie van Financiën (betreft IF artikel 03.05 Betaald rijden).
- ad 4 Deze mutatie betreft de bijdrage aan de subsidie aan het Nederlands Normalisatie Instituut welke op artikel 21(XII) verantwoord wordt en een bijdrage in de oprichtingskosten en kosten van toezicht voor de vervoerkamer NMA op artikel 7 (XII).
- ad 5 Deze mutatie betreft een heroverweging binnen het onderzoeksprogramma ten gunste van problematiek elders op de begroting.
- ad 6 Dit betreffen overboekingen (uit IF artikel 01.02 naar XII) van de geraamde vrijgevallen financiële ruimte die is ontstaan als gevolg van de introductie van de gebruiksvergoeding en wordt besteed aan de organisatie en stimulering van het spoorvervoer.
- ad 7 In het kader van de vorming van het DG Water heeft er een herallocatie van activiteiten plaats gevonden en wordt in dit verband het «Coastal Zone Management Centre» verantwoord op artikel 22 (XII).
- ad 8 De voorlopig geparkeerde onderzoekskorting (op artikel XII14.01.99) uit de begroting 2000 wordt met deze mutatie definitief toegedeeld over de artikelen waar de onderzoeksactiviteiten plaats hebben (IF artikel 02.01 voor € 683 000 en IF 02.02 voor € 3 002 000 voor 2003 e.v.).
- ad 9 Deze uitgaven zijn verbonden aan de oprichting van de divisie Water van het inspectoraat Generaal. Het gaat met name om uitgaven voor personeel en materieel.
- ad 10 Omdat het beheer van de verkeersdienstapparatuur op de verkeersposten op het IF artikel 02.02 wordt verantwoord zal dit ook de post Buitenhuizen gelden. Voorheen gebeurde dit op artikel XII 01.01 Veilig goederenvervoer.
- ad 11 Het betreft een technische correctie van apparaatsuitgaven van artikel HXII artikel 03.02 naar het IF artikel 03.02 Betuweroute.
- ad 12 Dit betreft de overboeking van IF 03.03 HSL naar XII artikel 6 in verband met de effectivering van de voorheen opgelegde taakstelling.
- ad 13 Dit betreft een overboeking van het Ministerie van Economische Zaken voor de realisatie van de Sloelijn.
- ad 14 Dit betreft de overboeking voor het contract Verkeersleiding.
- ad 15 Betreft de budgettaire neutrale kasschuif in verband met hogere uitgaven de Boer op artikel 7 klantgerichte personenvervoer.
- ad 16 Deze mutatie betreft de taakstelling op de Gepremieerde en Gesubsidieerde Sector in het kader van het Strategisch Akkoord.

- ad 17 Betreft de taakstelling in het kader van het Strategisch Akkoord.
- ad 18 Betreft de extrapolatie, inclusief mutaties met betrekking tot het FES-bruggetje.
- ad 19 Het FES-bruggetje impliceert dat investeringen die tot op heden niet via het FES worden gefinancierd, maar wel aan de FES-criteria voldoen, alsnog via het FES gefinancierd gaan worden. Hierdoor wordt de bijdrage uit de algemene middelen verlaagd.

## 20 NOMINAAL EN ONVOORZIEN

Opbouw verplichtingen en uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000)								
20 Nominaal en onvoorzien	t/m 2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Stand ontwerpbegroting 2002			829	1 721	1 499	1 499	1 499	
1e suppl. wet 2002			83 883	80 299	79 763	81 599	82 428	
Nieuwe mutaties			- 85 767	- 80 245	- 78 944	- 80 770	- 80 663	
Stand ontwerpbegroting 2003			- 1 055	1 775	2 318	2 328	3 264	3 264

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1000)							
Verplichtingen/uitgaven		2002	2003	2004	2005	2006	2007
1. Loonbijstelling		- 83 883	- 80 299	- 79 763	- 81 599	- 82 428	
2. Onvoorzien		- 1 884	54	819	829	1 765	
<b>Totaal</b>		- 85 767	- 80 245	- 78 944	- 80 770	- 80 663	

ad 1 Dit betreft de loonbijstelling.

ad 2 Deze mutaties ontstaan als gevolg van verschuivingen die zich tijdens de begrotingsvoorbereiding hebben voorgedaan.



## 21 ALGEMEEN DEPARTEMENT

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000)								
21 Algemeen departement	t/m 2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Stand ontwerpbegroting 2002			216 711	194 635	188 575	188 546	188 026	
1e suppl. wet 2002			3 160	3 821	1 599	1 738	1 999	
Nieuwe mutaties			18 974	13 043	342	- 8 286	- 4 055	
Stand ontwerpbegroting 2003	23 006	193 571	238 845	<b>211 499</b>	190 516	181 998	185 970	185 440

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000)								
21 Algemeen departement		2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Stand ontwerpbegroting 2002			220 794	195 249	188 958	188 929	188 410	
1e suppl. wet 2002			3 160	3 821	1 599	1 738	1 999	
Nieuwe mutaties			19 641	13 129	428	- 8 200	- 3 969	
Stand ontwerpbegroting 2003	185 747	243 595	243 595	<b>212 199</b>	190 985	182 467	186 440	186 440

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1000)							
Uitgaven		2002	2003	2004	2005	2006	2007
1. Arbeidsmarktcommunicatie		2 269	2 178	2 178	2 178	2 178	
2. «Van A naar Beter»		4 000	2 730	2 730	2 730	2 730	
3. Inspraakpunt V&W		136	136	136	136	136	
4. Looncompensatie		3 904	3 163	3 065	2 967	2 967	
5. Overboekingen naar artikelen 4 en 8		- 2 765	- 2 852	- 2 203	- 2 129	- 2 129	
6. Versterken internationale functie		568	568	250	250	250	
7. Bijdrage Stichting Connekt		283	454				
8. USZO/Flankerend Beleid		- 2 612	- 3 969	- 4 090	- 6 379	558	
9. RYX overheidsbrede intranet		397	261	261	261		
10. Informatiebeveiliging		681					
11. Vernieuwing Info Personeel (VIP)		3 821	1 350	1 215	- 90	- 90	
12. Duurzaam Integraal Archiefsysteem		454	912				
13. Reorg. jur. functie HDJZ en DGL		879	879	879	879	879	
14. IKAP / Premiesparen		150	150	150	150	150	
15. Huisvesting BSK en Inspectie V&W		- 226	10 080	1 381	- 1 205	- 1 205	
16. Directie Communicatie		274	477	477	477	477	
17. BZK Zorgmanagement		470	470	352	352	352	
18. Organisatieproject Aanzet		227					
19. Kosten Koninklijk Huis			154	154	154	154	
20. Overboeking IF 01.01.02		86	86	86	86	86	
21. Uitg/ontv. IF-medew. DGL		250					
22. Bijdrage DGL		- 84	- 55	- 45	- 32	- 32	
23. Herschikking apparaatuitgaven DGL		1 455	1 181	1 124	1 124	1 124	
24. Vorming DG Water (generaal)		2 560	2 016	2 016	2 016	2 016	
25. Vorming DG Water (van 22.02)		1 498	1 498	1 498	1 498	1 498	
26. Dekking follow-up binnenvaart		- 150					

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1000)						
Uitgaven	2002	2003	2004	2005	2006	2007
26. Ontwikkeling prestatiegegevens DGW	52	52	52	52	52	
27. Ontwikkeling prestatiegegevens DGP	104	104	104	104	104	
28. Ontwikkeling prestatiegegevens DGL	104	104	104	104	104	
29. Loonbijstelling DGP 2002	305	277	277	278	278	
30. Loonbijstelling DGG 2002	269	230	231	231	231	
31. Loonbijstelling DGTP 2002	122	114	113	113	116	
32. Loonbijstelling DGL 2002	160	135	130	131	131	
33. Strategisch Akkoord efficiencytaakstelling		- 2 464	- 4 930	- 7 389	- 9 858	
34. Strategisch Akkoord taakstelling externe inhuur		- 257	- 257	- 257	- 257	
35. Strategisch Akkoord taakstelling G&G-sector		- 49	- 97	- 146	- 194	
36. Overboeking juridische functie naar artikel 15 Telecom		- 1 166	- 1 166	- 1 166	1 166	
37. Overboeking strategie functie naar artikel 15 Telecom		- 171	- 171	- 171	171	
38. Overboeking naar EZ		- 5 647	- 5 576	- 5 507	- 5 438	
<b>Totaal</b>	<b>19 641</b>	<b>13 129</b>	<b>428</b>	<b>- 8 200</b>	<b>- 3 969</b>	

- ad 1 Ten behoeve van het versterken en afstemmen van de identiteit en het imago van het ministerie van Verkeer en Waterstaat is voor de komende jaren een arbeidsmarktcommunicatiecampagne gepland.
- ad 2 Deze mutatie betreft de voorlichting over het verkeers- en vervoerbeleid van Nederland.
- ad 3 Formatie-uitbreiding van het Inspraakpunt van Verkeer en Waterstaat waardoor gewaarborgd is dat de dienstenonderdelen gebruik kunnen blijven maken van een basispakket aan diensten. Tevens werkt de dienst aan een aantal vernieuwingsprojecten op het gebied van inspraak en burgerbetrokkenheid.
- ad 4 Deze mutatie betreft de loonbijstellingstranche 2002.
- ad 5 Dit betreft hoofdzakelijk de overboeking ten behoeve van de projectorganisatie ter reductie van de CO<sub>2</sub> uitstoot alsmede de overboeking van in 2001 ten laste van de algemene middelen verkregen gelden ten behoeve van de verdere ontwikkeling van prestatiegegevens.
- ad 6 Deze intensivering betreft een overeenkomst met de Directie Transport en Ontwikkeling van de wereldbank ter versterking van de internationale positie van Ve&W. Daarnaast is het beleidsvoornemen «Diz-cours» formeel vastgesteld. Dit heeft geleid tot een uitbreiding van de formatie alsmede een kwalitatieve verbetering van de organisatie.
- ad 7 Bijdrage vanuit artikel 6 «versterking netwerk personenvervoer», artikel 7 «klantgericht personenvervoer» en artikel 8 «duurzaam personenvervoer» aan de programma-uitgaven van de Stichting Connekt. De Stichting coördineert het onderzoek op het gebied van de vervoer- en transportsector.
- ad 8 Gelet op de realisaties van de afgelopen jaren is een verlaging van de post bijdrage aan de apparaatsuitgaven van de USZO reëel.

