
Vergaderjaar 2006–2007

31 031 XII

Jaarverslag en slotwet ministerie van Verkeer en Waterstaat 2006

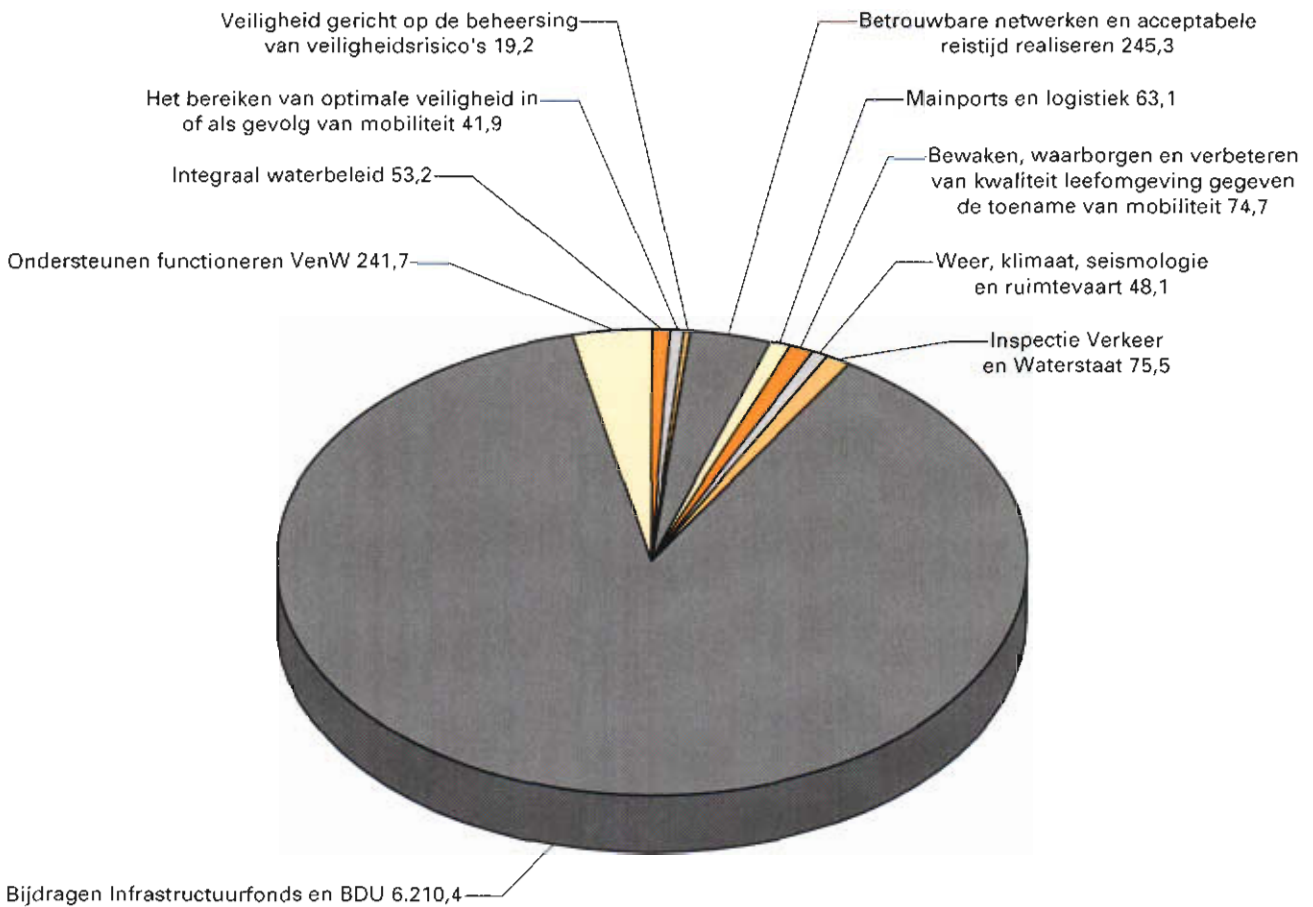
Nr. 1

JAARVERSLAG VAN HET MINISTERIE VAN VERKEER EN WATER-STAAT (XII)

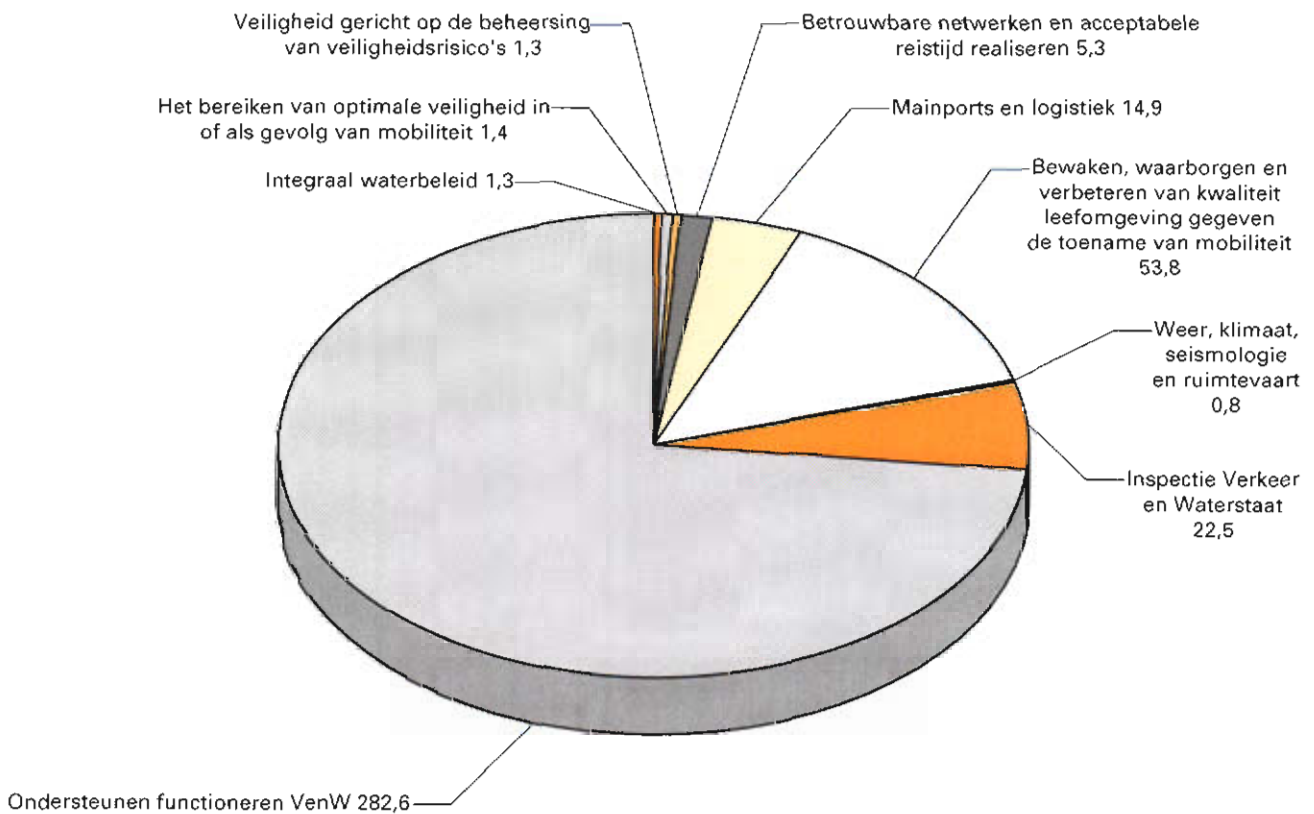
Aangeboden 16 mei 2007



Gerealiseerde uitgaven naar beleidsterrein voor 2006 (in € mln.)



Gerealiseerde ontvangsten naar beleidsterrein voor 2006 (in € mln.)





Inhoudsopgave		blz.
A.	Algemeen	6
1.	Voorwoord	6
2.	Verzoek tot déchargeverlening	7
3.	Leeswijzer	11
B.	Het beleidsverslag	13
4.	Beleidsprioriteiten	13
5.	Beleidsartikelen	27
6.	Niet-beleidsartikelen	115
7.	Bedrijfsvoeringsparagraaf	120
C.	De jaarrekening	127
8.	Verantwoordingsstaten	127
	8.1 De departementale verantwoordingsstaat 2006 van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII)	127
	8.2 De samenvattende verantwoordingsstaat 2006 van de baten-lastendiensten van het ministerie van Verkeer en Waterstaat	128
	8.3 De departementale saldibalans per 31 december 2006	128
	8.4 De balansen per 31 december 2006 van de baten-lastendiensten van het ministerie van Verkeer en Waterstaat	138
Bijlage 1:	Toezichtrelaties	147
Bijlage 2:	Aanbevelingen van de Algemene Rekenkamer	153
Bijlage 3:	Publicatieplicht op grond van de Wet openbaarmaking uit publieke middelen gefinancierde topinkomens	155
Bijlage 4:	Afkortingenlijst	156

DEEL A. ALGEMEEN

1. Voorwoord

Ambities zijn mooi, maar ze moet ook vertaald worden in concrete prestaties. En die prestaties moeten inzichtelijk en controleerbaar zijn. Dat is ook de kern van de inmiddels op alle ministeries ingeburgerde VBTB-methode. Op deze wijze legt de overheid verantwoording af voor haar ambities en beleidskeuzen.

VenW heeft in 2006 belangrijke resultaten geboekt. De hoofdlijnen van het beleid voor mobiliteit en infrastructuur zijn gericht op verbetering van de bereikbaarheid via een acceptabele en betrouwbare reistijd. Dit met het oog op de economische groei en de internationale concurrentiepositie van ons land. Randvoorwaarden daarbij zijn de veiligheid en de kwaliteit van de leefomgeving. In dit jaarverslag is weergegeven in hoeverre en tegen welke uitgaven VenW de doelstellingen voor het jaar 2006 heeft gerealiseerd.

Over de beleidsprioriteiten leest u meer in het verslag over de beleidsprioriteiten: consistent uitvoeren – strategisch vernieuwen. Samen met het jaarverslag van het Infrastructuurfonds bieden wij het parlement en de samenleving een venster op ons werk.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings

2. Verzoek tot dechargeverlening

Verzoek tot dechargeverlening van de Minister van Verkeer en Waterstaat aan de Voorzitters van de Eerste en de Tweede Kamer van de Staten-Generaal.

