

Vergaderjaar 2005–2006

30 300 XII

Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2006

Nr. 2

MEMORIE VAN TOELICHTING

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

Het advies van de Raad van State wordt niet openbaar gemaakt, omdat het zonder meer instemmend luidt, dan wel uitsluitend opmerkingen van redactionele aard bevat (artikel 25a, vierde lid, onderdeel b, van de Wet op de Raad van State).

A. ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING BIJ HET WETSVORSTEL

Wetsartikel 1 (uitgaven/verplichtingen en ontvangsten)

De begrotingen die onderdeel uitmaken van de Rijksbegroting, worden op grond van artikel 1, derde lid, van de Comptabiliteitswet 2001 elk afzonderlijk bij de wet vastgesteld. Het onderhavige wetsvoorstel strekt ertoe de begroting van het ministerie van Verkeer en Waterstaat voor het jaar 2006 vast te stellen.

Alle voor dit jaar vastgestelde begrotingswetten tezamen vormen de Rijksbegroting voor het jaar 2006. Een toelichting bij de Rijksbegroting als geheel is opgenomen in de Miljoenennota 2006.

Met de vaststelling van dit wetsartikel worden de uitgaven, verplichtingen en ontvangsten voor het jaar 2006 vastgesteld. De in die begroting opgenomen begrotingsartikelen worden in onderdeel B van deze memorie van toelichting toegelicht (de zogenaamde 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-lastendiensten Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut en Rijkswaterstaat voor het jaar 2006 vastgesteld.

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

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

B. DE BEGROTINGSTOELICHTING

INHOUD		blz.
1.	Leeswijzer en toelichting	4
2.	De beleidsagenda	7
3.	Afkortingenlijst	25
4.	De beleidsartikelen	29
5.	De niet-beleidsartikelen	129
6.	De bedrijfsvoeringsparagraaf	137
7.	Baten-lastendiensten	139
8.	Verdiepingshoofdstuk	151
9.	Conversietabel	175
10.	Bijlage Moties en toezeggingen	195
11.	Bijlage Lijst van ZBO's en RWT's	215

1. LEESWIJZER EN TOELICHTING

Inleiding: een begroting met een nieuw gezicht

Voor u ligt de begroting van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (VenW) voor 2006. Wat de vaste lezer waarschijnlijk opvalt, is dat deze begroting niet alleen beknopter is dan voorheen, maar ook een andere opbouw kent. Beide vernieuwingen hebben hetzelfde doel: meer transparantie. Bij wijze van inleiding is het nuttig om de veranderingen hier allereerst kort toe te lichten.

Ten eerste is besloten naar aanleiding van het overleg van de minister van Financiën met de Tweede Kamer over de evaluatie VBTB besloten om de begrotingsartikelen compacter en beter leesbaar te maken. Dit heeft geleid tot nieuwe vormvoorschriften en veel minder tekst. Het compacter maken van de begroting heeft echter nadrukkelijk niet geleid tot een verlies aan relevante informatie.

De tweede vernieuwing – de andere begrotingsindeling – is primair ingegeven door de ontwikkeling die VenW doormaakt van een projectenministerie naar een bestuursdepartement met een sterke externe oriëntatie en een duidelijke focus op samenhang en samenwerking, zowel binnen als buiten het departement. Deze ontwikkeling sluit nauw aan bij de «Veranderopgave» van VenW, waarin zaken als concerndenken en ontkokering centraal staan. VenW ziet de begroting als een belangrijk instrument om dit proces te ondersteunen.

De kern is dat VenW met de nieuwe begrotingsindeling herkenbaarder wordt. De buitenwereld associeert VenW vooral met brede inhoudelijke thema's als mobiliteit, waterbeleid en verkeersveiligheid. De «oude» indeling van de begroting was echter geënt op de organisatorische verdeling van dossiers over de drie beleidsdirectoraten-generaal van VenW (Personenvervoer, Transport en Luchtvaart, Water). Daardoor ontstond regelmatig een versnipperd beeld. Verkeersveiligheid heeft bijvoorbeeld zowel te maken met personenvervoer als goederenvervoer. In de nieuwe indeling zijn de beleidsprioriteiten duidelijker zichtbaar, meer geïntegreerd en meer gespecificeerd omschreven. De indeling van de productbegroting van het Infrastructuurfonds sluit hierop aan. (Zie ook de brief aan de voorzitter van de Tweede Kamer van 12 april 2005; Kamerstukken II, 2004–2005, 29 949, nr. 16)

Het effect van de nieuwe indeling is dat nu nog beter en op artikelniveau kan worden beoordeeld welk beleid VenW heeft geformuleerd en hoeveel geld daarmee is gemoeid. Daarmee ontstaan ook meteen meer mogelijkheden voor betere politieke sturing en verantwoording en voor meer focus in de dialoog met het parlement.

De Kamer heeft in een technische briefing op 27 april 2005 positief gereageerd op de nieuwe begrotingsindeling van VenW.

Leeswijzer

De begroting opent met de beleidsagenda. Die beschrijft de beleidsprioriteiten van VenW voor 2006. In aansluiting op de nieuwe begrotingsindeling, heeft VenW er ook in de beleidsagenda voor gekozen om sterker te focussen op een aantal politiek-maatschappelijk relevante thema's. Daarmee vormt de beleidsagenda meteen de eerste aanzet voor

de discussie over de VenW-begroting 2006. De herkenbaarheid en begrijpelijkheid van de kernboodschap uit de beleidsagenda is getest in focusgroepen van burgers.

Na de beleidsagenda komen de beleidsartikelen (31 t/m 38) aan bod. Die bieden systematisch inzicht in doelstellingen en de producten waarmee die worden gerealiseerd, de hoeveelheid geld die daarmee is gemoeid en de manier waarop de evaluatie plaatsvindt. Uitgaven die niet zinvol of doelmatig kunnen worden toegerekend aan de beleidsartikelen, zijn verantwoord onder de niet-beleidsartikelen (39 t/m 41).

Deze begroting bevat verder:

- een bedrijfsvoeringsparagraaf. Deze paragraaf gaat in op de belangrijkste bedrijfsvoeringsontwikkelingen bij het departement,
- een paragraaf baten-lastendiensten, waarin de relevante financiële gegevens van de agentschappen KNMI en RWS zijn opgenomen,
- een verdiepingshoofdstuk, waarin de opbouw van de beschikbare bedragen per begrotingsartikel duidelijk wordt,
- een conversietabel van de «oude» begrotingsindeling 2005–2010 naar de nieuwe begrotingsindeling 2006, waaruit direct te herleiden is waar budgetten vandaan komen en waar zij naar toe zijn gegaan¹. De tabel is voorzien van een kwalitatieve toelichting,
- een bijlage met een lijst van moties en toezeggingen en een bijlage met zelfstandige bestuursorganen (ZBO) en rechtspersonen met een wettelijke taak (RWT).

De begroting van VenW is ook digitaal beschikbaar op www.rijksbegroting.nl. Om de toegankelijkheid verder te vergroten zijn in de digitale versie waar nuttig en mogelijk hyperlinks aangebracht naar achterliggende documenten.

Ontwikkeling prestatiegegevens

Naar aanleiding van de motie-Douma c.s. (Kamerstukken II, 2004–2005, 29 949, nr. 11), die is aangenomen bij de behandeling van de evaluatie VBTB in de Tweede Kamer, heeft elke minister in juni 2005 een brief aan de Kamer gezonden waarin aangegeven is in hoeverre aan de beleidsartikelen in zijn of haar begroting concrete doelstellingen zijn gekoppeld. In die gevallen waar dat (nog) niet mogelijk is, is door de desbetreffende minister aangegeven wat daarvan de reden is.

VenW heeft de Tweede Kamer op 17 juni 2005 geïnformeerd (FEZ/2005/517; Kamerstukken II, 2004–2005, 29 949, nr. 30). In de VenW-begroting doet de beschreven situatie zich voor bij drie operationele doelstellingen: bestuurlijke organisatie en instrumentatie (artikel 31), bescherming tegen moedwillige verstoring (artikel 33) en (inter)nationale ruimtevaartprogramma's (artikel 37). Volstaan wordt met een verwijzing naar de betreffende brief.

Onderbouwing in producten en integrale uitgaven

VenW heeft de artikelen in de begroting 2006 volledig onderbouwd in producten en die geraamd tegen integrale uitgaven. VenW loopt daarmee rijksbreed voorop. Werken met integrale uitgaven is immers (nog) niet in de regelgeving van de Comptabiliteitswet beschreven.

¹ De begrotingsramingen vanaf 2005 zijn geconverteerd zoals nader toegelicht in hoofdstuk 6 van deze begroting. Om bij de artikelen een globale horizontale vergelijking vanaf 2004 mogelijk te maken, is in de tabellen «budgettaire gevolgen van beleid» een geconverteerde stand van de realisatie 2004 opgenomen. Hiertoe zij de cijfers waarbij éénduidige relatie bestaat tussen de oude en de nieuwe begrotingsinstelling 1:1 overgeheveld en is het restant toegeedeeld op grond van de geconverteerde stand 2005.

Dit houdt concreet in dat VenW in de begroting niet langer spreekt over instrumenten, maar over producten. Het betekent ook dat het onderscheid tussen programma- en apparaatuitgaven binnen een artikel niet langer meer wordt gehanteerd. De apparaatuitgaven, maar ook de agentschapbijdragen, worden vanaf nu toegerekend aan verschillende producten. Daarmee wordt helder wat de integrale kosten per product zijn. Overigens blijft in de tabel «budgettaire gevolgen van beleid», die bij elk artikel is opgenomen, wel zichtbaar wat op artikelniveau wordt geraamd aan programma-uitgaven, apparaatuitgaven en agentschapbijdragen.

Vorming baten-lastendienst RWS

Per 1 januari 2006 is Rijkswaterstaat (RWS) een baten-lastendienst. Dit heeft gevolgen voor de hele bedrijfsvoering van VenW. De bedrijfsvoeringparagraaf besteedt daar afzonderlijk aandacht aan. Hier stippen we kort de gevolgen voor de inrichting van de begroting aan.

Voor RWS is in de VenW-begroting 2006 een baten-lastendienstbegroting opgenomen. Onderdeel hiervan zijn onder andere de initiële openingsbalans en de staat van baten en lasten. Voor het financieren van investeringen maakt RWS gebruik van de leenfaciliteit van het ministerie van Financiën. RWS lost de lening af en betaalt hierover rente. Per saldo belast de omvorming naar een baten-lastendienst het budgettaire beeld van de VenW-begroting niet.

Voor de inrichting van de VenW-begroting heeft de omvorming van RWS tot een baten-lastendienst echter wel consequenties. Zo is het aparte artikel voor de uitvoeringsorganisatie RWS op begrotingshoofdstuk XII komen te vervallen. De uitgaven op dat RWS-artikel hadden met name betrekking op overhead, exploitatiebijdragen, anticiperend onderzoek, en beleidsvoorbereiding en -evaluatie. Voor deze budgetten is in overleg met de beleidsdirectoraten-generaal beoordeeld aan welk beleidsartikel welk deel van deze uitgaven een bijdrage gaat leveren. Die bedragen zijn overgeheveld naar de beleidsartikelen en dus ook toegekend aan producten.

2. BELEIDSAGENDA: CONSISTENT UITVOEREN – STRATEGISCH VERNIEUWEN

2006 is voor het ministerie van Verkeer en Waterstaat (VenW) een «scharnierjaar» tussen uitvoering en vernieuwing.

VenW blijft herkenbaar als «departement met de hand aan de schop», dat jaarlijks ongeveer 5,5 miljard euro uitgeeft aan aanleg, beheer en onderhoud. Bij de start van het kabinet-Balkenende 2 heeft het kabinet een aantal concrete doelen geformuleerd die duidelijk maken waar deze investeringen in 2007 toe moeten leiden. De uitvoering van dat beleidsprogramma is in volle gang. 2006 en 2007 zijn belangrijke uitvoeringsjaren, met name voor het inlopen van achterstallig onderhoud. Tegelijkertijd zijn er na het begin van deze kabinetsperiode met de nota's Ruimte en Mobiliteit, het verlengde Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) en de vorderingen op PPS-gebied nieuwe beleidsvragen en -perspectieven ontstaan. De speerpunten uit de Nota Mobiliteit zoals de aanleg van ontbrekende schakels, prijsbeleid en de netwerkbenadering hebben weliswaar grotendeels betrekking op de periode na 2007. Maar om de doelstellingen van de Nota Mobiliteit te halen, moet de besluitvorming wel vanaf nu plaatsvinden. Op deze manier werkt VenW continu aan nieuwe evenwichten tussen doelstellingen op korte en lange termijn en tussen de belangen van mobiliteit, economie, veiligheid, ruimte en duurzaamheid.

Het motto van deze beleidsagenda is daarom: «consistent uitvoeren – strategisch vernieuwen». In paragraaf 2.2 en 2.3 staat beschreven hoe VenW dat motto vertaalt in de twee kernfuncties van het ministerie: mobiliteit en water. Daaraan voorafgaand (paragraaf 2.1) passeert echter eerst een aantal dossieroverstijgende vernieuwingen in de taakopvatting en werkwijze van VenW de revue.

2.1 VenW als andere overheid

Tegen de achtergrond van het rijksbrede Programma Andere Overheid en de eigen «Veranderopgave» kiest VenW voor nieuwe manieren van werken. Zoals ook in de Nota Mobiliteit verwoord kan en hoeft niet alles opgelost te worden met infrastructuur. Het departement zit midden in een strategische vernieuwingsslag die erop gericht is systematischer een breder scala aan beleids-, uitvoerings- en toezichtsinstrumenten te hanteren dan voorheen, van decentralisatie en «meer markt» tot meer samenwerking op alle fronten en diverse vormen van innovatie. Het einddoel voor 2007 is een bestuursdepartement dat beleid voert op hoofdlijnen, regie heeft op de uitvoering – dus niet alles zelf meer doet –, het toezicht op een moderne en efficiënte manier heeft ingericht en de administratieve lastendruk substantieel verlaagd heeft. Burgers, bedrijven en regionale en lokale overheden krijgen in dat proces meer ruimte, maar ook meer verantwoordelijkheid. De vernieuwingsslag moet tot een formatiereductie leiden van bijna 2 800 fte in de periode 2003–2007. Eind 2004 stond de teller al op bijna 1 800, wat aangeeft dat VenW op de goede weg is om de reductie te realiseren.

Onder het motto «minder regels, meer kwaliteit», ligt in 2006 de nadruk op drie vernieuwingsthema's: «de markt tenzij», «verlaging regeldruk en administratieve lasten» en «innovatie en kennis».

2.1.1 De markt tenzij

Het uitgangspunt «de markt tenzij» betekent dat VenW niet langer wil doen wat anderen net zo goed, beter of sneller kunnen doen. Dat heeft vooral consequenties voor Rijkswaterstaat (RWS), dat per 1 januari 2006 als baten-lastendienst gaat werken. De belangrijkste randvoorwaarde is in alle gevallen dat de publieke belangen zeker zijn gesteld. Een ander belangrijk element in de nieuwe relatie met de markt is het thema integriteit. RWS stelt daarvoor samen met de marktpartijen een gedragscode op.

Het aantal innovatieve aanbestedingen (*Design-Build-Finance-Maintenance* of een variant daarop) neemt snel toe. Uit een tussenstand uit de zomer van 2004 blijkt dat inmiddels meer dan 70% van alle contracten innovatief wordt aanbesteed. De eerste resultaten van de Taskforce PPS uit het voorjaar van 2005 geven aan deze ontwikkeling een extra stimulans. Markt en overheid hebben gezamenlijk een groot aantal kansrijke PPS-projecten aangewezen. Het doel is om deze projecten in tijd naar voren te halen. Zo wordt voor de Tweede Coentunnel (start aanbesteding 2005) en de A4 Delft-Schiedam (start aanbesteding begin 2006) bijvoorbeeld een DBFM-contract gesloten. Voor de projecten A2 Maastricht (start aanbesteding 2005), Ring Utrecht (start marktbenadering 2006) en A27 Breda-Utrecht (start marktbenadering in 2007) wordt de markt al in de fase van de conceptontwikkeling gevraagd met oplossingen te komen. Ten slotte heeft VenW in mei 2005 het bedrijfsleven gevraagd om vanaf het begin mee te denken bij de verdere ontwikkeling van het hoofdwegennet tussen Rotterdam en Antwerpen. Medio 2006 zal VenW oordelen welke ideeën kansrijk zijn.

Ook de Inspectie VenW benut waar mogelijk de markt. Een goed voorbeeld van de manier waarop de Inspectie in 2005 en 2006 concreet werkt aan een moderner en efficiënter toezicht door inschakeling van de markt, zijn de afspraken op het terrein van de koopvaardij. De kern is dat de Inspectie VenW in het zogeheten «toezichtarrangement koopvaardij» de uitvoerende inspectietaken overdraagt aan de klassebureaus, particuliere dienstverlenende organisaties op het terrein van de koopvaardij. De Inspectie houdt toezicht op de klassebureaus. Een belangrijk onderdeel van het arrangement is de afspraak met de Koninklijke Vereniging van de Nederlandse Reders om de kwaliteit van dienstverlening te verbeteren en de regelgeving toegankelijker te maken. Het gaat dan bijvoorbeeld om het expliciet maken van de normen die de Inspectie bij het toezicht hanteert. In 2006 zal de overdracht van taken aan de markt in de koopvaardijsector worden afgerond.

2.1.2 Verlaging regeldruk en administratieve lasten

Een belangrijke doelstelling van het kabinet is verlaging van de administratieve lasten voor burgers en bedrijven. VenW werkt daaraan via drie programma's:

Ten eerste is er een programma gericht op bedrijven. VenW reduceert in deze kabinetsperiode de administratieve lasten voor bedrijven met 30%. Per 1 januari 2005 is daarvan de helft al gerealiseerd. Voorbeelden van aandachtsgebieden in 2006 zijn de digitalisering van de vergunningverlening en het terugdringen van de meet- en registratieverplichtingen voor de Wet verontreiniging oppervlaktewateren. Ook worden de vergunningen die ondernemers nodig hebben voor handelingen in het

watersysteem, zoals lozen en onttrekken, goedkoper. Per saldo levert dat op jaarbasis een kleine € 32 miljoen besparing op voor het bedrijfsleven vanaf 2006.

Het tweede programma richt zich op burgers en heeft als doelstelling een reductie van administratieve lasten van ruim 14% in uren en ruim 22% in directe kosten. Het gaat daarbij onder meer om vermindering van de bureaucratie bij het verkrijgen en verlengen van rijbewijzen (voorbereiding in 2006, realisatie in 2007) en om vereenvoudiging en verbetering van de APK-keuring, die daardoor ook goedkoper kan worden (realisatie in 2006).

Het derde programma heet «Beter Geregeld» en is gericht op een structurele vereenvoudiging van nieuwe en bestaande regelgeving op VenW-terrein. In dit programma toetst VenW regelgeving die in de maak is scherp op noodzaak en effecten op bedrijven en burgers. Daarnaast vindt een systematische doorlichting plaats van alle regelgeving van VenW. Voor de domeinen Zeevaart, Luchtvaart en Water is deze doorlichting afgerond. Op grond van de conclusies moderniseert VenW bijvoorbeeld het Schepenbesluit. Het oude Schepenbesluit telde ruim 130 afzonderlijke regelingen en bijna 1 500 artikelen. Bij de afronding van de vernieuwing in 2005 telt het nog maximaal 8 regelingen en ongeveer 250 artikelen. Op dit terrein verminderen de lasten daardoor met 65% ten opzichte van het peiljaar 2004. In 2006 volgt een soortgelijke operatie voor de Wet voorkoming verontreiniging door schepen, die per 1 januari 2007 wordt ingevoerd.

De Inspectie VenW levert een belangrijke bijdrage aan de verlaging van administratieve lasten door digitalisering van het toezicht, een voorbeeld van e-government. De doelstelling is om eind 2007 65% van de dienstverlening via de elektronische snelweg te laten verlopen. Dat omvat in ieder geval het afgeven van vergunningen en certificaten en waar mogelijk ook handhavingstaken. Voorbeelden zijn de digitalisering van het afgeven van vliegbrevetten en taxipassen en het «weigh in motion»-systeem dat automatisch de overbelading van vrachtwagens meet met behulp van lussen in het wegdek. De Inspectie VenW werkt verder aan een digitale kennisbank, die relevante regelgeving voor burgers en bedrijven beter toegankelijk maakt. In dat verband is het systeem I-check ontwikkeld, waarmee de scheepvaartsector gemakkelijker toegang heeft tot specifieke (internationale) regels. Dit systeem zal ook toegepast gaan worden op andere terreinen.

Op de beleidsterreinen van VenW is sprake van veel internationale interactie en regelgeving, vooral op de terreinen goederenvervoer en luchtvaart. De inzet van Nederland daarbij is: nationaal doen wat kan en Europees doen wat nodig of nuttig is, vroegtijdig en met een scherp oog voor de lasten voor burgers, bedrijfsleven en overheid. Kernbegrippen daarbij zijn bescherming van het level playing field en terughoudendheid bij het opleggen van nationale verplichtingen boven op internationale regels.

2.1.3 Innovatie en kennis

Bij de structurele versterking van innovatie in de VenW-sectoren heeft VenW vooral een verbindende en stimulerende rol: de markt innoveert, de overheid verbindt en faciliteert.

Met de groeiprognoses uit de Nota Mobiliteit tot 2020 in het achterhoofd (20% meer personenvervoer en 40 tot 80% meer goederenvervoer) en met de toenemende behoefte aan meervoudig ruimtegebruik is het duidelijk dat innovatie in alle VenW-sectoren van groot belang is. De «meer van hetzelfde»-aanpak werkt niet meer. Het scala aan innovatieprogramma's omvat inmiddels de onderwerpen Luchtkwaliteit, Geluid, Mobiliteitsmanagement, Water, Transportbesparing, en ICT en de Mobiliteitssector. Ook het aantal praktijkgerichte pilots neemt snel toe. Voorbeelden zijn de integratie van verkeers- en OV-informatie, compact rijden, een automatisch meld- en volgsysteem voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, intelligente snelheidsadaptie, vermindering van transport door logistieke verbeteringen, en innovatieve waterkeringsconcepten. In al deze programma's en pilots werkt VenW nauw samen met bedrijven, kennisinstellingen en medeoverheden (EU, andere departementen, provincies en gemeenten).

Behalve aan concrete innovaties, werkt VenW ook intensief aan structurele versterking van innovatie en kennis in de VenW-sectoren. Het hiervoor opgerichte VenW-Beraad wordt verbreed met de «Club van Maarsse», een gezamenlijk initiatief van VenW, bedrijfsleven en kennisinstellingen. Op 1 november 2005 worden tijdens een gezamenlijke manifestatie concrete afspraken gemaakt over de gezamenlijke innovatieagenda en concrete projecten, die worden uitgevoerd in 2006. Zowel binnen als buiten VenW klinkt de roep om betere vraagsturing en het maken van meer systematische overzichten van trends, prognoses, en bijbehorende beleidsopties. Met de zogeheten kenniskamers scherpt VenW vanaf oktober 2005 zijn strategische kennisvragen aan in debat met planbureaus, andere overheden, kennisinstellingen en maatschappelijke organisaties. In 2006 worden deze kennisvragen verder uitgewerkt. Daarbij ligt het accent op een prominenter rol voor duurzaamheid in het mobiliteits- en waterbeleid, nieuwe interbestuurlijke en publiek-private arrangementen, en het veiligheidsbeleid.

Kansen voor innovatie liggen nadrukkelijk ook in Europa. In aansluiting op de Lissabon-agenda heeft de Europese Commissie bijvoorbeeld in mededeling i2010 het onderwerp «veilig en schoon transport» benoemd als «flagship initiative». VenW zal door pro-actief optreden in Brussel en slimme samenwerking in Nederland het Europees beleid beïnvloeden en Europees geld uit het zevende Europees kaderprogramma voor onderzoek en technologieontwikkeling benutten voor het realiseren van eigen beleidsdoelen.

2.2 Mobiliteit en maatschappij

VenW beschouwt mobiliteit als een drager van economische groei. Daarmee is mobiliteit een belangrijke voorwaarde om meer mensen aan het werk te krijgen en te laten participeren in de samenleving. Zoals ook in de Nota Mobiliteit verwoord, wil VenW de vraag naar mobiliteit om die reden niet afremmen, maar in goede banen leiden. Vanuit die opvatting werkt VenW aan schone, betrouwbare, veilige en toekomstvaste netwerken.

2.2.1 Schone netwerken

Luchtkwaliteit is in 2005 acuut als een groot probleem op de agenda gekomen. Daarbij is het wel goed dat we ons blijven realiseren dat de luchtkwaliteit in Nederland de afgelopen decennia door Europese en

nationale bronmaatregelen aanzienlijk is verbeterd, ook al groeide het verkeer in deze periode flink. Als het Europees bronbeleid zich voortvarend blijft ontwikkelen, moet het haalbaar zijn dat vanaf 2015 nieuwe auto's in Europa geen problemen meer geven voor de luchtkwaliteit, en dat nog eens 10 à 15 jaar later het gehele Europese wagenpark «schoon» is.

Dit positieve lange termijnperspectief laat onverlet dat Nederland niet overal tijdig aan de EU-normen voor fijn stof (PM_{10} in 2005) en stikstofdioxide (NO_2 in 2010) voldoet. Dit leidt tot risico's voor de volksgezondheid en legt juridische blokkades voor nieuwe ruimtelijke ingrepen, zoals de aanleg van infrastructuur, bedrijventerreinen en woningbouw. Daarom heeft verbetering van de luchtkwaliteit in 2006 absolute prioriteit.

Eind 2006 moeten concrete stappen gezet zijn voor de verdere aanscherping van Europese emissienormen voor voer- en vaartuigen, want bronbeleid is onbetwist het meest effectieve spoor in de aanpak van luchtkwaliteitsproblemen. Nationaal laat het Platform Duurzame Mobiliteit zijn eerste resultaten zien. In dat platform werken Rijk en markt samen om schone en innovatieve technieken zo snel mogelijk op de markt te krijgen. In 2006 zullen op verschillende plaatsen in het land grootschalige pilots worden uitgevoerd, gericht op de introductie van schone brandstoffen (bijvoorbeeld aardgas en ethanol) en schone voertuigtechnologie (bijvoorbeeld hybride auto's en auto's met brandstofcel). Ook moet het bestaande wagenpark schoner worden en ontwikkelt het kabinet een aanpak voor de verbetering van de luchtkwaliteit bij andere modaliteiten, zoals de luchtvaart, de binnenvaart, de zeescheepvaart en de zeehavens. Zo stelt het kabinet per 1 januari 2006 een subsidieregeling voor de zeevaartsector beschikbaar om innovatieve verbeteringen op het vlak van milieu en veiligheid tot stand te brengen. In het verband van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) neemt het kabinet initiatieven gericht op aanscherping van NO_x normen voor scheepsmotoren, een verdere verlaging van het zwavelgehalte in brandstof en de ontwikkeling van een fijnstofnorm voor scheepsmotoren.

Voor de generieke aanpak van de luchtkwaliteit hebben VenW en VROM een pakket ontwikkeld met de meest kosteneffectieve en uitvoerbare maatregelen op nationaal niveau, dat inmiddels door het kabinet is vastgesteld. Prioriteiten zijn onder andere continuering van de Euro 4/5 stimuleringsregeling voor vrachtwagens, uitbreiding van de stimulering van roetfilters tot nieuwe bestelauto's en taxi's, het schoner maken van bestaande voer- en vaartuigen met voornamelijk roetfilters (vrachtauto's, bestelauto's, personenauto's, mobiele machines, binnenvaartschepen, locomotieven), en schonere (bestaande en nieuwe) OV-bussen en overheidsvoertuigen.

Aanpak van de luchtkwaliteit vergt daarnaast lokaal maatwerk. In 2006 werkt VenW verder aan gebiedsgerichte oplossingen, die moeten helpen om mogelijke blokkades voor maatschappelijk gewenste ruimtelijke ontwikkelingen op te lossen. Het gaat daarbij vooral om pilotprojecten langs snelwegen uit het Innovatieprogramma Luchtkwaliteit. Een voorbeeld hiervan is een proef op de A20 bij Rotterdam, waar een coating van titaniumdioxide op geluidsschermen de afbraak van NO_2 ter plekke moet bevorderen.

In Europees verband is de inzet erop gericht om de evaluatie van de EU-luchtkwaliteitsrichtlijnen aan te grijpen om te pleiten voor beter

uitvoerbare normen in combinatie met een ambitieuzer Europees bestrijdingsbeleid (emissienormen). Ook zal Nederland er voor pleiten, ter voorkoming van gezondheidsschade, toepassing van de normen vooral te concentreren op gebieden waar mensen verblijven. Voorts pleit Nederland voor uitstel van de termijnen waarop aan de normen voldaan moet worden.

Ten slotte werkt het kabinet onder leiding van VROM aan herziening van het wettelijk kader voor luchtkwaliteit. Dat voorstel gaat naar verwachting nog in 2005 naar de Tweede Kamer.

2.2.2 Betrouwbare netwerken

In het streven naar betrouwbare netwerken staan in 2006 drie thema's centraal: -1- beheer en onderhoud, -2- een optimale benutting van de infrastructuur, -3- stedelijke bereikbaarheid.

Beheer en onderhoud

In de begroting 2004 is het inlopen van achterstallig onderhoud als topprioriteit aangewezen voor deze kabinetsperiode. De grote inhaalslag, met name voor de weg, wordt in 2006 en 2007 gemaakt. Op het hoogtepunt van het onderhoudsprogramma zullen er zo'n 60 wegprojecten tegelijkertijd in uitvoering zijn. Dat is op zichzelf goed nieuws voor de automobilist, want goed onderhoud voorkomt nieuwe problemen zoals de «gladde wegen» eind 2004. Maar tijdelijke overlast is onvermijdelijk. Om te zorgen dat de weggebruiker hier zo min mogelijk hinder van ondervindt, zorgt RWS voor een goede centrale planning van de werkzaamheden. In aansluiting op de ontwikkeling van RWS naar een zakelijke en publieksvriendelijke klantendienst investeert de organisatie tijdens de onderhoudswerkzaamheden extra in informatieverstrekking en samenwerking met andere netwerkbeheerders.

De inzet van de gereserveerde middelen voor de 2e fase van het Herstelplan spoor, ondermeer gericht op het structureel herstel van het spoor en faciliteren van de te verwachten groei, wordt in 2006 conform afspraak verder uitgewerkt. Dat gebeurt mede op basis van de aangekondigde mid-term review. Daarbij wordt ook de vervanging van het beveiligingssysteem betrokken. VenW bekijkt in hoeverre deze vervangingen opgenomen kunnen worden in de 2e fase Herstelplan spoor, zonder de ambities voor betrouwbaarheid en punctualiteit los te laten.

Onderhoudsprogramma: stand van zaken

Weg: Het kabinetsdoel voor eind 2007 is een vermindering van het achterstallig weg-onderhoud met circa 45% ten opzichte van 2003. Eind 2005 is daarvan 11% gerealiseerd, eind 2006 26%.

Spoor: Het kabinetsdoel voor eind 2007 is circa 35–40% minder storingen dan in 2000. In 2004 was het aantal storingen met 19% gedaald. Zoals in de vorige begroting aangekondigd, heeft ProRail deze doelstelling in het beheerplan vertaald in een prestatie-indicator voor klanthinder (een product van het aantal storingen, hersteltijd en drukte). Het beheerplan bevat verder afspraken over de beschikbaarheid en betrouwbaarheid van de hoofdspoorweginfrastructuur, de reinheid, de toegankelijkheid en sociale veiligheid van de transervoorzieningen, de kwaliteit van de bijsturing, de kwaliteit van de capaciteitsverdeling, en de kwaliteit van de informatievoorziening.

Vaarweg: Het onderhoudsprogramma voor de rijkswaterwegen is vastgelegd in het Plan van Aanpak Beheer en Onderhoud bij de begroting van 2004. Een aantal grootschalige baggerwerkzaamheden is in 2004 en 2005 gerealiseerd en/of gestart. De werkzaamheden aan het Noordzeekanaal, het Amsterdam-Rijnkanaal, het Kanaal Gent-Terneuzen en het Buiten-IJ zijn in 2004 en 2005 gestart en deels ook al afgerond. In uitvoering zijn de werkzaamheden aan de Haringvlietsluizen en de renovatie van de Prins Bernhard- en Prinses Irenesluizen in het Amsterdam Rijnkanaal/Lek. In 2006 starten baggerwerkzaamheden in de Waal, Merwede en de Oude Maas.

Beter benutten: verkeersmanagement

De inmiddels «klassieke» instrumenten voor een betere benutting van de weginfrastructuur via verkeersmanagement bestaan uit zaken als verkeerscentrales, signaalgevers, toeritdoseerinstallaties en spitsstroken en plusstroken. Behalve in deze «hardware» investeert VenW in toenemende mate ook in de «software» van samenwerking met andere wegbeheerders, politie, bedrijven en andere partijen. Om lokaal en regionaal maatwerk te kunnen leveren in verkeersmanagement, zijn brede coalities nodig. Een goed voorbeeld is het tijdelijke programma dat in 2005 werd opgezet om de doorstroming op de Gaasperdammerweg/A9 op peil te houden tijdens grootschalige wegwerkzaamheden. Daarnaast komen er in de stedelijke gebieden ook steeds meer structurele samenwerkingsverbanden in de geest van de aanbevelingen van de commissie-Luteijn, bijvoorbeeld in de regio Haaglanden, de regio Rotterdam en Noord-Brabant. In 2006 brengt VenW een evaluatie uit die voor de stedelijke netwerken in beeld brengt of de verbetering van de toegang tot de stad in de spits door deze aanpak op gang komt en of alle partijen, inclusief het bedrijfsleven, inderdaad aan dit proces deelnemen.

VenW gaat deze samenwerkingsinitiatieven in 2006 verder aanvullen met gerichte innovaties. Het Innovatieprogramma Mobiliteitsmanagement is opgezet met het doel om innovatieve reisvormen of diensten te ontwikkelen en toe te passen die een bijdrage leveren aan het terugbrengen van de reistijd van deur tot deur. Een concreet voorbeeld is de pilot integrale reisinformatie weg/OV die momenteel loopt in Haaglanden. Daarmee krijgen reizigers de mogelijkheid om hun reis van deur tot deur te plannen en eventueel hun reisplannen aan te passen. De pilot is het resultaat van een open uitvraag naar de markt rond dienstverlening op het gebied van reisinformatie. De winnende marktpartij ontwikkelt deze dienstverlening en krijgt 2 jaar de tijd de ontwikkelde producten toe te passen. Eind 2005 worden vier instrumenten opgeleverd die vanaf 2006 aangeboden worden:

1. een internet-routeplanner op basis van actuele verkeersgegevens voor auto en OV,
2. multimodale reisinformatie via de mobiele telefoon,
3. halfuurlijkse regionale radio-verkeersbulletins met actuele reisinformatie voor auto en OV,
4. een SMS service.

Het uitgangspunt blijft dat de overheid moet zorgen voor kwalitatief goede gegevens. Het Rijk blijft daarom investeren in kwaliteitsverbetering van de gegevens over verkeer op het hoofdwegennet en, samen met andere wegbeheerders en de industrie, in de vertaling van deze data naar zinvolle informatie voor weggebruikers. In 2006 zal hiervoor een nationale databank voor verkeer en vervoer beschikbaar komen. Op basis van deze databank zet VenW in 2006, samen met publieke en private partners, een

grootschalige proef op gericht op het beter informeren van de weggebruiker en het sturen van verkeersstromen.

Een kansrijke vernieuwing is het zogeheten «compacte rijden», dat mogelijk wordt door het versmallen van rijstroken in combinatie met dynamische wegstrookmarkering en snelheidsverlaging. Compact rijden is niet alleen goed voor de doorstroming, maar ook voor de verkeersveiligheid en de luchtkwaliteit. RWS rondt begin 2006 een onderzoek af naar de effecten op de luchtkwaliteit, de veiligheid én de bereikbaarheid van een snelheidsverlaging tot 80 km/uur op autosnelwegen rond de vier grote steden. Dat onderzoek wordt gecombineerd met een onderzoek naar compact rijden.

Vaak ontstaan files door pechgevallen en ongelukken. Sinds eind jaren '90 wordt op het hoofdwegennet gewerkt met een stelsel van afspraken onder de noemer «incident management». Politie, bergers en andere hulpdiensten werken hierbij samen om de plaats van het incident zo snel mogelijk vrij te maken voor het verkeer. Op dit punt zijn nog verbeteringen mogelijk door weginspecteurs van Rijkswaterstaat in bepaalde gevallen politietaken te laten uitvoeren. Na succesvolle pilots in Amsterdam en Noord-Brabant wordt dit in 2006 landelijk ingevoerd. Het gaat concreet om 100 inspecteurs extra. In de pilots bleek de inzet van deze inspecteurs de aanrijtijden van hulpdiensten bijvoorbeeld aanzienlijk te verkorten. In de pilot bij Eindhoven ging het concreet om een daling van meer dan 25% (van 15 naar 11 minuten). VenW onderzoekt verder met welke nieuwe methoden de weg sneller vrij kan worden gemaakt na ongevallen met vrachtwagens. Waar mogelijk zal VenW ook initiatieven stimuleren om op het onderliggend wegennet een vorm van incident management in te voeren. Ook op de vaarwegen zet RWS vanaf najaar 2005 extra verkeersinspecteurs in.

Benuttingsprogramma: stand van zaken

Weg: De uitvoering van het Fileplan ZSM heeft als doel vóór 2007 een capaciteitsvergroting van de rijkswegen door de aanleg van 150 kilometer spits- en 160 kilometer plusstroken. Eind 2005 is naar verwachting 82 km spits- en 20 km plusstroken beschikbaar en eind 2006 136 km spits- en 65 km plusstroken. De doelstelling is niet volledig haalbaar omdat projecten zijn stilgelegd na de uitspraken van de Raad van State over het niet voldoen aan de Europese eisen voor de luchtkwaliteit. Doel van het Fileplan ZSM is een vermindering van de filezwaarte met minimaal 30% op plaatsen waar projecten zoals spitsstroken zijn uitgevoerd. Deze effecten zijn vanaf een jaar na ingebruikname van de desbetreffende stroken goed meetbaar (voor het eerst eind 2005).

Spoor: Doelstelling is een punctualiteit van de NS van 87–89% in 2007. NS heeft deze doelstelling overgenomen in het vervoerplan. Daarvoor moet NS met ProRail afspraken maken over te nemen maatregelen voor 2006 en 2007. Eind 2004 reed 86% van de treinen op tijd. Het vervoerplan bevat daarnaast prestatieafspraken voor zitplaatskansen, reinheid, sociale veiligheid en informatievoorziening bij vertragingen. Ook geeft NS in het vervoerplan aan hoe het spoorvervoer bijdraagt aan de bereikbaarheid van de landsdelen en aan reizigersgroei. Extra aandacht gaat in 2006 uit naar het opstellen van de dienstregeling 2007.

Stedelijke bereikbaarheid

In 2006 komen de resultaten beschikbaar van negen netwerkanalyses voor de nationale stedelijke netwerken uit de Nota Ruimte. Het doel van deze netwerkanalyses is om op basis van een gedeeld probleembesef maatregelpakketten te ontwikkelen. Het in beeld brengen van de kosten-

effectiviteit is hierbij belangrijk. Er is daarbij veel aandacht voor de wisselwerking tussen hoofdwegennet en de toegang tot de grote steden, tussen hoofdwegennet en onderliggend wegennet en voor de positie van het Openbaar Vervoer. Het Rijk trekt de drie analyses in de Randstad, de regionale overheden trekken de zes analyses buiten de Randstad (incl. Leeuwarden). Het resultaat zijn door alle partijen gedragen, uitvoeringsgerichte pakketten van maatregelen, met een prioriteitstelling naar urgentie, haalbaarheid, fasering in de tijd en duidelijkheid over de verantwoordelijkheid voor verdere uitwerking. De resultaten van de netwerkanalyses worden gebruikt bij de MIT-besprekingen in 2006 en zijn een bouwsteen voor de herijking van de Brede Doeluitkering in 2007.

Vanwege het multimodale karakter van de netwerkanalyses is het OV een belangrijk onderdeel bij de analyses. In deel 3 van de Nota Mobiliteit is als ambitie voor het OV geformuleerd dat het een reëel, aantrekkelijk en betrouwbaar vervoerproduct biedt voor de groeiende mobiliteit van, naar en binnen de stedelijke netwerken. Daarnaast moet het OV maatwerk leveren op tijden met een geringe en gespreide vervoervraag en moet het zorgen voor een basis-bereikbaarheid van maatschappelijke voorzieningen. Generieke doelstellingen voor OV-groei passen niet meer, omdat die geen rekening houden met verschillen tussen gebieden. De ervaring leert dat een grootse overstap van auto naar OV weinig realistisch is en dat ook de vervoersontwikkeling sterk verschilt per gebied. Goede overstapmogelijkheden (binnen het OV zelf, maar ook tussen OV en auto en fiets) zijn belangrijk. Daar zullen de netwerkanalyses expliciet aandacht aan besteden. Verder hebben een betere benutting van de bestaande vervoerscapaciteit en een efficiëntere inzet van productiemiddelen prioriteit.

Een ander probleem is dat op diverse plaatsen in Nederland problemen spelen met spoordoorsnijdingen in stedelijk gebied, zoals in Delft. Meestal gaat het daarbij niet om een vervoerskundig, maar om een ruimtelijk probleem of om de leefbaarheid. VenW inventariseert nog in 2005, samen met VROM, welke problemen waar optreden en wat het kost om die problemen van de steden op te helpen lossen. In deze begroting wordt een bedrag van € 300 miljoen beschikbaar gesteld (periode 2005–2020) als bijdrage in de aanpak van de belangrijkste knelpunten. De verdere invulling vindt plaats op basis van de uitkomsten van de VenW/VROM-inventarisatie.

De bereikbaarheid van (binnen)steden is rechtstreeks van invloed op de bevoorrading van winkels en bedrijven. Het probleem is dat er lokaal en regionaal te weinig wordt samengewerkt, waardoor vaak een lappendeken aan regels ontstaat en vervoerders gedwongen worden om in korte tijd verschillende kernen in een regio te «bedienen». De Commissie Stedelijke Distributie gaat in 2006 gemeentebesturen, producenten, verladers, vervoerders en detailhandel adviseren over de beste vorm van regionale samenwerking. Zonodig treedt zij daarbij arbitrerend op. In aanvulling daarop komt de commissie begin 2006 met een advies over nut en noodzaak van bovenregionale afstemming en over het vergroten van de noodzakelijke betrokkenheid van met name de kleine detailhandel.

2.2.3 Veilige netwerken

Veiligheid is maatschappelijk, en dus ook voor VenW, een topprioriteit. Het streven naar een veiliger Nederland omvat vanuit VenW-oogpunt diverse aspecten van *safety* en *security*. Deze paragraaf geeft aan waar in 2006 de

accenten liggen. Kernelementen in de veiligheidsvisie van VenW zijn: streven naar permanente verbetering, een expliciete en transparante afweging van maatregelen, voorbereid zijn op onvermijdelijke risico's en de realisatie van veiligheidsmanagement en een veiligheidscultuur.

Aansluitend bij het kabinetskader *Nuchter omgaan met risico's* stelt VenW in 2006 een risicobeschouwing op door onderlinge vergelijking van de VenW-risicoterrainen. Daarin staat de balans tussen inhoudelijke rationaliteit, politiek-bestuurlijke realiteit en de beleving en waardering van burgers en bedrijven centraal. Op basis van een vergelijking tussen veiligheidsterreinen wil VenW verder invulling geven aan de gewenste koers om verantwoordelijkheden daar neer te leggen waar de afwegingen het best gemaakt kunnen worden: bij de rijksoverheid, bij de decentrale overheid of bij burgers en bedrijven. Zo'n vergelijking maakt het ook mogelijk om een brede afweging te maken over het nut, de noodzaak en de mogelijkheden om risico's te differentiëren.

Verkeersveiligheid

De verkeersveiligheidsdoelstelling voor 2010 is maximaal 900 verkeersdoden en 17 000 ziekenhuisgewonden. In 2003 vielen er 1 066 doden en waren er 18 420 ziekenhuisgewonden. In 2004 is het aantal doden sterk gedaald tot 881. Het is nog niet duidelijk of deze sterke daling incidenteel is, of dat er sprake is van een trend. Vooralsnog hanteert VenW daarom voor 2007 een tussendoel van maximaal 962 doden en 17 533 ziekenhuisgewonden. Als bij het bekend worden van de cijfers over 2005 echter blijkt dat er sprake is van een trend, stelt VenW de doelen naar beneden bij.

Uitgangspunt van het verkeersveiligheidsbeleid is dat de overheid niet alles kan regelen. Burgers hebben de verantwoordelijkheid voor hun eigen gedrag. Uit diverse publieksonderzoeken blijkt dat weggebruikers zich in hoge mate ergeren aan het verkeersgedrag van anderen. Dat blijft daarom in 2006 een belangrijk thema in de verkeersveiligheids campagnes van VenW: respect tonen voor elkaar, met name door gewoon de verkeersregels na te volgen. Daarnaast legt het kabinet die verantwoordelijkheid in 2006 meer bij burgers en bedrijven neer via concrete gedragsmaatregelen. Denk daarbij aan het puntenrijbewijs. Andere maatregelen die in 2006 van kracht worden of waaraan gewerkt wordt, zijn een beperkt alcoholpromillage voor de beginnend bestuurder, herziening van het rijbewijsstelsel, het bromfietsrijbewijs, demonstratieprojecten met snelheidsregulerende voorzieningen in bestelwagens en detectiesystemen rondom vrachtwagens ter bescherming van fietsers en voetgangers. Voor het bestelverkeer is in 2005 met de brancheorganisaties een convenant afgesloten dat, naast demonstratie van snelheidsregulerende voorzieningen, gericht is op stimulering van de veiligheidscultuur en aanvullende rijstijltrainingen. In 2006 worden de eerste resultaten van het convenant zichtbaar.

Internationaal participeert VenW in twee Europese pilots voor een Intelligente SnelheidsAssistent (ISA). ISA helpt de automobilist bij het kiezen van de juiste snelheid door middel van *in car* apparatuur die is verbonden met systemen buiten het voertuig, zoals een database met de snelheidslimieten. VenW maakt in 2006 samen met de andere wegbeheerders en de industrie een digitale snelhedenkaart om het gebruik van ISA te faciliteren.

Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen

Met het eind 2005 vast te stellen beleid voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, wordt langs twee lijnen de spanning tussen ruimte en het vervoer van gevaarlijke stoffen gemanaged. Ten eerste komt er een basisnet dat grenzen stelt aan de vervoersontwikkeling en een ruimtelijke veiligheidszone rondom de infrastructuur vastlegt. Hiermee wordt helderheid geboden over het externe veiligheidsbeleid en de acceptatie van restrisico's. In 2006 zal VenW het basisnet vastleggen voor alle modaliteiten, te beginnen met het basisnet spoor. Ten tweede richt het beleid zich op permanente verbetering van de veiligheid van de bedrijfsprocessen van vervoerders, verladings- en ontvangers en stimuleert het rijk betrokken partijen hun verantwoordelijkheid te nemen.

Vergunningverlening luchtvaartmaatschappijen

De problemen met enkele low-cost luchtvaartmaatschappijen in het voorjaar van 2005 heeft de veiligheid van het vliegverkeer in het middelpunt van de belangstelling gezet. Met de vestiging van het Europese Veiligheidsagentschap staat in 2006 een harmonisatie van de voorwaarden voor veilige vluchtuitvoering op de agenda. Deze voorwaarden vormen de basis waarop in Europa veiligheidsvergunningen worden verstrekt. Luchtvaartmaatschappijen, ook low-cost ondernemingen, moeten daaraan voldoen, alvorens vluchten te kunnen uitvoeren. In 2006 treedt ook de richtlijn in werking voor verscherpte controles op vluchten van ondernemingen uit niet EU-landen. In Europees verband zullen verdergaande afspraken worden gemaakt over de geharmoniseerde aanpak van deze inspecties. Ook komen er maatregelen om in te kunnen grijpen in situaties waarin zich onverantwoorde veiligheidsrisico's voordoen. Ten slotte ontwikkelt VenW beleid om in de toekomst passagiers zo goed mogelijk te informeren over de veiligheidsprestaties van de luchtvaartmaatschappijen waarmee zij reizen.

Security

Sinds 9/11 is het securitybeleid in een stroomversnelling geraakt. Het kabinet ontwikkelt beleid om eventuele verstoringen voor te zijn en om voorbereid te zijn als er toch iets gebeurt. Centraal staat het project «Vitaal». Daarin brengt het kabinet de kwetsbaarheid van de Nederlandse infrastructuur in kaart, om die zo te kunnen verminderen. De mainports Schiphol en Rotterdam zijn aangewezen als vitale knooppunten. Vitale objecten zijn bijvoorbeeld de Maeslantkering en het sluiscomplex IJmuiden. Voorbeelden van concrete maatregelen in 2006 zijn het beperken van publieksinformatie over en publieke toegang tot deze objecten en systemen, cameratoezicht en een aangescherpt screeningsbeleid van personeel en aannemers. In het platform security spoor werken kabinet en sector voor het personenvervoer per spoor aan een visie op het gewenste beschermingsniveau van kwetsbare spooronderdelen.

Met de mainport Rotterdam als wereldhaven en Schiphol als vierde luchthaven van Europa is Nederland een belangrijk internationaal logistiek centrum. Daarom wil het kabinet zijn doelstelling nadrukkelijk ook in internationaal verband realiseren, omdat alleen op die manier het beveiligingsniveau kan worden verhoogd met behoud van een level playing field. Bovendien stopt terrorisme niet bij landsgrenzen. In 2006 wordt de EU-Richtlijn tot de beveiliging van de gehele zeehaven ingevoerd, in aanvulling op de EU-Verordening ter beveiliging van schepen en havenfaciliteiten. In het verlengde hiervan werkt VenW mee aan de totstandkoming van de EU-Verordening ter beveiliging van de intermodale vervoersketen, die ook modaliteiten afdekt die nog geen security-

regime kennen, en het internationale level playing field bevordert. In 2006 wordt ook de herziene EU-Richtlijn op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart ingevoerd.

2.2.4 Toekomstvaste netwerken

De ontwikkeling van de mainports en de grote investeringen in de toekomstige mobiliteit staan terecht in het brandpunt van de maatschappelijke en politieke belangstelling. Tegen de achtergrond van de uitgangspunten van de Nota Ruimte en de Nota Nobiliteit (ruimte voor ontwikkeling, mobiliteit als drager van economische groei) legt VenW de beleidsaccenten in 2006 vooral op Schiphol en op enkele grote investeringsprojecten zoals de Noordvleugel en het Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR).

Schiphol

Het kabinet heeft met de Kamer afgesproken dat het Schipholbeleid zoals vastgelegd in de Schipholwet en de twee Luchthavenbesluiten binnen drie jaar na inwerkingtreding moet zijn geëvalueerd. Deze evaluatie wordt in februari 2006 afgerond en aan de Kamer aangeboden. De evaluatie omvat niet alleen de technische aspecten, maar ook de ervaringen van betrokkenen. Zo wordt er niet alleen gekeken naar vliegtuiggeluid uitgedrukt in decibellen, maar ook naar de beleving daarvan door omwonenden. In lijn daarmee heeft het kabinet iedereen uitgenodigd om verbetervoorstellen in te dienen. Indien nodig of gewenst, ondersteunt het projectbureau dat de evaluatie uitvoert de betrokkenen hierbij. De evaluatie is erop gericht om de feiten en ervaringen van alle betrokkenen op een open, onafhankelijke en transparante wijze op een rij te zetten.

Om het beleid voor Schiphol op langere termijn vorm te kunnen geven, verkent het kabinet in het Project Mainport Schiphol de ontwikkelingen in de internationale luchtvaart en de betekenis daarvan voor Schiphol en de omgeving. Het project brengt de kennis bij elkaar die nodig is om de baten en lasten van de mainport in termen van economie, internationale concurrentiepositie, veiligheid, leefbaarheid en milieu inzichtelijk te maken. Op basis van deze analyses en de evaluatie van de Schipholwet zal het kabinet in 2006 het beleid voor Schiphol afwegen.

Grote investeringsprojecten

Grote investeringsprojecten vragen om een zakelijke en transparante besluitvorming en goede informatievoorziening, zowel van VenW en andere betrokken departementen als van de Tweede Kamer. Dat is misschien wel de belangrijkste les die te trekken valt uit de conclusies van de Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten (TCI). Om voor de toekomst een open en transparante afweging van projecten te garanderen zal voor nieuwe grote infrastructuurprojecten als eerste onderdeel van het besluitvormingsproces een structuurvisie worden opgesteld. In 2006 moet bij de projecten in de Noordvleugel, waaronder de Zuiderzeelijn, blijken of de afspraken voldoen.

Behalve op de reeds in gang gezette organisatiewijzigingen (scheiding van beleid, uitvoering en handhaving) en vernieuwingen in de werkwijze van VenW in het kader van de Veranderopgave en het Programma Andere Overheid, ligt de nadruk verder op: de noodzaak om te komen tot een integrale afweging van projecten, het belang van heldere en gefaseerde besluitvorming met duidelijke go/no-go-besluiten en nauwe betrokkenheid van de kamer en een betere projectbeheersing met actief risico-

management in alle fases. De kunst zal zijn om niet elk (deel)project even zwaar te «belasten» met procedureafspraken. Sommige projecten zijn immers minder complex dan andere, bijvoorbeeld waar het gaat om nut en noodzaak. Er moet dus ruimte zijn voor maatwerk.

Een en ander heeft inmiddels bijvoorbeeld voor het Project Mainport Rotterdam tot een aanpak geleid waarin de Tweede Kamer na het herstel van PKB+ deel 3 in 2006 een expliciet afweegmoment krijgt voorgelegd. Voor de behandeling in de Kamer geeft VenW aan hoe de uitkomsten van TCI doorwerken in de fasering en projectbeheersing van PMR, waaronder inbegrepen een integraal risicoprofiel.

Het streven naar een integrale benadering komt vooral goed tot uitdrukking in de programma-aanpak uit de uitvoeringsagenda bij de Nota Ruimte die het kabinet voorstaat. VenW trekt het gebiedsgerichte programma uit de Nota Ruimte voor de Noordvleugel. Daarin worden veel projecten integraal afgewogen vanuit een breed ruimtelijk perspectief en op basis van een PPS-aanpak. De belangrijkste projecten zijn de corridor Schiphol/A6/A9/Almere, de Zuidas en de Zuiderzeelijn. De richtinggevende uitspraken die medio 2005 zijn gedaan (bijvoorbeeld over de groei van Almere) bevatten nog veel marges en scenario's. Eind 2005 en begin 2006 volgt verdere concretisering. Een paar belangrijke elementen in 2006 zijn: keuze voorkeurstracé voor de Planstudie Weg Schiphol-Almere, standpunt Zuidas (dok of dijk?), groeiscenario Almere met ontsluiting, het al dan niet aanleggen van een IJmeerverbinding. Ten slotte komt er een integrale structuurvisie voor de Zuiderzeelijn op basis waarvan een geactualiseerde nut- en noodzaakdiscussie kan worden gevoerd. Dan volgt een go/no go besluit voor de Zuiderzeelijn. Bij «go» wordt bepaald welke alternatieven worden uitgewerkt.

2.3 Integraal waterbeheer: de volgende fase

De uitvoering van het Waterbeleid 21^e eeuw is in volle gang. De uitdaging nu is om deze uitvoering te combineren met een gezonde sociaal-culturele, ruimtelijke en economische ontwikkeling van Nederland. Kernthema's zijn: veiligheid, koppeling van ruimtelijke belangen, vereenvoudiging van het bestuurlijk instrumentarium en internationaal denken. Het beleid wordt ook in 2006 ondersteund door de voorlichtingscampagne «Nederland leeft met water». Die zal in 2006 gericht zijn op concrete maatregelen, wat ze betekenen voor de burgers, bedrijven, belangengroepen en overheden, en wat ze betekenen voor de regio waarin men woont of werkt.

2.3.1 Water en veiligheid: naar een nieuwe risicobenadering

De overheid moet bescherming bieden tegen overstromingen, maar op welk niveau en tegen welke prijs? Om die afweging en die keuze te kunnen maken, is het nodig om waterveiligheid in termen van economische en sociale risico's te beschrijven. Dat gebeurt in het studieproject Veiligheid van Nederland in Kaart (VNK). Hierin brengt VenW, samen met de provincies en waterschappen, volgens een nieuwe methode de kansen op en -voor het eerst- ook de gevolgen van overstromingen van de dijkringen in kaart. De eerste fase van VNK – voor 16 dijkringen – is in 2005 afgerond. Vanaf 2006 worden deze uitkomsten en die van het vervoltraject gebruikt in de discussie over een nieuwe veiligheidsbenadering. Daarin staan het omgaan met overstromingsrisico's en een mogelijke verdere differentiatie van de veiligheid in Nederland centraal.

Dit kan op termijn leiden tot een heroverweging van de huidige normen, bijvoorbeeld een hoger beschermingsniveau voor dichtbevolkte gebieden en een wat lager beschermingsniveau voor dunner bevolkte gebieden. Hierbij past een gedegen communicatietraject over de garanties die het Rijk wel en niet kan bieden.

Gelet op de schaarse ruimte in Nederland kan bouwen en wonen aan de randen van de grote rivieren en in buitendijkse gebieden van meren en delta's op meer plaatsen in Nederland mogelijk worden, zij het onder strikte voorwaarden en voor eigen risico. In de toekomst moet dan wel meer aandacht besteed worden aan risicobeheersing in termen van slachtoffers en schade. Dat kan bijvoorbeeld door goede waarschuwings-systemen en innovatieve manieren van bouwen waardoor waterschade aan gebouwen beperkt wordt. VenW onderzoekt de mogelijke introductie van hoogwaterschadeverzekeringen en overstromingsrisicokaarten. Die kunnen een belangrijke rol spelen in het informeren en stimuleren van burgers, bedrijven en andere partijen om hun eigen verantwoordelijkheid te nemen.

Bescherming tegen overstromingen, wateroverlast en excessieve droogte: stand van zaken

Maaswerken: Na een intensieve voorbereiding is inmiddels een start gemaakt met de uitvoering van de Zandmaas (einddatum realisatie 2015). In 2006 ligt de nadruk op de uitvoering van kadeversterkingen in stedelijk gebied. Voor de Grensmaas (einddatum realisatie 2017) hebben de provincie Limburg, de ministeries van LNV en VenW en het Consortium Grensmaas in 2005 de uitvoeringsovereenkomst getekend. De provincie heeft ook het streekplan vastgesteld. De uitvoering kan in 2006 van start gaan.

Ruimte voor de rivier (Rijntakken): In 2005 heeft het kabinet deel 1 van de PKB Ruimte voor de Rivier (einddatum realisatie 2015) vastgesteld en samen met de milieueffect-rapportage ter inzage gelegd. De PKB deel 2 bevat de inspraakreacties, waarna het kabinet in deel 3 een definitief standpunt inneemt. Na de parlementaire behandeling volgt deel 4 naar verwachting medio 2006. De uitvoering kan daarna beginnen.

Nationaal Bestuursakkoord Water: De tijdelijke regeling eenmalige uitkering bestrijding regionale wateroverlast (de zogenaamde «100 miljoen-regeling») is per 1 april 2004 in werking getreden en snel daarna geheel belegd met projecten. In totaal zijn 66 uitvoeringsplannen goedgekeurd, met daarin 310 projecten van 43 gemeenten en 23 waterschappen. In alle provincies worden minimaal twee uitvoeringsplannen ondersteund: Gelderland (10), Zuid-Holland (10) en Noord-Brabant (9) scoren het hoogst. De meeste projecten (204) zullen in bebouwd gebied gerealiseerd worden. In 2004 is een bedrag van € 1,4 miljoen uitgegeven. In 2005 loopt dat op naar € 10,7 miljoen. Het doel is om in 2010 de laatste subsidies uit te keren.

2.3.2 Water en ruimte: koppeling van belangen

Waterbeleid is in de Nota Ruimte als één van de sturende principes voor ruimtelijke ordening opgenomen. Om de kansen die het water biedt ook daadwerkelijk te kunnen verzilveren, zal deze ordenende werking van water de komende jaren meer en meer zichtbaar moeten worden in het landschap.

In 2006 treedt de PKB Ruimte voor de Rivier in werking. In dit project wordt geëxperimenteerd met een andere aanpak. In plaats van de traditionele manier van werken stelt VenW zich meer kaderstellend op. De overheid is niet meer de allesbepalende ordenaar en regelaar, maar door

interactie met maatschappelijke organisaties, bedrijfsleven en burgergroepen komen de verschillende belangen, juist ook op regionaal en lokaal niveau, maximaal tot hun recht. Eigen initiatief wordt in de PKB nadrukkelijk gestimuleerd. Dit leidt tot integrale projecten die passen binnen de veiligheidsdoelstelling, gedragen zijn door de omgeving en waarin kansen voor medefinanciering worden benut (PPS). In enkele koploperprojecten wordt ervaring opgedaan met deze nieuwe manier van werken. Eén daarvan is het project Overdiepse polder, waarin burgers, bedrijfsleven en de verschillende overheden samen werken aan concrete uitvoeringsplannen. Op voorspraak van de bewoners wordt een terpenplan uitgewerkt. Het landbouwgebied loopt dan gemiddeld één keer per 25 jaar onder water, maar de huizen en boerderijen blijven droog omdat ze op terpen staan.

Bij de ontwikkeling van de kustzone werkt VenW op een soortgelijke manier. Binnen door VenW gestelde kaders werken alle betrokken partijen aan het verbeteren van de bescherming en innovatieve functiecombinaties van versterking van de waterkering met recreëren, natuur en wonen. De versterking van de zwakke schakels in de kust moet tussen 2007 en 2020 worden uitgevoerd. De betrokken provincies stellen de planstudies op. In 2006 presenteren zij hun voorkeursvarianten en leggen die ter beoordeling aan het Rijk voor. Daarna volgt (2007) uitwerking van de gekozen variant, waarna de uitvoering kan starten. De regio's hebben al aangegeven dat zij voortvarend met projecten aan de slag willen. Daarom stelt VenW met deze begroting van het totale beschikbare bedrag van € 743 miljoen een kleine € 100 miljoen versneld beschikbaar voor de periode 2007–2010.

De koppeling tussen water en ruimte is relatief nieuw en veel vragen liggen nog open. Daarom investeert VenW ook in kennisontwikkeling. Het gaat dan om onderzoeksthema's als het benutten van kansen en het omgaan met spanningsvelden tussen de verschillende gebruiksfuncties, het kwantificeren van maatschappelijke kosten en baten van ruimte-voorwater-maatregelen, en de economische betekenis van water. Bij de beantwoording van deze kennisvragen speelt het kennisplatform rond het Nationaal Bestuursakkoord Water een belangrijke rol.

2.3.3 Vereenvoudiging van het bestuurlijke instrumentarium

Om recht te doen aan verschillende maatschappelijke belangen en een soepele samenwerking mogelijk te maken tussen verschillende publieke en private partijen, moet de waterregelgeving helder, gestroomlijnd, eenvoudig en effectief zijn. Daarom werkt VenW aan een Integrale Waterwet, om de huidige, versnipperde, acht wetten terug te brengen naar één wet. De nieuwe Waterwet betekent ook minder bureaucratie aan de kant van alle waterbeherende overheden en meer besluitkracht op regionaal en lokaal niveau, dicht bij burgers. Het ontwerp van de nieuwe wet gaat in 2006 naar het parlement. Daarin staat welke voordelen we vanaf 2008 realiseren door eenvoudiger regels, meer samenhang en meer duidelijkheid over wie waarvoor verantwoordelijk is.

Ook het ontwerp van de nieuwe Waterschapswet gaat in 2006 naar de Tweede Kamer. Deze wet verbetert de financiering en organisatie van het regionale waterbeheer, onder meer door één geïntegreerde waterschapsheffing en een gemoderniseerd kiesstelsel voor waterschappen.

Het werk aan deze nieuwe wetgeving wordt in 2006 aangevuld met een aantal concrete maatregelen dat ook gericht is op een eenvoudiger en transparanter bestuurlijk instrumentarium. Voor mensen die werken in het waterbeheer of daar mee te maken krijgen komt er vanaf 2006 één loket voor al hun vragen: de Helpdesk Water. Ten slotte neemt VenW in 2006, op basis van een advies van de waterschappen, een besluit over de normering van wateroverlast. Dat geeft duidelijkheid aan de burger over wat hij kan verwachten van de overheid.

2.3.4 Internationalisering van stroomgebieden

Nederland heeft in 2004 in Europees verband het initiatief genomen om voor hoogwaterbescherming verplichtende afspraken te maken over een stroomgebiedsbenadering in Europa. Daar zet Nederland de komende jaren zwaar op in. Projecten als Ruimte voor de Rivier, de Maaswerken en de Rampenbeheersingsstrategie Rijn en Maas bevatten weliswaar maatregelen op Nederlands grondgebied, maar kennen ook allemaal een sterke internationale component. In 2006 zullen de Europese afspraken nader geconcretiseerd worden.

De Europese Kaderrichtlijn Water houdt een fors takenpakket in, maar levert Nederland per saldo ook een schoner en ecologisch gezonder watersysteem op doordat alle vervuilingen, ook bovenstrooms en over de grens, fundamenteel worden aangepakt. In 2006 bepaalt VenW, in overleg met andere betrokken departementen, samen met provincies, gemeenten en waterschappen, per stroomgebied (Eems, Schelde, Maas en Rijn) de hoofdlijnen voor de aanpak van de waterkwaliteit. Dit als opmaat naar de definitieve stroomgebiedbeheersplannen, die in 2009 klaar moeten zijn. Dan is er ook meer duidelijkheid over de kosten en de baten van de doelstellingen die we in 2015 willen halen. Door middel van een formele inspraakprocedure kunnen belanghebbenden en maatschappelijke organisaties daar gedurende het proces invloed op uitoefenen.

De begroting op hoofdlijnen

De onderstaande tabellen geven de belangrijkste wijzingen in de uitgaven en inkomsten aan ten opzichte van de eerste suppletore begroting 2005. Het betreft hier tevens een aantal belangrijke technische mutaties. Een volledig overzicht van de mutaties is terug te vinden in het Verdiepingshoofdstuk.

Uitgaven

Uitgaven (x € 1 000)							
	Art.	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Stand 1e suppletore wet 2005		6 539 759	7 127 908	7 022 087	7 001 190	7 111 628	7 310 682
I Belangrijkste beleidsmatige mutaties		- 47 976	- 5 779	- 13 773	- 6 427	- 8 012	- 7 789
1. Herinrichting begroting	Div.	69 995	68 864	64 814	65 347	65 198	65 229
	40	- 184 396	- 171 788	- 163 368	- 162 608	- 162 542	- 161 473
	39.01	100 584	90 097	87 551	86 258	86 308	85 385
2. Pilot chipkaart	32	- 7 790	3 984				
3. Sociale veiligheid	32	- 800	800				
4. Overheveling BDU (XII)	34/39.01	- 26 217	- 30 168	- 133 335	- 28 335	- 28 335	- 28 335
	39.02	26 217	30 168	133 335	28 335	28 335	28 335
5. Regeling De Boer	34	91 000				- 15 895	- 15 895
	39.01	- 91 000				15 895	15 895
6. Introductie chipkaart	34		4 320	2 070			
7. Aflossing kapitaallasten metro	34			- 18 021			
8. CO ₂ -geld	36	- 1 847	2 536	3 381	3 576	3 024	3 070
9. GIS PRI raming	36	- 23 722	- 5 592	6 800	1 000		
10. Isolatie MAA	36		1 000	3 000			
II Overige mutaties		- 15 766	- 22 993	- 11 640	- 8 401	- 3 432	- 14 202
Stand ontwerpbegroting 2006		6 476 017	7 099 136	6 996 674	6 986 362	7 100 184	7 288 691

- Ad 1. Deze verschuivingen volgen uit de conversie van de begroting van HXII en het Infracfonds wat resulteert in een meer transparante beleidsbegroting respectievelijk productbegroting. In dit kader worden de meer beleidsgerichte uitgaven op de daarvoor bedoelde artikelen verantwoord. Ook vanuit het Infracfonds vindt een beperkte overboeking plaats naar H XII, specifiek voor beleidsvoorbereiding in de natte sector. Een nadere onderbouwing van de boekingen per artikel is opgenomen in het Verdiepingshoofdstuk.
- Ad 2. Deze mutatie heeft betrekking op een deel van de middelen van het amendement Dijksma (Kamerstukken II, 28 600 XII, nr. 21). Een deel van deze middelen is al tot betaling gekomen in 2004, terwijl het restant tot betaling komt in 2006.
- Ad 3. Deze mutatie betreft een aanpassing van het kasritme van de gelden die overeenkomstig de motie 31 Haersma Buma (Kamerstukken II, 29 200 XII, nr. 31) in de begroting 2005 beschikbaar zijn gesteld voor sociale veiligheid (totaal € 5 mln.). Op basis van de afgesloten contracten, is de verwachting dat een deel van de in 2005 voorziene betalingen in 2006 zal plaatsvinden.
- Ad 4. Het gaat om overheveling in het kader van de BDU, waaronder compensatie voor het ziekteverzuim vanaf 2008, compensatie gebruiksvergoeding voor het jaar 2005 voor de gedecentraliseerde lijnen, opname van de tijdelijke regeling metro onderhoud en de bijdrage in uitgaven voor CVOV.

- Ad 5. Dit betreft een noodzakelijke kasschuif voor de betaling aan regionale overheden conform het betalingsregime van de regeling de Boer (Extra investeringsimpuls Infrastructuur in het Stads- en Streekvervoer 1996–2000).
- Ad 6. Dit betreft de middelen die voor pilot chipcard worden vrijgemaakt voor de launch Rotterdam en de communicatiekosten voor landelijk introductie.
- Ad 7. Deze mutatie houdt verband met de aflossing in 2004 van de annuïteit voor de afkoop kapitaallasten metro (zie Kamerstukken II, 2004–2005, 29 800 A, nr. 16).
- Ad 8. Het betreft hier verscheidene mutaties voor het CO₂-programma. Het gaat dan om het opvragen van in voorgaande jaren onbesteed gebleven gelden uit de Aanvullende Post bij het ministerie van Financiën en kasschuiven daarop.
- Ad 9. Deze mutaties betreffen het bijstellen van het Geluidsisolatieproject Schiphol naar aanleiding van nieuwe PRI-ramingen.
- Ad 10. Het betreft hogere uitgaven voor het isolatieproject Maastricht Aachen Airport. Op grond van het nieuwe aanwijzingsbesluit dat in januari 2005 van kracht is geworden, zullen extra woningen moeten worden (bij)geïsoleerd.