- ad 9 Deze mutatie betreft een bedrage ten behoeve van de participatie in overheidsinformatie via rijksbreed intranet.
- ad 10 Dit betreft de kosten in verband met het lopende project Informatiebeveiliging.
- ad 11 Dit betreft hoofdzakelijk een kas- en verplichtingschuif veroorzaakt door vertraging van het project VIP in 2001. Het op te leveren systeem zal de vastgestelde functionaliteiten van het HRM-systeem ondersteunen. Met de investeringen wordt op termijn per saldo een voordeel verwacht ten opzichte van de bestaande ramingen.
- ad 12 Deze mutatie betreft een technische kas- en verplichtingenverschuivingen van 2001 naar 2002 en 2003 ten behoeve van het project Duurzaam Integraal Archiefbeheer.
- ad 13 Dit is de structurele overboeking van personeel en materieel van Directoraat Generaal Luchtvaart in verband met de reorganisatie van de juridische functie binnen het departement.
- ad 14 Dit betreft een uitbreiding van de salarisadministratie met drie extra personeelsleden in verband met de administratieve werkzaamheden voortvloeiend uit nieuwe arbeidsvoorwaarden, zoals de «IKAP»-regeling en het «premiesparen».
- ad 15 Het gaat hier om een aantal huisvestingsposten (beheer en onderhoud Jan van Nassaustraat, Huisvesting Bestuurskern, beveiliging, huurgelden en de renovatie van de keuken). Voor de renovatie van het pand aan de Plesmanweg worden middelen gereserveerd in 2003.
- ad 16 Dit betreft de kwantitatieve aanpassing van de formatie van de Directie Communicatie.
- ad 17 In het kader van zorgmanagement is door het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat een convenant opgesteld. Om de doelstellingen uit dit convenant te realiseren, zijn de benodigde middelen door BZK meerjarig beschikbaar gesteld.
- ad 18 Deze mutatie betreft de afronding en evaluatie van het vernieuwingsprogramma «Aanzet» binnen het departement.
- ad 19 Van de Thesaurier van het Koninklijk Huis is de begroting 2003 ontvangen. De kosten nemen vanaf 2003 met euro 0,157 mln. toe.
- ad 20 Financiën heeft een deel van de V&W -kosten voor de renovatie van het kantoorgebouw Koningskade 4 en de aankoop van het kantoorgebouw Artillerie, voorgefinancierd. De terugbetaling aan Financiën is in de begroting t/m 2006 verwerkt middels verlagingen van de begrotingsgelden. In 2006 is de voorfinanciering terugbetaald en kan het extrapolatiecijfer van de V&W-begroting vanaf 2007 met € 2,568 (f 5,7 mln.) worden verhoogd.
- ad 21 Dit betreft een verhoging van de reguliere bijdrage aan het Nederlands Normalisatie Instituut in verband met Eurocodes.

- ad 22 Dit betreft de bijdrage van dit artikel aan de uitgaven voor departementale informatiesystemen. Arbeidsmarktcommunicatie en uitvoeringskosten van gewijzigde arbeidsvoorwaarden (o.a. IKAP).
- ad 23 Deze mutatie betreft een herschikking van de apparaatuitgaven van DG Luchtvaart.
- ad 24–25 Deze mutatie is het gevolg van de vorming van DG Water. Hierbij worden zowel programma- als apparaatsuitgaven (o.a. personeelskosten, buitenlandactiviteiten, HGIS partners voor water e.d.) van de voormalige beleidsdirectie Water (die onderdeel van Rijkswaterstaat uitmaakte) overgeboekt op dit artikel.
- ad 26–28 Ten behoeve van de verdere ontwikkeling van de prestatiegegevens in het kader van de regeringsnota «Van Beleidsbegroting Tot Beleidsverantwoording» is een bijdrage uit algemene middelen toegekend.
- ad 29–32 Deze mutatie betreft de loonbijstellingstranche 2002.
- ad 33 Deze mutatie betreft de efficiencytaakstelling in het kader van het Strategisch Akkoord.
- ad 34 Deze mutatie betreft de taakstelling op externe inhuur in het kader van het Strategisch Akkoord.
- ad 35 Deze mutatie betreft de taakstelling op de Gepremieerde en Gesubsidieerde Sector in het kader van het Strategisch Akkoord.
- ad 36 Deze mutatie betreft een overboeking van de juridische functie naar artikel 15 van deze begroting.
- ad 37 Deze mutatie betreft een overboeking van de strategie functie naar artikel 15 van deze begroting.
- ad 38 Deze mutatie betreft de overboeking van gelden naar het ministerie van Economische Zaken in het kader van het Strategisch Akkoord.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000)							
21 Algemeen departement	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Stand ontwerpbegroting 2002		30 282	20 391	16 941	16 941	16 941	
1e suppl. wet 2002		3 068	1 892				
Nieuwe mutaties		318	- 9 076	- 9 076	- 9 076	- 9 076	
Stand ontwerpbegroting 2003	28 497	33 668	13 207	7 865	7 865	7 865	

De nieuwe mutatie in 2002 van € 250 000 is veroorzaakt door de post gedetacheerd personeel.

De mutatie na 2002 betreft de overheveling FES-bijdrage ten behoeve van Kenniswijk aan het ministerie van Economische Zaken (inclusief prijscompensatie kenniswijk).

## 22 ALGEMEEN UITVOERINGSORGANISATIE

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (x € 1000)							
22 Algemeen uitvoeringsorganisatie	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Stand ontwerp-begroting 2002		206 572	210 279	210 949	215 453	215 453	
1e suppl. wet 2002		8 493	2 245	746	1 018	1 018	
Nieuwe mutaties		- 12 348	- 12 509	- 10 311	- 6 977	- 10 475	
Stand ontwerp-begroting 2003		202 717	<b>200 015</b>	201 384	209 494	205 996	231 114

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x € 1000)							
22 Algemeen uitvoeringsorganisatie	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Stand ontwerp-begroting 2002		238 971	239 659	245 495	240 570	240 570	
1e suppl. wet 2002		17 236	20 081	14 391	1 018	1 018	
Nieuwe mutaties		- 10 008	- 12 509	- 10 311	- 6 977	- 10 475	
Stand ontwerp-begroting 2003		246 199	<b>247 231</b>	249 575	234 611	231 113	231 114

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1000)							
Uitgaven/verplichtingen	2002	2003	2004	2005	2006	2007	
1. Loon- en prijsbijstelling	5 204	4 785	4 772	4 773	4 772		
2. Heroverweging onderzoeksprogrammering	- 5 450	- 5 450					
3. Ontvlechting DG Water	- 9 942	- 7 945	- 7 684	- 877	- 877		
4. PMR	188						
5. Inspraakpunt V&W	- 34	- 34	- 34	- 34	- 34		
6. VBTB	26	26	26	26	26		
7. Strategisch Akkoord efficiëntyaakstelling		- 3 410	- 6 820	- 10 224	- 13 641		
8. Strategisch Akkoord subsidietaakstelling		- 80	- 170	- 240	- 320		
9. Strategisch Akkoord taakstelling externe inhuur		- 401	- 401	- 401	- 401		
<b>Totaal</b>	<b>-10 008</b>	<b>- 12 509</b>	<b>- 10 311</b>	<b>- 6 977</b>	<b>- 10 475</b>		

- ad 1 Deze mutatie betreft de loonbijstellingstranche 2002.
- ad 2 Deze mutatie betreft een heroverweging binnen het onderzoeksprogramma ten gunste van problematiek elders op de begroting.
- ad 3 Deze mutatie is het gevolg van de vorming van DG Water. Hierbij worden zowel programma- als apparaatsuitgaven (o.a. personeelskosten, buitenlandactiviteiten, HGIS partners voor water e.d.) van de voormalige beleidsdirectie Water (die onderdeel van RWS uitmaakte) over naar de artikelen 14 en 21.
- ad 4 Mutatie is een gevolg van de overheveling van DG Goederenvervoer van de personeelsgebonden kosten van het Project Mainport Rotterdam.

- ad 5 Deze mutatie betreft een bijdrage van RWS aan het inspraakpunt V&W dat op artikel 21 verantwoord wordt.
- ad 6 Ten behoeve van de verdere ontwikkeling van de prestatiegegevens in het kader van de regeringsnota «Van Beleidsbegroting Tot Beleidsverantwoording» is een bijdrage uit algemene middelen toegekend.
- ad 8 Deze mutatie betreft de efficiëncytaakstelling in het kader van het Strategisch Akkoord.
- ad 9 Deze mutatie betreft de subsidietaakstelling in het kader van het Strategisch Akkoord.
- ad 10 Deze mutatie betreft de taakstelling op externe inhuur in het kader van het Strategisch Akkoord.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (x € 1000)							
22 Algemeen uitvoeringsorganisatie	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Stand ontwerp-begroting 2002		10 947	10 947	51 788	51 788	51 788	
1e suppl. wet 2002		8 743	17 836	13 645			
Nieuwe mutaties		1 906	1 906	1 906			
Stand ontwerp-begroting 2003	14 000	21 596	<b>30 689</b>	67 339	51 788	51 788	51 788

De mutatie betreft een technische correctie van de begroting 2002 en een extrapolatie conform programma.