Onder verwijzing naar de artikelen 63 en 64 van de Comptabiliteitswet 2001 verzoek ik de beide Kamers van de Staten-Generaal de Minister van Verkeer en Waterstaat decharge te verlenen over het in het jaar 2006 gevoerde financiële beheer met betrekking tot de uitvoering van de begroting van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII).

Ten behoeve van de oordeelsvorming van de Staten-Generaal over dit verzoek tot dechargeverlening is door de Algemene Rekenkamer als externe controleur op grond van artikel 82 van de Comptabiliteitswet 2001 een rapport opgesteld van haar bevindingen en haar oordeel met betrekking tot:

- a. het gevoerde financieel- en materieelbeheer;
- b. de ten behoeve van dat beheer bijgehouden administraties;
- c. de financiële informatie in de jaarverslagen en jaarrekeningen;
- d. de departementale saldibalansen;
- e. de totstandkoming van de informatie over het gevoerde beleid en de bedrijfsvoering;
- f. de in het jaarverslag opgenomen informatie over het gevoerde beleid en de bedrijfsvoering van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Dit rapport wordt separaat door de Algemene Rekenkamer aan de Staten-Generaal aangeboden.

Bij het besluit tot dechargeverlening dienen, naast het onderhavige jaarverslag/de onderhavige jaarverslagen en het hierboven genoemde rapport van de Algemene Rekenkamer, de volgende, wettelijk voorgeschreven, stukken te worden betrokken:

- a. het Financieel jaarverslag van het Rijk over 2006; dit jaarverslag wordt separaat aangeboden;
- b. de slotwet van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) over het jaar 2006: de slotwet is als afzonderlijk kamerstuk gepubliceerd;

het besluit tot dechargeverlening kan niet worden genomen, voordat de betrokken slotwet/slotwetten is/zijn aangenomen;

- c. het rapport van de Algemene Rekenkamer over het jaar 2006 met betrekking tot de onderzoeken, bedoeld in artikel 83 van de Comptabiliteitswet 2001. Dit rapport, dat betrekking heeft op het onderzoek van de centrale administratie van 's Rijks schatkist en van het Financieel jaarverslag van het Rijk, wordt separaat door de Algemene Rekenkamer aangeboden;
- d. de verklaring van goedkeuring van de Algemene Rekenkamer met betrekking tot de in het Financieel jaarverslag van het Rijk over 2006 opgenomen rekening van uitgaven en ontvangsten van het Rijk over 2006 alsmede met betrekking tot de Saldibalansen van het Rijk over 2006 (de verklaring van goedkeuring, bedoeld in artikel 83, derde lid, van de Comptabiliteitswet 2001);

het besluit tot dechargeverlening kan niet worden genomen, voordat de verklaring van goedkeuring van de Algemene Rekenkamer is ontvangen.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings

mede namens

De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,
J. C. Huizinga-Heringa

Dechargeverlening door de Tweede Kamer

Onder verwijzing naar artikel 64 van de Comptabiliteitswet 2001 verklaart de voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal dat de Tweede Kamer aan het hiervoor gedane verzoek tot dechargeverlening tegemoet is gekomen door een daartoe strekkend besluit, genomen in de vergadering van

De Voorzitter van Tweede Kamer,

Handtekening:

Datum:

Op grond van artikel 64, tweede lid, van de Comptabiliteitswet 2001 wordt dit originele exemplaar van het onderhavige jaarverslag, na ondertekening van de hierboven opgenomen verklaring, ter behandeling doorgezonden aan de voorzitter van de Eerste Kamer.

Dechargeverlening door de Eerste Kamer

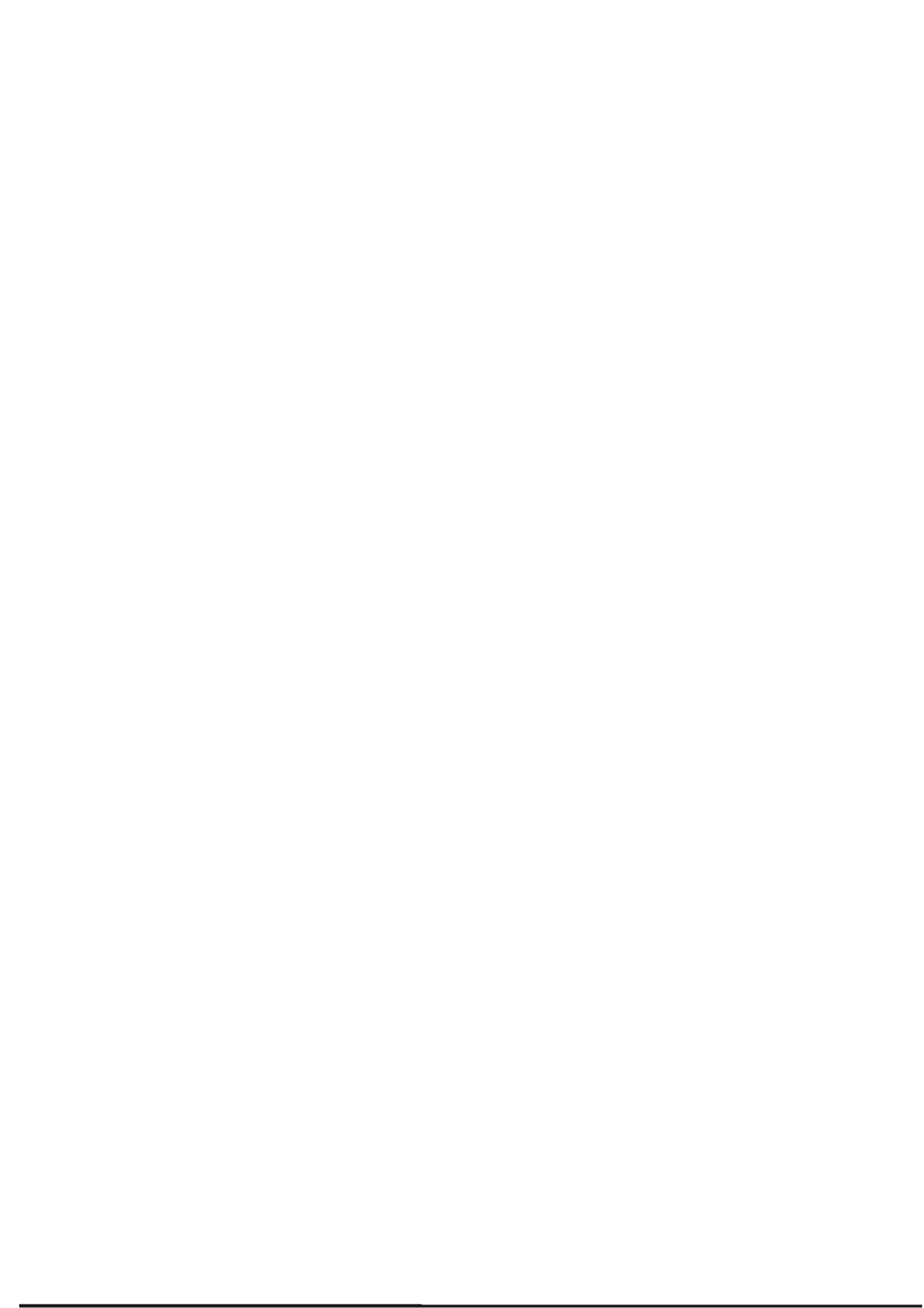
Onder verwijzing naar artikel 64 van de Comptabiliteitswet 2001 verklaart de voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal dat de Eerste Kamer aan het hiervoor gedane verzoek tot dechargeverlening tegemoet is gekomen door een daartoe strekkend besluit, genomen in de vergadering van

De Voorzitter van de Eerste Kamer,

Handtekening:

Datum:

Op grond van artikel 64, derde lid, van de Comptabiliteitswet 2001 wordt dit originele exemplaar van het onderhavige jaarverslag, na ondertekening van de hierboven opgenomen verklaring, doorgezonden aan de Minister van Financiën.



3. Leeswijzer

Voor u ligt het jaarverslag van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (Hoofdstuk XII) over het jaar 2006.

Het jaarverslag bestaat uit twee onderdelen, namelijk het beleidsverslag en de jaarrekening. In het eerste deel van het beleidsverslag wordt verantwoording afgelegd over de beleidsprioriteiten van VenW. Hiermee wordt inzichtelijk gemaakt in hoeverre VenW zijn toezeggingen uit de begroting 2006 heeft kunnen waarmaken.

Ten aanzien van de leesbaarheid is gekozen voor dezelfde structuur als in de beleidsagenda van de begroting 2006, namelijk:

- 1) VenW als andere overheid
- 2) Mobiliteit en maatschappij
- 3) Integraal waterbeheer: de volgende fase

In het tweede deel van het beleidsverslag zijn de beleidsartikelen, niet-beleidsartikelen en de bedrijfsvoeringsparagraaf opgenomen. Onder de beleidsartikelen worden zowel de niet-financiële als de financiële gegevens gepresenteerd. Verder bevat dit deel informatie over de gerealiseerde effecten en de geleverde concrete beleidsprestaties, waar mogelijk voorzien van prestatiegegevens. In de toelichting worden de gerealiseerde beleidsprestaties op productniveau verantwoord. Uitgangspunt daarbij is dat een onderliggende activiteit wordt toegelicht als deze niet is gerealiseerd. Tevens worden nieuwe activiteiten en voornamelijk prestaties toegelicht.

Voor wat betreft de prestatie-indicatoren moet worden vermeld dat VenW bij het verkrijgen van deze indicatoren voor een deel afhankelijk is van verzameling door externe partijen zoals het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS). De praktijk is zodanig dat deze gegevens in een aantal gevallen later beschikbaar komt. Dit leidt ertoe dat niet in alle gevallen de gegevens over het verslagjaar ten tijde van het opstellen van het jaarverslag beschikbaar waren.

Bij een aantal prestatie-indicatoren is gebleken dat betrouwbare meting van de resultaten niet mogelijk is. Daarom zijn deze indicatoren in de begroting 2007 ook niet meer opgenomen. Bezien zal worden of andere indicatoren of kengetallen ontwikkeld kunnen worden die betrouwbare meetresultaten opleveren.

De financiële informatie wordt gepresenteerd door middel van de tabellen «Budgettaire gevolgen van beleid», waarbij opmerkelijke verschillen tussen de budgettaire raming en de realisatie in het verslagjaar worden toegelicht. Om de hoeveelheid informatie te beperken is gekozen voor het hanteren van de hieronder aangegeven norm. Aan de hand van deze norm is bepaald of een verschil is toegelicht.