Ontvangsten

Ontvangsten (x € 1 000)						
	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Stand 1e suppletore wet 2005	107 457	116 124	115 918	118 374	116 901	87 008
I Belangrijkste beleidsmatige mutaties	- 13 130	- 12 854	- 10 948	10 948	- 10 948	- 10 948
1. Vorming BLD RWS	- 13 130	- 12 854	- 10 948	- 10 948	- 10 948	10 948
II Overige mutaties	1 488	3 422	- 771	- 1 096	- 1 202	- 17 208
Stand ontwerpbegroting 2006	95 815	106 692	104 199	106 330	104 751	58 852

- Ad 1. Deze mutatie komt voort uit de omvorming van Rijkswaterstaat tot een baten-lastendienst (zie leeswijzer).

3. AFKORTINGENLIJST

A.

ABP	=	Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds
AGOR	=	Actuele grond- en oppervlaktewater regime
AKI	=	Automatische Knipperlichtinstallaties
AMVB	=	Algemene Maatregel van Bestuur
APK	=	Algemene periodieke keuring
ATB	=	Automatische treinbeïnvloeding
ATB-V	=	Arbeidstijdenbesluit Vervoer
AVV	=	Adviesdienst Verkeer en Vervoer

B.

BDU	=	Brede Doeluitkering
BKL	=	Basiskustlijn
BLD	=	Baten-lastendienst
BLS	=	Baten-lastenstelsel
BuZa	=	Ministerie van Buitenlandse Zaken
BZK	=	Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

C.

CBR	=	Stichting Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen
CBS	=	Centraal Bureau voor de Statistiek
CCR	=	Centrale Commissie voor de Rijnvaart
CEMT	=	Conferentie van Europese Transportministers
CenD	=	Centrale Diensten
Cf	=	Conform
CO ₂	=	Kooldioxide
CPV	=	Collectief Personenvervoer Vergunningen

D.

dB	=	Decibel
DBFM	=	Design-Build-Finance-Maintenance
DG	=	Directeur Generaal

E.

EASA	=	European Aviation Safety Agency
EBIT	=	Energiebesparing in Transport
ECAC	=	European Civil Aviation Conference
EU	=	Europese Unie
EZ	=	Ministerie van Economische Zaken
ETCS	=	European Train Control System
ERTMS	=	European Rail Traffic Management System
EP	=	Europees Parlement
ECE	=	Economic Commission for Europe
ESA	=	European Space Agency
EUMESTAT	=	European Organisation for the Exploration Meteorological Satellites

F.

FAA	=	Federal Aviation Administration
FES	=	Fonds Economische Structuurversterking

G.

GGOR	=	Gewenste Grond- en Oppervlaktewater Regime
------	---	--

GIS = Geluidsisolatieproject Schiphol
GVB = Gemeentelijke Vervoerbedrijven
GTI = Grote Technologische Instituten
GMES = Global Monitoring for Environment and Security

H.

HSL = Hogesnelheidslijn
HGIS = Homogene Groep Internationale Samenwerking
HOI = Havenontvangst Installatie
HRN = Het Nieuwe Rijden
HSA = High Speed Alliance
HWN = Hoofd Wegennet

I.

IBN = Integrale Beheersplan Noordzee
ICAO = International Civil Aviation Organization
ICES = Interdepartementale Commissie voor Economische
Structuurversterking
ICT = Informatie en Communicatie Technologie
IDON = Interdepartementaal overleg beleid Noordzee
IF = Infrastructuur Fonds
ILO = International Labour Organization
IMO = International Maritime Organisation
IPCC = Intergovernmental Panel on Climate Change
IPG = Innovatieprogramma Geluid
IPK = Innovatieprogramma Klimaat
ISA = Intelligente SnelheidsAssistent
IT = Informatie Technologie
IVM = Integrale Verkenningen Maas
IVW = Inspectie Verkeer en Waterstaat

K.

KNMI = Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut
KNRM = Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij
KpVV = Kennisplatform Verkeer en Vervoer
KRW = (Europese) Kaderrichtlijn Water
Kton = Kiloton (miljoen kilo)

L.

LIB = Luchthavenindelingbesluit
LNV = Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit
LVB = Luchthavenverkeerbesluit
LVNL = Luchtverkeersleiding Nederland
LRIT = Long Range Identification and Tracking
LZV = Langere, Zwaardere Vrachtwagens
LDen = Day-evening-night level

M.

MAA = Maastricht Aachen Airport
MARIN = Stichting Maritiem Research Instituut Nederland
MER = Milieu Effect Rapportage
MIA = Milieu Investeringsaftrek
MIT = Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport
MJPO = Meerjarenprogramma Ontsnippering
Mton = Miljard kilo
MTR = Maximaal Toelaatbaar Risico

N.	
NAVO	= Noord-Atlantische Verdragsorganisatie
NBW	= Nationaal Bestuursakkoord Water
NGO	= Niet Gouvernementeale Organisatie
NLR	= Nationaal Lucht- en Ruimtevaart Laboratorium
NNI	= Nederlands Normalisatie Instituut
NOMO	= Nota Mobiliteit
NO _x	= Stikstofoxiden
NO ₂	= Stikstofoxide
NS	= Nederlandse Spoorwegen
NSR	= NS-Reizigers
NV	= Naamloze vennootschap
NW4	= Vierde nota Waterhuishouding
O.	
OAG	= Official Airline Guide
OSPAR	= Oslo-Parijs
OV	= Openbaar vervoer
P.	
PAGE	= Plan van Aanpak Goederen Emplacementen
PKB	= Planologische Kernbeslissing
PMR	= Project Mainportontwikkeling Rotterdam
PPS	= Publiek-private samenwerking
PVVP	= Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan
R.	
RDW	= Rijksdienst voor het Wegverkeer
RHB	= Rijkshoofdboekhouding
RIKZ	= Rijkswaterstaat Rijksinstituut voor Kust en Zee
RIS	= Rivier Informatie Systemen
RIVM	= Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu
ROM	= Ruimtelijke Ordening en Milieu
Ro/Ro	= Roll-on/Roll-off
RRKL	= Regeling Regionale en Kleine Luchthavens
RVVP	= Regionaal Verkeers- en Vervoersplan
RWS	= Rijkswaterstaat
S.	
SES	= Single European Sky
SESAME	= Single European Sky Implementation Programme
SO ₂	= Zwaveldioxide
SSO	= Shared Services Organisatie
SSZ	= Stil, schoon, zuinig
STS	= Stoptonend Sein
SWOV	= Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid
SZW	= Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid
T.	
TCI	= Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten
TK	= Tweede Kamer
TRG	= Totaal Risicogewicht Grenswaarde
TVG	= Totaal Volume Geluid

V.
3VO = Verenigde Verkeers Veiligheids Organisatie
VACS = Veiligheid Advies Commissie Schiphol
VenW = Ministerie van Verkeer en Waterstaat
VOS = Vluchtige Organische Stoffen
VN = Verenigde Naties
VNK = Veiligheid van Nederland in Kaart
VROM = Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening
en Milieubeheer
VS = Verenigde Staten

W.
WB21 = Waterbeleid 21e eeuw
WGR = Wet gemeenschappelijke regelingen
WMO = Wereld Meteorologische Organisatie

Z.
ZBO = Zelfstandig Bestuursorgaan
ZSM = Zichtbaar, slim en meetbaar

4. BELEIDSARTIKELEN

31 Integraal Waterbeleid

Het op orde krijgen en houden van een duurzaam watersysteem tegen maatschappelijk aanvaardbare kosten.

Omschrijving	Om de vitale functies in het landelijk en stedelijke gebied zoals veiligheid, economie, wonen, landbouw, recreatie en natuur, te waarborgen.
Bijdrage	VenW draagt zorg voor een gezamenlijke aanpak van de nationale waterproblematiek door de verschillende publieke en private partijen.
Verantwoordelijkheid	De Minister is verantwoordelijk voor de vormgeving en deels ook de uitvoering van het integrale waterbeleid.
Succesfactoren	Behalen van deze doelstelling hangt af van: <ul style="list-style-type: none"> • De acceptatie en juiste implementatie van Europese regelgeving op het gebied van water door de lidstaten. • De acceptatie en juiste implementatie van het waterbeleid door provincies, waterschappen en gemeenten. • Structurele ontwikkelingen als klimaatontwikkeling, zeespiegelstijging, bodemdaling, verstedelijking en toename van economische waarden.

Tabel budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)							
31. Integraal Waterbeleid	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Verplichtingen	81 228	65 528	60 109	59 785	60 278	60 286	60 653
Uitgaven	63 714	70 584	65 874	64 947	64 250	61 536	60 653
<i>31.01 Bestuurlijke Organisatie en instrumentatie</i>	16 425	29 788	26 188	24 900	23 381	20 791	19 744
31.01.01 Algemene strategie en beleidsvorming	9 179	10 963	10 234	10 186	9 857	9 847	10 050
31.01.02 HGIS Partners voor Water	6 127	13 386	10 594	9 694	9 694	9 694	9 694
31.01.03 Leven met Water	1 101	5 439	5 360	5 020	3 830	1 250	0
<i>31.02 Veiligheid</i>	10 192	10 569	9 971	10 871	11 249	11 078	11 093
31.02.01 Hoogwaterbescherming	8 260	8 609	7 998	8 904	9 282	9 113	9 153
31.02.02 Kust	1 932	1 960	1 973	1 967	1 967	1 965	1 940
<i>31.03 Waterkwantiteit</i>	3 340	3 260	3 379	3 368	3 362	3 361	3 346
31.03.01 Waterbeleid 21e eeuw	3 340	3 260	3 379	3 368	3 362	3 361	3 346
<i>31.04 Waterkwaliteit</i>	33 757	26 967	26 336	25 808	26 258	26 306	26 470
31.04.01 Europese kaderrichtlijn water	28 959	23 130	22 645	22 105	22 523	22 571	22 749
31.04.02 OSPAR/Europese Mariene Strategie	4 798	3 837	3 691	3 703	3 735	3 735	3 721
Van totale uitgaven:							
– Apparaatsuitgaven		5 554	5 268	5 130	5 130	5 130	5 130
– Agentschapsbijdrage		24 088	23 210	22 580	23 077	22 943	20 012
– Restant		40 942	37 396	37 237	36 043	33 463	35 511
– waarvan op 1 januari 2006 juridisch verplicht		100%	51%	48%	45%	40%	33%
31.09 Ontvangsten	547	454	454	454	454	454	454

31.01 Bestuurlijke organisatie en instrumentatie

Motivering	Om de doeltreffendheid en de doelmatigheid van de bestuurlijke organisatie en het instrumentarium van het waterbeleid te verbeteren.
Producten	<p><i>Algemene strategie en beleidsvorming</i></p> <p>Groepering van activiteiten ter realisatie van een heldere rollen verantwoordelijkheidsverdeling tussen overheden onderling en tussen publieke en private partijen, waarin tevens wordt aangegeven welke instrumenten worden ingezet om de wateropgave voor Nederland voor de 21^e eeuw te realiseren.</p> <p><i>HGIS Partners voor Water</i></p> <p>Interdepartementaal samenwerkingsverband van de ministeries van VenW, BuZa, EZ, LNV en VROM gericht op bevordering van de samenwerking binnen de Nederlandse watersector (overheid, bedrijfsleven, kennisinstellingen en NGO's) om de internationale positie van de sector te verbeteren.</p> <p><i>Leven met Water</i></p> <p>Gezamenlijk programma van het Rijk, provincies, gemeenten en waterschappen (co-financiering) gericht op het verkrijgen van strategische kennis ten behoeve van het waterbeleid, versterking van de relatie tussen het ministerie van VenW en de externe kennisinfrastructuur en het versterken van het innovatief vermogen op het gebied van waterbeleid en -beheer. Het programma valt onder de derde investeringsimpuls in de kennisinfrastructuur (ICES/KIS-3).</p>
Activiteiten	<p><i>Algemene strategie en beleidsvorming</i></p> <ul style="list-style-type: none">- implementatie van het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW). In 2006 stellen de betrokken partijen de omvang van de wateropgave vast voor de periode 2007–2015 met een doorkijk naar 2050;- invoering van een Integrale Waterwet ten behoeve van het watersysteembeheer. Het ontwerp van de integrale waterwet zal medio 2006 aan de Tweede Kamer worden aangeboden;- de vereenvoudiging van de financieringsstructuur van het regionale waterbeheer en de modernisering van het waterschapsbestuur;- ontwikkeling en implementatie van het ruimtelijk waterbeleid gebaseerd op het principe «meebewegen met en anticiperen op water» zoals vastgelegd in de Nota Ruimte. <p><i>HGIS Partners voor Water</i></p> <ul style="list-style-type: none">- uitvoeren van het interdepartementale programma Partners voor Water II. Deze uitgaven worden via de Homogene Groep Internationale Samenwerking (HGIS) gefinancierd. <p><i>Leven met Water</i></p> <ul style="list-style-type: none">- subsidiëring van het programma Leven met Water.
Doelgroepen	Tot de doelgroep behoort de maatschappij in de volle breedte, d.w.z. bewoners en bedrijven in de door overstroming en wateroverlast bedreigde gebieden alsmede de directe gebruikers van één of meerdere functies van het watersysteem (scheepvaart en visserij, land- en tuinbouw, huisvesting en ruimtelijke ordening, economie, natuur, recreatie, drinkwatervoorziening, etc.).

Verwijzingen beleidsstukken

- Jaarverslag en slotwet ministerie van Verkeer en Waterstaat 2004, Kamerstuk 2004–2005, 30 100, nr. 1
- 4^e Nota Waterhuishouding, Kamerstuk 1998–1999, 26 401, nr. 1
- Kabinetsstandpunt Nota Ruimte, Kamerstuk 2004–2005, 29 435, nr. 154
- Nationaal Bestuursakkoord Water incl. voortgangsrapportages, Kamerstuk 2003–2005, 27 625, nrs. 28, 46 en 50
- Hoofdlijnennotitie Integratie Waterwetgeving, Kamerstuk 2004–2005, 29 694, nr. 1
- Kabinetsstandpunt IBO Bekostiging Regionaal Waterbeheer, Kamerstuk 2003–2004, 29 428, nr. 1
- Rijksvisie Waterketen, Kamerstuk 2002–2003, 28 966, nr. 1
- Beleidsbrief Regenwater en Riolering, Kamerstuk 2003–2004, 28 966, nr. 2
- Nederland leeft met water: De communicatie-effecten van de publieks-campagne worden in de periode 2003–2007 jaarlijks door RVD/NIPO gemeten en vergeleken met de behaalde resultaten van andere overheids campagnes, Kamerstuk 2003–2004, 27 625, nr. 43
- Water in Beeld 2005, voortgangsrapportage over het waterbeheer in Nederland, Kamerstuk 2004–2005, 27 625, nr. 51
- Partners voor Water: Verslag van een algemeen overleg, Kamerstuk 2003–2004, 29 200 XII, nr. 111
- Partners voor Water: de TK wordt in het HGIS jaarverslag 2004 op de hoogte gebracht van de voortgang van dit interdepartementale programma, Kamerstuk 2004–2005, 29 233, nr. 4
- Leven met Water: Brief aan 2^e kamer over kabinetsbesluit derde investeringsimpuls in de kennisinfrastructuur (ICES/KIS-3), Kamerstuk 2003–2004, 25 017, nr. 45

31.02 Veiligheid

Motivering

Om de bescherming door primaire waterkeringen langs het kust- en IJsselmeergebied en rivierengebied volgens het wettelijk niveau te waarborgen; alsmede de kustlijn op het niveau van 2001 (basiskustlijn) dynamisch te handhaven.

Producten

Hoogwaterbescherming

Programma t.b.v. bescherming door primaire waterkeringen, conform de in 1996 in de Wet op de Waterkering vastgelegde normen, van de dijkkringgebieden in Nederland die aan buitenwater grenzen (zee, rivieren, grote meren).

Kust

Programma t.b.v. voorkoming van structurele kustachteruitgang langs de Nederlandse kust.

Activiteiten

Hoogwaterbescherming

- het met kracht voortzetten van het hoogwaterbeschermingsbeleid met als uitgangspunt «ruimte voor water», o.a. door vaststelling van het hoogwaterbeschermingsprogramma tot 2010 n.a.v. de resultaten van de tweede toetsing van de primaire waterkeringen 2006;
- vaststellen van de Besluitvorming over de Planologische Kernbeslissing (PKB) Ruimte voor de Rivier;
- opstarten vervolgtraject Rampenbeheersingsstrategie;
- ontwikkelen van een nieuwe veiligheidsbenadering op basis van de eind 2005 te presenteren resultaten van het studieproject De Veiligheid van Nederland in Kaart (VNK).

Kust

- in 2007 worden de planstudies Zwakke Schakels Kust opgeleverd, ten einde in 2007 met de uitvoering te starten;
- het realiseren van het jaarlijkse zandsuppletieprogramma op basis van de jaarlijkse toetsing van de basiskustlijn.

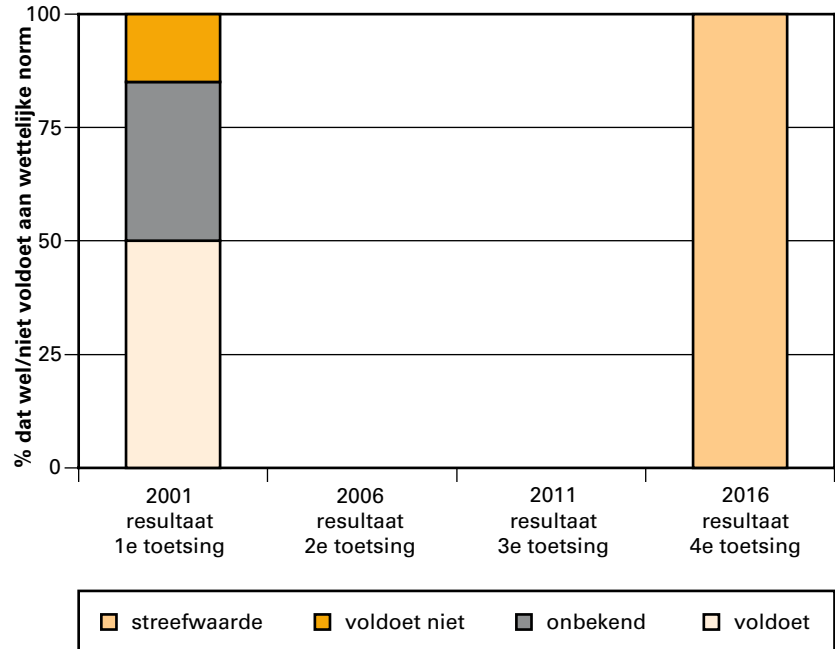
Doelgroepen

Tot de doelgroep behoort de maatschappij in de volle breedte, d.w.z. bewoners en bedrijven in de door overstroming bedreigde gebieden.

Prestatie-indicatoren

Hoogwaterbescherming

Het percentage waterkeringen ten opzichte van het totaal aan primaire waterkeringen (in kilometers) in Nederland, waarvan de gemiddelde kans per jaar op een overstroming door bezwijken kleiner of gelijk is aan de voor deze waterkering geldende wettelijke norm.

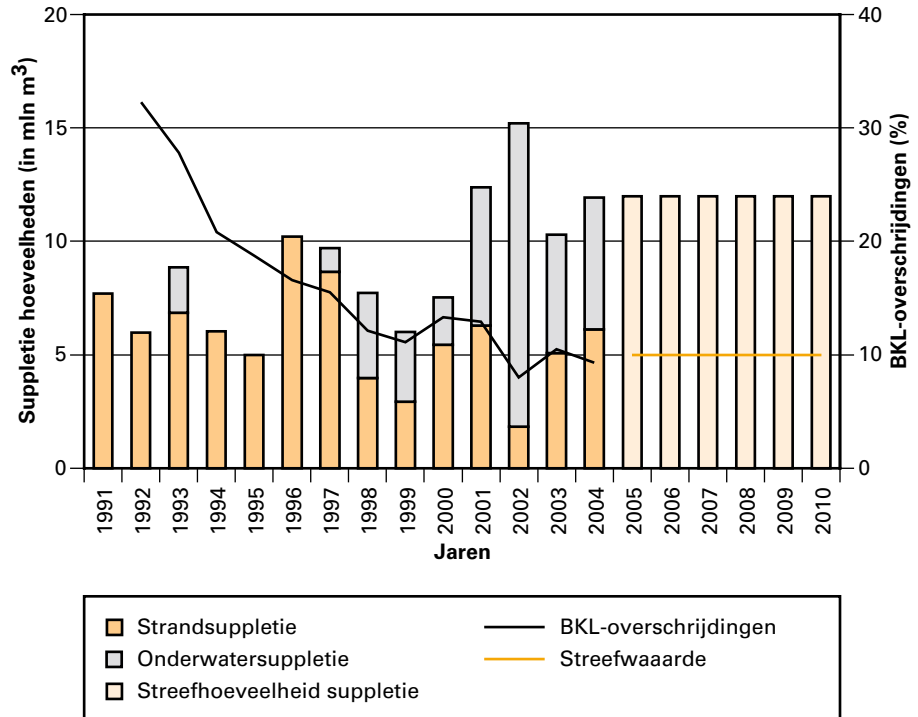


Toelichting:

Als gevolg van de in de Wet op de Waterkering vastgelegde methodiek van 5-jaarlijkse toetsing van de waterkeringen, kunnen niet voor elk jaar nieuwe streefwaarden worden opgenomen. De 1^e toetsing heeft plaatsgevonden in 2001, de resultaten van de 2^e toetsing worden bekend in 2006. Het streefpercentage voor 2011 is mede afhankelijk van het resultaat van de 2^e toetsing in 2006. De streefwaarde voor het jaar 2016 is op < 100% gesteld, omdat er uit kosteneffectiviteit voor is gekozen om pas maatregelen te treffen als een waterkering na toetsing niet meer volledig blijkt te voldoen aan de norm.

Basiskustlijn (BKL)

Het percentage raaien waar op het moment van toetsing sprake is van een structurele landwaartse overschrijding van de BKL norm (niveau 2001).



Het gedeelte van de Nederlandse kust waar de zee (de kustlijn) structureel verder landwaarts ligt dan de te handhaven norm (Basiskustlijn 2001). De methodiek wordt samengevat in het jaarlijks door Rijkswaterstaat Rijksinstituut voor Kust en Zee (RIKZ) uitgegeven Kustlijnkaartenboek (ook beschikbaar op <http://www.rikz.nl/projecten/kustlijnkaart>).

Basiswaarden, streefwaarden en planning

Prestatie-indicator	Basiswaarde 2001	Peil-datum	Streefwaarde 2006	Planning Periode	Streefw 2015
Hoogwaterbescherming	50%	5-jaarlijks	Bekend na 2 ^e toetsing in 2006	2016 (4 ^e toetsing)	< 100%*
Basiskustlijn	10-15%	jaarlijks	10-15%	structureel	10-15%

Verwijzingen beleidsstukken

- Resultaten 1^e toetsingsronde primaire waterkeringen, Kamerstuk 2002-2003, 18 106, nr. 124
- Ruimte voor de Rivier, 5^e voortgangsrapportage, Kamerstuk 2004-2005, 18 106, nr. 159
- Veiligheid Nederland in Kaart, stand van zaken inzake het project, Kamerstuk 2004-2005, 29 800, nr. 49
- Kabinetsstandpunt Rampenbeheersing overstromingen Rijn en Maas, Kamerstuk 2003-2004, 29 384, nrs. 1 t/m 4

- Tussenbesluit Noodoverloopgebieden, Kamerstuk 2003–2004, 29 384, nr. 5
- Procesplan zwakke schakels in de Nederlandse kust, Kamerstuk, 2003–2004, 27 625, nr. 34, 49
- Nieuwe inzichten in de golfbelasting langs de kust (bijlage) 27 625, nr. 34

Extracomptabele verwijzingen

Verwijzing naar het Infrastructuurfonds (IF)

Overzicht uitgaven veiligheid waterbeleid op het Infrastructuurfonds (x € 1 000)						
Art. Omschrijving	2005	2006	2007	2008	2009	2010
11.02.01 Basispakket B&O Waterkeren	106 336	115 551	102 883	111 222	100 816	101 318
11.03.01 Realisatie Waterkeren	133 782	91 116	90 370	112 933	159 552	187 290
11.05.02 Planstudies waterkeren	4 794	3 167	51 967	64 810	103 928	92 334
16.02 Ruimte voor de Rivier	61 622	6 024	27 316	100 203	206 821	254 051
16.03 Maaswerken	43 205	63 232	30 112	34 141	37 387	16 078

31.03 Waterkwantiteitsbeheer

Motivering

Om de juiste hoeveelheid water te hebben op het juiste moment, op de juiste plaats voor de vereiste gebruiksfuncties.

Producten

Waterbeleid 21^e eeuw

Een programma gericht op het op orde brengen van het hoofd- en regionale watersysteem, met als basisstrategie: anticiperen in plaats van reageren, meer ruimte vrijmaken voor water naast technische maatregelen, en hantering van de volgorde vasthouden, bergen, afvoeren bij wateroverlast.

Activiteiten

Waterbeleid 21^e eeuw

- voorkomen en bestrijden van wateroverlast en watertekort in rijkswateren en regionale wateren door het nemen van anticiperende maatregelen, het maken van ruimte voor water en het vasthouden van het water op de plaats van ontstaan van de problematiek;
- integreren van verdrogingsbestrijding in onder andere de deelstroomgebiedsvisies uit de Nota Waterbeleid 21^e eeuw;
- reconstructie en implementatie van de Kaderrichtlijn Water.

Doelgroepen

Tot de doelgroep behoort de maatschappij in de volle breedte, d.w.z. bewoners en bedrijven in de door wateroverlast bedreigde gebieden alsmede de directe gebruikers van één of meerdere functies van het watersysteem (scheepvaart en visserij, land- en tuinbouw, huisvesting en ruimtelijke ordening, economie, natuur, recreatie, drinkwatervoorziening, etc.).

Prestatie-indicatoren

Voorkomen van (regionale) wateroverlast (buitengewone omstandigheden)

Het aantal hectaren van het door waterschappen beschermd Nederlandse grondgebied, ten opzichte van het totaal aantal hectaren Nederlands grondgebied dat door waterschappen wordt beschermd waarbij de vastgestelde kans op wateroverlast kleiner of gelijk is aan de vastgestelde regionale norm voor wateroverlast.

Toelichting:

De opgave voor wateroverlast en -tekort is, zoals blijkt uit het NBW een nationaal belang, waarin alle bestuurslagen een rol vervullen. Het Rijk is als wetgever verantwoordelijk voor het stellen van regels voor het waterbeheer, alsmede voor het voeren van de regie op nationaal niveau. De operationele verantwoordelijkheid ligt bij de waterschappen en gemeenten met veelal een regierol voor de provincies. Informatie ten aanzien van deze prestatie-indicatoren inclusief streefwaarden en planning dient derhalve in de periode 2006–2010 in overleg met de andere overheden te worden vastgesteld.

Handhaven van juiste grond- en oppervlaktepeil (normale omstandigheden)

Het aantal hectaren ten opzichte van het totaal aantal hectaren Nederlands beheergebied van waterschappen, waarbij het actuele grond- en oppervlaktewaterregime (AGOR) zich tenminste x% per jaar heeft bevonden binnen de marges van het gewenste grond- en oppervlaktewaterregime (GGOR).

Toelichting:

De rol van het Rijk is hier dezelfde als bij het voorkomen van wateroverlast. De indicator Handhaven van het juiste grond- en oppervlaktewaterpeil is nog in ontwikkeling. In het NBW (art 5.14) is overeengekomen dat de provincies uiterlijk 2005 de kaders voor het gewenste grond- en oppervlaktewaterregime (GGOR) vaststellen, die ontleend zijn aan de provinciale beleids- en streekplannen. Daarnaast coördineren en bewaken de provincies de procesgang voor het opstellen van het GGOR. Het waterschap stelt in de periode 2005–2010 het GGOR op in nauwe samenwerking met gemeenten, grondwaterbeheerders en belanghebbenden. Het GGOR wordt uiterlijk in 2010 uitgewerkt in het waterbeheerplan. Uit een recente inventarisatie blijkt dat de meeste provincies de deadline van 2005 gaan halen. Deze kaders dienen in nauwe samenwerking met gemeenten, de grondwaterbeheerders en belanghebbenden uiterlijk in 2010 nader te zijn uitgewerkt in de waterbeheersplannen van de waterschappen.

Verwijzingen beleidsstukken

- Kabinetsstandpunt Waterbeleid in de 21e eeuw, Kamerstuk 2000–2001, 27 625, nr. 1
- Nationaal Bestuursakkoord Water, Kamerstuk 2002–2003, vw03000480
- Evaluatienota Waterbeheer Aanhoudende Droogte 2003, Kamerstuk 2003–2004, 27 625, nr. 38
- Voortgangsbericht Droogtestudie, Kamerstuk 2003–2004, 27 625, nr. 42
- Voortgangsrapportage NBW 2004–2005, Kamerstuk 2004–2005, 27 625, nr. 50

Extracomptabele verwijzingen

Verwijzing naar het Infrastructuurfonds (IF)

Overzicht uitgaven waterkwantiteit op het Infrastructuurfonds (x € 1 000)						
Art. Omschrijving	2005	2006	2007	2008	2009	2010
11.01 Basispakket watermanagement	76 406	70 353	68 924	79 157	82 104	81 860

31.04 Waterkwaliteit

Motivering	Om een goede ecologische en chemische kwaliteit te bereiken in de stroomgebieden van de Rijn, Maas, Schelde, Eems en de Noordzee.
Producten	<p><i>Europese Kaderrichtlijn Water (KRW)</i> Bescherming van oppervlaktewater, overgangswater, kustwater en grondwater conform de KRW moet ertoe leiden dat:</p> <ul style="list-style-type: none">● Aquatische ecosystemen en gebieden die rechtstreeks afhankelijk zijn van deze ecosystemen, voor verdere achteruitgang worden behoed.● Verbetering van het aquatisch milieu wordt bereikt, onder andere door een forse vermindering van lozingen en emissies.● Duurzaam gebruik van water wordt bevorderd op basis van bescherming van de beschikbare waterbronnen op lange termijn.● Er wordt gezorgd voor een aanzienlijke vermindering van de verontreiniging van grondwater. <p><i>ICP/OSPAR/Europese Mariene Strategie</i> Het OSPAR-Verdrag, dat in 1992 mede is ondertekend door Nederland, vormt een overkoepelend juridisch kader voor de bescherming van het mariene milieu in het noordoostelijke deel van de Atlantische oceaan (incl. de Noordzee). Het verdrag heeft als belangrijkste doel het voorkomen en beëindigen van de verontreiniging van het mariene milieu en het beschermen van het zeegebied tegen de nadelige effecten van menselijke activiteiten.</p> <ul style="list-style-type: none">● Internationaal beleid en regelgeving.● Dit wordt doorvertaald in Nederlands beleid en wetgeving.● Inbreng van Nederlands standpunt in internationaal kader.● Mede aansturing en inbreng expertise in internationaal onderzoek.● Politiek commitment voor bescherming mariene milieu.
Activiteiten	<p><i>Europese Kaderrichtlijn Water (KRW)</i></p> <ul style="list-style-type: none">– implementatie van de KRW, o.a. door het opstellen van de zgn. December nota's 2006 en 2007 als basis voor de Nota Waterhuishouding en de stroomgebiedbeheersplannen voor Rijn, Maas Schelde en Eems die in 2009 gereed moeten zijn. <p><i>ICP/OSPAR/Europese Mariene Strategie</i> De activiteiten gericht op de verwezenlijking van de doelstellingen ter bescherming van het mariene milieu omvatten de volgende elementen:</p> <ul style="list-style-type: none">– uitwerking van een samenhangend beleid voor het mariene milieu door de geleidelijke invoering van een aanpak die op de ecosysteembenadering is gebaseerd en die voortbouwt op de bestaande beleidslijnen;– verbetering van de tenuitvoerlegging en geïntegreerde toepassing van bestaande en nieuwe wetgeving;– invoering van mechanismen en acties ter stroomlijning van de coördinatie van deze maatregelen en van de werkzaamheden van de verschillende organisaties en betrokken partijen;– lancering van initiatieven om de kennis te vergroten inzake de afgelopen en (verwachte) toekomstige evolutie van de kwaliteit van de Europese zeeën, alsook over de procedures en methodologieën om deze informatie te evalueren;– zorgdragen voor uitvoering van verplichte maatregelen en monitoring activiteiten;

- versterking en verbetering van de coördinatie tussen de verschillende financieringsinstrumenten ter bevordering van de bescherming van het mariene milieu;
- Noordzee ministersconferentie mei 2006;
- inbreng Nederlands standpunt in internationaal overleg (uitkomst van interdepartementaal overleg) en kennis nemen van standpunten betrokken partnerlanden;
- aansturen kennisinstituten die participeren in deze gremia;
- interdepartementaal overleg beleid Noordzee (IDON) t.b.v afstemming over het beheer van de ruimte op de Noordzee.

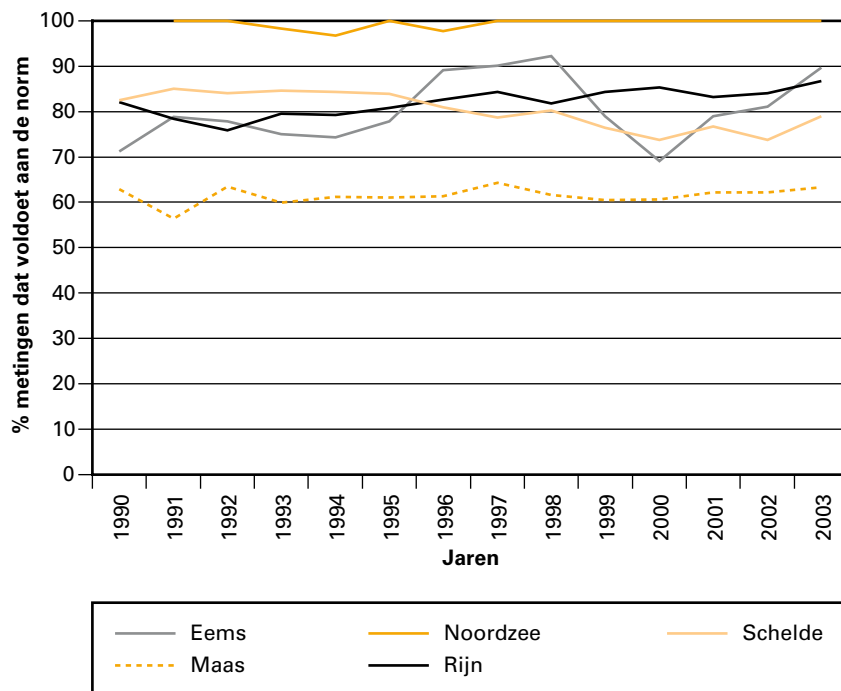
Doelgroepen

Tot de doelgroep behoort de maatschappij in de volle breedte, d.w.z. alle directe gebruikers van één of meerdere functies van het watersysteem (scheepvaart en visserij, land- en tuinbouw, huisvesting en ruimtelijke ordening, economie, natuur, recreatie, drinkwatervoorziening, etc.).

Prestatie-indicatoren

Realiseren goede waterkwaliteit

Het oppervlak waterlichamen (in hectaren) ten opzichte van het totaal oppervlak waterlichamen waarvan de gemeten waarden (chemische en ecologische parameters) voldoen aan de geldende normen van KRW en Mariene Strategie.



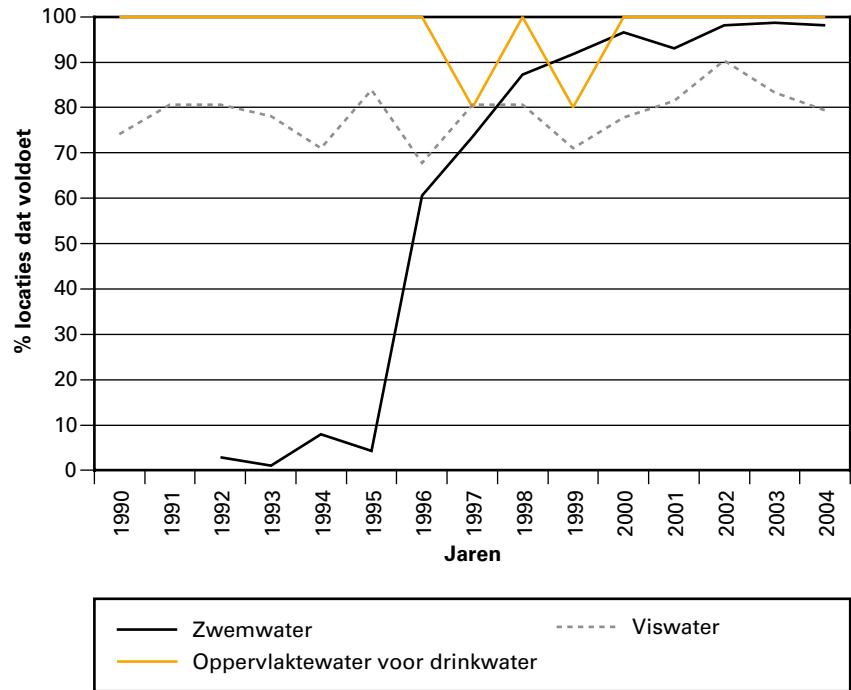
Toelichting:

In voortgangsrapportages over het waterbeheer, zoals Water in Beeld, werd tot nu toe getoetst aan de MTR (maximaal toelaatbaar risico) waarden voor de zoete oppervlaktewateren, en aan de (aanzienlijk strengere) streefwaarden voor de zoute wateren. De normen uit de Regeling milieukwaliteitseisen gevaarlijke stoffen oppervlaktewateren zijn, een enkele uitzondering daargelaten, voor de zoete en zoute wateren gelijk aan de oorspronkelijke MTR-waarden voor zoete oppervlaktewateren. De toetsingscriteria voor de zoute wateren zijn vanwege de

Regeling minder streng geworden. Dit verklaart het volledig (100%) voldoen aan de normen voor de Noordzee.

Ongehinderd gebruik waterfuncties

Het oppervlak waterlichamen (in hectaren) t.o.v. het totaal oppervlak waterlichamen waarvan de actuele waterkwaliteit voldoet aan de geldende normen die zijn gesteld aan de bestemde gebruiksfuncties.



Toelichting:

In de begroting van 2006 kan de indicator worden ingevuld voor zwemwater, viswater en oppervlaktewater voor de drinkwaterbereiding. Voor een volledige rapportage in de begroting 2007 inclusief schelpdierwater zal de gegevensinwinning (CIW-enquête) worden uitgebreid.

Basiswaarden, streefwaarden
en planning

Prestatie-indicator	Basiswaarde 1990	Peildatum	Streefwaarde	Planning Periode	Streefw
Realiseren goede waterkwaliteit	Eems: ca 70% Maas: ca 60% Noordzee: nvt Rijn: ca 80% Schelde: ca 80%	Jaarlijks	PM (de KRW normen voor 2015 worden in 2008 vastgesteld)	2015	100%
Ongehinderd gebruik waterfuncties	Zwemwater: 0–10% Opp.water: ca 100% Viswater: ca 75% Schelpdierwater: nvt	jaarlijks	PM (de KRW normen voor 2015 worden in 2008 vastgesteld)	2015	100%

Verwijzingen beleidsstukken

- Europese Kaderrichtlijn Water, richtlijn nr. 2000/60/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 23 oktober 2000 tot vaststelling van een kader voor communautaire maatregelen betreffende het waterbeleid (PbEG L 327)
- Pragmatische implementatienota KRW, Kamerstuk 2003–2004, 28 808, nr. 12
- Implementatiewet Kaderrichtlijn Water, Kamerstuk 2002–2003/2003–2004/2004–2005, 28 808, nrs. 1 t/m 38
- Aanbiedingsbrief bij KRW-art 5-rapportages, Kamerstuk 2004–2005, 28 808, nr. 24
- Water in Beeld, Kamerstuk 2004–2005, 27 625, nr. 51
- Saneringsprogramma waterbodembodem rijkswateren 2005–2010, Kamerstuk 2003–2004, 27 625, nrs. 27, 39 en 44
- Integraal Beheerplan Noordzee 2015, Kamerstuk 2004–2005, 30 195, nr. 1

Extracomptabele verwijzingen

Verwijzing Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW)

De inspanning van de Inspectie m.b.t. dit operationele doel (IVW: domein water) wordt verantwoord op artikel 38 IVW. In onderstaande tabel is aangegeven welke bedragen hieraan worden uitgegeven.

Overzicht budgettaire verdeling naar domeinen (x € 1 000)		
Omschrijving	2005	2006
Domein Waterbeheer	6 854	6 467

Verwijzing naar het Infrastructuurfonds (IF)

Overzicht uitgaven waterkwaliteit op het Infrastructuurfonds (x € 1 000)						
Art. Omschrijving	2005	2006	2007	2008	2009	2010
11.02.05 Basispakket B&O waterbeheer	95 464	70 395	55 021	53 031	54 571	66 139
11.02.08 Groot variabel onderhoud waterbeheer	3 129	5 911	23 802	33 238	31 828	23 327
11.03.02 Realisatie Waterbeheer	130 397	109 686	116 491	130 138	98 575	73 901
11.05.03 Planstudies waterbeheer	7 142	6 469	6 800	6 253	5 893	5 892

Overzicht beleidsanalyse en onderzoek

Evaluatie-onderwerp	A. Startdatum B. Einddatum	Evaluatie- periode	Doel evaluatie	Type evaluatie
Veiligheidsbeleid Kustlijnhandhaving	A: 2005 B: 2005	1990–2004	Bepalen van de bijdrage van zandsuppleties aan de kustveiligheid.	Ex-post
Kustbeleid (3 ^e kustnota)	A: 2006 B: 2006	2000–2006	Evaluatie 3 ^e Kustnota.	Ex-post
2 ^e toetsing primaire waterkeringen	A: 2003 B: 2006	t/m 2005	Nagaan of de primaire waterkeringen aan de norm voldoen.	Ex-post/Ex-ante
Beleid benodigde versterkingen primaire waterkeringen	A: 2005 B: 2006	t/m 2005	Beleidsaanpak voor de benodigde versterkingen.	Ex-ante
Integrale Verkenning Maas (IVM)	A: 2000 B: 2010	nvt	In de IVM worden de kosten en baten van een aantal alternatieve strategieën voor rivierverruiming en dijkversterking geanalyseerd. Uitgangspunt is de situatie na realisatie van de Maaswerken (2015).	Ex-ante
Veiligheidsfilosofie (inclusief VNK)	A: 2004 B: 2007	t/m 2005	Verkenning van de veiligheid in Nederland.	Ex-ante
Waterverkenningen	A: 2009 B: 2009	2004–2015	In het KRW traject is het voornemen om in 2009 een beleidsnota «stroomgebied-beheersplan» uit te brengen, waarin een adequaat uitvoerings-programma is opgenomen.	Ex-ante
Tijdelijke stimulerings-regeling verwerking baggerspecie (SVB)	A: 2003 B: 2006	2002–2006	De effectiviteit van de regeling wordt jaarlijks geëvalueerd (start 1 jaar na inwerkingtreding).	Ex-post
Proef Grootchalige Verwerking Baggerspecie (GVB)	A: 2004 B: 2009	2004–2009	Deze grootchalige proef heeft tot doel op praktijkschaal aan te tonen wat de mogelijkheden en onmogelijkheden zijn en tegen welke prijs grootchalige verwerking gerealiseerd kan worden. Er vindt na de aanbesteding een tussentijdse evaluatie plaats (medio 2004). Vervolgens zal de proef aan het eind van de looptijd worden geëvalueerd (2009).	Ex-post

Evaluatie-onderwerp	A. Startdatum B. Einddatum	Evaluatie- periode	Doel evaluatie	Type evaluatie
Beleidsregels ABR/ABM	A: 2004 B: 2007	2004–2007	Vaststellen of beleidsregels Actief Bodembeheer Rijntakken (ABR) en Actief Bodembeheer Maas (ABM) functioneren, goed worden benut, lacunes of achterhaaldheden bevatten.	Ex-post/Ex-ante
Verspreidingsbeleid zoute bagger	A: 2004 B: 2006	2002–2006	Het huidige verspreidingsbeleid voor zoute bagger evalueren met het oog op de ontwikkeling van een duurzame toekomstvisie.	Ex-post
Project MER's Schelde	A: 2005 B: 2006	n.v.t.	Toetsing van milieueffecten van geselecteerde projecten binnen het Schelde estuarium.	Ex-ante
Evaluatie Watertoets	A: 2006 B: 2006	2003–2006	Evaluatie van de doorwerking van de watertoets.	Ex-post
Nationaal bestuursakkoord water	A: 2006 B: 2006	2003–2006	Evalueren van de afspraken uit het NBW. Naar aanleiding hiervan besluiten partijen over bijstelling en/of aanpassing van het huidige akkoord, dan wel het sluiten van een vervolgakkoord.	Ex-post
KRW	A: 2004 B: 2008	2009–2015	MKBA/multicriterium afweging van maatregelen en kosten voor de uitvoering van de KRW.	Ex-ante

32 Het bereiken van optimale veiligheid in of als gevolg van mobiliteit

De veiligheid van personen op de weg en over het spoor, alsmede de sociale veiligheid in het OV, permanent verbeteren.

Omschrijving	Om risico's voor verkeersdeelnemers te verminderen zodat het aantal verkeersslachtoffers op de weg en het aantal slachtoffers op en rond het spoor permanent daalt en om de sociale veiligheid in het openbaar vervoer te verbeteren.
Bijdrage	VenW treft samen met andere overheden, spoorsector, maatschappelijke organisaties en bedrijfsleven maatregelen op het gebied van gedragsbeïnvloeding, maatregelen aan de infrastructuur en maatregelen aan het voertuig. Verkeershandhaving is, naast educatie en communicatie, hierbij een belangrijk instrument om veilig verkeersgedrag te bevorderen.
Verantwoordelijkheid	De Minister is samen met provincies, gemeenten en waterschappen verantwoordelijk voor de uitvoering van het verkeersveiligheidsbeleid. Dit betekent betrokkenheid bij (EU) wetgeving, vaststellen van nationale kaders voor de verkeersveiligheid en het vaststellen van de nationale doelstelling in goed overleg met decentrale overheden. Ten aanzien van de veiligheid op en rond het spoor is de systeemverantwoordelijkheid vastgelegd d.m.v. de concessies. Ten aanzien van sociale veiligheid heeft de minister een coördinerende en stimulerende functie. De monitoring valt daaronder. Uitvoering vindt plaats door OV-autoriteiten en OV-bedrijven voor het stads- en streekvervoer en voor het hoofdrailnet via de concessies.
Succesfactoren	Om de doelstelling te behalen is het nodig dat: <ul style="list-style-type: none">● In de periode tot en met 2010 de toename van het absolute aantal slachtoffers, veroorzaakt door de toename van de mobiliteit, teniet wordt gedaan door autonome verbeteringen, met name: auto's worden veiliger en verkeersdeelnemers leren beter met verkeer om te gaan;● De verschillende overheden leveren hun bijdrage aan de afgesproken doelstelling;● De transportsector en spoorsector pakken de eigen verantwoordelijkheid op en geven daar invulling aan;● In EU-verband wordt een forse stap gezet op het gebied van voertuigtechnologie.

Tabel budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)							
32. Optimale Veiligheid	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Verplichtingen	35 995	42 639	19 903	28 567	29 075	28 977	29 077
Uitgaven	112 489	31 865	32 736	28 819	29 175	29 077	29 077
<i>32.01 Aantal verkeersslachtoffers op de weg verminderen</i>	<i>55 510</i>	<i>27 859</i>	<i>27 434</i>	<i>28 347</i>	<i>28 703</i>	<i>28 605</i>	<i>28 605</i>
32.01.01 Algemene strategie- en beleidsontwikkeling	1 234	1 580	1 509	1 570	1 622	1 624	1 624
32.01.02 Vereisten aan voertuig en technologie	8 274	4 336	4 341	4 753	5 107	5 057	5 057
32.01.03 Gedragsbeïnvloeding	17 527	21 943	21 584	22 024	21 974	21 924	21 924
32.01.04 Aanpassingen aan weginfrastructuur	28 475						
<i>32.02 Aantal verkeersslachtoffers op het spoor verminderen</i>	<i>502</i>	<i>463</i>	<i>434</i>	<i>388</i>	<i>388</i>	<i>388</i>	<i>388</i>
32.02.01 Algemene strategie- en beleidsontwikkeling	285	263	234	188	188	188	188
32.02.02 Kadernota Railveiligheid «Veiligheid op de rails»	217	200	200	200	200	200	200
<i>32.03 Sociale veiligheid OV verbeteren</i>	<i>56 477</i>	<i>3 543</i>	<i>4 868</i>	<i>84</i>	<i>84</i>	<i>84</i>	<i>84</i>
32.03.01 Algemene strategie- en beleidsontwikkeling	68	26	26	26	26	26	26
32.03.02 Uitvoeren beleidskader Sociale Veiligheid OV	56 409	3 517	4 842	58	58	58	58
Van totale uitgaven:							
– Apparaatsuitgaven		2 598	2 431	2 386	2 385	2 385	2 385
– Agentschapsbijdrage		672	705	766	818	820	820
– Restant		28 595	29 600	25 667	25 972	25 872	25 872
– waarvan op 1 januari 2006 juridisch verplicht		98%	70%	32%	0%	3%	0%
32.09 Ontvangsten	1 199	0	0	0	0	0	0

32.01 Aantal verkeersslachtoffers op de weg verminderen

Motivering

Om het aantal verkeersslachtoffers op de weg te verminderen. Het maatschappelijk leed als gevolg van verkeersongevallen is groot. Daarnaast zijn de maatschappelijke kosten (medische kosten, productieverlies, materiële kosten en afhandelingskosten) die daarmee gemoeid zijn hoog.

Producten

Algemene strategie en beleidsvorming

Algemene beleidsontwikkeling en -ondersteuning die productoverstijgend is, op het gebied van veiligheid op de weg.

Vereisten aan voertuig en technologie

Verbeteringen aan de wegvoertuigen richten zich op het voorkomen van ongevallen (actieve veiligheid) en het verminderen van de ernst van het ongeval (passieve veiligheid). Ook de veiligheid voor de aangereden partij (botscompatibiliteit en voetgangerveiligheid). Daarnaast is er aandacht voor een veilige mens/machine-interface.

Gedragsbeïnvloeding

Een belangrijke sleutel tot meer verkeersveiligheid is een veilig verkeersgedrag van verkeersdeelnemers. Het overgrote deel van de ongevallen en

slachtoffers is namelijk (mede) het gevolg van menselijk handelen, vaak onopzettelijk (inschattingsfouten, onvermogen), maar ook wel opzettelijk handelen.

Het gedragsbeleid richt zich zowel op preventieve als repressieve maatregelen. Verkeershandhaving is naast educatie en communicatie een belangrijk instrument om veilig verkeersgedrag te bevorderen.

Volgens de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) zijn zware voertuigen en bestelauto's disproportioneel betrokken bij dodelijke ongevallen. Daarom is er speciale aandacht voor onder meer het bestel- en goederenverkeer.

Aanpassingen aan weginfrastructuur

VenW is verantwoordelijk voor een veilig hoofdwegennet; het onderliggend wegennet is in beheer bij provincies, gemeenten en waterschappen.

VenW werkt aan een veilig hoofdwegennet door:

- het aanleggen van veilige nieuwe wegen;
- het veilig maken en houden van bestaande wegen via beheer en onderhoud;
- het aanpakken van specifieke knelpunten.

Ombouw, uitbouw en beheer en onderhoud (B&O) vallen onder het Infrastructuurfonds (IF). Hiervoor wordt verwezen naar de begroting IF.

Activiteiten

Algemene strategie en beleidsvorming

- opstellen en doen uitvoeren van een jaarlijks onderzoeksprogramma;
- verstrekken van doelsubsidie aan de SWOV;
- kennisdeling t.a.v. maatregelen met decentrale overheden (KpVV, maatregelwijzer goederenvervoer);
- zorgen voor internationale afstemming;
- invulling geven aan de regiefunctie op het gebied van verkeersveiligheid; in de tweede fase Duurzaam Veilig wordt samengewerkt aan het gezamenlijk met decentrale overheden behalen van de nationale doelstelling inzake verkeersveiligheid;
- beschikbaar stellen van de rijksbijdrage voor regionaal en lokaal verkeersveiligheidsbeleid aan de decentrale overheden via de Brede Doeluitkering (BDU) beschikbaar stellen;
- toezicht houden op een aantal uitvoerende organisaties (RDW, CBR, Innovam);
- stimuleren dat maatschappelijke partijen en bedrijfsleven eigen verantwoordelijkheid nemen.

Vereisten aan voertuig en technologie

- stimuleren van ontwikkeling van veiliger voertuigen;
- actief participeren in het EU wetgevingsproces omtrent voertuigen;
- deelnemen in (Europese) overleggen over de ontwikkelingen in de voertuigindustrie (Ertrac, eSafety);
- stimuleren van de verkoop van veilige voertuigen middels Euro-NCAP;
- aanpassen van de nationale wetgeving, b.v. de kentekening van brom- en snorfietsen;
- bevordering van rondomdetectiesystemen op vrachtwagens, ter voorkoming van ongevallen met kwetsbare verkeersdeelnemers;
- bevordering van snelheidsregulerende voorzieningen op bestelauto's.

Gedragsbeïnvloeding

Onder gedragsbeïnvloeding vallen de volgende activiteiten:

- bijdragen aan kosten van onderzoeken naar rijgeschiktheid door CBR;
- actief participeren het in EU-wetgevingstraject omtrent rijbewijzen;

- opstellen van regelgeving betreffende rijbevoegdheid en rijgeschiktheid;
- uitvoering Meerjarenprogramma Campagnes Verkeersveiligheid;
- bevordering van een veiligheidscultuur in transportbedrijven (bv Safety Scan);
- verstrekken van subsidies aan a. maatschappelijke organisaties (3VO, Team Alert) en b. wetenschappelijk onderzoek (SWOV).

Doelgroepen

Naast algemeen beleid is er specifiek doelgroepenbeleid voor onder andere jongeren, kwetsbare verkeersdeelnemers en goederenvervoer. Reden hiervoor is:

- Jongeren: jongere bestuurders lopen een relatief hoog risico in het verkeer vergeleken met andere leeftijdsgroepen. Verkeersongevallen zijn voor jongeren de belangrijkste doodsoorzaak.
- Kwetsbare verkeersdeelnemers: dit zijn verkeersdeelnemers die bij een ongeval relatief ernstiger letsel oplopen. Het gaat met name om voetgangers, fietsers, kinderen, ouderen en mensen met een handicap.
- Goederenvervoer: zware voertuigen en bestelauto's zijn disproportioneel betrokken bij dodelijke ongevallen.

Prestatie-indicatoren

1. *aantal verkeersdoden*
2. *aantal ziekenhuisgewonden*

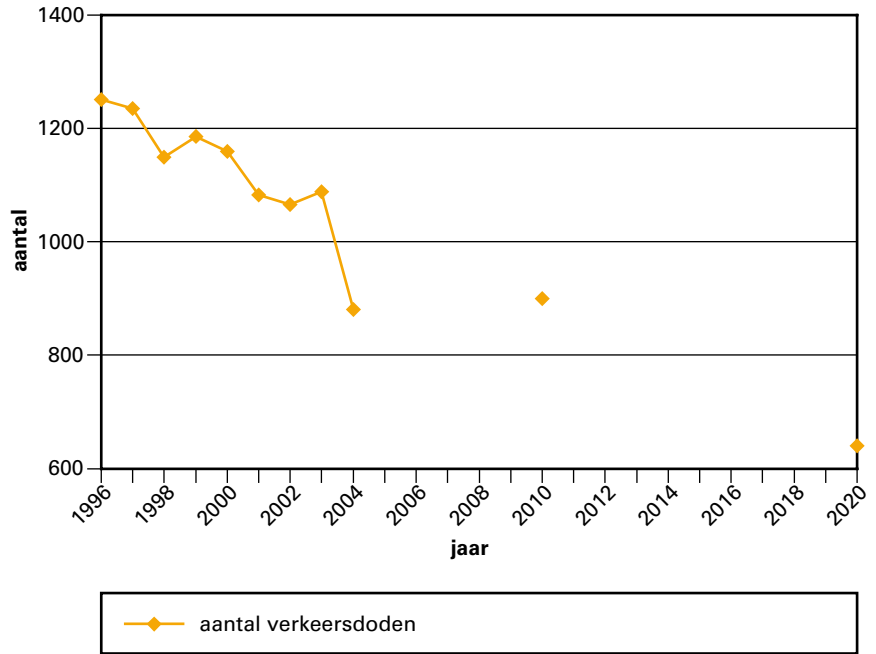
Basiswaarden

Basisjaar is 2002: 1 066 verkeersdoden en 18 420 ziekenhuisgewonden

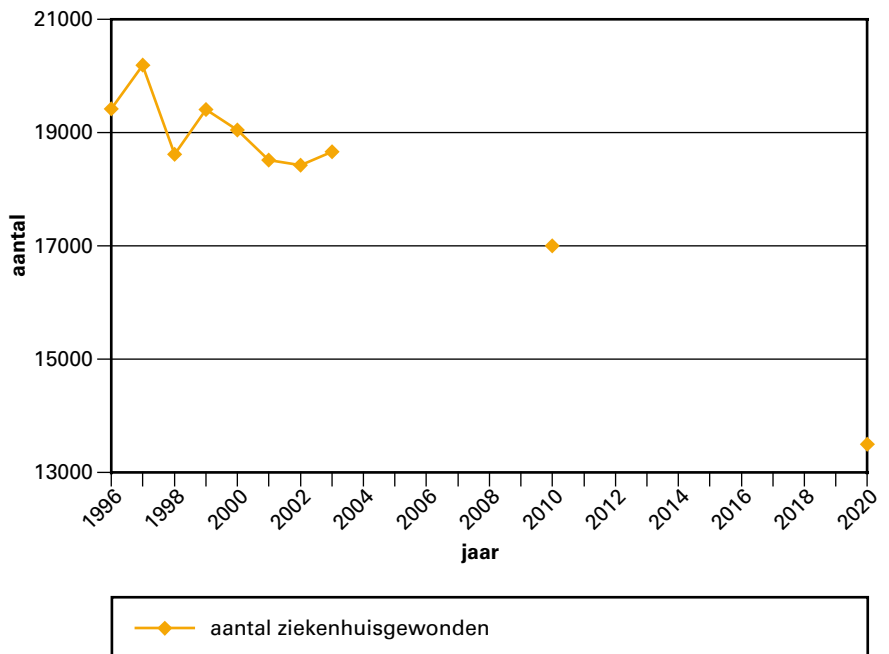
Streefwaarden/planning

Maximaal 900 verkeersdoden en 17 000 ziekenhuisgewonden in 2010 en 640 doden en 13 500 ziekenhuisgewonden in 2020 (zie nota Mobiliteit 2004; pag. 100–101). Bij invoering van Anders betalen voor mobiliteit volgens het volledige scenario Nouwen kan het aantal doden in 2020 op 580 doden uitkomen en het aantal ziekenhuisgewonden op 12 250. De discussie over anders betalen voor mobiliteit moet nog worden gevoerd. Het tussendoel voor 2007 is maximaal 960 doden en maximaal 17 500 ziekenhuisgewonden. Gelet op de gunstige ongevalcijfers over 2004 (881 dodelijke verkeersslachtoffers) worden medio 2006 de doelstellingen 2010 en 2020 opnieuw bekeken. Indien uit de dan bekende ongevalcijfers 2005 een trendbreuk blijkt, kunnen deze doelstellingen nog in deze kabinetsperiode ambitieuzer worden gemaakt.

Ontwikkeling aantal verkeersdoden



Ontwikkeling aantal ziekenhuisgewonden



Verwijzingen beleidsstukken

- Nota Mobiliteit (verkeersveiligheid) Kamerstuk 2004–2005, 29 644, nr. 6
- Kamerstuk II, 19 482, 2003–2004 – nieuwe leerdoelen rij-instructeurs
- Kamerstuk II, 29 398, 2003–2004, nr. 1 – rijbewijsvernieuwing
- Kamerstuk II, 29 398, 2003–2004, nr. 15 – stand van zaken verkeersveiligheidsbeleid

Verwijzing Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW)

De inspanning van de Inspectie m.b.t. dit operationele doel (IVW: domeinen goederenvervoer over de weg, digitale tachograaf en bestuurlijke boete) wordt verantwoord op artikel 38 IVW. In onderstaande tabel is aangegeven welke bedragen hieraan worden uitgegeven.

Overzicht budgettaire verdeling naar domeinen (x € 1 000)		
Omschrijving	2005	2006
Goederenvervoer (over de weg)	12 510	11 736
Digitale tachograaf	12 230	6 480
Bestuurlijke boete	1 300	1 300

Verwijzing Brede Doeluitkering (BDU)

De Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer (BDU) op artikel 39.02 draagt deels bij aan de doelbereiking op dit terrein. Omdat het grootste deel van de BDU middelen betrekking heeft op artikel 34.4 Netwerk decentraal/regionaal vervoer is de extra-comptabele verwijzing geheel bij dat operationele doel opgenomen. De systematiek van de BDU brengt met zich mee dat de bijdrage niet afzonderlijk kan worden toegerekend.

Verwijzing naar het Infrastructuurfonds (IF)

De veiligheidscomponent is geïntegreerd in de reguliere aanleg en beheer en onderhoud budgetten.

32.02 Aantal verkeersslachtoffers op het spoor verminderen

Motivering

Om de railveiligheid continue te verbeteren, conform de uitwerking in de Kadernota «Veiligheid op de Rails», tweede kadernota voor de veiligheid van het railvervoer in Nederland (2004). Hierbij moet altijd de afweging worden gemaakt van de effectiviteit en de haalbaarheid van de maatregelen in relatie tot de kosten.

Producten

Algemene strategie en beleidsvorming

Algemene beleidsontwikkeling en -ondersteuning die productoverstijgend is, op het gebied van veiligheid op het spoor.

Kadernota railveiligheid «veiligheid op rails»

Betreft het vervolg op de Kadernota Railveiligheid uit 1999. Het beleid is erop gericht het hoge veiligheidsniveau duurzaam te bestendigen door te streven naar permanente verbetering van de veiligheidssituatie van het railvervoer.

Activiteiten

Kadernota railveiligheid «veiligheid op rails»

- actualiseren Beleidskader Verbetering Veiligheid op Overwegen;
- werken aan de implementatie van het Normenkader Veilig werken aan Infrastructuur door de spoorsector;
- werken aan de implementatie door de spoorsector van het plan van aanpak STS: Rijden door Stoptonend Sein;
- toepassen van beproefde maatregelen door Prorail om aantal zelfdodingen te verminderen;
- beïnvloeden in- en uitstappen reizigers, zelfdodingen spoor, (her)scholing personeel en veiligheidsmanagement vervoerbedrijven;

- ontwikkelen van een normenkader waaraan nieuwe vervoerssystemen moeten voldoen: normenkader Lightrail is inmiddels aan de Tweede Kamer aangeboden. Een verdere uitwerking van dit concept gebeurt aan de hand van een aantal lopende Lightrail-projecten. In het verlengde hiervan worden te hanteren waarden ontwikkeld voor het maatschappelijk risico van het railverkeer;
- realiseren van een afwegingskader voor tunnelveiligheid;
- invoeren en uitbreiden van de volgende (nieuwe) technologische systemen voor de beveiliging en de beheersing van het railverkeer;
- Automatische Treinbeïnvloeding (ATB);
- European Rail Traffic Management System (ERTMS)/European Train Control System (ETCS);
- verbetering beveiliging overwegen.

Doelgroepen

De doelgroepen zijn de zogenaamde risicodragers, te weten: de reizigers, het personeel, de overweggebruikers, de onbevoegden op het spoor, de omwonenden en de bijzondere categorie van suïcides op het spoor.

Prestatie-indicatoren

- *aantal doden en gewonden onder reizigers;*
- *aantal doden en gewonden onder personeel;*
- *aantal doden en gewonden onder overweggebruikers;*
- *aantal doden en gewonden onder onbevoegden op het spoor;*
- *aantal doden en gewonden onder suïcides.*

Streefwaarden/Basiswaarden/ Planning

- risiconorm reizigers: 1,5 dodelijk slachtoffer per 10 mld. reizigerskilometers;
- risiconorm personeel: 1 dodelijk slachtoffer op 10 000 werknemers in 2010;
- risiconorm overweggebruikers: maximaal 24 dodelijke slachtoffers in 2010;
- risiconorm onbevoegden op het spoor: maximaal 1,5 dodelijke slachtoffers per jaar.

Dit is overeenkomstig de Kadernota railveiligheid.

Overzicht dodelijke slachtoffers Spoor					
	2001	2002	2003	2004	Risiconorm
Reizigers	2	1	0	0	1,5 dodelijk slachtoffer per 10 mld. reizigerskilometers
Personeel (baanwerkers, rangeerders)	1	1	2	2	1 dodelijk slachtoffer op 10 000 werknemers in 2010
Overweggebruikers	20	17	28	17	maximaal 24 dodelijke slachtoffers in 2010
Onbevoegden op het spoor	3	4	7	3	maximaal 1,5 dodelijke slachtoffers per jaar

Verwijzingen beleidsstukken

- Nota Mobiliteit, Kamerstuk 2004–2005, 29 644, nr. 6
- Kadernota Veiligheid op de Rails, Kamerstuk 2004–2005, 29 893, nrs. 1 en 2 – streefdoelen op het gebied van railveiligheid tot 2010)
- Overwegen-nota, Kamerstuk 2004–2005, 29 893, nr. 4
- Trendanalyse Railveiligheid (IVW, jaarlijks)
- Plan van Aanpak STS'en, Kamerstuk 2004–2005 29 893, nr. 9

Extracomptabele verwijzingen

Verwijzing Infrastructuurfonds
Het AKI-programma op artikel 13 van IF wordt ingezet voor de verbetering van de beveiliging van overwegen.

Overzicht uitgaven veiligheid personenvervoer op het Infrastructuurfonds (x € 1 mln.)

Art. Omschrijving	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Art. 13 Automatische Knipperlicht Installatie (AKI)	30	30	33	41	30	30
Art. 13.02.02 Stoptonend Sein (STS)		13	13	14		

32.03 Sociale veiligheid openbaar vervoer verbeteren

Motivering	Sociale veiligheid is onderdeel van het kabinetsbeleid «naar een veiliger samenleving» en voor reizigers en personeel belangrijk. Gestreefd wordt naar een verbetering van het veiligheidsgevoel en naar een vermindering van het aantal incidenten in en rond het openbaar vervoer.
Producten	<p><i>Algemene strategie en beleidsvorming</i></p> <p>Algemene beleidsontwikkeling en -ondersteuning die productoverstijgend is, op het gebied van sociale veiligheid.</p> <p><i>Uitvoeren beleidskader Sociale Veiligheid OV</i></p> <p>De taak van het ministerie van Verkeer en Waterstaat is in afstemming met het ministerie van Binnenlandse Zaken en het ministerie van Justitie, verder zorgdragen voor de uitvoering en monitoring van het Aanvalsplan sociale veiligheid OV.</p>
Activiteiten	<p><i>Uitvoeren beleidskader Sociale Veiligheid OV</i></p> <ul style="list-style-type: none">- afronden en publiceren van de in 2005 gestarte evaluatie;- meten van en rapporteren over het gevoel van sociale veiligheid van reizigers en personeel en het meten van en rapporteren over het aantal incidenten. Meten van en rapporteren over zwartrijdpercentages in concessies van stad- en streekvervoer waar het percentage in de publicatie van april 2005 hoger lag dan 3%;- afronding van een beperkt aantal acties die aanvullend op het Aanvalsplan zijn geformuleerd;- bezien van noodzaak voor nader beleid op basis van de evaluatie van het Aanvalsplan en op basis van de ervaringen met de proeftrajecten chipkaart;- toezicht houden op naleving van de zorgplicht ten aanzien van sociale veiligheid door NS respectievelijk ProRail, zoals belegd in de verstrekte vervoer- en beheerconcessie, en nader uitgewerkt in de jaarlijks vast te stellen vervoer- en beheerplannen.- aan de decentrale overheden via de Brede Doeluitkering (BDU) middelen beschikbaar stellen voor sociale veiligheid in het OV.
Doelgroepen	Decentrale overheden, vervoersbedrijven, reizigers.
Prestatie-indicatoren	<ol style="list-style-type: none">1. <i>Veiligheidswaardering van reizigers en personeel</i>2. <i>Gemelde incidenten</i> <p>Zie voor de prestatie-indicatoren veiligheid voor het spoorgedeelte op basis van de vervoersconcessie artikel 34.03.</p>
Streefwaarden	Voor de waardering van het veiligheidsgevoel van reizigers in voertuigen van regionaal OV is het doel een rapportcijfer van 7,5 in 2008 op basis van een gewogen gemiddelde. Dit cijfer wordt beschouwd als een richtwaarde voor decentrale overheden en de Minister van VenW (inspanningsverplichting).

Voor een overzicht van de prestatie- of effectindicatoren «verbeteren sociale veiligheid» over de afgelopen jaren wordt verwezen naar de onderstaande gegevens uit de verantwoording VenW 2004.

Overzicht van prestatie- of effect indicatoren verbeteren sociale veiligheid in het stads- en streekvervoer¹					
	2001	2002	2003	2004 ²	doel 2008
Waardering veiligheidsgevoel in het voertuig als rapportcijfer					
– Reizigers	7,3	7,2	7,3	7,8	7,5
– Personeel ³	6,0	6,2	6,1	6,5	
Onveiligheidsincidenten in en rond het OV in %					
– Reizigers ⁴	28	27	22	27	
– Personeel ⁵	61	66	62	58	

¹ Alle gegevens in de tabel hebben alleen betrekking op het stads- en streekvervoer. Voor de reizigersgegevens zijn dat in 2001 t/m 2003 alleen de bus-, tramen metroreizigers, in 2004 zijn de regionale treinreizigers (gedecentraliseerde treintrajecten) toegevoegd. Voor het personeel zijn dat alle jaren de medewerkers van de bus, tram, metro en regionale trein.

² Voor de gegevens m.b.t. de reiziger is de vergelijkbaarheid tussen 2004 en voorgaande jaren beperkt. Dit vanwege aanpassingen in de onderzoeksmethodiek en in het aantal vragen dat gesteld wordt over sociale veiligheid. Hierdoor wordt echter een betere weergave van de werkelijkheid bereikt. De cijfers 2001 tot en met 2003 zijn wel onderling vergelijkbaar. De gegevens m.b.t. het personeel zijn ook vergelijkbaar in de tijd.

³ Dit cijfer betreft het veiligheidsgevoel zowel in als rond het voertuig.

⁴ Dit is het ongewogen gemiddelde van de bus-, tram-, metro- en (per 2004) regionale trein reizigers, die ooggetuige en/of slachtoffer zijn geweest van één of meerdere incidenten.

Percentage per modaliteit is in 2004: bus 19%, tram 32%, metro 33% en regionale trein 22%.

⁵ Dit is het percentage van het personeel dat één of meerdere keren slachtoffer is geweest van een incident.