## 6. DE BIJLAGE MOTIES EN TOEZEGGINGEN

### a. Door de Staten-Generaal aanvaarde Moties – Peildatum 5 juli 2002

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
Motie Dijsselbloem/Luchtenveld over stappen in een extrabeleidsimpuls.	VAO taxivervoer op 10-10-01 (25 910, nr. 37)	Aangenomen op 16-10-01. De motie kent meerdere onderdelen. In mei 2002 is de Kamer Schriftelijk geïnformeerd.
Motie Feenstra/Van Walsem over monitoren van de naleving van het nachregime van regionale luchthavens.	VAO regionale en kleine luchthavens op 10-10-01 (26 893, nr. 32)	Aangenomen op 16-10-01. Momenteel wordt er gemonitord.
Motie Van den Berg over veren.	Plenair TK op 8-11-01 inzake de begrotingsbehandeling van Verkeer en Waterstaat (28 000 XII, nr. 29)	Aangenomen op 18-12-01. In NVVB van april heeft Minister provincies opgeroepen hun verantwoordelijkheid te nemen. Bezien wordt of gedachtewisseling met IPO, VNG en Vereniging van Veren nuttig is.
Motie Eurlings en Dijsselbloem over een prestatiekorting voor het management NS.	Plenair TK op 8-11-01 inzake de begrotingsbehandeling van Verkeer en Waterstaat (28 000 XII, nr. 9)	Aangenomen op 18-12-01. De Tweede Kamer heeft tijdens het debat over de Spoorweg/ Concessiewet opnieuw een motie ingediend over dit onderwerp (27 482, 27 216, motie nr. 54). Zie de stand van zaken bij deze motie.
Motie Giskes c.s. over verhoging maximumsnelheid voor bussen.	Plenair TK op 8-11-01 inzake de begrotingsbehandeling van Verkeer en Waterstaat (28 000 XII, nr. 26)	Aangenomen op 18-12-01. Het kabinet neemt de motie niet over.
Motie Dijsselbloem c.s. over een extra inspanning ter verbetering sociale veiligheid in OV.	Plenair TK op 8-11-01 inzake de begrotingsbehandeling van Verkeer en Waterstaat (28 000 XII, nr. 38)	Aangenomen op 18-12-01. De Kamer zal in oktober 2002 worden geïnformeerd.
Motie Dijsselbloem en Eurlings over aansprakelijkheid voor vertragingsschade.	Plenair TK op 8-11-01 inzake de begrotingsbehandeling van Verkeer en Waterstaat (28 000 XII, nr. 14)	Aangenomen op 18-12-01. Tijdens de behandeling van de Concessiewet heeft de minister de Kamer toegezegd vóór het Kerstreces van 2002 een notitie te zullen sturen waarin alle aspecten van het aansprakelijkheidsvraagstuk aan de orde komen.
Motie Eurlings en Dijsselbloem over afspraken inzake veiligheid in concessievoorwaarden met NS met sanctiemogelijkheid.	Plenair TK op 8-11-01 inzake de begrotingsbehandeling van Verkeer en Waterstaat (28 000 XII, nr. 8)	Aangenomen op 18-12-01. De Kamer wordt na de zomer van 2002 via een aanvalsplan sociale veiligheid geïnformeerd.
Motie Van der Steenhoven c.s. over bevordering bedrijfsvervoerplan.	Plenair TK op 8-11-01 inzake de begrotingsbehandeling van Verkeer en Waterstaat (28 000 XII, nr. 19)	Aangenomen op 18-12-01. Motie is op 26 april 2002 afgehandeld met een brief naar de Kamer.
Motie Eurlings c.s. over voorrang personenvervoer boven goederen op het spoor.	Plenair TK op 8-11-01 inzake de begrotingsbehandeling van Verkeer en Waterstaat (28 000 XII, nr. 40)	Aangenomen op 18-12-01. Bij brief van 1 maart 2002 is de Kamer geïnformeerd.
Motie Dijsselbloem en Depla over sanering leefbaarheidsknelpunt Overschie bij de A13.	Plenair TK op 8-11-01 inzake de begrotingsbehandeling van Verkeer en Waterstaat (28 000 XII, nr. 41)	Aangenomen op 18-12-01. Motie is afgedaan met de snelheidsverlagende maatregelen bij Overschie.



Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
Motie Depla c.s. over waterknelpunten.	Plenair TK op 8-11-01 inzake de begrotingsbehandeling van Verkeer en Waterstaat (28 000 XII, nr. 42)	Aangenomen op 18-12-01. In de deelstroomgebiedvisies wordt aangegeven op welke wijze men op orde wil komen inclusief hoe omgegaan wordt met bestaande, al dan niet in uitvoering zijnde, plannen.
Motie Depla c.s. over volledige financiering Zandmaasproject.	Plenair TK op 8-11-01 inzake de begrotingsbehandeling van Verkeer en Waterstaat (28 000 XII, nr. 18)	Aangenomen op 18-12-01.
Motie Van Bommel over fietschip.	Plenair TK op 8-11-01 inzake de begrotingsbehandeling van Verkeer en Waterstaat (28 000 XII, nr. 39)	Aangenomen op 18-12-01. De Kamer is bij brief van 15-02-02 geïnformeerd.
Motie Hofstra en Eurlings over snelheids-overtredingen.	Plenair TK op 8-11-01 inzake de begrotingsbehandeling van Verkeer en Waterstaat (28 000 XII, nr. 22)	Aangenomen op 18-12-01. De Kamer is door de minister van Justitie geïnformeerd bij brief van 30-1-'02.
Motie Hofstra c.s. over dienstverlening NS.	Plenair TK op 8-11-01 inzake de begrotingsbehandeling van Verkeer en Waterstaat (28 000 XII, nr. 23)	Aangenomen op 18-12-01. Motie is afgedaan bij brief aan de Kamer op 7-3-02.
Motie Ravenstein c.s. over veren en calamiteitenbestrijding op het Noordzeekanaal.	Plenair TK op 8-11-01 inzake de begrotingsbehandeling van Verkeer en Waterstaat (28 000 XII, nr. 27)	Aangenomen op 18-12-01. Aangaande de compensatie voor de nadelige gevolgen op het bestaande voorzieningenniveau wordt nog nader overleg gevoerd met de gemeente Velsen. Hierbij wordt tevens de relatie tot deze motie gelegd.
Gewijzigde motie Dijsselbloem over de verbinding tussen de A6 en de A9.	Nota-overleg NVVP op 19-11-01 (27 455, nr. 11)	Aangenomen op 26-3-02. Bij het standpunt van tracé/mer-studie A1 Craag zal de Kamer tevens geïnformeerd worden wanneer verkenning over de verbinding tussen A6 en A9 zal plaatsvinden. Het standpunt A1 Craag zal naar verwachting na de zomer van 2002 aan de Kamer worden gezonden.
Motie Van Gijzel over het kindlint.	Nota-overleg NVVP op 19-11-01 (27 455, nr. 13)	Aangenomen op 26-3-02. Naar verwachting kan in september de jury van start die projecten selecteert die een combinatie van bescherming, beschermingsvrijheid en belevingswaarde voor kwetsbare verkeersdeelnemers combineert. Begin 2003 zijn de eerste projecten bekend.
Motie Van Gijzel over mobiliteitscentra.	Nota-overleg NVVP op 19-11-01 (27 455, nr. 15)	Aangenomen op 26-3-02. Mobiliteitscentra worden gezien in relatie met transferia, overstappen, etc. De visie hierop wordt ontwikkeld en meegenomen in de nota Mobiliteitsmanagement die eind 2002 aan de Tweede Kamer gestuurd wordt.

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
Motie Hofstra over één bereikbaarheidsindex.	Nota-overleg NVVP op 19-11-01 (27 455, nr. 18)	Aangenomen op 26-3-02. De index wordt door een werkgroep ontwikkeld; o.b.v. een verkenning door AVV (nu beschikbaar), volgen nadere beleidskeuzen (uitkomst gepland september). Die zijn vervolgens bepalend voor de operationalisatie van een mogelijke overkoepelende bereikbaarheidsindex (uitkomst gepland eind 2002/ begin 2003).
Motie Van Bommel c.s. over transportpreventie.	Nota-overleg NVVP op 19-11-01 (27 455, nr. 31)	Aangenomen op 26-3-02. De Kamer is bij brief van 13-6-02 geïnformeerd.
Motie Stellingwerf c.s. over de basissnelheid voor intercitytreinen.	Nota-overleg NVVP op 19-11-01 (27 455, nr. 32)	Aangenomen op 26-3-02. Bij brief van 17-6-02 is de Tweede Kamer geïnformeerd over de voortgang van Benutten en Bouwen.
Motie Stellingwerf/Van den Berg over hoofdvaarwegen.	Nota-overleg NVVP op 19-11-01 (27 455, nr. 33)	Aangenomen op 26-3-02. Nu het NVVP (de PKB-tekst) niet door de Tweede kamer is vastgesteld, vervalt ook de motie in de huidige vorm. In de eventueel aan de Tweede Kamer aan te bieden gewijzigde/ nieuwe versie van het NVVP, zal overigens (de strekking van) de motie worden verwerkt.
Motie van Dijsselbloem en Verbugt over hervatten procedure A13/A16.	Notaoverleg MIT op 10-12-01 (28 000 A, nr. 14)	Aangenomen op 18-12-01. Planstudie zal worden gestart. Samen met het RWS/HK wordt gezien hoe deze studie kan worden ingepast.
Motie Dijsselbloem c.s. over hervatten tracé-mer procedure A4 Midden-Delfland met plan Norder als maatgevend uitgangspunt.	Notaoverleg MIT op 10-12-01 (28 000 A, nr. 16)	Aangenomen op 18-12-01. In juli 2002 zal opdracht aan RWS worden gegeven om een planstudie te starten op basis van het plan Norder.
Motie van Verbugt / Leers over oplossen financieel knelpunt van dertig mln. voor de A50.	Notaoverleg MIT op 10-12-01 (28 000 A, nr. 19)	Aangenomen op 18-12-01. In overleg met de RWS wordt een financieel overallbeeld opgesteld voor de Brabantse nieuwbouwprojecten op het hoofdwegenet.
Motie Giskes c.s. over financiering Rondje Randstad.	Notaoverleg MIT op 10-12-01 (28 000 A, nr. 22)	Aangenomen op 18-12-01. De motie is op 12-2-02 afgedaan bij brief aan Kamer.
Motie Feenstra c.s. over de tunnelvariant voor het tracé-deel passage IJssel.	VAO Hanzelijn op 19-12-01 (27 569, nr. 3)	Aangenomen op 19-12-01. De motie is op 18-3-02 afgedaan bij brief aan de Kamer.
Motie Feenstra c.s. over monitoring van de benodigde capaciteit op het tracé Utrecht-Arnhem-Duitse grens.	VAO HSL-Oost op 19-12-01 (22 026, nr. 149)	Aangenomen op 19-12-01. Met de NS zijn afspraken gemaakt over het meten van de vervoersgroei rondom de 12 grote steden (waaronder Utrecht en Arnhem) en Schiphol. Momenteel wordt gewerkt aan een betrouwbaar meetsysteem. Volgens afspraak zullen de eerste cijfers na het tweede kwartaal 2002 gepubliceerd worden.