Norm bij te verklaren verschillen	
Begrotingsbedrag	Vershil
< € 4,5 mln.	> 50%
€ 4,5 – € 22,5 mln.	> € 2,5 mln.
> € 22,5 mln.	> 10%

Dit houdt in dat die artikelen/financiële instrumenten, waarbij het verschil tussen het begrotingsbedrag en de realisatie kleiner is dan de aangegeven norm in principe niet worden toegelicht. Een uitzondering hierop wordt gemaakt voor beleidsmatig relevante mutaties, deze worden ongeacht bovenstaande normering wel toegelicht. Verder worden in afwijking van bovenvermelde norm die artikelen, waarop in de begroting 2006 geen of zeer geringe ontvangsten zijn geraamd maar waar in 2006 wel relatief kleine bedragen op zijn gerealiseerd, niet apart toegelicht.

Dit jaarverslag blikt terug op de begroting 2006, die een nieuwe indeling kende. In verband met de nieuwe indeling zijn de financiële realisaties 2006 op een andere manier gegroepeerd dan cijfers van eerdere jaren, waardoor het niet mogelijk is om de realisaties van de vier voorgaande jaren op te nemen in de budgettaire tabellen. Om de gebruiker toch historisch vergelijkingsmateriaal te bieden zijn de financiële kasrealisaties uit 2005 opgenomen. Deze zijn voor dit doel technisch omgerekend naar de nieuwe begrotingsindeling. Omdat niet elke uitgave van de oude begrotingsindeling in zijn geheel is in te delen in de nieuwe systematiek is daarbij een aantal aannames gemaakt.

De bedrijfsvoeringparagraaf heeft het karakter van een uitzonderingsparagraaf en bestaat uit vier onderdelen: de bedrijfsvoeringsprioriteiten, het financieel- en materieel beheer, de totstandkoming van beleidsinformatie en de rechtmatigheid.

De Jaarrekening vangt aan met de departementale verantwoordingsstaat van VenW; een cijfermatige staat waarbij inzicht wordt gegeven in de financiële afwijkingen tussen de begroting en de realisatie op artikelniveau.

Vervolgens zijn de samenvattende verantwoordingsstaten van de batenlastendiensten Rijkswaterstaat en het KNMI opgenomen. Het volgende deel betreft de departementale saldibalans van VenW met de daarbij behorende toelichting. Ten slotte is onder de jaarrekening de balans per 31 december 2006 opgenomen met een toelichting van de batenlastendiensten van het ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Aan het jaarverslag zijn vier bijlagen toegevoegd. De eerste bijlage bevat een overzicht inzake het toezicht op de zelfstandige bestuursorganen (ZBO's) en de rechtspersonen met een wettelijke taak (RWT's). In de tweede bijlage wordt ingegaan op de aanbevelingen van de Algemene Rekenkamer bij het jaarverslag over 2005 en de maatregelen die VenW heeft getroffen om de daarbij door de Algemene Rekenkamer geconstateerde tekortkomingen in 2006 en de jaren daarna te voorkomen. Bijlage drie bevat een overzicht van de uit publieke middelen gefinancierde topinkomens bij het departement. De laatste bijlage betreft een afkortingslijst.

DEEL B. HET BELEIDSVERSLAG: CONSISTENT UITVOEREN – STRATEGISCH VERNIEUWEN

4 Beleidsprioriteiten

4.1 VenW als andere overheid

VenW verandert. We hebben belangrijke vorderingen gemaakt in de gelijkwaardigheid van en de wijze waarop de onderdelen beleid, uitvoering en inspectie elkaar aanvullen. Elk heeft daarin ook zijn eigen verantwoordelijkheden en politieke gevoeligheden. De wereld om ons heen bevestigt dat met positieve signalen: VenW is opener, werkt beter samen en heeft de blik meer naar buiten gericht. Het aantal ambtenaren is teruggebracht en met het schrappen in overbodige regelgeving is een stevige stap gezet. Een voorbeeld van de nieuwe werkwijze is het succes van Inspraak Nieuwe Stijl (in samenwerking met LNV en VROM). Hiermee geeft de rijksoverheid omwonenden meer gelegenheid om mee te denken over plannen zoals de aanleg van een weg op het moment dat er nog echt wat met hun inbreng kan gebeuren. In 2006 zijn waardevolle ervaringen opgedaan met een programma-aanpak in de Noordvleugel. Uit de evaluatie komt naar voren dat de interdepartementale verkokering is verminderd, maar dat de rolverdeling binnen het Rijk en de positionering van individuele projecten binnen een programmadoelstelling nog aandacht behoeven. In navolging van Rijkswaterstaat is begonnen met de voorbereidingen om de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) de status van baten-lastendienst te verlenen met als doel: meer transparantie en een duidelijke aansturing op basis van producten.

Onder het motto «minder regels, meer kwaliteit» heeft in 2006 de nadruk gelegen op drie vernieuwings thema's: «de markt tenzij», «verlaging regel-druk en administratieve lasten» en «innovatie en kennis».

4.1.1 De markt, tenzij...

De uitdaging om van incidentele tot structurele toepassing van publiek-private samenwerking (PPS) te komen is in 2006 actief opgepakt. Het onderzoeken van de mogelijkheden voor PPS is nu structureel in de interne procedures van VenW ingebed. Voor elk MIT project wordt in de verkenningsfase en de planstudiefase met een marktscan bekeken of van het vroeg inschakelen van marktpartijen – tijdens het planproces, dus als nog niet alles in detail is vastgelegd – meerwaarde is te verwachten. In 2006 zijn bijvoorbeeld in de planstudiefase voor de projecten Extra Spui-capaciteit Afsluitdijk, A2 Maasbracht-Geleen, A2 Maastricht, A50 Ewijk-Valburg-Grijsoord, A12 Utrecht-Maarsbergen, A4 Steenberg en zogenoemde «Public Private Comparators» (PPC's) uitgevoerd. Naast concrete voortgang op de verschillende projecten is gewerkt aan het wegnemen van belemmeringen, zoals de hoge transactiekosten en de lange transactietijd. Hiervoor zijn bijvoorbeeld een Design-Build-Finance-Maintenance (DBFM)-handboek en een DBFM-modelcontract opgesteld. Bij de Tweede Coentunnel zijn het handboek en het modelcontract gebruikt om het project in de markt te zetten. Daarnaast investeert VenW in kennisontwikkeling en de verankering van kennis met de oprichting van de PPS Kennispool. Deze pool van medewerkers met contract-juridische en financieel-economische expertise, ondersteunen de PPS-projecten in de fase van (contract)voorbereiding en aanbesteding.

4.1.2 Verlaging regeldruk en administratieve lasten

VenW heeft in 2006 verder gewerkt aan het terugdringen van de regeldruk via de reductie van administratieve lasten voor burgers en bedrijven, het programma Beter Geregeld en vereenvoudigingen in het toezicht.

Zowel burgers als bedrijven hebben vanaf 2006 voordeel van het schrappen van enkele tientallen controlepunten bij de APK. Deze punten betreffen bijvoorbeeld het verminderen van administratieve controles, zoals de controle van de gegevens op het kentekenbewijs, en vereenvoudiging van procedures. Daarnaast is ook de verplichte roetmeting voor dieselauto's vereenvoudigd. Door al deze vereenvoudigingen duurt de APK minder lang, waardoor de keuring goedkoper is geworden. Ook is de bureaucratie rond het aanvragen van rijexamens sterk vermindert. Zo is het niet langer nodig een uittreksel uit de gemeentelijke basisadministratie te overleggen bij aanvraag van een examen. In het bijzonder voor bedrijven zijn de rapportageverplichtingen die volgen uit de Grondwaterwet teruggebracht van maandelijks naar eenmaal per kwartaal. Ook de meetverplichtingen die voortvloeien uit de Wet Verontreiniging Oppervlaktewateren zijn met een kwart vermindert.

Eind 2006 zijn de administratieve lasten voor bedrijven met 19 procent teruggebracht ten opzichte 2002. De vermindering van de administratieve lasten voor burgers bedraagt eind 2006 vijftien procent uitgedrukt in geld. In uren zijn de lasten voor burgers ten opzichte van 2002 met één procent toegenomen. Oorzaak hiervan is de vernieuwde procedure die wordt gevolgd na de invoering van het nieuwe rijbewijsdocument. De doorlichting van alle regelgeving in het VenW-programma Beter Geregeld is bijna voltooid. Met dit programma is mede richting gegeven aan het wetgevingsprogramma van VenW voor de komende jaren. Ook zijn alle vergunningstelsels onderzocht. Resultaat hiervan is dat het aantal vergunningstelsels van VenW met 25 procent en het jaarlijks aantal vergunningen met ruim honderdduizend kan worden vermindert.

In het kader van vereenvoudigingen in het toezicht is de Inspectie VenW begonnen met de ontwikkeling van een systeem voor selectief toezicht op basis van risicoanalyses. Het Programma van Eisen (PvE) voor dit toezicht is opgeleverd en proeven in de domeinen Rail en Lucht zijn gestart. Daarnaast zijn proeven gedaan met het inzetten van kentekenscanners om de taximarkt in kaart te brengen. Er wordt gekeken naar bredere inzet van deze wijze van digitaal waarnemen als ondersteuning binnen het toezichtproces. Sinds oktober zijn twee vergunningen, voor het monsterboekje – een soort paspoort voor zeevarenden dat nodig is het aanvragen van een vaarbevoegdheidsbewijs – en vaarbevoegdheidsbewijzen, via internet te verkrijgen. Hiermee is de basis gelegd voor de digitalisering van de overige standaardvergunningen. Voor alle vergunningstelsels is nu online informatie beschikbaar.

In het rijksbrede project Samenwerking Rijksinspecties zijn twee projecten gestart: «Samenwerking Toezicht Schiphol» en «ICT Wegvervoer». Beide projecten zijn bedoeld om de toezichtlast voor het bedrijfsleven te verminderen. Het eerste project heeft een aantal voorstellen voor reductie van toezichtlasten opgeleverd, zoals gezamenlijke inspecties en het overdragen van taken vanuit inspecties naar de «Airport Authority Schiphol». In het project «ICT Wegvervoer» is gestart met de voorbereiding van het digitaal koppelen van de belangrijkste informatiebronnen van de toezichthouders in het wegvervoer. Hiermee kunnen zij zich meer richten op

bedrijven en voertuigen die de wet- en regelgeving minder goed naleven. Het kabinet heeft besloten om in deze projecten tot een verdergaande vorm van samenwerking te komen door de inrichting van *front offices* voor Schiphol en Wegvervoer.