Overzicht van prestatie- of effect indicatoren verbeteren sociale veiligheid bij de NS¹				
	2001	2002	2003	2004
Waardering veiligheidsgevoel reiziger in het voertuig als rapportcijfer ¹	6,7	6,8	6,9	7,0
Het percentage reizigers dat de sociale veiligheid met een 7 of hoger beoordeelt	35%	33%	28%	26%
Reizigers die slachtoffer/ooggetuige zijn geweest van tenminste één incident	30%	31%	27%	32%
Het percentage NSR-medewerkers dat zijn of haar gevoel van veiligheid overdag in de werkomgeving met een 7 of hoger beoordeelt				83%
Het percentage NSR-medewerkers dat zijn of haar gevoel van veiligheid 's avonds in de werkomgeving met een 7 of hoger beoordeelt				46%
Het percentage NSR-medewerkers dat 1 of meerdere incidenten meegemaakt heeft ²				65%

¹ Deze cijfers en percentages wijken af van de cijfers uit het Vervoerplan 2005, omdat in deze cijfers ook de contractsectorlijnen zijn meegenomen terwijl het Vervoerplan alleen betrekking

heeft op hoofdralnet. De cijfers zijn niet vergelijkbaar met de cijfers voor het stads- en streekvervoer, wegens verschillen in onderzoeksmethodiek.

² Dit cijfer wijkt af van het cijfer uit het Vervoerplan 2005 (63%), omdat dit cijfer betrekking heeft op het rijdend personeel van NS (NSR). Het cijfer uit het Vervoerplan 2005 heeft betrekking op het gehele personeel van NS.

Verwijzingen beleidsstukken

- Aanvalsplan Sociale Veiligheid OV, Kamerstuk 2002–2003, 28 642, nr. 1
- Nota Mobiliteit, Kamerstuk 2004–2005, 29 644, nr. 6
- Verantwoording VenW 2004, Kamerstuk 2004–2005, 30 100 XII, nr. 1
- Beheerplan 2006 (wordt eind 2005 aan de TK gezonden)
- Vervoerplan 2006 (wordt eind 2005 aan de TK gezonden)

Overzicht beleidsanalyse en onderzoek

Evaluatie-onderwerp	A. Startdatum B. Einddatum	Evaluatie- periode	Doel evaluatie	Type evaluatie
Overall Evaluatie SV beleid	A. Medio 2005 B. Medio 2006	2002–2005	Doel van de evaluatie is tweeledig: inzicht in ontwikkelingen in relatie tot het uitgevoerde beleid op het gebied van sociale veiligheid; onderzoek welke aanpak goed en welke aanpak minder goed werkt.	Beleids- doorlichting
Voorrang fietsers van rechts	2005	2001–2004	Nagaan van verkeersveiligheidseffecten van voorrang fietsers van rechts.	Ex-post
Evaluatie beleids- onderzoek	A. Maart 2005 B. Sept. 2005	2002–2003	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
Subsidieregeling vereniging 3VO	A. Jan 2005 B. Aug. 2005	2002–2005	Nagaan van de doeltreffendheid en de effecten van de subsidie.	Ex-post
Invoering GAIK	2006	2002–2005	Heeft GAIK geleid tot minder fraude? Kan GAIK nog verbeterd worden?	Ex-post
Subsidie SWOV	A. Jan 2005 B. Juli 2006	2002–2006	Nagaan van de doeltreffendheid en de effecten van de subsidie.	Ex-post
Verkeersveiligheid goederenvervoer	2008	2002–2007	Inzicht krijgen in effectiviteit van beleid.	Ex-post
Kentekening aanhangwagens	A. Sept 2005 B. Dec. 2005	2003–2005	Nagaan doeltreffendheid en effecten van de kentekening.	Ex-post
Meerjarenvoorlichtings- campagne verkeersveiligheid	2006	2003–2005	Tussentijdse evaluatie naar de effecten uitgevoerde campagne op het verkeersgedrag t.b.v. besluitvorming periode na 2007.	Ex-post
Meerjarenvoorlichtings- campagne verkeersveiligheid	2008	2003–2007	Evaluatie van het totale programma. Nagaan van de effecten uitgevoerde campagne op het verkeersgedrag en nagaan van de mate van samenwerking met en van de betrokkenheid partners.	Ex-post
APK (art 71 t/m 91 WVV 1994)	A. 2008 B. 2009	2003–2008	Nagaan doeltreffendheid en effecten van de APK.	Ex-post

Evaluatie-onderwerp	A. Startdatum B. Einddatum	Evaluatie- periode	Doel evaluatie	Type evaluatie
Aanpak benzinediefstal	A. Juni 2005 B. Sept. 2005	2004–2005	Beantwoording van de vragen: Heeft aanpak geleid tot minder diefstal? Hoe veel procent valse kentekens? Hoe veel bezwaren en wat kan daar tegen gedaan worden?	Ex-post
Kentekening brom- en snor fietsen	2009	2007–2009	Nagaan doeltreffendheid en effecten van de kentekening.	Ex-post
Klantenbarometer CVOV Personeelsmonitor SVOV Incidentregistratiemethode SV van OV-bedrijven	Jaarlijks	Jaarlijks	Inzicht in de trendmatige ontwikkeling m.b.t. de problematiek SV in het OV, specifiek voor reizigers en personeel van het regionaal OV.	Monitoring
Spoorveiligheid personen	N.v.t.	Jaarlijks, betreft een langlopend trendonderzoek	Monitoring van de ontwikkelingen in de spoor veiligheid.	Monitoring

33 Veiligheid gericht op de beheersing van veiligheidsrisico's

Het verkleinen van veiligheidsrisico's.

Omschrijving	Om de kans op letsel bij personen en schade aan goederen, infrastructuur en milieu als gevolg van ongevallen door goederenvervoer en luchtvaart te beperken.
Bijdrage	Verkeer en Waterstaat stelt kaders voor de verbetering van de veiligheid door het stellen van regels ter beheersing van veiligheidsrisico's. Verkeer en Waterstaat houdt toezicht op de naleving hiervan. Verkeer en Waterstaat helpt en motiveert betrokken partijen hun verantwoordelijkheid voor veiligheid te nemen en hierin samen te werken.
Verantwoordelijkheid	De Minister is verantwoordelijk voor: <ul style="list-style-type: none">● Het stellen van voorwaarden via wet- en regelgeving aan de veiligheid van het goederenvervoer- en luchtvaartstelsel.● Het houden van toezicht en het uitvoeren van inspecties op het nalevingsgedrag.● Het bijdragen aan en implementeren van internationale afspraken op het gebied van extern veiligheidsbeleid.● Het leveren van een bijdrage aan de maatschappelijke aandacht voor het leveren van een bijdrage aan de aandacht voor het permanent verbeteren van de veiligheid.
Succesfactoren	Behalen van de doelstelling hangt af van de betrokkenheid van en samenwerking met andere overheden en het bedrijfsleven, de internationale ontwikkelingen en de verhouding met andere ruimtelijke behoeften en ontwikkelingen in Nederland.

Tabel budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)							
33. Veiligheid gericht op de beheersing van veiligheidsrisico's	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Verplichtingen	24 352	28 046	20 524	20 920	21 330	19 042	17 431
Uitgaven	20 395	28 142	24 824	23 199	23 493	21 197	17 431
<i>33.01 Externe veiligheid</i>	<i>6 515</i>	<i>11 234</i>	<i>8 442</i>	<i>7 545</i>	<i>8 377</i>	<i>7 519</i>	<i>3 755</i>
33.01.01 Verbeteren veiligheid vervoer gevaarlijke stoffen	3 101	4 461	3 476	3 364	3 254	3 290	3 289
33.01.02 Externe veiligheid luchthavens	1 743	2 116	1 966	466	466	466	466
33.01.03 Aankoop LIB veiligheidsloopzones Schiphol	1 671	4 657	3 000	3 715	4 657	3 763	0
<i>33.02 Veiligheid goederenvervoer scheepvaart</i>	<i>8 794</i>	<i>10 377</i>	<i>8 063</i>	<i>7 917</i>	<i>7 879</i>	<i>7 949</i>	<i>7 947</i>
33.02.01 Verbeteren veiligheid zeevaart	4 600	5 492	4 417	4 597	4 556	4 622	4 622
33.02.02 Verbeteren veiligheid zeehavens	2 052	2 419	2 154	2 379	2 382	2 386	2 384
33.02.03 Verbeteren veiligheid binnenwateren	1 748	2 050	1 076	525	525	525	525
33.02.04 IMO (HGIS)	349	416	416	416	416	416	416
<i>33.03 Veiligheid luchtvaart</i>	<i>3 916</i>	<i>5 248</i>	<i>6 916</i>	<i>6 334</i>	<i>5 834</i>	<i>4 326</i>	<i>4 326</i>
33.03.01 Verbetering veiligheid luchtvaart	2 218	3 056	3 054	2 972	2 472	1 464	1 464
33.03.02 ICAO en EASA (HGIS)	782	1 345	3 015	2 515	2 515	2 015	2 015
33.03.03 Internationaal	916	847	847	847	847	847	847
<i>33.04 Bescherming tegen moedwillige verstoring</i>	<i>1 170</i>	<i>1 283</i>	<i>1 403</i>	<i>1 403</i>	<i>1 403</i>	<i>1 403</i>	<i>1 403</i>
33.04.01 Beveiliging scheepvaart en zeehavens	818	689	809	809	809	809	809
33.04.02 Beveiliging luchtvaart	289	536	536	536	536	536	536
33.04.03 Beveiliging infrastructuur hoofdwegen	63	58	58	58	58	58	58
33.04.04 Beveiliging infrastructuur spoorwegen							
Van totale uitgaven:							
– Apparaatsuitgaven		5 858	5 344	5 171	5 171	5 171	5 171
– Agentschapsbijdrage		1 958	1 972	2 068	2 072	2 078	2 075
– Restant		20 326	17 508	15 960	16 250	13 948	10 185
– waarvan op 1 januari 2006 juridisch verplicht		100%	45%	28%	13%	16%	21%
33.09 Ontvangsten	1 426	33	33	33	33	33	33

33.01 Externe Veiligheid

Motivering

Om vervoer van personen en goederen blijvend mogelijk te maken terwijl in de omgeving van dit vervoer ook op een maatschappelijk verantwoorde wijze veilig kan worden gewoond en gewerkt.

Producten

Verbeteren veiligheid vervoer gevaarlijke stoffen

Het treffen van maatregelen in nationaal en internationaal verband om vervoer van gevaarlijke stoffen zo veilig mogelijk te laten afwikkelen.

Externe veiligheid luchthavens

Voor Schiphol is de externe veiligheid onderdeel van de Schiphol regelgeving. Deze regelgeving wordt geëvalueerd. Voor de overige luchthavens wordt een wetgevingsproces doorlopen.

Aankoop LIB veiligheidssloopzones

Het aankopen en slopen van 67 woningen en 14 woonboten binnen de veiligheidssloopzone van het LIB2004. De uitvoeringsverantwoordelijkheid ligt bij de omringende (deel)gemeenten.

Activiteiten

Verbeteren veiligheid vervoer gevaarlijke stoffen

- uitbrengen van nota vervoer gevaarlijke stoffen;
- vaststellen basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen;
- verdere uitvoering PAGE (externe veiligheid goederenemplacements; zie ook 36.2.2);
- deelname aan internationaal overleg over actualisering internationale veiligheidsregelgeving;
- het aanzetten tot het gebruik van kwaliteitssystemen;
- subsidiëren Nederlands Normalisatie-instituut (NEN) (€ 9 000).

Externe veiligheid luchthavens

- de evaluatie van de Schipholregelgeving, inclusief de beleidsevaluatie van groepsrisicobeleid voor Schiphol;
- het implementeren van wetgeving en interim-beleid externe veiligheid voor de regionale en kleine luchtvaartterreinen;
- het ontwikkelen en verbeteren van rekenmodellen voor externe veiligheid luchtvaart;
- infrastructurele maatregelen ten behoeve van variabel baangebruik Maastricht Aachen Airport (MAA).

Aankoop LIB veiligheidssloopzones

Naar verwachting zullen er in 2006 vijf woningen worden aangekocht.

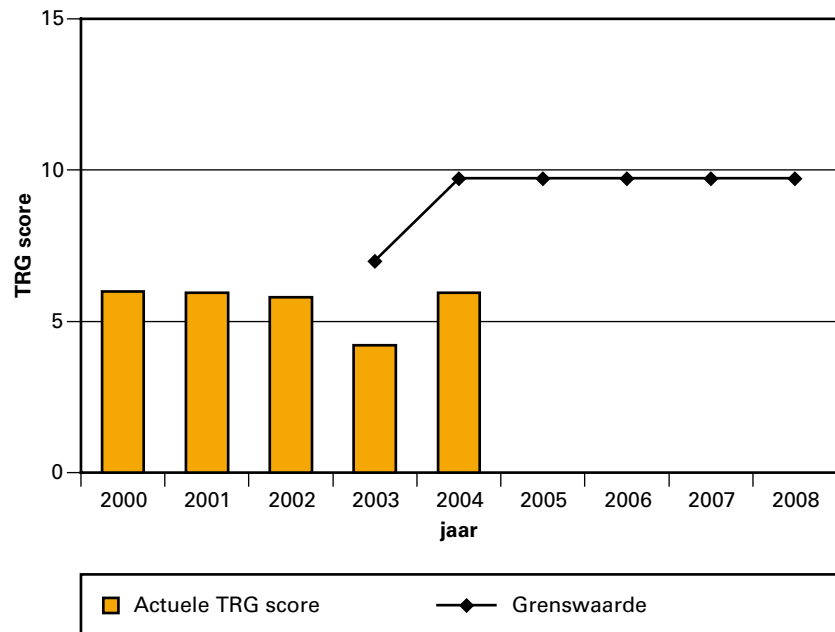
Doelgroepen

Omwonenden, decentrale overheden en bedrijven.

Prestatie-indicatoren en streefwaarden

1. Jaarlijkse TRG-score voor Schiphol in relatie tot de TRG-grenswaarde in het Luchthavenverkeerbesluit

Het streven is dat het totale risicogewicht (TRG) van het luchthavenluchtverkeer bij Schiphol per gebruiksjaar niet meer dan 9,724 ton bedraagt (de grenswaarde). Het TRG is het product van het aantal vliegbewegingen en de ongevalsrisico's met het maximale startgewicht van deze vliegtuigen.

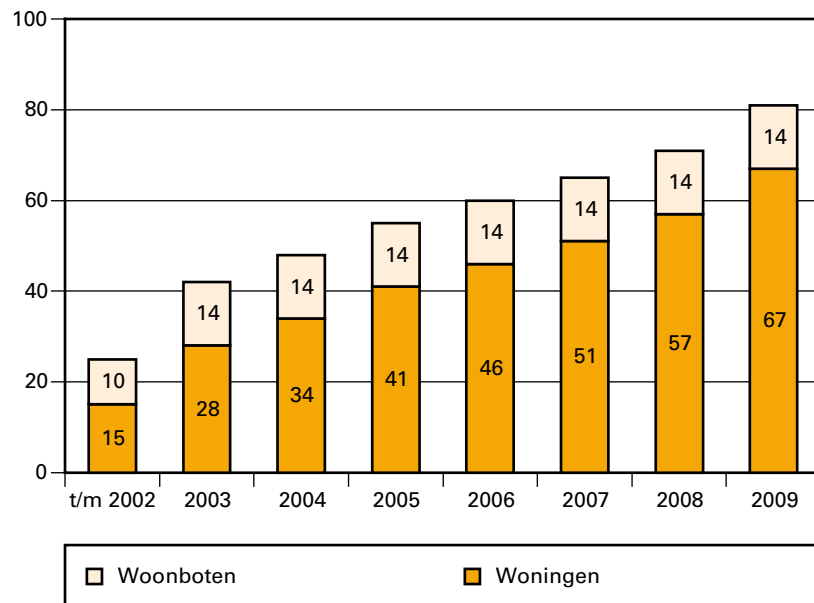


Bron: Inspectie Verkeer en Waterstaat

2. Aantal op basis van keuzevrijheid van bewoners aan de woonbestemming reeds onttrokken en nog te onttrekken woningen en woonboten in de veiligheidssloopzones rond Schiphol

Het streven is uiteindelijk alle woningen en woonboten aan te kopen en te slopen of te verwijderen.

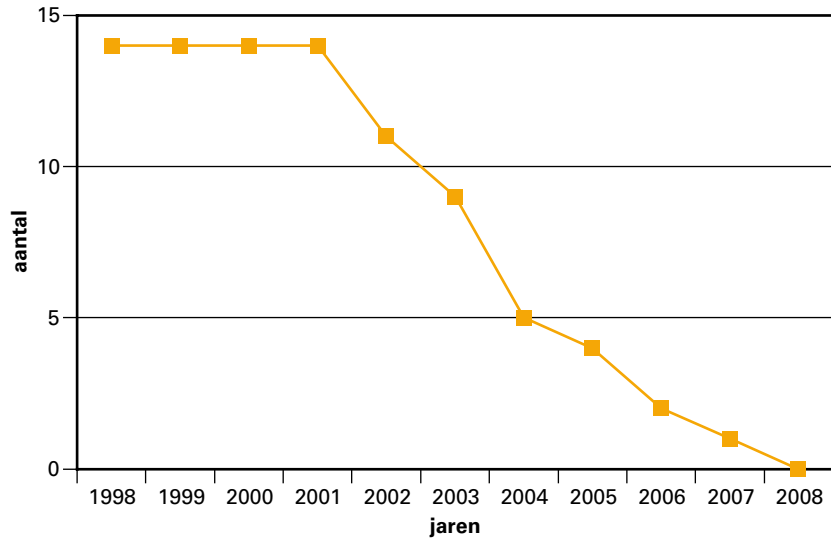
Het aantal aangekochte en aan te kopen woningen en woonboten in de veiligheidssloopzone Schiphol gecumuleerd over de jaren



Bron: Rijkswaterstaat Noord-Holland, mei 2005

3. Aantal goederenemplacementen dat nog niet voldoet aan de risiconormen

Het streven is om in 2008 geen goederenemplacementen meer te hebben die niet voldoen aan de veiligheidsnormen ten aanzien van vervoer van gevaarlijke stoffen.



Bron: Rijkswaterstaat AVV

4. Effectgegevens ruimtebeslag in km² van het gebied langs transportroutes binnen de plaatsgebonden risicocontour 10⁻⁶ per jaar

Dit is het gebied waarbinnen de kans op een dodelijke situatie ten gevolge van een ernstig ongeval met vervoer van gevaarlijke stoffen hoger is dan 1 op het miljoen per jaar. Dit geldt voor zowel weg als spoor en binnenvaart.

Modaliteiten	Ruimtebeslag in m ² binnen de risico-contour 10 ⁻⁶ incl. breedte van infrastructuur
Weg	9 015 307 m ²
Spoor	5 702 309 m ²
Water (excl. Westerschelde)	801 956 m ²

Noot: Ten opzichte van de risico-atlassen zijn nieuwe invoergegevens (op basis van vervoersomvang 2002) en een nieuwe berekeningsmethode gebruikt.

Bron: Rijkswaterstaat/AVV 2005

Verwijzingen beleidsstukken

- Nota Mobiliteit, Kamerstuk 2004–2005, 29 644, nr. 6
- Plan van Aanpak Goederen Emplacementen, Kamerstuk 1998–1999, 26 200, nr. 31
- Nota Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen, Kamerstuk 1995–1996, 24 611, nr. 1
- KB Schiphol en Omgeving, Kamerstuk 1994–1995, 23 552
- Luchthavenverkeerbesluit Schiphol, Kamerstuk 2003–2004, 26 959, nr. 83
- Beleidsagenda Luchtvaartveiligheid, Kamerstuk 2004–2005, 24 804, nr. 28

33.02 Veiligheid scheepvaart

Motivering	<p>Om het aantal ongevallen met doden, gewonden en grote schade op zee en binnenwateren in 2010 door permanente verbetering van de veiligheid niet op een hoger niveau te laten uitkomen dan in 1998. Wanneer zich op het water een incident voordoet, zijn de gevolgen voor mens en milieu vaak groot. Omvangrijke ladingen, hogere snelheden en grote aantallen passagiers vormen aanzienlijke risico's.</p>
Producten	<p><i>Verbeteren veiligheid zeevaart</i> Mede gezien de toenemende grootte van de schepen richt het beleid zich vooral op het terugdringen van het risico van het optreden van ongevallen.</p> <p>De veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer op de Noordzee behoudt, mede naar aanleiding van rampen (<i>Estonia, Erika, Prestige</i>), zowel op nationaal als op Europees niveau, de nodige aandacht.</p> <p><i>Verbeteren veiligheid zeehavens</i> De voor de veiligheid verantwoordelijke Rijkshavenmeester zoveel mogelijk zelfstandig laten opereren. Het doel hiervan is om binnen een pakket van verkeersmanagement maatregelen te komen tot een optimale mix van maatregelen, zoals vaarwegmarkering, verkeersbegeleiding, routing, beloodsing, verkeersmaatregelen en informatieverlening.</p> <p><i>Verbeteren veiligheid binnenwateren</i> Het voorkomen van onveiligheid door de toename van het verkeer, snellere en grotere schepen, schepen met gevaarlijke stoffen en bouwwerken op de oever.</p> <p><i>IMO (HGIS)</i> Deelname aan de International Maritime Organization (IMO), die vanwege zijn bijzondere status als het mondiale (VN)forum voor een veilige zeescheepvaart, inclusief milieuveiligheid en security, als een afzonderlijk begrotingsproduct is gepositioneerd. Deze uitgaven worden via de Homogene Groep Internationale Samenwerking (HGIS) gefinancierd.</p>
Activiteiten	<p><i>Verbeteren veiligheid zeevaart</i></p> <ul style="list-style-type: none">– voortgang op IMO- en EU-veiligheidsdossiers, zoals EU-richtlijn 2002/59 ter monitoring van het zeevaartverkeer, rampen- en incidentbestrijdingbeleid, beleid rond zogenaamde toevluchtsoorden op zee (<i>places of refuge</i>) en de uitbreidingsmaatregelen binnen Erika-3/ Maritime Safety Package;– het veiligheidsbeleid scheepvaart op het Nederlandse deel van de Noordzee wordt onder meer opgenomen in het in ontwikkeling zijnde gemeenschappelijk beleidskader voor het Integrale Beheersplan Noordzee (IBN) 2015;– aanpassen bestaande wetgeving als gevolg van wijzigingen in veiligheidsomstandigheden en internationale regels, tevens ter reductie van administratieve lasten;– subsidiëren Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij (KNRM), om werkzaamheden uit te voeren waartoe Nederland verdragsrechtelijk verplicht is (€ 23 000);– bijdragen aan diverse internationale organisaties, waartoe Nederland verdragsrechtelijk verplicht is, zoals de Noord-Atlantische IJspatrouille-dienst en de secretariaatskosten van Port State Control;

- waarborgen permanente beschikbaarheid van een bergingsvaartuig (inclusief bemanning) voor de veiligheid op zee en de bescherming van het milieu;
- ontwikkelen van security/piracy-voorzieningen, zoals opleidingen, access control, Long Range Identification and Tracking (LRIT) en selfassessment.

Verbeteren veiligheid zeehavens

- continueren van vervanging en modernisering van walradarsystemen voor de scheepvaart. Deze investeringen worden verantwoord op het Infrastructuurfonds;
- ontwikkelen van pakket nautische maatregelen voor de Westerschelde (mede ten behoeve van externe veiligheid), zoals een methode van verkeersbegeleiding ter voorkomen van ongewenste ontmoetingen met risicoschepen;
- aanpassen van de Scheepvaartverkeerswet en Loodsenwet om de loodsplicht te flexibiliseren. Het doel hiervan is dat kwaliteits- en efficiencyprijkkels binnen het loodswezen zullen ontstaan. Dit betreft de Implementatie van kabinetsbesluiten van 11 april 2003 en 18 juni 2004 inzake de invoering van loodsplicht op maat;
- ontwikkelen toezichtskader met betrekking tot de taken die de havenmeester van Rotterdam namens de minister van Verkeer en Waterstaat verricht. Inclusief wijzigen bestuurlijk deel van de Scheepvaartverkeerswet. Deze sturingsfilosofie zal waar nodig ook gelden voor de andere rijkshavenmeesters.

Verbeteren veiligheid binnenwateren

- realiseren van Rivier Informatie Systeem («intelligente vaarweg»; RIS) ter verbetering van de verkeersbegeleiding op knooppunten, ter verkorting van reactietijden bij calamiteiten en vermindering van wachttijden bij sluisen;
- formuleren van gebruik van ruimte langs de vaarweg met het oog op een veilige transportfunctie van de binnenvaart (relatie met 33.1).

IMO (HGIS)

- betalen jaarlijkse contributie aan de International Maritime Organization (IMO).

Doelgroepen

Verkeersdeelnemers, vervoerders en lading belanghebbenden.

Prestatie-indicatoren en streefwaarden

Aantal ongevallen met uitgebreide registratie op de Noordzee en op de binnenwateren
 Het streven is het aantal ongevallen op de binnenwateren niet te laten stijgen, ondanks een toename van het verkeer en vervoer op de binnenwateren. Voor het Nederlandse deel van de Noordzee is de streefwaarde vastgesteld op maximaal 25 ongevallen in 2010.

Aantal ongevallen met uitgebreide registratie op de Noordzee (Nederlands deel continentaal plat) en op de binnenwateren						
	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Aantal ongevallen Noordzee	19	21	23	20	8	15
Aantal ongevallen binnenwateren	163	185	191	172	222*	224*

Bron: Kustwachtcentrum (Noordzee) en Rijkswaterstaat/AVV (binnenwateren)

* Door een nieuwe meetmethode zijn deze waarden niet te vergelijken met waarden van voorgaande jaren.

- Verwijzingen beleidsstukken
- Nota Mobiliteit, Kamerstuk 2004–2005, 29 644, nr. 6
 - Voortgangsnota Scheepvaartverkeer Noordzee (1996)
 - Kabinetsbesluiten van 11 april 2003 en 18 juni 2004 v.w.b. het beleid inzake loodsen

Extracomptabele verwijzingen

Verwijzing Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW)

De inspanning van de Inspectie m.b.t. dit operationele doel (IVW: domeinen koopvaardij, binnenvaart en visserij) wordt verantwoord op artikel 38 IVW. In onderstaande tabel is aangegeven welke bedragen hieraan worden uitgegeven.

Overzicht budgettaire verdeling naar domeinen (x € 1 000)		
Omschrijving	2005	2006
<i>Domein Koopvaardij</i>	14 896	14 054
<i>Domein Binnenvaart</i>	7 509	7 085
<i>Domein Visserij</i>	2 839	2 678

33.03 Veiligheid Luchtvaart

Motivering

Om de veiligheid in de luchtvaartsector verder te verbeteren en voortdurend aandacht te vragen voor deze verbetering.

Producten

Verbetering veiligheid luchtvaart

Gestreefd wordt naar een permanente verbetering van de veiligheid. In de beleidsagenda luchtvaartveiligheid (april 2005) is hiervoor tot aan 2010 een actieprogramma opgenomen.

ICAO en EASA (HGIS)

Luchtvaart is een mondiale aangelegenheid. Nederland levert een belangrijke bijdrage in de totstandkoming van beleid, regelgeving, harmonisatie en uniformering op het gebied van safety en security. Deze uitgaven worden gefinancierd via de Homogene Groep Internationale Samenwerking (HGIS).

Internationaal

Nederland tracht via internationale organisaties haar eigen beleid te versterken. Participatie bij de totstandkoming van regelgeving, de implementatie en uitvoering dient ondermeer ook om een level playing field met de buitenlandse concurrenten te waarborgen. Op dit product worden uitgaven verantwoord die niet via de HGIS worden gefinancierd.

Activiteiten

Verbetering veiligheid luchtvaart

- uitvoeren van de maatregelen uit de Beleidsagenda Luchtvaartveiligheid;
- uitvoeren van diverse onderzoeken waaronder veiligheidsonderzoek Luchtvaart Nederland, gate to gate, belevingsonderzoeken, veiligheidsprestaties luchtvrachtverkeer en kleine luchtvaart;
- Project Stroomlijning Overheidsinterventies Luchtvaart;
- ontwikkelen van een causaal model voor luchtvaartveiligheid;
- ontwikkelen van beleidsvisie veiligheid grondafhandelingen;
- ontwikkelen van beleid om in de toekomst passagiers te informeren over de veiligheidsprestaties van luchtvaartmaatschappijen.

ICAO en EASA (HGIS)

- betalen van de contributie van Nederland aan de International Civil Aviation Organization (ICAO);
- oprichten trainingscentrum voor de European Aviation Safety Agency (EASA) in Hoofddorp (training van aangesloten lidstaten);
- bevorderen van uniformering van internationale regelgeving.

Internationaal

- verlenen van technische ondersteuning op het gebied van luchtvaartveiligheid aan andere landen (AVIASSIST);
- ontwikkelen en opzetten van een publiek informatiesysteem van veiligheidsprestaties van luchtvaartmaatschappijen.

Doelgroepen

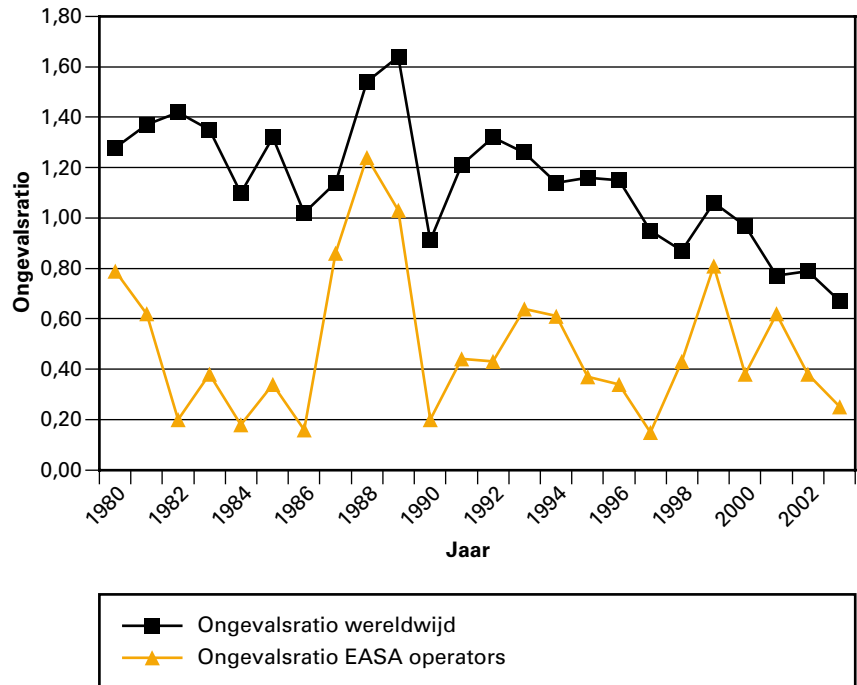
Burgers, andere departementen, buitenlandse staten en bedrijven.

Prestatie-indicatoren en streefwaarden

1. Wereldwijde ongevalsratio (ongevallen per miljoen vliegreizen)

De Europese ongevalsratio is representatief voor de situatie in Nederland, omdat het veiligheidssysteem in Nederland in hoge mate gelijk is aan dat in de andere Europese landen. De wereldwijde ongevalsratio is relevant omdat ook niet-Europese luchtvaart gebruik maakt van het Nederlandse luchtruim en van Nederlandse luchthavens. Uit onderstaande grafiek blijkt dat de veiligheid van de luchtvaart nog steeds toeneemt. Nederland heeft geen directe invloed op het wereldwijde ongevalsratio. Derhalve is er geen specifieke streefwaarde voor Nederland te benoemen. De doelstelling die westerse landen met elkaar zijn overeengekomen is niet meer dan 0,5 ongevalsratio per miljoen vliegbewegingen.

Aantal fatale ongevalsratio per miljoen vluchten



Bron: Inspectie Verkeer en Waterstaat

2. Het aantal ernstige incidenten en ongevallen dat gemeld wordt bij de Onderzoeksraad voor veiligheid

Om permanente verbetering in de veiligheid zichtbaar te maken is het streven dat het aantal ernstige incidenten en ongevallen (en daarmee het aantal meldingen) niet toeneemt.

Aantal ernstige incidenten en ongevallen in 2004 in Nederland en met Nederlandse luchtvaartuigen in het buitenland				
Vliegtuigtype	Aantal ongevallen	Ernstige incidenten	Dodelijke slachtoffers	(Zwaar) gewonden
Commerciële verkeersvluchten	4	25	0	5
Helikopters	0	1	0	0
Privé/zakenluchtvaart	9	5	7	5
Zweefvliegtuigen	1	0	0	0
Heleluchtballonnen	0	1	0	0

Bron: Onderzoeksraad voor veiligheid

Verwijzingen beleidsstukken

- Beleidsagenda Luchtvaartveiligheid, Kamerstuk 2004–2005, 24 804, nr. 28
- Toezegging causaal model, Kamerstuk 2003–2004, 23 552 en 26 959, nr. 84

Extracomptabele verwijzingen

Verwijzing Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW)

De inspanning van de Inspectie m.b.t. dit operationele doel (IVW: domein luchtvaarttechnische bedrijven) wordt verantwoord op artikel 38 IVW. In onderstaande tabel is aangegeven welke bedragen hieraan worden uitgegeven.

Overzicht budgettaire verdeling naar domeinen (x € 1 000)		
Omschrijving	2005	2006
<i>Domein Luchtvaarttechnische bedrijven</i>	7 908	7 935

33.04 Bescherming tegen moedwillige verstoring

Motivering

Om de beveiliging van het verkeers- en vervoersysteem te optimaliseren teneinde de maatschappelijke en economische aspecten van de logistieke functie van Nederland in Europa blijvend te waarborgen en te versterken. De internationale dreiging van het terrorisme neemt toe en Nederland staat daar als open en internationaal gerichte samenleving nadrukkelijk aan bloot.

Producten en Activiteiten

Beveiliging scheepvaart en zeehavens

- periodiek rapporteren aan de EU Commissie over implementatie van EU Verordening 725/2004;
- input leveren voor EU onderzoek naar de beveiligingskosten en implementatie van Verordening 725/2004;
- bilaterale alternatieve beveiligingsovereenkomsten voor o.a. short sea shipping en veerdiensten;

- implementeren EU Richtlijn beveiliging hele haven in Nederland;
- overleg in EU raads werkgroepen inzake een ontwerp Verordening beveiliging intermodale keten.

Beveiliging luchtvaart

- in samenwerking met het Ministerie van Justitie bevorderen dat het beveiligingsniveau van andere landen met luchtverbindingen naar de EU, gemeenschappelijk door de EU beoordeeld wordt;
- in samenwerking met het Ministerie van Justitie goedkeuren van (jaarlijkse) beveiligingsplannen van exploitanten van luchthavens en luchtvaartmaatschappijen.

Beveiliging infrastructuur hoofdwegen

- vaststellen gewenst beveiligingsniveau van prioritaire vitale en kwetsbare objecten. Op basis hiervan wordt dan een adequate afweging mogelijk van maatregelen met grote financiële consequenties;
- implementeren maatregelen voor prioritaire vitale en kwetsbare objecten.

Beveiliging infrastructuur spoorwegen

Opstellen spoor security plan met beleidsvisie op gewenst beschermingsniveau van kwetsbare onderdelen van het spoorstelsel. Op basis van dit plan kan vervolgens besloten worden of en zo ja welke aanvullende security maatregelen gewenst zijn, en wie daarvoor de verantwoordelijkheid heeft (implementatie en bekostiging).

Doelgroepen

Zeescheepvaartsector, havensector, verladers, gemeenten, luchtvaartsector en continentale modaliteiten.

Verwijzingen beleidsstukken

- EU Verordening 725/2004, Pb-EU L129 d.d. 29 april 2004
- Havenbeveiligingswet met Memorie van Toelichting, Kamerstuk 2003-2004, 29 468 en Staatsblad 2005, 341 d.d. 15 juli 2004 en 341 d.d. 22 juli 2004

Overzicht beleidsanalyse en onderzoek

Evaluatie-onderwerp	A. Startdatum B. Einddatum	Evaluatie- periode	Doel evaluatie	Type evaluatie
Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen	A. Oktober 2003 B. Augustus 2005	1996–2002	Werking van de Nota Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen.	Ex-post
Nota vervoer gevaarlijke stoffen	A. 2010 B. 2010	2005–2009	Werking en gevolgen van het instellen van het basisnet.	Ex-post
Scheepvaartverkeer binnenwateren	A. 2006 B. 2006	2001–2005	Effecten van het gevoerde beleid evalueren.	Ex-post
Flexibilisering loodsplicht	Jaarlijks	Ieder jaar	Bestuurlijke organisatorisch en veiligheids-effecten van de wijziging van het loodsplichtbesluit.	Ex-post
EV beleid Schipholwet	A. 2003 B. 2005	Inwerkingtreding vanaf februari 2003 tot evaluatiemoment	Enerzijds de gelijkwaardigheid van het stelsel ten opzichte van de PKB evalueren én anderzijds de effectiviteit van het nieuwe instrumentarium bezien.	Ex-post/ Beleidsdoorlichting
Pilot gebiedsgerichte benadering	A. 2004 B. 2006	2004–2006	Toepasbaarheid voor groepsrisicobeleid.	Ex-ante
Beleidsagenda Luchtvaartveiligheid	A. 2010 B. 2010	2005–2009	Evaluatie van de effecten van de implementatie van de beleidsagenda zoals opgesteld in 2005.	Ex-post
Onderzoek naar interfaces in de luchtvaart (gate to gate)	A. 2004 B. 2006	2004–2006	Inzicht in de interactie van de verschillende luchtvaartgebieden binnen de veiligheidsketen ter verdere verbetering van de veiligheid.	Ex-ante
Veiligheidsonderzoek Nederland	A. April 2005 B. December 2005	2000–2004	Onderzoek naar werking van de veiligheidsbeleidsketen in Nederland waarbij zowel overheid als sector beschouwd wordt.	Ex-post
Ontwikkeling inzicht in causale relaties	A. na afronding ontwikkeling; verwacht 2008	Na 2008	Inzicht in de veiligheidsketen ter verdere verbetering van de veiligheid.	Ex-ante
Causaal model	A. 2006 B. 2006	2005–2006	Ontwikkeling van causaal model.	Ex-post

34 Betrouwbare netwerken en voorspelbare reistijden

Betrouwbare netwerken en voorspelbare reistijden realiseren.

Omschrijving	Om de economie en de internationale concurrentiepositie van Nederland te versterken, waarvoor een goed functionerend systeem voor personen- en goederenvervoer met voorspelbare reistijden en een goede bereikbaarheid van deur tot deur essentieel zijn.
Bijdrage	VenW richt zich op een integrale netwerkbenadering waarbij decentraal gedaan wordt wat decentraal kan en centraal gedaan wordt wat centraal moet. Daarvoor werkt VenW aan voldoende betrouwbaarheid en capaciteit op de hoofdinfrastructuurnetwerken, verleent en beheert concessies voor het beheer van de spoorinfrastructuur en het vervoer op het hoofdrailnet, werkt samen met decentrale overheden aan verbetering van de regionale bereikbaarheid en zorgt ervoor dat bedrijven en burgers in staat zijn waar mogelijk zelf in hun mobiliteitsbehoefte te voorzien.
Verantwoordelijkheid	De Minister is verantwoordelijk voor: <ul style="list-style-type: none">– het goed functioneren van het systeem voor het personen- en goederenvervoer over weg, water en spoor;– aanleg, beheer en onderhoud van de hoofdinfrastructuurnetwerken voor weg, water en spoor, inclusief verkeersmanagement op deze netwerken;– het organiseren van «Anders betalen voor mobiliteit»;– kaders, bevoegdheden, middelen en instrumenten die decentrale overheden in staat stellen om de regionale bereikbaarheid te verbeteren;– kaders die bedrijven en personen in staat stellen zelf in hun mobiliteit te voorzien, zoals bijvoorbeeld mobiliteitsmanagement.
Succesfactoren	Behalen van deze doelstelling hangt af van: <ul style="list-style-type: none">– de ontwikkeling van de mobiliteitsgroei (de in de Nota Mobiliteit gehanteerde verwachting) en van de economie;– invoering van «Anders betalen voor Mobiliteit» conform de Nota Mobiliteit;– samenwerking met en tussen decentrale overheden, de spoorsector, maatschappelijke organisaties en bedrijven, onder andere via netwerkanalyses in stedelijke regio's;– oplossing van de (juridische) knelpunten a.g.v. luchtkwaliteit.

Tabel budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)							
34. Betrouwbare netwerken en acceptabele reistijd	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Verplichtingen	1 408 284	210 110	269 632	247 424	186 546	162 540	162 536
Uitgaven	1 525 410	308 792	247 555	199 847	171 387	150 170	150 166
<i>34.01 Netwerk Weg</i>	<i>3 806</i>	<i>4 467</i>	<i>4 375</i>	<i>4 200</i>	<i>4 159</i>	<i>4 160</i>	<i>4 159</i>
34.01.01 Algemene strategie- en beleidsontwikkeling	1 838	2 625	2 519	2 444	2 403	2 404	2 403
34.01.02 Beheer en onderhoud	75	79	79	79	79	79	79
34.01.03 Anders betalen voor mobiliteit	362	380	380	380	380	380	380
34.01.04 Benutting en aanleg	537	564	564	564	564	564	564
34.01.05 Verkeersmanagement							
34.01.06 Weginfrastructuur voor het goederenvervoer	994	819	833	733	733	733	733
<i>34.02 Netwerk vaarwegen</i>	<i>299</i>	<i>1 861</i>	<i>1 867</i>	<i>1 933</i>	<i>1 936</i>	<i>1 939</i>	<i>1 938</i>
34.02.01 Verbeteren kwaliteit vaarwegen	299	1 861	1 867	1 933	1 936	1 939	1 938
<i>34.03 Netwerk spoor</i>	<i>199 263</i>	<i>103 853</i>	<i>98 843</i>	<i>92 657</i>	<i>92 627</i>	<i>92 627</i>	<i>92 627</i>
34.03.01 Algemene strategie- en beleidsontwikkeling	1 165	1 330	1 302	1 302	1 272	1 272	1 272
34.03.02 Beheer cf. Spoorwegwet	577	606	606	606	606	606	606
34.03.03 Beheer overig	281	295	238	67	67	67	67
34.03.04 Vervoer cf. Concessiewet	197 065	101 443	96 518	90 503	90 503	90 503	90 503
34.03.05 Vervoer overig	119	125	125	125	125	125	125
34.03.06 Verbeteren kwaliteit spoorverbindingen goederen vervoer	56	54	54	54	54	54	54
<i>34.04 Netwerk decentraal/regionaal vervoer</i>	<i>1 322 042</i>	<i>198 611</i>	<i>142 470</i>	<i>101 057</i>	<i>72 665</i>	<i>51 444</i>	<i>51 442</i>
34.04.01 Algemene strategie- en beleidsontwikkeling	8 218	7 878	7 450	7 268	6 957	6 968	6 966
34.04.02 Samenwerking Rijk-Regio's	819	638	638	638	638	638	638
34.04.03 Stimulering dec. overheden en maatschap. Organisaties	16 246	5 992	6 511	6 111	6 111	6 111	6 111
34.04.04 Stimulering marktwerking OV	1 286 935	182 391	126 157	85 326	57 245	36 013	36 013
34.04.05 Stimulering toegankelijkheid OV	9 149	736	747	747	747	747	747
34.04.06 Stimulering marktwerking Taxi	675	976	967	967	967	967	967
Van totale uitgaven:							
– Apparaatsuitgaven		9 031	8 436	8 029	7 898	7 898	7 898
– Agentschapsbijdrage		4 196	4 209	4 386	4 371	4 376	4 376
– Restant		295 565	234 910	187 432	159 118	137 896	137 892
– waarvan op 1 januari 2006 juridisch verplicht		100%	52%	2%	0%	0%	60%
34.09 Ontvangsten	15 253	98	98	98	98	98	98

34.01 Netwerk Weg: Reistijden over de weg betrouwbaar en acceptabel maken

Motivering

Om goede bereikbaarheid van de economische kerngebieden, mainports en stedelijke netwerken in Nederland te realiseren, om de economische schade door onbetrouwbaarheid en files te beperken en om de reistijd van deur tot deur waar nodig te verbeteren.

Producten

Algemene strategie en beleidsvorming

Algemene beleidsontwikkeling en -ondersteuning die productoverstijgend is, op het gebied van netwerk weg.

Beheer en onderhoud van weginfrastructuur

Het Rijk beheert het hoofdwegennet, de decentrale overheden beheren het onderliggend wegennet. Het beheer en onderhoud van de hoofdwegen wordt door Rijkswaterstaat uitgevoerd.

Anders betalen voor mobiliteit

Conform de beleidslijn in de Nota Mobiliteit formuleert het Kabinet een standpunt over invoering van «Anders betalen voor mobiliteit».

Benutting en aanleg

Het hoofdwegennet en het onderliggend wegennet worden als één samenhangend netwerk benaderd. Bij knelpunten zoeken overheden gezamenlijk, in een «MIT-verkenning nieuwe stijl» of als onderdeel van een netwerkanalyse, naar oplossingen. Dit kan benutting of aanleg van infrastructuur zijn op zowel het hoofdwegennet als het onderliggend wegennet. Bij de keuze van oplossingen staat verbetering van de «van deur tot deur bereikbaarheid» voorop.

Verkeersmanagement

De wegbeheerder zorgt voor een goed werkend systeem voor verkeersmanagement, incident management en verkeersinformatievoorziening.

Weginfrastructuur voor het goederenvervoer

Het Kwaliteitsnet Goederenvervoer is een samenhangend netwerk van verbindingen tussen economische centra waarover goederenvervoer op een verantwoorde wijze kan worden afgewikkeld.

Activiteiten

Algemene strategie en beleidsvorming

- uitvoeren van netwerkanalyses in stedelijke netwerken voor het personen- en goederenvervoer, waarin de regionale bereikbaarheid voor alle modaliteiten geïnventariseerd wordt. Er is daarbij veel aandacht voor de wisselwerking tussen hoofdwegennet en de toegang tot de grote steden, tussen hoofdwegennet en onderliggend wegennet en de positie van het Openbaar Vervoer (spoor, stad- en streekvervoer).

Beheer en onderhoud van weginfrastructuur

- verminderen achterstallig onderhoud conform Plan van Aanpak Onderhoud (2003). Deze producten zijn op het Infrastructuurfonds terug te vinden.
- uitvoeren mid-term-review conform Plan van Aanpak Onderhoud (2003);

Anders betalen voor mobiliteit

- voorbereiden van «anders betalen voor mobiliteit» conform de nota Mobiliteit.

Benutting en aanleg

- uitvoeren van het benuttingprogramma ZSM;
- benutten van de mogelijkheden van de markt bij de uitvoering van de plannen in de Nota Mobiliteit;
- uitvoeren van de wegenprojecten in het MIT (zie MIT voor concrete activiteiten in 2006).

Verkeersmanagement

- realiseren van een goed werkend en effectief systeem van verkeersmanagement, incident management en verkeersinformatievoorziening.

Weginfrastructuur voor het goederenvervoer

- ontwikkelen van een handleiding met kwaliteitsaspecten voor het goederenvervoer;
- onderzoeken van de landzijdige bereikbaarheid van de mainports Rotterdam en Schiphol.

- een acceptabele reistijd: het aantal trajecten waar de streefwaarde voor reistijd wordt gehaald (afgezet tegen het totaal aantal trajecten en opgenomen in een kaart van het HWN); *de doelstelling is dat de reistijdnorm (reistijd in spits max. 1,5x reistijd buiten de spits, en op stedelijke ringwegen max. 2x reistijd buiten de spits) uiterlijk 2020 op alle trajecten gehaald wordt, voor zover dit maatschappelijk rendabel is.*
- betrouwbaarheidspercentage van reistijd op het hoofdwegenet (*streefwaarde: betrouwbaarheid in 2020 is 95%*);
- afname achterstallig onderhoud weg t/m 2007 (*doel naar aanleiding van Hoofdlijnenakkoord (2003) is een afname van circa 45% ten opzichte van 2003. Eind 2005 is daarvan 11% gerealiseerd, eind 2006 26%*);
- aantal kilometer opengestelde rijstrook per jaar (*alleen monitoring*).

In 2004 zijn de volgende projecten opengesteld:

Spitsstrook en Plusstrook					
Rw	Strook	Hectometer van	Hectometer naar	Lengte (indicatief)	Locatie
2	Spitsstrook	156	164	0,8	Welschap-kp. De Hogt
2	Spitsstrook	164	156	0,8	kp. De Hogt-Welschap
28	Plusstrook	92	99	0,7	Zwolle Zuid-Ommen
28	Plusstrook	99	92	0,7	Ommen-Zwolle Zuid
50	Spitsstrook	160	156	0,4	Heteren-kp. Valburg
67	Spitsstrook	18	24	0,6	De Hogt-kp. Leenderheide
67	Spitsstrook	24	18	0,6	kp. Leenderheid-De Hogt
4,6 km					

Aanleg				
Rw	Project	km wegvak	aantal rijstroken	km rijstrook
A2	Openstelling Lekbrug 2x3 autosnelweg, Oudenrijn-Everdingen	2	6	12
N11	Openstelling Alphen N207-Bodegraven, ombouw autoweg van 1x2 naar 2x2	7,5	2(4*)	15(30*)
A15	Openstelling Thomassentunnel (voorheen Callandtunnel), 1x2 en 1x3 rijstrook	-	1(5**)	-
A15	Aansluiting Vondelingenplaat			
A30	Openstelling 2x2, Ede Kernhem-knooppunt Maanderbroek	3	4	10
A33	Appingedam-Spijk, ombouw tot hoogwaardige autoweg	13	2	26
A50	Openstelling 2x2, Nijnsel-Veghel	6	4	24
totaal:				77

* de weg is Duurzaam Veilig ingericht. Daarbij zijn 4 rijstroken met een totale lengte van 30 km nieuw aangelegd, maar ook 2 stroken en 15 km bestaande weg vervangen. Er is dus sprake van 2 nieuwe rijstroken.

** was 2x2 in Calandtunnel, is nu 1x2 (vanuit Rotterdam) en 1x3 (vanuit Europoort) in de Thomassentunnel.

- Planning
- Relatie met tijdshorizon van de Nota Mobiliteit (2020);
 - De doelen voor betrouwbare en acceptabele reistijden op het hoofdwegennet gelden voor 2020 en worden in het kader van de Nota Mobiliteit iedere twee jaar gemonitord;
 - Planning aanpak achterstallig onderhoud conform plan van Aanpak Onderhoud (2003);
 - Realisatie aanleg- en benuttingsprogramma conform het MIT.
- Verwijzingen beleidsstukken
- Nota Mobiliteit, Kamerstuk 2004–2005, 29 644, nr. 6
 - MIT/SNIP projectenboek, <http://www.mitprojectenboek.nl>
 - Nota mobiliteitsmanagement, Kamerstuk 2002–2003, 28 736, nr. 2
 - Plan van Aanpak Onderhoud (2003), bijlage bij Kamerstuk 2003–2004, 29 200 XII
- Extracomptabele verwijzingen *Verwijzing Infrastructuurfonds*

Overzicht uitgaven op het Infrastructuurfonds (x € 1 mln.)						
Art. Omschrijving	2005	2006	2007	2008	2009	2010
IF 12 Hoofdwegennet	2 030	2 543	2 785	2 918	2 686	2 798
IF 17.01 Westerscheldetunnel	8					
IF 17.04 Anders betalen voor Mobiliteit	8	2				

Verwijzing Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW)

De inspanning van de Inspectie m.b.t. dit operationele doel (IVW: domein E-government) wordt verantwoord op artikel 38 IVW. In onderstaande tabel is aangegeven welke bedragen hieraan worden uitgegeven.

Overzicht budgettaire verdeling naar domeinen (x € 1 000)		
Omschrijving	2005	2006
E-government	2 000	3 000

Belastinguitgaven

De volgende belastinguitgaven, zoals genoemd in de Miljoenennota, hebben een relatie met deze operationele doelstelling:

Meerjarenraming van belastinguitgaven (x € miljoen), budgettair belang op transactiebasis						
Art. Omschrijving	2005	2006	2007	2008	2009	2010
34.01 Vervoer van personen	508	521	536	555	574	594
34.01.03 Teruggaaf internationaal gecombineerd vervoer	0	0	0	0	0	0

34.02 Netwerk Vaarwegen: Reistijden over het water betrouwbaar en voorspelbaar maken

Motivering	Om een goede en betrouwbare bereikbaarheid over water van de economische kerngebieden in Nederland te realiseren.
Producten	<i>Verbeteren kwaliteit vaarwegen</i> Dit betreft beheer, onderhoud, benutting, aanleg en verkeersmanagement van vaarweginfrastructuur. Het Rijk beheert en onderhoudt nagenoeg het gehele hoofdvaarwegennet.
Activiteiten	<i>Verbeteren kwaliteit vaarwegen</i> <ul style="list-style-type: none"> – verminderen achterstallig onderhoud conform Plan van aanpak Onderhoud (2003) en vervolgens zoveel mogelijk preventief onderhouden van de vaarwegen; – uitvoeren van benuttingsmaatregelen: verbreden of verdiepen van het vaarwegprofiel, uitbreiden van sluizen, ophogen van bruggen en uitbreiden van ligplaatsen.
Doelgroepen	Decentrale overheden, bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties.
Prestatie-indicatoren en streefwaarden	<i>Wachttijden bij sluizen</i> Er wordt gestreefd naar een gemiddelde totale wachttijd in de maatgevende maand van maximaal dertig minuten. Deze prestatie-indicator is in ontwikkeling.
Verwijzingen beleidsstukken	<ul style="list-style-type: none"> – Nota Mobiliteit, Kamerstuk 2004–2005, 29 644, nr. 6 – Plan van Aanpak Onderhoud (2003), bijlage bij Kamerstuk 2003–2004, 29 200 XII MIT/SNIP projectenboek, http://www.mitprojectenboek.nl
Extracomptabele verwijzingen	<i>Verwijzing Infrastructuurfonds</i>

Overzicht uitgaven op het Infrastructuurfonds (x € 1 mln.)

Art. Omschrijving	2005	2006	2007	2008	2009	2010
15.03.01 Hoofdvaarwegennet: realisatie	108	85	54	40	32	27
15.03.02 Hoofdvaarwegennet: planstudie ná tracebesluit	5	8	16	22	30	29
15.05.01 Hoofdvaarwegennet: verkenningen	12	6	6	7	8	8
15.05.02 Hoofdvaarwegennet: planstudie voor tracebesluit		15	30	39	43	117

34.03 Netwerk Spoor: Betrouwbaarheid en capaciteit van het spoornetwerk vergroten

Motivering	Om de kerntaak van het spoor goed uit te voeren: het betrouwbaar vervoeren van grote aantallen mensen in de spits van, naar en binnen stedelijke netwerken, het bijdragen aan de bereikbaarheid van alle landsdelen per spoor en het betrouwbaar vervoeren van goederen op internationale spoorcorridors.
Producten	<i>Algemene strategie en beleidsvorming</i> Algemene beleidsontwikkeling en -ondersteuning die productoverstijgend is, op het gebied van netwerk spoor.

Beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur

De minister is verantwoordelijk voor beheer en onderhoud van de hoofdspoorweginfrastructuur. Het bestaande spoornet vertegenwoordigt een groot maatschappelijk geïnvesteerd kapitaal. Instandhouding van dit goed is de eerste prioriteit. Met de beheerconcessie heeft ProRail tot 1 januari 2015 de zorg gekregen voor een doelmatig en doeltreffend beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur.

Overig beheer

Dit betreft een aantal objecten die niet vallen onder de hoofdspoorweginfrastructuur, maar wel door ProRail worden beheerd en uitgevoerd, zoals fietsenstallingen bij de stations, tankplaten, studies capaciteitsmanagement, transferruimtes en voorbereiding van het in beheer nemen van toekomstig hoofdspoorweginfrastructuur (bijv. HSL-Zuid).

Vervoer conform de concessiewet

De Minister is verantwoordelijk voor personenvervoer per spoor (behoudens de gedecentraliseerde diensten). De NV Nederlandse Spoorwegen heeft tot 1 januari 2015 een concessie voor het vervoer op het hoofdrailnet. NS heeft de zorgplicht voor een doelmatige en doeltreffende uitvoering van deze concessie. Voor 15 contractsectordiensten zijn tijdelijke concessies verleend aan NS en voor één treindienst aan Syntus.

Overig vervoer

Dit betreft met name het toekomstige vervoer over de HSL-zuid door HSA. Voor het toekomstige vervoer op de HSL-Zuid heeft HSA een concessie voor 15 jaar.

Verbetering van de kwaliteit van spoorverbindingen voor het goederenvervoer

In de begroting van het Infrastructuurfonds zijn diverse projecten opgenomen ter vergroting van de spoorcapaciteit voor het goederenvervoer, zoals de Betuweroute en de optimalisering van de railontsluiting van het Sloegebied.

Activiteiten

Algemene Strategie en beleidsvorming

- besluitvorming met betrekking tot overdracht eigendom infrastructuur naar de Staat;
- aanpassen van wet- en regelgeving (zoals AMvB Capaciteit, KB Hoofdspoorwegen) als gevolg van onder andere de HSL-Zuid en de Betuweroute en de implementatie van het 2e Spoorpakket EU.;
- bijdragen aan beleidsontwikkeling 3e Spoorpakket EU;
- uitvoeren van verkenningen/studies (Schiphol–Almere, Stedenbaan, Brabantstad).

Beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur

- uitvoeren mid-term-review conform Plan van Aanpak Onderhoud Spoor (2003);
- uitvoeren onderzoek naar maatregelen voor structureel herstel (Fase 2 en 3 Herstelplan);
- toezicht houden op de naleving van de Beheerconcessie, het beheerplan en de subsidiebeschikking 2006 door ProRail. Hieronder valt o.a. monitoring uitvoering 1^e fase Herstelplan Spoor conform Plan van Aanpak Onderhoud (2003);
- uitvoeren MIT programma Spoor.

Overig beheer

- overdracht HSL Infraprovider contract aan ProRail;
- toevoegen van de HSL-Zuid aan de hoofdspoorweginfrastructuur zodra deze operationeel is.

Vervoer conform de concessiewet

- toezicht houden op de naleving van de Vervoerconcessie voor het Hoofdrailnet en het vervoerplan 2006 door NS.
- toezicht houden op de naleving van de concessies voor de contractsector door NS en Syntus;
- overeenstemming bereiken met decentrale overheden over decentralisatie van treindiensten in de contractsector.

Overig vervoer

- toezicht houden op naleving van de concessieovereenkomst met HSA;
- omzetten privaatrechtelijke concessieovereenkomst met HSA in een publiekrechtelijke concessie conform de Wet Personenvervoer 2000.

Verbetering van de kwaliteit van spoorverbindingen voor het goederenvervoer

- verbeteren van de kwaliteit van goederenpaden op het spoornetwerk, waardoor deze meer en beter gebruikt kunnen worden.

Doelgroepen

ProRail, spoorvervoerders, huidige en potentiële reizigers en verladers.

Prestatie-indicatoren en streefwaarden

Indicatoren infrastructuur ProRail

Binnen de beheerconcessie hanteert ProRail de volgende prestatie-indicatoren die in het beheerplan 2006 zijn opgenomen:

- *de beschikbaarheid en betrouwbaarheid van de hoofdspoorweginfrastructuur;*
- *de reinheid, toegankelijkheid en sociale veiligheid van de transfervoorzieningen;*
- *de kwaliteit van de bijsturing;*
- *de kwaliteit van de capaciteitsverdeling;*
- *de kwaliteit van de informatievoorziening.*

Deze prestaties werkt zij in het beheerplan 2006 uit in nadere prestatie-indicatoren met bijbehorende grens- of richtwaarden. Na instemming met deze prestaties door de minister (rond de jaarwisseling 2005/2006) wordt dit beheerplan 2006 ter informatie naar de Tweede Kamer gezonden.

Streefwaarde Betrouwbaarheid

Voor de prestatie op het gebied van betrouwbaarheid van de hoofdspoorweginfrastructuur is de streefwaarde: het realiseren van een reductie van de «klanthinder» van 35–40% in 2007 ten opzichte van het jaar 2000. In het beheerplan 2005 wordt deze klanthinder uitgedrukt als het aantal verstoringen maal de gemiddelde tijd om de verstoring te verhelpen.

Klanthinder	2004	2007
	realisatie	planning
Daling t.o.v. 2000	19%	35–40%

Prestatie-indicatoren personenvervoer hoofdrailnet (HRN)

Op basis van de vervoerconcessie voor het HRN moet NS prestaties leveren op in ieder geval de volgende prestatie-indicatoren, die zij in haar jaarlijkse vervoerplan opneemt:

- *het waarborgen van een verantwoorde mate van veiligheid ten behoeve van zowel de reizigers als het personeel (zie ook artikel 32);*
- *punctualiteit (zie hieronder);*
- *procentuele beschikbaarheidsgarantie van zitplaatsen;*
- *het zowel op stations als in de trein aan reizigers geboden service-niveau, te weten reinheid van stations en de informatievoorziening aan de reiziger.*

Deze prestaties werkt zij in het vervoerplan 2006 uit in nadere prestatie-indicatoren met bijbehorende grens- of richtwaarden. Na instemming met deze prestaties door de minister (rond de jaarwisseling 2005/2006) wordt dit vervoerplan 2006 ter informatie naar de Tweede Kamer gezonden.

Streefwaarde Punctualiteit reizigersvervoer op het hoofdrailnet

Voor de prestatie op het gebied van punctualiteit op het hoofdrailnet is de streefwaarde: het realiseren van een punctualiteit van 87–89% in 2007 (na uitvoering van 1^e fase herstelplan) en het realiseren van een punctualiteit van 89–91% (na uitvoering van de 2^e fase herstelplan spoor in de periode 2007–2010).

Punctualiteit; indicatieve cijfers						
Realisatie	2003	2004	2005	2006	2007	2010
Doelstellingen op basis van Vervoerconcessie/OC II	83,5%	86%	85%	85–87%	87–89%	89–91%

Bron: ProRail, NS en Teamanalyse.

Naar aanleiding van de uitkomsten 2004 zal in het vervoerplan 2006 worden gezien of de cijfers voor 2005 en 2006 aangepast dienen te worden.

Het aantal contractsectordiensten waarover nog een beslissing genomen moet worden

Het doel is dat in 2007 over alle contractsectordiensten een besluit is genomen. Van de oorspronkelijke 33 contractsectordiensten moet nog over 6 treindiensten een besluit genomen worden:

- 13 zijn reeds gedecentraliseerd;
- 5 zijn in het HRN opgenomen;
- 1 wordt na realisatie van de spoorverdubbeling Houten-Houten Castellum in het HRN opgenomen;
- 4 worden in 2006 gedecentraliseerd;
- 4 worden t/m 2014 door NS gereden.

De hiervoor genoemde 6 treindiensten zijn nog onderwerp van bespreking met decentrale overheden

Planning

- Planning aanpak achterstallig onderhoud conform plan van Aanpak Onderhoud (2003);
- Uitvoering beheer- en vervoerconcessie;
- Realisatie aanleg- en benuttingsprogramma conform het MIT.

Verwijzingen beleidsstukken

- Nota Mobiliteit, Kamerstuk 2004–2005, 29 644, nr. 6
- Spoorwegwet, Kamerstuk 2004–2005, 27 482, nr. 17
- Beheerconcessie ProRail, Kamerstuk 2004–2005, 29 984.
- Vervoerconcessie NS, Kamerstuk 2003–2004, 27 482, nr. 91
- Beheerplan 2006 (wordt eind 2005 aan de TK gezonden)
- Vervoerplan 2006 (wordt eind 2005 aan de TK gezonden)
- Plan van Aanpak Onderhoud (2003), bijlage bij Kamerstuk 2003–2004, 29 200 XII
- Concessiewet Personenvervoer per trein, Kamerstuk 2004–2005, 27 216, nr. 47

Extracomptabele verwijzingen

Verwijzing Infrastructuurfonds

Overzicht uitgaven op het Infrastructuurfonds (x € 1 mln.)						
Art. Omschrijving	2005	2006	2007	2008	2009	2010
13 Spoorwegen	1 528	1 776	2 022	1 911	1 943	1 912
17.02.01 Betuweroute: realisatie	330	326	168	5	2	
17.03 Hogesnelheidslijn	513	312	39	2		
17.05 Zuiderzeelijn	11	5		6	214	222

Verwijzing Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW)

De inspanning van de Inspectie m.b.t. dit operationele doel (IVW: domein Rail) wordt verantwoord op artikel 38 IVW. In onderstaande tabel is aangegeven welke bedragen hieraan worden uitgegeven.

Overzicht budgettaire verdeling naar domeinen (x € 1 000)		
Omschrijving	2005	2006
Rail	9 943	9 328

Belastinguitgaven

De volgende belastinguitgaven, zoals genoemd in de Miljoenennota, hebben een relatie met deze operationele doelstelling:

Meerjarenraming van belastinguitgaven (x € miljoen), budgettair belang op transactiebasis						
Art. Omschrijving	2005	2006	2007	2008	2009	2010
34.04 Teruggaaf taxi's	28	29	31	32	34	36

34.04 Netwerk decentraal/regionaal vervoer: decentrale overheden in staat stellen om een effectief regionaal mobiliteitsbeleid te voeren

Motivering	<p>Om een goede bereikbaarheid binnen de economische kerngebieden in Nederland te realiseren, om de bereikbaarheid van deur tot deur te verbeteren en om ervoor te zorgen dat bedrijven en burgers in staat zijn zelf in hun mobiliteitsbehoefte te voorzien.</p>
Producten	<p><i>Algemene strategie en beleidsvorming</i> Algemene beleidsontwikkeling en -ondersteuning die productoverstijgend is, op het gebied van netwerk decentraal/regionaal vervoer.</p> <p><i>Samenwerking tussen het rijk en decentrale overheden</i> De decentrale overheden maken PVVP's en RVVP's (daarin wordt het beleid vastgelegd op het terrein van infrastructuur, openbaar vervoer, mobiliteitsmanagement en verkeersveiligheid). De BDU Verkeer en Vervoer verschaft hiervoor de financiële middelen. Daarnaast introduceert het Rijk het instrument netwerkanalyse om de problemen gebiedsgericht op te lossen en om te komen tot een gezamenlijke prioritering van maatregelen. Het rijk wil in elk geval zelf in drie stedelijke netwerken in samenwerking met de betrokken overheden een netwerkanalyse tot stand brengen.</p> <p><i>Stimulering van decentrale overheden, bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties</i> VenW stimuleert decentrale overheden, bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties om effectiever gebruik te maken van infrastructuur en vervoermiddelen, gericht op een betere bereikbaarheid van deur tot deur.</p> <p><i>Stimulering marktwerking OV</i> Aanbesteding van het openbare vervoer is het middel om openbaar vervoer bedrijven marktgericht te laten werken. Met de invoering van de OV-chipkaart kunnen reizigers met één kaart met zowel het stads- en streekvervoer als op het spoor reizen. Wanneer de OV-Chipkaart landelijk operationeel is kan de tariefvrijheid door decentrale overheden beter worden benut.</p> <p><i>Stimulering toegankelijkheid van het openbaar vervoer</i> De intentie is om het spoorvervoer in 2030 en het stads- en streekvervoer over de weg in 2010 optimaal toegankelijk te laten zijn voor mensen met een functiebeperking.</p> <p><i>Stimulering marktwerking taxi</i> Voor de taximarkt wordt de keuzevrijheid van de consument bevorderd, onder gelijktijdige borging van een basiskwaliteit.</p>
Activiteiten	<p><i>Samenwerking tussen het rijk en decentrale overheden</i></p> <ul style="list-style-type: none">- het voortouw nemen bij netwerkanalyses in de randstad; de netwerkanalyses worden medio 2006 afgerond;- in de stedelijke netwerken buiten de randstad, gezamenlijk met decentrale overheden, knelpunten analyseren, oplossingen selecteren en activiteiten op elkaar afstemmen;- verstrekken van de BDU verkeer en vervoer;- ontwikkelen van kaders voor PVVP's en RVVP's;- voortgang van het nationale beleid zal worden gemonitord via de Monitor van de Nota Mobiliteit.

Stimulering van decentrale overheden, bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties

- verder aanscherpen van de toepassingsmogelijkheden voor mobiliteitsmanagement van Wet milieubeheer samen met VROM; i.o.m. Financiën bezien van mogelijkheden van aanpassing van het fiscaal instrumentarium;
- subsidiëren Fietsersbond om het fietsbeleid van decentrale overheden te stimuleren, onder andere door uitvoeren van een benchmark;
- stimuleren van het beveiligen van fietsen en activiteiten opzetten die gericht zijn op registratie van gestolen fietsen;
- subsidiëren van een pilot met decentrale overheden voor toepassingsmogelijkheden van mobiliteitsmanagement bij bedrijven;
- uitvoeren van de Stimuleringsregeling Mobiliteitsmanagement en van een innovatief voorbeeldprogramma Mobiliteitsmanagement;
- uitvoeren van het programma ruimte en mobiliteit;
- opnemen van mobiliteitsmanagement bij MIT-spelregels.

Stimulering marktwerking OV

- vasthouden aan de verplichting tot aanbesteding van het openbaar vervoer;
- uitwerken van de resultaten van de evaluatie van de Wet Personenvervoer 2000;
- nemen van een beslissing over de afschaffing van het strippenkaartstelsel en de introductie van de chipcard in het openbaarvervoer;
- bijdragen aan de exploitatie van pontveren over het Noordzeekanaal.

Stimulering toegankelijkheid van het openbaar vervoer

- doorgaan met het beleid om het openbaar vervoer toegankelijk te maken;
- monitoren implementatie stappenplan toegankelijk spoorvervoer;
- stimuleren, ondersteunen en monitoren implementatie stappenplannen toegankelijk stads- en streekvervoer.

Stimulering marktwerking taxi

- introduceren van een eenvoudiger en transparanter tariefsysteem voor het taxivervoer;
- stimuleren van de keuzemogelijkheden van consumenten tussen taxi's, samen met wegbeheerders in grote steden.

Doelgroepen

Reizigers, decentrale overheden, bedrijfsleven.

Prestatie-indicatoren

- *aandeel fietsen in korte ritten (monitoring)*
- *totaal afgelegde afstand per fiets (monitoring)*
- *percentage aanbesteed regionaal OV (monitoring)*
 - regionaal OV exclusief spoor en exclusief GVB's grote steden (Amsterdam, Rotterdam, Utrecht en Den Haag)
 - gemeentelijk vervoerbedrijven A'dam, R'dam, Utrecht en Den Haag

Overzicht aanbestedingsgraad regionaal openbaar vervoer							
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008/9
Regionaal OV excl. Spoor en GVB's (excl de G-4 steden)	5%	14%	18%	51%	60%	100%	100%
GVB's (excl de G-4 steden)							100%
G-4 steden (A'dam, R'dam, Utrecht en Den Haag)							100%

Bron: raming intern VenW, vervoer dat wordt verricht met een via aanbesteding verkregen concessie per 1 januari van het jaar.