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
Gewijzigde motie Van der Steenhoven c.s. over het gebruik van AVI-slakken	VAO HSL-Zuid op 19-12-01 (22 026, nr. 151)	Aangenomen op 20-12-01. Het gebruik van AVI-slakken bij de aanleg van de HSL/A16 is in december 2001, ter uitvoering van de motie, gestaakt in afwachting van een onderzoek van VROM-inspectie. Op 31-1-02 en op 7-2-02 heeft hierover een AO met de Kamer plaatsgevonden. Een lijst van vragen is op 11-3-02 beantwoord.
Motie Hofstra over een onafhankelijke toets van de methodiek en de feitelijke registratie.	VAO op 20-12-01 inzake beëindiging overgangscontract NS (18 986, nr. 80)	Aangenomen op 20-12-01. Vermoedelijk eind 2002 gereed.
Motie Bolhuis c.s. over de Europeesrechtelijke aspecten alsmede de gevolgen voor de natuur.	VAO Schelde-estuarium op 20-12-01 (26 980, nr. 13)	Aangenomen op 20-12-01. Motie is onder aandacht gebracht van projectbureau Ontwikkelingschets Schelde-estuarium en onafhankelijke voorzitters met verzoek dit mee te nemen bij opstellen Ontwikkelingschets.
Gewijzigde motie Van der Steenhoven c.s. over het fietsbeleid.	Vervolg nota-overleg NVVP op 28-1-02 (27 455, nr. 43)	Aangenomen op 26-3-02. Is verwerkt in deel 3a. Deel 3a is echter niet aangenomen.
Gewijzigde motie Van der Steenhoven c.s. over de CO <sub>2</sub> -emissie.	Vervolg nota-overleg NVVP op 28-1-02 (27 455, nr. 44)	Aangenomen op 26-3-02. Is verwerkt in deel 3a. Deel 3a is echter niet aangenomen.
Motie Eurlings/Van Heemst over behoud van de financiële positie van provincies	VAO Kilometerheffing op 6-2-02 (27 455, nr. 50)	Aangenomen op 26-3-02. De opzet van kilometerheffing voorzag daarin.
Motie Hofstra/Eurlings over een verdeling over de twaalf mobiliteitsfondsen.	Plenair TK op 14-3-02 over de Wet bereikbaarheid en mobiliteit (27 552)	Aangenomen op 26-3-02. De Kamer is bij brief van 7-3-02 geïnformeerd over de afspraken met de BOR-regios' Noordelijke Randstad, Haaglanden en regio Rotterdam die gemaakt zijn over de compensatie voor het niet doorgaan van de proef met het spitstarief.
Motie Feenstra c.s. over de tarieven voor de HSL.	VAO Concessieovereenkomst HSL-Zuid op 27-3-02 (22 026, nr. 161)	Aangenomen op 3-4-02. Voor 1-9-02 vindt er overleg plaats met de HSA. Na 1-9-02 wordt de Kamer geïnformeerd.
Motie Eurlings over verbetering van de prestaties door een systeem van benchmarking.	Plenair TK op 28-3-02 over de Spoorwegwet en de Concessiewet (27 482, 27 216, nr. 51)	Aangenomen op 23-4-02. Wordt meegenomen bij de uitwerking van de concessie HRN.
Motie Dijsselbloem c.s. over het vastgoedbezit van de NS.	Plenair TK op 28-3-02 over de Spoorwegwet en de Concessiewet (27 482, 27 216, nr. 70 (wijz. van nr. 47)	Aangenomen op 23-4-02. Uitwerking van de motie wordt meegenomen bij de herstart van overleg over synergie tussen vastgoed-stations-infrastructuur-vervoer met Financiën, NS stations en RIB. De herstart heeft plaats gevonden op 01-07-2002. Het eindproduct zal opgeleverd worden per december 2002.

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
Motie Eurlings/Dijsselbloem over vertegenwoordiging van de reizigersorganisaties in de raad van commissarissen.	Plenair TK op 28-3-02 over de Spoorwegwet en de Concessiewet (27 482, 27 216, nr. 52)	Aangenomen op 23-4-02. De juridische analyse is uitgevoerd. De Kamer is bij brief van 1-7-02 geïnformeerd.
Motie Eurlings/Dijsselbloem over prestatiebeloning voor het management.	Plenair TK op 28-3-02 over de Spoorwegwet en de Concessiewet (27 482, 27 216, nr. 54)	Aangenomen op 23-4-02. Minister is niet akkoord met prestatiebeloning. De uitkomst van deze motie wordt gezien in het licht van de gezamenlijk vorm te geven (pre)concessie met NSR. In de concessiewet is de mogelijkheid opgenomen om het vervoer aan te besteden middels een management-aanbesteding.
Motie Hofstra c.s. over railaansluitingen van bedrijfs-sporen.	Plenair TK op 28-3-02 over de Spoorwegwet en de Concessiewet (27 482, 27 216, nr. 55)	Aangenomen op 23-4-02. De Kamer is bij brief van 24-5-02 geïnformeerd.
Motie Stellingwerf c.s. over koppeling van NS-tarieven aan die van regionale vervoerders.	Plenair TK op 28-3-02 over de Spoorwegwet en de Concessiewet (27 482, 27 216, nr. 58)	Aangenomen op 23-4-02. Formeel hebben de provincies het recht om hogere tarieven te rekenen dan NS-tarieven. Materieel kan dit leiden tot een knelpunt, omdat er tussen een aantal regionale vervoerders en NS afspraken staan over het gebruik van kaartautomaten en NS-kaartjes. Op dit moment wordt bekeken hoe hiermee om te gaan.
Motie Feenstra c.s. over de rol van het Rijk.	Nota-overleg op 8-4-02 inzake PKB Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR) (24 691, nr. 35)	Aangenomen op 23-4-02. Standpunt van het rijk is dat deelname Rotterdam in verzelfstandiging havenbedrijf Rotterdam afhankelijk is van de lokale politieke ontwikkeling. Daarop is, naar verwachting, eind 2002 meer zicht.
Gewijzigde motie Buijs c.s. over een schaderegeling voor de visserijsector.	Nota-overleg op 8-4-02 inzake PKB Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR) (24 691, nr. 44)	Aangenomen op 23-4-02. De planschade visserij wordt mogelijk veroorzaakt door het compensatieplan (de inrichting van een zeereservaat waarbinnen visserij niet is toegestaan) en landaanwinning. Om tot een goede (transparante) onderbouwing van de planschade visserij te komen wordt een plan van aanpak uitgewerkt. Verwachting is dat dit medio 2003 gereed zal zijn.
Motie Klein Molekamp c.s. over alternatieven van Albrandswaard.	Nota-overleg op 8-4-02 inzake PKB Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR) (24 691, nr. 36)	Aangenomen op 23-4-02. De motie is verwerkt in de PKB-plus deel 3a die 24 april 2002 naar de Tweede kamer is gestuurd.
Motie Ravestein c.s. over ontsluiting voor de binnenvaart.	Nota-overleg op 8-4-02 inzake PKB Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR) (24 691, nr. 39)	Aangenomen op 23-4-02. De motie is verwerkt in de PKB-plus deel 3a die 24 april 2002 naar de Tweede kamer is gestuurd.
Motie Klein Molekamp c.s. over de omvang van het zeereservaat.	Nota-overleg op 8-4-02 inzake PKB Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR) (24 691, nr. 43)	Aangenomen op 23-4-02. De motie is verwerkt in de PKB-plus deel 3a die 24 april 2002 naar de Tweede kamer is gestuurd.