4.1.3 Innovatie en kennis

In de sectoren van VenW zijn door de innovatieprogramma's verschillende concrete innovaties opgeleverd. Zo zijn vernieuwende oplossingen geïntroduceerd die tot minder geluid, minder visuele hinder én een kostenreductie, moeten leiden. Bijvoorbeeld de ontwikkeling van stillere wegdekken, waaronder modieslab – een prefab-betonplaat met een toplaag van «Zeer Open Cement Beton» – en dunne geluidsreducerende dekklagen, zoals asfalt op rol. Ook zijn proeven uitgevoerd op het gebied van rijassistentie in de auto in de vorm van plaatsafhankelijke snelheidsbegrenzing. In de watersector heeft een geslaagde proef plaatsgevonden met dijkverstevingstechnieken en zijn vernieuwende concepten ontwikkeld en getest voor het op duurzame wijze versteven van de kustlijnen.

De strategische kennisvragen van VenW zijn gebundeld in de Strategische Kennisagenda 2010–2020 (SKA). Deze agenda bevat een overzicht van de kennisvragen die van belang zijn voor een doeltreffend en innovatief mobiliteits- en waterbeleid op de middellange en lange termijn. Met de oprichting van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) en het Delta-instituut (inmiddels Deltares) is de kennisbasis voor VenW versterkt.

In juni heeft het Innovatieberaad het Innovatieprogramma Mobiliteit en Water gelanceerd. De plannen lopen uiteen van het ontwikkelen van intelligente transportsystemen tot een studie naar individueel personenvervoer door de lucht. In de Innovatiebrief¹ beschrijft VenW welke rollen het, naast de gebruikelijke rollen van wet- en regelgeving, financier en aanbesteder, zal innemen om innovaties te bevorderen. Met het Innovatieberaad hebben we afspraken gemaakt over de uitvoering van de innovatieprogramma's.

4.2 Mobiliteit en maatschappij

In het scharnierjaar tussen uitvoering en vernieuwing hebben we met Anders betalen voor Mobiliteit (AbvM), één van de speerpunten van de Nota Mobiliteit, belangrijke stappen genomen. In de eerste helft van het jaar zijn, samen met de decentrale overheden, verschillende haalbaarheidsstudies uitgevoerd naar de toepassingsmogelijkheden van een versnellingsprijs en tol op hardnekkige verkeersknelpunten. Dit heeft ertoe geleid dat Rijk en regionale partijen hebben afgesproken om de versnellingsprijs op te nemen in de planstudie A2 Maasbracht–Geleen en bij de doortrekking van de A15 en om tol als financieringsinstrument mee te nemen in een aantal planstudies, zoals bij de A13/A16 Rotterdam. Het invoeren van AbvM brengt wijzigingen van de Wet bereikbaarheid en mobiliteit (Wbm) met zich mee. In de zomer is daarom een wijzigingsvoorstel aan de Kamer voorgelegd. De besluitvorming hierover moet nog plaatsvinden. Samen met decentrale overheden, maatschappelijke organisaties en andere departementen is de informatie verder uitgewerkt die noodzakelijk is voor de besluitvorming over de invoering van de kilometerprijs. In september is een kostenmonitor² uitgebracht. Op basis van de informatie die van bedrijven is verkregen blijkt dat de kosten voor de invoering van een kilometerprijs naar plaats, tijd en milieukeurmerken kunnen dalen ten opzichte van de berekening uit 2005. Deze kostendaling is dan vooral

¹ Kamerstuk 2005–2006, 29 644, nr. 69.

² Kamerstuk 2005–2006, 30 563, nr. 2.

het gevolg van het verminderen van het aantal componenten in het apparaat dat in het voertuig wordt geplaatst, een vereenvoudigde installatie en een verantwoordelijkheidsverschuiving naar de gebruiker.

Daarnaast is in juni de beleidsbrief Logistiek en Supply Chains¹ aan de Kamer aangeboden, in reactie op een verzoek van de Kamer tijdens de begrotingsbehandeling 2006. Deze brief geeft antwoord op twee vragen. Ten eerste wat het perspectief is voor de transport- en logistieke sector in ons land gelet op de toenemende concurrentie uit het buitenland en ten tweede hoe we de doorgaande groei van het goederenvervoer kunnen combineren met scherpere eisen aan milieu, veiligheid en ruimtelijke kwaliteit. Het antwoord is het versterken van de logistieke concurrentiekracht, door niet alleen de fysieke kwaliteit en de benutting van de netwerken te verbeteren maar ook het stimuleren van innovatie door het bedrijfsleven. Voor de uitvoering van de beleidsbrief, is ter ondersteuning binnen VenW het project Impuls gestart.

4.2.1 Schone netwerken

De nieuwe wet Luchtkwaliteit² is door de Tweede Kamer aangenomen. VenW heeft samen met het ministerie van VROM en decentrale overheden belangrijke stappen gezet in de aanpak van het probleem met de luchtkwaliteit. Zo is gewerkt aan het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). In dit programma is een maatregelenpakket opgenomen. Alleen met dit ambitieuze maatregelenpakket is het mogelijk de normen voor luchtkwaliteit te halen. In 2006 zijn al verschillende regelingen in werking getreden: zoals de subsidieregelingen schone OV-bussen en roetfilters op personen- en vrachtauto's. Ook zijn schone vrachtauto's en roetfilters op bestelauto's en taxi's fiscaal gestimuleerd. Dankzij de voortgang in de voorbije periode hebben we het luchtkwaliteitsprobleem en de impact daarvan op het infrastructuurprogramma voor VenW weten terug te brengen tot beheersbare proporties. Om daadwerkelijk het probleem op te lossen moeten we de ingeslagen koers vasthouden en stevig door blijven pakken; zowel nationaal, bijvoorbeeld wat betreft het NSL, maar ook richting Brussel. Tachtig procent van de projecten uit het programma kan conform planning in procedure worden gebracht op basis van het geldende Besluit Luchtkwaliteit 2005. Deze projecten leiden in het geheel niet of niet in betekenende mate tot verslechtering van het luchtkwaliteitsprobleem. Voor de overige projecten is een specifieke aanpak geformuleerd. Medio 2007 zal naar verwachting de nieuwe wet luchtkwaliteit van kracht worden, deze volgt het Besluit Luchtkwaliteit 2005 op.

In het kader van het programma Energietransitie hebben we op het terrein van duurzame mobiliteit de ontwikkeling en introductie van schone technologie ter hand genomen. Een experiment met waterstofbussen in Amsterdam is met steun van VenW gecontinueerd. Tevens zijn er proeven uitgevoerd met bussen op aardgas in Haarlem en vrachtwagens op vloeibaar aardgas. Een start is gemaakt met het openen van nieuwe aardgas-tankstations en een gunstig fiscaal regime voor aardgas als motorbrandstof is tot stand gekomen. Met het oog op de introductie van de voertuigen die gebruik maken van bioethanol is in Beesd een bioethanolpomp geopend. In de binnenvaartsector gaat emissieverlaging samen met de verbetering van brandstofkwaliteit. Een lager zwavelgehalte van gasolie maakt het gebruik van roetfilters mogelijk. Met de binnenvaartsector hebben we daarom een convenant gesloten waarin we de ambitie uitspreken om zo snel mogelijk over te stappen op zwavelloze gasolie.

¹ Kamerstuk 2005–2006, 29 644, nr. 68.

² Kamerstuk 2006–2007, 30 489.

Ook op internationaal niveau hebben we veel bereikt. In het Europees bronbeleid zijn belangrijke resultaten geboekt met name over nieuwe, scherpe Euro-5- en Euro-6-normen voor de emissie van uitlaatgassen van personen- en bestelauto's. De Euro-5-norm geldt per 2011 voor alle nieuw verkochte auto's. De evaluatie van de EU-luchtqualiteitsrichtlijn hebben we aangegrepen voor beter uitvoerbare normen in combinatie met scherper bronbeleid. Inspanningen in de onderhandelingen blijven gericht op de uitsteltermijnen in relatie tot de hoogte van de normen en de voorwaarden waaronder lidstaten in aanmerking kunnen komen.

4.2.2 Betrouwbare netwerken

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

Beheer en onderhoud

In het plan van aanpak Beheer en Onderhoud Rijkswegen¹ staat dat we in de periode 2004 tot en met 2007 1 300 kilometer asfalt extra gaan vervangen. De uitvoering van dit plan van aanpak, waarmee we beogen de meest urgente beheer- en onderhoud achterstanden weg te werken, ligt op schema.

Uiteindelijk is in 2006 82 kilometer meer achterstallig verhardingsonderhoud weggewerkt dan de 420 kilometer die in de planning stond. Tot en met 2006 hebben we daarmee inmiddels het achterstallig onderhoud met 826 kilometer verminderd. In 2007 is de vervanging van 474 kilometer voorzien, waarmee de doelstelling van het kabinet Balkenende III op het punt van achterstallig wegonderhoud gerealiseerd zal zijn. De Midterm Review (MTR) bevestigt dit beeld. Overigens is dan nog wel sprake van achterstallig onderhoud bij de kunstwerken, zoals viaducten.

Om de groei van het vervoer over het water mogelijk te maken is het wegnemen van vertragingen nodig door de renovatie van sluzen en het baggeren van vaarwegen. Het inlopen van de achterstand bij de rijks-waterwegen ligt goed op schema.

De uitvoering van de plannen van aanpak Herstelplan Spoor liggen op schema. Uit de MTR blijkt dat ProRail goed op weg is de afgesproken doelstellingen te halen. De achterstanden in onderhoud en vervanging worden ingelopen. Dit lijkt een gunstige invloed te hebben op de realisatie van de beoogde doelstellingen voor betrouwbaarheid en beschikbaarheid, punctualiteit en veiligheid.

De realisatie van de maatstaf Klanthinder (het aantal verstoringen maal de gemiddelde hersteltijd) bedroeg in 2006 10 868 uur. Dit is ten opzichte van het jaar 2000 (20 176 uur) een afname met 46 procent.