- *aantal reizigerskilometers in het regionaal OV (monitoring)*

Overzicht reizigerskilometers (x € 1 mrd)*				
	2001	2002	2003	2004
Kaderwetgebieden	3,9	3,7	3,7	3,7
Provincies	2,9	2,9	2,9	2,8
Totaal	6,8	6,6	6,5	6,5

Bron: WROOV-onderzoek

* De methode is verbeterd en verfijnd. De cijfers wijken daarmee af van voorgaande jaren, vooral op het punt van de studentenkaart omdat tot nu toe altijd is uitgegaan van een te lage raming.

- *klanttevredenheid regionaal OV (monitoring)*

Klanttevredenheid regionaal openbaar vervoer				
	Realisatie			
	2001	2002	2003	2004
Algemeen oordeel	6,85	6,70	6,90	7,2
Informatie en veiligheid				7,5
Rijcomfort				7,3
Tijd en doorstroming				6,3
Prijs				6,2

Bron: KpVV, OV-Klantenbarometer, rapportage onderzoek 2004

Taxi:

- *waardering consument taxi: het streven is het realiseren van een voldoende niveau*
- *prijsonwikkeling taxi: het streven is geen reële prijsstijging*
- *taxigebruik (monitoring)*

Ontwikkeling van de centrale indicatoren			
Indicator Output	Verwachte ontwikkeling	Landelijke ontwikkeling relatief	4 grote steden
1. Waardering consument ¹ (gebruikers)	Verbetering	Constant hoog: 1999: 7,4 2000: 7,3 2001: 7,3 2002: 7,5 2003: 7,4 2004: niet gemeten	iets lager dan het landelijk gemiddelde: 1999: 7,2 2000: 7,1 2001: 6,9 2002: 7,1 2003: 7,3 dus loopt na 2001 weer op. 2004: niet gemeten
2. Prijsonwikkeling (straattaxi) ²	Prijzdaling	2000: + 13% 2001: + 2% 2002: + 9% 2003: + 2,4% 2004: + 0,2%	2004: + 0,3%

¹ De waardering is op zich nu al tamelijk hoog. Gemiddelde waardering periode 2000–2003 landelijk 7,4; in 4 grote steden 7,2

² De tariefontwikkeling in 2004 van de straattaxi is zeer beperkt gebleven; ten opzichte van de algemene prijsonwikkeling is sprake van een verlaging.

Verwijzingen beleidsstukken

- Nota Mobiliteit, Kamerstukken II 2004–2005, 29 644, nr. 6,
- Mobiliteitsmanagement, Kamerstuk 2002–2003, 28 736, nr. 2
- Aanbesteding OV, Kamerstuk 2004–2005, 23 645, nrs. 87 en 82
- Beleidsnotitie over de toegankelijkheid van het openbaar vervoer, Kamerstuk 26 200 XII, nr. 43
- Kabinetsstandpunt evaluatie deregulering taxibeleid – 18 juni 2004 – Kamerstuk 2003–2004, 25 910, nr. 49
- Kabinetsstandpunt inzake transparante tariefstructuur voor straattaxi- vervoer – 10 september 2005 – Kamerstuk, 2003–2004, 25 910, nr. 51
- Wet Personenvervoer 2000, Kamerstuk 2002–2003, 27 216, nr. 44
- Chipcard OV, Kamerstuk 2004–2005, 23 645, nrs. 78 en 85
- Wet BDU verkeer en vervoer, Kamerstuk 2004–2005, 29 469 nr. A

Extracomptabele verwijzingen

Verwijzing Infrastructuurfonds

Overzicht uitgaven op het Infrastructuurfonds (x € 1 mln.)						
Art. Omschrijving	2005	2006	2007	2008	2009	2010
IF 14 regionaal lokale infra	231	327	457	328	252	295

Verwijzing Brede Doeluitkering (BDU)

De onderstaande reeks betreft de gehele reeks op het artikel BDU. De BDU draagt ook bij aan de doelbereiking op artikel 32.01; vanuit zwaartepunt optiek is de reeks echter op dit artikelonderdeel opgenomen. Door de systematiek van de BDU is toerekening niet mogelijk.

Overzicht uitgaven op het artikel BDU (39.02) (x € 1 mln.)						
Art. Omschrijving	2005	2006	2007	2008	2009	2010
39.01.02 BDU	1 470	1 469	1 626	1 647	1 683	1 797

Verwijzing Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW)

De inspanning van de Inspectie m.b.t. dit operationele doel (IVW: domeinen taxivervoer, busvervoer en tram/metro) wordt verantwoord op artikel 38 IVW. In onderstaande tabel is aangegeven welke bedragen hieraan worden uitgegeven.

Overzicht budgettaire verdeling naar domeinen (x € 1 000)		
Omschrijving	2005	2006
Taxivervoer	4 199	3 939
Busvervoer	3 230	3 030
Tram/metro	250	234

Overzicht beleidsanalyse en onderzoek

Evaluatie-onderwerp	A. Startdatum B. Einddatum	Evaluatie- periode	Doel evaluatie	Type evaluatie
Programma beleidsevaluaties Netwerk wegen				
Spoedwet wegverbreding	2006	2003–2005	Doeltreffendheid en effecten van de wet in de praktijk.	Ex-post
Programma beleidsevaluaties Netwerk Spoor				
Ruimte voor de fiets	Jaarlijks gedurende de looptijd	2000–2010	Nagaan van de effecten van stallingen op de kwaliteit (tevredenheid, beveiliging).	Ex-post
Spoorwegwet/ concessiewet	Jan 2005 Dec. 2007	2005/7	Nagaan van de doeltreffendheid en de effecten van deze wet in de praktijk.	Ex-post
Betrouwbaar benutten fase 1 (mid term review)	2006	2004–2005	Nagaan van effectiviteit fase 1 en de invulling van fase 2.	Ex-post/ex- ante
Beheerconcessie ProRail	Jan 2007 Dec. 2007	2005–2007	Nagaan van de doeltreffendheid en de effecten van deze concessie in de praktijk.	Ex-post/ex-ante
Vervoerconcessie NS	Jan 2005 Dec. 2007	2005–2006–2007	Nagaan van de doeltreffendheid en de effecten van deze wet in de praktijk.	Ex-post/ex-ante
Ruimte voor de fiets	Jaarlijks gedurende de looptijd	20002010	Nagaan van de effecten van stallingen op capaciteit/aantal reizigers.	Monitoring
Programma beleidsevaluaties Netwerk Decentraal regionaal vervoer				
Monitor markt ontwikkeling In-car	Febr. 2005 Juni 2005	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-post
Evaluatie WP 2000 (breed) (art 108 lid 1)	Juli 2004 Dec. 2005	2001–2005	Nagaan van de doeltreffendheid en de effecten van de wet- en regelgeving en verbetering van wet- en regelgeving.	Ex-post
Tijdelijke subsidieregeling Stichting Nederlands Telewerkform	Juni 2005 Juni 2006	2002–2005	Nagaan van de doeltreffendheid en de effecten van de regeling in de praktijk.	Ex-post
Tijdelijke Subsidieregeling VMZ	Juni 2005 Juni 2006	2002–2005	Nagaan van doeltreffendheid van de regeling in de praktijk.	Ex-post
Tijdelijke subsidieregeling Stichting Gedeeld Autogebruik	Juni 2005 Juni 2006	2002–2005	Nagaan van de doeltreffendheid en de effecten van de regeling in de praktijk.	Ex-post
Subsidieregeling vereniging Fietsersbond	Jan 2006 Juni 2006	2002–2006	Nagaan van de doeltreffendheid en de effecten van de regeling in de praktijk.	Ex-post
Regeling personenvervoer van Deur tot Deur	Juni 2005 Juni 2006	2003–2005	Nagaan van de effecten van de regeling.	Ex-post

Evaluatie-onderwerp	A. Startdatum B. Einddatum	Evaluatie- periode	Doel evaluatie	Type evaluatie
Kennisplatform verkeer en vervoer	Jan 2007 Jan 2008	2004–2007	Nagaan van de doeltreffendheid van het functioneren KPVV.	Ex-post
Brede doeluitkering verkeer en vervoer	2010	2005–2009	In welke mate komt de verdeling van de middelen voor verkeer en vervoer overeen met de verdeling van de verkeer en vervoer problemen over de regio's in het land (ook op lange termijn).	Ex-post

35 Mainports en logistiek

Het versterken van de Nederlandse mainports en realiseren van een efficiënt goederenvervoersysteem en luchtvaartbestel, binnen de randvoorwaarden voor geluid, veiligheid, leefbaarheid en ruimtelijke ordening.

Omschrijving	Om de Nederlandse samenleving en de Nederlandse economie goed te laten functioneren.
Bijdrage	VenW draagt bij aan het realiseren van een level playing field en zorgt voor het realiseren van de benodigde infrastructuur en voor de regelgeving op het gebied van marktordening, verkeersveiligheid, milieu en security.
Verantwoordelijkheid	De Minister is verantwoordelijk voor: <ul style="list-style-type: none">– goed functioneren van het systeem voor het goederenvervoer en de luchtvaart;– ontwikkelen van kaders, bevoegdheden, middelen en instrumenten die de samenwerking met overige bestuurslagen en de bedrijven faciliteren;– voorbereiden, implementeren en handhaven van de nationale wetgeving op het terrein van het goederenvervoer en de luchtvaart.
Succesfactoren	<ul style="list-style-type: none">● Ontwikkelingen in internationale organen, zoals de Europese Unie (EU), Eurocontrol, European Aviation Safety Agency (EASA), International Maritime Organization (IMO), International Civil Aviation Organization (ICAO), International Labour Organization (ILO), Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR), Donaucommissie en Noord-Atlantische Verdragsorganisatie (NAVO).● Innovatief vermogen op het gebied van logistiek bij het bedrijfsleven.● De internationale economische ontwikkeling.

Tabel budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)							
35. Mainports en logistiek	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Verplichtingen	86 806	62 752	57 959	56 846	57 243	59 775	59 650
Uitgaven	75 159	66 140	63 138	59 634	59 653	60 453	59 650
<i>35.01 Mainport Schiphol en reg. Luchthavens</i>	<i>7 375</i>	<i>6 656</i>	<i>5 302</i>	<i>2 865</i>	<i>2 865</i>	<i>2 865</i>	<i>2 865</i>
35.01.01 Kostenconventant Schiphol	131	654	267	0	0	0	0
35.01.02 Mainport(beleid) Schiphol	1 051	1 508	749	294	294	294	294
35.01.03 Evaluatie Schipholbeleid	1 158	2 059	2 267	857	857	857	857
35.01.04 Implementatie Schipholwet en luchthavenbesluiten	508	762	562	257	257	257	257
35.01.05 Regelgeving Regionale en Kleine Luchthavens	4 527	1 673	1 457	1 457	1 457	1 457	1 457
<i>35.02 Mainport Rotterdam en overige zeehavens</i>	<i>8 954</i>	<i>4 915</i>	<i>5 931</i>	<i>5 530</i>	<i>5 530</i>	<i>5 531</i>	<i>5 531</i>
35.02.01 Verbetering marktwerking	1 510	1 157	1 125	1 090	1 090	1 091	1 091
35.02.02 Formuleren maatschappelijke randvoorwaarden	1 316	1 155	817	716	716	716	716
35.02.03 Instandhouden en verbeteren infracapaciteit	6 128	2 603	3 989	3 724	3 724	3 724	3 724
<i>35.03 Logistieke efficiëntie luchtvaart</i>	<i>38 473</i>	<i>28 567</i>	<i>27 929</i>	<i>28 405</i>	<i>28 429</i>	<i>28 429</i>	<i>28 429</i>
35.03.01 Kennis luchtvaart en luchthavens	31 656	22 995	22 635	22 635	22 635	22 635	22 635
35.03.02 Luchtruim	4 625	3 177	3 004	3 510	3 510	3 510	3 510
35.03.03 Marktordering en markttoegang	2 192	2 395	2 290	2 260	2 284	2 284	2 284
<i>35.04 Logistieke efficiëntie goederenvervoer</i>	<i>20 357</i>	<i>26 002</i>	<i>23 976</i>	<i>22 834</i>	<i>22 829</i>	<i>23 628</i>	<i>22 825</i>
35.04.01 Vergroting strategische oriëntatie	3 135	5 827	4 549	2 986	2 986	3 786	2 986
35.04.02 Logistieke efficiëntie zee- en kustvaart	5 336	5 010	3 755	3 538	3 538	3 538	3 538
35.04.03 Logistiek efficiëntie binnenvaart	1 540	1 448	1 479	1 470	1 460	1 460	1 460
35.04.04 Logistieke efficiëntie wegvervoer	4 471	5 142	4 568	4 785	4 789	4 788	4 785
35.04.05 Logistieke efficiëntie spoorvervoer	5 875	8 575	9 625	10 055	10 056	10 056	10 056
Van totale uitgaven:							
– Apparaatsuitgaven		11 083	10 804	10 476	10 476	10 476	10 476
– Agentschapsbijdrage		3 965	3 997	4 188	4 201	4 208	4 205
– Restant		53 420	48 337	44 970	44 976	45 769	44 969
– waarvan op 1 januari 2006 juridisch verplicht		100%	78%	14%	13%	4%	2%
35.09 Ontvangsten	7 623	5 373	5 348	5 348	5 348	5 348	5 348

35.01 Versterking van de mainport Schiphol en decentralisatie van de regionale luchthavens

Motivering

Om de economie, de internationale concurrentiepositie en bereikbaarheid van Nederland te versterken binnen de randvoorwaarden van geluid, externe veiligheid en leefomgeving.

Producten

Kostenconvenant Schiphol

Het betreft de technische of administratieve afwikkeling van reeds uitgevoerde projecten ten behoeve van de uitbreiding van de luchthaven Schiphol en de verbreding van de Spaarnwoudertocht.

Mainport(beleid) Schiphol

Voor de mainportpositie van Nederland is de netwerkkwaliteit van Schiphol bepalend. Eveneens belangrijk voor de mainport Schiphol is de kwaliteit van de infrastructurele voorziening. Bij het wetsvoorstel in het kader van de beursgang van N.V. Luchthaven Schiphol zijn voorstellen gedaan om het publiek belang van de continuïteit van de luchthaven goed

te waarborgen en om, door middel van tariefregulering, misbruik van een machtspositie ten opzichte van luchtvaartmaatschappijen tegen te gaan. Voor de hub-positie van Schiphol is ook de concurrentiepositie ten opzichte van andere belangrijke Europese luchthavens van groot belang. Bij de fusie tussen Air France en KLM zijn afspraken gemaakt over het behouden en versterken van de hub-positie van Schiphol. Overheidstarieven en -maatregelen hebben ook invloed op deze positie. De luchthavengelden en overheidsheffingen op Schiphol zijn vergelijkbaar met andere grote Europese luchthavens.

Evaluatie Schipholbeleid

Met het parlement is afgesproken dat het Schipholbeleid (Schipholwet en de twee besluiten luchthavenindelingbesluit en het luchthavenverkeersbesluit) binnen drie jaar na inwerkingtreding moet zijn geëvalueerd.

Implementatie Schipholwet en luchthavenbesluiten

Met de invoering van de Schipholwet en de twee bovengenoemde besluiten wordt niet meer op vliegbewegingen gestuurd, maar op effecten van vliegverkeer. Hiermee zijn verantwoordelijkheid en taken van betrokkenen veranderd. VenW zorgt ervoor dat voor alle betrokkenen duidelijk wordt wat het beleid inhoudt en dat eventuele onbedoelde effecten worden gemonitord en hersteld.

Regelgeving Regionale en Kleine Luchthavens

Ontwikkelen van beleid en regelgeving voor regionale en kleine luchthavens.

Activiteiten

Kostenconvenant Schiphol

- Administratief en technisch afwickelen van het kostenconvenant Schiphol.

Mainport(beleid) Schiphol

- Afronden mainportproject waaronder korte termijn acties ten behoeve van het versterken van de mainport en het doen van lange termijn analyses ten behoeve van het lange termijn beeld van Schiphol;
- Verder implementeren van afspraken die de overheid bij de fusie tussen Air France en KLM heeft gemaakt, waaronder monitoring van de naleving van de garanties die Air France en KLM hebben gegeven inzake netwerkontwikkeling;
- Implementeren besluiten privatisering Schiphol;

Evaluatie Schipholbeleid

- aanbieden en bespreken van het eindrapport van deze evaluatie met de Tweede Kamer;
- voorbereiden besluitvorming over de resultaten van deze evaluatie en ontwikkelen verbetervoorstellen.

Implementatie Schipholwet en luchthavenbesluiten

- verspreiden informatie over wet via website, nieuwsbrieven en brochures;
- overleg met betrokken partijen om hun verantwoordelijkheden en de toepassing van het beleid helder te krijgen;
- onderzoeken of wet en besluiten duidelijk zijn;
- onderzoeken problematiek parallel starten;
- onderzoeken capaciteitsvraagstuk.

Regelgeving Regionale en Kleine Luchthavens

- bespreken wetsvoorstel voor de regionale en kleine luchthavens met de Tweede Kamer;
- starten/vervolgen van een aantal procedures inzake aanwijzingen voor luchthavens.

Doelgroepen

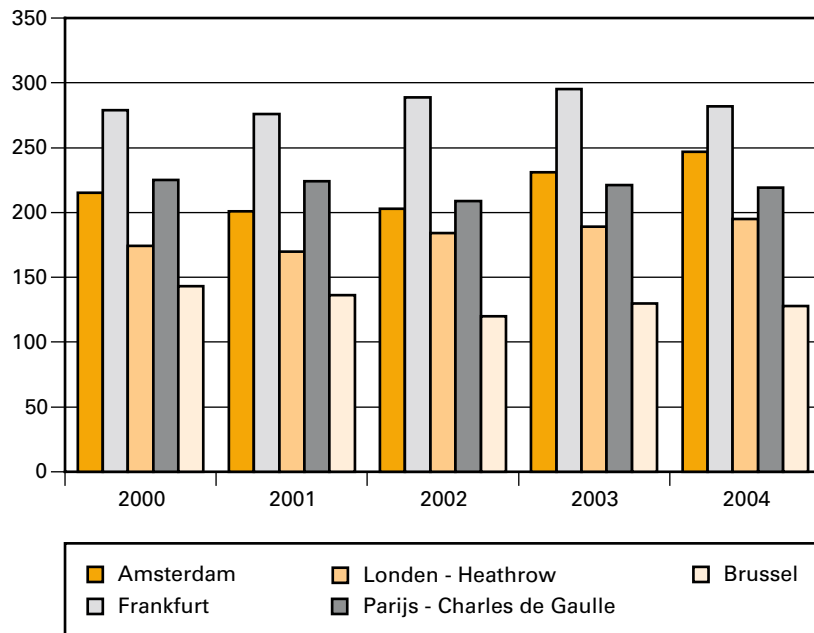
Partijen die belang hebben bij of last hebben van de mainport Schiphol en regionale en kleine luchthavens: andere overheden, omwonenden, Schiphol, regionale en kleine luchthavens, luchtvaartmaatschappijen en luchtverkeersleiding.

Prestatie- indicatoren en streefwaarden

1. Netwerkkwaliteit Schiphol in vergelijking met andere grote Noordwest Europese luchthavens

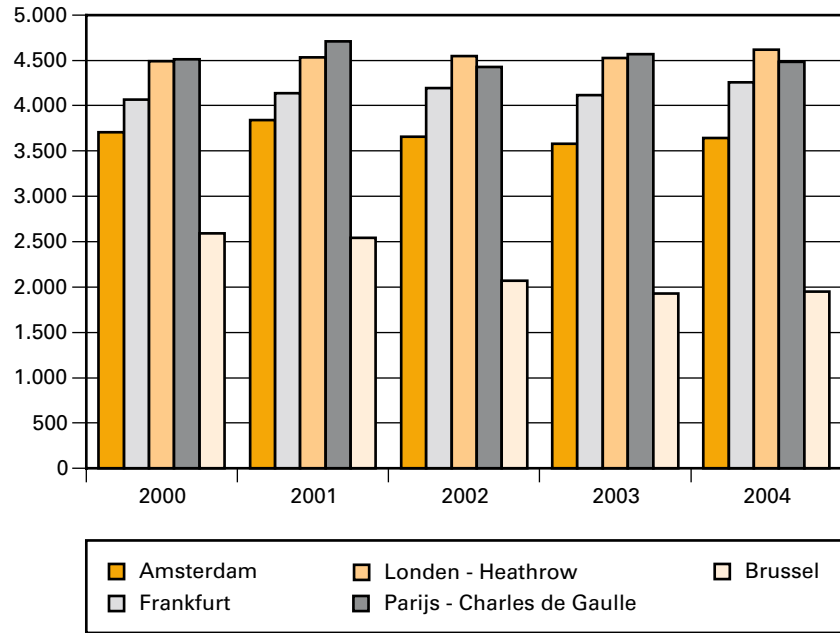
Het streven is om Schiphol te laten behoren tot de top van de Noordwest Europese luchthavens voor wat betreft netwerkkwaliteit. Het aantal bestemmingen waarnaar wordt gevlogen, het aantal vluchten per week, het aantal passagiers en de hoeveelheid vracht kunnen dienen als indicatoren voor de kwaliteit van het netwerk.

Figuur 1: Aantal bestemmingen waarnaar wordt gevlogen per luchthaven



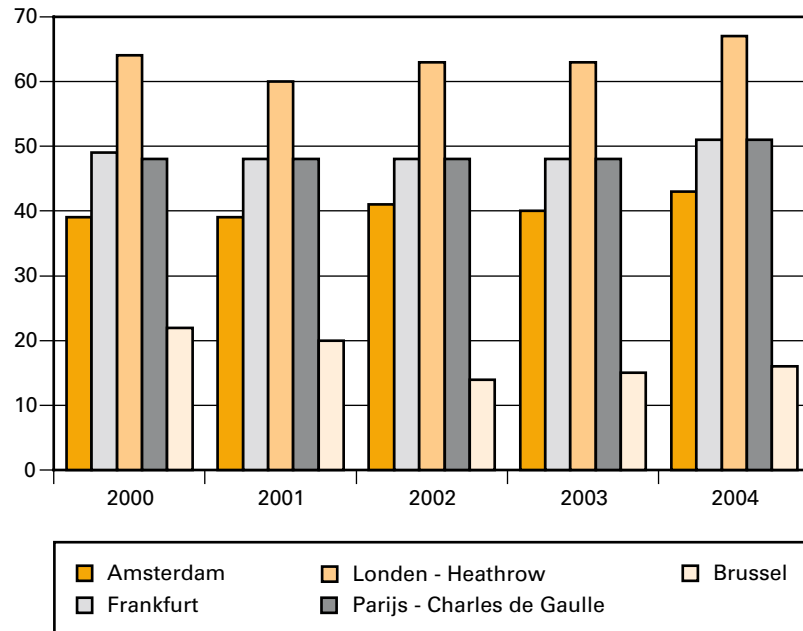
Bron: AAS, op basis van OAG-gegevens 2004

Figuur 2: Aantal vluchten per week per luchthaven



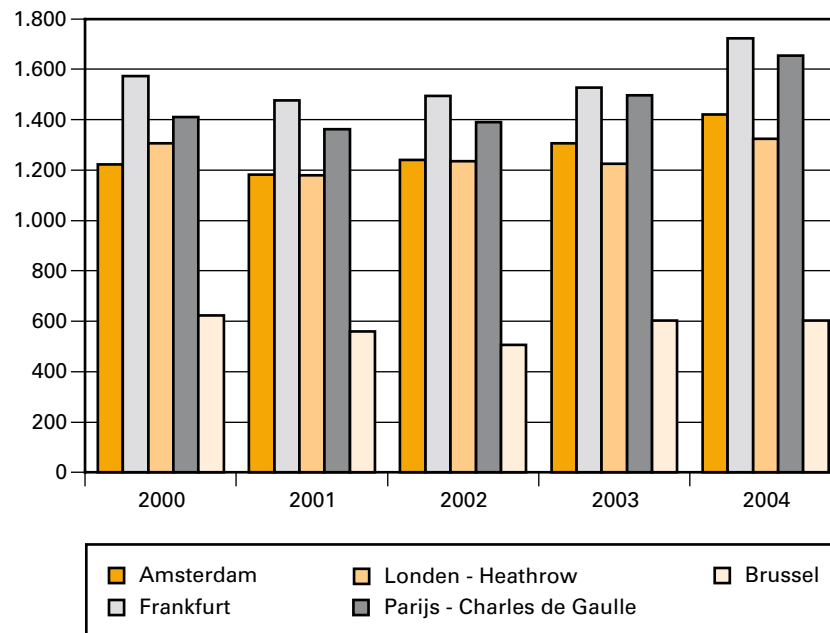
Bron: AAS, op basis van OAG-gegevens 2004

Figuur 3: Aantal passagiers in miljoenen per luchthaven



Bron: AAS, 2005

Figuur 4: Vrachttonnage per luchthaven (x 1000 ton)



Bron: AAS, 2005

2. De prestatie-indicatoren die voor regionale en kleine luchthavens worden gehanteerd zijn:

- Het van kracht zijn van wet en AmvB's betreffende decentralisatie en normering in deze kabinetsperiode.
- De mate waarin alle zaken die nog lopen onder de huidige wetgeving (aanwijzingen en beroepsprocedures) zijn afgerond.

Stand van zaken aanwijzingen en beroepsprocedures regionale en kleine luchthavens (huidige wetgeving)			
Veld	Stand van zaken/planning aanwijzing gereed	Beslissing Op Bezwaar	Beroep/RVS
Lelystad fase 1	Gereed	2006	vt
Lelystad fase 2	2006	2007	vt
Budel	Gereed	Nvt	
Ameland	Gereed	Nvt	
Hoogeveen	Gereed	Nvt	
Texel	Gereed	Nvt	
Terlet	Gereed	Nvt	
Seppe	Gereed	Nvt	
Noord-Oost polder	Gesloten	Nvt	
Teuge	Gereed	Nvt	
Maastricht	Gereed	2005	vt
Midden-Zeeland	Gereed	Nvt	
Eelde	Gereed	2005	vt
Rotterdam	Gereed	2005	vt
Rotterdam nieuwe zone	2006	2007	vt
Hilversum	Gereed	2005	vt
Drachten	Gereed	2005	vt

RVS = uitspraak Raad van State

Nvt = niet van toepassing; procedure is afgerond

vt = mogelijk van toepassing; er is nog steeds mogelijkheid van beroep

Bron: HDJZ, juli 2005

- Verwijzingen beleidsstukken
- Schipholwet, Kamerstuk 2001–2002, 28 074, nr. 1–2
 - Luchthaveninddelingsbesluit en luchthavenverkeersbesluit, Kamerstuk 2003–2004, 26 959, nr. 83
 - Nota Mobiliteit, Kamerstuk 2004–2005, 29 644, nr. 6
 - Nota Ruimte, Kamerstuk 2004–2005, 29 435, nr. 154
 - Wijziging Wet luchtvaart inzake de exploitatie van de luchthaven Schiphol, Kamerstuk 2004–2005, 28 074, nr. 9

Extracomptabele verwijzingen

Verwijzing Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW)

De inspanning van de Inspectie m.b.t. dit operationele doel (IVW: domeinen luchthavens en luchtruim) wordt verantwoord op artikel 38 IVW. In onderstaande tabel is aangegeven welke bedragen hieraan worden uitgegeven.

Overzicht budgettaire verdeling naar domeinen (x € 1 000)		
Omschrijving	2005	2006
<i>Domein Luchthavens en luchtruim</i>	11 024	10 308

35.02 Het versterken van de internationale concurrentiekracht van de Mainport Rotterdam en de overige zeehavens als vervoersknooppunt en vestigingsplaats voor bedrijven

Motivering

Om Nederland een aantrekkelijke vestigingsplaats te laten blijven en de in Nederland gevestigde bedrijven een gunstige internationale concurrentiepositie te geven.

Producten

Verbetering marktwerking

Bevorderen van een gunstig ondernemings- en vestigingsklimaat voor het havenbedrijfsleven.

Formuleren maatschappelijke randvoorwaarden

Rekening houden met het Europese level playing field wanneer maatregelen worden genomen op het gebied van milieueisen, veiligheid en ruimtelijke ordening.

Instandhouden en verbeteren infracapaciteit

Verbeteren van de maritieme toegang en de hoofdverbindingssassen.

Activiteiten

Verbetering marktwerking

- stroomlijnen van overheidsinterventies zodat het havenbedrijfsleven snel, slagvaardig en zonder concurrentieverstoring kan opereren;
- versterken van het innoverend vermogen van de havensector door stimuleringsprogramma's voor de ontwikkeling van kennis door het bedrijfsleven en door het ondersteunen van specifieke kennisontwikkeling op het gebied van verkeer en vervoer;
- vergroten van de transparantie bij overheidsfinancieringen van havenprojecten, met als doel gelijke uitgangsposities in dit opzicht voor alle Europese havens;
- veiligstellen van de continuïteit en kwaliteit bij verzelfstandiging van het havenbeheer, met name wanneer er nationale economische belangen in het geding zijn;
- ondersteunen van grensoverschrijdende samenwerking tussen

zeehavens en afstemming van lokaal, regionaal en nationaal beleid, met name in de Schelde-monding en het Eems-Dollardgebied.

Formuleren maatschappelijke randvoorwaarden

- bevorderen van een level playing field door internationale afstemming van regelgeving van en toezicht op de randvoorwaarden waarbinnen de Nederlandse zeehavens en de daar gevestigde bedrijven zich kunnen ontwikkelen;
- internationale afstemming van de belangen van milieu en economie aan de hand van verschillende milieudossiers die de komende jaren van invloed zijn op het functioneren van de zeehavens;
- goede afspraken maken in Europees verband over natuurbescherming en over havenontwikkeling in gebieden die onder de bescherming van de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn vallen;
- veiligheid en beveiliging versterken door het vervoer van gevaarlijke stoffen veiliger te maken en waar mogelijk te beperken en door de beveiliging van zeehavens tegen aanslagen in internationaal verband te handhaven en waar nodig uit te breiden;
- voorbereiden (herstelde) PKB+ Mainport Rotterdam;
- subsidiëren ROM-Rijnmond (€ 136 000).

Instandhouden en verbeteren infracapaciteit

- beheren en onderhouden van de zeetoegangen en de hoofdverbindingssassen, waarbij het Rijk een inhaalslag wil maken met het wegwerken van achterstallig onderhoud en knelpunten;
- inventariseren van de noodzaak voor capaciteitsuitbreidingen van zeetoegangen en hoofdverbindingssassen.

De middelen voor de uitvoering van deze activiteiten worden verantwoord op het Infrastructuurfonds.

Doelgroepen

Zeehavenbeheerders, bedrijven in zeehavengebieden, logistieke dienstverleners, importierend en exportierend bedrijfsleven.

Prestatie- indicatoren en streefwaarden

1. Toegevoegde waarde zeehavens

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

Ontwikkeling toegevoegde waarde Nederlandse zeehavens van 1996 tot en met 2003 (in mrd. euro's, prijzen van 1996).				
	Toegevoegde waarde			
	1996	1999	2002	2003
Directe toegevoegde waarde zeehavengebieden	11,6	12,5	13,3	13,6
<i>In % van het BBP</i>	3,7%	3,5%	3,5%	3,6%
Indirecte toegevoegde waarde (toeleveringsrelaties)	7,5	8,1	8,5	8,7
<i>In % van het BBP</i>	2,4%	2,2%	2,2%	2,3%
Totale zeehavengerelateerde toegevoegde waarde	19,1	20,6	21,8	22,3
<i>In % van het BBP</i>	6,1%	5,7%	5,7%	5,9%
Bruto binnenlands product (BBP)	311,4	361,6	381,6	378,3

2. Werkgelegenheid zeehavens

Het streven is de directe werkgelegenheid ten minste in hetzelfde tempo te laten groeien als de nationale werkgelegenheid; de indirecte werkgelegenheid dient behouden te blijven.

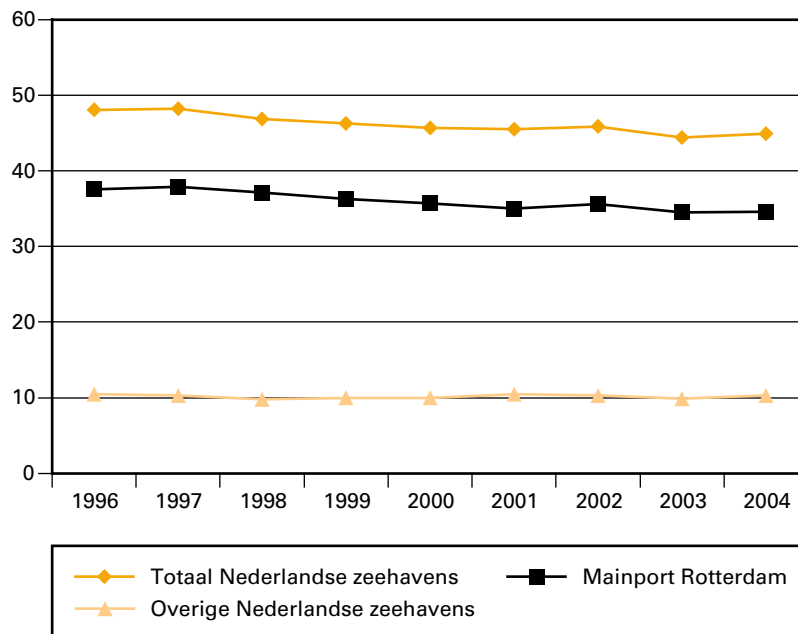
Ontwikkeling werkgelegenheid Nederlandse zeehavengebieden van 1996 tot en met 2003 (in aantallen werkzame personen).				
	Werkgelegenheid			
	1996	1999	2002	2003
Directe werkgelegenheid zeehavengebieden	154 600	152 100	151 800	151 600
In % van totale Nederlandse werkgelegenheid	2,5%	2,2%	2,0%	2,0%
Indirecte werkgelegenheid (toeleveringsrelaties)	109 800	117 100	113 900	113 700
In % van totale Nederlandse werkgelegenheid	1,8%	1,7%	1,5%	1,5%
Totale zeehavengerelateerde werkgelegenheid	264 400	269 200	265 700	265 300
In % van totale Nederlandse werkgelegenheid	4,3%	3,9%	3,5%	3,5%
Totale Nederlandse werkgelegenheid	6 171 000	6 900 000	7 661 000	7 562 300

Bron: Ecorys/NEI, Economische betekenis van de Nederlandse zeehavens 2003, Rotterdam, november 2004

3. Positie van de Nederlandse zeehavens in de Hamburg-Le Havre range

Het streven is om het marktaandeel van de Nederlandse havengebieden ten opzichte van de totale Noordwest Europese havenrange (de «Hamburg-Le Havre range») te handhaven.

Ontwikkeling van het marktaandeel (in tonnen) van de Nederlandse havengebieden ten opzichte van de totale Noordwest Europese havenrange (de «Hamburg-Le Havre range»).



Bron: Nationale Havenraad

Verwijzingen beleidsstukken

- Nota «Zeehavens: ankers van de economie», Kamerstuk 2004–2005, 29 862, nr. 1

Extracomptabele verwijzingen

Verwijzing naar het Infrastructuurfonds (IF)

Overzicht uitgaven op het Infrastructuurfonds (x € 1 mln.)						
Art. Omschrijving	2005	2006	2007	2008	2009	2010
IF 16.01.02 PMR realisatie	5	17	14	14	13	11

35.03 Aansluiting op het internationale luchtvaartnet versterken

Motivering

Om de internationale bereikbaarheid van Nederland door de lucht zeker te stellen.

Producten

Kennis luchtvaart en luchthavens

De overheid stimuleert de ontwikkeling van innovatie in het luchtruim. De overheid onderkent daarbij een verantwoordelijkheid ten aanzien van het luchtvaartbedrijfsleven en daarop werkzame instellingen. Daarom subsidieert de overheid het Nationaal Luchten Ruimtevaartlaboratorium (NLR), een van de grote technologische instituten (GTI's) in Nederland en steunt zij het initiatief van de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) om een kenniscentrum Air Traffic Management op te richten.

Luchtruim

Nederland neemt het voortouw om te komen tot een meer gemeenschappelijk Europees luchtruim. Het Single European Sky (SES) pakket dat in 2004 in werking is getreden schept een wetgevend kader voor de verdere implementatie hiervan. Vooruitlopend op de Europese implementatie maakt de Nederlandse regering afspraken met de buurlanden om tot een betere indeling van het luchtruimgebruik te komen. Ook wordt bezien hoe het luchtruim en de luchtverkeersleidingsorganisaties van de Benelux en Duitsland meer als een geheel bestuurd kunnen worden. Het Europese innovatieprogramma SESAME zal leiden tot een werkbaar kader voor de luchtverkeersleiding van de toekomst.

Marktordening en markttoegang

De overheid behoudt vanwege het bilaterale luchtvaartstelsel voorlopig de taak om door middel van onderhandelingen landingsrechten buiten Europa te verwerven.

Daarnaast steunt Nederland de initiatieven om tot een open internationale vervoersmarkt te komen, waaronder de verdere ontwikkeling van het externe beleid van de EU. Ook op het gebied van de interne markt van de EU zal Nederland aan nieuwe initiatieven meewerken.

Activiteiten

Kennis luchtvaart en luchthavens

- subsidiëren NLR (€ 22,5 mln. per jaar);
- opdrachten aan kenniscentrum van de LVNL;
- implementeren uitkomsten Commissie Wijffels.

Luchtruim

- actualiseren hoofdstuk luchtverkeer in de Wet luchtvaart om de wetgeving aan te passen aan de internationale afspraken en wetgeving;
- afspraken maken met buurlanden over indeling luchtruim;
- in EU en Eurocontrol streven naar kostenreductie luchtverkeersleiding;
- LVNL positioneren in Europese «markt».

Marktordening en markttoegang

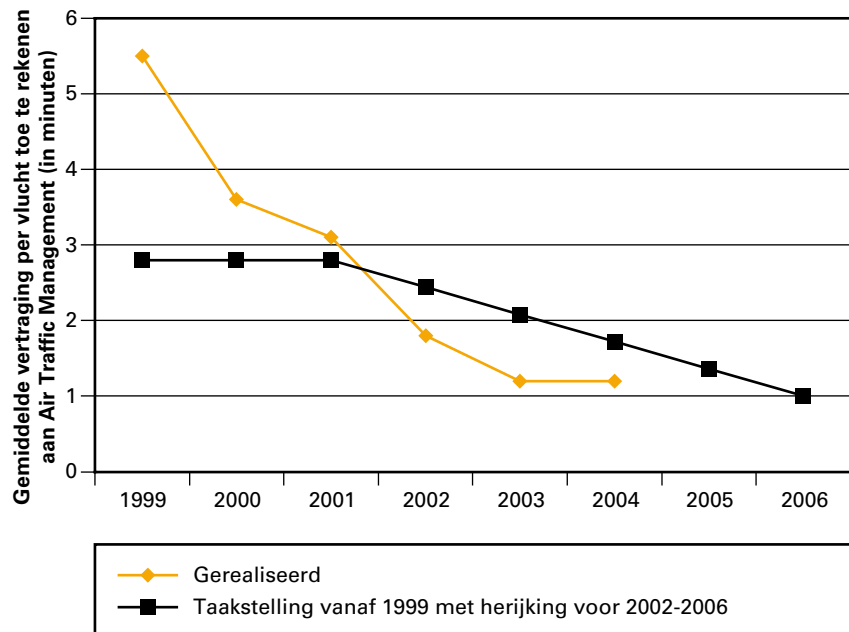
- bilateraal onderhandelen over landingsrechten;
- uitwerken luchtvaartpolitiek beleidskader;
- bijdragen aan ontwikkeling externe EU beleid;
- evalueren verlening exploitatievergunningen;
- onderzoeken handelbaarheid slots.

Doelgroepen

Luchtvaartmaatschappijen, luchthavens, militaire gebruikers, overig bedrijfsleven en luchtverkeersleiding.

Prestatie-indicatoren en streefwaarden

1. Aantal minuten vertraging in het Europese luchtruim



Bron: Eurocontrol

Het Rijk heeft geen directe invloed op het behalen van deze doelstelling, maar deze indicator geeft wel een beeld van de efficiëntie van het luchtvaartbestel.

Extracomptabele verwijzingen

Verwijzing Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW)

De inspanning van de Inspectie m.b.t. dit operationele doel (IVW: domein luchtvaartoperationele bedrijven) wordt verantwoord op artikel 38 IVW. In onderstaande tabel is aangegeven welke bedragen hieraan worden uitgegeven.

Overzicht budgettaire verdeling naar domeinen (x € 1 000)		
Omschrijving	2005	2006
<i>Domein Luchtvaartoperationele bedrijven</i>	6 391	5 976

Belastinguitgaven

De volgende belastinguitgave, zoals genoemd in de Miljoenennota, heeft een relatie met deze operationele doelstelling:

Meerjarenraming van belastinguitgaven (x € miljoen), budgettair belang op transactiebasis						
	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Vrijstelling luchtvaartuigen	127	129	135	142	149	156

35.04 Logistieke efficiency goederenvervoer verbeteren

Motivering

Om de ontwikkeling en concurrentiepositie van het Nederlandse bedrijfsleven te bevorderen.

Producten

Vergroting strategische oriëntatie

Bevorderen van economische groei en versterken concurrentiepositie. Hiertoe wordt samengewerkt met andere overheden.

Logistieke efficiëntie zee- en kustvaart

Versterken van het maritieme cluster en bevorderen van innovatie in de maritieme sector.

Logistieke efficiëntie binnenvaart

Beschikbaar houden van ruimte voor natte bedrijfsterreinen en bereikbaar houden van deze terreinen via het vaarwegennet.

Logistieke efficiëntie wegvervoer

Verbeteren van randvoorwaarden voor efficiënte logistieke ketens, met inzet op reductie van administratieve lasten.

Logistieke efficiëntie spoorvervoer

Afstemmen van technische standaarden op internationaal niveau.

Activiteiten

Vergroting strategische oriëntatie

- vasthouden en uitwerken van de positie van goederenvervoer en luchtvaart;
- voortzetten project Innovatie Regelgeving en Administratieve Lasten;
- subsidiëren Stichting Nederland Distributieland (€ 227 000).

Logistieke efficiëntie zee- en kustvaart

- aanpassen van bestaande wetgeving voor de zeevaart als gevolg van wijzigingen in marktomstandigheden en internationale regels; tevens ter reductie van administratieve lasten;
- (mede)vormgeven van het Motor Ways of the Sea concept en subsidiëren Voorlichtingsbureau Short Sea Shipping (€ 159 000);

- verder uitwerken van het fiscaal beleid voor de Nederlandse zeevaart in het kader van het internationale level playing field;
- behartigen van het Nederlands belang bij de totstandkoming van het maritieme «super»-verdrag in het kader van de International Labour Organization (ILO);
- uitvoeren van een pilot gericht op het opdoen van ervaring over de mogelijkheden voor doelregelgeving in de zeevaart mede in internationaal verband (goal based standards);
- stimuleren van het maritieme cluster via subsidiëren van Stichting Nederland Maritiem Land (€ 575 000), Leerstoel Rederijkunde Technische Universiteit Delft (€ 4 000), versterking consulente functie Stichting Nederland Maritiem Land (€ 159 000) en Maritiem Research Instituut Nederland (MARIN) als GTI (€ 680 000).

Logistieke efficiëntie binnenvaart

- aanpassen van de nationale wet- en regelgeving als gevolg van CCR- en EU-regelgeving, waarbij de inzet van Nederland is om regelgeving van CCR waar nodig om te zetten in EU-regelgeving;
- harmonisatie en wederzijdse erkenning van de schipperspatenten van de Donaulanden;
- concipiëren van één Binnenvaartwet (integratie van de Wet vervoer binnenvaart, de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart en de Binnenschepenwet, alsmede de bijbehorende uitvoeringsregelgeving en verwante internationale regelgeving);
- subsidiëren Koninklijke Vereniging Schuttevaer (€ 68 000).

Logistieke efficiëntie wegvervoer

- voorbereiden en implementeren (in nationale wetgeving) van Europese regelgeving (o.a. rij-en rusttijden, digitale tachograaf, kentekenen langzame bedrijfsvoertuigen, richtlijn Eurovignet);
- verbeteren logistieke prestaties via onder andere een proef met Langere, Zwaardere Vrachtwagens (LZV), stimuleren boordcomputer en verhogen chauffeursvakbekwaamheid;
- in overeenstemming brengen van Nederlandse regelgeving met Europese regelgeving, onder andere via herziening Wet goederenvervoer over de weg;
- moderniseren van ZBO's in het wegvervoer;
- verbeteren mogelijkheden stedelijke distributie.

Logistieke efficiëntie spoorvervoer

- implementeren EU-regelgeving, bijdragen aan nieuwe EU-regelgeving;
- ontwikkelen systematiek gebruiksvergoeding goederenvervoer;
- optimaliseren internationale spoorcorridors, zodat het goederenvervoer in die corridors ongehinderd en met hoge kwaliteit afgewikkeld kan worden;
- ontwikkelen en uitvoeren kortlopende subsidieregeling om vervoerders steun te bieden bij inbouw van apparatuur voor Europees standaard beveiligingssysteem (ETCS).

Doelgroepen

Producenten, verladers, vervoerders, consumenten en andere ladingbelanghebbenden.

Prestatie-indicatoren en streefwaarden

1. Toegevoegde waarde zeevaart en maritieme sector in constante prijzen (in € miljard, prijzen van 1995)

Het streven is de toegevoegde waarde zeevaart en maritieme sector tot en met 2008 tenminste te handhaven op het niveau van 2001. Deze indicator meet hoe sterk de zeevaart zich ontwikkelt.

Streefwaarde										
	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2008
Zeevaart	0,7	0,7	0,8	0,9	0,9	1,0	1,1	1,1	1,1	1,1
Overige maritieme sector/ dienstverlening	3,0	3,0	3,2	3,3	3,3	3,3	3,4	3,4	3,3	3,4
Totaal brede maritieme sector	3,7	3,7	4,0	4,2	4,2	4,3	4,5	4,5	4,4	4,5

Bron: Ecorys

2. Benuttingsgraad wegvervoer en binnenvaart

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Wegvervoer	0,49	0,49	0,49	0,48	0,47	0,45	0,45	0,43
Binnenvaart	0,53	0,51	0,48	0,56	0,56	0,55	0,51	0,53

Bron: CBS, bewerkt door NEA

Verwijzingen beleidsstukken – Nota Mobiliteit, Kamerstuk 2004–2005, 29 644, nr. 6

Extracomptabele verwijzingen

Verwijzing Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW)

De inspanning van de Inspectie m.b.t. dit operationele doel (IVW: domein financiële stimulering binnenvaart) wordt verantwoord op artikel 38 IVW. In onderstaande tabel is aangegeven welke bedragen hieraan worden uitgegeven.

Overzicht budgettaire verdeling naar domeinen (x € 1 000)		
Omschrijving	2005	2006
38.04.03 Financiële Stimulering Binnenvaart	7 266	9 159

Verwijzing naar het Infrastructuurfonds (IF)

Overzicht uitgaven op het Infrastructuurfonds (x € 1 mln.)						
Art. Omschrijving	2005	2006	2007	2008	2009	2010
IF 18.03.01 Intermodaal Vervoer Realisatie	7	3	4	2		

Belastinguitgaven

De volgende belastinguitgaven, zoals genoemd in de Miljoenennota, hebben een relatie met deze operationele doelstelling:

Meerjarenraming van belastinguitgaven (x € miljoen), budgettair belang op transactiebasis						
	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Willekeurige afschrijving zeeschepen	0	0	0	0	0	0
Keuzeregime winst uit zeescheepvaart (tonnagebelasting)	51	52	53	55	56	57
Afdrachtvermindering zeescheepvaart	93	94	94	98	102	106
Zeedagenaftrek	2	2	2	2	2	2
Vrijstelling communautaire wateren	76	76	80	84	88	92

Overzicht beleidsanalyse en onderzoek

Evaluatie-onderwerp	A. Startdatum B. Einddatum	Evaluatie- periode	Doel evaluatie	Type evaluatie
Schipholstelsel: Luchthavenindelingbesluit en Luchthavenverkeer- besluit	A. 2003 B. 2006	2003–2005	Evaluatie werking wettelijk stelsel Schiphol. Het betreft de volgende thema's: feiten, beleidseffectiviteit en beleidsverbetering.	Ex-post
Hubpositie Schiphol na fusie Air France en KLM	A. Oktober 2004 B. Juni 2005	1995–2004	Monitoren internationale hubontwikkeling Schiphol en netwerkontwikkeling na fusie Air France/KLM en evalueren welvaarts- ontwikkeling Nederland.	Ex-ante en ex-post
Monitor garanties aan staat i.v.m. fusie Air France/KLM inzake netwerkkwaliteit Schiphol	A. 2005 B. 2012	2005–2012	Monitoren garanties aan staat i.v.m. fusie inzake netwerkkwaliteit Schiphol door periodieke meting en analyse.	Ex-post
Herijking luchtvaart- politiek kader	A. December 2004 B. December 2005	2005–2010	Inzichtelijk maken luchtvaartpolitieke beleid Nederland en eventueel opstellen toetsings- kader met criteria.	Ex-ante
Evaluatie (exploitatie-) vergunning	A. Februari 2005 B. Juli 2006	1999–2005	Evaluatie verlening vergunningen op basis bestaande EU regels en uitwerken aanbeve- lingen voor aanpassing.	Ex-post
Onderzoek marktwerking in slotallocatie	A. 2005 B. 2006	2005–2006	Onderzoek gevolgen eventuele introductie marktwerking in slotallocatie voor netwerk- kwaliteit Schiphol.	Ex-ante
PKB-herziening Maastricht en Lelystad: MER	A. 2007 B. 2007	2002–2006	Volledigheid en werking MER.	Ex-post
«Decentralisatiewet»	5 jaar na inwerkingtre- ding van de wet: naar schatting 2012	naar schatting: 2007–2012	Werking evalueren van de wet.	Ex-post
Subsidieregeling Haveninterne Projecten (HIP-II)	A. Maart 2005 B. Juli 2005	2000–2004	Opzet, werking en effecten van subsidie- regeling.	Ex-post
Luchtvaart en level playing field fase II	A. Maart 2004 B. Juni 2005	2004	Vaststellen overheidsinvloed op concurren- tiepositie Nederlandse luchtvaart.	Ex-post
Wet op de LVNL	A. Februari 2005 B. Juni 2005	2000–2004	Evaluatie of beoogde doelen van instelling van LVNL en of de bij de vorige evaluatie (1998) voorgestelde aanbevelingen zijn opgevolgd en met welk resultaat.	Ex-post
Proef langere en zwaardere vrachtwagens	A. 2007 B. 2007	2002–2006	Nagaan of langere en zwaardere vrachtw- agens op de weg mogelijk zijn.	Ex-post

36 Bewaken, waarborgen en verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving, gegeven de toename van mobiliteit

Een schoner, zuiniger en stiller verkeer en vervoer realiseren.

Omschrijving	Om de kwaliteit van de leefomgeving te waarborgen.
Bijdrage	VenW werkt aan normstelling voor voer- en vaartuigen in nationaal en internationaal verband en aan eerlijke handhaving. VenW stimuleert systeemvernieuwingen en innovaties om deze normen te realiseren. VenW beïnvloedt het gedrag van vervoerders en gebruikers. VenW lost de knelpunten in de ecologische hoofdstructuur op.
Verantwoordelijkheid	De Minister van VROM is verantwoordelijk voor normstelling en bronbeleid voor emissies CO ₂ , verzurende stoffen en geluid en voor het uitvoeren van innovatieprogramma's voor klimaat, luchtkwaliteit en geluid voor zover deze samenhangen met rijksinfrastructuur (luchthavens, (water)wegen en spoor) en/of het vervoersysteem. Bij knelpunten in de rijksinfrastructuur die samenhangen met lokale luchtkwaliteit en geluid is de Minister van VenW verantwoordelijk. Ook is zij verantwoordelijk voor het oplossen van knelpunten waar rijksinfrastructuur de ecologische hoofdstructuur doorsnijdt. Het klimaatbeleid komt in samenwerking met de ministers van VROM en Economische Zaken tot stand.
Succesfactoren	Het behalen van de doelstelling is afhankelijk van: <ul style="list-style-type: none">● Vervoersgroei conform verwachting NoMo.● Samenwerking met regionale, nationale en internationale partijen.● Normstellingen voor voertuigen en brandstoffen op internationaal niveau (EU en VN/ECE).● Bereidheid en inzet van de private sector ten aanzien van innovatie, gedrag en technologische ontwikkelingen.

Tabel budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)							
36. Bewaken, waarborgen en verbeteren van kwaliteit leefomgeving	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Verplichtingen	63 902	55 943	112 077	78 917	72 584	89 550	77 930
Uitgaven	112 095	86 787	103 781	96 102	89 723	89 550	77 930
<i>36.01 Leefomgeving hoofdwegen</i>	<i>16 584</i>	<i>20 643</i>	<i>20 818</i>	<i>22 804</i>	<i>23 982</i>	<i>23 171</i>	<i>15 504</i>
36.01.01 Algemene strategie- en beleidsvorming	330	954	944	959	926	973	972
36.01.02 Investeringsimpuls voor innovatie	2 748	3 505	4 325	6 325	8 165	7 775	75
36.01.03 Maatregelen klimaatbeleid personenvervoer	6 940	6 631	6 794	5 880	5 483	4 949	5 027
36.01.04 Maatregelen lokale luchtkwaliteit	1 279	1 371	1 013	992	992	992	992
36.01.05 Bevorderen geluidsreducerende oplossingen wegvervoer	142	149	149	149	149	149	149
36.01.06 Duurzaam weggoederenvervoer	5 145	8 033	7 593	8 499	8 267	8 333	8 289
<i>36.02 Leefomgeving spoorwegen</i>	<i>9 140</i>	<i>9 169</i>	<i>9 146</i>	<i>9 146</i>	<i>9 146</i>	<i>9 146</i>	<i>9 146</i>
36.02.01 Algemene strategie- en beleidsvorming	64	93	70	70	70	70	70
36.02.02 Bevorderen geluidsreducerende oplossingen voor personen- en goederenvervoer per spoor							
36.02.03 Bodemsanering NS percelen	9 076	9 076	9 076	9 076	9 076	9 076	9 076
<i>36.03 Luchtvaart</i>	<i>84 665</i>	<i>54 191</i>	<i>70 308</i>	<i>60 920</i>	<i>53 359</i>	<i>53 997</i>	<i>50 044</i>
36.03.01 Doorstorting heffingen GIS-1 aan Stichting GIS	6 594	9 833	10 469	11 137	11 848	12 591	13 368
36.03.02 Geluidsisolatie Schiphol fase 2 (GIS-2)	62 859	22 774	17 294				
36.03.03 Geluidsisolatie Schiphol fase 3 (GIS-3)	159	3 378	19 715	21 915	21 047	20 048	13 314
36.03.04 Klachtenafhandeling Geluidsisolatie Schiphol	450	450	300	300			
36.03.05 Woonschepen geluidszones Schiphol	3 087	265	332	133			
36.03.06 Behandeling en uitbetaling schadeclaims Schiphol	2 263	4 088	8 601	14 625	13 977	14 871	17 442
36.03.07 Aankoop LIB geluidsluopzones Schiphol		3 001	4 108	1 462	567	567	
36.03.08 Geluidsisolatie regionale luchthavens	3 544	2 289	1 000	3 000			
36.03.09 Behandeling en uitbetaling schadeclaims regionale luchthavens	290	2 080	2 425	2 425			
36.03.10 Duurzame luchtvaart	1 581	2 195	2 226	2 086	2 082	2 082	2 082
36.03.11 Groenvoorziening Schiphol	3 838	3 838	3 838	3 837	3 838	3 838	3 838
<i>36.04 Scheepvaart</i>	<i>1 706</i>	<i>2 784</i>	<i>3 509</i>	<i>3 232</i>	<i>3 236</i>	<i>3 236</i>	<i>3 236</i>
36.04.01 Duurzame zeevaart	811	844	848	843	843	843	843
36.04.02 Duurzame zeehavens	187	303	233	233	233	233	233
36.04.03 Duurzame binnenvaart	708	1 637	2 428	2 156	2 160	2 160	2 160
Van totale uitgaven:							
– Apparaatsuitgaven		2 751	2 508	2 437	2 437	2 437	2 437
– Agentschapsbijdrage		1 557	1 411	1 416	1 393	1 396	1 395
– Restant		82 479	99 862	92 249	85 893	85 717	74 098
– waarvan op 1 januari 2006 juridisch verplicht		100%	36%	12%	12%	12%	14%
36.09 Ontvangsten	32 911	48 642	56 982	58 728	60 428	62 592	42 578
36.09.01 Ontvangsten heffingen GIS-1		9 715	10 364	11 043	11 754	12 497	14 639
36.09.02 Ontvangsten SGIS klachtenafhandeling GIS-1		695	600	300			
36.09.03 Ontvangsten heffingen GIS-2 & 3		31 078	35 382	36 443	37 536	38 662	16 171
36.09.04 Ontvangsten wensvoorzieningen GIS-2 & 3							
36.09.05 Ontvangsten heffingen overige Schiphol projecten		6 609	10 211	10 517	10 833	11 158	11 493
36.09.06 Ontvangsten heffingen regionale luchthavens		250	250	250	250	250	250
36.09.07 Overige ontvangsten		295	175	175	55	25	25

36.01 Leefomgeving Hoofdwegen: Uitstoot van schadelijke stoffen en van CO₂ verminderen, lokale luchtkwaliteit verbeteren, te hoge geluidsbelastingen door wegvervoer zo veel mogelijk terugdringen en knelpunten door hoofdwegen in de ecologische hoofdstructuur oplossen

Motivering	Om alle nationale en internationale verplichtingen op het gebied van milieukwaliteit na te komen en om op de lange termijn (2030) een transitie naar een duurzaam mobiliteitssysteem te realiseren.
Producten	<p><i>Algemene strategie en beleidsvorming</i> Productoverstijgende beleidsontwikkeling en -ondersteuning op het gebied van leefomgeving hoofdwegen.</p> <p><i>Investeringsimpuls voor innovatie</i> Een experimenteer- en stimuleringsprogramma voor kansrijke innovaties, gericht op schone motorbrandstoffen, schone voertuigen en schoon gebruik door grote groepen consumenten.</p> <p><i>Maatregelen klimaatbeleid personenvervoer</i> Diverse programma's om de CO₂-uitstoot door verkeer en vervoer te beperken. Mogelijkheden worden verkend voor een innovatieprogramma klimaat (IPK), gericht op toepassing van oplossingen en uitvindingen voor CO₂-reductie. Het IPK voorziet invoering van maatregelen in de periode 2010–2020.</p> <p><i>Maatregelen lokale luchtkwaliteit</i> Hoewel de lokale luchtkwaliteit door bronmaatregelen aanzienlijk is verbeterd, voldoet Nederland niet overal tijdig aan de EU-normen voor fijn stof (PM₁₀) en stikstofdioxide (NO₂). Dit leidt tot afbreukrisico's voor de volksgezondheid en zorgt voor juridische blokkades voor nieuwe ruimtelijke ingrepen. Het kabinet pakt dit probleem aan.</p> <p><i>Bevorderen geluidsreducerende oplossingen wegvervoer</i> De wetgeving rondom geluidhinder wordt herzien om te komen tot een meer uniforme aanpak van geluidsknelpunten. Hierbij wordt geëxperimenteerd met geluidsproductieplafonds.</p> <p><i>Duurzaam weggoederenvervoer</i> De inspanningen voor het goederenvervoer over de weg zijn gericht op het verminderen van de emissies van CO₂, NO₂ en geluid door vrachtverkeer.</p>
Activiteiten	<p><i>Algemene strategie en beleidsvorming</i> Het uitvoeren van het MJPO (Meerjarenprogramma Ontsnippering, het kader van het ontsnipperingsbeleid van VenW) voor Hoofdwegen in de periode 2004 t/m 2018.</p> <p><i>Investeringsimpuls voor innovatie</i></p> <ul style="list-style-type: none">– uitvoeren van het programma «Transumo, transitie naar duurzame mobiliteit», een ICES/KIS-3 programma voor duurzame systeem-innovatie;– deelnemen aan InnovatieBeraad om innovatieve en schone technieken zo snel mogelijk op de markt te zetten.

Maatregelen klimaatbeleid personenvervoer

- uitvoeren van «Het Nieuwe Rijden» (HNR), een energiebesparingsprogramma, gericht op het rijgedrag van automobilisten en vrachtwagenchauffeurs;
- implementeren EU-richtlijn voor biobrandstoffen in de sector verkeer en vervoer;
- uitvoeren van het subsidieprogramma CO₂-reductie personenvervoer (voor projecten, zoals een reisinformatiesysteem voor automobilisten);
- uitvoeren van het programma Energiebesparing in Transport (EBIT), voor nieuwe instrumenten die invloed hebben op de vraagzijde van mobiliteit, voor onder andere overheden en maatschappelijke organisaties;
- invulling geven aan etikettering van nieuwe personenauto's en energiegebruik c.q. CO₂ uitstoot, conform een Europese verplichting.

Maatregelen lokale luchtkwaliteit

- versterken van het EU-bronbeleid: inzetten op verdere aanscherping van Europese emissienormen voor voer- en vaartuigen;
- de uitvoerbaarheid van de EU-luchtkwaliteitsrichtlijnen verbeteren en toe spitsen op het beschermen van de gezondheid;
- uitvoeren van generieke maatregelen op nationaal niveau ter verbetering van de luchtkwaliteit (o.a. door stimulering van roetfilters en versnelde introductie van toekomstige Euronormen);
- stimuleren van versnelde marktintroductie van innovatieve brandstoffen en voertuigtechnologie die schoon, stil en zuinig zijn. Dit gebeurt onder andere vanuit het publiek-private Platform Duurzame Mobiliteit en door uitvoering van het programma SSZ (Stil, Schoon, Zuinig);
- nemen van locatiespecifieke maatregelen om de lokale luchtkwaliteit te verbeteren, bijvoorbeeld door terugdringing van de maximum snelheid, zoals reeds is doorgevoerd op de A13 Overschie en per 1 november 2005 wordt doorgevoerd op vier andere knelpuntlocaties;
- uitvoeren pilotprojecten in het kader van het Innovatieprogramma luchtkwaliteit (opgestart in 2004), om met name hardnekkige luchtkwaliteitsknelpunten langs snelwegen kosteneffectief op te lossen (financiële inzet vanuit Infrastructuurfonds);
- aanpassen van de nationale luchtkwaliteitsregulering.

Bevorderen geluidsreducerende oplossingen wegvervoer

- onderzoeken in het Innovatieprogramma Geluid (IPG) met welke nieuwe maatregelen de geluidsproblematiek bij hoofdwegen en spoorwegen kosteneffectief kan worden aangepakt. De middelen voor dit beleid staan op het Infrastructuurfonds;
- ontwikkelen en toepassen van geluidsarm wegdek, zoals tweelaags zeer open asfaltbeton, vergroten van de effectiviteit van geluidsschermen, zogenaamde derde generatie wegdekken (onder andere modulair/stil wegdek) en bronbeleid (banden, motoren en dergelijke).

Duurzaam weggoederenvervoer

- uitvoeren programma Piek, een aanschafsubsidieregeling in 2004–2007 voor het bedrijfsleven om de marktwerking/realisatie van producten voor stillere laad- en losactiviteiten een impuls te geven;
- stimuleren inzet schonere vrachtauto's (Euro 4 en 5) middels fiscale stimulering (MIA regeling) in samenwerking met het ministerie van VROM;
- stimuleren investerings- en kennisoverdrachtprojecten van uitontwikkelde technologieën in het kader van het subsidieprogramma CO₂-reductie goederenvervoer;

- uitvoeren van het programma Energiebesparing in Transport (EBIT) voor het goederenvervoer, voor nieuwe instrumenten die invloed hebben op de vraagzijde van mobiliteit, voor onder andere overheden en maatschappelijke organisaties;
- uitvoeren van het programma Transportbesparing.

Doelgroepen

Gemeenten, automobilisten, omwonenden, producenten, vervoerders en verladers.

Prestatie-indicatoren en streefwaarden

1. *Emissies NO_x, SO₂ en VOS in verkeer en vervoer: de uitstoot van schadelijke stoffen door het wegverkeer is in 2010 maximaal 4 kton SO₂, maximaal 158 kton NO_x, maximaal 55 kton VOS.*
2. *Emissie CO₂ in verkeer en vervoer: in 2010 maximaal 38 mton CO₂.*
3. *De doelstelling voor lokale luchtkwaliteit is dat in 2010 op zoveel mogelijk, en in 2015 op alle locaties langs rijkswegen de grenswaarde voor NO₂ gehaald wordt.*
4. *De geluidsknelpunten langs hoofdwegen (> 65 dB Lden) oplossen, zoals in de Nota Mobiliteit geformuleerd.*
5. *Het aantal opgeloste MJPO-knelpunten voor hoofdwegen: In 2018 dienen alle MJPO-knelpunten opgelost te zijn.*

Aantal opgeloste Rijksinfrastructuur-knelpunten volgens het MJPO	
Doelstelling	2010
Totaal	208
VenW	165
LNV	43

Verwijzingen beleidsstukken

- Nota Mobiliteit, Kamerstuk 2004–2005, 29 644, nr. 6
- Beleidsnota Verkeersemissies, Kamerstuk 2003–2004, 29 667, nr. 1
- NMP-4, Kamerstuk 2000–2001, 27 801, nr. 1
- Nationaal Lucht Kwaliteitsplan, Kamerstuk 2004–2005, 28 663, nr. 32
- Nota Ruimte, Kamerstuk 2004–2005, 29 435, nr. 154
- Meerjarenprogramma Ontsnippering, Kamerstuk 2003–2004, 29 652, nr. 1

Extracomptabele verwijzingen

Verwijzing naar het Infrastructuurfonds (IF)

Overzicht uitgaven op het Infrastructuurfonds (x € 1 mln.)						
Art. Omschrijving	2005	2006	2007	2008	2009	2010
IF 12.02 (reeks ontsnippering)	4,5	4,5	4,5	11,3	11,3	11,3
IF 12.03 Innovatieprogramma Geluid	11	22	3			11
IF 12.03 Innovatieprogramma Lucht	4	6	6	4		

36.02 Leefomgeving Spoorwegen: te hoge geluidsbelastingen door spoorvervoer zo veel mogelijk terugdringen en knelpunten door spoorwegen in de ecologische hoofdstructuur en in de bodem oplossen

Motivering	Om alle nationale en internationale verplichtingen op het gebied van milieukwaliteit na te komen en om op de lange termijn (2030) een transitie naar een duurzaam mobiliteitssysteem te realiseren.
Producten	<p><i>Algemene strategie en beleidsvorming</i> Productoverstijgende beleidsontwikkeling en -ondersteuning op het gebied van leefomgeving spoorwegen.</p> <p><i>Bevorderen geluidsreducerende oplossingen voor personen- en goederenvervoer per spoor</i> De wetgeving rondom geluidhinder wordt momenteel herzien om te komen tot een meer uniforme aanpak van geluidsknelpunten. Hierbij wordt geëxperimenteerd met geluidsproductieplafonds. De uitvoeringsmiddelen staan op het Infrastructuurfonds.</p> <p><i>Bodemsanering NS-percelen</i> Sinds 1996 doneren VenW, VROM en NS jaarlijks geld aan de Stichting Bodemsanering Nederlandse Spoorwegen voor landelijke aanpak van bodemverontreiniging in NS-percelen.</p>
Activiteiten	<p><i>Algemene strategie en beleidsvorming</i> Uitvoeren van het MJPO (Meerjarenprogramma Ontsnippering, het kader van het ontsnipperingsbeleid van VenW) voor spoorwegen in de periode 2007 t/m 2018.</p> <p><i>Bevorderen geluidsreducerende oplossingen voor personen- en goederenvervoer per spoor</i></p> <ul style="list-style-type: none">- onderzoeken met het Innovatieprogramma Geluid (IPG) met welke nieuwe maatregelen de geluidsproblematiek bij spoorwegen en emplacementen kosteneffectief kan worden aangepakt.- ontwikkelen en toepassen van andere remsystemen bij treinen en maatregelen aan de infrastructuur (bijvoorbeeld akoestisch slijpen, raildempers, de «fluister trein» en gebruik van juiste materialen bij onderhoud);- nemen van maatregelen om de emplacementen te laten voldoen aan de milieuvergunningen.
Doelgroepen	Gemeenten, omwonenden, vervoerders en verladers, ProRail.
Prestatie-indicatoren en streefwaarden	<ol style="list-style-type: none">1. <i>Het aantal geluidsknelpunten langs spoorwegen, boven Lden 70 dB oplossen zoals geformuleerd in de Nota Mobiliteit.</i>2. <i>Aantal opgeloste MJPO-knelpunten Spoor: In 2018 dienen alle MJPO-knelpunten opgelost te zijn, zoals in de Nota Mobiliteit geformuleerd.</i>
Verwijzingen beleidsstukken	<ul style="list-style-type: none">- Nota Mobiliteit, Kamerstuk 2004–2005, 29 644, nr. 6- Beleidsnota Verkeersemisies, Kamerstuk 2003–2004, 29 667, nr. 1- NMP-4, Kamerstuk 2000–2001, 27 801, nr. 1- Nota Ruimte, Kamerstuk 2004–2005, 29 435, nr. 154- Meerjarenprogramma Ontsnippering, Kamerstuk 2003–2004, 29 652, nr. 1

- Plan van aanpak Goederen emplacementen, Kamerstuk 1998–1999, 26 200, nr. 31

Extracomptabele verwijzingen

Verwijzing naar het Infrastructuurfonds (IF)

Overzicht uitgaven op het Infrastructuurfonds (x € 1 mln.)						
Art. Omschrijving	2005	2006	2007	2008	2009	2010
IF 13.03 Ontsnippering				7	7	7
IF 13.03 Geluid (incl. Innovatieprogramma Geluid)	16	26	45	38	30	22

36.03 Duurzame luchtvaart bewerkstelligen en in stand houden

Motivering

Om groei van de luchtvaart mogelijk te maken binnen de wettelijke en beleidsmatige kaders voor milieu en leefomgeving.

Producten en Activiteiten

Doorstorting heffingen GIS-1 aan Stichting GIS

Storten van – een deel van – de opbrengst uit geluidsheffingen in de Stichting Geluidsisolatie Schiphol (Deze stichting heeft de kosten van het eerste geluidsisolatie project rond Schiphol (GIS-1) gefinancierd).

Geluidsisolatie Schiphol fase 2 (GIS-2)

Op grond van de PKB-Schiphol is in 1997 het project GIS-2 van start gegaan. Dit project betreft het isoleren van woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen rondom de luchthaven Schiphol. In 2006 zal het project GIS-2 worden afgerond.