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
Motie Th.A.M. Meijer c.s. over regelgeving voor hekkelspecie.	VAO Riooloverstorten op 23-4-02 (25 890, nr. 21)	Aangenomen op 25-4-02. Op 10 april 2002 is een brief naar Unie van Waterschappen gezonden. Met LTO en Unie van Waterschappen wordt aangepast baggerprotocol besproken, hekkelspecie wordt gelijk aan bagger behandeld. Indien overeenstemming over inhoud zal gewerkt worden aan een gezamenlijke Unie/VNG leden brief.
Motie Baarda c.s. over gelijkwaardigheid met het stelsel van de PKB Schiphol.	Plenair EK op 25-6-02 inzake de Schipholwet (27 603, nr. 88k)	Aangenomen op 25-6-02. Motie zal worden uitgevoerd.
Motie Giskes over het afzien van aanvullende directe of indirecte financiering van de Noord-Zuidlijn.	VAO Noord-Zuidlijn op 4-7-02 (28 000 A, nr. 33)	Aangenomen op 4-7-02.
Motie Hofstra c.s. over een blijfrecht voor bewoners in woningen in veiligheidssloop- en geluidssloopzones.	VAO op 4-7-02 over uitvoeringsbesluiten Schiphol (27 603, nr. 74)	Aangenomen op 4-7-02.
Motie Meijer c.s. over de saldering van de grenswaarde van de individuele stoffen.	VAO op 4-7-02 over uitvoeringsbesluiten Schiphol (27 603, nr. 75)	Aangenomen op 4-7-02. Motie zal worden uitgevoerd.

**b. Door de bewindslieden gedane Toezeggingen – Peildatum 5 juli 2002**

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
De vraag inzake de internationale vergelijking fonds voor de binnenvaart, zal schriftelijk worden beantwoord.	Plenair TK inzake de Wet capaciteitsbeheersing binnenvaartvloot (27 634) op 25-9-01	Vraag is beantwoord bij brief van 5-10-01.
De Kamer wordt geïnformeerd over de precieze parameters waarop monitoring – van de minimumeisen waaraan de NS zullen moeten voldoen – zal plaatsvinden.	AO herbezinning spoor op 9-10-01 (27 465)	De Kamer is bij brief van 2-1-02 geïnformeerd over de stand van zaken omtrent het verbeterplan en het opstappen van de RvC en 2 leden van de directie.
De Minister zal schriftelijk de opbouw van 1,5 mld voor de voorgenomen inspanningen omtrent de infrastructuur, toelichten.	AO herbezinning spoor op 9-10-01 (27 465)	De Kamer is bij brief van 6-11-01 geïnformeerd.
De Kamer zal binnen half jaar worden geïnformeerd over de voortgang bij het door de branche te ontwikkelen Keurmerk voor taxi's.	VAO Taxivervoer op 10-10-01	Voor het keurmerk geldt dat het voortouw bij de branche ligt. Naar verwachting zal het keurmerk eind 2002 klaar zijn.
De Kamer zal worden geïnformeerd over de voortgang van de invoering van zitplaatstarief in regelgeving mits dat fraudebestendig mogelijk is. (Zie ook de Motie Dijsselbloem/ Luchtenveld - 25 910, nr. 37 over extra beleidsimpuls en toezegging NMa rol m.b.t. diversiteit prijsontwikkeling taxi).	VAO Taxivervoer op 10-10-01	De eis van fraudebestendigheid wordt in een onderzoek over taxitarieven meegenomen. Het conceptrapport is gereed. Thans worden de resultaten op haalbaarheid getoetst.
De Kamer zal op de hoogte worden gehouden over de door de Vervoerkamer NMa te ontwikkelen visie over de diversiteit prijsontwikkeling taxi.	VAO Taxivervoer op 10-10-01	Is met NMa opgenomen. NMa is op dit moment bezig met een onderzoek naar onderlinge prijsafspraken tussen taxiondernemers op basis van een ontheffingsonderzoek van een taxicentrale.
De Kamer zal een kabinetsstandpunt ontvangen op de voorstellen uit de brief van De Palacio op het gebied van luchtvaartveiligheid, zoals die aan de orde zijn gesteld in de extra Transport Raad.	AO Transport Raad op 11-10-01	Is afgehandeld tijdens het AO Transport Raad op 28-11-01.
De Kamer zal het verslag van de ICAO-afspraken ontvangen.	AO Transport Raad op 11-10-01	Terugkoppeling is mondeling gedaan tijdens het AO Transportraad op 7-12-01.
In een brief aan de Kamer zal worden aangegeven welke aanbevelingen van de commissie In 't Veld zich lenen voor opname in het eerste Luchthaven Verkeersbesluit (LVB).	Plenair TK op 17-10-01 inzake de Luchtvaartwet (27 603)	LVB is aan Kamer voorgelegd. In brief van 18-4-02 aan de Kamer is gemeld hoe hiermee om te gaan.
De Kamer zal in april 2002 worden geïnformeerd over welke kosten daadwerkelijk gemoeid zijn met de invoering van de 1-op-1-regeling.	AO Leerlingenvervoer op 6-11-01	De kosten bedragen € 13 mln. per jaar. De Kamer is geïnformeerd over het feit dat met de VNG overleg wordt gevoerd.
De kamer wordt begin 2002 (na overleg met Justitie en BZK) geïnformeerd over kentekens voor brom- en snorfietsen.	Schriftelijke antwoorden op vragen tijdens de begrotingsbehandeling V&W op 7-11-01 (nr. BSG/2001/5743; dd. 8-11-01)	Thans vindt overleg plaats tussen de 3 betrokken departementen (BZ, Justitie en VenW) over de wijze van kentekenen en de financiering. Onderdeel van dit overleg is o.a. al dan niet keuren voordat een kenteken wordt afgegeven.

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
De kamer zal in november 2001 het regeringsstandpunt over de aanbevelingen van de werkgroepen Dieselakkoord Wegvervoer worden toegezonden.	Schriftelijke antwoorden op vragen tijdens de begrotingsbehandeling V&W op 7-11-01 (nr. BSG/2001/5743; dd. 8-11-01)	De Kamer is bij brief van 16-11-01 geïnformeerd over het regeringsstandpunt over de aanbevelingen van de werkgroepen uit het Dieselakkoord. Op 3-4-02 heeft een AO plaats gevonden.
De kamer wordt eind november geïnformeerd een concreet voorstel inzake inhaalverbod voor vrachtwagens.	Schriftelijke antwoorden op vragen tijdens de begrotingsbehandeling V&W op 7-11-01 (nr. BSG/2001/5743; dd. 8-11-01)	Op 14-12-01 is een brief met uitbreidingsvoorstellen van het inhaalverbod 2x2 naar de Tweede Kamer gezonden. Hierin is de uitbreiding per 1 februari 2002 voorzien.
De kamer wordt voor de behandeling van het MIT geïnformeerd over het plan Norder.	Schriftelijke antwoorden op vragen tijdens de begrotingsbehandeling V&W op 7-11-01 (nr. BSG/2001/5743; dd. 8-11-01)	Rapportage stuurgroep is op 23-11-01 naar de Kamer gezonden.
Voor 10 december 2001 zal de Kamer een brief ontvangen waarin de laatste stand van zaken betreffende het project spoorzone Delft is weergegeven.	Schriftelijke antwoorden op vragen tijdens de begrotingsbehandeling V&W op 7-11-01 (nr. BSG/2001/5743; dd. 8-11-01)	De Kamer is geïnformeerd bij brief van 5-12-01.
De kamer wordt z.s.m. na het overleg met Justitie geïnformeerd over stand van zaken beginnersrijbewijs.	Schriftelijke antwoorden op vragen tijdens de begrotingsbehandeling V&W op 7-11-01 (nr. BSG/2001/5743; dd. 8-11-01)	Beginnersrijbewijs is op 30-3-02 ingevoerd.
De Kamer wordt eind 2001 geïnformeerd over aanpak railinfrastructuur knelpunten voor de periode na 2003 (zie ook motie Hofstra nr. 23).	Plenair TK inzake de begrotingsbehandeling V&W op 8-11-01 (mondelijke antwoorden op vragen).	Brief met brochure «Spoorbeeld 2005» met beschrijving aanpak, programma's, effecten is op 7-3-02 naar de Kamer gezonden.
In april 2002 zal de Kamer een beleidsnotitie over openbaar vervoer en veiligheidsvraagstukken worden toegezonden.	Plenair TK inzake de begrotingsbehandeling V&W op 8-11-01 (mondelijke antwoorden op vragen).	Het aanvalsplan sociale veiligheid OV wordt binnenkort naar de Tweede Kamer gestuurd.
De Kamer ontvangt de studie in het kader van OEEI naar onderbouwing van de economische effecten van kilometerheffing.	Plenair TK inzake de begrotingsbehandeling V&W op 8-11-01 (mondelijke antwoorden op vragen).	In verband met de ontstane politieke situatie is het benodigde onderzoek voor de integrale maatschappelijke kosten en baten analyse stopgezet.
De Kamer wordt geïnformeerd over het overleg met NS inzake controleerbare afspraken m.b.t. veiligheid.	Plenair TK inzake de begrotingsbehandeling V&W op 8-11-01 (mondelijke antwoorden op vragen).	Deze informatie wordt meegenomen in het aanvalsplan sociale veiligheid OV dat binnenkort naar de Tweede Kamer gestuurd wordt.
De kamer krijgt voor de behandeling van het MIT een voorstel inzake gedeeld autogebruik o.a. op gebied van voorlichting.	Plenair TK inzake de begrotingsbehandeling V&W op 8-11-01 (mondelijke antwoorden op vragen).	Kamer is bij brief van 4-12-01 geïnformeerd.
Voor de behandeling van het MIT op 10-12-01 zal de Kamer worden geïnformeerd over de stand van zaken spoortunnel Delft.	Plenair TK inzake de begrotingsbehandeling V&W op 8-11-01 (mondelijke antwoorden op vragen).	De Kamer is geïnformeerd bij brief van 5-12-01.
De Kamer zal een overzicht van voorstadstations worden toegezonden.	Plenair TK inzake de begrotingsbehandeling V&W op 8-11-01 (mondelijke antwoorden op vragen).	De Kamer is geïnformeerd bij brief van 7-12-01.