Beter benutten: verkeersmanagement

Ondanks de aanzienlijke toename van de hoeveelheid wegwerkzaamheden, is de filezwaarte (lengte maal duur van de files) door wegonderhoud in 2006 beperkt gebleven tot vier procent van de totale filezwaarte. Het gemiddelde in voorgaande jaren was vijf procent. Dit resultaat van vier procent valt ruim binnen de met de Tweede Kamer afgesproken maximale verdubbeling van de fileoverlast door onderhoud tot tien procent ten opzichte van 2005. De aanpak van goed luisteren naar weggebruikers, de plannen slim uitvoeren, samenwerken met partners, een publieksgerichte houding en goed en intensief communiceren met weggebruikers is dus effectief bij het beperken van de files. Daarbij had ook de inzet van OV-alternatieven resultaat.

¹ Kamerstuk 2003–2004, 29 200 XII, nr. 1.

We hebben ernaar gestreefd de hinder tijdens de werkzaamheden zoveel mogelijk te beperken door verschillende maatregelen te treffen, zoals een goede centrale planning van de werkzaamheden en het aanbieden van gratis/goedkoop openbaar vervoer. Waar inzet van bestaand openbaar vervoer niet mogelijk was, is busvervoer aangeboden. Dit is onder meer gebeurd tijdens de werkzaamheden aan de A58 bij Bergen op Zoom. Ook de groots opgezette publiekscampagnes «Kijk op VanAanarBeter.nl» en «Ga goed voorbereid op reis» hebben hun vruchten afgeworpen. In de maanden juli en augustus was er veel «verkeer» naar de website VanAanarBeter.nl. In de zomermaanden is extra aandacht geschonken aan het informeren van de weggebruikers over de werkzaamheden. Zo kregen weggebruikers die een specifiek evenement wilden bezoeken, direct inzicht in hoeverre zij rekening moesten houden met een omleidingsroute en/of vertraging

Veelvuldig hebben we met de Kamer gesproken over de NS-dienstregeling 2007. De nadruk lag daarbij veelal op de reistijden en de verbindingen tussen de Randstad en de landsdelen. Dit heeft geleid tot enkele aanpassingen in het ontwerp van de dienstregeling, bijvoorbeeld wat betreft de bediening van de Friese stations. De Dienstregeling 2007 is op 10 december 2006 in werking getreden en vormt daarmee een eerste stap op weg naar een eindbeeld dat voldoet aan de filosofie uit de Nota Mobiliteit. Uitgangspunt vormt een robuuste dienstregeling, om enerzijds de reiziger een betrouwbaar product te bieden en anderzijds om de groei van zowel goederen- als personenvervoer op de huidige infrastructuur op te vangen. Op verzoek van de Tweede Kamer hebben VenW, NS, ProRail onderzocht welke mogelijkheden er zijn om de reistijden van, naar binnen en tussen alle landsdelen te verbeteren en welke dilemma's zich daarbij voordoen.

De punctualiteitsdoelstelling die de NS met VenW had afgesproken betrof 85–87 procent. De punctualiteit bedroeg in 2006 84,8 procent. Ten opzichte van 2005 is de punctualiteit hiermee met 0,1 procent toegenomen. Deze uitkomst is voor NS aanleiding om, net als in 2005, opdracht te geven tot een onafhankelijk onderzoek.

Stedelijke bereikbaarheid

In 2006 hebben we elf netwerkanalyses voor stedelijke netwerken afgerond. De resultaten van deze analyses laten zien dat alle partijen de noodzaak onderschrijven om regionaal meer samenhang tussen economie, ruimte en verkeer en vervoer te creëren. De analyses vormen een belangrijke stap op weg naar een meer samenhangende, regionale aanpak. Ze geven een krachtige impuls aan de sturingsfilosofie uit de Nota Mobiliteit: decentraal wat kan, centraal wat moet. Er zijn bestuurlijke afspraken gemaakt over het realiseren van concrete verbeteringen aan de netwerken op korte termijn (2007/2008). Een voorbeeld van een *quick win* is dat VenW en de regio op korte termijn dynamische reisinformatie realiseren op alle relevante openbaar vervoer haltes in de Zuidvleugel en de rest van de provincie Zuid-Holland. Hierbij gaat het naar verwachting om ongeveer 2 500 haltes van bus en tram. VenW stelt hiervoor € 10 miljoen beschikbaar onder de voorwaarde dat de regio een zelfde bedrag investeert.

Op veel plekken in Nederland doorsnijdt het spoor stedelijk gebieden. Dat levert problemen op in de gevallen dat een spoorlijn ruimtelijke ontwikkelingen in de gemeente tegenhoudt. Met de «Regeling eenmalige uitkering spoorse doorsnijdingen» helpt VenW gemeenten met een financiële bijdrage de barrièrewerking van het spoor in stedelijk gebied te verminderen of op te heffen. We richten ons daarbij op bestaande plannen die

een laatste financiële zetje nodig hebben. In 2006 ontvingen we meer dan honderd aanvragen, waarvan we er 61 hebben gehonoreerd. Het gaat om gemeentelijke plannen die gebiedsontwikkeling stimuleren en de stedelijke bereikbaarheid ten goede komen, waarbij de inpassing en veiligheid van het spoor verbetert, de leefbaarheid wordt vergroot en de barrièrewerking van het spoor vermindert.

We streven ernaar om uiterlijk met ingang van 2009 een functionerend OV-chipkaartsysteem in het openbaar vervoer te hebben, zodat we de strippenkaart kunnen afschaffen. In voorbereiding hierop hebben we verschillende bestuursovereenkomsten met decentrale overheden getekend. De NS heeft een verbeterde uitrolplanning geleverd. Met consumentenorganisaties zijn we overeengekomen dat we eind 2007 een evaluatie van de overgang naar het nieuwe systeem zullen uitvoeren. In juni heeft de Kamer ingestemd met het Go-besluit¹. Aan de basis van het Go-besluit lagen onder andere de positieve ervaringen die bij de pilot in Rotterdam zijn opgedaan: de techniek werkt en kan landelijk worden opgeschaald, de klanten hebben het systeem geaccepteerd en er zijn 19 bestuursovereenkomsten getekend.

Dit betekent dat kon worden begonnen met de uitkering van bijdragen aan de decentrale overheden voor de overgang naar het nieuwe systeem. Deze hebben op hun beurt samen met de regionale vervoerders de verdere uitrol opgepakt. Naast de grootschalige pilot met de OV-chipkaart in de regio Rotterdam zijn inmiddels ook pilots gestart in Gelderland, Friesland, Zeeland en Amsterdam.

4.2.3 *Veilige netwerken*

Het kabinet heeft in mei onder de titel «Nuchter omgaan met risico's» de Kamer geïnformeerd over zijn visie op de wijze waarop zal worden omgegaan met risico's. Kernelementen zijn onder meer: een transparant besluitvormingsproces, het expliciet maken van verantwoordelijkheden van bedrijfsleven, burger en overheid en de gevaren en risico's van activiteiten afwegen tegen de maatschappelijke kosten en baten. Aansluitend bij het kabinetskader is een risicobeschouwing opgesteld waarbij de VenW-risicoterrijnen onderling zijn vergeleken. De verschillen die tussen de beleidsterreinen bestaan blijken goed te kunnen worden verklaard. Verder komt naar voren dat het niet nodig of wenselijk is om tot één uniform veiligheidsbeleid of normenstelsel te komen.

Verkeersveiligheid

Het aantal verkeersslachtoffers vertoont al decennia lang een dalende trend. Dit past in het hoofddoel om te komen tot een permanente verbetering van de verkeersveiligheid. De oorspronkelijke verkeersveiligheidsdoelstelling voor 2010 was maximaal 900 verkeersdoden en 17 000 ziekenhuisgewonden. In 2004 daalde het aantal doden ten opzichte van 2003 sterk met bijna 20 procent. Deze scherpe daling heeft zich in 2005 verder doorgezet: met 817 verkeersdoden in 2005 staat Nederland aan de top van de meest verkeersveilige landen in de wereld. Met name het aantal verkeersdoden onder bromfietzers is de laatste jaren sterk gedaald en het aantal (forse) overtredingen op het gebied van snelheid, alcohol en gordelgebruik is verminderd. Omdat deze scherpe daling structureel lijkt, heeft VenW, in overleg met de decentrale partners, de doelstelling van 900 verlaagd naar maximaal 750 verkeersdoden in 2010. Om deze doelstelling te bereiken is een pakket aan maatregelen samengesteld.

¹ Kamerstuk 2005–2006, 23 645, nr. 141.

Ook in 2006 nam VenW verschillende initiatieven ter verbetering van de verkeersveiligheid. Op het gebied van het rijbewijs is een internationaal akkoord bereikt over de derde rijbewijsrichtlijn en is het bromfietsrijbewijs ingevoerd. Per 1 oktober is ook in Nederland het rijbewijs in creditcard-formaat ingevoerd. Daarnaast is bijvoorbeeld de alcoholimiet voor beginnende bestuurders verlaagd naar 0,2 promille en moeten kinderen tot 18 jaar die kleiner zijn dan 1,35 meter in de auto altijd een goedgekeurd zitje of een zittingverhoger gebruiken. Op internationaal gebied heeft de Transportraad in december besloten dat vanaf 2011 alle vrachtwagens in de Europese Unie een dodehoekspiegel moeten hebben. De nieuwe regel geldt voor vrachtwagens vanaf bouwjaar 2000. In de lidstaten is de dodehoekspiegel nu alleen verplicht voor nieuwe vrachtwagens.

De verkeersveiligheids campagnes van VenW onder de noemer «Daar kun je mee thuis komen» blijken een positieve invloed te hebben op het gedrag van weggebruikers. Uit onderzoek van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV) blijkt dat de boodschap van de campagnes bij meer dan de helft van de bevolking bekend is. Ook is de houding van weggebruikers verbeterd sinds de start van de campagnes. Nieuwe campagnes in 2006 zijn «Auto te water» en «Rij met je hart».

Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen

Het basisnet moet zorgen voor een duurzaam evenwicht tussen ruimtelijke ontwikkelingen, vervoer van gevaarlijke stoffen en veiligheid. Voor de uitwerking van het basisnet wordt meer tijd genomen dan aanvankelijk voorzien. Dit komt doordat het onderwerp complex is en omdat ervoor gekozen is om het basisnet samen met betrokken partijen uit te werken. In 2006 zijn de ontwerpeisen gezamenlijk vastgesteld en in aanvulling hierop wordt aan een gemeenschappelijke uitvoeringsagenda gewerkt waarin alle partijen (overheden, bedrijfsleven, infrastructuurbeheerders, hulpverleners en rampenbestrijders) aangeven welke bijdrage zij gaan leveren aan de verbetering van de veiligheid van het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Vergunningverlening luchtvaartmaatschappijen

Met de vestiging van het Europese Veiligheidsagentschap (EASA) stond in 2006 de harmonisatie van de voorwaarden voor veilige vluchtuitvoering op de agenda. Niet alleen in de EU lidstaten, maar ook – door overeenkomsten tussen de EC en de niet-EU landen – in de Europese niet-EU landen. Deze voorwaarden, die voortvloeien uit de Europese richtlijn met betrekking tot de «Safety Assessment of Foreign Aircraft», die begin 2006 in werking is getreden, vormen de basis waarop in Europa veiligheidsvergunningen worden verstrekt.

VenW heeft actief bijgedragen aan de totstandkoming van de Europese zwarte lijst waarop luchtvaartmaatschappijen met een vliegverbod worden gepubliceerd (www.ec.europa.eu/transport/air-ban). Deze is in 2006 voor het eerst in werking getreden. Eind oktober bevatte de lijst 138 volledige en 143 gedeeltelijke vliegverboden voor vliegtuigmaatschappijen. Alle lidstaten zijn verplicht deze verboden te handhaven.

Security

Voor het verminderen van de kwetsbaarheid van de Nederlandse infrastructuur zijn belangrijke stappen gezet op het gebied van security. De minister van BZK heeft namens het kabinet gerapporteerd over de voortgang van het project Bescherming Vitale Infrastructuur en over de ontwikkeling van een Nationale Veiligheidsstrategie. VenW heeft vanuit zijn

verantwoordelijkheid voor transport, water en infrastructuur bijgedragen aan de bereikte resultaten. Met het oog op de ontwikkeling van een Spoor Security Plan is bijvoorbeeld een onderzoek gestart naar een methode voor de beoordeling van mogelijke securitymaatregelen op het spoor. Met de bespreking van de uitkomsten van internationale benchmark over sluizen en tunnels met security-experts, hebben we een beter beeld verkregen van de maatregelen die getroffen zijn in verschillende landen om ons heen. Met de Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding zijn voor de diverse sectoren afspraken gemaakt over maatregelen die getroffen moeten worden bij specifieke terroristische dreigingniveaus.

Vanwege voortslepende discussies tussen het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie over de financiering van de security-maatregelen, is de herziene EU-richtlijn op het gebied van de beveiliging van burgerluchtvaart niet doorgevoerd. Ook de behandeling van de EU-verordening ter betere beveiliging van de bevoorradingsketen is tijdelijk bevroren. Voorlopig zal worden aangesloten bij een soortgelijk concept onder de EU Douane regelgeving.

4.2.4 Toekomstvast netwerk

Schiphol

In februari is het rapport «Evaluatie Schipholbeleid»¹ gepubliceerd. Hieruit blijkt dat de geluidbelasting, geluidhinder, emissies van luchtverontreinigende stoffen en veiligheidsrisico's van het vliegverkeer van en naar Schiphol voldoen aan de eisen die de overheid daaraan heeft gesteld. Ook blijkt dat in de periode (1993–2005) het aantal vliegbewegingen ongeveer is verdubbeld, terwijl de ernstige hinder over diezelfde periode met circa dertig procent is afgenomen. Ondanks dat het beleid vruchten blijkt af te werpen, zijn er nog steeds verbeterpunten aan te wijzen. Een inventarisatie van verbeterpunten heeft duidelijk gemaakt dat deze voornamelijk betrekking hebben op het beperken van overlast voor omwonenden en de verdere ontwikkeling van Schiphol. Deze verbeterpunten zijn opgenomen in het actieprogramma bij het Kabinetsstandpunt Schiphol.

Naast de evaluatie zijn ook studies² uitgevoerd naar de ontwikkeling van de luchthaven en het verkleinen van de kans op een ramp met meer dan veertig slachtoffers, het zogenaamde groepsrisico. Op basis van deze resultaten heeft het kabinet in april een aantal aanpassingen van het Schipholbeleid voorgesteld. Uitgangspunten zijn het behoud van Schiphol als één van de belangrijkste knooppunten van verbindingen in Noordwest-Europa en het tegengaan van hinder door vliegverkeer in de ruime omgeving van Schiphol. Dit heeft geleid tot een plan van aanpak voor de uitvoering van het kabinetsstandpunt³, gericht op korte en middellange termijn (tot circa 2015). Het kabinetsstandpunt onderscheidt drie fasen in de toekomstige ontwikkeling van Schiphol tot 2030. Na overleg met de Kamer en betrokkenen uit omgeving en sector is in oktober een aangepaste aanpak⁴ van de knelpunten voor groei binnen de milieugrenzen en hinderbeperkende maatregelen voorgesteld. Daarin staat het perspectief voor de middellange termijn (2015) centraal. Over de korte termijn wordt in dat perspectief besloten. Schiphol is gevraagd in 2007 langetermijnopties aan te geven. De luchthaven is begonnen met een traject om deze opties te verkennen.

Grote investeringsprojecten

Ten aanzien van de beheersing van grote projecten heeft de Tweede Kamer in 2006 aangegeven tevreden te zijn over de wijze waarop VenW de

¹ Kamerstuk 2005–2006, 29 665, nr. 24.

² Toekomst van de Nationale luchthaven, Kamerstuknummer 2005–2006, 26 959, nr. 107. Groepsrisicobeleid Schiphol, Kamerstuk 2005–2006, nr. 25.

³ Kamerstuk 2005–2006, 29 665, nr. 28.

⁴ Kamerstuk 2005–2006, 29 665, nr. 39.

aanbevelingen van de Tijdelijke Commissie Infrastructuur heeft opgepakt. Desondanks zijn eind 2006 tegenvallers gemeld bij de HSL-Zuid en Betuweroute. Het nemen van beheersmaatregelen kan niet voorkomen dat een deel van de geïdentificeerde risico's zich daadwerkelijk zal manifesteren. Bovendien blijft het vooraf onderkennen en identificeren van *alle* risico's in een technisch complexe en innovatieve projectomgeving bijzonder lastig.

In december is besloten de contractuele aanvangsdatum van het commercieel vervoer over de HSL-Zuid, dat oorspronkelijk gepland stond op 1 april 2007, uit te stellen tot 1 oktober 2008 vanwege een vertraagde oplevering van het beveiligingssysteem. Hierdoor zal pas in een later stadium 300 kilometer per uur op de nieuwe spoorlijn kunnen starten. In 2006 zijn we begonnen met het omzetten van de Concessieovereenkomst in een Vervoersconcessie. Er zijn verschillende bindende adviesprocedures gestart over langere reistijden in België, de bediening van Den Haag en Breda en over de lease van tijdelijk materieel.

De voorbereidingen voor de ingebruikname van de Betuweroute door een private exploitatiemaatschappij zijn nagenoeg afgerond. Zo zijn met de aandeelhouders van de BREM (havenbedrijven Amsterdam, Rotterdam en ProRail) afspraken gemaakt over de condities waaronder de Betuweroute kan worden geëxploiteerd. Deze geven verdere invulling aan de afspraken die met de Kamer zijn gemaakt. Belangrijke onderdelen hierbij zijn risicoverdeling en rijksbijdrage. Verder heeft overleg plaatsgevonden met de burgermeesters langs de spoorlijn over hoe om te gaan met eisen ten aanzien van de publieke veiligheid. Hierover is in december een overeenkomst gesloten. De vertraging bij de oplevering van de tunneltechnische installaties heeft ertoe geleid dat de openstelling van de Betuweroute niet zoals de bedoeling was op 2 januari 2007 kon plaatsvinden. Er is wel – met succes – een aantal testritten uitgevoerd. Daarnaast is er alles aan gedaan om prototyping en ombouw van locomotieven te versnellen. Hiertoe is een subsidieregeling opengesteld. De subsidieregeling prototyping en ombouw locomotieven naar het beveiligingssysteem ERTMS is voorspoedig verlopen. Naar verwachting worden er in 2007 circa zeventig locomotieven omgebouwd. Zodra er bekend is wanneer de restwerkzaamheden aan de tunneltechnische installaties gereed zijn zal een nieuwe datum voor de ingebruikname van de Betuweroute worden vastgesteld.

De Rotterdamse haven levert een belangrijke bijdrage aan de Nederlandse economie. In oktober en november heeft zowel de Tweede als de Eerste Kamer definitief ingestemd met het hersteld Deel 3 van de Planologische Kernbeslissing Project Mainport Rotterdam (PKB PMR). De lessen die we hebben getrokken in het kader van de Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten (TCI), een zakelijke en transparante besluitvorming en een heldere informatievoorziening, zijn verwerkt in de afspraken die we met het Havenbedrijf Rotterdam, de provincie Zuid-Holland en de gemeente Rotterdam hebben gemaakt over de uitvoering. Uitgangspunt daarbij is dat de uitvoeringsverantwoordelijkheid ligt bij de partij die daar het beste toe in staat is. De risico's liggen in dat geval ook daar waar ze het meest adequaat beheerst kunnen worden.

In december is de definitieve PKB, deel 4, van kracht geworden. Hiermee is de PKB-procedure voor PMR afgerond. In deze PKB zijn de ruimtelijke voorwaarden voor de uitvoering van het project vastgelegd. Bij de totstandkoming van de PKB zijn diverse maatschappelijke partijen geïnformeerd en geconsulteerd. Dit verliep naar tevredenheid en zal ook bij de vervolgproudures worden voortgezet. Met het tekenen van het bestuurs-

akkoord en de uitwerkingsovereenkomsten zijn de afspraken over de uitvoering en de financiering vastgesteld en gaat het project over van voorbereiding op uitvoering.