Geluidsisolatie Schiphol fase 3 (GIS-3)

Beoordelen nieuwe objecten voor isolatie, nogmaals beoordelen reeds geïsoleerde objecten en zonodig isoleren als gevolg van het wijzigen van geluidsc contouren in het Luchthaven Indelingsbesluit 2004.

Klachtenafhandeling Geluidsisolatie Schiphol

Afronden klacht/garantie regeling GIS-1.

Woonschepen geluidszones Schiphol

Kopen van woonschepen of aanbieden van een alternatieve locatie aan eigenaren van woonschepen. Naar verwachting zullen er in 2006 vijf woonschepen worden aangekocht.

Behandeling en uitbetaling schadeclaims Schiphol

Het Schadeschap luchthaven Schiphol is verantwoordelijk voor de afhandeling van schadevergoedingen die verband houden met de uitbreiding van het luchtvaartterrein Schiphol en wijzigingen in de infrastructuur in de omgeving van Schiphol.

Aankoop LIB geluidsliepzones Schiphol

Aankopen en slopen van 14 woningen binnen de 65 Ke geluidsc contour van het LIB2004, en aankopen van 32, niet tegen redelijke kosten te isoleren, woningen binnen de 55–65 Ke geluidsc contour. Naar verwachting zullen er in 2006 twee woningen worden aangekocht.

Geluidsisolatie regionale luchthavens

Opstarten en vervolgen van geluidsisolatieprojecten rondom de regionale luchthavens Maastricht Aachen Airport, Airport Eelde en Rotterdam Airport.

Behandeling en uitbetaling schadeclaims regionale luchthavens

Behandelen en uitbetalen van schadeclaims.

Duurzame luchtvaart

- maken van internationale afspraken die de uitstoot van geur, stoffen en (broeikas)gassen door de luchtvaart beperken;
- vaststellen landelijk kader voor luchtverontreinigende uitstoot in de omgeving van regionale en kleine luchtvaartterreinen;
- stellen van eisen aan de bron en introductie van operationele maatregelen;
- stellen van grenswaarden rond luchtvaartterreinen.

Groenvoorziening Schiphol

Bijdragen aan de Stichting Mainport en Groen.

Doelgroepen

Luchtvaartsector, burgers, maatschappelijke organisaties, medeoverheden en internationale luchtvaart gremia.

Prestatie-indicatoren, basiswaarden en streefwaarden

1. Aantal geïsoleerde en te isoleren objecten GIS-2

Aantal geïsoleerde en te isoleren objecten GIS-2							
	t/m 2002	2003	2004	2005	2006	2007 e.v.	Totaal
Woningen	4 108	2 074	584	900	665	0	8 331
Studenteneenheden	2 500	550	0	0	400	0	3 450
Scholen	0	0	0	0	9	0	9
Zorgcentra	1	1	0	0	0	0	2

Bron: Rijkswaterstaat/Progis

Het aantal objecten is aangepast aan besluitvorming genomen door de Minister van Verkeer en Waterstaat in januari 2005. Naast isolatie zullen naar verwachting 15 specifieke panden worden vervangen door nieuwbouw.

2. Aantal geïsoleerde en te isoleren objecten GIS-3

Het aantal te beschouwen objecten in het kader van GIS-3 is 5095, waarvan 2623 nieuw zijn. De overige objecten zijn al eerder in het kader van GIS-2 in beschouwing genomen en kunnen in het kader van GIS-3 alsnog in aanmerking komen voor (bij)isolatie. Op grond van ervaringsgegevens is de verwachting dat ca. 2 700 objecten daadwerkelijk (bij)geïsoleerd worden. De fasering is nog niet bekend.

3. Aantal aangekochte en aan te kopen woonschepen in de geluidszones Schiphol

Aantal aangekochte en aan te kopen woonschepen in de geluidszones Schiphol							
	t/m 2002	2003	2004	2005	2006	2007 e.v.	Totaal
Woonschepen	59	13	8	4	5	2	91

Bron: Rijkswaterstaat

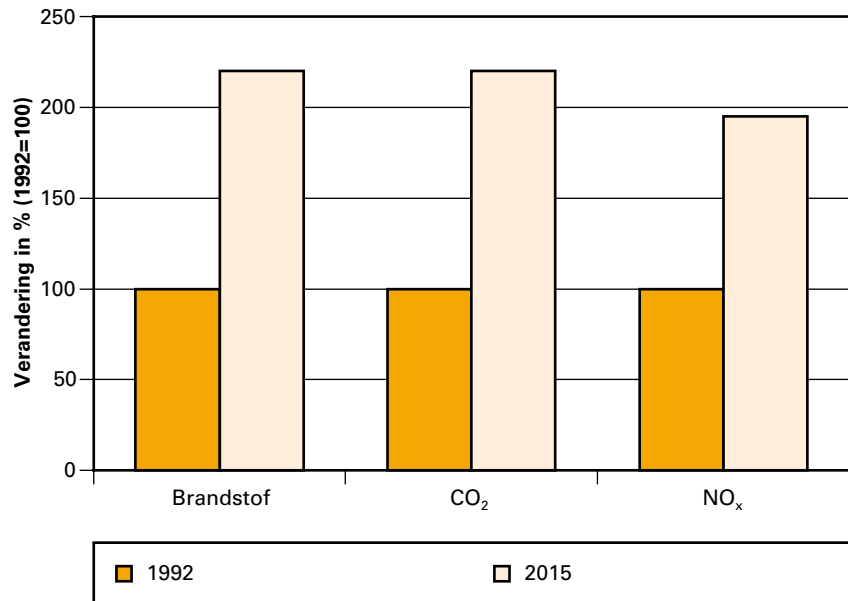
4. Aantal aangekochte en aan te kopen woningen in de geluidsliepzones

Aantal aangekochte en aan te kopen woningen in de geluidsliepzones							
	t/m 2002	2003	2004	2005	2006	2007 e.v.	Totaal
> 65 Ke	4	1	0	5	1	3	14
55-65 Ke	12	2	8	7	1	2	32
Totaal	16	3	8	12	2	5	46

Bron: Rijkswaterstaat

5. Uitstoot van broeikasgassen door de gehele luchtvaart (tijdens de vlucht)

Ontwikkeling van het brandstofverbruik, de CO₂-uitstoot en de NO_x-uitstoot voor 2 peiljaren



Bron: IPCC, 1999

In de figuur is de ontwikkeling weergegeven van het brandstofverbruik, de CO₂ uitstoot en de No_x, voor 2 peiljaren zoals berekend door de Verenigde Naties (IPCC, 1999). Voor 2015 zijn de waarden weergegeven die bereikt

zullen worden zonder aanvullende beleidsmaatregelen. Het streven is om de toename van de uitstoot te beperken tot minder dan de autonome ontwikkeling.

6. *Uitstoot luchtverontreinigende stoffen door de luchtvaart in de omgeving van Schiphol*

In het Luchthavenverkeerbesluit zijn grenzen gesteld aan de uitstoot van vijf luchtverontreinigende stoffen; te weten koolmonoxide, stikstofoxides, vluchtige organische stoffen, zwaveldioxide en fijn stof. Deze geïndexeerde emissiegetallen stellen een grens aan het aantal grammen van een stof die uitgestoten mogen worden per ton vliegtuiggewicht. Deze grenswaarden worden aangescherpt in 2005 en nogmaals in 2010 en zijn zo een incentive voor de luchtvaartsector om een minder vervuilende vloot aan te schaffen. Inspectie Verkeer en Waterstaat ziet toe op naleving van voorschriften uit het Luchthavenverkeerbesluit.

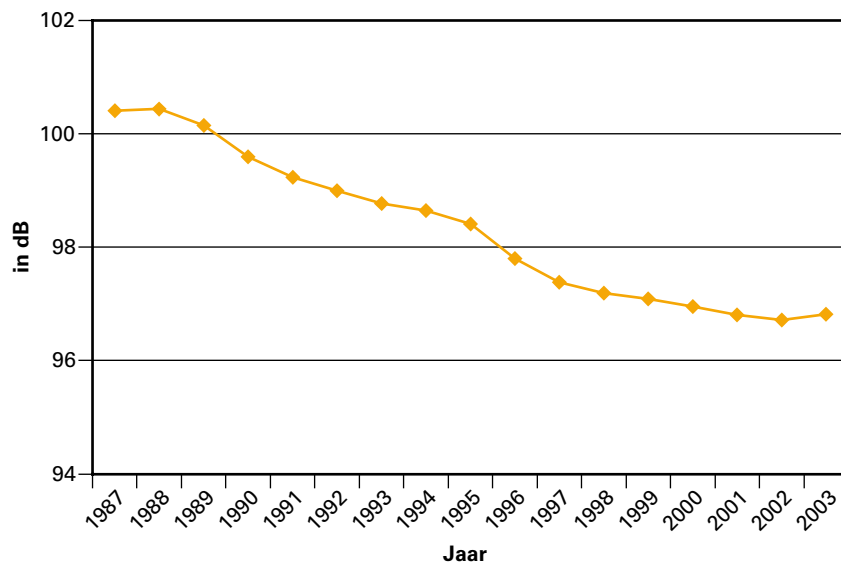
De grenswaarden voor de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen in gram per ton Maximum take off weight (MTOW)			
Stof	2003–2004	2005–2009	Vanaf 2010
CO	73,1	58,1	55,0
NO _x	74,6	74,6	74,6
VOS	15,6	9,9	8,4
SO ₂	2,1	2,1	2,1
PM ₁₀	2,5	2,5	2,5

Bron: Luchthavenverkeerbesluit

7. *Gemiddeld geluidsniveau van de vloot die Schiphol aandoet*

VenW streeft naar een stillere wereldvloot van vliegtuigen, met name voor dat deel dat vluchten uitvoert op de Nederlandse luchthavens.

Gemiddeld geluidsniveau Schipholvloot



Bron: To70 Aviation and Environment

8. Geluidsbelasting rond de nationale en regionale luchtvaartterreinen in Nederland

In het Luchthavenverkeerbesluit zijn voor de luchthaven Schiphol de volgende grenzen gesteld aan de totale hoeveelheid geluid (Totaal Volume Geluid, TVG) dat het vliegverkeer in een jaar mag produceren.

Periode	TVG
Gedurende het gehele etmaal (Lden)	63.46 dB(A)
Gedurende de periode van 23.00 tot 7.00 uur (Lnight)	54.44 dB(A)

Bron: Luchthavenverkeerbesluit

Voor de regionale luchthavens wordt in het wetsvoorstel Regelgeving Burger- en Militaire Luchthavens voorgesteld om de verantwoordelijkheden te decentraliseren naar de provincies. In de toekomst zullen de provincies rondom de luchthaven een beperkingengebied moeten vaststellen. De geluidsbelasting van het vliegverkeer moet worden begrensd met een TVG, eventueel aangevuld met handhavingpunten.

Verwijzingen beleidsstukken

- Geluidsisolatie Schiphol (GIS). Voortgangsrapport 1 (bijlage bij Kamerstuk 2004–2005, 29 750, nr. 9)
- Nota Mobiliteit, Kamerstuk 2004–2005, 29 644, nr. 6
- Beleidsnota Verkeersemisies, Kamerstuk 2003–2004, 29 667, nr. 1
- NMP-4, Kamerstuk 2000–2001, 27 801, nr. 1
- Nationaal Lucht Kwaliteitsplan, Kamerstuk 2004–2005, 28 663, nr. 32
- Nota Ruimte, Kamerstuk 2004–2005, 29 435, nr. 154
- Meerjarenprogramma Ontsnippering, Kamerstuk 2003–2004, 29 652, nr. 1
- Luchthaveninddelingsbesluit en Luchthavenverkeerbesluit, Kamerstuk 2003–2004, 26 959, nr. 83

36.04 Een milieuvriendelijk goederenvervoersysteem over het water bevorderen

Motivering

Om Nederland aan alle nationale en internationale verplichtingen op het gebied van milieukwaliteit te laten voldoen en om op de lange termijn (2030) een transitie te realiseren naar een duurzaam mobiliteitssysteem.

Producten

Duurzame zeevaart

Realiseren schonere en zuinigere zeevaart door internationale normstelling, financiële prikkels, innovatie en communicatie.

Duurzame zeehavens

Verbeteren leefomgeving in en rondom havens.

Duurzame binnenvaart

Realiseren schonere en zuinigere binnenvaart door internationale normstelling, financiële stimulering, innovatie en communicatie.

Activiteiten

Duurzame zeevaart

- aanpassen bestaande wetgeving ten aanzien van zeevaart als gevolg van wijzigingen in (milieu-)omstandigheden en internationale regels; tevens ter reductie van administratieve lasten;
- uitvoeren van acties (overleg met leveranciers van bunkerolie, pleiten

in IMO-verband voor aanscherping van het Maritime pollution verdrag annex VI en uitvoeren van een haalbaarheidsonderzoek invoering airpollution fee, walstroom en weren meest vervuilende schepen) ter verlaging van de aantasting van de (lokale) luchtkwaliteit door de zeevaart;

- boeken van voortgang in diverse lopende internationale milieudossiers zoals milieuvriendelijk slopen van schepen, ballastwaterproblematiek.

Duurzame zeehavens

- voorbereiden normstelling op internationaal niveau;
- implementeren internationale regelgeving, zoals de Vogel- en Habitatrichtlijn;
- voeren van overleg met havenbeheerders en decentrale overheden over locale maatregelen die leiden tot vermindering van emissies;
- leveren van een bijdrage aan de PKB Waddenzee conform Nota Zeehavens;
- voorbereiden en participeren in (harmonisatie) overleg om de uitvoering van de Havenontvangst Installatie-richtlijn (HOI) met Noordzeelanden en Baltische staten af te stemmen.

Duurzame binnenvaart

- voorbereiden normstelling voor motoren en brandstoffen op internationaal niveau (Centrale Commissie voor de Rijnvaart en de Europese Commissie);
- stimuleren innovatie en uitvoeren experimenten om aan te tonen dat milieumaatregelen uitvoerbaar zijn.
- formuleren nationaal (stimulerings)beleid om te kunnen voldoen aan internationale richtlijnen, zoals de Dochterrichtlijnen voor lokale luchtkwaliteit en de Kaderrichtlijn water;
- verbeteren meet- en rekenmethoden voor bepaling van milieuprestatie van de binnenvaart;
- afstemmen inspectietaken ten aanzien van milieu op het water.

Doelgroepen

Omwonenden, producenten, vervoerders en verladers.

Prestatie-indicatoren en streefwaarden

1. Uitstoot luchtverontreinigende stoffen

Jaar	NO _x -emissies goederenvervoer (x miljoen kg)		PM ₁₀ -emissies goederenvervoer (x miljoen kg)		VOS-emissies goederenvervoer (x miljoen kg)		SO ₂ -emissies goederenvervoer (x miljoen kg)		CO ₂ – IPCC emissies (x miljard kg)	
	Binnen- vaart ^a	Zeevaart (excl. NCP)	Binnen- vaart ^a	Zeevaart (excl. NCP)	Binnen- vaart ^a	Zeevaart (excl. NCP)	Binnen- vaart ^a	Zeevaart (excl. NCP)	Binnen- vaart ^a	Zeevaart (excl. NCP)
2001	32,9	21,6	1,5	1,5	4,8	0,9	2,2	11,7	0,6	0
2002	32,0	21,7	1,4	1,5	4,1	0,9	2,1	11,9	0,6	0
2003	32,0	22,5	1,4	1,6	4,1	0,9	2,1	12,3	0,6	0

^a betreft beroepsbinnenvaart, zowel personens als goederenvervoer.

Bron: CBS (Emissies mobiele bronnen, 19 april 2005)

N.B. De emissiefactoren voor de binnenvaart en de zeescheepvaart zijn aangepast. Hierdoor wijken de weergegeven emissiecijfers af ten opzichte van de begroting 2005. Voor zeevaart is deze afwijking fors omdat alleen de binnengaatse emissies zijn opgenomen en niet de emissies op het Nederlands Continentaal Plat (NCP). Alleen deze emissies zijn relevant voor de Nederlandse milieudoelstellingen.

Verwijzingen beleidsstukken

- Nota Mobiliteit, Kamerstuk 2004–2005, 29 644, nr. 6
- Beleidsnota Verkeersemisssies, Kamerstuk 2003–2004, 29 667, nr. 1
- NMP-4, Kamerstuk 2000–2001, 27 801, nr. 1
- Nota Ruimte, Kamerstuk 2004–2005, 29 435, nr. 154
- Meerjarenprogramma Ontsnippering, Kamerstuk 2003–2004, 29 652, nr. 1
- Nota Zeehavens, ankers van de economie, Kamerstuk 2004–2005, 29 862, nr. 1

Overzicht beleidsanalyse en onderzoek

Evaluatie-onderwerp	A. Startdatum B. Einddatum	Evaluatie- periode	Doel evaluatie	Type evaluatie
Programma beleidsevaluaties Leefomgeving Hoofdwegen				
Meerjarenprogramma ontsnippering	Medio 2008	2004–2007	In kaart brengen van de effectiviteit, doelmatigheid en legitimiteit van de uitvoering van het MJPO.	Ex-post (tevens ex-ante voor vervolg)
Innovatieprogramma geluid	2001 2007	2001–2006	Selectie meest kosteneffectieve maatregelen.	Monitoring
Innovatieprogramma geluid	Medio 2005	2001–2005	Tussenevaluatie van de werking van innovatieprogramma en gewenste markteffecten.	Ex-post
Richtlijn luchtkwaliteit (Europese evaluatie)	Jan 2004 Dec 2005	2002–2004	Nagaan op welke wijze de implementatie in de EU heeft plaatsgevonden.	Ex-ante/ex-post
Het Nieuwe Rijden	Jaarlijks gedurende looptijd HNR	1999–2006	Evalueren uitvoering programma Het Nieuwe Rijden en bijdrage aan de CO ₂ -reductie.	Ex-post
CO ₂ -reductieplan personenvervoer	Jaarlijks, gedurende de looptijd	2003–2005	Monitoring uitvoering programma CO ₂ -reductieplan en bijdrage aan de CO ₂ -reductie.	Monitoring
Stil en schoon vervoer	A: 2008 B: 2008	2004–2008	Effectiviteit van pakket van maatregelen.	Ex-post
Programma beleidsevaluaties Leefomgeving Spoorwegen				
Bodemsanering	Medio 2005	2001–2004	Vijfjaarlijkse herijking convenant Stichting Bodemsanering NS.	Ex-post
Programma beleidsevaluaties Luchtvaart				
Internationaal emissiebeleid	A: mei 2005 B: oktober 2005	1998–2004	Doeltreffendheidonderzoek naar opstelling van Nederland in het vaststellen van het internationaal beleid.	Ex-post
GIS-3			Evalueren derde fase Geluidsisolatieproject Schiphol.	Ex-ante

37 Weer, klimaat, seismologie en ruimtevaart

Ten behoeve van de veiligheid, economische ontwikkeling en een duurzaam milieu, het beschikbaar stellen van informatie, kennis en data over weer, klimaat en seismologie en het inzetten van ruimtevaart.

Omschrijving	Aan de veiligheid, de economische ontwikkeling en een duurzaam milieu van Nederland een bijdrage leveren en het voeren van aardobservatiebeleid.
Bijdrage	Het Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut (KNMI) draagt, als hét nationale instituut voor weer, klimaat en seismologie, zorg voor het onderhouden van de nationale meet- en data-infrastructuur op dit terrein, het beschikbaar maken van een algemeen weerbericht voor de Nederlandse samenleving, het alarmeren bij gevaarlijk weer situaties, het leveren van luchtvaartmeteorologische inlichtingen, het leveren van klimaatverwachtingen en het verrichten van onderzoek op dit gebied. Verder geeft VenW vorm aan het aardobservatiebeleid, als onderdeel van het totale Nederlandse ruimtevaartbeleid.
Verantwoordelijkheid	De Minister is systeemverantwoordelijk voor de taken van de batenlastendienst KNMI conform de KNMI-wet van 2001. Verder is de Minister coördinerend bewindspersoon voor het nationale aardobservatiebeleid, dat onderdeel uitmaakt van het nationale ruimtevaartbeleid, dat wordt behartigd door de Minister van Economische Zaken (EZ).
Succesfactoren	Behalen van deze doelstelling hangt af van de continuïteit en kwaliteit van de dienstverlening en het onderzoek door het KNMI en van de effectiviteit van het aardobservatiebeleid.

Tabel budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)							
37. Weer, klimaat, seismologie en ruimtevaart	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Verplichtingen	56 406	37 481	37 287	42 402	41 190	42 338	42 334
Uitgaven	54 336	48 010	41 748	41 296	41 656	42 337	42 334
<i>37.01 Weer, klimaat en seismologie</i>	<i>35 503</i>	<i>28 914</i>	<i>28 886</i>	<i>28 280</i>	<i>28 522</i>	<i>28 954</i>	<i>28 951</i>
37.01.01 Weer	23 792	19 002	18 454	18 067	18 221	18 498	18 495
37.01.02 Klimaat	9 821	8 170	8 525	8 346	8 418	8 544	8 544
37.01.03 Seismologie	1 209	1 006	1 171	1 131	1 147	1 176	1 176
37.01.04 Contributie WMO (HGIS)	681	736	736	736	736	736	736
<i>37.02 Ruimtevaart</i>	<i>18 833</i>	<i>19 096</i>	<i>12 862</i>	<i>13 016</i>	<i>13 134</i>	<i>13 383</i>	<i>13 383</i>
37.02.01 Aardobservatie	18 833	19 096	12 862	13 016	13 134	13 383	13 383
Van totale uitgaven:							
– Apparaatsuitgaven							
– Agentschapsbijdrage		28 097	28 069	27 463	27 705	28 137	28 134
– Restant		19 913	13 679	13 833	13 951	14 200	14 200
– waarvan op 1 januari 2006 juridisch verplicht		100%	92%	100%	95%	59%	46%
37.09 Ontvangsten	1 749	454	454	454	454	454	454

37.01 Weer, klimaat en seismologie

Motivering

Om tot minder ongelukken te komen, om risicovolle situaties ten gevolge van het weer terug te dringen, om veiligheidsrisico's bij calamiteiten waarbij het weer een rol speelt te beperken, om aan de bestrijding en beperking van (chemische en nucleaire) calamiteiten bij te dragen, om aan «droge voeten» bij te dragen, om antwoord te geven op de cruciale vragen hoe het klimaat is veranderd, waarom het klimaat verandert en hoe het klimaat in de toekomst zal veranderen om aldus de nationale vitale infrastructuur tegen veranderingen in het klimaat te beschermen en tenslotte om de seismische risico's in Nederland te beperken.

Producten/Activiteiten

Weer

- bijdragen aan de internationale waarnemingsinfrastructuur;
- brede verspreiding en steeds meer toegankelijk maken van (historische) weersgegevens;
- uitgeven van een algemeen weerbericht;
- uitgeven van algemene waarschuwingen ten behoeve van de scheepvaart en het verkeersmanagement;
- verstrekken van luchtvaartmeteorologische inlichtingen;
- meteorologische ondersteuning bij calamiteiten waarbij weer een rol speelt;
- waarschuwen voor gevaarlijk weer, voor (levens)bedreigende extreme weeromstandigheden en luchtkwaliteit;
- verrichten van strategisch en toegepast onderzoek op het gebied van weerwaarnemingen en -verwachtingen;
- beantwoorden van vragen vanuit de maatschappij.

Klimaat

- bijdragen aan de internationale waarnemingsinfrastructuur, waaronder het ontwikkelen van waarneming- en modellsystemen t.b.v. het produceren van data;
- vastleggen van klimaatverandering;
- verrichten van strategisch en toegepast onderzoek op het gebied van klimaat, met name gericht op het ontwikkelen van modellen;
- opstellen van klimaatverwachtingen op tijdschalen van seizoenen tot eeuwen;
- bijdragen aan de wetenschappelijke basis van het Nederlandse beleid op het gebied van adaptatie en mitigatie van klimaatverandering;
- beantwoorden van vragen vanuit de maatschappij.

Seismologie

- onderhouden van seismische stations en het ontwikkelen van waarneming- en modellsystemen ten behoeve van het produceren van data;
- plaatsen van een Tsunami/seismologisch bewakingsstelsel op de Nederlandse Antillen;
- toezicht op de handhaving van het kernstopverdrag met seismische waarnemingen;
- verrichten van strategisch en toegepast onderzoek op het gebied van seismologie;
- beantwoorden van vragen vanuit de maatschappij.

Contributie Wereld Meteorologische Organisatie (WMO)

- betalen van de Nederlandse contributie in het kader van de Homogene Groep Internationale Samenwerking (HGIS).

Doelgroepen Burgers, rampenbestrijders, brandweer, politie, water- en wegbeheerders, luchtvaartsector, bedrijven, onderdelen van de nationale kennisinfrastructuur (universiteiten, grote technologische instituten (GTI's) en beleidsmakers.

Prestatie-indicatoren

Weer

1. Kwaliteit algemene weersverwachtingen en adviezen: Prestatie-index veiligheidsberichtgeving (PIV's);
2. Kwaliteit luchtvaartverwachtingen: Tijdigheid (TAF en TREND), zicht (TAF/FC) en wolkenbasis (TAF/FC en TREND);
3. Indicatie van het belang van de meteorologische verwachtingen voor de verschillende sectoren van de economie ter voorkoming of beperking van schade voor de economie: Potential Avoidable Damage-index (PAD).

Klimaat en Seismologie

4. De kwaliteit, kwantiteit en kennis van het klimaatsysteem en seismologische data en kennis: aantal gereviewde publicaties.

Streefwaarden/planning

Prestatiegegevens kwaliteit algemene verwachtingen en adviezen							
Kengetal	Toelichting	2005	2006	2007	2008	2009	2010
PIV: Prestatie Index Veiligheidsberichtgeving	Het betreft een gestapelde «Critical Succes Index» waarmee een objectief kwaliteitsoordeel wordt vastgesteld bij het opstellen en uitgeven van verwachtingen en waarschuwingen. Het getalsmatige resultaat ligt tussen 0 (slecht) en 10 (maximale score).	7	7	7	8	8	8

Prestatiegegevens kwaliteit luchtvaartverwachtingen							
Kengetal	2005	2006	2007	2008	2009	2010	
Tijdigheid TAF (%)	>98	>99	>99	>99	>99	>99	
Tijdigheid TREND (%)	>98	>99	>99	>99	>99	>99	
Afwijkingen TAF/FC zicht (%)	<=6	<=6	<=6	<=6	<=5	<=5	
Afwijkingen TREND zicht (%)	<=3	<=3	<=3	<=3	<=3	<=3	
Afwijkingen TAF/FC Wolkenbasis (%)	<6	<=5	<4	<4	<=3	<=3	
Afwijkingen TREND Wolkenbasis (%)	<3	<2	<2	<2	<=2	<=2	

Toelichting kwaliteit luchtvaartverwachtingen

- **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.

Prestatiegegevens potential avoidable damage (PAD) gericht op het voorkomen of beperken van schade voor de economie							
Kengetal	Toelichting	2005	2006	2007	2008	2009	2010
PAD-index Economie	Indicatie van het belang van de meteorologische verwachtingen voor de verschillende sectoren van de economie ter voorkoming of beperking van schade voor de economie. Het getalsmatige resultaat ligt tussen 0 (slecht) en 10 (maximale score).	nog niet operationeel	6	6	7	7	7

Prestatiegegevens kwaliteit en kwantiteit kennis klimaatstelsel							
Kengetal	Toelichting	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Gereviewde publicaties	Het betreft publicaties in vooraanstaande wetenschappelijke tijdschriften en is daarmee een maatstaf voor kwantiteit en kwaliteit van het onderzoek.	70	70	70	70	70	70

Prestatiegegevens kwaliteit en kwantiteit seismologische data en kennis							
Kengetal	Toelichting	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Gereviewde publicaties	Het betreft publicaties in vooraanstaande wetenschappelijke tijdschriften en is daarmee een maatstaf voor kwantiteit en kwaliteit van het onderzoek.	3	3	3	3	3	3

Verwijzingen beleidsstukken – Wet op het Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut d.d. 1 november 2001 (stb. 2001, 562)

37.02 Ruimtevaart

Motivering Om te komen tot een optimale inzet van ruimtevaart voor de VenW-doelen op gebied van veiligheid, economische ontwikkeling en milieu.

Product/Activiteiten *Aardobservatie*

- voeren van het nationale aardobservatiebeleid;
- ontwikkelen en onderhouden van de infrastructuur op het gebied van aardobservatie, navigatie en plaatsbepaling;
- bijdragen aan internationale ruimtevaartprogramma's, met name EUMETSAT, ESA, GMES en Galileo;
- uitvoeren van het nationale aardobservatieprogramma: eigen instrumentontwikkeling, dataverwerking (bijv. Sciamachy en OMI) en gebruikersondersteuning;
- verzamelen van aardobservatiegegevens voor onderzoek en voor operationeel gebruik.

Doelgroepen	Meteorologen, klimaat- en milieuo onderzoekers, kustbewaking, water-beheerders, vervoerssector en nog meer gebruikers van via satellieten ingewonnen geografische informatie.
Prestatie-indicator	De prestatie-indicator is in ontwikkeling; na afronding van de tussentijdse evaluatie van het aardobservatiebeleid, zal naar verwachting een prestatie-indicator in de begroting 2007 worden opgenomen.
Verwijzingen beleidsstukken	<ul style="list-style-type: none"> - Nota aardobservatiebeleid, Kamerstuk 2001–2002, 24 446, nr. 15 - Actieplan Ruimtevaart, Kamerstuk 2004–2005, 24 446, nr. 27

Overzicht beleidsanalyse en onderzoek

Evaluatie-onderwerp	A. Startdatum B. Einddatum	Evaluatie- periode	Doel evaluatie	Type evaluatie
KNMI-wet	A. Januari 2007 B. December 2007	2002–2006	Evalueren van de KNMI-wet, met name de toegankelijkheid van het algemeen weerbericht.	Ex-post
Aardobservatiebeleid	A. Maart 2005 B. December 2005	2002–2005	Tussentijds evalueren van de effectiviteit van het aardobservatiebeleid.	Ex-post

38 Inspectie Verkeer en Waterstaat

Een veilig en duurzaam gebruik van land, lucht en water voor het transport van personen en goederen bewaken en bevorderen.

Omschrijving De Inspectie Verkeer en Waterstaat doet dit uit een streven naar een veilig, leefbaar en bereikbaar Nederland.

Bijdrage De Inspectie VenW houdt toezicht op de naleving van wet- en regelgeving. Dat doet zij in een twaalfstal domeinen van toezicht:

<i>Domeinen Land:</i>	<i>Domeinen Lucht:</i>	<i>Domeinen Water:</i>
1. Taxivervoer	6. Luchthavens en Luchtruim	9. Koopvaardij
2. Busvervoer	7. Luchtvaartoperatieve Bedrijven	10. Binnenvaart
3. Goederenvervoer (over de weg)	8. Luchtvaarttechnische Bedrijven	11. Visserij
4. Rail		12. Waterbeheer
5. Tram/Metro		

In deze domeinen hanteert de Inspectie VenW drie toezichtinstrumenten:

1. *Toelating/continuering:* Technische objecten en systemen, evenals bedrijven en personen, worden na toetsing van de wettelijke voorwaarden, door middel van vergunningverlening of certificering, toegelaten tot het domein. Daarna vindt periodiek continuering van de toelating plaats, indien door middel van inspecties is vastgesteld dat nog aan de wettelijke voorwaarden wordt voldaan.
2. *Inspecties:* Inspecties richten zich primair op de vraag of de bedrijven, de personen en technische objecten en systemen (nog) voldoen aan de wettelijke voorschriften.
3. *Kennis, Advies en Berichtgeving:* De Inspectie VenW beschikt over kennis van zaken om met gezag toezicht te kunnen houden. Die expertise wordt onder meer ingezet ten behoeve van beleidsontwikkeling en samenwerking met andere toezichthouders. Door berichtgeving worden publiek, sector en andere overheidsorganisaties in staat gesteld met kennis van zaken te handelen. De Inspectie publiceert haar bevindingen in het Jaarbericht en publicaties die speciaal op bedrijven of het publiek zijn gericht. Burgers, ondernemers en overheden kunnen ook terecht op de website en bij het informatiecentrum waar vergunningen kunnen worden aangevraagd en waar vragen kunnen worden gesteld over wet- en regelgeving en het toezicht per domein.

Verantwoordelijkheid De Minister is verantwoordelijk voor het toezien op de naleving van wet- en regelgeving.

Succesfactoren De samenleving wordt beïnvloed door wet- en regelgeving (en hun bekendheid), toezichtactiviteiten en externe invloeden. De naleving van wet- en regelgeving hangt onder meer samen met kennis, houding en gedrag van burgers en bedrijven én met de kwaliteit en intensiteit van het toezicht. Intensivering van toezichtactiviteiten leidt, vanwege externe invloeden, niet per definitie tot een grotere naleving.

Effectgegevens Behalen van deze doelstelling heeft als effecten dat:

- ongelukken, incidenten, milieuvervuiling en overlast minder optreden;
- mogelijkheden voor economische expansie voldoende aanwezig zijn;

- ondernemers en burgers zich daar eveneens verantwoordelijk voor voelen.

Verwijzingen beleidsstukken

- Jaarwerkplan Inspectie VenW 2006 (wordt gelijktijdig aangeboden met deze ontwerpbegroting; derhalve nog geen kamernummer beschikbaar)
- Jaarbericht Inspectie VenW 2004, Kamerstuk, 2004–2005, 30 100, nr. 1

Tabel budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen (x € 1 000)							
38. Inspectie VenW	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Verplichtingen	115 924	101 966	97 473	94 009	95 543	90 118	97 021
Uitgaven	94 708	110 351	102 077	99 087	101 361	94 481	97 021
<i>38.01 Een veilig en duurzaam gebruik van land</i>	<i>30 748</i>	<i>30 133</i>	<i>28 176</i>	<i>26 977</i>	<i>26 544</i>	<i>26 700</i>	<i>26 699</i>
38.01.01 Domeinen Land	30 748	30 133	28 176	26 977	26 544	26 700	26 699
<i>38.02 Een veilig en duurzaam gebruik van lucht</i>	<i>25 841</i>	<i>25 323</i>	<i>23 678</i>	<i>22 672</i>	<i>22 309</i>	<i>22 441</i>	<i>22 439</i>
38.02.01 Domeinen Lucht	25 841	25 323	23 678	22 672	22 309	22 441	22 439
<i>38.03 Een veilig en duurzaam gebruik van water</i>	<i>32 754</i>	<i>32 099</i>	<i>30 284</i>	<i>28 938</i>	<i>28 475</i>	<i>28 643</i>	<i>28 640</i>
38.03.01 Domeinen Water	32 754	32 099	30 284	28 938	28 475	28 643	28 640
<i>38.04 Algemene strategie en toezichtbeleidsvorming</i>	<i>5 365</i>	<i>22 796</i>	<i>19 939</i>	<i>20 500</i>	<i>24 033</i>	<i>16 697</i>	<i>19 243</i>
38.04.01 Digitale Tachograaf	3 830	12 230	6 480	3 781	3 858	4 146	6 068
38.04.02 Bestuurlijke boete	1 371	1 300	1 300	1 300	1 300	1 300	1 300
38.04.03 Financiële stimulering Binnenvaart	164	7 266	9 159	8 419	11 875	10 451	11 875
38.04.04 E-Government		2000	3 000	7 000	7 000	800	
Van totale uitgaven:							
– Apparaatsuitgaven		84 795	80 239	80 445	79 187	73 441	72 635
– Restant		25 556	21 838	18 642	22 174	21 040	24 386
– waarvan op 1 januari 2006 juridisch verplicht		100%	56%	52%	48%	30%	30%
<i>38.09 Ontvangsten</i>	<i>17 113</i>	<i>28 528</i>	<i>28 964</i>	<i>24 971</i>	<i>24 552</i>	<i>23 729</i>	<i>29 102</i>
38.09.01 Digitale tachograaf		6 400	5 479	2 711	2 292	1 469	6 842
38.09.02 Bestuurlijke boete		3 400	3 400	3 400	3 400	3 400	3 400
38.09.03 Overig Inspectie		18 728	20 085	18 860	18 860	18 860	18 860

38.01 Het bewaken en bevorderen van een veilig en duurzaam gebruik van land voor het transport van personen en goederen

Motivering

De Inspectie Verkeer en Waterstaat houdt daartoe toezicht op de naleving van wet- en regelgeving, in de volgende domeinen van toezicht:

- *Taxivervoer en busvervoer*: om een betrouwbare, vakbekwame en veilige markt, waarbinnen eerlijke concurrentievoorwaarden gelden, te waarborgen.
- *Goederenvervoer over de weg*: om de interne en externe veiligheid, de duurzame ontwikkeling van de markt en de arbeidsomstandigheden te waarborgen en om schade aan het wegdek door overbelading te voorkomen.
- *Rail en Tram/Metro*: om letsel en schade in en door het rail en tram/metroverkeer te voorkomen en te beperken.

Producten

In de domeinen Land wordt de naleving van wet- en regelgeving bewaakt en bevorderd door de inzet van de drie toezichtinstrumenten Toelating/continuering; Inspecties en Kennis, Advies en Berichtgeving.

Activiteiten

Taxivervoer

- chauffeurspassen met apart kenmerk afgeven voor bepaalde vormen van contractvervoer, indien chauffeurs het verplichte aangepaste examen hebben behaald (Lightpas Taxi);
- de naleving van de regels ten aanzien van de nieuwe tariefstructuur en de tariefkaart extra aandacht geven;
- de invoering van de boordcomputer met smartcard realiseren. Doel: inspecties vereenvoudigen en risico op frauduleuze praktijken minimaliseren;
- structureel overleg voeren met de vier grote steden over inrichting van standplaatsen, handhaving en lik-op-stukbeleid.

Busvervoer

- de omzetting en toetsing van collectief personenvervoer vergunningen (CPV) en de verlenging van de Communautaire vergunningen gelijktijdig plaats laten vinden. Doel: reductie van administratieve lasten voor ondernemers. In 2006 moeten alle vergunninghouders over een CPV beschikken.

Goederenvervoer (over de weg)

- de rol die vermoeidheid speelt bij het optreden van ongevallen onder de aandacht brengen van de transportsector en zoeken naar innovatieve mogelijkheden om het aantal ongevallen, veroorzaakt door vermoeidheid, terug te dringen, in het kader van het Project Bewust Uitgeruste Bestuurder;
- afspraken maken met de transportsector over een andere manier van toezicht op de naleving van de rij- en rusttijdenwetgeving, door gebruik te maken van de transportinformatiesystemen van wegvervoerders. Doel: een reductie van administratieve lasten, een effectievere inrichting van het toezicht en een beter zicht op de vervoersstromen ten behoeve van «risk-based» beleid en toezicht.

Rail

- de veiligheid van de nieuwbouwprojecten Betuweroute en HSL-Zuid beoordelen, en de (toelatings)keuring van het nieuw in te zetten materieel begeleiden;
- de toezichtcapaciteit inzetten waar dat met het oog op veiligheidsrisico's het meest geboden is, op basis van risicoanalyses en de prioriteiten uit de nota Veiligheid op de rails, en in overleg met andere toezichthouders;
- de inzet met name richten op de aanpak van roodseinpassages, de kwaliteit van de infrastructuur en vandalisme op en rond het spoor. Ook het bevorderen van de veiligheid van baanwerkers aan het spoor heeft prioriteit;
- het takenpakket van nationale veiligheidsautoriteit uitvoeren, zoals gegeven door de Spoorwegveiligheidsrichtlijn (2004/49/EG) en de Nederlandse inbreng in het programma van de European Railway Agency coördineren.

Tram/Metro

- een nieuw toezichtarrangement voor het domein tram en metro implementeren, in samenwerking met de vervoersbedrijven en lokale overheden.

Doelgroepen

Personen- en goederenvervoerondernemingen, afzenders en geadresseerden van goederen en gevaarlijke stoffen, chauffeurs/bestuurders/machinisten en passagiers.

Prestatie-indicatoren, basiswaarden en streefwaarden

Taxivervoer

Outputindicatoren taxivervoer	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Toelating/continuering (aantal vergunningen)	9 303	45 750	31 200	18 900	18 600	18 600	25 600
Inspecties (aantal uitgevoerde inspecties)	4 658	4 265	4 600	4 625	4 625	4 625	4 625

Nalevingindicatoren taxivervoer	2003	2004
Aantal ingetrokken chauffeurspassen	17	53
Aantal ingetrokken ondernemersvergunningen	289	70
Aantal wegcontroles	4 767	3 948
– Overtredingpercentage	34%	33,5%

Busvervoer

Outputindicatoren busvervoer	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Toelating/continuering (aantal vergunningen)	11 435	8 700	18 745	12 705	12 705	12 825	12 875
Inspecties (aantal uitgevoerde inspecties)	1 829	1 740	2 200	2 240	2 240	2 240	2 240

Nalevingindicatoren busvervoer	2003	2004
Aantal busvervoerders	958	982
– Aantal ingetrokken vergunningen Collectief personenvervoer	78	18
Aantal bedrijfsinspecties	103	141
– Aantal overtredingen	380	586
Aantal staandehoudingen besloten en ongeregeld vervoer	1 370	900
– Overtredingpercentage besloten en ongeregeld vervoer	15,6%	18,2%
Aantal staandehoudingen internationale lijndiensten	100	100
– Overtredingpercentage internationale lijndiensten	19,4%	21,5%
Aantal staandehoudingen pendelvervoer	417	460
– Overtredingpercentage pendelvervoer	12,2%	13,6%

Goederenvervoer (over de weg)

Outputindicatoren Goederenvervoer	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Toelating/continuering (aantal vergunningen)	10	10	79 321	73 414	33 293	27 220	15 290
Inspecties (aantal uitgevoerde inspecties)	23 712	23 650	23 650	23 650	23 650	23 650	23 650

Nalevingindicatoren goederenvervoer	2003	2004
Aantal bedrijfsinspecties	193	268
– Overtredingpercentage	57%	38,8%
Aantal transportinspecties	22 444	23 712
– Overtredingpercentage algemeen	22,2%	19,5%
– Overtredingpercentage rij- en rusttijden	9,4%	10%
– Overtredingpercentage Wet goederenvervoer over de weg	2,2%	3,7%
Aantal transportinspecties gevaarlijke stoffen	1 243	1 620
– Overtredingpercentage gevaarlijke stoffen	29,4%	31,7%
Aantal gewogen voertuigen	2 838	849
– Overtredingpercentage overbelading	54,8%	45,7%

Rail:

Outputindicatoren Rail	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Toelating/continuering (aantal vergunningen)	543	488	324	314	310	304	305
Inspecties (aantal uitgevoerde inspecties)	844	823	816	816	816	816	816
Onderzoek (aantal uitgevoerde onderzoeken)	2 351	2 670	2 644	2 644	2 644	2 624	2 624

Voor de prestatie-indicatoren zoals die worden onderscheiden in de nota *Veiligheid op de Rails*, ten aanzien van de veiligheidsrisico's voor reizigers, baanwerkers, rangeerders en overweggebruikers, wordt verwezen naar Artikel 32.

Tram/Metro:

Outputindicatoren Tram/Metro	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Inspecties (aantal uitgevoerde inspecties)	0	8	8	8	8	8	8

Voor meer detailinformatie over de prestaties, basiswaarden en streefwaarden in de domeinen Land, wordt verwezen naar het Jaarwerkplan 2006 van de Inspectie Verkeer en Waterstaat.

Verwijzingen beleidsstukken

- Jaarwerkplan Inspectie Verkeer en Waterstaat 2006
- Jaarbericht Inspectie Verkeer en Waterstaat 2004, Kamerstuk 2004–2005, 30 100, nr. 1
- Het kabinetsstandpunt Taxi nu en in de toekomst, Kamerstuk 2003–2004, 25 910, nr. 49
- Veiligheid op de rails. Tweede kadernota voor de veiligheid van het railvervoer in Nederland, Kamerstuk, 2004–2005, 29 893, nr. 1
- Rapport Trendanalyse 2004, Trends in de veiligheid van het spoorwegsysteem in Nederland, Kamerstuk, 2004–2005, 29 893, nr. 8
- Brief van de Minister van VenW bij het rapport van de Ambtelijke Commissie Toezicht II betreffende de zelfevaluatie van de Inspectie VenW, divisie Rail, Kamerstuk, 2004–2005, 27 482 en 29 893, nr. 98
- Verordening ter oprichting van het European Railway Agency, 2004/881/EG

38.02 Het bewaken en bevorderen van een veilig en duurzaam gebruik van lucht voor het transport van personen en goederen

Motivering

De Inspectie Verkeer en Waterstaat houdt daartoe toezicht op de naleving van wet- en regelgeving, in de volgende domeinen van toezicht:

- *Luchthavens en Luchtruim*: om de interne veiligheid op de luchtvaartterreinen en de veiligheid in het luchtruim te waarborgen en waar mogelijk te vergroten. Om de naleving van de milieu- en geluidsvorschriften en de veilige behandeling van gevaarlijke stoffen te bewaken en te bevorderen. Om de beschikbaarheid van luchthaven- en luchtruimcapaciteit en de adequate uitvoering van luchtvaartnavigatiedienstverlening te waarborgen.
- *Luchtvaartoperationele bedrijven*: om een veilige en duurzame luchtvaart op en boven Nederlands grondgebied, en wereldwijd waar het gaat om de operatie van Nederlandse vliegtuigen, met zo weinig mogelijk voorvallen en milieuvervuiling, te bewaken en bevorderen. Daarnaast het bewaken en bevorderen van de vakbekwaamheid van personen werkzaam in de luchtvaart en van de kwaliteit van opleidingsinstellingen.
- *Luchtvaarttechnische bedrijven*: om de luchtwaardigheid van luchtvaartuigen in de meest brede zin (van ontwerp tot en met onderhoud) te bewaken en te bevorderen, door de veiligheid van luchtvaartproducten en -ontwerpen, de kwaliteit van opleidingsinstellingen en de vakbekwaamheid van onderhouds- en ontwerp-personeel te waarborgen.

Producten

In de domeinen Lucht wordt de naleving van wet- en regelgeving bewaakt en bevordert door de inzet van de drie toezichtinstrumenten Toelating/continuering; Inspecties en Kennis, Advies en Berichtgeving.

Activiteiten

Luchthavens en Luchtruim

- als meldpunt voor luchtvaartvoorvallen in Nederland fungeren. Meldingen zijn een belangrijk voor verdere verbetering van de veiligheid;
- invulling geven aan het takenpakket van de zogeheten National Supervisory Authority, die toezicht houdt op luchtverkeersleidingorganisaties. Dit op grond van het Europese Single European Sky programma.

Luchtvaartoperationele bedrijven

- er op toezien dat luchtvaartmaatschappijen zich houden aan EU-verordening 261/2004, op grond waarvan reizigers bij vertraging en annulering van vluchten en in geval van instapweigering recht hebben op financiële compensatie en bijstand van de luchtvaartmaatschappij.

Luchtvaarttechnische bedrijven

- invulling geven aan een overeenkomst tussen de EU en de VS (BASA-MIP), waardoor het toezicht op de door de Amerikaanse Federal Aviation Administration (FAA) in Nederland erkende onderhouds- en herstelbedrijven (FAR-145) door de Inspectie VenW wordt uitgevoerd. De organisatie van het toezicht van de FAA in Europa wordt overgedragen aan de EU.

Doelgroepen

Exploitanten van luchtvaartterreinen en helikopterlandingsplaatsen, luchtverkeersleidingsdienstverleners, luchtvaartmaatschappijen, personen actief in de luchtvaart, opleidings- en examinering-, en keuringsinstanties, keuringsartsen, eigenaars van trainingshulpmiddelen, organisaties en personen die vliegtuigen en vliegtuigonderdelen ontwerpen, bouwen en onderhouden.

Prestatie-indicatoren, basiswaarden en streefwaarden

Luchthavens en Luchtruim

Outputindicatoren Luchthavens en Luchtruim	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Toelating/continuering (aantal vergunningen)	931	1 921	1 889	1 935	1 885	1 888	1 885
Inspecties (aantal uitgevoerde inspecties)	3 181	3 230	3 287	3 294	3 287	3 275	3 274

Ongevall meldingen 2004	Burgerluchtvaart	Helikopters	Privé/zakenluchtvaart	Zweefvliegtuigen	Heliumballonnen
Ongevallen	4	0	9	1	0
Dodelijke slachtoffers	0	0	7	0	0
(Zwaar)gewonden	5	0	5	0	0

Bron: Jaarbericht Inspectie VenW 2004

Luchtvaartoperationele bedrijven

Outputindicatoren Luchthavens en Luchtruim	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Toelating/continuering (aantal vergunningen)	46 111	36 419	36 413	36 413	36 413	36 413	36 413
Inspecties (aantal uitgevoerde inspecties)	830	837	838	838	822	806	793

Safety Assessment National Aircraft: bevindingen op basis van veiligheidsinspecties specifiek gericht op Nederlandse maatschappijen.					
Jaar	aantal inspecties	Percentage inspecties met bevindingen			
		geen bevindingen	Categorie 1	Categorie 2	Categorie 3
2003	55	47,27%	29,09%	16,36%	7,27%
2004	51	58,82%	19,61%	11,76%	9,80%

Safety Assessment Foreign Aircraft: bevindingen op basis van veiligheidsinspecties specifiek gericht op buitenlandse bezoekende maatschappijen					
Jaar	aantal inspecties	Percentage inspecties met bevindingen			
		geen bevindingen	Categorie 1	Categorie 2	Categorie 3
2003	154	28,6%	37,7%	16,9%	16,9%
2004	179	18,4%	21,8%	35,2%	24,6%

Bron: Jaarbericht Inspectie VenW 2004

De bevindingen zijn in te delen in vier categorieën:

0. geen bevindingen
1. kleine opmerkingen
2. grotere opmerkingen; maatschappij en nationale autoriteit worden ingelicht
3. het vliegtuig wordt voor kortere of langere tijd aan de grond gehouden

Safety Assessment General Aviation: bevindingen op basis van veiligheidsinspecties specifiek gericht op de privé- en zakenluchtvaart.						
Jaar	aantal inspecties	Geen bijzonderheden	Aanbeveling aan gezagvoerder	Info aan eigenaar	Vliegen met restrictie	Correctie voor vertrek
2003	71	49,3%	46,5%	5,6%	2,8%	2,8%
2004	44	54,6%	38,6%	11,4%	2,3%	4,6%

Bron: Jaarbericht Inspectie VenW 2004

Luchtvaarttechnische bedrijven:

Outputindicatoren Luchtvaarttechnische bedrijven	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Toelating/continuering (aantal vergunningen)	2 972	4 140	4 436	3 617	3 298	3 303	3 308
Inspecties (aantal uitgevoerde inspecties)	930	800	865	895	905	915	925

Nalevingindicatoren Luchtvaarttechnische bedrijven	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Niveau 1 bevindingen	23	29	63	4	3	0
Niveau 2 bevindingen	1 035	850	985	1 006	1 270	1 095
Niveau 3 bevindingen	220	184	142	184	236	158

Bron: Jaarbericht 2004

Bij de inspecties bij erkende luchtvaarttechnische bedrijven worden drie niveaus van bevindingen onderscheiden.

1. indien bevindingen niet onmiddellijk worden opgelost, wordt het werk stilgelegd.
2. bevindingen moeten binnen drie maanden worden opgelost.
3. bevindingen zijn verzoeken om nadere informatie. Er geldt geen termijn.

Voor meer detailinformatie over de prestaties, basiswaarden en streefwaarden in de domeinen Lucht, wordt verwezen naar het Jaarwerkplan 2006 van de Inspectie Verkeer en Waterstaat.

Verwijzingen beleidsstukken

- Jaarwerkplan Inspectie Verkeer en Waterstaat 2006
- Jaarbericht Inspectie Verkeer en Waterstaat 2004, Kamerstuk 2004–2005, 30 100, nr. 1
- Handhavingrapportage Schiphol 2004, Kamerstuk, Niet-dossierstuk 2004–2005, vw05000064) EU-Richtlijnen Single European Sky: 549, 550, 551, 552/2004

38.03 Het bewaken en bevorderen van een veilig en duurzaam gebruik van water voor het transport van personen en goederen

Motivering	<p>De Inspectie Verkeer en Waterstaat houdt daartoe toezicht op de naleving van wet- en regelgeving, in de volgende domeinen van toezicht:</p> <ul style="list-style-type: none">● <i>Koopvaardij/Binnenvaart/Visserij</i>: om het risico op het optreden van ongevallen en incidenten te verkleinen, met het oog op de gevolgen daarvan voor bemanning, bewoners langs de vaarweg, het milieu en de economie. Daarnaast: om een kwalitatief hoogwaardige en veilige koopvaardij-, binnenvaart en visserijsector tot stand te brengen.● <i>Waterbeheer</i>: om voldoende schoon water in Nederland te waarborgen, met het oog op het belang daarvan voor mens, dier en milieu. Daarnaast: om wateroverlast maar ook watertekort te voorkomen, gezien het veranderende klimaat.
Producten	<p>In de domeinen Water wordt de naleving van wet- en regelgeving bewaakt en bevordert door de inzet van de drie toezichtinstrumenten Toelating/continuering; Inspecties en Kennis, Advies en Berichtgeving.</p>
Activiteiten	<p><i>Koopvaardij</i></p> <ul style="list-style-type: none">– minimaal 25% van de buitenlandse schepen die Nederlandse havens aandoen, inspecteren, op grond van het Paris Memorandum on Port State Control;– ten minste 95% van een specifieke groep schepen (oudere tankers, vrachtschepen en passagiersschepen) uitgebreid inspecteren, conform de EU-richtlijn 2001/106. Nederlandse schepen worden (ook) door buitenlandse autoriteiten bij de havenstaatcontrole geïnspecteerd;– de overdracht van uitvoerende taken aan marktpartijen (de klasse-bureaus), waar de Inspectie toezicht op houdt, afronden. Doel: de primaire verantwoordelijkheid beleggen bij burgers en bedrijven, opdat de Inspectie zich toe kan leggen op de handhavingstaken en het systeemgerichte toezicht;– de afspraak met de vereniging van de Nederlandse Reders om te komen tot kwaliteitsverbetering inzake de dienstverlening en het beter toegankelijk maken van de regelgeving, verder invulling en uitvoering geven. <p><i>Binnenvaart</i></p> <ul style="list-style-type: none">– een nieuw toezichtarrangement vormgeven en implementeren, in samenwerking met de relevante beleid- en handhavingpartners, waarbij wordt aangehaakt op de herziening van de wet- en regelgeving in het kader van Beter Geregeld en mogelijkheden om taken uit te besteden aan de markt. <p><i>Visserij</i></p> <ul style="list-style-type: none">– na de inwerkingtreding van het Vissersvaartuigenbesluit 2002 komt het Certificaat van Overeenstemming in de plaats van het Certificaat van Deugdelijkheid voor vissersschepen groter dan 24 meter. Gedurende de geldigheidsperiode van vijf jaar vinden verplichte periodieke inspecties plaats; aan het eind van de periode vindt een zwaardere inspectie plaats, op basis waarvan een nieuw certificaat wordt afgegeven. <p><i>Waterbeheer</i></p> <ul style="list-style-type: none">– toezicht houden op de uitvoering van de waterwetten van VenW;– regelgeving en beleid door provincies verder ontwikkelen, mede door middel van pilots. Vooruitlopend daarop worden reeds werkzaamhe-

den uitgevoerd bij de provincies op het gebied van de vijfjaarlijkse veiligheidstoetsing in het kader van de Wet op de Waterkeringen.

Doelgroepen

Rederijen, bemanning, classificatiebureaus, erkende deskundigenorganisaties, afzenders en geadresseerden van goederen en gevaarlijke stoffen, Rijkswaterstaat, Waterschappen en Provincies.

Prestatie-indicatoren, basiswaarden en streefwaarden

Koopvaardij

Outputindicatoren koopvaardij	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Toelating/continuering (aantal vergunningen)	16 797	17 730	9 870	11 870	9 870	9 870	9 870
Inspecties (aantal uitgevoerde inspecties)	8 167	5 076	5 226	5 226	5 126	5 126	5 126

Prestatie-indicatoren, basiswaarden en streefwaarden

Naleving door Nederlandse reders*	2002	2003	2004	2005	2006
Percentage aanhoudingen/inspecties	3,8%	2,2%	2,82%	<3%	<3%
Positie Nederlandse vloot op internationale ranglijst (white list)	7	6	7	<10	<10

* Gegevens zijn gebaseerd op inspecties aan boord van schepen onder Nederlandse vlag door buitenlandse autoriteiten i.k.v. Paris Memorandum of Understanding on Port State Control. Bron: Paris-MOU.

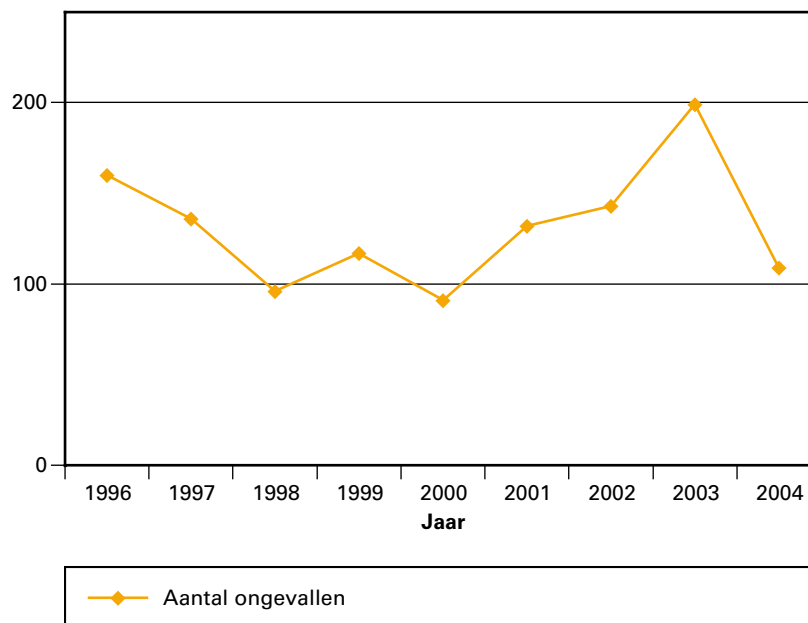
Naleving door buitenlandse reders*	2002	2003	2004	2005	2006
Percentage inspecties t.o.v. aantal buitenlandse schepen	24%	23%	26%	25%	25%
Percentage inspecties t.o.v. aantal buitenlandse schepen in risicocategorie	–	92%	97%	95%	95%
Percentage aanhoudingen/inspecties	6,7%	6,3%	5,9%	<6%	<6%

* Gegevens zijn gebaseerd op inspecties aan boord van buitenlandse schepen door de Inspectie VenW i.k.v. Paris Memorandum of Understanding on Port State Control. Bron: Paris MOU.

Naleving gevaarlijke stoffenwetgeving

In 2004 heeft de Inspectie 2 034 opslaginspecties gedaan, waarvan 1 653 bij containerterminals en 381 bij ro/ro-bedrijven. Het overtredingspercentage ten aanzien van gevaarlijke stoffenwetgeving bedroeg circa 23% bij de stuwadoors en circa 22% bij de ro/ro-terminals.

Aantal aan de Inspectie VenW gemelde ongevallen met of aan boord van Nederlandse koopvaardij schepen



Bron: Jaarbericht Inspectie VenW 2004

Binnenvaart:

Outputindicatoren Binnenvaart	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Toelating/continuering (aantal vergunningen)	4 127	4 050	4 060	4 050	4 250	4 250	4 250
Inspecties (aantal uitgevoerde inspecties)	6 073	6 410	6 410	6 410	6 410	6 410	6 410

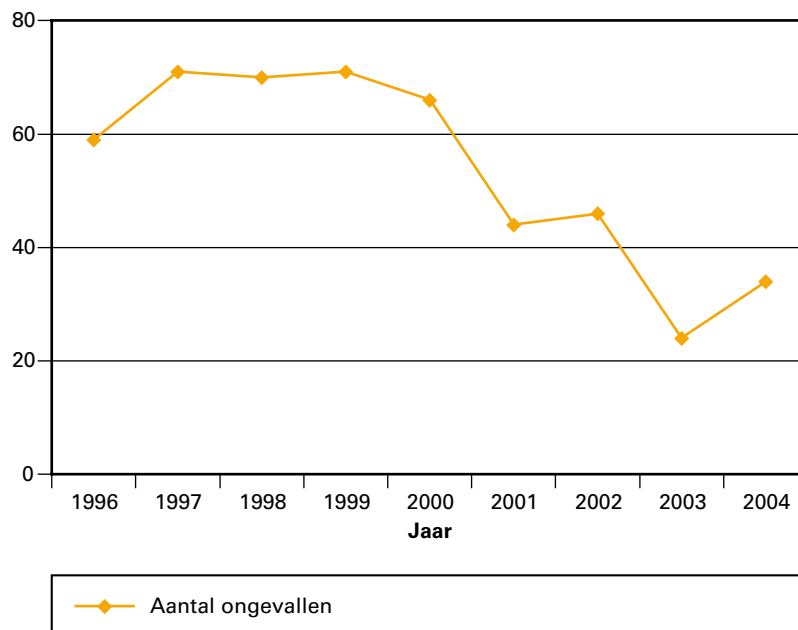
Naleving wet- en regelgeving

In 2004 is aan boord van 1 267 binnenscheperen een integrale inspectie uitgevoerd. In 421 gevallen werden gevaarlijke stoffen vervoerd. Het gemiddelde overtredingspercentage bedroeg circa 25% ten aanzien van gevaarlijke stoffen wetgeving en circa 14% ten aanzien van de overige wettelijke voorschriften.

Visserij:

Outputindicatoren Visserij	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Toelating/continuering (aantal vergunningen)	1 627	1 700	1 800	2 300	1 650	1 650	1 650
Inspecties (aantal uitgevoerde inspecties)	2 472	2 400	2 400	2 400	2 400	2 400	2 400

Bij de Inspectie VenW geregistreerde ongevallen met of aan boord van Nederlandse vissersvaartuigen



Bron: Jaarbericht Inspectie VenW 2004

Waterbeheer:

Outputindicatoren Waterbeheer	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Toelating/continuering (aantal vergunningen)	90	85	80	75	75	75	75
Inspecties (aantal inspecties)	5	6	15	15	15	15	15
Percentage jaarplan gebaseerd op risicoanalyse	70%	70%	70%	70%	70%	70%	70%
Uitvoering conform jaarplan	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%

Overtredingen van de Wet verontreiniging oppervlaktewateren (Wvo)	2003	2004
Aantal vigerende vergunningen Wvo (door RWS afgegeven)	2 701	2 578
Aantal controles door RWS	7 947	7 663
Aantal overtredingen door derden (burgers en bedrijven)	1 017	1 123

Overtredingen op het terrein van activiteiten «eigen dienst» van RWS	2003	2004
Aantal aan RWS afgegeven beschikkingen «eigen dienst»	57	80
Aantal overtredingen door RWS	40	22

Voor meer detailinformatie over de prestaties, basiswaarden en streefwaarden in de domeinen Water, wordt verwezen naar het Jaarwerkplan 2006 van de Inspectie Verkeer en Waterstaat.

Verwijzingen beleidsstukken

- Jaarwerkplan Inspectie Verkeer en Waterstaat 2006

- Jaarbericht Inspectie Verkeer en Waterstaat 2004, Kamerstuk 2004–2005, 30 100, nr. 1
- Annual Report Paris Memorandum on Port State Control 2004 (zie www.parismou.org)

38.04 Algemene Strategie en Toezicht beleidsvorming

Motivering

- Om flexibel en gezaghebbend in te kunnen spelen op veranderende wensen van politiek en maatschappij.
- Om antwoord te geven de uitdagingen voor het toezicht zoals geformuleerd in het Hoofdlijnenakkoord, het Actieprogramma Andere Overheid en de Kaderstellende Kabinetsvisie op toezicht.
- Om nieuwe toezichtmethoden, -instrumenten en sanctioneringmogelijkheden te ontwikkelen.

Producten/Activiteiten

Toezicht in Beweging

Een heroriëntatie op de taak en plaats van het toezicht in de maatschappij is noodzakelijk. Met het programma *Toezicht in Beweging* geeft de Inspectie VenW concreet invulling aan de modernisering van het toezicht. De speerpunten daarbij zijn onder andere: aanpakken van de bureaucratie en reductie van administratieve lasten, stimuleren van de eigen verantwoordelijkheid van burgers en bedrijven, professionaliseren van handhaving door middel van risicoanalyses en nalevingmeting, verder verbeteren van de samenwerking met andere toezichthouders en herinrichten van inspecties en vergunningverlening door middel van digitalisering. Aan de hand van die speerpunten en in overleg met externe stakeholders en collega-toezichthouders, wordt het toezichtarrangement per domein herzien en wordt de organisatie daarvan effectiever en efficiënter ingericht.

Digitale Tachograaf

Nieuwe vrachtwagens en bussen moeten uiterlijk 1 januari 2006 zijn voorzien van een digitale tachograaf. Het doel is om binnen Europa te zorgen voor meer veiligheid op de weg, eerlijke concurrentie tussen vervoerders en gezonde arbeidsomstandigheden, alsmede voor harmonisatie van de handhaving. In Nederland werkt de Inspectie VenW aan de invoering van de digitale tachograaf, samen met de RDW en in overleg met brancheorganisaties. Zij ziet toe op de (in)bouw van de digitale tachograaf en geeft de bijbehorende smartcards uit.

Bestuurlijke Boete

Om de effectiviteit van het toezicht en de handhaving te verbeteren, om het strafrechtelijke sanctiesysteem te ontlasten en om een doelmatigheids-slag op langere termijn te maken, is de bestuursrechtelijke handhaving geïntroduceerd in de Arbeidstijdenwet. De Inspectie VenW is verantwoordelijk voor het toezicht op de naleving van het Arbeidstijdenbesluit Vervoer (ATB-V). In dat kader worden inspecties uitgevoerd in het beroepsgoederenvervoer, in (delen van) het busvervoer en in het taxivervoer. Wanneer een overtreding wordt geconstateerd, kan worden overgegaan tot het opleggen van een bestuurlijke boete. Het is voorstelbaar dat het instrument Bestuurlijke Boete ook in andere wetgeving zal worden geïntroduceerd.

Financiële Stimulering Binnenvaart

Om de capaciteit van de binnenvaartsector beter af te stemmen op de vraag ernaar, is door de Europese Unie onder andere een door de EU beheerd fonds gevormd, dat werd gevoed door verplicht te betalen

bijdragen van de branche, dan wel door het aan de markt onttrekken van een overeenkomstige hoeveelheid ladingcapaciteit. De EU heeft de mogelijkheid de ingebrachte fondsen vanaf 2003 weer ter beschikking te stellen aan de branche. Er is door de binnenvaartbranche vooralsnog geen zodanig voorstel bij de EU ingebracht dat daarover al bij unanimitieit kon worden beslist.

E-Government

Onderdeel van de modernisering en efficiëntere inrichting van het toezicht is het streven naar digitalisering van het toezicht. In het kader van het E-government programma werkt de Inspectie VenW aan het digitaliseren van het afgeven van vergunningen en certificaten, aan het waar mogelijk digitaliseren van het handhaven en aan het opzetten van een digitale kennisbank, met behulp waarvan relevante regelgeving voor burgers en bedrijven beter toegankelijk worden gemaakt. Doel is in de periode 2005–2007 65% van de dienstverlening (vergunningverlening) via de elektronische snelweg te realiseren en de administratieve lasten voor het bedrijfsleven in de periode tot en met 2007 met 25% te reduceren.

Verwijzingen beleidsstukken

– Nota Toezicht in Beweging, te vinden op www.ivw.nl

Overzicht beleidsanalyse en onderzoek

Evaluatie-onderwerp	A. Startdatum B. Einddatum	Evaluatie- periode	Doel evaluatie	Type evaluatie
Toezichtarrangementen Taxivervoer, Busvervoer, Goederenvervoer, Tram/Metro, Luchtruim, Schiphol, Luchtvaart- technische bedrijven, Luchtvaartoperationele bedrijven, Binnenvaart, Visserij, Waterbeheer.	A: 2004 B: 2006	2004–2006	Doorlichting en herziening volgens de uitgangspunten van de nota Toezicht in Beweging (te vinden op www.ivw.nl).	Ex-post

5. DE NIET-BELEIDSARTIKELLEN

39 Bijdragen IF en BDU

Op dit artikel worden de bijdragen aan het Infrastructuurfonds en de Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer verantwoord.

Omschrijving	Om het beleid uit te kunnen voeren op het Infrastructuurfonds en binnen de kaders van de wet BDU Verkeer en Vervoer (dergelijke brede doeluitkeringen zijn niet zinvol toe te rekenen aan de beleidsartikelen).
Bijdrage	VenW levert, door middel van een beschikking BDU, een financiële bijdrage aan de regionale en lokale overheden. De voeding van het Infrastructuurfonds loopt voor het grootste gedeelte via deze VenW begroting.
Verantwoordelijkheid	De Minister is deels beleids- en deels systeemverantwoordelijk voor de gelden die lopen via het Infrastructuurfonds en zij is systeemverantwoordelijk voor de bijdrage aan de BDU.

Tabel budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)							
39. Bijdragen aan IF en BDU	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Verplichtingen	4 242 020	6 834 034	6 272 555	6 308 932	6 231 172	6 350 082	6 559 285
Uitgaven	4 243 493	5 500 778	6 214 807	6 179 556	6 207 379	6 350 082	6 559 285
<i>39.01 Bijdrage aan IF</i>	<i>4 243 493</i>	<i>4 031 120</i>	<i>4 745 454</i>	<i>4 553 080</i>	<i>4 560 854</i>	<i>4 666 661</i>	<i>4 762 777</i>
<i>39.02 Bijdrage aan de BDU</i>		<i>1 469 658</i>	<i>1 469 353</i>	<i>1 626 476</i>	<i>1 646 525</i>	<i>1 683 421</i>	<i>1 796 508</i>

39.01 Bijdrage aan IF

Motivering	Om de in de infrastructuuragenda genoemde uitvoeringsprioriteiten ten behoeve van de bijdrage aan het Infrastructuurfonds te kunnen uitvoeren, waarbij zo veel mogelijk de samenhang met de beleidsdoelstellingen in de begroting van VenW is aangegeven.
------------	---

Producten	De bijdragen/producten zijn in de begroting van het Infrastructuurfonds zichtbaar.
-----------	--

39.02 Bijdrage aan de BDU

Motivering	Om het mogelijk te maken dat er op decentraal niveau maatwerkoplossingen kunnen worden gemaakt voor verkeers- en vervoervraagstukken.
------------	---

Producten	Het verstrekken van een beschikking BDU.
-----------	--

Doelgroepen	De provincies en de kaderwetgebieden.
-------------	---------------------------------------

Overzicht beleidsevaluaties

De in artikel 34 in de programmering opgenomen beleidsevaluatie BDU Verkeer en vervoer is gericht op de werking van de wet, dus de effecten van de bundeling van de budgetten en op de invoering van de nieuwe verdeelsleutel die in de komende jaren zal worden ontwikkeld.