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
Het standpunt inzake Rondje Randstad zal nog dit jaar naar de Kamer worden gezonden in het kader van de Vijfde Nota.	Plenair TK inzake de begrotingsbehandeling V&W op 8-11-01 (mondelinge antwoorden op vragen).	De Kamer is bij brieven van 12-2-02 en 10-4-02 geïnformeerd.
De kamer wordt geïnformeerd over decentralisatie en exploitatiesubsidies voor het OV.	Plenair TK inzake de begrotingsbehandeling V&W op 8-11-01 (mondelinge antwoorden op vragen).	Het kabinetsstandpunt IBO is op 20-3-02 naar de Kamer gezonden.
De Kamer zal snel geïnformeerd worden over het akkoord Waalsprong en beschikbaar stellen van 200 miljoen.	Plenair TK inzake de begrotingsbehandeling V&W op 8-11-01 (mondelinge antwoorden op vragen).	De Kamer is geïnformeerd bij brief van 13-11-01.
Nog in deze kabinetsperiode zal een kabinetsstandpunt inzake de bestuurssamenstelling en financiering van de Waterschappen naar de Kamer worden gezonden.	Plenair TK inzake de begrotingsbehandeling V&W op 8-11-01 (mondelinge antwoorden op vragen).	Het interdepartementaal overleg is opgestart. Besluitvorming zal over de verkiezingen heen worden getild.
De Kamer krijgt een uitwerking van pontveren in samenhang met calamiteitenbestrijding (n.a.v. motie Ravestein nr. 27).	Plenair TK inzake de begrotingsbehandeling V&W op 8-11-01 (mondelinge antwoorden op vragen).	Besprekingen met gemeenten inzake evt. overdracht incl. alle consequenties is gaande.
De Kamer zal een standpunt ontvangen over de plannen van de regio inzake ondertunneling A2 bij Maastricht.	Plenair TK inzake de begrotingsbehandeling V&W op 8-11-01 (mondelinge antwoorden op vragen).	De Kamer is geïnformeerd bij brief van 7-12-01.
Voor de behandeling van het NVVP krijgt de Kamer de tekst inzake vrijwaring bij spoorlijnen.	Plenair TK inzake de begrotingsbehandeling V&W op 8-11-01 (mondelinge antwoorden op vragen).	De Kamer is geïnformeerd bij brief van 15-11-01.
De Kamer wordt schriftelijk geïnformeerd over (de details van de) aanbestedingsprocedures en ramingen en de daarmee samenhangende waarborgen.	Plenair TK inzake bouwfraude op 14-11-01	Is gebeurd middels brief aan PEC: dd. 1-5-02.
Nagegaan zal worden – mede op basis van de aan de minister van justitie beschikbaar gestelde gegevens – bij welke projecten die sinds 1993 zijn aanbesteed zich onregelmatigheden hebben voorgedaan. De Kamer zal hierover worden geïnformeerd.	Plenair TK inzake bouwfraude op 14-11-01	Is gebeurd middels brief aan tijdelijke commissie onderzoek bouwfraude; dd. 15-1-02.
Na overleg met de sector wordt de kamer geïnformeerd over beprijzing goederenvervoer.	Plenair TK inzake de begrotingsbehandeling V&W op 8-11-01 (mondelinge antwoorden op vragen).	Het prijsbeleid voor zware vrachtwagens is integraal onderdeel van de Nederlandse kilometerheffing.
In april 2002 zal de voortgang van de QuickScan (Railned rapport van 18 juni 2001) aan de 2e Kamer worden toegezonden.	AO op 22-11-01 inzake veiligheid spoor	De Kamer is geïnformeerd bij brief van 18-4-02.
De Kamer wordt geïnformeerd over het standpunt van Railion inzake het ongeval en aanbevelingen Waalhaven.	AO op 22-11-01 inzake veiligheid spoor	De Kamer is geïnformeerd bij brief van 28-6-02.
De discussie over de kosten-batenanalyse en de aanleg van overwegen zal in de loop van 2002 worden afgerond. De Kamer zal de rapportage worden toegezonden.	AO op 4-12-01 inzake de HSL-Oost, standpunt A12 Utrecht-Veenendaal en standpunt spoorlijn Utrecht-Arnhem-Duitse grens	PVVO programma verbetering veiligheid op overwegen is bij brief van 12-3-02 naar de Kamer gezonden.



Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
De Kamer zal een afschrift ontvangen van de brief van de Duitse Bondsregering m.b.t. het standpunt in het kader van de internationale verbindingen en de kosten-batenafweging.	AO op 4-12-01 inzake de HSL-Oost, standpunt A12 Utrecht-Veenendaal en standpunt spoorlijn Utrecht-Arnhem-Duitse grens	Is gebeurd bij brief van 15-2-02.
Over het realiseren van een tunnel onder de IJssel bij Hattem zal de Kamer op korte termijn schriftelijk worden geïnformeerd.	AO HSL-Zuid en Hanzelijn op 6-12-01	De Kamer is geïnformeerd bij brief van 18-3-02.
Zodra er uitkomst is over de A2 - passage Maastricht - zal deze info naar Kamer worden gezonden (er wordt niet gewacht tot het volgende MIT).	Notaoverleg MIT op 10-12-01 (28 000 A)	De regio heeft de verkenning recent aangeboden. In samenwerking met VROM zal worden beoordeeld of het project al dan niet naar de volgende fase van het MIT gaat. De kamer zal hierover worden geïnformeerd.
Bezien zal worden of het probleem met de spoorwegovergangen in Deventer kan worden opgelost door ook de vierde spoorwegovergang te ondertunnelen. De Kamer zal te zijner tijd op de hoogte worden gesteld.	Notaoverleg MIT op 10-12-01 (28 000 A)	Op dit moment worden de mogelijkheden voor en consequenties van de aanleg van een vierde ongelijkvloerse kruising onderzocht. De verwachting is dat hierin in het komende najaar meer duidelijkheid zal komen.
Er zal 6 mln. als taakstellend maximum voor de oplossing van het knelpunt Wierden binnen de begroting worden gevonden.	Notaoverleg MIT op 10-12-01 (28 000 A)	Binnen de begroting worden de benodigde middelen gezocht.
Zo snel mogelijk zullen maatregelen voor snelheidsverlaging (70 km/uur) op A13 bij Overschie worden getroffen en een alternatieve route voor vrachtverkeer worden ontworpen.	Notaoverleg MIT op 10-12-01 (28 000 A)	De snelheidsverlagende maatregelen zijn ingevoerd.
Een afschrift van de brief aan Tilburg over station Reeshof zal aan de Kamer worden gezonden.	Notaoverleg MIT op 10-12-01 (28 000 A)	Is gebeurd bij brief van 21-12-01
N.a.v. motie 21 zal nog in 2001 aanvullende info naar de Kamer worden gestuurd over verdeling middelen over de 3a projecten BOR en in 2002 integraal in MIT worden opgenomen.	Notaoverleg MIT op 10-12-01 (28 000 A)	De Kamer is geïnformeerd bij brief van 3-1-02.
De aanpak van de Cie Blankert zal binnenkort aan de Kamer worden toegestuurd.	Notaoverleg MIT op 10-12-01 (28 000 A)	De Kamer is geïnformeerd bij brief van 18-12-01.
Er komt een nader onderzoek van de Bouwdienst naar kostenverschil RWS en initiatiefnemers hogesnelweg.	Notaoverleg MIT op 10-12-01 (28 000 A)	De Kamer is geïnformeerd bij brief van 2-4-02.
N.a.v. motie 22 zal voor 21 januari 2002, samen met de minister van VROM, een brief aan de Kamer worden gestuurd met gevraagde informatie over financiering Rondje Randstad.	Notaoverleg MIT op 10-12-01 (28 000 A) + Vervolg notaoverleg NVVP op 28-01-02 (27 455)	De Kamer is geïnformeerd bij brief van 12-02-02.
De SAB zal in de toekomst de rol van nationaal instituut vervullen en daarvoor gefinancierd worden door Verkeer en Waterstaat, onafhankelijk van de subsidieafbouw. De Kamer zal geïnformeerd worden over de ontwikkelingen hieromtrent.	AO Binnenvaart op 13-12-01	Zodra onderzoeken zijn afgerond, zal de Kamer worden geïnformeerd over resultaten lopend juridisch onderzoek.
De Kamer zal m.b.t. het project Dieren een afschrift ontvangen van de brief van het kabinet in antwoord op de bestuurlijke vraag wat de diverse betrokken departementen hieraan willen bijdragen.	AO op 13-12-01 inzake de 10e VGR Betuweroute (22 589)	De Kamer is geïnformeerd bij brief van 25-1-02.