In het beleidsvoornemen bij het uitbrengen van de Structuurvisie Zuiderzeelijn¹ heeft het kabinet in april geconcludeerd dat nut en noodzaak van de Zuiderzeelijn niet kunnen worden aangetoond. Het kabinet Balkenende III was daarom voornemens te stoppen met het planproces van een Zuiderzeelijn en wilde de doelstellingen voor Noord-Nederland en de Noordelijke Randstad (Noordvleugel) op een andere manier verwezenlijken. Voor de Noordvleugel wordt dit thans uitgewerkt in de planstudie OV Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad (SAAL). In het debat over de Structuurvisie en het beleidsvoornemen heeft de Kamer met de motie Van Hijum² verzocht om een aanvullende variant voor de Zuiderzeelijn en een regio specifiek pakket nader uit te werken. In samenwerking met Noord-Nederland is de motie uitgevoerd en is een Aanvulling op de Structuurvisie³ uitgewerkt. Hierin zijn voor deze alternatieven de verwachte bijdrage aan de ruimtelijk-economische ontwikkeling van Noord-Nederland in kaart gebracht. In grote lijnen geeft de aanvulling een vergelijkbaar beeld als de Structuurvisie over het nut en de noodzaak van een Zuiderzeelijn en een regio specifiek pakket.

Het streven naar een integrale benadering in de besluitvorming komt vooral goed tot uitdrukking in de programma-aanpak uit de uitvoeringsagenda bij de Nota Ruimte⁴ die het kabinet voorstaat. VenW trekt het gebiedsgerichte programma uit de Nota Ruimte voor de Noordvleugel. Daarin wordt de besluitvorming over een beperkt aantal samenhangende projecten gecoördineerd om vanuit een breed ruimtelijk-economisch perspectief en in dialoog met de regio versnelling in de uitvoering te bewerkstelligen. In augustus heeft de Tweede Kamer ingestemd met de besluiten uit de Noordvleugelbrief⁵. De brief is door maatschappelijke organisaties en de regio goed ontvangen. Onder andere op basis van de netwerkanalyse en een verkenning is besloten om in de regio Utrecht twee pakketstudies uit te voeren om de bereikbaarheid van de regio Utrecht te verbeteren en is een planstudie gestart naar openbaar vervoer in de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad. Ook projecten met aandacht voor de groenblauwe verhouding krijgen binnen het programma Noordvleugel ruime aandacht, zoals bijvoorbeeld de langetermijnvisie IJmeer/Markermeer. Ten aanzien van de planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere heeft het kabinet, mede in reactie op de motie Hofstra⁶, besloten niet verder te studeren op het verbindingsalternatief. In plaats daarvan wordt gestudeerd op de verbreding van al bestaande wegen op de corridor. Het kabinet heeft besloten in ieder geval de A10-Oost, A1 en A6 uit te breiden en nader te bezien of en hoe de A9 bij de Gaasperdammerweg en Amstelveen verbreed en ingepast moet worden. Hierbij wordt gestreefd naar kostenoptimalisatie en het maken van afspraken met de regio over een rechtvaardige verdeling van de kosten bij een bepaalde vorm van inpassing.

4.3 Integraal waterbeheer: de volgende fase

4.3.1 Water en veiligheid: naar een nieuwe risicobenadering

Op het gebied van hoogwaterbeschermingsbeleid zijn in 2006 dijkringgesprekken en themabijeenkomsten gehouden met bestuurders en experts. De uitkomsten zijn in een brief⁷ aan de Tweede Kamer gezonden, waarin wordt aangekondigd dat in 2008 een beleidsnota verschijnt met

¹ Kamerstuk 2005–2006, 27 658, nr. 23.

² Kamerstuk 2005–2006, 27 658, nr. 28.

³ Kamerstuk 2005–2006, 27 658, nr. 32.

⁴ Kamerstuk 2004–2005, 29 435.

⁵ Kamerstuk 2006–2007, 30 867, nr. 1.

⁶ Kamerstuk 2006–2007, 30 800A, nr. 40.

⁷ Kamerstuk 2006–2007, 27 625, nr. 79.

betrekking tot de actualisatie van het preventiebeleid, het vergroten van de aandacht voor het beperken van gevolgen van overstromingen en het vergroten van het waterveiligheids-bewustzijn.

In september is de Kamer geïnformeerd over de resultaten van de tweede toetsing van de primaire waterkeringen die door de Inspectie VenW is uitgevoerd. Op basis van deze toetsing met het zogenaamde rijksoordeel over de toestand van de primaire waterkeringen in Nederland is vastgesteld dat er 89 nieuwe maatregelen nodig zijn, naast de lopende projecten als Ruimte voor de Rivier en zwakke schakels kust, om de waterkeringen weer op orde te brengen. Dit is inclusief de aanpak van de Afsluitdijk. Er is inmiddels 420 miljoen euro beschikbaar gesteld tot en met 2011 om voortvarend aan de slag te gaan met de belangrijkste prioriteiten van de 89 maatregelen. Met dit budget en de prioritaire maatregelen is een Hoogwaterbeschermingsprogramma 2007–2011 opgesteld dat in oktober in het Landelijk bestuurlijk overleg Hoogwaterbescherming is vastgesteld en vervolgens naar de Kamer is gestuurd. Mede naar aanleiding van de motie Van Hijum¹ wordt een geactualiseerd hoogwaterbeschermingsprogramma 2007–2011 opgesteld.

4.3.2 Water en ruimte: koppeling van belangen

Waterbeleid is in de Nota Ruimte² één van de structurerende principes voor ruimtelijke ontwikkeling. De Watertoets is hierbij een belangrijk instrument. Uit de evaluatie van de Watertoets is gebleken dat een duurzaam waterbeheer een grotere rol is gaan spelen bij de (her)inrichting van locaties. Bij de keuze van locaties speelt water echter nog nauwelijks een rol.

Met de instemming van de Staten-Generaal is de PKB-fase van het project Ruimte voor de rivier afgerond en kan gestart worden met de planstudie-fase. 39 maatregelen kunnen in deze fase worden uitgewerkt tot projectbesluiten door gemeente, provincie, waterschap of Rijkswaterstaat. De uitvoering is voorzien vanaf 2008 zodat in 2015 de primaire waterkeringen in het rivierengebied aan de wettelijke waterveiligheidsnorm voldoen. Tevens wordt ook een enorme impuls gegeven aan de ruimtelijke kwaliteit van het rivierengebied.

In 2006 is de uitvoeringsvolgorde voor de aanpak van de zwakke schakels die is voorgesteld door de drie kustprovincies en de betrokken waterschappen, vastgesteld. Elke zwakke schakel gaat uit van een dubbele doelstelling waarbij veiligheid en ruimtelijke kwaliteit naast elkaar staan. De uitvoeringsvolgorde is opgenomen in het Hoogwaterbeschermingsprogramma 2007–2011 en geeft aan dat de uitvoering in 2007 start en naar verwachting vóór 2015 is afgerond. Daarnaast hebben de betreffende provincies, met instemming van alle betrokken regionale partijen én met instemming van het Rijk, voor zeven zwakke schakels een voorkeursalternatief gekozen. Deze zeven zwakke schakels zijn de Kop van Noord-Holland, Noordwijk, Scheveningen, Delflandse kust, Voorne, Flauwe Werk en de zuidwestkust van Walcheren.

4.3.3 Vereenvoudiging van het bestuurlijke instrumentarium

In 2006 is een belangrijke stap gezet in de modernisering van de waterwetgeving. Allereerst is een integrale Waterwet opgesteld om de huidige, versnipperde, acht waterbeheerwetten terug te brengen naar één. Het wetsvoorstel zorgt onder meer voor een heldere toedeling van verant-

¹ Kamerstuk 2006–2007, 30 800 XII, nr. 21.

² Kamerstuk 2004–2005, 29 435.

woordelijkheden, taken en bevoegdheden, bevat instrumenten die de uitvoerbaarheid van het waterbeheer vergroten en bevordert een goede doorwerking van het waterbeleid in de ruimtelijke ordening. De Waterwet bevat een nieuwe verplichting voor de provincies om normen te stellen voor wateroverlast. Voor burgers en bedrijven worden de huidige zes vergunningstelsels geïntegreerd tot één. Via één loket in de uitvoering vindt het contact met burger en bedrijf plaats (samen met de omgevingsvergunning). Naast de Waterwet is ook een wetsvoorstel ingediend dat een tweetal zorgplichten op het gebied van stedelijk waterbeheer toebedeelt aan gemeenten, te weten voor overtollig regenwater en structurele schade door grondwater. Het wetsvoorstel zal na goedkeuring door het parlement worden geïntegreerd in de Waterwet.

Ook het wetsvoorstel «Modernisering Waterschapsbestel» is in 2006 naar de Tweede Kamer verzonden en in oktober aangenomen. Deze wet verbetert de financiering en organisatie van het regionale waterbeheer, met name door vereenvoudiging van de heffingen tot systeemheffing en een zuiveringsheffing, modernisering van het kiesstelsel (lijststelsel in plaats van personenstelsel) en vereenvoudiging van de bestuurs-samenstelling.

4.3.4 Internationalisering van stroomgebieden

In december is de Decemhernota 2006¹ naar de Tweede Kamer verzonden. Ter voorbereiding op de uitvoering van de Europese Kaderrichtlijn water en Waterbeleid 21e eeuw is deze Decemhernota 2006 met de inhoudelijke koers, de opmaat naar het stroomgebiedsbeheerplan (SGBP) in 2009. Uitgangspunten bij het bepalen van de koers zijn de gevoelde maatschappelijke urgentie, een redelijke lastenontwikkeling voor huishoudens en bedrijven, een goede balans tussen baten en lasten en een maatregelenpakket dat aansluit bij het Waterbeleid 21ste eeuw en de Kaderrichtlijn Water.

Budgettaire en financiële consequenties van de beleidsprioriteiten 2006

In onderstaande tabel staan voor de kabinetsprioriteiten de belangrijkste verschillen tussen de Ontwerpbegroting 2006 en de realisatie (Slotwet 2006).

¹ Kamerstuk 2006–2007, 27 625, nr. 80.