40 Nominaal en onvoorzien

40.01 Algemene beleidsdoelstelling

Niet van toepassing op dit artikel.

40.02 Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel begrotingsuitgaven artikel 40

Overzicht van budgettaire gevolgen (x € 1 000)							
40. Nominaal en onvoorzien	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Verplichtingen		17 833	984	2 253	2 974	571	4 786
Uitgaven		17 833	984	2 253	2 974	571	4 786

40.03 Nader geoperationaliseerde doelstellingen

Niet van toepassing op dit artikel.

40.04 Overzicht beleidsanalyse en onderzoek

Niet van toepassing op dit artikel.

41 Ondersteuning functioneren Verkeer en Waterstaat

De strategische en uitvoerende besturing- en bedrijfsvoering taken en de ondersteunende diensten continue verbeteren.

Omschrijving	Om op centraal niveau de ambtelijke en politieke leiding te adviseren en te ondersteunen bij de besturing van het departement en om de Directoraten-Generaal te ondersteunen en te adviseren bij de voorbereiding en uitvoering van het beleid. Om (interne) klanten binnen het verzorgingsgebied op een efficiënte en optimale wijze de basisfaciliteiten te bieden van de uitvoering van de bedrijfsvoering.
Bijdrage	VenW zorgt voor een doelmatige en efficiënte sturing en beheersing van de bedrijfsprocessen van het departement.
Verantwoordelijkheid	De Minister van VenW is verantwoordelijk voor de bedrijfsvoering van het departement.
Succesfactoren	De mate waarin het departement effectief en efficiënt functioneert hangt onder andere af van rijksbrede (organisatie)ontwikkelingen, zoals bijv. shared service concepten en gezamenlijke uitvoerings- en inkooptrajecten.

Tabel budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen (x € 1 000)							
41. Ondersteuning functioneren VenW	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Verplichtingen	238 805	212 108	194 390	197 756	191 914	199 939	198 851
Uitgaven	237 931	232 240	201 612	201 634	195 311	200 730	198 851
<i>41.01 Centrale diensten</i>	<i>140 064</i>	<i>132 282</i>	<i>116 767</i>	<i>124 105</i>	<i>118 183</i>	<i>124 380</i>	<i>122 508</i>
41.01.01 Interne en externe communicatie VenW	10 376	10 083	9 376	9 167	9 168	9 168	9 169
41.01.02 Bedrijfsvoering VenW	44 896	34 238	29 510	29 175	29 141	29 142	29 144
41.01.03 Ondersteuning ambtelijke en politieke leiding	5 456	6 980	6 585	6 775	6 776	6 776	6 777
41.01.04 Internationaal beleid VenW	3 104	3 539	3 472	3 418	3 419	3 419	3 419
41.01.05 Wetgeving en bestuurlijk-juridische advisering	7 548	8 503	8 437	8 113	8 114	8 114	8 115
41.01.06 Financial en operational auditing	5 673	6 391	6 402	6 403	6 403	6 404	6 404
41.01.07 Externe oriëntatie en inspraak	3 763	4 733	4 112	4 111	4 111	4 111	4 111
41.01.08 HGIS-gelden	1 950	2 205	2 205	2 205	2 205	2 205	2 205
41.01.09 Uitgaven tbv algemeen departement en Bijdragen derden	57 298	55 610	46 668	54 738	48 846	55 041	53 164
<i>41.02 Shared Service Organisatie</i>	<i>74 646</i>	<i>77 076</i>	<i>63 339</i>	<i>54 816</i>	<i>54 384</i>	<i>53 608</i>	<i>53 606</i>
41.02.01 ICT-dienstverlening	5 969	5 195	5 621	5 603	5 596	5 592	5 590
41.02.02 Facilitaire dienstverlening	46 432	46 594	35 608	30 690	32 463	32 453	32 453
41.02.03 Personele dienstverlening	9 836	11 770	9 342	8 998	7 887	7 125	7 125
41.02.04 Financiële dienstverlening	3 566	3 021	2 736	2 736	2 736	2 736	2 736
41.02.05 Advies, Innovatie en ontwikkeling	8 843	10 496	10 032	6 789	5 702	5 702	5 702
<i>41.03 Alg. uitgaven dep.onderd. 22 882</i>	<i>23 221</i>	<i>21 506</i>	<i>22 713</i>	<i>22 744</i>	<i>22 742</i>	<i>22 737</i>	
41.03.01 Regeringsvliegtuig SSO	4 330	3 805	3 805	4 627	4 627	4 627	4 627
41.03.02 Personeel en materieel DGP	5 550	6 719	6 234	6 391	6 402	6 401	6 399
41.03.03 Personeel en materieel DGTL	10 745	8 863	7 982	8 147	8 163	8 162	8 159
41.03.04 Personeel en materieel DGW	2 596	3 495	3 485	3 548	3 552	3 552	3 552
<i>Van totale uitgaven:</i>							
– Apparaatsuitgaven		178 823	155 872	160 177	153 799	159 218	157 339
– Agentschapsbijdrage		787	742	762	760	765	762
– Restant		52 630	44 998	40 695	40 752	40 747	40 750
– waarvan op 1 januari 2006 juridisch verplicht		90%	90%	85%	80%	75%	75%
41.09 Ontvangsten	6 802	12 233	14 359	14 113	14 963	12 043	3 093

41.01 Centrale Diensten

Motivering

Om te zorgen voor een verbetering van de departementale effectiviteit middels een kwalitatief-hoogwaardige ondersteuning en advisering op de gebieden van: Communicatie, Financiën, Personeel, Organisatie en Informatie, Strategie, Politiek-Bestuurlijk, Juridisch, Internationaal, Audit en Control.

Producten/Activiteiten

Interne en externe communicatie VenW

Het voeren van een effectieve en strategische communicatie op de beleidsprioriteiten en de grote projecten van VenW, en het versterken en op elkaar af te stemmen van de identiteit en imago van VenW

- voor de externe communicatie, de brede campagnes zoals «van A naar Beter», «Nederland leeft met water», «Arbeidsmarktcommunicatie» en «Daar kun je mee thuis komen»;
- voor de interne communicatie, intern strategisch communicatie-advies en omgevingsinformatie en kennis t.b.v. de beleidsontwikkeling.

Bedrijfsvoering VenW

Het realiseren van een integrale concernbrede focus op de gebieden Financiën, Personeel, Informatie en Organisatie.

- het ontwikkelen van bedrijfsvoeringsbeleid en -kaders;
- het integraal adviseren aan management hierover;
- het doen van beleidscontrol;
- control op bedrijfsvoering;
- het houden van evaluaties over de werking en effectiviteit van het concern;
- VenW-brede investeringen en uitgaven van Generieke IT ten behoeve van het departement.

Ondersteuning ambtelijke en politieke leiding

Het ondersteunen van de ambtelijke en politieke leiding.

- intern adviseren door het verbinden van de beleidsprioriteiten met externe politiek-bestuurlijke en maatschappelijke ontwikkelingen;
- verbinden van de politieke prioriteiten met de departementale producten en processen;
- verbinden van VenW processen met politiek-bestuurlijk en interdepartementale processen;
- tijdig onderkennen van nieuwe strategische vragen;
- zorgdragen voor het logistieke proces, de protocollaire ondersteuning en de directe ondersteuning van de politieke en ambtelijke top.

Internationaal beleid VenW

Het versterken van de samenhang en effectiviteit in het internationale werk en optreden van VenW.

- advisering en ondersteuning politieke en ambtelijke top internationaal;
- opstellen en monitoren internationale beleidsprioriteiten;
- uitvoeren van verkenningen, beleidsontwikkeling en kaderstelling op internationaal terrein;
- vertegenwoordiging in internationale netwerken.

Wetgeving en bestuurlijk-juridisch advisering

Het waarborgen van duurzame en toonaangevende wetgeving en bestuurlijk-juridische advisering die rechtmatig, doelmatig en doeltreffend is.

- het bevorderen van de bestuurlijk-juridische kwaliteit van beslissingen op het beleidsterrein van VenW en het tijdig tot stand brengen van toegesneden bestuurlijk-juridisch instrumentarium;
- het bevorderen van de kwaliteit van de juridische professie en professionals binnen de directie Juridische Zaken en de gehele juridische functie van VenW.

Financial en operational auditing

Het geven van «assurance» en het adviseren op sturings- en beheersingsvraagstukken van de primaire en ondersteunende processen van VenW.

- het verrichten van onderzoeken naar bedrijfsvoering en beleidsvoering;
- het afgeven van accountantsverklaringen.

Externe oriëntatie en inspraak

Het ondersteunen van de externe oriëntatie en inspraak van beleid van VenW. Hieronder vallen de bijdragen aan het apparaat van de volgende advies- en overlegorganen: Nationale Havenraad, Raad voor Verkeer en Waterstaat, Overlegorganen Verkeer en Waterstaat, Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat en Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer.

HGIS gelden

De uitgaven betreffen personele en materiële kosten van verkeersattachés op een zestal posten in het buitenland. Deze uitgaven worden via de Homogene Groep Internationale Samenwerking (HGIS) gefinancierd

Uitgaven t.b.v. algemeen departement en bijdragen derden

Dit betreft het VenW-deel van rijksbrede uitgaven aan volgende instellingen en organisaties.

- het Koninklijk Huis;
- het Nederland Antarctisch programma, betreft onderzoek naar het (mogelijk) afsmelten van de ijskap en naar de ozonproblematiek;
- de organisatie van de Conferentie van Europese Transportministers (CEMT);
- uitkeringsuitgaven voor VenW post-actieven en wachtgelders bij het UWV en ABP;
- apparaatsuitgaven van de uitvoeringsorganisaties UWV en ABP;
- uitgaven voor Sociaal flankerend beleid van VenW.

Doelgroepen

De VenW organisatie en haar medewerkers en met betrekking tot een deel van de activiteiten, burgers en bij VenW betrokken organisaties.

41.02 Shared Service Organisatie

Motivering

Om (interne) klanten binnen het verzorgingsgebied op een efficiënte en optimale wijze de basisfaciliteiten te bieden van de uitvoering van de bedrijfsvoering.

Producten/Activiteiten

De taken van de SSO hebben een structureel en ondersteunend karakter.

ICT-dienstverlening

Verzorgen van de ICT-dienstverlening, waaronder het faciliteren van een ICT werkplek inclusief het beheer- en onderhoud van de hard- en software;

Facilitaire dienstverlening

Beheer- en onderhoud van de hard- en software; het uitvoeren van facilitaire zaken, waaronder de zorg en exploitatie van de huisvesting en de facilitaire advisering;

Personele dienstverlening

Bestuursneutrale taken op personeel gebied, waaronder beheer- en adviestaken, alsmede het verlenen van specialistische diensten op personeel gebied;

Financiële dienstverlening

Bestuursneutrale taken op financieel gebied, waaronder het verzorgen van de financiële administratie, bedrijfsvoering en contractzaken alsmede de informatievoorziening;

Advies, innovatie en ontwikkelingen

Bestuursneutrale taken voor projecten en taken die veelal gericht zijn op productontwikkeling of de interne bedrijfsvoering van de SSO teneinde de dienstverlening van de SSO aan haar klanten te vernieuwen of te verbeteren;

Doelgroepen

De organisatie en de medewerkers van het departement binnen haar verzorgingsgebied.

Prestatie-indicatoren

Huisvestingsuitgaven bestuurskern (in € x 1 000)							
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Huisvestingsuitgaven Bestuurskern*	35 777	35 777	35 777	35 777	35 777	35 015	35 015

* Onder de huisvestingsuitgaven bestuurskern worden de huurgelden, exploitatie- en inrichtingskosten alsmede de infrastructurele voorzieningen gerekend van centrale diensten, Beleids DG's, IVW en Staf DG-RWS.

41.03 Algemene uitgaven ten behoeve van het departement of derden

Motivering

Hier worden de apparaatsuitgaven van de Bestuurskern verantwoord die niet toe te rekenen zijn aan beleidsdoelstellingen.

Producten/Activiteiten

Deze uitgaven hebben voornamelijk betrekking op de uitgaven verbonden aan de stafondersteuning van de DG Personenvervoer, DG Transport en Luchtvaart en DG Water. Verder worden hier de uitgaven verantwoord van het onderhoud en de exploitatie van het regeeringsvliegtuig.

Overzicht beleidsanalyse en onderzoek				
Evaluatie- onderwerp	A. Startdatum B. Einddatum	Evaluatie-periode	Doel evaluatie	Type evaluatie
Nederland leeft met Water	Continue	voor, tijdens (tracking methodiek) en na campagne per doelgroep	Effectmeting campagne op de doelgroep.	Ex-ante/Ex-post
Van A naar Beter	Gestopt in 2003 Vanaf 1 april 2004 gecontinueerd	voor, tijdens (tracking methodiek) en na campagne per doelgroep	Effectmeting campagne op de doelgroep.	Ex-ante/Ex-post
Arbeidsmarktcommunicatie	Gestopt in 2003 Vanaf 1 jan 2004 gecontinueerd	voor, tijdens (tracking methodiek) en na campagne per doelgroep	Effectmeting campagne op de doelgroep.	Ex-ante/Ex-post

6. BEDRIJFSVOERINGSPARAGRAAF

De «Veranderopgave VenW» is de invulling van VenW van het Hoofdlid-nenakkoord Balkenende II en het Actieprogramma Andere Overheid. Deze veranderopgave heeft tot doel het versterken van de externe oriëntatie en professionalisering van de organisatie en werkwijze gericht op de transformatie naar een departement van algemeen bestuur. Een drietal verbanden staat daarbij centraal: die tussen VenW en de maatschappij, tussen VenW en de politieke omgeving en binnen VenW tussen de beleids-, uitvoerings- en inspectietaken. Hierin past bijvoorbeeld de omvorming van Rijkswaterstaat (RWS) naar een dienst met een baten-lastenstelsel.

In het kader van het rijksbrede programma Andere Overheid zal VenW het komende jaar blijven inzetten op een betere dienstverlening (onder andere door e-government), op een reductie van administratieve lasten en regels (middels het VenW-programma «Beter Geregeld») en op een effectievere en slagvaardiger overheid. De uitkomsten van de departementale takenanalyse bieden voor het laatste een aantal handvatten. De komende twee à drie jaar zijn «doe-jaren» waarin VenW, samen met marktpartijen, decentrale overheden, burgers en politiek zal zoeken naar een rol die past in de nieuwe verhoudingen na decentralisatie en uitbesteding van taken. Tot slot zal de samenwerking met andere ministeries worden versterkt.

De veranderopgave leidt tot verbetering van de sturing en beheersing van de bedrijfsvoering op een meer vereenvoudigde, pragmatische en effectieve wijze door stroomlijning van de bedrijfsprocessen. Dit wordt ondersteund door de invoering van een nieuw geautomatiseerd financieel bedrijfsvoeringssysteem voor het gehele ministerie per 1 januari 2006 – waarvoor reeds in 2005 wordt proefgedraaid – en het verder bundelen van stafondersteuning en bestuursneutrale ondersteunende processen. De veranderopgave is ook aanleiding geweest om de begrotingsstructuur te herzien. De nieuwe artikelindeling moet vooral bijdragen aan meer aangrijpingspunten voor politieke sturing en meer focus bij de dialoog met het parlement.

De instelling van de baten-lastendienst RWS wordt voorzien per 1 januari 2006. Deze beoogt de sturing tussen beleids-DG's en RWS verder te verbeteren door jaarlijkse afspraken te maken over producten en prestaties. Hierbij worden drie sturingswijzen gehanteerd: projectsturing voor de aanlegprojecten conform de spelregelkaders MIT en SNIP, prestatiesturing door middel van Service Level Agreements voor het beheer en onderhoud van de netwerken en capaciteitsturing voor kennis en expertise. Tevens zijn acties ingezet die moeten leiden tot vereenvoudiging en uniformering van de bedrijfsvoering. Dit tegelijkertijd met de ontwikkeling naar een publieksgerichte dienstverlener en het beter zichtbaar kunnen maken van doelmatig werken door de koppeling tussen de hoeveelheid en kwaliteit van de producten en de daarmee samenhangende kosten.

Naar aanleiding van het onderzoek van de Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten (TCI) is in het kabinetsstandpunt aan de Tweede Kamer medegedeeld dat er na de zomer 2005 een nota zal worden verstuurd waarin nadere maatregelen worden aangekondigd ter verbetering van de beheersing van grote projecten. Doel is te komen tot een zelfde wijze van risicomanagement voor projecten in de besluitvormingsfase als nu bij

projecten in uitvoering wordt gehanteerd. In directe relatie met de TCI staat de voorgenomen oprichting van een zogenoemd centre of excellence. Deze organisatie zal zich richten op kennismanagement, HRM-management en op de verdere standaardisering en uniformering van werkprocessen bij grote projecten.

De Inspectie Verkeer en Waterstaat (Inspectie VenW) staat de komende jaren voor belangrijke veranderingen. De kern is dat de Inspectie VenW voor de uitdaging staat toe te groeien naar een moderne inspectieorganisatie met meer kwaliteit, meer synergie en minder mensen. Er is sprake van veranderingen in de structuur en de cultuur van de Inspectie VenW. Twee belangrijke ontwikkelingen zijn een grootscheepse reorganisatie, waarbij een centrale directie Bedrijfsvoering een dominante plaats krijgt in de organisatie, en het streven om per 1 januari 2007 de status van baten-lastendienst te verkrijgen. Deze ontwikkelingen vormen kansen voor de organisatie om haar bedrijfsvoering naar een kwalitatief hoogwaardiger niveau te brengen.

Een interdepartementaal traject is gestart rondom de vermindering van inhuur van externen. VenW volgt deze interdepartementale lijn, waarbij gestreefd zal worden naar een meer dan tot nu toe selectieve inzet van externen.

In onderstaande tabel wordt de personele reductie voor VenW zichtbaar gemaakt. De tabel geeft de reductie weer, inclusief taakstellingen Balkenende I/II, die in 2007 geëffectueerd moet zijn. Het gaat hier om de personele reductie zoals in het actieprogramma van de «Veranderopgave VenW» is opgenomen.

Volume ambtelijk Personeel in FTE's							
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Geraamde begrotingssterkte ministerie van Verkeer en Waterstaat (fte)	12 602	12 000	11 621	11 621	11 621	11 621	11 621

7. BATEN-LASTENDIENSTEN

Rijkswaterstaat

Introductie

De minister van Verkeer en Waterstaat heeft aan de Tweede Kamer het voornemen gemeld om het Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat per 1 januari 2006 baten-lastendienst te laten worden. Ook als baten-lastendienst blijft Rijkswaterstaat integraal onderdeel uitmaken van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

De missie van Rijkswaterstaat is het zorgen voor:

- droge voeten;
- voldoende en schoon water;
- vlot en veilig verkeer over water en weg;
- bruikbare en betrouwbare informatie.

Het ministerie kent een scheiding tussen beleid, toezicht en uitvoering. Rijkswaterstaat fungeert hierbij als uitvoeringsorganisatie van het ministerie. Het formuleren van beleid is belegd bij de beleids Directoraten-generaal. Dit betekent dat de doelstellingen van de baten-lastendienst afhankelijk zijn van de (lange termijn) beleidsdoelen en kaders welke door Verkeer en Waterstaat worden aangegeven. Deze beleidsdoelen zijn geformuleerd in de beleidsartikelen van de begroting van Hoofdstuk XII.

Producten en diensten

Rijkswaterstaat treedt op als manager van het gebruik van een aantal hoofdinfrastructuur-netwerken (hoofdwegennet, hoofdvaarwegennet, hoofdwatersystemen), als beheerder van die netwerken, als realiseerder van uitbreidingen van deze netwerken en als adviseur voor het ten aanzien hiervan te voeren beleid. Rijkswaterstaat voert deze taken uit vanuit een netwerkbenadering. Belangrijkste producten zijn:

- *Verkeersmanagement:*
het inzetten van instrumenten en hulpmiddelen om vraag en aanbod op elk moment zo goed mogelijk op elkaar af te stemmen en om het verkeersaanbod zo goed mogelijk te af te wikkelen. Het betreft vooral bediening van instrumenten, verstrekken van route-informatie en incident-management.
- *Watermanagement:*
reguleren van de hoeveelheden water in het hoofdwatersysteem en van de kwaliteit daarvan, door het hanteren van de te onderscheiden categorieën «vasthouden/bergen/afvoeren» en «schoonhouden/scheiden/zuiveren».
- *Beheer, onderhoud en ontwikkeling:*
instandhouding van objecten en areaal op een vooruitstrevende, toekomstgerichte manier, gericht op het ook in technische zin steeds verder ontwikkelen van het netwerk of systeem. Dit product voegt dus kwaliteit toe aan het netwerk. Omvat ook investeringen (verbeteringswerken, vervanging van objecten of kunstwerken).
- *Aanleg:*
dit betreft investeringen om de functionaliteit van het netwerk te vergroten. Nieuwe verbindingen of verbreding van bestaande.
Sleutelwoord: capaciteitsvergroting.
- *Beleidsondersteuning en -advisering:*

het uitvoeren van studies of het leveren van bijdragen daaraan, adviezen met betrekking tot beleidsnota's en de uitvoerbaarheid van beleid.

- *Leveren van kennis en expertise:* ten behoeve van beleidsondersteuning en -advisering, grote (aanleg)-projecten en aansturing projecten en uitvoeringsorganisaties, het verstrekken van subsidies en basisinformatie.

Begroting van baten en lasten voor het jaar 2006 Rijkswaterstaat					
Staat van baten en lasten (x € 1 000)	2006	2007	2008	2009	2010
<i>Baten</i>					
1. Opbrengsten	1 953 496	1 902 953	1 963 033	1 919 624	2 000 420
1a. Opbrengst moederdepartement	1 873 271	1 822 638	1 882 792	1 838 1 20	1 918 916
1b. Opbrengst overige departementen	0	0	0	0	0
1c. Opbrengst derden	80 225	80 315	80 241	81 504	81 504
2. Rentebaten	800	800	800	800	800
3. Buitengewone baten	5 000	5 000	5 000	5 000	5 000
4. Exploitatiebijdrage	0	0	0	0	0
Totaal baten	1 959 296	1 908 753	1 968 833	1 925 424	2 006 220
<i>Lasten</i>					
6. Apparaatskosten	974 796	981 351	926 374	921 440	917 029
6a. Personele kosten	732 000	729 000	705 500	705 500	705 500
6b. Materiële kosten	242 796	252 351	220 874	215 940	211 529
7. Onderhoud	895 544	834 907	947 350	908 095	992 627
8. Rentelasten	11 400	12 516	13 245	13 079	12 824
9. Afschrijvingskosten	75 006	77 429	79 314	80 260	81 190
9a. Materiële vaste activa	66 826	69 084	70 896	71 930	73 019
9b. Immateriële vaste activa	8 180	8 345	8 418	8 330	8 171
10. Dotaties aan voorzieningen	2 550	2 550	2 550	2 550	2 550
10a. Personele voorziening	0	0	0	0	0
10b. Materiële voorziening	2 550	2 550	2 550	2 550	2 550
11. Buitengewone lasten	0	0	0	0	0
12. Totaal lasten	1 959 296	1 908 753	1 968 833	1 925 424	2 006 220
Saldo van baten en lasten	0	0	0	0	0

Specificatie baten (x € 1 000)	2006	2007	2008	2009	2010
<i>1. Opbrengsten</i>	<i>1 953 496</i>	<i>1 902 953</i>	<i>1 963 033</i>	<i>1 919 624</i>	<i>2 000 420</i>
Hoofdwatersystemen	353 051	309 097	341 602	344 413	356 859
Hoofdwegennet	1 212 145	1 178 838	1 156 448	1 094 272	1 151 054
Regionaal, lokale infrastructuur	3 244	3 068	3 373	3 314	3 315
Hoofdvaarwegennet	273 410	337 528	396 112	397 434	415 651
Megaprojecten niet-Verkeer en Vervoer	10 228	13 034	21 845	36 948	33 482
Megaprojecten Verkeer en Vervoer	59 295	19 608	575		
Kennis en expertise	42 123	41 779	43 078	43 243	40 059

Baten

Opbrengst moederdepartement

De opbrengst moederdepartement is een vergoeding voor:

- het beheer en onderhoud dat in opdracht van de beleidsdirecties van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat wordt uitgevoerd in het kader van Hoofdwatersystemen, Hoofdwegennet en Hoofdvaarwegennet (Infrafondsartikelen 11, 12 en 15). Afspraken met de opdrachtgever over de te leveren producten en diensten, tarieven en kwaliteitsniveaus worden jaarlijks vastgelegd in Service Level Agreements;
- de apparaatskosten van Rijkswaterstaat die verband houden met infrastructurele projecten (MIT/SNIP) en beheer en onderhoud van de Netwerken; en,
- het beschikbaar stellen van capaciteit in het kader van de kennis- en adviesfunctie.

Als gevolg van schommelingen in de beschikbaarheid van middelen voor beheer en onderhoud door de jaren heen, fluctueert de post opbrengsten van het moederdepartement.

Opbrengst derden

Opbrengsten derden hebben betrekking op vergoedingen van onder meer provincies, gemeenten en de Europese Unie in het kader van het beheer en onderhoud van de infrastructuur en de kennis- en adviesfunctie.

Rentebaten

Rentebaten hebben betrekking op vergoedingen over korte termijn deposito's die worden aangehouden door Rijkswaterstaat.

Buitengewone baten

De begrote buitengewone baten hebben betrekking op verwachte boekwinsten naar aanleiding van de verkoop van buiten gebruik gestelde materiële vaste activa.

Lasten

Het betreft lasten die betrekking hebben op het apparaat en de aanbesteding van het onderhoud. Deze kosten zijn onderverdeeld in de rubrieken personeel, materieel, onderhoud, rente en afschrijvingen.

Personele kosten

De specificatie van de personele kosten is als volgt te geven:

Specificatie personele kosten (x € 1 000)					
	2006	2007	2008	2009	2010
6a. Personele kosten	732 000	729 000	705 500	705 500	705 500
6a1. Eigen personeelskosten	657 000	654 000	630 500	630 500	630 500
6a2. Inhuur	75 000	75 000	75 000	75 000	75 000

Specificatie fte's					
	2006	2007	2008	2009	2010
Aantal fte's	10 950	10 900	9 700	9 700	9 700
Kosten per fte (x € 1 000)	60	60	65	65	65

De personele kosten hebben betrekking op:

- de salariskosten van personeel in dienst van Rijkswaterstaat;
- de kosten van inhuur van externen door Rijkswaterstaat (anders dan aanbesteding);
- de overige personeelskosten.

Materiële kosten

De materiële kosten bestaan onder andere vanwege:

- bureau-, voorlichtings- en huisvestingskosten;
- kosten voor onderhoud en exploitatie van bedrijfsmiddelen (niet zijnde infrastructuur);
- kosten voor huren en leasen van bedrijfsmiddelen (niet zijnde infrastructuur).

Onderhoud

De post onderhoud heeft betrekking op de kosten die in rekening worden gebracht door aannemers die werkzaamheden uitvoeren voor de instandhouding van de hoofdinfrastructuur (aanbesteding). Daarnaast zijn onder deze categorie kosten begrepen betreffende bijdragen van Rijkswaterstaat aan derden inzake beheer en onderhoud van de hoofdnetwerken.

De inzet van derden voor het uitvoeren van onderhoud fluctueert als gevolg van schommelingen in de beschikbaarheid van middelen voor het uitvoeren van beheer en onderhoud. (Zie ook de toelichting op opbrengsten moederdepartement.)

Rentelasten

De rentelasten vloeien voort uit de financiering van de investeringen van Rijkswaterstaat via de leen- en depositofaciliteit van het Ministerie van Financiën. Het rentepercentage waar mee gerekend wordt, bedraagt 3,6%. Dit betreft het gewogen gemiddelde rentepercentage dat gebaseerd is op de looptijd van de te onderscheiden leningcomponenten (peildatum 1 april 2005).

Afschrijvingskosten

De afschrijvingskosten hebben betrekking op de materiële en immateriële vaste activa die door Rijkswaterstaat worden aangehouden voor het in stand houden van het eigen apparaat. De afschrijvingen vinden lineair plaats. De afschrijvingstermijn van de activa varieert afhankelijk van het type activa.

De volgende afschrijvingstermijnen worden gehanteerd:

Categorie activa	Afschrijvingstermijn in jaren
Immateriële vaste activa	3
Materiële vaste activa	0–40
• gronden	0
• gebouwen	40
• inventaris en installaties	5–15
• voer-, vlieg- en vaartuigen	5–25
• hardware	3–5
• overige materiële vaste activa	5–10

Indicatieve openingsbalans per 1 januari 2006 Rijkswaterstaat (x € 1 000)			
Balans	01.01 2006		01.01 2006
<i>Activa</i>		<i>Passiva</i>	
1. Vaste activa		4. Eigen vermogen	
1a. Immateriële vaste activa	12 521	4a. Verplichte reserve	3 472
1a1. Zelf ontwikkelde software	3 472		
1a2. Software (licenties)	9 049		
1b. Materiële vaste activa	294 768	4c. Vrije reserve	0
1b1. Gronden en gebouwen	142 706	4c1. Exploitatiereserve	0
1b2. Inventaris en installaties	17 602	4c2. Vermogensontvangsten	0
1b3. Voer-, vlieg- en vaartuigen	89 491		
1b4. Hardware	24 888	4d. Nog te verdelen resultaat	0
1b5. Overige materiële vaste activa	20 081		
1c. Vaste activa in aanbouw	0	5. Voorzieningen	43 425
1d. Financiële vaste activa	44	6. Langlopend vreemd vermogen	
1d1. Leningen u/g	44	6a. Leningen o/g	0
1d2. Termijndeposito's	0	6b. Opgenomen leningen MinFin	307 289
2. Vlottende activa		7. Vlottende passiva	
2a. Onderhanden werk infrastructuur	14 500 000	7a. Op te leveren projecten infrastructuur	14 500 000
2b. Debiteuren	32 980	7b. Crediteuren	29 325
2c. Overige vorderingen en overlopende activa	123 752	7c. Overige schulden en overlopende passiva	80 559
2d. Reeds uitgevoerde werkzaamheden	0	7d. Nog uit te voeren werkzaamheden	0
2e. Liquide middelen	5	7e. Liquide middelen	0
3. Totaal activa	14 964 070	8. Totaal passiva	14 964 070

Toelichting

De indicatieve openingsbalans geeft een prognose van de stand van de balansposten per 1 januari 2006. De definitieve openingsbalans wordt begin 2006 opgesteld en zal worden voorzien van een accountantsverklaring door de Auditdienst van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Deze definitieve openingsbalans wordt opgenomen in de 1^e suppletore begroting van 2006.

Waardering van activa en passiva

Voor de waardering van activa en passiva zijn de volgende grondslagen gehanteerd:

- De waardering van activa en passiva vindt plaats op basis van historische kosten. Vaste activa worden opgenomen tegen historische aanschafwaarde met aftrek van de lineair bepaalde afschrijvingen, die gebaseerd zijn op de economische levensduur. Vlottende activa (en passiva) worden gewaardeerd tegen de nominale waarde, dan wel een lagere realisatiewaarde.
- De basis voor de indicatieve openingsbalans per 1 januari 2006 is een inventarisatie van activa en passiva met betrekking tot de BLS-activiteiten naar de stand per 31 december 2004. Om tot de indicatieve openingsbalans per 1 januari 2006 te komen is rekening gehouden met:
 - het verwachte niveau van investeringen en afschrijvingen in 2005;
 - het verwachte niveau van dotaties aan en onttrekkingen uit de voorzieningen per 1 januari 2006.

Toelichting op de onderscheiden posten van de openingsbalans

- *Immateriële vaste activa*: de immateriële vaste activa bestaan voornamelijk uit aangeschafte licenties, zowel voor kantoorautomatisering als voor productie-applicaties (inclusief de door Rijkswaterstaat ontwikkelde software). Voor de zelf ontwikkelde software wordt een verplichte reserve als onderdeel van het eigen vermogen aangehouden.
- *Materiële vaste activa*: de materiële vaste activa bestaan uit diverse categorieën, waarvan de bedrijfsterreinen en gebouwen en vaartuigen in financiële zin de grootste waarde vertegenwoordigen.
- *Financiële vaste activa*: de financiële vaste activa bestaan uit 1 lening u/g. Deze lening loopt af in de komende jaren.
- *Onderhanden werk infrastructuur*: de post Onderhanden werk infrastructuur betreft de per 01-01-2006 nog niet afgeronde MIT/SNIP-projecten die betrekking hebben op aanlegprojecten. Opgenomen zijn de totale uitgaven (aanbesteding) tot balansdatum. Niet opgenomen zijn dus de totaal gerealiseerde kosten voor de inzet van het eigen apparaat van Rijkswaterstaat.
- *Debiteuren*: de post Debiteuren bestaat uit vorderingen op mede-overheden vanwege verleende diensten en uit vorderingen uit hoofde van schadevorderingen en schaderijdingen. Er is voor de schadevorderingen rekening gehouden met een voorziening voor oninbaarheid.
- *Overige vorderingen en overlopende activa*: deze post betreft voornamelijk de vordering op het moederdepartement welke ontstaat door het onderbrengen van vorderingen, schulden en voorzieningen bij de baten-lastendienst Rijkswaterstaat.
- *Eigen vermogen*: in de indicatieve openingsbalans is uitgegaan van een exploitatiereserve die nihil is. Als gevolg van de aan te houden verplichte reserve in verband met de activering van zelf ontwikkelde software is in de openingsbalans een eigen vermogen opgenomen ter grootte van deze reserve.

- *Voorzieningen*: dit betreft voorzieningen voor personeel en materieel en zijn als volgt onder te verdelen:

Personeel

- voorziening verlofsparen;
- voorziening doorlopende kosten post-actieven.

Materieel

- voorziening milieuhervestel;
- voorziening groot onderhoud schepen;
- voorziening groot onderhoud gebouwen;
- voorziening historische gebouwen.

- *De opgenomen leningen Ministerie van Financiën*: dit betreffen rentedragende leningen met een looptijd langer dan een jaar. De leningen dienen ter financiering van de boekwaarde van de (im)materiële vaste activa.
- *Op te leveren projecten infrastructuur*: dit betreft de opleververplichting, welke gerelateerd is aan de post Onderhanden werk infrastructuur.
- *Overige schulden en overlopende passiva*: deze post bestaat uit per 1 januari 2006 bestaande schulden die later tot betalingen zullen leiden. De verplichting aan medewerkers als gevolg van openstaand verlofsaldo is als pm post in de indicatieve openingsbalans opgenomen.

Kasstroomoverzicht Rijkswaterstaat (x € 1 000)					
Kasstroomoverzicht	2006	2007	2008	2009	2010
1. Saldo per 1 januari	5	190 524	180 406	195 251	188 789
2. Operationele kasstroom					
2c. Totaal operationele kasstroom	164 344	71 033	83 883	73 976	85 431
3. Investeringskasstroom					
3a. Investerings	93 756	120 673	76 571	73 781	73 511
3b. Desinvesteringen	0	0	0	0	0
3c. Totaal investeringskasstroom	- 93 756	- 120 673	76 571	- 73 781	- 73 511
4. Financieringskasstroom					
4a. Storting door moederdepartement	0	0	0	0	0
4b. Uitkering aan moederdepartement	0	0	0	0	0
4c. Beroep op leenfaciliteit	93 756	120 673	76 571	73 781	73 511
4d. Aflossingen op leningen	- 75 006	- 77 429	79 314	- 80 260	- 81 190
4e. Totaal financieringskasstroom	18 750	43 244	2 743	- 6 479	- 7 679
5. Saldo per 31 december	89 344	82 948	87 518	81 233	85 474

Toelichting op het kasstroomoverzicht

- *Operationele kasstroom*
Als gevolg van de optimalisatie van het treasury beleid wordt in 2006 een versterking van de liquiditeitspositie bereikt. Deze versterkte liquiditeitspositie wordt in de daarop volgende jaren gehandhaafd.

- *Investeringskasstroom*

De investeringen hebben betrekking op het in stand houden van de activa van Rijkswaterstaat. Deels betreft het investeringen in activa-soorten waarbij de omvang van de jaarlijkse investeringen op een constant niveau ligt (ongeveer € 70 miljoen). Deels hebben de investeringen ook betrekking op specifieke activa die sterk verschillen in aard en omvang. Door de jaren heen veroorzaakt dit schommelingen in de omvang van de jaarlijkse investeringen.

Rijkswaterstaat doet een beroep op de leenfaciliteit bij het Ministerie van Financiën ter financiering van haar investeringen als baten-lastendienst. Daarnaast is in de begroting van de baten-lastendienst rekening gehouden met aflossing op deze leenfaciliteit. Rijkswaterstaat leent en lost dus af bij het Ministerie van Financiën. Dit krijgt haar beslag bij de 1e suppletore begroting van 2006.

Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut (KNMI)

De bijdrage van het moederdepartement aan de baten-lastendienst KNMI wordt verantwoord op beleidsartikel 37 «Weer, klimaat, seismologie en ruimtevaart» van de begroting van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Taken en grondslag

Sinds de privatisering van de commerciële taken in 1999 richt het KNMI zich volledig op de publieke taken. Deze taken zijn vastgelegd in de wet op het KNMI, die op 1 maart 2002 in werking is getreden. De daarbij behorende Ministeriële regeling is op 5 juli 2002 in werking getreden.

De taken van het KNMI zijn (Wet op het KNMI, artikel 3, eerste lid):

- a) het beschikbaar maken, houden en stellen van een algemeen weerbericht voor de Nederlandse samenleving;
- b) het beschikbaar maken, houden en stellen van KNMI-gegevens;
- c) het beschikbaar maken, houden en stellen van luchtvaartmeteorologische inlichtingen;
- d) het verrichten van onderzoek;
- e) het adviseren van Onze Minister¹ op het terrein van de meteorologie en andere geofysische terreinen;
- f) deel te nemen in internationale organisaties op het terrein van de meteorologie en andere geofysische terreinen;
- g) het onderhouden van de nationale infrastructuur voor de meteorologie en andere geofysische terreinen.

Beleidsdoelstelling

De taken van het KNMI zijn gericht op de algemene beleidsdoelstelling van het KNMI: bijdragen aan veiligheid, economie en duurzaam milieu met informatie, kennis en data op het gebied van weer, klimaat en seismologie.

Producten

Om de bovengenoemde algemene beleidsdoelstelling te bereiken levert het KNMI voortdurend «Informatie, kennis en data op het gebied van weer, klimaat en seismologie». Deze informatie, kennis en data worden permanent «up to date» gehouden volgens de modernste inzichten van wetenschap en techniek.

Informatie, kennis en data moeten ook effectief op de plaatsen terecht komen waar ze daadwerkelijk nodig zijn: burgers, brandweer, politie, water- en wegbeheerders, luchtvaartautoriteiten, bedrijven, beleidsmakers en rampenbestrijders. Daarbij spelen ook de particuliere weerbureaus en de media een belangrijke rol.

Het KNMI heeft zijn producten en diensten ingedeeld in de productgroepen Weer, Klimaat en Seismologie.

De prestatie-indicatoren voor deze drie productgroepen zijn opgenomen in het beleidsartikel 37.

Als doelmatigheidsindicator voor de baten-lastendienst als geheel wordt gehanteerd:

¹ Onze Minister: de Minister van Verkeer en Waterstaat.

- het percentage gerealiseerde kostprijzdaling bij tenminste gelijkblijvend kwaliteitsniveau ten opzichte van jaar t-1.

De begroting van baten en lasten

De begroting van baten en lasten (x € 1 000) van de baten-lastendienst KNMI							
	realisatie 2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Baten							
Opbrengst VenW	29 822	28 097	28 069	27 463	27 705	28 137	28 134
Opbrengst overige departementen							
Opbrengst derden	15 560	16 058	15 998	15 998	15 998	15 998	15 998
Rentebaten	38	25	15	10	15	15	15
Buitengewone baten	184	91	91	91	91	89	
Exploitatiebijdragen							
Totaal baten	45 604	44 271	44 173	43 562	43 809	44 239	44 147
Lasten							
Apparaatskosten							
personele kosten	28 814	28 371	27 623	27 414	27 339	27 220	27 220
materiële kosten	13 847	15 671	14 251	13 776	13 783	14 276	14 276
Rentelasten	301	197	183	256	321	378	378
Afschrijvingskosten							
materieel	1 706	1 929	1 916	1 916	1 916	1 916	1 827
immaterieel							
Dotaties voorzieningen	5 588	206	200	200	200	200	200
Buitengewone lasten	106						
Totaal lasten	50 362	46 374	44 173	43 562	43 559	43 990	43 901
Saldo van baten en lasten	- 4 758	- 2 103			250	249	246

Toelichting op de begroting van baten en lasten

Baten (x € 1 000)

Opbrengsten baten-lastendienst KNMI			
	realisatie 2004	begroot 2005	begroot 2006
Opbrengsten VenW	29 822	28 097	28 069
Opbrengsten luchtvaart	9 619	9 998	9 998
Overige opbrengsten	5 941	6 060	6 000
Rentebaten	38	25	15
Buitengewone baten	184	91	91
Totaal opbrengsten	45 604	44 271	44 173

Overige opbrengsten

De overige opbrengsten bestaan hoofdzakelijk uit de inkomsten uit de zogenaamde 2^e geldstroomprojecten en inkomsten uit data.

Opbrengst luchtvaart

Voor 2006 worden de opbrengsten van de luchtvaart op het zelfde niveau als 2005 begroot.

Buitengewone baten

Dit betreft de vrijval van de egalisatierekening huisvesting. Tot 2009 jaarlijks € 91 000; in 2009 het restant ad € 89 000.

Lasten

Personeel

In de onderstaande tabel is het aantal fte's (vaste en projectmedewerkers) weergegeven en de gemiddelde prijs per fte (bedragen x € 1 000). De fte's zijn gemiddelde streefcijfers per jaar.

Personeel					
	realisa- tie 2004	begroot 2005	begroot 2006	begroot 2007	begroot 2008
Kosten (x € 1 000)	28 814	28 371	27 623	27 414	27 339
fte	476,9	466,3	460,7	457,0	456,0
Kosten per fte (x € 1 000)	60,4	60,8	60,0	60,0	60,0

Materiële kosten

De geraamde huisvestingskosten bedragen € 5,6 mln. waarvan € 3,9 mln. huur.

Onderhoudskosten waarneeminstrumenten en computerapparatuur en systemen belopen bij elkaar een bedrag van € 2,3 mln.

Contributies en bijdragen zijn in totaal € 2,0 mln. De overige materiële kosten betreffen kosten voor public relations, communicatie, reiskosten, diensten door derden en algemene kosten (in totaal € 4,3 mln.).

Rentelasten

De rente vloeit voort uit rente- en aflossingsdragend vermogen. Het rentepercentage varieert van 3,72% tot 5,27%.

Afschrijvingskosten materieel

Op grond en terreinen wordt niet afgeschreven. De volgende afschrijvings-termijnen zijn per groep van activa gehanteerd:

- gebouwen 40 jaar;
- installaties en inventaris 3–10 jaar.

De investeringen van het KNMI in voornamelijk computer- en waarneem-apparatuur bedragen jaarlijks ca. € 2,0 mln. Door jaarlijks het investerings-niveau constant te houden zijn ook de afschrijvingskosten per jaar € 2,0 mln.

Dotaties voorzieningen

Dit betreft voornamelijk de kosten van sociaal flankerend beleid, met name in het kader van de uitvoering van het Vernieuwingsprogramma, dat deel uitmaakt van de Veranderopgave VenW.

Productgroepen

In onderstaand overzicht zijn de kosten per productgroep opgenomen.

Kosten per productgroep baten-lastendienst KNMI (x € 1 000)			
	realisatie 2004	begroot 2005	begroot 2006
Weer		19 002	18 454
Klimaat		8 170	8 525
Seismologie		1 006	1 171
Voormalige zeven productgroepen	34 822		
Totaal productgroepen	34 822	28 178	28 150

Kasstroomoverzicht

Kasstroomoverzicht (in € 1 000) van de baten-lastendienst KNMI							
	realisatie 2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
1. Rekening courant RHB 1 januari	2 280	8 769	5 047	3 534	3 958	4 634	4 994
2. Totaal operationele kasstroom	4 287	- 174	1 916	1 916	2 166	2 166	2 077
3a. -/- totaal investeringen	- 740	- 2 000	- 2 000	- 2 000	- 2 000	- 2 000	- 2 000
3b. +/+ totaal desinvesteringen	87	0	0	0	0	0	0
3. Totaal investeringskasstroom	- 653	- 2 000	- 2 000	- 2 000	- 2 000	- 2 000	- 2 000
4a. -/- eenmalige uitkeringen aan moederdepart.	0	0	0	0	0	0	0
4b. +/+ eenmalige storting door het moederdepart.	5 000	0	0	0	0	0	0
4c. -/- aflossingen op leningen	- 2 145	- 1 548	- 1 429	- 1 492	- 1 491	- 1 806	- 1 822
4d. +/+ beroep op leenfaciliteit	0	0	0	2 000	2 000	2 000	2 000
4. totaal financieringskasstroom	2 855	- 1 548	- 1 429	508	509	194	178
5. Rekening courant RHB 31 december (=1+2+3+4) (maximale roodstand € 0,5 mln.)	8 769	5 047	3 534	3 958	4 634	4 994	5 249

Toelichting

Investeringskasstroom

Investeringskasstroom vinden vooral plaats in waarneemapparatuur en computersystemen. De ruimte om te investeren is in 2002 gesteld op een niveau van € 2,0 mln. per jaar.

Financieringskasstroom

Evenals in 2003 zijn in 2004 de investeringen betaald uit eigen middelen van het KNMI. Er behoefde in die jaren geen beroep op de leenfaciliteit te worden gedaan. Ook voor de jaren 2005 en 2006 zal geen beroep worden gedaan op de leenfaciliteit.

8. VERDIEPINGSHOOFDSTUK

31 Integraal Waterbeleid

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
31 Integraal waterbeleid	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Stand 1e suppletore wet 2005	42 747	40 706	39 600	39 130	34 052	38 412
Nieuwe mutaties	22 781	19 403	20 185	21 148	26 234	22 241
Stand ontwerpbegroting 2006	65 528	60 109	59 785	60 278	60 286	60 653

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
31 Integraal waterbeleid	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Stand 1e suppletore wet 2005	47 303	43 901	43 432	42 242	39 662	38 412
Nieuwe mutaties	23 281	21 973	21 515	22 008	21 874	22 241
Stand ontwerpbegroting 2006	70 584	65 874	64 947	64 250	61 536	60 653

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1 000)						
Uitgaven	2005	2006	2007	2008	2009	2010
1. Loonbijstelling	159	20	20	20	20	20
2. Prijsbijstelling	211	205	197	197	197	197
3. Toezicht veiligheidstoetsing WdW		- 270	- 198	- 198	- 198	- 198
4. Besluitvormingsmemorandum		- 19	- 11	- 12	- 13	- 14
5. Vorming BLD RWS	3 476	3 002	3 021	3 032	3 048	3 385
6. Beleidsvoorbereiding van IF	19 435	19 035	18 486	18 969	18 820	18 851
	23 281	21 973	21 515	22 008	21 874	22 241

- Ad 1. Deze mutatie betreft de loonbijstelling tranche 2005.
- Ad 2. Deze mutatie betreft de prijsbijstelling tranche 2005.
- Ad 3. In het kader van de Wet op de waterkeringen (WdW) moeten beheerders van primaire waterkeringen iedere vijf jaar toetsen of de aanwezige beveiliging tegen overstroming in hun dijkkringgebied voldoet aan de norm. Het toezicht op de uitvoering van de vijfjaarlijkse toets is overgedragen van DGW naar de Inspectie VenW (artikel 38).
- Ad 4. De taakstelling elektronische overheid is in de Ministerraad van 8 april 2005 afgesproken. Dit bedrag wordt ingeleverd ten behoeve van rijksbrede uitgaven voor de «electronische overheid», de campagne «Werken bij het Rijk», en Ryxnet.

- Ad 5. Deze mutatie komt voort uit de omvorming van Rijkswaterstaat tot een baten-lastendienst (zie leeswijzer).
- Ad 6. In het kader van de conversie van de begroting van hoofdstuk XII en het Infrastructuurfonds (IF) naar een meer transparante beleidsbegroting c.q. productbegroting worden de meer beleidsgerichte uitgaven op de daarvoor bedoelde artikelen verantwoord. In lijn hiermee worden met deze mutatie, gelden verbonden aan de beleidsvoorbereiding overgeboekt van het infrastructuurfonds.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
31 Integraal waterbeleid	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Stand 1e suppletore wet 2005	454	454	454	454	454	454
Stand ontwerpbegroting 2006	454	454	454	454	454	454

32 Optimale veiligheid in of als gevolg van mobiliteit

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
32 Optimale veiligheid	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Stand 1e suppletore wet 2005	49 193	18 829	27 487	27 939	27 839	27 939
Nieuwe mutaties	- 6 554	1 074	1 080	1 136	1 138	1 138
Stand ontwerpbegroting 2006	42 639	19 903	28 567	29 075	28 977	29 077

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
32 Optimale veiligheid	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Stand 1e suppletore wet 2005	39 204	26 939	27 739	28 039	27 939	27 939
Nieuwe mutaties	- 7 339	5 797	1 080	1 136	1 138	1 138
Stand ontwerpbegroting 2006	31 865	32 736	28 819	29 175	29 077	29 077

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1 000)						
Uitgaven	2005	2006	2007	2008	2009	2010
1. Loonbijstelling 2005	140	23	23	23	23	23
2. Prijsbijstelling 2005	369	215	221	225	225	225
3. Pilot chipkaart	- 7 790	3 984				
4. Sociale veiligheid	- 800	800				
5. Vorming BLD RWS	672	705	766	818	820	820
6. Overboeking van DGTL	70	70	70	70	70	70
Totaal	- 7 339	5 797	1 080	1 136	1 138	1 138

- Ad 1. Deze mutatie betreft de loonbijstelling tranche 2005.
- Ad 2. Deze mutatie betreft de prijsbijstelling tranche 2005.
- Ad 3. Deze mutatie heeft betrekking op een deel van de middelen van het amendement Dijksma (TK 28 600 XII nr. 21). Een deel is reeds tot betaling gekomen in 2004, terwijl het restant tot betaling komt in 2006.
- Ad 4. Deze mutatie betreft een aanpassing van het kasritme van de gelden die overeenkomstig de motie 31 Haersma Buma (Kamerstukken II, 29 200 XII, nr. 31) in de begroting 2005 beschikbaar zijn gesteld voor sociale veiligheid (totaal € 5 mln.). Op basis van de afgesloten contracten, is de verwachting dat een deel van de in 2005 voorziene betalingen in 2006 zal plaatsvinden.

Ad 5. Deze mutatie komt voort uit de omvorming van Rijkswaterstaat tot een baten-lastendienst (zie leeswijzer).

Ad 6. Deze mutatie betreft een overboeking van 1 fte vanuit artikel 35 voor interne verkeersveiligheid spoor.

De ten opzichte van de uitgaven afwijkende verplichtingenmutaties in de jaren 2005/2006 worden veroorzaakt door een aantal technische mutaties, die onder andere samenhangen met de kasschuif voor de pilot chipcard en een correctie in verband met verplichtingen SWOV.

33 Veiligheid gericht op de beheersing van veiligheidsrisico's

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
33 veiligheid gericht op de beheersing van veiligheidsrisico's	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Stand 1e suppletore wet 2005	22 525	19 949	19 665	19 162	16 876	19 031
Nieuwe mutaties	5 521	575	1 255	2 168	2 166	- 1 600
Stand ontwerpbegroting 2006	28 046	20 524	20 920	21 330	19 042	17 431

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
33 Veiligheid gericht op de beheersing van veiligheidsrisico's	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Stand 1e suppletore wet 2005	25 792	24 398	21 975	21 325	19 031	19 031
Nieuwe mutaties	2 350	426	1 224	2 168	2 166	- 1 600
Stand ontwerpbegroting 2006	28 142	24 824	23 199	23 493	21 197	17 431

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1 000)						
Uitgaven	2005	2006	2007	2008	2009	2010
1. Loonbijstelling 2005	67	8	8	8	8	8
2. Prijsbijstelling 2005	162	140	127	125	117	117
3. Tunnelveiligheid	250					
4. Aanpassing Aankoop LIB geluid-sloopzones		- 1 657	- 942			
5. Correctie extrapolatiecijfer Aankoop LIB geluid-sloopzones						- 3 763
6. Interne overboeking t.b.v. BVE (naar artikel 35)	- 50					
7. Taakstelling adviesraden MR 08-04-2005	- 37	- 37	- 37	- 37	- 37	- 37
8. Vorming BLD RWS	1 958	1 972	2 068	2 072	2 078	2 075
Totaal	2 350	426	1 224	2 168	2 166	- 1 600

Ad 1. Deze mutatie betreft de loonbijstelling tranche 2005.

Ad 2. Deze mutatie betreft de prijsbijstelling tranche 2005.

Ad 3. In het kader van de beleidsnota tunnelveiligheid is op interdepartementaal niveau afgesproken dat alle betrokken ministeries (VenW, BZK en VROM) geld vrij zullen maken voor een expertgroep. Op dit artikel wordt het aandeel van VenW verantwoord.

Ad 4. Als gevolg van nieuwe PRI-ramingen, dalen de uitgaven van het project Aankoop LIB geluid-sloopzones Schiphol.

- Ad 5. Dit betreft een extrapolatiecorrectie voor het project Aankoop LIB geluidsluopzones Schiphol van het jaar 2010. De uitgaven voor 2010 waren abusievelijk geëxtrapoleerd uit 2009, terwijl de uitgaven voor dit project vanaf 2010 op 0 zijn geraamd. Met deze mutatie komt de raming voor dit project in 2010 op 0.
- Ad 6. Dit betreft een interne overboeking naar artikel 35 ten behoeve van het beleidsvoorbereiding en -evaluatie programma op dat artikel.
- Ad 7. Dit betreft de taakstelling op adviesraden conform Ministerraadbesluit van 8 april welke bij VenW neerslaat bij de Veiligheidscommissie Schiphol en de Raad voor Verkeer en Waterstaat. Deze mutatie betreft de korting op de Veiligheidscommissie Schiphol.
- Ad 8. Deze mutatie komt voort uit de omvorming van Rijkswaterstaat tot een baten-lastendienst (zie leeswijzer).

De verplichtingenmutaties wijken enigszins af van de uitgavenmutaties als gevolg van technische verplichtingschuiven.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
33 Veiligheid gericht op de beheersing van veiligheidsrisico's	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Stand 1e suppletore wet 2005	995	995	995	995	995	995
Nieuwe mutaties	- 962	- 962	- 962	- 962	- 962	- 962
Stand ontwerpbegroting 2006	33	33	33	33	33	33

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1 000)						
Ontvangsten	2005	2006	2007	2008	2009	2010
1. Overboeking Loodsgelden Westerschelde	- 962	- 962	- 962	- 962	962	- 962
Totaal	- 962	- 962	- 962	- 962	- 962	- 962

- Ad 1. Bij de overheveling van de VBS-ontvangsten in de begroting 2005, is de daarmee samenhangende ontvangstenpost voor Loodsgelden Westerschelde abusievelijk buiten beschouwing gebleven. Met deze mutatie worden deze ontvangsten net als de uitgaven overgeheveld naar het Infrastructuurfonds (artikel 15).

34 Betrouwbare netwerken en voorspelbare reistijden

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
34 Betrouwbare netwerken	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Stand 1e suppletore wet 2005	218 043	284 522	272 938	207 540	183 743	187 268
Nieuwe mutaties	- 7 933	- 14 890	- 25 514	- 20 994	- 21 203	- 24 732
Stand ontwerpbegroting 2006	210 110	269 632	247 424	186 546	162 540	162 536

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
34 Betrouwbare netwerken	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Stand 1e suppletore wet 2005	216 944	252 389	230 694	194 642	187 268	187 268
Nieuwe mutaties	91 848	- 4 834	- 30 847	- 23 255	- 37 098	- 37 102
Stand ontwerpbegroting 2006	308 792	247 555	199 847	171 387	150 170	150 166

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1 000)						
Uitgaven	2005	2006	2007	2008	2009	2010
1. Loonbijstelling 2005	759	127	127	127	127	127
2. Prijsbijstelling 2005	1 990	2 475	2 203	1 730	1 516	1 516
3. Overheveling naar BDU	- 20 217	- 18 324	- 22 570	28 493	- 28 493	- 28 493
4. Regeling De Boer	91 000		- 312	- 2 262	- 15 895	- 15 895
5. Aflossing kapitaallasten metro			- 18 021			
6. Chipcard		4 320	2 070			
7. Bijdrage dekking soc veiligheid		- 800				
8. Monitoringssysteem HSL			- 400	- 400	- 400	- 400
9. Compensatie gebruiksvergoeding	9 472					
10. Decentralisatie Hofpleinlijn- Zoetermeerlijn		- 1 488	2 977	- 2 977	- 2 977	- 2 977
11. Vorming BLD RWS	8 614	8 626	8 803	8 790	8 794	8 790
12. Beleidsvoorbereiding van IF	230	230	230	230	230	20
Totaal	91 848	- 4 834	- 30 847	- 23 255	- 37 098	- 37 102

- Ad 1. Deze mutatie betreft de loonbijstelling tranche 2005.
- Ad 2. Deze mutatie betreft de prijsbijstelling tranche 2005.
- Ad 3. Deze mutatie betreft de overheveling van aantal posten naar de BDU, waaronder compensatie ziekteverzuim vanaf 2008, compensatie gebruiksvergoeding voor het jaar 2005 voor de gedecentraliseerde lijnen, opname van tijdelijke regeling metro onderhoud en bijdrage in uitgaven voor CVOV.
- Ad 4. Dit betreft een noodzakelijke kasschuif in verband met de betaling aan regionale overheden conform het betalingsregime

van de regeling De Boer (Extra investeringsimpuls Infrastructuur in het Stads- en Streekvervoer 1996–2000).

- Ad 5. Deze mutatie houdt verband met de aflossing in 2004 van de annuïteit voor afkoop kapitaallasten metro (zie Kamerstukken II, 2004–2005, 29 800 A, nr. 16).
- Ad 6. Dit betreft de middelen die voor pilot chipcard worden vrijgemaakt voor de launch Rotterdam en de communicatiekosten voor landelijk introductie.
- Ad 7. Deze mutatie levert de dekking voor mutatie 4 bij artikel 32.
- Ad 8. Deze mutatie heeft betrekking op de uitgaven voor een monitoringsysteem specifiek voor de HSL-corridor. Deze uitgaven worden verantwoord op IF 13.1.
- Ad 9. Per 1 januari 2005 moeten decentrale vervoerders (Noordnet en Syntus) gebruiksvergoeding gaan betalen aan ProRail. Hierdoor kan de subsidie op IF-artikel 13 aan ProRail worden verlaagd en het bedrag worden overgeboekt naar dit artikel.
- Ad 10. Deze mutatie heeft betrekking op de compensatie gebruiksvergoeding voor randstadrail: Hofpleinlijn en Zoetermeerlijn. Omdat de infrastructuur wordt gedecentraliseerd hoeft er geen gebruiksvergoeding aan ProRail betaald te worden, terwijl in de begroting 2005 hiermee wel rekening was gehouden. Door deze overboeking naar artikel IF 13 wordt ProRail gecompenseerd.
- Ad 11. Deze mutatie komt voort uit de omvorming van Rijkswaterstaat tot een baten-lastendienst (zie leeswijzer).
- Ad 12. In het kader van de conversie van de begroting van hoofdstuk XII en het Infrastructuurfonds naar een meer transparante beleidsbegroting c.q. productbegroting worden de meer beleidsgerichte uitgaven op de daarvoor bedoelde artikelen verantwoord. In lijn hiermee worden met deze mutatie, gelden verbonden aan de beleidsvoorbereiding overgeboekt van het Infrastructuurfonds.

In het kader van de conversie van de begroting van hoofdstuk XI en het Infrastructuurfonds (IF) naar een meer transparante beleidsbegroting c.q. productbegroting worden de meer beleidsgerichte uitgaven op de daarvoor bedoelde artikelen verantwoord. In lijn hiermee worden met deze mutatie, de gelden verbonden aan de beleidsvoorbereiding overgeboekt van het Infrastructuurfonds.

De ten opzichte van de uitgaven afwijkende verplichtingenmutatie voor het jaar 2005 wordt veroorzaakt door een aantal technische mutaties, die onder andere samenhangen met de vorming van de BDU, correctie verplichtingen naar aanleiding van de eerste suppletore wet. Daarnaast werkt de kasschuif inzake De Boer alleen door in de uitgavensfeer.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
34 Betrouwbare netwerken	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Stand 1e suppletore wet 2005	98	98	98	98	98	98
Stand ontwerpbegroting 2006	98	98	98	98	98	98

35 Mainports en logistiek

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
35 Mainports en Logistiek	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Stand 1e suppletore wet 2005	53 281	51 838	52 349	52 727	54 449	55 137
Nieuwe mutaties	9 471	6 121	4 497	4 516	5 326	4 513
Stand ontwerpbegroting 2006	62 752	57 959	56 846	57 243	59 775	59 650

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
35 Mainports en Logistiek	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Stand 1e suppletore wet 2005	61 893	56 717	55 137	55 137	55 137	55 137
Nieuwe mutaties	4 247	6 421	4 497	4 516	5 316	4 513
Stand ontwerpbegroting 2006	66 140	63 138	59 634	59 653	60 453	59 650

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1 000)						
Uitgaven	2005	2006	2007	2008	2009	2010
1. Loonbijstelling 2005	423	60	60	60	60	60
2. Prijsbijstelling 2005	371	339	324	325	325	325
3. Evaluatie Schipholbeleid	500	500				
4. RRKL	200					
5. Voorfinanciering bijdrage EZ/NLR	- 1 300					
6. Propyleennetwerk		1 600			800	
7. Interne overboeking 1 fte veiligheid spoor	- 75	- 75	- 75	- 75	75	- 75
8. Interne overboeking tbv BVE van art. 33/36	163					
9. Vorming BLD RWS	3 965	3 997	4 188	4 206	4 206	4 203
Totaal	4 247	6 421	4 497	4 516	5 316	4 513

- Ad 1. Deze mutatie betreft de loonbijstelling tranche 2005.
- Ad 2. Deze mutatie betreft de prijsbijstelling tranche 2006.
- Ad 3. Het gaat om een aanvulling op de begroting van het projectbureau Evaluatie Schiphol als gevolg van de uitbreiding van het onderzoek, naar wens van de Tweede Kamer.
- Ad 4. Deze mutatie heeft betrekking op het decentralisatietraject inzake regelgeving regionale en kleine luchthavens (RRKL).
- Ad 5. In 2004 zijn uitgaven ten behoeve van het saneringsplan NLR voorgefinancierd uit VenW-brede middelen. Deze middelen zijn

bij 2^e Suppletore Wet 2004 teruggevloeid naar de begroting van VenW en worden nu weer ingezet voor VenW-brede problematiek.

- Ad 6. In het kader van het Strategische Akkoord 2002 zijn gelden gereserveerd voor de aanleg van een propyleennetwerk (uit de enveloppe Externe Veiligheid). Deze mutatie betreft het toevoegen van het overschot uit 2004 aan latere jaren.
- Ad 7. Dit betreft een interne overboeking van 1 fte in het kader van veiligheid spoor. Hiervan wordt € 70 000 overgeboekt naar artikel 32; het restant wordt verantwoord op artikel 41.
- Ad 8. Dit betreft een interne overboeking vanuit artikel 33 en 36, naar artikel 35 ten behoeve van het beleidsvoorbereiding en evaluatieprogramma (BVE) op dit artikel.
- Ad 9. Deze mutatie komt voort uit de omvorming van Rijkswaterstaat tot een baten-lastendienst (zie leeswijzer).

De verplichtingenmutaties wijken enigszins af van de uitgavenmutaties als gevolg van technische verplichtingschuiven.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
35 Mainports en Logistiek	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Stand 1e suppletore wet 2005	3 331	3 306	3 306	3 306	3 306	3 306
Nieuwe mutaties	2 042	2 042	2 042	2 042	2 042	2 042
Stand ontwerpbegroting 2006	5 373	5 348	5 348	5 348	5 348	5 348

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1 000)						
Ontvangsten	2005	2006	2007	2008	2009	2010
1. Vorming BLD RWS	2 042	2 042	2 042	2 042	2 042	2 042
Totaal	2 042	2 042	2 042	2 042	2 042	2 042

- Ad 1. Deze mutatie komt voort uit de omvorming van Rijkswaterstaat tot een baten-lastendienst (zie leeswijzer).

36 Bewaken, waarborgen en verbeteren van kwaliteit leefomgeving

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
36 Kwaliteit leefomgeving	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Stand 1e suppletore wet 2005	68 260	110 920	61 746	65 132	83 688	75 988
Nieuwe mutaties	- 12 317	1 157	17 171	7 452	5 862	1 942
Stand ontwerpbegroting 2006	55 943	112 077	78 917	72 584	89 550	77 930

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
36 Kwaliteit leefomgeving	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Stand 1e suppletore wet 2005	107 603	101 502	78 641	82 156	83 688	75 988
Nieuwe mutaties	- 20 816	2 279	17 461	7 567	5 862	1 942
Stand ontwerpbegroting 2006	86 787	103 781	96 102	89 723	89 550	77 930

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1 000)						
Uitgaven	2005	2006	2007	2008	2009	2010
1. Loonbijstelling 2005	67	7	7	7	7	7
2. Prijsbijstelling 2005	457	410	384	368	413	413
3. CO ₂ totaal	- 1 847	2 536	3 381	3 576	3 108	3 142
4. Superbus Ockels	- 150					
5. Connekt		270	150	150	30	
6. Extrapolatiecorrecties						- 3 312
7. GIS PRI-raming bijstelling	- 22 598	1 284	- 200			
8. Kasschuiven GIS	- 1 124	- 6 876	7 000	1 000		
9. Technische mutaties	- 389	- 697	- 741	- 1 872	- 2 127	- 2 768
10. Isolatie MAA			1 000	3 000		
11. Vorming BLD RWS	4 498	4 465	4 480	4 458	4 461	4 460
Totaal	- 20 816	2 279	17 461	7 567	5 862	1 942

- Ad 1. Deze mutatie betreft de loonbijstelling tranche 2005.
- Ad 2. Deze mutatie betreft de prijsbijstelling tranche 2005.
- Ad 3. Het betreft hier verscheidene CO₂ mutaties ten behoeve van het CO₂-programma.
- Ad 4. Het betreft hier de bijdrage aan het ministerie van Economische Zaken ten behoeve van de superbus van Ockels.

- Ad 5. Het betreft hier een bijdrage van het ministerie van Economische Zaken aan Connekt
- Ad 6. Dit betreft een extrapolatiecorrectie voor GIS van het jaar 2010. De uitgaven voor 2010 waren abusievelijk geëxtrapoleerd uit 2009.
- Ad 7. Deze mutaties betreffen het bijstellen van het Geluidsisolatieproject Schiphol naar aanleiding van nieuwe PRI-ramingen.
- Ad 8. Dit betreft intertemporele kasschuiven op het Geluidsisolatieproject Schiphol.
- Ad 9. Het betreft hier een aantal technische mutaties.
- Ad 10. Deze mutatie betreft een verhoging van de uitgaven voor isolatieproject voor Maastricht Aachen Airport. Op grond van het nieuwe aanwijzingsbesluit dat in januari 2005 van kracht is geworden, zullen extra woningen moeten worden (bij)geïsoleerd.
- Ad 11. Deze mutatie komt voort uit de omvorming van Rijkswaterstaat tot een baten-lastendienst (zie leeswijzer).

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
36 Kwaliteit leefomgeving	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Stand 1e suppletore wet 2005	48 234	56 705	58 658	60 671	62 118	41 175
Nieuwe mutaties	408	277	70	- 243	474	1 403
Stand ontwerpbegroting 2006	48 642	56 982	58 728	60 428	62 592	42 578

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1 000)						
Ontvangsten	2005	2006	2007	2008	2009	2010
1. Connekt	270	150	150	30		
2. Herziening raming GIS	138	127	- 80	- 273	474	1 403
Totaal	408	277	70	- 243	474	1 403

- Ad 1. Het betreft hier een desaldering van de ontvangsten in verband met de bijdrage van het Ministerie van Economische Zaken aan Connect.
- Ad 2. Jaarlijks wordt een nieuwe raming voor de GIS-ontvangsten opgesteld op basis van de realisatie van de afgelopen 12 maanden en een aanname voor de verwachte jaarlijkse stijging van het aantal vliegbewegingen. Deze mutatie betreft het aanpassen van de ramingen aan deze nieuwe inzichten.

37 Weer, klimaat, seismologie en ruimtevaart

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
37 Weer, klimaat, seismologie en ruimtevaart	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Stand 1e suppletore wet 2005	36 785	37 044	42 246	40 853	42 187	42 187
Nieuwe mutaties	696	243	156	337	151	147
Stand ontwerpbegroting 2006	37 481	37 287	42 402	41 190	42 338	42 334

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
37 Weer, klimaat, seismologie en ruimtevaart	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Stand 1e suppletore wet 2005	45 997	42 201	41 510	41 753	42 187	42 187
Nieuwe mutaties	2 013	- 453	- 214	- 97	150	147
Stand ontwerpbegroting 2006	48 010	41 748	41 296	41 656	42 337	42 334

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1 000)						
Uitgaven	2005	2006	2007	2008	2009	2010
1. Loonbijstelling 2005	209	26	25	25	25	25
2. Prijsbijstelling 2005	227	216	183	186	186	186
3. Estec	260					
4. Omi	1 317	- 696	- 370	- 251		
5. Seismisch bewakingsysteem		90				
6. Rijksbr.uitg.electr.overheid		- 89	- 52	- 57	- 61	- 64
Totaal	2 013	- 453	- 214	- 97	150	147

- Ad 1. Deze mutatie betreft de loonbijstelling tranche 2005.
- Ad 2. Deze mutatie betreft de prijsbijstelling tranche 2005.
- Ad 3. Dit betreft de eenmalige bijdrage van VenW aan de uitbreiding van ESTEC in Noordwijk.
- Ad 4. Deze mutatie betreft een kasschuif ten behoeve van de afronding van de ontwikkeling van het ruimtevaartprogramma OMI.
- Ad 5. Er worden middelen toegevoegd ten behoeve van het plaatsen van een seismisch bewakingsysteem voor Tsunami's op de Nederlandse Antillen. Dekking is gevonden door herprioritering binnen de VenW-begroting.