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
Met de gemeente Almelo zal worden gesproken over het lokale project, waarvan de gemeente de trekker is. De Kamer zal nader worden geïnformeerd zodra hierover in de loop van 2002 duidelijkheid is.	AO op 13-12-01 inzake de 10e VGR Betuweroute (22 589)	Betreft motie nr. 22 589 nr. 170. Deze motie is uitgevoerd. De Kamer is hierover geïnformeerd bij brief van 5-3-02.
De Kamer zal begin 2002 een actueel overzicht ontvangen van de voorgenomen maatregelen m.b.t. de veertien goederenemplacements, inclusief de bijbehorende tijdspaden en financiën.	AO vervoer gevaarlijke stoffen op 18-12-01	De benodigde informatie is verzameld en zal binnenkort naar de Kamer worden gezonden.
De Kamer zal begin 2002 een brief ontvangen over de regulering van het vervoer van gevaarlijke stoffen.	AO vervoer gevaarlijke stoffen op 18-12-01	De Kamer is geïnformeerd bij brief van 7-6-02.
Het rapport van het onderzoek van de 5 Duitse steden over de lokale gevolgen van heringebruikneming van het historisch tracé van de IJzeren Rijn zal worden opgevraagd en aan de Kamer worden toegezonden.	Plenair TK op 18-12-01 inzake mondelinge vragen van Stellingwerf over de IJzeren Rijn	De Kamer is geïnformeerd bij brief van 29-1-02.
Naar verwachting zal in maart 2002 een eerste evaluatie van het programma Partners voor Water gereed zijn. Daarna zal deze evaluatie aan de Kamer worden gezonden.	AO op 19-12-01 inzake de voortgangsnotitie water	De rapportage is op 18-6-02 aan de Kamer gezonden.
De Kamer zal schriftelijk worden geïnformeerd over de afhaaksubsidies.	Plenair TK op 19-12-01 inzake de wijz. van de WVO (27 615)	Verwacht wordt dat de Europese Commissie begin juli met haar beslissing zal komen, waarna de Kamer geïnformeerd kan worden.
De Kamer zal een afschrift ontvangen van de brief aan de Unie en de afzonderlijke waterschappen over de sale- en leasebackconstructies.	Plenair TK op 19-12-01 inzake de wijz. van de WVO (27 615)	De Kamer is geïnformeerd bij brief van 28-2-02.
De Kamer zal half februari 2002 een brief ontvangen over de tunnelvariant voor het tracédeel passage IJssel. Een haalbaarheidsstudie wordt gestart. (Zie ook motie Feenstra c.s. 27 569, nr. 3).	VAO Hanzelijn op 19-12-01	De Kamer is geïnformeerd bij brief van 18-3-02.
De Kamer zal bij publicatie op de hoogte worden gesteld van het nautisch onderzoek en de ontwikkelingen van die beleidsregels.	AO Loodsplichtbesluit op 20-12-01	Momenteel vindt overleg plaats met de Rijkshavenmeester Noord-Nederland.
De Kamer zal voor 1 maart 2002 worden ingelicht over de wijze waarop het voorstel van de Heer Blaauw inzake «spot checks» zal worden aangepakt.	AO Loodsplichtbesluit op 20-12-01	De Kamer is geïnformeerd bij brief van 8-3-02.
De Kamer zal worden geïnformeerd over de uitkomst van de bemiddeling van de heer Van der Hek m.b.t. de FLO/FLP-problematiek.	AO Loodsplichtbesluit op 20-12-01	Bemiddelingstraject heeft per medio januari 2002 defacto een aanvang genomen. Op 17 april 2002 heeft de heer Van der Hek zijn bemiddelingsadvies uitgebracht. Hierover zal besluitvorming plaatsvinden in de Ministerraad. De Tweede Kamer wordt vervolgens over het Kabinetstandpunt geïnformeerd.
De eerstvolgende halfjaarlijkse voortgangsrapportage zal uiterlijk eind maart 2002 aan de Kamer worden toegezonden.	AO Verdieping Westerschelde op 20-12-01; Schelde-estuarium	De rapportage is op 1-5-02 aan de Kamer gezonden.
De nieuwe gewijzigde statuten zullen naar de Kamer worden gestuurd.	VAO Spoor op 20-12-01 inzake beëindiging overgangscontract NS per 1-1-02	Brief met statuten is op 28-1-02 naar de Kamer gestuurd.
Bekeken zal worden hoe het project N31 weer in het oorspronkelijke tijdspad ondergebracht kan worden.	Vervolg notaoverleg NVVP op 28-01-02 (27 455)	De Kamer is geïnformeerd bij brieven van 6-2-02 en 27-2-02

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
De Kamer zal een overzicht ontvangen van de regelgeving inzake APK-keuringen in andere EU-lidstaten, waarbij ook zal worden ingegaan op het wederzijds erkennen van keuringen.	AO evaluatie verzelfstandiging RDW op 29-1-02	De Kamer wordt in de zomer van 2002 geïnformeerd.
In 2003 ontvangt de Kamer een korte discussie- of vraagpuntennota waarin zal worden ingegaan op zaken die eventueel verandering behoeven.	AO evaluatie verzelfstandiging RDW op 29-1-02	Kamer zal in 2003 worden geïnformeerd.
De Kamer zal een overzicht ontvangen van regelingen die gelden voor de diverse ROV's (Regionale Organen voor de Verkeersveiligheid).	AO verzelfstandiging CBR op 30-1-02	De Kamer is geïnformeerd bij brief van 19-4-02.
In de memorie van toelichting van het wetsvoorstel terzake van het CBR zal worden ingegaan op de door het CBR gewenste privaatrechtelijke uitbreiding van het takenpakket versus een uitsluitend publiek takenpakket.	AO verzelfstandiging CBR op 30-1-02	Wetsvoorstel wordt thans voorbereid. In de loop van 2002 is het concept gereed.
De Kamer zal worden geïnformeerd over de mogelijkheid om zowel de zijdelingse afscherming als de dodehoekspiegel verplicht te stellen.	AO Verkeersveiligheid op 31-1-02	Op dit moment wordt (vooruitlopend op het Europese traject) op nationaal niveau reeds gewerkt aan een voorstel voor een verplichting van een dodehoekspiegel of camera-systeem.
De kadernota ISA zal over een maand aan de Kamer worden gestuurd.	AO Verkeersveiligheid op 31-1-02	De Kamer is geïnformeerd bij brief van 16-5-02.
De Kamer zal in de tweede helft van 2002 over het standpunt van het kabinet inzake de nadere rapportage over het SWOV-rapport worden geïnformeerd.	AO Verkeersveiligheid op 31-1-02	Het betreft notitie van SWOV «Veiligheid, wat heet veilig?». Door SWOV wordt deze nader uitgewerkt. De SWOV start in juni 2002. Dit betekent dat het complete rapport in de loop van 2003 gereed zal zijn. Het standpunt VenW zal in 2003 aan de Kamer kunnen worden gestuurd.
De Kamer zal worden geïnformeerd over de gesignaleerde problemen m.b.t. niet aangesloten camera's.	AO op 6-2-02 over het verbeterplan NS	Dit onderwerp wordt meegenomen in het Aanvalsplan Sociale Veiligheid OV dat op korte termijn aan de Tweede Kamer wordt verstuurd.
Aan de raad van commissarissen van de NS zal worden gevraagd om de verslagen van de RvC aan de Kamer te verstrekken.	AO op 6-2-02 over het verbeterplan NS	Raad van Commissarissen heeft aangegeven de verslagen niet te willen verstrekken. De Kamer is hierover geïnformeerd bij brief van 12-4-02.
De Kamer zal een reactie ontvangen op de uitkomsten van het rapport van Twijnstra Gudde.	AO op 6-2-02 over het verbeterplan NS	De Kamer is geïnformeerd bij brief van 21-3-02.
Het meerjarenplan over knelpunten m.b.t. de railinfrastructuurle (onderhouds)maatregelen wordt voor 1 april 2002 aan de Kamer gestuurd.	AO op 6-2-02 over het verbeterplan NS	De Kamer is geïnformeerd bij brief van 7-3-02.
In de volgende voortgangsrapportage zal ook informatie worden opgenomen over het P-beleid.	AO op 7-2-02 inzake de VGR over het Actieplan emancipatietaakstellingen departementen (onderdeel van Verkeer en Waterstaat).	In volgende VGR.

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
De Kamer zal worden geïnformeerd over de gang van zaken rondom de A16 m.b.t. het onderzoek naar gebruik van ATM-zand.	VAO op 7-2-02 inzake het gebruik van AVI-slakken	De Kamer is bij brief van 22-2-02 (door VROM) geïnformeerd over de uitkomsten van het onderzoek naar ATM-zand. Tevens is op 11-3-02 door VROM/V&W een lijst van vragen beantwoord.
De Kamer zal schriftelijk worden geïnformeerd over het met de sector gevoerde overleg, de stand van zaken en de plannen m.b.t. de beschikbaarheid van ATB-kasten voor marktpartijen.	AO goederenvervoer per spoor op 7-3-02	In mei 2002 is een programma van maatregelen geformuleerd, als antwoord op de problemen met ATB bij de vervoerders. In november 2002 zal de Kamer in kennis worden gesteld van de inhoud van deze maatregelen.
De Kamer krijgt voor de zomer van 2002 een brief over de implementatie van de beleidsmatige conclusies uit ToERGoed in de verdelingsregels voor de spoorcapaciteit in 2004-2005.	AO goederenvervoer per spoor op 7-3-02	Implementatiebrief wordt voorbereid. Planning is om na het zomerreces van 2002 de Kamer te informeren.
De Kamer krijgt schriftelijk antwoord op de vraag van Hofstra hoeveel keer per dag er een capaciteitsknelpunt is op het spoor waarbij het prioriteitenlijstje gehanteerd moet worden om het op te lossen.	AO goederenvervoer per spoor op 7-3-02	De Kamer is geïnformeerd bij brief van 22-3-02.
Onderzocht zal worden of aan de initiatiefnemers van het plan «Hart voor Dieren» een financiële bijdrage vanuit V&W tot maximaal 11,3 mio EURO kan worden toegezegd, in principe te financieren vanuit nog niet belegde «ontsnipperingsgelden». De Kamer zal hierover worden geïnformeerd.	AO op 13-3-02 inzake Hart voor Dieren	De Kamer is geïnformeerd bij brief van 4-4-02.
Aan de Kamer zal actuele informatie worden toegestuurd over de taak en verantwoordelijkheid van provincies voor de goede staat van pontveren.	Plenair TK op 14-3-02 inzake de Wet bereikbaarheid en mobiliteit (27 552).	De Tweede Kamer zal na het zomerreces worden geïnformeerd omtrent de stand van zaken.
Aan de Unie zal worden gevraagd het tempo van sanering tot 2005 te verhogen. Verder zal de Unie worden gevraagd een overzicht te verschaffen van de verplichtingen naar aard en tijd die zij de gemeenten oplegt om zo inzicht te krijgen in de reële voortgang.	AO Riooloverstorten op 27-3-02 (25 890)	Brief naar de Unie van Waterschappen gezonden op 10-4-02. Rapportage voortgang sanering volgt in september 2002 evenals WVO-vergunningverlening en de verplichtingen daaruit.
Met de Kamer zal worden besproken waar zich knelpunten voordoen in de sanering.	AO Riooloverstorten op 27-3-02 (25 890)	Brief naar de Unie van Waterschappen gezonden op 10-4-02. Rapportage voortgang sanering volgt in september 2002 evenals WVO-vergunningverlening en de verplichtingen daaruit.
Nagegaan zal worden of het waar is dat er in de WVO-procedure geen rekening wordt gehouden met de locatiekeuze. Als het nodig mocht zijn, zullen eventuele wettelijke belemmeringen worden weggenomen.	AO Riooloverstorten op 27-3-02 (25 890)	Brief naar de Unie van Waterschappen gezonden op 10-4-02. Rapportage voortgang sanering volgt in september 2002 evenals WVO-vergunningverlening en de verplichtingen daaruit.
Aan de Unie zal worden gevraagd of zij wil nagaan of de waterschappen wellicht nog iets meer kunnen doen m.b.t. de voorlichting van veehouders over de mogelijkheid van de tripartiete kostenregeling.	AO Riooloverstorten op 27-3-02 (25 890)	Brief naar de Unie van Waterschappen gezonden op 10-4-02. Afhekken moet dit jaar plaatsvinden op ongesaneerde plekken. Unie zal in september voortgang monitoren zodat zo nodig aanscherping in oktober-december 2002 nog kan plaatsvinden.