Ad 6. De taakstelling elektronische overheid is in de Ministerraad van 8 april 2005 afgesproken. Dit bedrag wordt ingeleverd ten behoeve van rijksbrede uitgaven voor de «electronische overheid», de campagne «Werken bij het Rijk», en Ryxnet.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
37 Weer, klimaat en seismologie	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Stand 1e suppletore wet 2005	454	454	454	454	454	454
Stand ontwerpbegroting 2006	454	454	454	454	454	454

38 Inspectie Verkeer en Waterstaat

Opbouw verplichtingen vanaf de stand 1e suppletore begroting (x € 1 000)						
38 Inspectie Verkeer en Waterstaat	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Stand 1e suppletore wet 2005	101 167	95 732	90 070	92 726	96 962	96 596
Nieuwe mutaties	799	1 741	3 939	2 817	- 6 844	425
Stand ontwerpbegroting 2006	101 966	97 473	94 009	95 543	90 118	97 021

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
38 Inspectie Verkeer en Waterstaat	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Stand 1e suppletore wet 2005	107 483	98 286	93 110	96 596	96 596	96 596
Nieuwe mutaties	2 868	3 791	5 977	4 765	- 2 115	425
Stand ontwerpbegroting 2006	110 351	102 077	99 087	101 361	94 481	97 021

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1 000)						
Uitgaven	2005	2006	2007	2008	2009	2010
1. Loonbijstelling 2005	701	88	86	86	86	86
2. Prijsbijstelling	228	174	147	198	198	198
3. Huisvesting		293	- 1 316	- 2 621	- 2 158	- 2 158
4. Digitale tachograaf		165	- 31	- 33	255	2 177
5. Besluitvormingsmemorandum		- 180	- 106	- 117	- 124	- 130
6. Taakstelling kennis		36	54	54	54	54
7. Dekking centrale problematiek					- 1 424	
8. Toezicht veiligheidstoetsing WdW		270	198	198	198	198
9. Bijdrage aan Balans	- 61	- 55	- 55			
10. E-government	2000	3 000	7 000	7 000	800	
Totaal	2 868	3 791	5 977	4 765	- 2 115	425

- Ad 1. Deze mutatie betreft de loonbijstelling tranche 2005.
- Ad 2. Deze mutatie betreft de prijsbijstelling tranche 2005.
- Ad 3. Deze mutatie betreft een wijziging in de huisvesting van het departement.
- Ad 4. Deze mutatie heeft betrekking op de gevolgen van de vertraging in de invoering van de digitale tachograaf.
- Ad 5. De taakstelling elektronische overheid is in de Ministerraad van 8 april 2005 afgesproken. Dit bedrag wordt ingeleverd ten

behoefte van rijksbrede uitgaven voor de «electronische overheid», de campagne «Werken bij het Rijk», en Ryxnet.

- Ad 6. In de begroting 2005 heeft de technische verwerking van een kennistaakstelling plaatsgevonden met een aandeel voor de Inspectie VenW. In de definitieve verwerking is dit aandeel ongedaan gemaakt.
- Ad 7. Dekking van de centrale problematiek van het departement wordt deels gevonden op dit artikel.
- Ad 8. In het kader van de Wet op de waterkeringen moeten beheerders van primaire waterkeringen iedere vijf jaar toetsen of de aanwezige beveiliging tegen overstroming in hun dijkkringgebied voldoet aan de norm. Het toezicht op de uitvoering van de vijfjaarlijkse toets is per 1 januari 2005 overgedragen van DGW (artikel 31) naar de Inspectie VenW.
- Ad 9. Deze mutatie betreft een interne overboeking van de Inspectie VenW ten behoeve van Balans, een onderdeel van Verkeer en Waterstaat op het gebied van loopbaan, opleiding en arbeidsmarkt.
- Ad 10. Dit betreft de interne overboeking van project E-government welke middelen voorheen geraamd waren op artikel 41.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
38 Inspectie Verkeer en Waterstaat	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Stand 1e suppletore wet 2005	28 528	28 805	26 892	26 485	26 485	26 485
Nieuwe mutaties		159	- 1 921	- 1 933	- 2 756	2 617
Stand ontwerpbegroting 2006	28 528	28 964	24 971	24 552	23 729	29 102

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1 000)						
Ontvangsten	2005	2006	2007	2008	2009	2010
1. Digitale tachograaf		159	79	67	- 756	4 617
2. Dubbel geraamde ontvangsten digitale tachograaf			- 2 000	- 2 000	- 2 000	- 2 000
Totaal		159	- 1 921	- 1 933	- 2 756	2 617

- Ad 1. Deze mutatie heeft betrekking op de gevolgen van de vertraging in de invoering van de digitale tachograaf.
- Ad 2. In de begroting 2003 is een raming van de ontvangsten Digitale Tachograaf opgenomen in de reguliere ontvangstentaakstelling van de Inspectie VenW. Daarbij is abusievelijk geen rekening

gehouden met de reeds in de reguliere ontvangstentaakstelling opgenomen component voor de ontvangsten Digitale tachograaf. Hierop vindt nu vanaf 2007 een correctie plaats.

39 Bijdragen IF en BDU

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
39 Bijdragen IF en BDU	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Stand 1e suppletore wet 2005	6 866 721	6 130 715	6 159 196	6 073 084	6 170 918	6 381 589
Nieuwe mutaties	- 32 687	141 840	149 736	158 088	179 164	177 696
Stand ontwerpbegroting 2006	6 834 034	6 272 555	6 308 932	6 231 172	6 350 082	6 559 285

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
39 Bijdragen IF en BDU	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Stand 1e suppletore wet 2005	5 435 623	6 077 134	6 035 820	6 049 291	6 170 918	6 381 589
Nieuwe mutaties	65 155	137 673	143 736	158 088	179 164	177 696
Stand ontwerpbegroting 2006	5 500 778	6 214 807	6 179 556	6 207 379	6 350 082	6 559 285

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1 000)								
Uitgaven en verplichtingen	Verklaard bij:		2005	2006	2007	2008	2009	2010
	H XII	IF						
1. Vorming BLD RWS	div.		134 651	123 759	120 721	119 911	119 812	118 418
2. Beleidsvoorbereiding IF/H XII	31, 34	11, 15	- 19 664	- 19 265	- 18 716	- 19 199	- 19 050	- 19 124
3. De Boer	34		- 91 000				15 895	15 895
4. Loonbijstelling	40	div.	7 275	1 029	1 043	1 011	934	934
5. Prijsbijstelling	40	div.	25 223	27 034	28 770	27 834	27 839	27 839
6. Taakstelling voorlichting	40	12	- 150	- 150	- 150	- 150	- 150	- 150
7. Taakstellingen	19	div.		- 2 515	- 6 144	- 6 144	- 6 144	- 6 144
8. Naar VWS: Valys	19	13		- 10 000	- 10 000			
9. A2 Maastricht	-	M19	- 9 000	- 9 000	- 5 000	- 5 000		
10. Gebruiksvergoeding	34	13	- 9 473	1 488	2 977	2 977	2 977	2 977
11. T.b.v. BDU-boeking IF	39	14	- 6 000	- 12 000	- 111 000			
12. VBS (loodsgelden) naar IF	33	15	- 962	- 962	- 962	- 962	- 962	- 962
13. Monitoringsysteem HSL	34	13			400	400	400	400
subtotaal 39.01.01 bijdrage IF			30 900	99 418	1 939	120 678	141 551	140 083
14. Overheveling binnen H XII	34		20 217	18 168	22 335	28 335	28 335	28 335
15. Bestuurlijke toezegging Amersfoort		14	6 000	2000				
16. GDU		14			91 000			
17. Ziekteverzuim incid. (uit BR)		17		10 000	20 000			
18. Loon- en prijscompensatie	40		8 038	8 087	8 462	9 075	9 278	9 278
subtotaal 39.01.02 bijdrage BDU			34 255	38 255	141 797	37 410	37 613	37 613
Totaal			65 155	137 673	143 736	158 088	179 164	177 696

Om een herhaling aan identieke toelichtingen te voorkomen wordt verwezen naar het artikel dat in de kolom van de bovenstaande tabel onder «verklaard bij:» staat aangegeven.
De verklaringen zijn terug te vinden in het Verdiepingshoofdstuk bij de genoemde artikelen.

40 Nominaal en onvoorzien

Opbouw uitgaven en verplichtingen vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
40 Nominaal en onvoorzien	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Stand 1e suppletore wet 2005	243 492	205 611	202 112	200 406	200 361	200 361
Nieuwe mutaties	- 225 659	- 204 627	- 199 859	- 197 432	199 790	- 195 575
Stand ontwerpbegroting 2006	17 833	984	2 253	2 974	571	4 786

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1 000)						
Uitgaven en verplichtingen	2005	2006	2007	2008	2009	2010
1. Compensatie hogere uitg.	- 337	- 343	- 551	- 244	- 246	- 746
2. Saldering BLS-ontvangsten	- 11 088	- 8 906	- 8 906	- 8 906	8 906	- 8 906
3. Vorming BLS RWS	- 173 308	- 160 976	- 154 462	- 153 702	- 153 636	- 152 567
4. Loon- en prijscompensatie	- 49 560	- 41 929	- 43 545	42 804	- 42 749	- 42 749
5. Taakstelling voorlichting	150	150	150	150	150	150
6. Compensatie binnen Hoofdstuk XII	1 063	6 376	2 000	2 905	700	4 711
7. Overige taakstellingen	283	3 377	6 768	6 802	6 825	6 846
8. Electronische overheid		- 2 450	- 1 440	- 1 580	- 1 680	- 1 770
9. Loonbijstelling CAO Rijk 2004	7 088					
10. WW-maatregelen	50	74	127	- 53	- 248	- 544
Totaal	- 225 659	- 204 627	- 199 859	- 197 432	- 199 790	- 195 575

- Ad 1. Voor hogere uitgaven binnen Hoofdstuk XII wordt dit artikel verlaagd.
- Ad 2. Als gevolg van de status van baten-lastendienst van Rijkswaterstaat worden de ontvangsten gerelateerd aan het apparaat van de baten-lastendienst ontvangen, waardoor evenredig de uitgaven (bijdrage aan de baten-lastendienst) kunnen worden verlaagd.
- Ad 3. Deze technische mutatie komt voort uit de omvorming van Rijkswaterstaat tot een baten-lastendienst (zie leeswijzer). Bij de conversie van de begroting zijn de uitgaven van het voormalig artikel 22 aan dit artikel toegevoegd (stand Voorjaarsnota). Met deze mutatie worden deze uitgaven en de aan het voormalige artikel 22 gerelateerde mutaties overgeboekt.
- Ad 4. Het betreft de verdeling van de bij 1e suppletore wet 2005 aan dit artikel toegevoegde loon- en prijsbijstelling over de artikelen.
- Ad 5. Op dit artikel is een taakstelling voorlichting geparkeerd. Thans vindt de definitieve verdeling plaats.

- Ad 6. Dit betreft hoofdzakelijk een correctie van een onterechte opgelegde budgetverlaging van Rijkswaterstaat in de begroting 2005 en een kasschuif in de huisvestingsuitgaven.
- Ad 7. De kabinetstaakstellingen met betrekking tot de inkoop en adviescolleges, die op dit artikel geparkeerd zijn, worden over de artikelen verdeeld.
- Ad 8. Het betreft hier de taakstelling elektronische overheid.
- Ad 9. Door het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties is een bedrag voor de Loonbijstelling CAO Rijk 2004 een bedrag aan de begroting van Verkeer en Waterstaat toegevoegd. Het bedrag is voorlopig op dit artikel geparkeerd.
- Ad 10. De mutatie betreft de afroaming in verband met WW-maatregelen naar aanleiding van SER-advies.

41 Ondersteuning functioneren Verkeer en Waterstaat

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
41 Ondersteuning functioneren VenW	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Stand 1e suppletore wet 2005	188 293	191 608	188 039	186 206	188 050	186 174
Nieuwe mutaties	23 815	2 782	9 717	5 708	11 889	12 677
Stand ontwerpbegroting 2006	212 108	194 390	197 756	191 914	199 939	198 851

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
41 Ondersteuning functioneren VenW	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Stand 1e suppletore wet 2005	208 425	198 830	191 917	189 603	188 841	186 174
Nieuwe mutaties	23 815	2 782	9 717	5 708	11 889	12 677
Stand ontwerpbegroting 2006	232 240	201 612	201 634	195 311	200 730	198 851

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1 000)						
Uitgaven	2005	2006	2007	2008	2009	2010
1. Loonbijstelling	1 221	129	127	127	127	127
2. Prijsbijstelling	1 263	1 273	1 236	1 205	1 196	1 196
3. Balans in mobiliteit	398	362	362			
4. E-government	-2000	-3 000	-7 000	-7 000	-800	
5. Verkeersveiligheid spoor	5	5	5	5	5	5
6. RMNO			190	190	190	190
7. Vorming BLD RWS	1 5474	14 450	10 415	10 416	10 417	10 416
8. Actualisatie veranderopgave	6 700	-9 900	4 800	1 200	1 200	1 200
9. Besluitvormingsmemorandum		-291	-172	-189	-200	-211
10. Taakstelling adviesraden MR 08-04-2005	-246	-246	-246	-246	246	-246
11. VOC	1 000					
Totaal	23 815	2 782	9 717	5 708	11 889	12 677

- Ad 1. Deze mutatie betreft de loonbijstelling tranche 2005.
- Ad 2. Deze mutatie betreft de prijsbijstelling tranche 2005.
- Ad 3. Deze mutatie betreft een interne overboeking van verschillende VenW onderdelen ten behoeve van Balans, een adviesbureau van Verkeer en Waterstaat op het gebied van loopbaan, opleiding en arbeidsmarkt naar artikel 41.
- Ad 4. Dit betreft de interne overboeking van project E-government

naar de Inspectie Verkeer en Waterstaat welke middelen voorheen geraamd waren op artikel 41.

- Ad 5. Deze mutatie betreft een overboeking ten behoeve van interne verkeersveiligheid spoor.
- Ad 6. Het betreft hier de overgang van het budget voor de Regeling Milieu en Natuurontwikkeling van RWS naar de centrale diensten.
- Ad 7. Deze mutatie komt voort uit de omvorming van Rijkswaterstaat tot een baten-lastendienst (zie leeswijzer).
- Ad 8. Het betreft hier de actualisatie van de raming van de kosten van de veranderopgave Verkeer en Waterstaat.
- Ad 9. De taakstelling elektronische overheid is in de Ministerraad van 8 april 2005 afgesproken. Dit bedrag wordt ingeleverd ten behoeve van rijksbrede uitgaven voor de «electronische overheid», de campagne «Werken bij het Rijk», en Ryxnet.
- Ad 10. Dit betreft de taakstelling op adviesraden conform Ministerraadbesluit van 8 april welke bij VenW neerslaat bij de Veiligheidscommissie Schiphol en de Raad voor Verkeer en Waterstaat.
- Ad 11. Betreft een verschuiving van middelen van 2004 naar 2005 in het kader van het project «Vereenvoudigd Opstellen van Contracten».

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
41 Ondersteuning functioneren VenW	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Stand 1e suppletore wet 2005	25 363	25 307	25 061	25 911	22 991	14 041
Nieuwe mutaties	- 13 130	- 10 948	- 10 948	- 10 948	- 10 948	- 10 948
Stand ontwerpbegroting 2006	12 233	14 359	14 113	14 963	12 043	3 093

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1 000)						
Ontvangsten	2005	2006	2007	2008	2009	2010
1. Vorming BLD RWS	- 13 130	- 10 948	- 10 948	10 948	- 10 948	- 10 948
Totaal	-13 130	- 10 948	- 10 948	- 10 948	- 10 948	- 10 948

- Ad 1. Deze mutatie komt voort uit de omvorming van Rijkswaterstaat tot een baten-lastendienst (zie leeswijzer).

9. CONVERSIETABEL

In deze paragraaf wordt de relatie tussen de budgetten uit de «oude» begroting 2005 en die uit de onderliggende nieuwe begroting 2006 inzichtelijk gemaakt (op het niveau van artikelonderdeel). Dit meerjarig voor de periode t/m 2010 en op basis van de laatst door de Kamer geautoriseerde begrotingsstand (eerste suppletore begroting 2005). Af te leiden valt waar het begrotingsgeld in de oude structuur was geraamd en waar dit in de huidige structuur is terug te vinden («was-wordt»). Voor de volledigheid is ook een aparte tabel opgenomen waarbij het omgekeerde getoond wordt («wordt-was»), waardoor in een oogopslag kan worden gezien uit welke oude budgetten het nieuwe is opgebouwd. Bij deze laatste tabel worden de uitgaven niet meer herhaald.

Toelichting

Bij de oude indeling van hoofdstuk XII was sprake van een zogeheten matrix-structuur, waarbij elk Directoraat-generaal (DG) één of meerdere artikelen had die steeds waren te koppelen aan één van de beleidsthema's (veiligheid, netwerken, efficiënte markten en leefbaarheid). De beleidsthema's waren daarmee te koppelen aan een organisatie-onderdeel (maar niet aan één artikel).

In de nieuwe indeling zijn de organieke schotten binnen VenW uit de begroting gehaald en is bij de artikelindeling uitgegaan van (actuele) VenW beleidsthema's. Beleidsthema's en artikelen lopen nu 1:1. In een schema ziet dat er als volgt uit.

OUDE MATRIX-INDELING		Oude artikelen:					
Thema's		DG Goederenvervoer	DG Personenvervoer	DG Luchtvaart	DGW	IVW	KNMI
Oude situatie	Veiligheid	01 Veilig goedvv.	05 Veilig persvv.	09 Veilige luchtvr.	13 Veiligheid water	18 Inspectie VenW	16 & 17 Meteo en Ruimtvr.
	Netwerken	02 Versterken netwerk	06 Versterken netwerk	10 Faciliteren netwerk			
	Efficiënte markten	03 Efficiënt werkend syst.	07 Klantgericht markt	11 Efficiënt werkend bestel			
	Leefbaarheid	04 Duurzaam goedvv.	08 Duurzaam persvv.	12 Duurzame luchtvr.	14 Waterbeheer		
		↓	↓	↓	↓	↓	↓
NIEUWE ARTIKELN & THEMA'S (1:1):							
Nieuwe situatie	31 Integraal waterbeleid				13, 14		
	32 Veiligheid: in of door mobiliteit	01	05				
	33 Veiligheid: beheersing risico's	01, 03		09			
	34 Netwerken en reistijden	03	06, 07, 08				
	35 Mainports en logistiek	02, 03, 04		10, 11			
	36 Kwaliteit leefomgeving	04	08	11, 12			
	37 Meteo & ruimtevaart						16, 17
	38 IVW					18	

Tabel WAS-WORDT

WAS:		UITGAVEN					
Instr.		2005	2006	2007	2008	2009	2010
01	Veilig goederenvervoer						
01.01.01	Interne veiligheid wegverkeer	12					
01.01.03	Interne veiligheid water	6 085	4 244	3 830	3 830	3 830	3 830
01.01.04	Externe veiligheid	1 803	188	188	188	188	188
01.01.08	HGIS	416	416	416	416	416	416
01.01.99	Beleidsvoorbereiding en evaluatie	2 020	1 804	2 057	1 807	1 807	1 807
01.02	Apparaatsuitgaven	5 170	4 862	4 758	4 758	4 758	4 758
32.01.02		175	175	175	175	175	175
02	Versterking netwerk goed.vv.						
02.01.01	Mainports en zeehavens	2 997	4 136	3 753	3 753	3 753	3 753
02.01.03	Kwaliteit verbindingen	1 202	876	876	876	876	876
02.01.99	Beleidsvoorbereiding en evaluatie	1 307	1 217	1 174	1 174	1 174	1 174
02.02	Apparaatsuitgaven	3 850	3 820	3 715	3 715	3 715	3 715

WORDT:		UITGAVEN						
Art. Ond.		product	2005	2006	2007	2008	2009	2010
32.01	Aantal verkeersslachtoffers op de weg verminderen	32.01.03	12					
33.02	Veiligheid goederenvervoer scheepvaart	33.02.01	3 954	3 379	3 371	3 371	3 371	3 371
		33.02.02	684	365	459	459	459	459
		33.02.03	1 447	500				
33.01	Externe veiligheid	33.01.01	203	188	188	188	188	188
35.04	Logistiek efficiëntie goederenvervoer	35.04.01	1 600					
33.02	Veiligheid goederenvervoer scheepvaart	33.02.04	416	416	416	416	416	416
32.01	Aantal verkeersslachtoffers op de weg verminderen	32.01.03	590	610	700	600	500	500
33.01	Externe veiligheid	33.01.01	737	709	597	487	522	522
33.02	Veiligheid goederenvervoer scheepvaart	33.02.01	307	111	366	326	391	391
		33.02.02	148	163	234	234	234	234
		33.02.03	238	211	160	160	160	160
32.01	Aantal verkeersslachtoffers op de weg verminderen	32.01.03	139	139	139	139	139	139
33.01	Externe veiligheid	33.01.01	2007	1 699	1 665	1 665	1 665	1 665
33.02	Veiligheid goederenvervoer scheepvaart	33.02.01	843	843	773	773	773	773
		33.02.02	348	348	348	348	348	348
		33.02.03	362	362	362	362	362	362
33.03	Veiligheid luchtvaart	33.03.03	447	447	447	447	447	447
34.02	Netwerk vaarwegen	34.02.01	269	269	269	269	269	269
34.03	Netwerk spoor	34.03.06	54	54	54	54	54	54
35.04	Logistiek efficiëntie goederenvervoer	35.04.01	526	526	526	526	526	526
35.02	Mainport R'dam en overige zeehavens	35.02.01	408	454	322	322	322	322
		35.02.02	403	111	122	122	122	122
		35.02.03	2 186	3 571	3 309	3 309	3 309	3 309
33.02	Veiligheid goederenvervoer scheepvaart	33.02.01	318	0	0	0	0	0
35.04	Logistiek efficiëntie goederenvervoer	35.04.01	784	802	855	876	876	876
35.04	Logistiek efficiëntie goederenvervoer	35.04.04	100	74	21	0	0	0
35.02	Mainport R'dam en overige zeehavens	35.02.02	278	105	80	80	80	80
		35.02.03	115	154	154	154	154	154
35.04	Logistiek efficiëntie goederenvervoer	35.04.01	914	958	940	940	940	940
3 3.01	Externe veiligheid	33.01.02	166	166	166	166	166	166
33.04	Bescherming tegen moedwillige verstoring	33.04.02	236	236	236	236	236	236
35.01	Mainport Schiphol en reg. Luchthavens	35.01.03	851	851	851	851	851	851
		35.01.04	257	257	257	257	257	257
35.02	Mainport R'dam en overige zeehavens	35.02.01	535	535	535	535	535	535
		35.02.02	452	452	452	452	452	452
		35.02.03	168	168	168	168	168	168
35.04	Logistiek efficiëntie goederenvervoer	35.04.04	1 072	1 042	937	937	937	937
		35.04.05	113	113	113	113	113	113

Tabel WAS-WORDT

WAS:		UITGAVEN					
Instr.		2005	2006	2007	2008	2009	2010
03	Eff. Werkend goed.vv. systeem						
03.01.01	Marktwerking en -toegang	8 310	8 896	9 246	9 223	9 223	9 223
03.01.02	Gezonde vervoerssectoren	4 275	3 304	3 381	3 381	3 381	3 381
03.01.03	Logistieke efficiency	139	139	139	139	139	139
03.01.99	Beleidsvoorbereiding en evaluatie	1 377	241	241	241	241	241
03.02	Apparaatsuitgaven	4 501	4 668	4 558	4 558	4 558	4 558
04	Duurzaam goed.vv.						
04.01.01	Transportpreventie	3 046	2 880	1 510	1 510	1 510	1 510
04.01.02	Stil en schoon vervoer	4 680	4 719	5 571	6 071	6 071	6 071
04.01.04	Verantwoord ondernemen	1 792	819	718	718	718	718
04.01.99	Beleidsvoorbereiding en evaluatie	822	822	592	592	592	592
04.02	Apparaatsuitgaven	1 572	1 373	1 291	1 291	1 291	1 291

WORDT:		UITGAVEN						
Art. Ond.		product	2005	2006	2007	2008	2009	2010
33.01	Externe veiligheid	33.01.01	500	200	200	200	200	200
34.01	Netwerk weg	34.01.06	135	149	149	149	149	149
35.04	Logistiek efficiëntie goederenvervoer	35.04.01	650	581	514	491	491	491
		35.04.02	50	50	50	50	50	50
		35.04.03	17	17	17	17	17	17
		35.04.05	6 958	7 899	8 316	8 316	8 316	8 316
33.04	Bescherming tegen moedwillige verstoring	33.04.01	366	486	486	486	486	486
34.01	Netwerk weg	34.01.06	100	100	0	0	0	0
35.04	Logistiek efficiëntie goederenvervoer	35.04.01	0	90	142	142	142	142
35.04	Logistiek efficiëntie goederenvervoer	35.04.02	2 947	1 874	1 760	1 760	1 760	1 760
35.04	Logistiek efficiëntie goederenvervoer	35.04.03	385	494	482	471	471	471
35.04	Logistiek efficiëntie goederenvervoer	35.04.04	477	260	511	522	522	522
35.02	Mainport R'dam en overige zeehavens	35.02.03	130	130	130	130	130	130
35.04	Logistiek efficiëntie goederenvervoer	35.04.04	9	9	9	9	9	9
35.04	Logistiek efficiëntie goederenvervoer	35.04.01	730	0	0	0	0	0
		35.04.02	265	134	134	134	134	134
		35.04.03	102	27	27	27	27	27
		35.04.04	200	0	0	0	0	0
		35.04.05	30	30	30	30	30	30
36.04	Zeevaart	36.04.01	50	50	50	50	50	50
33.04	Bescherming tegen moedwillige verstoring	33.04.01	323	323	323	323	323	323
34.01	Netwerk weg	34.01.06	563	563	563	563	563	563
35.04	Logistiek efficiëntie goederenvervoer	35.04.02	1 235	1 302	1 192	1 192	1 192	1 192
		35.04.03	739	739	739	739	739	739
		35.04.05	1 157	1 257	1 257	1 257	1 257	1 257
36.04	Zeevaart	36.04.01	484	484	484	484	484	484
36.01	Leefomgeving hoofdwegen	36.01.06	3 046	2 880	1 510	1 510	1 510	1 510
33.01	Externe veiligheid	33.01.01	19	0	0	0	0	0
36.01	Leefomgeving hoofdwegen	36.01.06	3 344	2 642	3 542	4 042	4 042	4 042
36.04	Zeevaart	36.04.01	141	135	135	135	135	135
		36.04.03	1 176	1 942	1 894	1 894	1 894	1 894
35.04	Logistiek efficiëntie goederenvervoer	35.04.02	300	250	250	250	250	250
35.04	Logistiek efficiëntie goederenvervoer	35.04.04	50	0	0	0	0	0
36.01	Leefomgeving hoofdwegen	36.01.06	1 382	569	468	468	468	468
36.04	Zeevaart	36.04.01	60	0	0	0	0	0
35.04	Logistiek efficiëntie goederenvervoer	35.04.04	50	25	25	25	25	25
		35.04.05	70	70	70	70	70	70
36.04	Zeevaart	36.04.01	109	179	174	174	174	174
		36.04.02	223	153	153	153	153	153
		36.04.03	370	395	170	170	170	170
33.03	Veiligheid luchtvaart	33.03.01	200	150	130	130	130	130
35.01	Mainport Schiphol en reg. Luchthavens	35.01.05	100	100	100	100	100	100
35.03	Logistiek efficiëntie luchtvaart	35.03.02	200	150	130	130	130	130
		35.03.03	300	250	230	230	230	230
35.04	Logistiek efficiëntie goederenvervoer	35.04.01	83	84	82	82	82	82
		35.04.03	100	100	100	100	100	100
		35.04.04	200	150	130	130	130	130
36.01	Leefomgeving hoofdwegen	36.01.06	250	250	250	250	250	250
36.04	Zeevaart	36.04.02	80	80	80	80	80	80
		36.04.03	59	59	59	59	59	59

Tabel WAS-WORDT

WAS:		UITGAVEN					
Instr.		2005	2006	2007	2008	2009	2010
05	Veilig personenvervoer						
05.01.01	Reductie verkeersslachtoffers weg	24 018	23 752	24 508	24 908	24 908	24 908
05.01.03	Verbeteren sociale veiligheid OV	11 870					
05.01.99	Beleidsvoorbereiding en evaluatie	226	231	231	231	231	231
05.02	Apparaatsuitgaven	2 232	2 090	2 044	2 044	2 044	2 044
06	Versterking netwerk pers.vv.						
06.01.03	Bewuste vervoerswijzekeuze	6 166	6 051	6 051	6 051	6 051	6 051
06.01.99	Beleidsvoorbereiding en evaluatie	1 984	2 032	2 032	1 832	1 832	1 832
06.02	Apparaatsuitgaven	4 419	4 041	3 951	3 951	3 951	3 951
07	Klantgerichte pers.vv. markt						
07.01.01	Spoorvervoer	100 637	101 195	101 259	101 259	101 259	101 259
07.01.02	Regionaal vervoer	94 665	130 229	109 074	73 513	66 129	66 129
07.01.03	Taxi	820	820	820	820	820	820
07.01.99	Bve en voorlichting	2 658	2 555	2 458	2 258	2 258	2 258
07.02	Apparaatsuitgaven	2 243	2 150	1 933	1 802	1 802	1 802

WORDT:		UITGAVEN						
Art. Ond.		product	2005	2006	2007	2008	2009	2010
32.01	Aantal verkeersslachtoffers op de weg verminderen	32.01.02	3 409	3 411	3 777	4 182	4 182	4 182
		32.01.04	20 609	20 341	20 731	20 726	20 726	20 726
32.03	Sociale veiligheid OV verbeteren	32.03.02	11 870					
32.01	Aantal verkeersslachtoffers op de weg verminderen	32.01.01	150	150	150	150	150	150
32.02	Aantal verkeersslachtoffers op het spoor verminderen	32.02.01	50	55	55	55	55	55
32.03	Sociale veiligheid OV verbeteren	32.03.01	26	26	26	26	26	26
3 2.01	Aantal verkeersslachtoffers op de weg verminderen	32.01.01	728	648	648	648	648	648
		32.01.02	462	462	462	462	462	462
		32.01.03	555	555	555	555	555	555
32.02	Aantal verkeersslachtoffers op het spoor verminderen	32.02.01	143	109	63	63	63	63
32.02	Aantal verkeersslachtoffers op het spoor verminderen	32.02.02	200	200	200	200	200	200
32.03	Sociale veiligheid OV verbeteren	32.03.02	86	58	58	58	58	58
33.04	Bescherming tegen moedwillige verstoring	33.04.03	58	58	58	58	58	58
34.04	Netwerk decentraal/regionaal vervoer	34.04.03	5 531	6 051	5 651	5 651	5 651	5 651
		34.04.04	635	0	400	400	400	400
34.01	Netwerk weg	34.01.01	618	636	636	618	618	618
34.03	Netwerk spoor	34.03.01	174	204	204	174	174	174
34.04	Netwerk decentraal/regionaal vervoer	34.04.01	1 192	1 192	1 192	1 040	1 040	1 040
34.01	Netwerk weg	34.01.01	963	896	831	831	831	831
		34.01.02	79	79	79	79	79	79
		34.01.03	380	380	380	380	380	380
		34.01.04	564	564	564	564	564	564
34.03	Netwerk spoor	34.03.01	520	463	463	463	463	463
		34.03.02	606	606	606	606	606	606
		34.03.03	295	238	67	67	67	67
		34.03.04	226	226	226	226	226	226
		34.03.05	125	125	125	125	125	125
34.04	Netwerk decentraal/regionaal vervoer	34.04.01	661	464	610	610	610	610
34.03	Netwerk spoor	34.03.04	100 637	101 195	101 259	101 259	101 259	101 259
34.04	Netwerk decentraal/regionaal vervoer	34.04.01	47	47	47	47	47	47
		34.04.04	93 995	129 548	108 393	72 832	65 448	65 448
		34.04.05	623	634	634	634	634	634
		34.04.06	820	820	820	820	820	820
34.03	Netwerk spoor	34.03.01	336	335	335	335	335	335
34.04	Netwerk decentraal/regionaal vervoer	34.04.01	2 322	2 220	2 123	1 923	1 923	1 923
3 4.04	Netwerk decentraal/regionaal vervoer	34.04.01	23	56	80	80	80	80
		34.04.02	638	638	639	640	641	642
		34.04.03	383	383	384	385	386	387
		34.04.04	940	814	573	442	442	442
		34.04.05	113	113	113	113	113	113
		34.04.06	146	146	146	146	146	146

WAS:		UITGAVEN					
Instr.		2005	2006	2007	2008	2009	2010
08	Duurzaam pers.vv.						
08.01.01	Luchtkwaliteit	9 482	5 572	4 621	4 037	4 037	4 037
08.01.03	Ontsnippering	9 076	9 076	9 076	9 076	9 076	9 076
08.01.99	Comm. En draagvlak, bve (incl. Transumo)	4 049	4 989	6 989	8 989	8 639	939
08.02	Apparaatsuitgaven	2 080	1 949	1 839	1 839	1 839	1 839
09	Veilige luchtvaart						
09.01.01	Intern veiligheidsnivo civiele luchtvaart	430	430	430	430	430	430
09.01.02	Extern veiligheidsnivo civiele luchtvaart	6 157	6 157	4 657	4 657	3 763	3 763
09.01.08	HGIS	1 345	3 015	2 515	2 515	2 015	2 015
09.01.99	Anticiperend onderzoek	2 537	2 537	2 537	2 037	1 037	1 037
09.02	Apparaatsuitgaven	796	699	651	651	651	651
10	Faciliteren luchtvaartnetwerk						
10.01.01	Beschikbaarheid luchthavencapaciteit	646	264				
10.01.02	Beschikbaarheid luchtruimcapaciteit	23 973	22 516	22 516	22 516	22 516	22 516
10.01.99	Bve en anticiperend onderzoek	3 862	3 151	2 045	2 045	2 045	2 045
10.02	Apparaatsuitgaven	1 390	1 339	1 315	1 315	1 315	1 315
11	Effectief werkend luchtvaartbestel						
11.01.01	Aansluiting mondiale luchtvaartnetwerk	90	90	90	90	90	90
11.01.02	Decentralisatie reg./kleine luchthavens	824	824	824	824	824	824
11.01.99	Beleidsvoorber.en eval. schadeclaims	1 096	1 108	1 125	1 148	1 148	1 148
11.02	Apparaatsuitgaven	2 080	2 425	2 425	0	- 2	- 2
		1 490	1 435	1 408	1 408	1 408	1 408

WORDT:		UITGAVEN						
Art. Ond.		product	2005	2006	2007	2008	2009	2010
36.01	Leefomgeving hoofdwegen	36.01.03	8 127	4 725	3 765	3 181	3 181	3 181
		36.01.04	1 355	847	856	856	856	856
36.02	Leefomgeving spoorwegen	36.02.03	9 076	9 076	9 076	9 076	9 076	9 076
34.04	Netwerk decentraal/regionaal vervoer	34.04.01	567	567	567	607	617	617
36.01	Leefomgeving hoofdwegen	36.01.01	58	58	58	58	58	58
		36.01.02	3 160	4 100	6 100	8 060	7 700	
34.04	Netwerk decentraal/regionaal vervoer	34.04.01	264	264	264	264	264	264
34.01	Netwerk weg	34.01.01	300	300	300	300	300	300
34.03	Netwerk spoor	34.03.01	250	250	250	250	250	250
34.04	Netwerk decentraal/regionaal vervoer	34.04.01	600	550	200	200	200	200
		34.04.04			300	300	300	300
36.01	Leefomgeving hoofdwegen	36.01.01	246	231	231	231	231	231
		36.01.02	75	75	75	75	75	75
		36.01.03	227	161	131	131	131	131
		36.01.04	166	166	136	136	136	136
		36.01.05	149	149	149	149	149	149
36.02	Leefomgeving spoorwegen	36.02.01	67	67	67	67	67	67
33.03	Veiligheid luchtvaart	33.03.01	230	230	230	230	230	230
		33.03.03	200	200	200	200	200	200
33.01	Externe veiligheid	33.01.02	1 500	1 500	0	0	0	0
		33.01.03	4 657	4 657	4 657	4 657	3 763	3 763
33.03	Veiligheid luchtvaart	33.03.02	1 345	3 015	2 515	2 515	2 015	2 015
33.01	Externe veiligheid	33.01.02	450	300	300	300	300	300
33.03	Veiligheid luchtvaart	33.03.01	1 787	1 937	1 937	1 437	437	437
33.04	Bescherming tegen moedwillige verstoring	33.04.02	300	300	300	300	300	300
33.03	Veiligheid luchtvaart	33.03.01	796	699	651	651	651	651
35.01	Mainport Schiphol en reg. Luchthavens	35.01.01	646	264				
35.03	Logistiek efficiëntie luchtvaart	35.03.01	23 973	22 516	22 516	22 516	22 516	22 516
35.01	Mainport Schiphol en reg. Luchthavens	35.01.02	1 200	450	0	0	0	0
		35.01.03	600	900	0	0	0	0
		35.01.04	500	300	0	0	0	0
35.03	Logistiek efficiëntie luchtvaart	35.03.01	18	18	18	18	18	18
		35.03.02	1 544	1 483	2 027	2 027	2 027	2 027
35.01	Mainport Schiphol en reg. Luchthavens	35.01.02	294	294	294	294	294	294
35.03	Logistiek efficiëntie luchtvaart	35.03.02	1 096	1 045	1 021	1 021	1 021	1 021
36.03	Luchtvaart	36.03.10	90	90	90	90	90	90
35.01	Mainport Schiphol en reg. Luchthavens	35.01.05	524	524	524	524	524	524
35.03	Logistiek efficiëntie luchtvaart	35.03.02	300	300	300	300	300	300
35.03	Logistiek efficiëntie luchtvaart	35.03.03	1 096	1 108	1 125	1 148	1 148	1 148
36.03	Luchtvaart	36.03.09	2 080	2 425	2 425	0	- 2	- 2
35.01	Mainport Schiphol en reg. Luchthavens	35.01.05	523	523	523	523	523	523
35.03	Logistiek efficiëntie luchtvaart	35.03.03	967	912	885	885	885	885

Tabel WAS-WORDT

WAS:		UITGAVEN					
Instr.		2005	2006	2007	2008	2009	2010
12	Duurzame luchtvaart						
12.01.01	Beperken uitstoot luchtvaart	0	0	0	0	0	0
12.01.02	Beperken geluidshinder: Aankoop LIB geluidsliepzones	3 993	1 600	1 462	567	567	567
	Beperken geluidshinder: schadeclaims Schiphol	9 088	8 601	9 625	13 977	14 871	14 871
	Beperken geluidshinder: Doorstorting SGIS	10 241	10 660	11 249	11 856	11 856	11 856
	Beperken geluidshinder: Geluidsis. Reg. luchthavens	2 289	0	0	0	0	0
	Beperken geluidshinder: GIS-2	37 800	24 794	0	0	0	0
	Beperken geluidshinder: GIS-3	5 841	20 000	20 000	20 000	20 000	20 000
	Beperken geluidshinder: Klacht-afhandeling GIS	150	300	300	0	0	0
	Beperken geluidshinder: Woonschepen geluidzones	434	600	200	0	0	0
12.01.99	Beleidsvoorbereiding en evaluatie	1 742	2 216	2 945	3 445	4 445	4 445
12.02	Apparaatsuitgaven	891	778	767	767	767	767
13	Veiligheid water						
13.01.99	Overige programma-uitgaven	4 591	5 153	6 255	6 255	6 255	6 255
13.02	Apparaatsuitgaven	2 040	1 974	1 938	1 938	1 938	1 938
14	Waterbeheer						
14.01.07	Leven met Water	5 439	5 360	5 020	3 830	1 250	0
14.01.08	Partners voor water	13 386	10 594	9 694	9 694	9 694	9 694
14.01.99	Overige programma-uitgaven	18 397	17 550	17 356	17 356	17 356	17 356
14.02	Apparaatsuitgaven	3 450	3 270	3 169	3 169	3 169	3 169
16	Weer, klimaat en seismologie						
16.01.01	Algemene weersverwachtingen	80	80	80	80	80	80
16.01.08	HGIS	736	736	736	736	736	736
16.02.00	Apparaatsuitgaven	28 751	27 913	27 363	27 606	28 040	28 040

WORDT:		UITGAVEN						
Art. Ond.		product	2005	2006	2007	2008	2009	2010
36.03	Luchtvaart	36.03.10	0	0	0	0	0	0
		36.03.07	3 993	1 600	1 462	567	567	567
		36.03.06	9 088	8 601	9 625	13 977	14 871	14 871
		36.03.01	10 241	10 660	11 249	11 856	11 856	11 856
		36.03.08	2 289	0	0	0	0	0
		36.03.02	37 800	24 794	0	0	0	0
		36.03.03	5 841	20 000	20 000	20 000	20 000	20 000
		36.03.04	150	300	300	0	0	0
		36.03.05	434	600	200	0	0	0
33.03	Veiligheid luchtvaart	33.03.03	200	200	200	200	200	200
35.01	Mainport Schiphol en reg. Luchthavens	35.01.05	316	300	300	300	300	300
36.03	Luchtvaart	36.03.10	1 226	1 716	2 445	2 945	3 945	3 945
36.03	Luchtvaart	36.03.01	118	105	94	94	94	94
		36.03.10	773	673	673	673	673	673
31.01	Bestuurlijke organisatie en instrumentatie	31.01.01	661	914	603	398	208	
31.01	Bestuurlijke organisatie en instrumentatie	31.01.01	0	0	0	0	0	0
31.01	Bestuurlijke organisatie en instrumentatie	31.01.01	37					
31.02	Veiligheid	31.02.01	3 261	3 489	4 852	5 007	5 154	5 336
31.02	Veiligheid	31.02.02	632	750	800	850	893	919
31.01	Bestuurlijke organisatie en instrumentatie	31.01.01	1 109	1 085	1 072	1 072	1 072	1 072
31.02	Veiligheid	31.02.01	745	711	693	693	693	693
		31.02.02	186	178	173	173	173	173
31.01	Bestuurlijke organisatie en instrumentatie	31.01.03	5 439	5 360	5 020	3 830	1 250	
31.01	Bestuurlijke organisatie en instrumentatie	31.01.02	13 386	10 594	9 694	9 694	9 694	9 694
31.01	Bestuurlijke organisatie en instrumentatie	31.01.01	3 376	2 775	3 222	3 349	3 653	3 653
31.03	Waterkwantiteitsbeheer	31.03.01	1 211	1 471	1 543	1 611	1 676	1 676
31.04	Waterkwaliteit	31.04.01	11 177	10 944	10 502	10 769	10 366	10 366
		31.04.02	2 633	2 360	2 089	1 627	1 661	1 661
31.01	Bestuurlijke organisatie en instrumentatie	31.01.01	845	782	746	746	744	744
31.03	Waterkwantiteitsbeheer	31.03.01	372	356	346	346	348	348
31.04	Waterkwaliteit	31.04.01	1 861	1 776	1 731	1 731	1 731	1 731
		31.04.02	372	356	346	346	346	346
37.01	Veiligheid, economie en duurzaam milieu	37.01.01	80	80	80	80	80	80
37.01	Veiligheid, economie en duurzaam milieu	37.01.04	736	736	736	736	736	736
37.01	Veiligheid, economie en duurzaam milieu	37.01.01	19 644	18 316	17 895	18 050	18 329	18 329
		37.01.02	8 109	8 517	8 338	8 410	8 536	8 536
		37.01.03	998	1 080	1 130	1 146	1 175	1 175

Tabel WAS-WORDT

WAS:		UITGAVEN					
Instr.		2005	2006	2007	2008	2009	2010
17	Ruimtevaart						
17.01.01	(Inter)nationale ruimtevaartprogramma's	16 430	13 472	13 331	13 331	13 331	13 331
18	IVW						
18.01.00	Digitale tachograaf	12 211	6 303	3 797	3 870	3 870	3 870
	Financ.stimulering	7 177	9 046	8 315	11 728	11 728	11 728
	Inspectie	6 033	6 174	6 415	6 415	6 415	6 415
18.02	Apparaatsuitgaven	82 062	76 763	74 583	74 583	74 583	74 583
19	Bijdragen aan IF en BDU						
19.01.00	Bijdrage aan het IF	4 000 220	4 646 036	4 551 141	4 440 176	4 525 110	4 622 694
19.02	Bijdrage BDU	1 435 403	1 431 098	1 484 679	1 609 115	1 645 808	1 758 895
20	Nominaal en onvoorzien						
20.01.00	Loonbijstelling	23 238	5 053	5 137	5 278	3 840	3 840
	Onvoorzien	2 383	- 4 328	- 5 866	- 6 868	- 5 456	- 5 456
	Prijsbijstelling	37 448	39 364	40 915	40 030	40 001	40 001
21	Algemeen departement						
21.01.01	Voorlichting	5 638	4 850	4 644	4 644	4 644	4 644
21.01.02	Externe oriëntatie	2004	1 737	1 737	1 737	1 737	1 737
21.01.03	Departementaal onderzoek en ontwikkeling	1 276	754	753	753	753	753
21.01.04	Internationale zaken	1 254	1 225	1 225	1 225	1 225	1 225
21.01.05	Bijdragen derden	8 849	6 730	7 018	7 138	7 138	7 138
21.01.06	Generiek informatiesystemen	20 933	16 563	16 531	16 465	16 465	16 465
21.01.08	HGIS	2 205	2 205	2 205	2 205	2 205	2 205
21.01.10	Regeringsvliegtuig	3 757	3 757	4 569	4 569	4 569	4 569
21.02.01	Strategische beleids, plannings controtaken	80 236	83 585	83 860	83 859	83 859	81 192
21.02.02	Departementale en facilitaire taken	63 233	59 455	51 309	48 942	48 179	48 179

WORDT:		UITGAVEN						
Art. Ond.		product	2005	2006	2007	2008	2009	2010
37.02	(Inter)nationale ruimtevaart-programma's	37.02.01	16 430	13 472	13 331	13 331	13 331	13 331
38.04	Algemene strategie en beleidsvorming	38.04.01	12 211	6 303	3 797	3 870	3 870	3 870
38.04	Algemene strategie en beleidsvorming	38.04.03	7 177	9 046	8 315	11 728	11 728	11 728
38.01	Land		2 076	2 125	2 208	2 208	2 208	2 208
38.02	Lucht		1 745	1 786	1 855	1 855	1 855	1 855
38.03	Water		2 212	2 263	2 352	2 352	2 352	2 352
38.04	Algemene strategie en beleidsvorming	38.04.02	1 300	1 300	1 300	1 300	1 300	1 300
38.01	Land		27 795	25 971	25 221	25 221	25 221	25 221
38.02	Lucht		23 359	21 826	21 196	21 196	21 196	21 196
38.03	Water		29 608	27 666	26 866	26 866	26 866	26 866
39.01	Bijdrage IF	39.01.01	4 000 220	4 646 036	4 551 141	4 440 176	4 525 110	4 622 694
39.02	Bijdrage BDU	39.02.01	1 435 403	1 431 098	1 484 679	1 609 115	1 645 808	1 758 895
40.01	Nominaal en onvoorzien	40.01.01	23 238	5 053	5 137	5 278	3 840	3 840
		40.01.01	2 383	- 4 328	- 5 866	- 6 868	- 5 456	- 5 456
		40.01.01	37 448	39 364	40 915	40 030	40 001	40 001
41.01	Centrale diensten	41.01.01	5 638	4 850	4 644	4 644	4 644	4 644
41.01	Centrale diensten	41.01.07	2004	1 737	1 737	1 737	1 737	1 737
41.01	Centrale diensten	41.01.02	459					
41.01	Centrale diensten	41.01.03	817	754	753	753	753	753
41.01	Centrale diensten	41.01.04	1 254	1 225	1 225	1 225	1 225	1 225
41.01	Centrale diensten	41.01.09	8 849	6 730	7 018	7 138	7 138	7 138
41.01	Centrale diensten	41.01.01	439	439	439	439	439	439
		41.01.02	15 627	12 547	12 229	12 163	12 163	12 163
41.02	Shared Service Organisatie	41.02.03	2 963	1 636	1 636	1 636	1 636	1 636
		41.02.05	1 904	1 941	2 227	2 227	2 227	2 227
41.01	Centrale diensten	41.01.08	2 205	2 205	2 205	2 205	2 205	2 205
41.03	Algemene uitgaven departementsonderdelen	41.03.01	3 757	3 757	4 569	4 569	4 569	4 569
41.01	Centrale diensten	41.01.01	3 890	4 008	4 008	4 008	4 008	4 008
		41.01.02	17 639	16 529	16 743	16 743	16 743	16 743
		41.01.03	6 072	5 797	5 797	5 797	5 797	5 797
		41.01.04	2 257	2 238	2 184	2 184	2 184	2 184
		41.01.05	8 400	8 402	8 078	8 078	8 078	8 078
		41.01.06	6 313	6 375	6 375	6 375	6 375	6 375
		41.01.07	2 673	2 587	2 587	2 587	2 587	2 587
		41.01.09	32 992	37 649	38 088	38 087	38 087	35 420
41.02	Shared Service Organisatie	41.02.01	5 056	5 640	5 599	5 599	5 599	5 599
		41.02.02	39 333	35 745	31 513	30 913	30 912	30 912
		41.02.03	8 332	7 275	6 931	6 251	5 489	5 489
		41.02.04	3 021	2 736	2 736	2 736	2 736	2 736
		41.02.05	7 491	8 059	4 530	3 443	3 443	3 443

Tabel WAS-WORDT

WAS:		UITGAVEN					
Instr.		2005	2006	2007	2008	2009	2010
21.02.03	Personeel en materieel DGP	6 888	6 496	6 585	6 585	6 585	6 585
21.02.04	Personeel en materieel DGL	0	0	0	0	0	0
21.02.05	Personeel en materieel DGG	8 917	8 223	8 158	8 158	8 159	8 159
21.02.07	Personeel en materieel DGW	3 485	3 500	3 523	3 523	3 523	3 523
22	Alg. uitvoeringsorganisatie						
22.01.01	Exploitatiebijdragen	10 104	10 104	10 104	10 104	10 104	10 104
22.01.02	Beleidsvoorbereiding en evaluatie	16 093	16 507	17 196	17 246	17 246	17 246
22.01.03	Anticiperend onderzoek	17 562	16 882	12 881	12 881	12 881	12 881
22.01.99	Overige programma-uitgaven	3 059	2 768	2 768	2 768	2 768	2 768
22.02	Apparaatsuitgaven	133 605	119 261	118 977	118 967	118 977	118 977

WORDT:								UITGAVEN									
Art. Ond.		product	2005	2006	2007	2008	2009	2010									
34.01	Netwerk weg	34.01.01	100	100	75	75	75	75									
34.03	Netwerk spoor	34.03.01	50	50	50	50	50	50									
34.04	Netwerk decentraal/regionaal vervoer	34.04.01	100														
		34.04.04		100	75	75	75	75									
41.03	Algemene uitgaven departements- onderdelen	41.03.02	6 638	6 246	6 385	6 385	6 385	6 385									
41.03	Algemene uitgaven departements- onderdelen	41.03.03															
41.03	Algemene uitgaven departements- onderdelen	41.03.03	8 917	8 223	8 158	8 158	8 159	8 159									
41.03	Algemene uitgaven departements- onderdelen	41.03.04	3 485	3 500	3 523	3 523	3 523	3 523									
40.01	Nominaal en onvoorzien	40.01.01	10 104	10 104	10 104	10 104	10 104	10 104									
40.01	Nominaal en onvoorzien	40.01.01	16 093	16 507	17 196	17 246	17 246	17 246									
40.01	Nominaal en onvoorzien	40.01.01	17 562	16 882	12 881	12 881	12 881	12 881									
40.01	Nominaal en onvoorzien	40.01.01	3 059	2 768	2 768	2 768	2 768	2 768									
40.01	Nominaal en onvoorzien	40.01.01	133 605	119 261	118 977	118 967	118 977	118 977									

Tabel WORDT-WAS

WORDT: Art. Ond.		Hfd.product	WAS: Instr.	
31	Integraal waterbeleid			
		31.01.01	31.01 13.01.99 13.02 14.01.99 14.02	Bestuurlijke organisatie en instrumentatie Overige programma-uitgaven Apparaatsuitgaven Overige programma-uitgaven Apparaatsuitgaven
		31.01.02	14.01.08	Partners voor water
		31.01.03	14.01.07	Leven met Water
31.02	Veiligheid	31.02.01	13.01.99 13.02	Overige programma-uitgaven Apparaatsuitgaven
		31.02.02	13.01.99 13.02	Overige programma-uitgaven Apparaatsuitgaven
31.03	Waterkwantiteitsbeheer	31.03.01	14.01.99 14.02	Overige programma-uitgaven Apparaatsuitgaven
31.04	Waterkwaliteit	31.04.01	14.01.99 14.02	Overige programma-uitgaven Apparaatsuitgaven
		31.04.02	14.01.99 14.02	Overige programma-uitgaven Apparaatsuitgaven
32	Bereiken van optimale veiligheid in of door mobiliteit			
32.01	Aantal verkeersslachtoffers op de weg verminderen	32.01.01	05.01.99	Beleidsvoorbereiding en evaluatie
		32.01.02	05.02 05.01.01 05.02	Apparaatsuitgaven Reductie verkeersslachtoffers weg Apparaatsuitgaven
		32.01.03	01.02 05.02	Apparaatsuitgaven Apparaatsuitgaven
		32.01.04	01.02	Apparaatsuitgaven
		32.01.05	05.01.01	Reductie verkeersslachtoffers weg
		32.01.05	01.01.01 01.01.99	Interne veiligheid wegverkeer Beleidsvoorbereiding en evaluatie
			01.02	Apparaatsuitgaven
32.02	Aantal verkeersslachtoffers op het spoor verminderen	32.02.01	05.01.99	Beleidsvoorbereiding en evaluatie
		32.02.02	05.02	Apparaatsuitgaven
32.03	Sociale veiligheid OV verbeteren	32.03.01	05.01.99	Beleidsvoorbereiding en evaluatie
		32.03.02	05.01.03 05.02	Verbeteren sociale veiligheid OV Apparaatsuitgaven
33	Veiligheid gericht op beheersing van risico's			
33.01	Externe veiligheid	33.01.01	01.01.04 01.01.99 01.02 03.01.01 04.01.02	Externe veiligheid Beleidsvoorbereiding en evaluatie Apparaatsuitgaven Marktwerking en -toegang Stil en schoon vervoer
		33.01.02	02.02 09.01.02	Apparaatsuitgaven Extern veiligheidsniveau civiele luchtvaart
		33.01.03	09.01.99	Anticiperend onderzoek
		33.02.01	09.01.02	Extern veiligheidsniveau civiele luchtvaart
33.02	Veiligheid goederenvervoer scheepvaart	33.02.01	01.01.03 01.01.99	Interne veiligheid water Beleidsvoorbereiding en evaluatie
			01.02	Apparaatsuitgaven
			02.01.03	Kwaliteit verbindingen
		33.02.02	01.01.03 01.01.99	Interne veiligheid water Beleidsvoorbereiding en evaluatie
			01.02	Apparaatsuitgaven
		33.02.03	01.01.03 01.01.99	Interne veiligheid water Beleidsvoorbereiding en evaluatie
			01.02	Apparaatsuitgaven

Tabel WORDT-WAS

WORDT:		WAS:		
Art. Ond.		Hfd.product	Instr.	
33.03	Veiligheid luchtvaart	33.02.04	01.01.08	HGIS
		33.03.01	04.02	Apparaatsuitgaven
			09.01.01	Intern veiligheidsnivo civiele luchtvaart
			09.01.99	Anticiperend onderzoek
			09.02	Apparaatsuitgaven
		33.03.02	09.01.08	HGIS
		33.03.03	01.02	Apparaatsuitgaven
			09.01.01	Intern veiligheidsnivo civiele luchtvaart
			12.01.99	Beleidsvoorbereiding en evaluatie
			03.01.02	Gezonde vervoerssectoren
33.04	Bescherming tegen moedwillige verstoring	33.04.01	03.02	Apparaatsuitgaven
		33.04.02	02.02	Apparaatsuitgaven
		33.04.03	09.01.99	Anticiperend onderzoek
		05.02	Apparaatsuitgaven	
34	Betrouwbare netwerken en acceptabele reistijden			
34.01	Netwerk weg	34.01.01	06.01.99	Beleidsvoorbereiding en evaluatie
			06.02	Apparaatsuitgaven
			08.02	Apparaatsuitgaven
			21.02.03	Personeel en materieel DGP
			06.02	Apparaatsuitgaven
			06.02	Apparaatsuitgaven
			06.02	Apparaatsuitgaven
			03.01.01	Marktwerking en -toegang
			03.01.02	Gezonde vervoerssectoren
			03.02	Apparaatsuitgaven
34.02	Netwerk vaarwegen	34.02.01	01.02	Apparaatsuitgaven
34.03	Netwerk spoor	34.03.01	06.01.99	Beleidsvoorbereiding en evaluatie
			06.02	Apparaatsuitgaven
			07.01.99	Bve en voorlichting
			08.02	Apparaatsuitgaven
			21.02.03	Personeel en materieel DGP
			06.02	Apparaatsuitgaven
			06.02	Apparaatsuitgaven
			06.02	Apparaatsuitgaven
			07.01.01	Spoorvervoer
			06.02	Apparaatsuitgaven
34.03.06	01.02	Apparaatsuitgaven		
34.04	Netwerk decentraal/regionaal vervoer	34.04.01	06.01.99	Beleidsvoorbereiding en evaluatie
			06.02	Apparaatsuitgaven
			07.01.02	Regionaal vervoer
			07.01.99	Bve en voorlichting
			07.02	Apparaatsuitgaven
			08.01.99	bve (incl. Transumo)
			08.01.99	Comm. en draagvlak
			08.02	Apparaatsuitgaven
			21.02.03	Personeel en materieel DGP
			07.02	Apparaatsuitgaven
34.04.02	07.02	Apparaatsuitgaven		
34.04.03		34.04.03	06.01.03	Bewuste vervoerswijzekeuze
			07.02	Apparaatsuitgaven
34.04.04		34.04.04	06.01.03	Bewuste vervoerswijzekeuze
			07.01.02	Regionaal vervoer
			07.02	Apparaatsuitgaven
			08.02	Apparaatsuitgaven
			21.02.03	Personeel en materieel DGP
34.04.05		34.04.05	07.01.02	Regionaal vervoer
			07.02	Apparaatsuitgaven
34.04.06		34.04.06	07.01.03	Taxi
			07.02	Apparaatsuitgaven

Tabel WORDT-WAS

WORDT: Art. Ond.		Hfd.product	WAS: Instr.	
35	Mainports en logistiek			
35.01	Mainport Schiphol en reg. Luchthavens	35.01.01	10.01.01	Beschikbaarheid luchthavencapaciteit
		35.01.02	10.01.99	Bve en anticiperend onderzoek
			10.02	Apparaatsuitgaven
		35.01.03	02.02	Apparaatsuitgaven
			10.01.99	Bve en anticiperend onderzoek
		35.01.04	02.02	Apparaatsuitgaven
			10.01.99	Bve en anticiperend onderzoek
		35.01.05	04.02	Apparaatsuitgaven
			11.01.02	Decentralisatie reg./kleine luchthavens
			11.02	Apparaatsuitgaven
			12.01.99	Beleidsvoorbereiding en evaluatie
35.02	Mainport R'dam en overige zeehavens	35.02.01	02.01.01	Mainports en zeehavens
			02.02	Apparaatsuitgaven
		35.02.02	02.01.01	Mainports en zeehavens
			02.01.99	Beleidsvoorbereiding en evaluatie
			02.02	Apparaatsuitgaven
		35.02.03	02.01.01	Mainports en zeehavens
			02.01.99	Beleidsvoorbereiding en evaluatie
			02.02	Apparaatsuitgaven
			03.01.03	Logistieke efficiency
35.03	Logistiek efficiëntie luchtvaart	35.03.01	10.01.02	Beschikbaarheid luchtruimcapaciteit
			10.01.99	Bve en anticiperend onderzoek
		35.03.02	04.02	Apparaatsuitgaven
			10.01.99	Bve en anticiperend onderzoek
			10.02	Apparaatsuitgaven
			11.01.02	Decentralisatie reg./kleine luchthavens
		35.03.03	04.02	Apparaatsuitgaven
			11.01.99	Beleidsvoorber.en eval.
			11.02	Apparaatsuitgaven
35.04	Logistiek efficiëntie goederenvervoer	35.04.01	01.01.04	Externe veiligheid
			01.02	Apparaatsuitgaven
			02.01.03	Kwaliteit verbindingen
			02.01.99	Beleidsvoorbereiding en evaluatie
			03.01.01	Marktwerking en -toegang
			03.01.02	Gezonde vervoerssectoren
			03.01.99	Beleidsvoorbereiding en evaluatie
			04.02	Apparaatsuitgaven
		35.04.02	03.01.01	Marktwerking en -toegang
			03.01.02	Gezonde vervoerssectoren
			03.01.99	Beleidsvoorbereiding en evaluatie
			03.02	Apparaatsuitgaven
			04.01.04	Verantwoord ondernemen
		35.04.03	03.01.01	Marktwerking en -toegang
			03.01.02	Gezonde vervoerssectoren
			03.01.99	Beleidsvoorbereiding en evaluatie
			03.02	Apparaatsuitgaven
			04.02	Apparaatsuitgaven
		35.04.04	02.01.03	Kwaliteit verbindingen
			02.02	Apparaatsuitgaven
			03.01.02	Gezonde vervoerssectoren
			03.01.03	Logistieke efficiency
			03.01.99	Beleidsvoorbereiding en evaluatie
			04.01.04	Verantwoord ondernemen
			04.01.99	Beleidsvoorbereiding en evaluatie
			04.02	Apparaatsuitgaven
		35.04.05	02.02	Apparaatsuitgaven
			03.01.01	Marktwerking en -toegang
			03.01.99	Beleidsvoorbereiding en evaluatie
			03.02	Apparaatsuitgaven
			04.01.99	Beleidsvoorbereiding en evaluatie

Tabel WORDT-WAS

WORDT:			WAS:	
Art. Ond.		Hfd.product	Instr.	
36	Bewaken, waarborgen, verbeteren kwaliteit leefomgeving			
36.01	Leefomgeving hoofdwegen	36.01.01	08.01.99	bve (incl. Transumo)
			08.02	Apparaatsuitgaven
		36.01.02	08.01.99	bve (incl. Transumo)
			08.02	Apparaatsuitgaven
		36.01.03	08.01.01	Luchtkwaliteit
			08.02	Apparaatsuitgaven
		36.01.04	08.01.01	Luchtkwaliteit
			08.02	Apparaatsuitgaven
		36.01.05	08.02	Apparaatsuitgaven
		36.01.06	04.01.01	Transportpreventie
			04.01.02	Stil en schoon vervoer
			04.01.04	Verantwoord ondernemen
			04.02	Apparaatsuitgaven
36.02	Leefomgeving spoorwegen	36.02.01	08.02	Apparaatsuitgaven
		36.02.03	08.01.03	Ontsnippering
36.03	Luchtvaart	36.03.01	12.01.02	Beperken geluidshinder: Doorstorting SGIS
			12.02	Apparaatsuitgaven
		36.03.02	12.01.02	Beperken geluidshinder: GIS-2
		36.03.03	12.01.02	Beperken geluidshinder: GIS-3
		36.03.04	12.01.02	Beperken geluidshinder: Klachtafhandeling GIS
		36.03.05	12.01.02	Beperken geluidshinder: Woonschepen geluidzones Schiphol
		36.03.06	12.01.02	Beperken geluidshinder: Behandeling en uitbetaling schadeclaims Schiphol
		36.03.07	12.01.02	Beperken geluidshinder: Aankoop LIB geluidsluopzones Schiphol
		36.03.08	12.01.02	Beperken geluidshinder: Geluidsisolatie regionale luchthavens
		36.03.09	11.01.99	schadeclaims
		36.03.10	11.01.01	Aansluiting mondiale luchtvaartnetwerk
			12.01.01	Beperken uitstoot luchtvaart
			12.01.99	Beleidsvoorbereiding en evaluatie
			12.02	Apparaatsuitgaven
36.04	Zeevaart	36.04.01	03.01.99	Beleidsvoorbereiding en evaluatie
			03.02	Apparaatsuitgaven
			04.01.02	Stil en schoon vervoer
			04.01.04	Verantwoord ondernemen
			04.01.99	Beleidsvoorbereiding en evaluatie
		36.04.02	04.01.99	Beleidsvoorbereiding en evaluatie
			04.02	Apparaatsuitgaven
		36.04.03	04.01.02	Stil en schoon vervoer
			04.01.99	Beleidsvoorbereiding en evaluatie
			04.02	Apparaatsuitgaven
37	Weer, klimaat seismologie en ruimtevaart			
37.01	Veiligheid, economie en duurzaam milieu	37.01.01	16.01.01	Algemene weersverwachtingen
			16.02.00	Apparaatsuitgaven
		37.01.02	16.02.00	Apparaatsuitgaven
		37.01.03	16.02.00	Apparaatsuitgaven
		37.01.04	16.01.08	HGIS
37.02	(Inter)nationale ruimtevaartprogramma's	37.02.01	17.01.01	(Inter)nationale ruimtevaartprogramma's
38	Inspectie Verkeer en Waterstaat			
38.01	Land	38.01	18.01.00	Inspectie
			18.02	Apparaatsuitgaven
38.02	Lucht	38.02	18.01.00	Inspectie
			18.02	Apparaatsuitgaven

Tabel WORDT-WAS

WORDT:		WAS:		
Art. Ond.		Hfd.product	Instr.	
38.03	Water	38.03	18.01.00 18.02	Inspectie Apparaatsuitgaven
38.04	Algemene strategie en beleidsvorming	38.04.01 38.04.02 38.04.03	18.01.00 18.02 18.01.00	Digitale tachograaf Apparaatsuitgaven Financ.stimulering
39	Bijdragen Infrastructuurfonds en BDU			
39.01	Bijdrage IF	39.01.01	19.01.00	Bijdrage aan het IF
39.02	Bijdrage BDU	39.02.01	19.02	Bijdrage BDU
40	Nominaal en onvoorzien			
40.01	Nominaal en onvoorzien	40.01.01	20.01.00 20.01.00 20.01.00 22.01.01 22.01.02 22.01.03 22.01.99 22.02	Loonbijstelling Onvoorzien Prijsbijstelling Exploitatiebijdragen Beleidsvoorbereiding en evaluatie Anticiperend onderzoek Overige programma-uitgaven Apparaatsuitgaven
41	Ondersteuning functioneren VenW			
41.01	Centrale diensten	41.01.01	21.01.01 21.01.06 21.02.01	Voorlichting Generiek informatiesystemen Strategische beleids, planningen controltaken
		41.01.02	21.01.03 21.01.06 21.02.01	Departementaal onderzoek en ontwikkeling Generiek informatiesystemen Strategische beleids, planningen controltaken
		41.01.03	21.01.03 21.02.01	Departementaal onderzoek en ontwikkeling Strategische beleids, planningen controltaken
		41.01.04	21.01.04 21.02.01	Internationale zaken Strategische beleids, planningen controltaken
		41.01.05	21.02.01	Strategische beleids, planningen controltaken
		41.01.06	21.02.01	Strategische beleids, planningen controltaken
		41.01.07	21.01.02 21.02.01	Externe oriëntatie Strategische beleids, planningen controltaken
		41.01.08	21.01.08	HGIS
		41.01.09	21.01.05 21.02.01	Bijdragen derden Strategische beleids, planningen controltaken
41.02	Shared Service Organisatie	41.02.01 41.02.02 41.02.03	21.02.02 21.02.02 21.01.06 21.02.02	Departementale en facilitaire taken Departementale en facilitaire taken Generiek informatiesystemen Departementale en facilitaire taken
		41.02.04	21.02.02	Departementale en facilitaire taken
		41.02.05	21.01.06 21.02.02	Generiek informatiesystemen Departementale en facilitaire taken
41.03	Algemene uitgaven departements- onderdelen	41.03.01	21.01.10	Regeringsvliegtuig
		41.03.02	21.02.03	Personeel en materieel DGP
		41.03.03	21.02.04	Personeel en materieel DGL
			21.02.05	Personeel en materieel DGG
		41.03.04	21.02.07	Personeel en materieel DGW

10. BIJLAGE MOTIES EN TOEZEGGINGEN

Moties

Omschrijving	Vindplaats	Stand van Zaken
Motie van de leden Hessels en Hofstra 29 579 nr. 14 (was nr. 11) niet overgaan tot reactivering van het historisch tracé van de IJzeren Rijn, voordat de in het ontwerp-tracebesluit omschreven aanpassingen aan het tracé zijn gerealiseerd.	Plenair debat Verdrag IJzeren Rijn 16-11-2004 Tweede Kamer	Op 10 mei 2005 heeft ook de Eerste Kamer ingestemd met het verdrag tussen Nederland en België waarin de arbitrage is geregeld. Dat is vervolgens gemeld aan het Permanente Hof van Arbitrage, waarna het Hof op 24 mei 2005 de arbitrage-uitspraak heeft bekend gemaakt. Die uitspraak is u per aparte brief van 27 mei 2005 ter informatie toegezonden. Gezien de omvang en complexiteit van de uitspraak zal het enige tijd vergen alvorens de regering zich daarover een inhoudelijk oordeel kan vormen. Vervolgens is overleg met België nodig om te bezien hoe invulling zal worden gegeven aan de arbitrage-uitspraak. In dat kader zal dezerzijds tevens de uitvoering van deze motie worden meegenomen. De Kamer is op 30 juni 2005 hierover per brief geïnformeerd.
Motie lid Dijkma cs 29 800 XII, nr. 15. Start experiment in een nader aan te wijzen vervoersregio met gebundelde inzet van middelen (waarin opgenomen WVG, CVV, zittend ziekenvervoer en leerlingenvervoer).	Plenair debat begrotingsbehandeling 23 en 24 november 2004 Tweede Kamer	Er is reeds een initiatief genomen om de mogelijkheden van bundeling van specifieke vervoersvoorzieningen te bezien. Hierover wordt ook een kabinetsstandpunt voorbereid onder leiding van het ministerie van VWS in het kader van de Wet Maatschappelijke Ondersteuning. De planning is dat u daarover in het najaar 2005 wordt geïnformeerd. Het verzoek van de motie voor concrete experimenten wordt nu voorbereid. Ik heb uw Kamer bij brief van 17 mei 2005 daarover geïnformeerd. Op 30 juni 2005 heeft uw Kamer een brief ontvangen van VWS met een actuele stand van zaken in het proces, inclusief experimenten.
Motie lid Van Hijum cs 29 800 XII, nr. 18. Beschikbare budgetten voor exploitatie van de contractsectorlijnen en compensatie gebruiksvergoeding bij decentralisatie in zijn geheel overhevelen en tot dat moment niveau van bediening en dienstverlening niet te verminderen. Verder streven naar decentraliseren beheer spoorlijnen met exclusieve regionale functie.	Plenair debat begrotingsbehandeling 23 en 24 november 2004 Tweede Kamer	Op 27 juni 2005 is uw Kamer geïnformeerd middels een brief over de laatste stand van zaken. Op basis van het overleg met uw Kamer dat daarover op 29 juni 2005 plaatsvond, wordt voortgegaan op de ingeslagen weg zoals verwoord in bovengenoemde brief.
Motie leden Van de Ham en Dijkma 29 800 XII, nr. 30. Ontwikkelen van voorstellen om toepassing wet milieubeheer tbv mobiliteitsmanagement van vrijblijvendheid te ontdoen en aan te scherpen.	Plenair debat begrotingsbehandeling 23 en 24 november 2004 Tweede Kamer	De motie past bij de activiteiten die VenW de afgelopen jaren heeft ondernomen op het gebied van mobiliteitsmanagement gericht op woon-werk- en zakelijk verkeer. In het kader van de Wet milieubeheer wordt samen met de Stas. van VROM gewerkt aan de mogelijkheden voor aanscherping van de verlening van een milieuvergunning, die decentrale overheden in staat stelt om bedrijven meer te verplichten om in te zetten op vervoermanagement. Uw Kamer wordt over de voortgang hiervan rond de zomer van 2005 geïnformeerd.

Omschrijving	Vindplaats	Stand van Zaken
Motie lid Slob cs 29 800 XII, nr. 31. Verzoekt om notitie in komend begrotingsjaar waarin de mogelijkheid van overschakelen op 25KV wordt uitgewerkt.	Plenair debat begrotingsbehandeling 23 en 24 november 2004 Tweede Kamer	In het debat met uw Kamer is aangegeven dat invoering van 25KV op het hele net voorlopig niet opportuun, noch beleidsmatig, noch budgettair. Toegezegd is voor de zomer van 2005 met een notitie te komen, waarin dit nader wordt onderbouwd. Dat is enigermate vertraagd: voor het eind van het zomerreces van uw Kamer zal de gevraagde notitie alsnog worden toegestuurd.
Motie leden Hermans en Hofstra 29 800 XII, nr. 22. Bewerkstelligen dat de kosten-effectiviteitanalyse van verschillende onderhoudsstrategieën op korte termijn wordt vervaardigd, getoetst wordt door CPB en aan Kamer wordt gestuurd.	Plenair debat begrotingsbehandeling 23 en 24 november 2004 Tweede Kamer	De verwachting is dat de uitkomsten van het IBO dit najaar beschikbaar komen, waarna uw Kamer zal worden geïnformeerd.
Motie leden Hermans en Hofstra 29 800 XII, nr. 23. Bewerkstelligen dat op korte termijn een afweging van kosten/baten t.a.v. onderhoud vaarwegen wordt opgesteld, getoetst door CPB en aan Kamer wordt gestuurd.	Plenair debat begrotingsbehandeling 23 en 24 november 2004 Tweede Kamer	Het IBO onderzoek betreft naast spoor en vaarwegen ook weg. Het IBO rapport zal op zijn vroegst in juni 2005 gereed komen. Dat is later dan de oorspronkelijke planning (was april 2005). Dit komt door de complexiteit van de materie. Zodra het rapport gereed is zal het kabinet hierover een standpunt innemen, waarna de Kamer zal worden geïnformeerd.
Motie lid Staaij cs 29 800 XII, nr. 34. Plan van aanpak presenteren om vijf belangrijke vaarwegprojecten die COV heeft geselecteerd versneld uit te voeren en dit voor MIT-behandeling naar Kamer sturen.	Plenair debat begrotingsbehandeling 23 en 24 november 2004 Tweede Kamer	Aan deze motie is uitvoering gegeven met de brief van 9 december. Daarbij is aangegeven dat er voor 3 van de 5 door het COV genoemde projecten wellicht mogelijkheden voor versnelling zijn.
Motie lid Gerkens 29 800 XII, nr. 29. Gevraagd om met voorstellen te komen waardoor luchtvaartmaatschappijen geprikkeld worden om te investeren in geluidsarmere vliegtuigen.	Plenair debat begrotingsbehandeling 23 en 24 november 2004 Tweede Kamer	Het beleid van de overheid is gericht op beheersing van geluidsbelasting rond luchtvaartterreinen en internationaal op stillere vliegtuigen. Afspraken over geluidseisen aan vliegtuigen worden internationaal gemaakt en NL participeert daarin actief. Weren van de meest lawaaiige vliegtuigen kan bijdragen aan beperking van geluidsbelasting rond luchtvaartterreinen, maar daarvoor ligt ook een taak bij luchtvaartsector zelf. Overeenkomstig de toezegging van de Minister zal onderzoek gedaan worden naar het beleid dat andere Europese Staten voeren ten aanzien het stimuleren van een stillere vloot en bezien of nadere stappen zinvol zijn. De Kamer zal hier in de loop van 2005 over worden geïnformeerd.

Omschrijving	Vindplaats	Stand van Zaken
<p>Motie lid Van Lith 29 800 XII, nr. 21. In planstudie naar oplossing blauwalgen in Volkerak-Zoommeer prioriteit geven aan: mogelijkheden inlaten zou water – duurzame zoetwatervoorziening landbouw – kba huidige/benodigde infra tbv scheiding zout en zoet water – Kamer voor 1 mei 2005 informeren.</p>	<p>Plenair debat begrotingsbehandeling 23 en 24 november 2004 Tweede Kamer</p>	<p>De startnotitie van de planstudie/MER Waterkwaliteit Volkerak-Zoommeer bevat de elementen waar in de motie om gevraagd wordt en deze punten zullen een belangrijke plaats krijgen in het MER. Zo is het alternatief Zout één van de twee te onderzoeken alternatieven. In dit alternatief zal het zoute water vanuit de Oosterschelde via het Krammersluizencomplex en/of een doorlaatmiddel in de Philipsdam worden ingelaten. Tevens is aangegeven dat in het MER aandacht zal worden besteed aan alternatieven voor de toekomstige zoetwatervoorziening voor de landbouw. Tenslotte is ook in de startnotitie opgenomen dat er een kosten-batenanalyse (KBA) uitgevoerd zal worden. Daarbij dient vanzelfsprekend ook het zoet-zout-scheidingsstelsel in de Krammersluizen meegenomen worden. De planstudie/MER is naar verwachting medio 2006 gereed.</p>
<p>Motie lid Hofstra cs 29 800 XII, nr. 25.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Maatregelen nemen zodat filezwaarte in 2007 niet hoger is dan in 2003. 2. Daarbij hanteren van scherpere prestatienormen voor RWS/ProRail. 3. Stroomlijnen procedures. 4. Substantiële bedragen vrij maken voor vergroting wegcapaciteit. 	<p>Plenair debat begrotingsbehandeling 23 en 24 november 2004 Tweede Kamer</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ten aanzien van de filezwaarte wordt opgemerkt dat de inzet er op gericht is files te verminderen. In de periode 2004–2007 stijgt het budget voor de verbreding van bestaande wegen en de aanleg van nieuwe wegen jaarlijks. Er is er in deze periode in totaal € 5,4 miljard beschikbaar. Met dat geld worden de belangrijkste fileknelpunten uit de filetop 50 aangepakt, onder andere via 150 km spits- en 160 km plusstroken, waardoor de filezwaarte op die plekken vermindert. Het is evenwel, gelet op de groei van het verkeer en tijdsduur voor de aanleg van infrastructuur niet realistisch de filezwaarte in 2007 in algemene zin niet te laten stijgen ten opzichte van 2003. Dit deel van de motie is niet uitvoerbaar. 2. Voor RWS/ProRail worden al scherpe prestatienormen ontwikkeld. 3. Voor het stroomlijnen van procedures verwijs ik naar reactie op motie nr. 24. 4. Voor wat betreft het stroomlijnen van procedures voor PPS geldt dat er in het kader van Taskforce PPS een aantal acties is gestart om belemmeringen weg te nemen.
<p>Motie leden Van Hijum en Van de Ham 29 800 XII, nr. 19 (herdruk). Begin 2005 concreet voorstel Kustwacht waarbij beheer wordt ondergebracht bij 1 departement en capaciteit is afgestemd op gedegen analyse risico's op/vanaf Noordzee.</p>	<p>Plenair debat begrotingsbehandeling 23 en 24 november 2004 Tweede Kamer</p>	<p>VenW heeft een ambtelijke werkgroep, met vertegenwoordigers van alle betrokken departementen, geïnitieerd om deze motie uit te werken. Ook de bevindingen van de rekenkamer worden meegenomen door deze werkgroep. Naar verwachting in september 2005 verbeteringsvoorstellen naar Kamer.</p>

Omschrijving	Vindplaats	Stand van Zaken
Motie Dezentje-Hamming en De Krom 28 984 nr. 7 over een centrum voor veiligheid en milieu op zee in Den Helder.	Plenaire behandeling Wet verontreiniging Schepen 30-11-2004 Tweede Kamer	Het wordt, vanwege de inmiddels genomen besluiten over oliebestrijdingsplannen in EMSA-verband, niet haalbaar geacht een dergelijk Europees Centrum te Den Helder te realiseren. Niettemin zal in EU-verband worden aangedrongen op het belang van kennisontwikkeling op het punt van de bestrijding van zeeverontreiniging en op een mogelijke situering van een «kenniscentrum» in Nederland c.q. Den Helder. Deze motie wordt hiermee als uitgevoerd beschouwd.
Motie Van Velzen cs 29 667 nr. 7 over het invoeren van een Europese heffing op het gebruik van kerosine en/of een heffing op emissies.	VAO Verkeersemissies 8-12-2004 Tweede Kamer	De discussie hierover wordt gevoerd in ICAO-verband en binnen de Ecofin.
Motie Van der Ham cs 29 800 A nr. 32 over realisatie van het project «Almelo verdiept».	Notaoverleg MIT 20-12-2004 Tweede Kamer	Overleg met de gemeente Almelo en Prorail heeft ertoe geleid dat overeenstemming is bereikt over een nieuwe aanbesteding van het project, waarbij het Rijk als opdrachtgever zal gaan fungeren. Het aanbestedingsproces verloopt voorspoedig. Over de verdere voortgang van dit project zal uw Kamer worden geïnformeerd via het MIT.
Motie Hofstra cs 29 800 A nr. 26 over een efficiëntere aanpak inzake filebestrijding.	Notaoverleg MIT 20-12-2004 Tweede Kamer	Uitvoering van de motie wordt meegenomen in Nota Mobiliteit PKB deel 3 en de uitvoeringsagenda.
Motie Hofstra cs 29 800 A nr. 28 over een verdubbeling van de N33.	Notaoverleg MIT 20-12-2004 Tweede Kamer	De motie geeft aan om € 50 mln. uit het amendement Hofstra (nr. 19) in te zetten voor de verdubbeling van de N33. Tijdens het bestuurlijk overleg van november 2004 is met het Noorden afgesproken dat op basis van de beschikbare middelen en de inzet van privaat geld bezien zal worden of de N33 gefaseerd aangepakt kan worden. Het voortouw ligt (conform afspraak) bij de regio die inmiddels een uitvoering- en financieringsplan heeft ingediend. Zodra het plan is beoordeeld, zal de Kamer worden geïnformeerd.
Motie Van Hijum cs 29 800 A nr. 23 over een uitvoeringsprogramma als onderdeel van de Nota Mobiliteit.	Notaoverleg MIT 20-12-2004 Tweede Kamer	Bij aanbieding deel 3 van de Nota Mobiliteit zal, als onderdeel daarvan een uitvoeringsprogramma worden opgesteld.
Motie Mastwijk cs 29 800 A nr. 24 over een financieringsplan inzake de A4 in West-Brabant.	Notaoverleg MIT 20-12-2004 Tweede Kamer	Samen met de regio wordt op dit moment overleg gevoerd om tot een financieel sluitend plan te komen. De verwachting is dat dat binnenkort tot resultaten leidt, gelet op de opties die er liggen. Voor het einde van het zomerreces van uw Kamer, zal u per brief over dit project worden geïnformeerd.
Motie Hermans cs 29 800 A nr. 25 over integrale verkenning van het rijkswegennet.	Notaoverleg MIT 20-12-2004 Tweede Kamer	Als onderdeel van deel 3 van de Nota Mobiliteit zijn in samenwerking met alle regio's de knelpuntenanalyses geactualiseerd.

Omschrijving	Vindplaats	Stand van Zaken
Motie Van der Staaij cs 29 800 A nr. 37 over het financieringstekort inzake de verruiming van het Wilhelminakanaal.	Notaoverleg MIT 20-12-2004 Tweede Kamer	Op 24 juni 2005 is uw Kamer geïnformeerd over de resultaten van het bestuurlijk overleg en het projectbesluit inzake het Wilhelminakanaal. Uw Kamer heeft op 29 juni 2005 aangegeven over de wijze van uitvoering van deze motie nader te willen spreken.
Motie Meindertsma cs inzake EU-beleid en consequenties daarvan ten aanzien van ruimtelijke ordening in Nederland (EK, XXI-A).	Debat Ruimtelijk Economische Ontwikkeling 21 en 22-03-2005 Eerste Kamer	Het voortouw voor het uitvoeren van de motie ligt bij het ministerie van VROM. Uitvoering vindt plaats i.o.m. de ministeries van EZ, LNV en VenW. In oktober 2005 zal de minister van VROM een brief sturen aan de Kamer, waarin de voortgang van de uitvoering van de n.a.v. het debat in de EK over de ruimtelijk-economische ontwikkeling aangenomen moties wordt beschreven. Voor de motie Meindertsma zal daarbij worden aangegeven dat het voornemen bestaat een module te ontwikkelen, waarin alle voor de ontwikkeling van ruimtelijke plannen relevante EU-regelgeving wordt opgenomen.
Motie Lemstra cs inzake lange termijninvesteringstrategieën op het gebied van ruimtelijk-economisch beleid in Nederland (EK, XXI-C).	Debat Ruimtelijk Economische Ontwikkeling 21 en 22-03-2005 Eerste Kamer	Het voortouw voor het uitvoeren van de motie ligt bij het ministerie van VROM. Uitvoering vindt plaats i.o.m. de ministeries van EZ, LNV en VenW. In oktober 2005 zal de minister van VROM een brief sturen aan de Kamer, waarin de voortgang van de uitvoering van de n.a.v. het debat in de EK over de ruimtelijk-economische ontwikkeling aangenomen moties wordt beschreven. Voor de motie Lemstra zal daarin een beschrijving worden gegeven van de belangrijkste actuele lange termijn scenario's en hoe deze beleidsmatig zullen worden gebruikt. Daarnaast zal een voorstel worden gepresenteerd voor de aanpak van de verdere uitwerking van de motie.
Motie Van Heteren cs 27 801 nr. 31 over de resultaatverplichting met betrekking tot het plaatsgebonden risico voor kwetsbare objecten.	VAO Externe veiligheid en ketenstudies 6-4-2005 Tweede Kamer	In de Nota Vervoer Gevaarlijke Stoffen, die in het najaar van 2005, aan de Kamer zal worden aangeboden, wordt ingegaan op de inrichting van een basisnet per modaliteit voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Bij de inrichting van het basisnet is de ruimtelijke doorwerking een belangrijk aandachtspunt. Uitgangspunt daarbij is om de knelpunten wat betreft kwetsbare objecten te hebben opgelost. Een randvoorwaarde, daarbij is de haalbaarheid en betaalbaarheid. Deze worden momenteel onderzocht.

Omschrijving	Vindplaats	Stand van Zaken
Motie Van Heteren cs 27 801 nr. 33 over het anticiperen in het externe veiligheidsbeleid op internationale vervoersontwikkelingen.	VAO Externe veiligheid en ketenstudies 6-4-2005 Tweede Kamer	In de Nota Vervoer Gevaarlijke Stoffen, die in het najaar van 2005, aan de Kamer zal worden aangeboden, wordt ingegaan op de inrichting van een basisnet per modaliteit voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. In het basisnet zal de infrastructuur worden ingedeeld in een categorie zonder beperkingen voor het vervoer (de corridors), een categorie zonder beperkingen voor de ruimte en een tussencategorie met beperkingen voor beide. De keuze van de corridors zal zodanig plaatsvinden dat de internationale vervoersontwikkelingen kunnen worden geacommodeerd.
Motie Hofstra cs 29 893 nr. 6 over het stellen van nadere criteria voor het toestaan van gelijkvloerse overwegen.	VAO Spoorwegovergangbeleid 28-04-2005 Tweede Kamer	Ik zal uw Kamer in het najaar informeren over de nadere criteria en berekeningsgrondslagen die thans ontwikkeld en uitgewerkt worden in samenwerking met ProRail en de Inspectie Verkeer en Waterstaat.
Motie Hofstra en Dijkma 22 026 nr. 231 over een actualisatie van de treinbediening in hoofdlijnen.	VAO HSL-Zuid 28-04-2005 Tweede Kamer	De afronding van de samenwerkingsovereenkomst HSA-NMBS is gaande. Daarna start de procedure tot wijziging van de concessieovereenkomst. Verder wordt de nieuwe dienstregeling voorbereid en vindt daarover nog overleg plaats van de spoorsector met de regio's over de verschillende varianten. Dat leidt ertoe dat ik, zoals ik uw Kamer in het VAO van 28 april 2005 heb aangegeven, de gevraagde informatie bij de bespreking van de begroting 2006 in oktober/november 2005 nog niet beschikbaar heb, maar pas in het voorjaar van 2006.
Motie Dijkma cs 22 026 nr. 228 over het geven van definitieve goedkeuring aan de uitkomsten van de onderhandelingen met België.	VAO HSL-Zuid 28-04-2005 Tweede Kamer	HSA en NMBS zijn bezig hun samenwerkingsovereenkomst af te ronden. Na afronding daarvan vindt toetsing door VenW plaats. Ik heb uw Kamer aangegeven dat HSA en NMBS de uitkomsten van de onderhandelingen met België ongewijzigd overnemen in hun samenwerkingsovereenkomst. Ik vertrouw erop dat als de samenwerkingsovereenkomst gereed is en deze de uitkomsten inderdaad ongewijzigd bevat, uw Kamer haar definitieve instemming met de uitkomsten van de onderhandelingen met België zal verlenen. De overeenkomst zal t.z.t. vertrouwelijk bij de Kamer ter inzage worden gelegd.
Motie Slob cs 22 026 nr. 229 over het verlagen van de risicoreservering en het niet langer als risico bestempelen van indexeringsbudgetten.	VAO HSL-Zuid 28-04-2005 Tweede Kamer	De indexeringskosten van de HSL-Zuid voor 2005 zullen worden betaald uit de vrijval van € 65 mln.

Omschrijving	Vindplaats	Stand van Zaken
Motie Van Hijum cs 22 026 nr. 224 over het onthouden van goedkeuring aan het vervoerplan van de NS.	VAO HSL-Zuid 28-04-2005 Tweede Kamer	Ik heb deze motie geïnterpreteerd als een oproep aan de regering om NS een extra randvoorwaarde mee te geven bij het ontwerpen van varianten voor de nieuwe dienstregeling en het overleg daarover met de regio's, namelijk dat bij het uiteindelijk aan de regering voorgelegde ontwerp gemotiveerd wordt aangegeven waarom er in voorkomende gevallen wijzigingen optreden ten opzichte van de bestaande dienstregeling. Met deze interpretatie als voorwaarde heb ik deze motie overgenomen. Het overleg tussen de spoorsector en de regio's over de varianten is gaande, waarbij deze extra randvoorwaarde door NS wordt meegenomen.
Motie Hofstra cs 24 036 nr. 316 over een gefaseerde aanbestedingsverplichting in de regio Amsterdam.	Stemmingen moties VAO Aanbestedingen openbaar vervoer 30-06-2005 Tweede Kamer	Aan de motie zal uitvoering worden gegeven.
Motie Mastwijk en Dijkma 24 036 nr. 315 over verlenging van de looptijd van de personeelsparagraaf.	Stemmingen moties VAO Aanbestedingen openbaar vervoer 30-06-2005 Tweede Kamer	Aan de motie zal uitvoering worden gegeven.
Motie Dijkma cs 24 036 nr. 313 over reciprociteit.	Stemmingen moties VAO Aanbestedingen openbaar vervoer 30-06-2005 Tweede Kamer	De Kamer wordt conform gevraagde in de motie in 2005 geïnformeerd.
Motie Duyvendak en Gerken 28 074, nr. 18 gewijzigd, over het voorkomen dat een eventuele vervreemding van de aandelen van NVLS leidt tot salarisverhoging van de directie.	Stemmingen Wijziging van de Wet luchtvaart inzake de exploitatie van de luchthaven Schiphol 30-06-2005 Tweede Kamer	Namens de regering blijft het Ministerie van Financiën het (resterende) aandelenpakket beheren, en is de aangewezen partij om zicht te houden op de salarissen van de directie van NVLS. Uitvoering is pas aan de orde vanaf vervreemding van de aandelen.

Toezeggingen

Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
De Minister van Financiën is van mening dat, ook al kan hij geen pertinente toezegging doen namens de vakminister, het Kabinet inderdaad eigenlijk wel een doelstelling moet hebben voor het einde van de eigen regeerperiode, en niet voor 2010. Tijdens de begrotingsbehandeling 2005 is toegezegd dat in de begroting 2006 bekeken zal worden hoe een verkeersveiligheidsdoelstelling voor 2007 ten aanzien van het aantal verkeersdoden kan worden geformuleerd.	APB 29-09-2004 Tweede Kamer	Is opgenomen in de begroting van 2006.
Stas. VenW zegt de Kamer toe IPO, Unie en VNG te zullen vragen of zij willen nagaan wat de mogelijkheden zijn voor een noodfonds voor paalrot (vooral voor oude gevallen); dat zij zal nagaan in hoeverre vaarwegbeheer kan worden meegenomen in de Integrale Waterwet; en aan Stas. VROM de gevoelens van de Kamer door te geven ten aanzien van het waterketentariaf.	AO Hoofdlijnen Integratie Waterwetgeving 12-10-2004 Tweede Kamer	Het onderwerp noodfonds (paalrot) is in het LBOW van 15 november 2004 aan de orde gesteld. Het LBOW zal het onderwerp in 2005 nogmaals agenderen in combinatie met de aansprakelijkheidsdiscussie. Vaarwegbeheer is één van de vele onderwerpen dat wordt meegenomen in het kader van de voorbereiding van het wetsvoorstel Integrale Waterwet (IWW) Planning IWW: wetsvoorstel december 2005 naar Raad van State voor advies. En marge van de Milieuraad op 14 oktober 2004 heeft de Stas. aan de Stas. van VROM de gevoelens van de Kamer doorgegeven t.a.v. het waterketentariaf.
De Kamer wil dat er binnen 2 jaar een verbod op bullbars komt als de EU-regels dat mogelijk maken.	AO Verkeersveiligheid 13-10-2004 Tweede Kamer	Op 26 mei 2005 heeft het Europese Parlement in eerste lezing de conceptrichtlijn aangenomen. Publicatie van de richtlijn zal vermoedelijk dit najaar plaatsvinden. Als dat in oktober 2005 is, betekent dat dus dat er vanaf april 2007 geen auto's met bullbars meer op de weg komen die niet aan de eisen van de richtlijn voldoen. Bij brief van 8 juli 2005 is e.e.a. met de Kamer gecommuniceerd. Er zal een voorstel voor wijziging van het Voertuigreglement in deze zin worden gemaakt.
Er zal onderzocht worden dat kosten en effecten van de terugkomsessies voor rijbewijsbezitters in verhouding blijven.	AO Verkeersveiligheid 13-10-2004 Tweede Kamer	Najaar 2005 gaat een brief naar de Kamer waarin aangegeven wordt de stand van zaken met betrekking tot de rijbewijsrevolutie. Uitkomsten van genoemd onderzoek zullen hierin worden meegenomen.
De invoering van een alcoholslot zal in 2007 in een wettelijke regeling worden gegoten.	AO Verkeersveiligheid 13-10-2004 Tweede Kamer	De Kamer zal in september 2005 bij de eerstvolgende stand van zaken brief verkeersveiligheid worden geïnformeerd over het alcoholslot.
De Kamer zal geïnformeerd worden over de verkeersveiligheidsprojecten op diverse wegen.	AO Verkeersveiligheid 13-10-2004 Tweede Kamer	De Kamer zal in september 2005 worden geïnformeerd bij de eerst volgende stand van zakenbrief over verkeersveiligheid.

Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
De Minister zegt toe de Kamer een overzicht te verstrekken waarin gepreciseerd wordt welke bezwaren van de stakeholders wel en welke niet gehonoreerd zijn.	AO Zuiderzeelijn 14-10-2004 Tweede Kamer	Naar aanleiding van de aanbevelingen van de TCI heeft het kabinet besloten om de procedure voor ZZL aan te passen (zie brief aan Kamer van 22 maart 2005). De opmerkingen van de stakeholders waren gericht op de prijsvraagfase. Het Kabinet heeft afgezien van deze prijsvraag.
De Minister zegt de Kamer toe de weerslag van het overleg terzake van de Zuiderzeelijn dat tussen haar ministerie en de Commissie MER reeds gaande is, schriftelijk aan de Kamer te doen toekomen.	AO Zuiderzeelijn 14-10-2004 Tweede Kamer	In 2002 en 2003 hebben informele gesprekken plaatsgevonden met (het secretariaat van) de commissie MER. Begin 2005 heeft een inventariserend gesprek plaatsgevonden omtrent de mogelijkheid voor een schriftelijk advies van de commissie MER. De commissie MER is inmiddels om een schriftelijk advies gevraagd. De Kamer zal daarover worden geïnformeerd i.h.k.v. de structuurvisie ZZL.
Toegezegd is dat de Minister overleg zal voeren met de ministeries van BiZa, Jus en VROM over het voorstel van het lid Hofstra om rechtsgangen bij een project alleen nog mogelijk te maken op basis van de wettelijke regels ten tijde van het politieke besluit over dat project.	AO MT en OEI 27-10-2004 Tweede Kamer	Met brief van 28 augustus 2004 aan de Kamer is deze toezegging afgedaan.
De Minister zegt de toe een nationale campagne inzake chipcard te starten ter informatie van de burgers.	AO Openbaar Vervoer 10-11-2004 Tweede Kamer	Bij het go/no go besluit over de chipcard zal ook ingegaan worden op de voorlichtingscampagne richting de reizigers.
De Inspecteur Generaal heeft aangegeven dat het de bedoeling is dat er per domein uitgeschreven werkwijzen komen (met de hoofdlijnen op 2A4).	AO VKC VenW met IG over Jaarwerkplan 2005 17-11-2004 Tweede Kamer	Toezichtarrangement (TZA) Rail is reeds naar de Kamer gestuurd, TZA Koopvaardij volgt, naar verwachting, zomer 2005. Overige TZA's volgen, naar verwachting, medio/najaar 2005.
De Inspecteur Generaal zegt de Kamer toe: Het opstellen van een beknopt overzicht van de belangrijkste knelpunten in de wetgeving (inconsistenties, strijdigheden, niet handhaafbare wetgeving) op verzoek van de vaste kamercommissie voor VenW aan te bieden met tussenkomst van de Minister.	AO VKC VenW met IG inzake Jaarwerkplan 2005 17-11-2004 Tweede Kamer	In het kader van het programma Beter Geregeld worden de wetgevingsdomeinen van VenW doorgelicht, waarin de toezegging wordt meegenomen. De doorlichting van de domeinen Zeevaart, Luchtvaart en Water bevindt zich in een afrondend stadium. Inmiddels is gestart met de doorlichting van de domeinen Binnenvaart, Droge Waterstaat en Personenvervoer.
De Inspecteur Generaal zegt de Kamer toe: Het opstellen van een toelichting op de (werk)relatie met de Raad voor de transportveiligheid op verzoek van de vaste kamercommissie voor VenW aan te bieden met tussenkomst van de Minister.	AO VKC VenW met IG inzake Jaarwerkplan 2005 17-11-2004 Tweede Kamer	De OVV is de opvolger van de RvTV. De relatie met de OVV zal in 2005 opnieuw vorm moeten krijgen. Als voorbereiding daarop loopt momenteel binnen de IVW een onderzoek door Bureau Van der Bunt naar activiteiten van IVW op gebied ongevalonderzoek.

Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
De Kamer geeft aan: Ketenmobiliteit is belangrijk voor het succes van de chipkaart. Gevraagd wordt wanneer deze kaart wordt ingevoerd in het CVV en de taxi. Tevens wordt gevraagd om in een notitie aan iets te zeggen over het belang van menselijk toezicht in een systeem met een chipkaart? De Minister zegt graag toe te onderzoeken hoe een en ander in de praktijk zal worden geregeld.	Plenair debat begrotingsbehandeling 23 en 24 november 2004 Tweede Kamer	In de brief van 24 maart 2005 aan de Kamer is aangegeven dat introductie van de chipcard in CVV en Taxi pas plaatsvindt na de landelijke uitrol in het OV. Wat betreft het menselijk toezicht is toegezegd te onderzoeken hoe het menselijk toezicht in de praktijk zal worden geregeld, in de situatie na invoering van beheerste toegang en de chipkaart. Hiertoe zal overleg met NS en ProRail plaatsvinden.
De Kamer kan volgend jaar van de Minister een wetsvoorstel verwachten voor het puntenrijbewijs.	Plenair debat begrotingsbehandeling 23 en 24 november 2004 Tweede Kamer AO Verkeersveiligheid 13-10-2004 Tweede Kamer	Gepland is het voorstel eind 2005 naar de Kamer te sturen waardoor de vermoedelijke invoeringsdatum mei 2006 zal zijn. Separaat komt van Justitie een voorstel voor een AMvB, waarin soorten delicten en strafmaat worden uitgewerkt.
De Kamer vraagt of er een relatie is tussen het grote aantal dodelijke slachtoffers van de afgelopen maanden en slecht onderhoud van de weg. De minister heeft in de schriftelijke beantwoording aangegeven dat over 2004 geen cijfers beschikbaar zijn. De minister wordt verzocht om over 2004 een analyse te maken de komende maanden en de Kamer daarover te berichten.	Plenair debat begrotingsbehandeling 23 en 24 november 2004 Tweede Kamer	In april 2005 zijn de cijfers over 2004 bekend gemaakt. Na een lichte stijging van het aantal slachtoffers in 2003 is het aantal in 2004 sterk gedaald. De Kamer is hierover geïnformeerd. Het onderzoek naar de oorzaken van deze daling is nog gaande.
De Minister heeft opdracht gegeven aan de inspectie om samen met de verkeersleiding van ProRail een procedure op te stellen om inzichtelijk te maken hoe een trein naar een plaats kan worden gedirigeerd waar die geen schade kan aanrichten en in de buurt waarvan in ieder geval geen mensen zijn.	Mondelinge vragenuur 23-11-2004 Tweede Kamer	Voor de begrotingsbehandeling gaat er een reactie richting de Kamer.
De minister geeft aan bereid te zijn om te polsen of er in internationaal verband steun te vinden is voor het opstellen van een zwarte lijst van agressieve passagiers. De minister zegt toe dit in een gesprek met haar opvolger te bespreken aangezien agendering voor Transportraad niet meer mogelijk is.	Plenair debat begrotingsbehandeling 23 en 24 november 2004 Tweede Kamer	Minister en Stas hebben zowel in ECAC als EU-verband om steun gevraagd. Deze steun is echter om technische redenen niet toegezegd. De Kamer zal hierover in een later stadium geïnformeerd worden.
De Minister zegt toe het beleid van andere Europese staten te analyseren, om een stillere vloot te stimuleren.	Plenair debat begrotingsbehandeling 23 en 24 november 2004 Tweede Kamer	De analyse is meegenomen in het werkplan voor 2005. Na afronding van de evaluatie van de internationale inzet inzake emissies van de luchtvaart, zullen werkzaamheden worden verricht aangaande deze toezegging. Overigens is de wens van het lid Gerkens verwoord in een motie waarover de Kamer kortgeleden is ingelicht.

Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
De Kamer vraagt of de minister afspraken wil maken over de meting van geluidsoverlast met de Minister van Defensie? (*in schriftelijke vragen was overleg over klachten-afhandeling al aangegeven)	Plenair debat begrotingsbehandeling 23 en 24 november 2004 Tweede Kamer	Overleg met Defensie over de te hanteren methodiek voor het berekenen van geluidsbelasting heeft de laatste periode meermalen plaatsgevonden. Gebleken is dat Defensie niet in staat is dezelfde normering toe te passen die zal worden toegepast voor de civiele luchtvaart (en daarmee dezelfde rekenmethodiek) doordat straalvliegtuigen (nog) niet te modelleren zijn in de nieuwe Lden systematiek. Defensie heeft daarop besloten voorlopig vast te houden aan de Kosten-eenheden systematiek.
De Kamer vraagt om met een aantal landen een kopgroep te formeren om ervoor te zorgen dat heffing ook voor buitenlandse vluchten kunnen invoeren het op de agenda blijft. De Minister zeg toe hier schriftelijk op terug te komen.	Plenair debat begrotingsbehandeling 23 en 24 november 2004 Tweede Kamer	Over de NL inzet inzake de terugdringing van de broeikasgassen door de luchtvaart zal de Stas na het zomerreces een reactie sturen.
Toezending aan Kamer van het onderzoeksrapport naar het incident van de lekkende trein bij Arnhem.	Mondelinge vragenuur 23-11-2004 Tweede Kamer	Juli 2005 is gerappelleerd door VenW aan ProRail met de vraag hoever het project is gevorderd en wanneer de rapportage tegemoet kan worden gezien.
Station Purmerend-Weidevenne. Aan de beschikking voor de bouw is de ontbindende voorwaarde verbonden, dat ROA zorgt voor een bedieningsgarantie door NS. Mocht ROA er met NS niet uitkomen, dan zal het kabinet zich inzetten voor een passende oplossing.	AO Concessies 16-12-2004 Tweede Kamer	Afgesproken tussen ROA en VenW dat ROA dit met NS opneemt in het traject over de Noordvleugel. Brief ontvangen 14 februari 2005 met reactie ROA. De in de brief van het ROA beschreven afspraken zijn onlangs per antwoordbrief aan ROA bevestigd. De besprekingen tussen ROA en NS lopen nog.
Trefkans conducteur. De prestatie-indicator «trefkans conducteur» zal ook na 2007 worden gehandhaafd en als zodanig in de concessie worden opgenomen. Verder onderzoek naar hoe het menselijk toezicht in de praktijk zal worden geregeld, in de situatie na invoering van beheerste toegang en de chipkaart. Daartoe zal overleg met NS en ProRail plaatsvinden.	AO Concessies 16-12-2004 Tweede Kamer	De Kamer heeft verzocht om de prestatie-indicator «trefkans conducteur» na 2007 te handhaven. Dit is in de vervoerconcessie opgenomen. T.a.v. het menselijk toezicht is toegezegd te onderzoeken hoe het menselijk toezicht in de praktijk zal worden geregeld, in de situatie na invoering van beheerste toegang en de chipkaart. Hiertoe zal overleg met NS en ProRail plaatsvinden.
Toegankelijkheid OV. In overleg treden met staatssecretaris van Volksgezondheid, Welzijn en Sport over de mogelijkheid om de toegankelijkheidsbepaling per 2030 in de Wet Gelijke Behandeling op te nemen.	AO Concessies 16-12-2004 Tweede Kamer AO Toegankelijkheid OV 26-1/2005 Tweede Kamer	Conform de uitkomsten van het AO Toegankelijk Openbaar Vervoer van 26 januari 2005 wordt eind 2005 de Kamer bericht over implementatie van de WGB, mede naar aanleiding van de dit jaar te ontwikkelen vervolgstappenplannen voor spoorvervoer en stad- en streekvervoer.
De minister heeft toegezegd dat zij zal ingaan op de ontvlechtingmogelijkheden. Het lid Hofstra heeft daarbij specifiek het onderscheid tussen het stadsverkeer en lange afstandsritten genoemd.	Notaoverleg MIT 20-12-2004 Tweede Kamer	VenW neemt dit mee in de Trajectnota/MER die naar verwachting in het voorjaar 2006 gereed is en daarna aan de Kamer wordt aangeboden.

Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
De Minister heeft aan het lid Duyvendak een toezegging gedaan met betrekking tot indexering.	Notaoverleg MIT 20-12-2004 Tweede Kamer	De bijdrage van VROM is een vaste bijdrage van € 75 mln. Het bedrag wordt niet geïndexeerd. De bijdrage van VenW van € 269 mln. (p.p. 2004) wordt wel geïndexeerd. De bijdrage van VenW wordt in 2011 uitbetaald. Ondertekening van de uitvoeringsovereenkomst zal op 28 september 2005 in Delft door Minister VenW en Minister VROM plaatsvinden. De Kamer zal op dat moment verder worden geïnformeerd.
De Minister heeft aan het lid Van der Ham toegezegd dat zij in Venlo met een aantal betrokkenen van gedachten zal wisselen over een en ander. De Kamer zal worden geïnformeerd wanneer dit gesprek plaatsvindt.	Notaoverleg MIT 20-12-2004 Tweede Kamer	Gesprek heeft plaatsgevonden. De Kamer is hierover geïnformeerd bij brief van 13 april 2005.
Scan en monitor toegankelijkheid: zou in najaar naar Kamer gaan.	AO Toegankelijkheid OV 26-1/2005 Tweede Kamer	In 2005 zullen op twee momenten rapportages volgen in de richting van de Kamer over stappenplannen ter verbetering van de toegankelijkheid van het OV: – in de zomer een stappenplan toegankelijkheid spoorvervoer, en een rapportage over stappenplannen van decentrale OV-autoriteiten voor het stads-/streekvervoer voor zover het gaat om toegankelijkheid van busmaterieel en reis-informatie; – in het najaar een rapportage over decentrale stappenplannen gericht op de aanpak van de toegankelijkheid van halte-infrastructuur. De ontwikkeling van een monitoringinstrument vormt onderdeel van het implementatieprogramma voor 2005.
De uitkomsten van pogingen om op Europese niveau richtlijnen voor stadsbussen ook van toepassing te doen worden voor streekbussen. (dit n.a.v. verzoek door het lid Slob).	AO Toegankelijkheid OV 26-1/2005 Tweede Kamer	Een verkenning hiernaar loopt. Resultaten worden gerapporteerd in een vervolgbrief aan de Kamer «Stappenplannen toegankelijkheid» in de zomer van 2005.
Brief over uitwisselbaarheid van touringcarchauffeurs en taxichauffeur en wel (taxi) of niet (bus) vereiste van lightrail pas.	AO Toegankelijkheid OV 26-1/2005 Tweede Kamer	Brief is op 18 maart 2005 naar de Kamer gegaan. De exameneisen worden voor beide diploma's thans door het CBR vergeleken. Resultaat, namelijk of sprake kan zijn van (partiële) erkenning, zal op korte termijn bekend zijn.
Toelichting wanneer nu lightexamen voor taxi's van start gaat en wat het nu daadwerkelijk nog inhoudt.	AO Toegankelijkheid OV 26-1/2005 Tweede Kamer	Bij brief van 18 maart 2005 is de Kamer nader geïnformeerd over het beperkte taxi-examen. Met daarin o.m. de geplande invoeringstraject en de overeenstemming die met de taxibranche daarover was bereikt. Tijdens het AO op 18 mei 2005 is daar verder over gesproken. De Kamer wenste vervolgens geen verlengde ingroeperiode meer. Ook is over de inhoud van het examen gesproken.

Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
Toelichting geven op de vraag of het ook mogelijk is dat werknemers en leerlingen afspraken maken om van CVV gebruik te maken.	AO Toegankelijkheid OV 26-1/2005 Tweede Kamer	De Kamer is door VWS bij brief van 29 juni 2005 geïnformeerd over de pilots die in voorbereiding zijn.
Toelichting op de effecten/inzet van de extra 10 mln voor de Valys-regeling richting Kamer.	AO Toegankelijkheid OV 26-1/2005 Tweede Kamer	Stas. VWS heeft de Kamer gemeld tijdens het AO VWS op 9 maart 2005 dat het bedrag besteed wordt aan ophoging km-budget.
Brief met een concretisering van het stappenplan toegankelijkheid OV met als elementen: <ul style="list-style-type: none"> – optie aanpassen busmaterieel i.p. alle 57 000 haltes – toegankelijkheid reisinformatie – assistentieverlening op 107 treinstations en of uitzicht op uitbreiding mogelijk is dit in samenspraak met de Gehandicaptenraad – inzichtelijk maken van de korte termijn en de lange termijn oplossingen (dit mede n.a.v. rapport SP) incl. financiering t.a.v. toegankelijkheid spoor (met vanaf 2015 een doorkijk) – beschrijven wat we verstaan onder een verbouwing – ingaan op verband verhogen perrons (84 cm) en assistentieverlening – aanpassing haltes door gemeentes waarbij een rationele optimalisatie zou moeten worden gehanteerd 	AO Toegankelijkheid OV 26-1/2005 Tweede Kamer	In een vervolgbrief aan de Kamer m.b.t. het «Stappenplannen toegankelijkheid OV» zal de Kamer nog in de zomer van 2005 worden geïnformeerd.
De tekst over de Zuiderzeelijn in de nota Ruimte zal neutraler worden geformuleerd. De PKB deel 3a die daarvan het gevolg is zal middels een brief aan de Kamer worden aangeboden.	Vervolg Nota-overleg Nota Ruimte 21-2/2005 Tweede Kamer	De tekst in de Nota Ruimte over de Zuiderzeelijn is, conform toezegging aan Kamer, aangepast in deel 3A.
Brief waarin inzicht wordt gegeven in de naar regio gedifferentieerde reizigersgroei.	AO Spoor: vervoer- en beheerplan 2005 1-3-2005 Tweede Kamer	De brief is op 8 juli 2005 aan de Kamer verstuurd.
Brief over evaluatie van de proef met het onderhoudsrooster op baanvak Utrecht-Enschede.	AO Spoor: vervoer- en beheerplan 2005 1-3-2005 Tweede Kamer	De Kamer zal dit najaar hierover een brief ontvangen.
Ambities ten aanzien van prestaties van NS en Prorail opnemen in begroting (zodat daarover gestructureerd discussie kan worden gevoerd in kader van VBTB cyclus).	AO Spoor: vervoer- en beheerplan 2005 1-3-2005 Tweede Kamer	Momenteel wordt gewerkt aan de ontwerpbegroting 2006. Hier zal de toezegging in meegenomen worden.
Als provincies achterblijven bij ontsnippering, dan worden zij daarop aangesproken door de Minister in het NMB.	AO Meerjarenplan Ontsnippering 17-03-2005 Tweede Kamer	Zodra geconstateerd wordt dat provincies achterblijven zal gevolg worden gegeven aan deze toezegging.
Ongevallen registratie heeft VenW niet, maar Park Hoge Veluwe mogelijk wel. Navraag doen bij Park Hoge Veluwe.	AO Meerjarenplan Ontsnippering 17-03-2005 Tweede Kamer	Navraag bij Park Hoge Veluwe zal worden gedaan. Half oktober 2005 zal het antwoord er zijn waarover vervolgens de Kamer geïnformeerd zal worden.
Begroting en verantwoording via infrafonds en infraverslag vanaf 2006.	AO Meerjarenplan Ontsnippering 17-03-2005 Tweede Kamer	Vanaf 2006 (begroting 2007) zal voldaan worden aan de toezegging.
De Stas. zegt toe het Integraal Beleidsplan Noordzee aan de Kamer te sturen.	Debat Ruimtelijk Economische Ontwikkeling 21 en 22 maart 2005 Eerste Kamer	Brief met beleidsplan is 11 juli 2005 naar de Kamer gezonden.

Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
De Kamer ontvangt een planning van de te nemen bestuurlijke en juridische stappen voor Geertjesgolf van 2007 teruggerekend naar nu inclusief mogelijkheden voor een NIMBY-procedure. De brief wordt mede namens de Stas. van VROM gestuurd.	AO Bouwgrondstoffen 29-3/2005 Tweede Kamer	Brief gaat medio augustus/september 2005 naar de Kamer.
De Stas. zal de Kamer mondeling op de hoogte stellen van de uitkomst van het gesprek met Beuningen.	AO Bouwgrondstoffen 29-3/2005 Tweede Kamer	Wordt betrokken bij brief over Geertjesgolf die medio augustus/september 2005 naar de Kamer gaat.
De Stas. zal in overleg met IPO bezien of de Commissie Tommel na 2005 voortgezet moet worden en indien dit het geval blijkt te zijn de Commissie uitbreiden met een vertegenwoordiger uit het bedrijfsleven.	AO Bouwgrondstoffen 29-3/2005 Tweede Kamer	Overleg is gaande met IPO en Commissie Tommel. Beslissing komt in de loop van 2005.
De wijziging ontgrondingenwet zal in 2005 naar de Kamer worden gezonden.	AO Bouwgrondstoffen 29-3/2005 Tweede Kamer	Het wetsvoorstel ligt thans bij Raad van State. Verwachting is dat het nog in 2005 naar Kamer kan worden gestuurd.
De inspectie zal nog een nadere analyse uitvoeren die de Minister naar de Kamer zal sturen.	Mondelinge vraag: het lid Hessels over het tekortschieten van het ATB-veiligheidssysteem voor (goederen)treinen op het spoor 29-3/2005 Tweede Kamer	Brief gaat in het zomerreces van de Kamer uit.
Overleg met de overheden over invoering CVV na 2007.	AO Chipcard 30-3/2005 Tweede Kamer	Overleg wordt in de komende periode opgepakt in relatie tot de pilots rond toegankelijkheid.
De Minister zal in het systeem aandacht besteden aan het voorkomen/niet verslechteren van zwartrijden.	AO Chipcard 30-3/2005 Tweede Kamer	Is vast onderdeel van overleg in platform Sociale Veiligheid OV. Wordt meegenomen bij go/no go brief aan de Kamer.
Distributiestrategie voor de zomer 2005 naar de Kamer.	AO Chipcard 30-3/2005 Tweede Kamer	Wordt nu door bedrijven en decentrale overheden aan gewerkt.
Overleg met de taxibranche over eventuele bereidheid tot invoering chipcard (na 2007).	AO Chipcard 30-3/2005 Tweede Kamer	Overleg met taxibranche loopt, en heeft relatie met discussies rondom de boordcomputer taxi.
Op 1 oktober 2006 zal het brommerrijbewijs worden geïntroduceerd.	VAO wijziging wegenverkeerswet 0,2 promille alcohol verbod beginnende bestuurders 6-4-2005 Tweede Kamer	De introductie is gekoppeld aan invoering van het Nieuwe Rijbewijs Document per 1 oktober 2006.
Brief aan de Kamer inzake de resultaten van de proef met de speekseltest in Gelderland Zuid/Kreis Kleve met als onderdelen dat het zal worden meegenomen in het lopend Europees onderzoek (rosita 1 en 2) en proef mogelijk wordt uitgerold over Nederland.	VAO wijziging wegenverkeerswet 0,2 promille alcohol verbod beginnende bestuurders 6-4-2005 Tweede Kamer	In de brief van 7 juni 2005 is aangegeven eerst de resultaten van het ROSITA-project af te wachten; die resultaten komen begin 2006 beschikbaar.
Richting de Minister van Justitie zal de suggestie worden overgebracht sterker te gaan handhaven.	VAO wijziging wegenverkeerswet 0,2 promille alcohol verbod beginnende bestuurders 6-4-2005 Tweede Kamer	Dit wordt meegenomen in brief die in september 2005 aan de Kamer wordt gestuurd ter voorbereiding op het AO Verkeersveiligheid.
De Kamer zal worden geïnformeerd over de uitkomsten over het overleg AVV/CBS inzake de (wijze van) registratie van ziekenhuisgewonden/doden.	VAO wijziging wegenverkeerswet 0,2 promille alcohol verbod beginnende bestuurders 6-4-2005 Tweede Kamer	De Kamer zal hierover worden geïnformeerd bij brief die wordt opgesteld over de stand van zaken van het verkeersveiligheid ter voorbereiding op het AO Verkeersveiligheid van 5 oktober 2005.
In de brief over introductie alcoholslot zal de invoeringsdatum worden meegenomen (eind december).	VAO wijziging wegenverkeerswet 0,2 promille alcohol verbod beginnende bestuurders 6-4-2005 Tweede Kamer	Dit wordt meegenomen in de brief aan de Kamer ter voorbereiding op het AO Verkeersveiligheid van 5 oktober 2005.

Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
De 0,2 promille wetgeving zal worden geëvalueerd.	VAO wijziging wegenverkeerswet 0,2 promille alcohol verbod beginnende bestuurders 6-4-2005 Tweede Kamer	Wet gaat in per 1 januari 2006. Evaluatie zal na vijf jaar plaatsvinden.
Najaar 2005 discussie met Kamer over update witboek over toekomstig Europees Beleid/visie.	AO Transportraad 13-04-2005 Tweede Kamer	Witboek komt pas november 2005 uit, dan gaat het eind 2005 naar Kamer.
De Stas. stelt voor om voor december 2005 een technische briefing aan de Kamer te sturen over de vertaling van de beschrijving naar maatregelen, waarbij een eerste bandbreedte over de kosten is opgenomen.	AO KRW 19-04-2005 Tweede Kamer	Dit punt wordt meegenomen in de nota 2005 die in december naar de Kamer zal worden gestuurd.
De Stas. zegt de Kamer toe een overzicht van de stoffen toe te zenden.	AO KRW 19-04-2005 Tweede Kamer	De Stas. stuurt een overzicht van de stoffen in relatie met de opzet van het monitorbewijsprogramma naar de Kamer.
Ten aanzien van de situatie in Franeker zal de minister contact opnemen met de gedeputeerden en de Kamer op de hoogte stellen van het resultaat daarvan.	AO Uitvoering overwegenbeleid 20-04-2005 Tweede Kamer	Met de Gedeputeerde van Friesland is in mei 2005 ambtelijk overleg gevoerd dat niet tot nieuwe inzichten heeft geleid en waarbij Gedeputeerde heeft aangegeven de oplossing van een ongelijkvloerse kruising te respecteren.
Zodra het Programma Verbetering Veiligheid Overwegen gereed is, zal het worden toegestuurd aan de Kamer. Aangezien de Kamer het zo snel mogelijk in haar bezit wil hebben, hoeft niet te worden gewacht op de definitieve versie. Een concept versie kan volstaan.	AO Uitvoering overwegenbeleid 20-04-2005 Tweede Kamer	De Kamer ontvangt in augustus 2005 het Programma Verbetering Veiligheid Overwegen.
Wijzigingsovereenkomst HSA-Staat (met daarin update gegevens) vertrouwelijk aan de Kamer sturen.	AO HSL-Zuid 20-04-2005 Tweede Kamer	VenW en NS hebben operationele afspraken gemaakt over de invulling van de wijzigingsprocedure uit de concessie-overeenkomst. HSA heeft hierna een voorstel tot wijziging van de concessie-overeenkomst ingediend in verband met de met België gemaakte afspraken over de treindienst Den Haag-Breda-Antwerpen-Brussel. Ook de gewijzigde reistijden in België komen in het voorstel tot wijziging van HSA terug. Het wijzigingsvoorstel van HSA wordt beoordeeld conform de afgesproken operationele afspraken. Wijzigingsvoorstel van HSA wordt deze zomer beoordeeld. Afronding van de wijzigingsprocedure wordt verwacht najaar/eind 2005.
Bij akkoord vervoerders wordt over 3 maanden de samenwerkings-overeenkomst HSA-NMBS (vertrouwelijk) naar de Kamer gestuurd	AO HSL-Zuid 20-04-2005 Tweede Kamer	De vervoerders HSA en NMBS zijn nog bezig met afronding van de samenwerkingsovereenkomst. Wanneer deze gereed is zal deze aan de Staat worden toegezonden ter beoordeling. Daarna kan de samenwerkingsovereenkomst (vertrouwelijk) ter inzage aan de Kamer worden gezonden.
Er komt een antwoord (in afschrift aan de Kamer) op de brief en het rapport van NOC/NSF over de verzekeringsproblematiek van verkeersregelaars bij evenementen.	AO Voortgang reductie administratieve lasten bedrijven 20-04-2005 Tweede Kamer	Antwoordbrief is 6 mei 2005 aan de Kamer gestuurd.

Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
Schriftelijk uiteenzetten waarom de WVO-vergunning niet in de VROM-vergunning geïntegreerd kan worden en hoe de minister van VROM daar tegenover staat.	AO Voortgang reductie administratieve lasten bedrijven 20-04-2005 Tweede Kamer	VROM bereidt een brief voor die mede namens VenW verzonden zal worden. Planning augustus/september 2005.
De Stas. stuurt informatie over de de mainportvisie in het najaar.	AO Evaluatie Schipholbeleid 28-04-2005 Tweede Kamer	In het najaar wordt de VGR naar de Kamer gestuurd.
De Kamer ontvangt een brief over de uitvoering van de motie Gerkens over stimulering van stillere vliegtuigen.	AO Evaluatie Schipholbeleid 28-04-2005 Tweede Kamer	De analyse is meegenomen in het werkplan voor 2005. Na afronding van de evaluatie van de internationale inzet inzake emissies van de luchtvaart, zullen werkzaamheden worden verricht aangaande deze toezegging.
De minister laat een vergelijking opstellen van de tarieven die in Rotterdam gehanteerd worden met de range Antwerpen, le Havre en Hamburg.	AO Nota Zeehavens 18-05-2005 Tweede Kamer	Op dit moment wordt geïnventariseerd wat de scope is van een dergelijke vergelijking en wat nu reeds beschikbaar is aan gegevens. In het najaar van 2005 zal de Kamer geïnformeerd worden over het plan van aanpak.
De minister beziet de mogelijkheid om een loket in te richten voor het verlenen van vergunningen voor alle havengebieden.	AO Nota Zeehavens 18-05-2005 Tweede Kamer	Mogelijkheden hiertoe worden nu geïnventariseerd. Nadere planning volgt medio oktober 2005.
De minister schrijft een brief over een onderzoek naar de effecten van stationair draaiende scheepsmotoren in relatie tot de luchtkwaliteit	AO Nota Zeehavens 18-05-2005 Tweede Kamer	Brief gaat medio september 2005 naar de Kamer.
De Stas. geeft projectorganisatie de Maaswerken de opdracht tot het maken van een zogenaamd plan B voor de Grensmaas. Dat plan werkt opties/scenario's uit voor kade-verhoging, voor het geval de huidige besluitvorming over de Grensmaas niet mogelijk blijkt. Over één jaar zal het plan gereed zijn en wordt er in de VGR melding van gemaakt.	AO Zandmaas en Grensmaas 18-05-2005 Tweede Kamer	Er wordt nu volop gewerkt aan de afronding van de besluitvorming over het huidige Grensmaasplan (POL Grensmaas). Tussenrapportage volgt nog in VGR die in oktober 2005 naar de Kamer gaat. Naar verwachting is het totale plan gereed in mei 2006.
Gaat de Staat als aandeelhouder bij meer publiekprivate ondernemingen, bijvoorbeeld Schiphol, bezwaar aantekenen tegen het voorgestelde inkomen van de top van de onderneming? Zijn initiatieven bij Waterschapsbank en Bank Nederlandse Gemeenten de opmaat voor algemeen kabinetsbeleid terzake.	Plenair Verantwoordingsdebat 19-05-2005 Tweede Kamer	Voortouw Financiën.
Milieu en Mobiliteit: het kabinet zal de brief over duurzaamheid begin juni aan de Kamer doen toekomen.	Plenair Verantwoordingsdebat 19-05-2005 Tweede Kamer	Het concept over duurzaamheid (verkenningen) zal door VROM naar de Kamer worden gestuurd.
Notitie over verbetering projectaansturing en -beheersing, risicoanalyse en Centre of Excellence. Welke instrumenten nodig zijn en wat is de huidige stand van zaken bij de grote projecten van VenW?	Plenair debat TCI 7 en 8 juni 2005 Tweede Kamer	Na de zomer.
Per groot project een informatieprotocol met de kamer afspreken.	Plenair debat TCI 7 en 8 juni 2005 Tweede Kamer	Stand van zakenbrief is 17 juni 2005 naar de Kamer gezonden.

Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
Over ca 2 jaar terugblik op de grote projecten- (VGR, hoe de informatie, betrokkenheid Kamer e.d.).	Plenair debat TCI 7 en 8 juni 2005 Tweede Kamer	Medio 2007.
VGR's van de huidige grote projecten worden kritisch onder de loep genomen: kort, sober, tijdig.	Plenair debat TCI 7 en 8 juni 2005 Tweede Kamer	Geen termijn.
Besluitvorming ZZL op 1 april 2006.	Plenair debat TCI 7 en 8 juni 2005 Tweede Kamer	Stand van zakenbrief is 17 juni 2005 naar de Kamer gezonden.
Brief over AVV (rol en positie, planbureau).	Plenair debat TCI 7 en 8 juni 2005 Tweede Kamer	Voor de zomer.
Bij het opstellen van Structuurvisies zullen de afgeronde adviezen en analyses van de planbureaus aan e.d. aan de Kamer worden gestuurd.	Plenair debat TCI 7 en 8 juni 2005 Tweede Kamer	Geen termijn.
Toesturen spoorboekje ZZL <ul style="list-style-type: none"> ● de 4 varianten en Hanzelijn ● welke varianten/hoe breed Noordvleugel ● planning. 	Plenair debat TCI 7 en 8 juni 2005 Tweede Kamer	Stand van zakenbrief is 17 juni 2005 naar de Kamer gezonden.
Brief over positionering PPS, Financiën i.s.m. VenW.	Plenair debat TCI 7 en 8 juni 2005 Tweede Kamer	Na de zomer.
Bij de begroting de Kamer informeren over de 20 projecten in het kader van de «Verander-opgave».	Plenair debat TCI 7 en 8 juni 2005 Tweede Kamer	3e dinsdag in september.
De Kamer zal structureel worden geïnformeerd over de uitkomst van de reservering van FES-middelen.	Plenair debat TCI 7 en 8 juni 2005 Tweede Kamer	3 ^e dinsdag in september.
Bij de begroting wordt de Kamer geïnformeerd over de planning van de grote projecten Daarbij zal een tijdshorizon worden gehanteerd die verder reikt dan de reguliere begrotingsperiode.	Plenair debat TCI 7 en 8 juni 2005 Tweede Kamer	3 ^e dinsdag in september.
Er zal, conform de motie van het lid Van Hijum, een MIT worden gepresenteerd dat een looptijd heeft tot 2020.	Plenair debat TCI 7 en 8 juni 2005 Tweede Kamer	3 ^e dinsdag in september.
In de begroting zal een totaaloverzicht worden opgenomen van de projecten in het programma Noordvleugel en de daarvoor gereserveerde budgetten.	Plenair debat TCI 7 en 8 juni 2005 Tweede Kamer	3 ^e dinsdag in september.
De Minister heeft toegezegd voor de zomer 2005 de Kamer in vertrouwen de informatie zal sturen waarop de inschatting van de mogelijke uitkomst van de arbitrage gebaseerd was.	Plenair Debat IJzeren Rijn 07-06-2005 Tweede Kamer	Brief is 30 juni 2005 naar de Kamer gezonden.
Entameren gesprek tussen vervoerders en bonden om tot een gemeenschappelijke definitie te komen van het «niet vervoersgerelateerde personeel» en de Kamer daarover te informeren (mogelijk bij evaluatie WP 2000)	AO Aanbesteding Openbaar Vervoer 9-6-2005 Tweede Kamer	Gesprek vindt eind zomer/begin najaar 2005 plaats, waarna de Kamer wordt geïnformeerd.

Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
N.a.v. het lid Slob inzicht geven in gevolgen van de bezuinigingen v.w.b. afname aanbod stad/streekvervoer sinds 2000, verlaging frequenties, schrappen lijnen/haltes, vervanging regulier OV door CVV.	AO Aanbesteding Openbaar Vervoer 9-6-2005 Tweede Kamer	De Kamer zal in oktober 2005 de gevraagde brief ontvangen.
Toegezegd is nu dat de Minister van Financiën een brief schrijft met een toelichting op kosten/baten van zowel dok- als dijkmodel, de financieringsvormen (NV/CV), erfpacht, evt. in rekening brengen van kosten aan projectontwikkelaars van extra kosten (zoals die 100 mln), grondexploitatie, etc.	AO Project ZuidAs 15-06-2005 Tweede Kamer	Eind augustus 2005 ontvangt de Kamer de gevraagde informatie.
Toegezegd is dat VenW in de studie naar het wegontwerp wordt meegenomen of (met een aanleg van 2 x 5 rijstroken) scheiding van lokaal/doorgaand verkeer te realiseren is.	AO Project ZuidAs 15-06-2005 Tweede Kamer	VenW neemt dit mee in de Trajectnota/MER die naar verwachting in het najaar 2006 gereed is en daarna aan de Kamer wordt aangeboden met de andere voor de Zuidas op te leveren relevante studies (VROM).
Nadenken over de vraag of, als Amsterdam uitstel krijgt tot 2012, nog een tegenprestatie kan worden bedongen.	Vervolg AO Aanbesteding Openbaar Vervoer 22-06-2005 Tweede Kamer	Toezegging is ingehaald door motie Hofstra c.s die is aangenomen en waaraan uitvoering zal worden gegeven.
Adviesopdracht aan vervoerders en bonden om definitie te bepalen van de niet vervoersgerelateerde medewerkers uit te breiden tot verlenging van toepassing van de personeel-sparagraaf (in ieder geval tot 2012, mogelijk zelfs tot 2017).	Vervolg AO Aanbesteding Openbaar Vervoer 22-06-2005 Tweede Kamer	Toezegging is ingehaald door motie Mastwijk die is aangenomen en waaraan uitvoering zal worden gegeven.
De Kamer informeren over de geruchten dat HTM NOVIO overneemt en de juridische positie die VenW heeft om hierop in te grijpen.	Vervolg AO Aanbesteding Openbaar Vervoer 22-06-2005 Tweede Kamer	Toezegging is ingehaald door motie Dijkssma die is aangenomen. De Kamer zal conform het gevraagde in de motie in oktober 2005 worden geïnformeerd.
Het kabinet komt uiterlijk in februari 2006 met ex ante over groepsrisico schiphol.	AO Schiphol: operationele problematiek 22-06-2005 Tweede Kamer	De ex ante beleidsevaluatie groepsrisico in relatie tot Schiphol is inmiddels in gang gezet, gaat medio februari 2006 naar de Kamer.
Stukken van de procescommissie Derksen zullen in het vervolg in «kale vorm» naar Kamer worden gestuurd.	AO Schiphol: operationele problematiek 22-06-2005 Tweede Kamer	Inmiddels is de 1 ^e evaluatie in deze «kale vorm» 7 juli 2005 naar de Kamer toegezonden.
Voor 1 september wordt de Kamer geïnformeerd over de aanbevelingen inzake LVNL en de reeds gedane toezeggingen.	AO Schiphol: operationele problematiek 22-06-2005 Tweede Kamer	In augustus 2005 in besluitvormings-traject. Daarna gaat er een brief naar de Kamer.
De Kamer ontvangt periodieke rapportage van de stand van zaken van de beleidsagenda luchtvaartveiligheid, in 2005 einde van jaar, daarna jaarlijks, waarbij prioriteiten worden aangegeven en de planning van activiteiten.	AO Schiphol: operationele problematiek 22-06-2005 Tweede Kamer	Gaat in december 2005 naar de Kamer.
Na de zomer zal de Stas. het plan van aanpak en in het voorjaar 2006 het plan van de commissie Poelman toezenden inzake de Kust.	AO Planstudies prioritaire zwakke schakels kust 22-06-2005 Tweede Kamer	Het lijstje van criteria dat de provincies zullen hanteren om de zwakke schakels te prioriteren zal na de zomer naar de Kamer worden gestuurd. In 2006 wordt de prioritering gedaan.

Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
De Stas. zal de Kamer de planstudies zwakke schakels Kust doen toekomen en de VGR zodra deze beschikbaar zijn vanaf de herfst 2005.	AO Planstudies prioritaire zwakke schakels kust 22-06-2005 Tweede Kamer	Vanaf het derde kwartaal van 2005 komen de eerste rapportages binnen. Er is dan een voorlopige indruk van de planstudies. Dat is tevens de eerste VGR. De eindproducten zijn in 2007 klaar.
Mede namens de Minister van Financiën zal de Stas. een brief sturen aan de Kamer over de mogelijkheden van voorfinanciering en rente-voorfinanciering en de mogelijke projecten in Nederland waar deze financieringsmethode zou zijn toegepast.	AO Planstudies prioritaire zwakke schakels kust 22-06-2005 Tweede Kamer	Brief zal na de zomer worden verstuurd.
Na de zomer stuurt de Stas. de VNK-resultaten toe en de Kamer zal geïnformeerd worden over de discussie en besluitvorming inzake de risiconormering.	AO Ruimte voor de Rivier 22-06-2005 Tweede Kamer	Verwachting is dat in september 2005 de resultaten naar de Kamer worden gestuurd. De Kamer wordt dan ook verder geïnformeerd.
Bij elke majeure wijziging in de PKB RvR-plannen wordt de Kamer ingelicht.	AO Ruimte voor de Rivier 22-06-2005 Tweede Kamer	Indien het voorkomt zal de Kamer worden ingelicht.
Rapport Raad Verkeer en Waterstaat: op verzoek van het lid Verdaas zal (opnieuw) een nota naar de Kamer worden gestuurd waarin uiteengezet wordt hoe VenW de aanbevelingen handen en voeten zal geven, o.m. mbt betrokkenheid EP-ers.	AO Transportraad 23-06-2005 Tweede Kamer	Brief gaat na het zomerreces naar de Kamer.
Functioneren AO: op verzoek van de Kamer zal de geannoteerde agenda «politieker» worden en bondiger. Kamer zal zelf ook kijken hoe het AO interessanter gemaakt kan worden.	AO Transportraad 23-06-2005 Tweede Kamer	Getracht zal worden om bij het eerstvolgend AO Transportraad te werken met een aangepaste geannoteerde agenda.
Digitale tachograaf: de Kamer pleitte voor uitstel van ingangsdatum. De minister kon zich hier in vinden en zou zich hier hard voor maken in de Transportraad.	AO Transportraad 23-06-2005 Tweede Kamer	De Minister heeft zich tijdens de Transportraad uitgesproken voor uitstel van invoering van de digitale tachograaf. Vooralsnog is de invoeringsdatum verschoven naar 1 januari 2006.
Toezegging Minister om eind 2005 met de Kamer van gedachten te wisselen over de evaluatie van het Witboek.	AO Transportraad 23-06-2005 Tweede Kamer	De evaluatie van het Witboek wordt verwacht in november 2005.
Veel vragen over de relatie tussen de Eurovignetrichtlijn en het rapport Nouwen. Hoe verhouden beiden zich tot elkaar en hebben we ons nu met de Eurovignetrichtlijn niet al vastgelegd op bepaalde aspecten (bijvoorbeeld differentiatie naar milieuklasse). Toezegging minister: in de Nota Mobiliteit zal hierover een uitgebreide passage worden opgenomen.	AO Transportraad 23-06-2005 Tweede Kamer	In de Nota Mobiliteit zal een passage worden opgenomen (vaststelling hiervan in de MR van 26 augustus 2005).
Toegezegd is half oktober 2005 een rapportage naar de Kamer te sturen met daarin een nadere analyse van de signalen die door de FNV naar buiten zijn gebracht over de toenemende werkdruk van de verkeersleiders en het gevaar voor de veiligheid van het spoor. Daarnaast voert de IVW nog een herinspectie uit naar de voorbereiding van de treindienstleider op werkzaamheden; met name de twee locaties waar problemen zijn geconstateerd.	AO ProRail 28-06-2005 Tweede Kamer	Half oktober 2005 gaat reactie richting de Kamer.

Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
Het lid Hofstra informeerde zelf naar de uitvoering van zijn eigen motie (nr. 43), ingediend bij de behandeling van het eindrapport van de PEC en vond een analyse van het meer en minderwerk van RWS per begin volgend jaar te laat. Op voorstel van de Minister wordt het november dit jaar (wordt verder verzorgd door ECO/BA).	AO Bouwfraude 30-06-2005 Tweede Kamer	Analyse in november 2005 conform toezegging Minister wordt naar verwachting gehaald.

11. DE BIJLAGE LIJST ZBO'S EN RWT'S

Naam ZBO/RWT	Begrotingsartikel	Rijksbijdrage (x € 1 000)							
		2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	
Dienst Wegverkeer (RDW)	NVT								
Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL)	NVT								
Stichting Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR)	XII 32.01	6 000	6 000	6 000	6 000	6 000	6 000	6 000	
Examen­centrum INNOVAM van de stichting VAM	NVT								
Stichting Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie (NIWO)	NVT								
Stichting Inschrijving Eigen Vervoer (SIEV)	34.1.6	0	0	480	120	0	0	0	
Stichting Examenbureau Beroepsvervoer ¹ (SEB)	NVT								
Nederlandse Loodsencorporatie ² (NLC)	NVT								
Regionale Loodsencorporaties (RLC's)	NVT								
Nederlands Loodswezen BV ³	NVT								
	IF 13.1, 13.2,								
Prorail (1)	13.5.3	947 626	1 056 217	1 004 574	959 371	916 079	843 720	869 409	
Stichting Koninklijk Onderwijsfonds voor de Scheepvaart (KOFs) ⁴	35.4.3	0	150	0	0	0	0	0	
Stichting Scheepsafvalstoffen Binnenvaart (SAB) *	NVT								
Instantie art 12 Wet Pleziervaart­uigen (i.c. HISWA)	NVT								
Commissie van Beroep art. 3 Wet Rij­onderricht motorrijtuigen ¹	NVT								
Commissie van deskundigen voor de Rijnvaart ¹	33.2.3	0	150	0	0	0	0	0	
Commissie van Beroep Loodsenexamens ¹	NVT								
Examen­commissie Certificaat­loodsen ¹	NVT								
Haven­beheerders; rijkshaven­beheerders ¹	NVT								
Rijkshaven­meesters ¹	NVT								
Bevoegde autoriteiten art. 3 Besluit Rijnvaart­politie­reglement ¹	NVT								
Bevoegde autoriteiten art. 2 Besluit Reglement Rijn­patenten ¹	NVT								
Bevoegde autoriteiten onderzoek schepen op de Rijn ¹	NVT								
Keurings­artsen [8]	NVT								
Instellingen belast met afnemen examens klein vaar­bewijs (i.c. KNBRD, KNMC, ANWB, KNWV, NWB)	NVT								
Exploitanten luchthaven­terreinen ²	NVT								
Keurings­instanties art. 8.1 Wet Pleziervaar­tuigen (2)	NVT								
Keurings­instanties art. 4.1 Wet Scheeps­uitrusting (2)	NVT								
Erkenning­houders APK (APK keurings­stations) ¹	NVT								
Erkende particuliere onderzoeksbureaus Schepen­besluit ¹	NVT								
Landelijke en regionale examen­commissies verkeers­informatie en verkeersaanwij­zingen ¹	NVT								
Slot­coördinator Stichting Airport Coordina­tion Netherlands (SACN) ¹	NVT								

¹ Uitsluitend ZBO

² Uitsluitend RWT

Waar niets is aangegeven zijn de organisaties zowel ZBO als RWT

³ (per 1/1/2006 geen ZBO/RWT meer)

⁴ Keuringsartsen worden in diverse regelingen van VenW genoemd