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
Nagegaan wordt hoe de werkwijze in de praktijk is m.b.t. de tripartiete financiering van de tijdelijke maatregelen.	AO Riooloverstorten op 27-3-02 (25 890)	Unie van Waterschappen heeft naar aanleiding van de brief van 10-4-02 de waterschappen aangesproken op het inzetten van tijdelijke maatregelen. Indien gemeenten niet meewerken zal dit worden gerapporteerd bij de voortgangsrapportage die de Unie in september 2002 zal opleveren.
Aan de waterschappen en gemeenten zal worden gemeld dat ervan uitgegaan wordt dat op 1 januari 2003 tijdelijke maatregelen zijn getroffen tenzij een veehouder dit uitdrukkelijk niet wenst.	AO Riooloverstorten op 27-3-02 (25 890)	Brief naar de Unie van Waterschappen gezonden op 10-4-02.
De Kamer zal een schriftelijke reactie ontvangen op de opmerkingen van mevrouw Halsema over de investeringen.	Plenair TK op 28-3-02 over de Spoorwegwet en de Concessiewet (27 482, 27 216)	De verdeling van investeringen over auto-trein zijn opgenomen in het MIT-Projectenboek.
Met de NS is afgesproken voor 1 juli 2002 in het kader van de schoonschipoperatie aan te geven wat de problemen zijn en op welke wijze die kunnen worden opgelost. De Kamer zal hierover worden geïnformeerd.	Plenair TK op 28-3-02 over de Spoorwegwet en de Concessiewet (27 482, 27 216)	De Kamer is bij brief van 1-7-02 geïnformeerd.
De Kamer zal een uitwerking ontvangen van een grondslag voor de waardebeoordeling bij de overgang van concessies.	Plenair TK op 28-3-02 over de Spoorwegwet en de Concessiewet (27 482, 27 216)	De gevraagde uitwerking wordt meegenomen in de aanloop naar de concessies. Najaar 2002 kan de Tweede Kamer hierover geïnformeerd worden.
Vóór het eind van het jaar zal worden gerapporteerd over een aansprakelijkheidsregeling bij vertragingschade.	Plenair TK op 28-3-02 over de Spoorwegwet en de Concessiewet (27 482, 27 216)	Het complete pallet zal uitgewerkt zijn, ook met een internationale vergelijking. Gebruik wordt gemaakt van het rapport-Nieuwenhuis en wat er verder nog aan materiaal op dit terrein beschikbaar is.
De Kamer zal schriftelijk worden geïnformeerd over het punt van «kosten van onderhoud».	Plenair TK op 28-3-02 over de Spoorwegwet en de Concessiewet (27 482, 27 216)	Is gebeurd met het toezenden van de brochure «Spoorbeeld 2005».
De Kamer zal worden geïnformeerd over de zeer complexe studie naar een systeem voor het meten van vertragen. Deze studie zal binnen een half jaar worden afgerond.	Plenair TK op 28-3-02 over de Spoorwegwet en de Concessiewet (27 482, 27 216)	Voor het einde van 2002 wordt de Kamer geïnformeerd.
De Kamer zal op de hoogte worden gehouden van de uitkomsten van het overleg over de zomerdienstregeling 2002 van NS.	Plenair TK op 28-3-02 over de Spoorwegwet en de Concessiewet (27 482, 27 216)	Over de uitkomst van het overleg en de definitieve zomerdienstregeling wordt de Tweede Kamer zo spoedig mogelijk geïnformeerd.
De vergelijking met Schiphol en de Electriciteitswet, gevraagd door de heer Hofstra, zal de minister schriftelijk leveren.	Plenair TK op 28-3-02 over de Spoorwegwet en de Concessiewet (27 482, 27 216)	De Kamer is geïnformeerd bij brief van 4-4-02.
De minister zal het verslag van NS over 2001 zo spoedig mogelijk aan de Kamer toesturen.	Plenair TK op 28-3-02 over de Spoorwegwet en de Concessiewet (27 482, 27 216)	Het monitor Verbeterplan 2e halfjaar 2001 is als bijlage bij de brief van 4-4-02 aan de Kamer gezonden.
In de statuten van de aanleg NV komt het compensatieplan zoals beschreven in PKB deel 3 aan de orde.	Nota-overleg op 8-4-02 inzake PKB Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR) (24 691)	December 2002 wordt dit gerealiseerd.
De Kamer wordt over de Nationale havenholding geïnformeerd zodra daar nieuws over te vertellen is.	Nota-overleg op 8-4-02 inzake PKB Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR) (24 691)	Eind 2002 wordt de kamer hierover geïnformeerd.

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
De Kamer ontvangt een plan van aanpak over de vorm en organisatie verslaglegging over monitoring uitvoering deelprojecten. Het plan van aanpak wordt in samenwerking met ROM Rijnmond opgesteld.	Nota-overleg op 8-4-02 inzake PKB Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR) (24 691)	Eind 2002, samen met de VGR.
De Kamer zal zo spoedig mogelijk worden geïnformeerd over de aan de RIB gevraagde quick scan over de nieuwe variant die in het rapport van Haskoning staat en over de vraag aan de regio (provincies Overijssel en Gelderland en de gemeenten Zwolle en Hattem) of ze van plan zijn een regionale bijdrage toe te zeggen voor 1 juli 2002.	AO Hanzelijn op 11-4-02	De Tweede Kamer is geïnformeerd bij brief van 22-4-02.
Het advies van de Commissie van Advies over de mogelijke verdere integratie van waterstaatswetgeving zal aan de Kamer worden toegezonden.	Plenair TK op 23-4-02 inzake de Wet modernisering waterstaatswetgeving (27 922)	Het advies is verschenen op 7 mei jl. en zal aan de Kamer worden gezonden.
De Kamer kan zo rond juli 2002 informatie verwachten over de verkenning en de investeringsbehoefte rond de A2-passage als zodanig.	Vragenuurtje in de TK op 4-6-02 betr. vragen van Timmermans (PvdA) inzake verkeersproblematiek rond de A2 bij Maastricht.	De Kamer zal in de zomer worden geïnformeerd.
De Kamer zal schriftelijk worden geïnformeerd over de database voor de melding van vliegincidenten.	AO Transportraad en Telecom- en Postraad op 13-6-02	De Kamer zal zo spoedig mogelijk worden geïnformeerd.
De Kamer zal een nadere onderbouwing krijgen van de oorzaken van de files (overzicht van doelstelling en gerealiseerde praktijk qua voertuigverliesuren)	AO financiële verantwoording 2001 op 26-6-02.	Eind van de zomer (augustus) 2002.
De Kamer zal worden geïnformeerd over door NS, de RIM en VenW ontwikkeld nieuw systeem om vertragingen op het spoor toe te rekenen aan de modaliteit of de NS als zodanig (metrosysteem).	AO financiële verantwoording 2001 op 26-6-02.	Naar verwachting september 2002.
Er zal een opgave van de personele uitgaven bij Rijkswaterstaat worden verstrekt.	AO financiële verantwoording 2001 op 26-6-02.	Zal op korte termijn gebeuren.
De Kamer ontvangt een tussenrapportage over de voortgang op het dossier O&O-contracten.	AO financiële verantwoording 2001 op 26-6-02.	Zal eind 2002 gebeuren.
De Kamer ontvangt een schriftelijke reactie op het overzicht van mw. Halsema waarin wordt aangegeven hoe de verhouding tussen investeringen in het OV en investeringen in wegen volgens GroenLinks moet zijn.	AO financiële verantwoording 2001 op 26-6-02.	Zal in de 2 <sup>e</sup> helft van 2002 gebeuren.
De Kamer zal nog nader worden geïnformeerd over hoe het geregeld is met notoire overtreders – vliegtuigen die geen slot hebben maar wel starten/landen – en welke instrumenten Schiphol daartoe heeft.	VAO op 4-7-02 over uitvoeringsbesluiten Schiphol.	Zal na het zomerreces gebeuren.
Het criterium van gebruiksintensiteit zal worden toegepast op wensen van Schiphol t.a.v. logistieke bedrijven.	AO op 3-7-02 over uitvoeringsbesluiten Schiphol.	
De ministeriële regeling over handhavingsaspecten wordt voor 1 januari 2003 toegestuurd aan de Tweede Kamer.	AO op 3-7-02 over uitvoeringsbesluiten Schiphol.	