Budgettaire en financiële consequenties van de beleidsprioriteiten 2006 (x € 1 000)

Doelstelling	Prestaties 2006	Begroting 2006	Realisatie 2006
<i>Belangrijkste (mutaties in) beleidsmatige prioriteiten</i>			
1. Circa 35–40 procent minder storingen op het gehele railnet in 2007 ten opzichte van 2000	46 procent minder verstoringen	412 042	710 634
2. Punctualiteit NS 87–89 procent in 2007 ten opzichte van 81,2 procent in 2002	84,8 procent van de treinen kwam op tijd aan	412 042	710 634
3. Capaciteitsvergroting rijkswegen door 150 kilometer spits- en 160 kilometer plusstrook en een betere afstemming van wegwerkzaamheden	Tot en met 2006 zijn 50,7 km plus- en 70,2 km spitsstroken aangelegd, waarvan respectievelijk 36,7 en 43,8 in 2006. Daarmee is eind 2006 de doelstelling door de luchtproblematiek na de uitspraken van de Raad van State niet gerealiseerd. De verwachting is dat eind 2007 circa 99 kilometer spits- en 55 kilometer plusstroken beschikbaar zullen zijn.	724 703	496 923
4. Verbetering doorstroming op wegen in grootstedelijke gebieden en op knooppunten; vermindering filezwaarte met minimaal 30 procent op plaatsen waar projecten zijn uitgevoerd	Door de luchtkwaliteitsproblematiek zijn pas in de loop van 2006 projecten (A20/ A27/ A1/ A50) afgerond. Er kan pas een jaar na openstelling van ZSM-projecten een oordeel worden gegeven over de effecten.	724 703	496 923
5. Vermindering achterstallig wegonderhoud met 1 300 kilometer	De uitvoering van de impuls ligt op schema. In 2006 is 502 kilometer vervangen.	677 447	879 537
6. Onderhoud rijkswaterwegen volgens Plan van Aanpak Beheer en Onderhoud	Het inlopen van de achterstand ligt goed op schema. In 2010 zal de achterstand nog niet helemaal zijn ingelopen, maar door uitvoering van het plan van aanpak is de achterstand kleiner geworden en loopt deze in ieder geval niet verder op. Aansluitend zal de achterstand in de periode 2011- 2020 verder worden ingelopen	191 857	229 365

Ad 1 en 2 De uitgaven vinden plaats op artikelonderdeel 13.02 Onderhoud en vervanging van het Infrastructuurfonds. De hogere uitgaven worden voor een belangrijk deel veroorzaakt door:

- De BTW die op declaratiebasis vanuit een aanvullende post van het ministerie van Financiën is gecompenseerd. De begroting is exclusief BTW geraamd, terwijl de realisatie inclusief BTW is.
- Een kasschuif om de middelen voor Beheer en Instandhouding beter aan te laten sluiten op de financiële behoefte van ProRail overeenkomstig het beheerplan 2006.
- Betalingen in het kader van de schuldreductie ProRail. In plaats van ProRail bijvoorbeeld een beroep te laten doen op de leenfaciliteit is besloten het bedrag á fonds perdu te financieren.

Ad 3 en 4 Dit betreffen de begrote uitgaven voor Benutting en ZSM en maken onderdeel uit van 12.03.01 Realisatieprogramma hoofdwegen van het Infrastructuurfonds. De lagere realisatie op het ZSM-programma wordt veroorzaakt door de problematiek op het gebied van de luchtkwaliteit. Hierdoor bleek het noodzakelijk om in de voorbereidende fase nieuwe en/of aanvullende luchtkwaliteitsonderzoeken uit te voeren. De uitvoeringsplanning van een groot aantal projecten is om deze reden vertraagd. De mutaties in de kasuitgaven hebben overigens geen effect op de geplande opleveringsdata en de totale projectkosten.

Ad 5 Deze uitgaven vinden plaats op artikelonderdeel 12.02.01 Basispakket beheer en onderhoud Infrastructuur Hoofdwegennet. De hogere uitgaven worden veroorzaakt door overdrachten van de N34 aan de provincies Overijssel en Drenthe, de N46 aan de provincie Groningen en een aantal rijkswegen aan de provincie Zeeland.

Ad 6 Deze uitgaven maken onderdeel uit van artikelonderdeel 11.02 Beheer en onderhoud van het Infrastructuurfonds. De hogere uitgaven zijn hoofdzakelijk het gevolg van lagere uitgaven in 2005, die bij Voorjaarsnota zijn toegevoegd aan budget voor 2006.

5. Beleidsartikelen

31 Integraal waterbeleid

Algemene doelstelling

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

Omschrijving

Om de vitale functies in het landelijk en stedelijk gebied zoals veiligheid, economie, wonen, landbouw, recreatie en natuur, te waarborgen.

Doelbereiking en maatschappelijke effecten

Door het aanbieden van de Landelijke Rapport Toetsing en het hoogwaterbeschermingsprogramma 2007–2011, de uitvoering van het Project Maaswerken, de accordering van de PKB Ruimte voor de Rivier door de Tweede en Eerste Kamer, het politiek akkoord over de Hoogwaterrichtlijn en de aan de Tweede Kamer gezonden brief over de verkenning Waterveiligheid 21e Eeuw en het kabinetsstandpunt Rampenbeheersing zijn belangrijke stappen gezet om de veiligheid van onze primaire waterkeringen te verbeteren en na te denken over toekomstige opgaven. De genoemde evaluatieonderzoeken en beleidsonderzoeken hebben daar sterk aan bijgedragen.

De bijdrage die VenW aan de algemene beleidsdoelstelling levert, is uitgewerkt in vier operationele beleidsdoelstellingen, te weten «Bestuurlijke organisatie en instrumentatie», «Veiligheid», «Waterkwantiteit» en «Waterkwaliteit». Om de operationele doelstellingen te bereiken, is een aantal producten ingezet. Hiertoe heeft VenW onder andere in de begroting 2006 aangekondigde activiteiten uitgevoerd die uiteindelijk hebben bijgedragen aan het behalen van de operationele doelstellingen en daarmee aan de algemene beleidsdoelstelling.

Succesfactoren

- De acceptatie en juiste implementatie van Europese regelgeving op het gebied van water door de lidstaten. In 2006 is actief gewerkt aan de acceptatie en implementatie door aan de voorkant invloed uit te oefenen op de regelgeving. Zo is Nederland met succes actief betrokken geweest bij het politiek akkoord over de richtlijn EMS en bij de vaststelling van de Hoogwaterrichtlijn. Verder is er veelvuldig contact met stakeholders, zowel tijdens het vaststellingsproces als tijdens de implementatie (informereren en meedenken).
- De acceptatie en juiste implementatie van het waterbeleid door provincies, waterschappen en gemeenten. De Landelijke toetsing en met name de evaluatie daarvan toont aan dat een en ander steeds beter gaat maar dat de ondersteuning van en afstemming met het rijk beter kan. Zie verder ook onder 31.01, «Algemene strategie en beleidsvorming».
- Structurele ontwikkelingen als klimaatontwikkeling, zeespiegelstijging, bodemdaling, verstedelijking en toename van economische waarden. Hoe om te gaan met deze ontwikkelingen is (en wordt) met name bekeken in de projecten Waterveiligheid 21e eeuw (WV21) en rampenbeheersingstrategie bij overstromingen, waarin nieuw beleid wordt voorbereid.

Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)				
31. Integraal Waterbeleid	Realisatie		Begroting	Verschil
	2005	2006	2006	2006
Verplichtingen		62 879	60 109	2 770
Uitgaven	41 122	53 195	65 874	- 12 679
<i>31.01 Bestuurlijke organisatie en instrumentatie</i>	<i>20 418</i>	<i>17 780</i>	<i>26 188</i>	<i>- 8 408</i>
31.01.01 Algemene strategie en beleidsvorming	5 623	8 294	10 234	- 1 940
31.01.02 HGIS Partners voor Water	9 891	7 460	10 594	- 3 134 ¹
31.01.03 Leven met Water	4 904	2 026	5 360	- 3 334 ²
<i>31.02 Veiligheid</i>	<i>3 155</i>	<i>9 248</i>	<i>9 971</i>	<i>- 723</i>
31.02.01 Hoogwaterbescherming	2 612	7 366	7 998	- 632
31.02.02 Kust	543	1 882	1 973	- 91
<i>31.03 Waterkwantiteit</i>	<i>1 591</i>	<i>2 798</i>	<i>3 379</i>	<i>- 581</i>
31.03.01 Waterbeleid 21e eeuw	1 591	2 798	3 379	- 581
<i>31.04 Waterkwaliteit</i>	<i>15 958</i>	<i>23 369</i>	<i>26 336</i>	<i>- 2 967</i>
31.04.01 Europese kaderrichtlijn water	12 974	20 106	22 645	- 2 539 ³
31.04.02 OSPAR/Europese mariene strategie	2 984	3 263	3 691	- 428
Van totale uitgaven:				
- apparaatsuitgaven		6 161	5 268	893
- agentschapsbijdrage		22 152	23 210	- 1 058
- restant		24 882	37 396	- 12 514
Ontvangsten		1 293	454	839 ⁴

Financiële toelichting op de tabel budgettaire gevolgen van beleid

- ¹ De start van Partners voor Water II kwam in 2005 vertraagd op gang. Inmiddels ligt het programma op koers, maar in 2006 moest nog steeds een deel van de opgelopen achterstand worden ingehaald. Dit is nog niet volledig gelukt. De verwachting is dat in 2007 de achterstand is weggevoerd.
- ² De ontvangen factuur van de stichting Leven met Water kon niet meer geheel in 2006 betaald worden. Deze wordt nu begin 2007 betaald.
- ³ Vanwege de regionale afstemming van activiteiten ten behoeve van de verstrekking van gegevens voor de Decemhernota 2006 en de in 2008 op te leveren MKBA zal een deel van de geraamde kosten in 2007 worden betaald. De quick scan over de gebruiksfuncties van water heeft door voortschrijdend inzicht vertraging opgelopen en hierdoor zal de betaling in 2007 plaatsvinden. Tevens is de contributie voor de Internationale Maascommissie niet in 2006 betaald. Dit zal begin 2007 worden betaald. Daarnaast is ten behoeve van de monitoring van de stroomgebieden een bedrag van € 239 000 overgeboekt naar het ministerie van LNV.
- ⁴ Het verschil in ontvangsten heeft betrekking op o.a. de bijdragen vanuit de EU aan bijvoorbeeld Scaldit en verder op diverse kleinere ontvangsten van derden die door de Rijkswaterstaat zijn ontvangen.

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.

Doelbereiking

Het juridische instrumentarium van het waterbeheer is up-to-date gemaakt door de modernisering van de Waterschapswet en de nieuwe Waterwet.

Beleidsprestaties 2006	Realisatie
1. Algemene strategie en beleidsvorming	Ja
2. HGIS Partners voor Water	Ja
3. Leven met Water	Ja

Toelichting

1. De implementatie van het NBW is een lopend proces met een mijlpaal in 2015. In 2006 is een tussentijdse evaluatie van het NBW afgerond. Een aandachtspunt dat hierin gesignaleerd is, is het ontbreken van een eenduidig beeld van de benodigde maatregelen en locaties, evenals van de omvang van de stedelijke wateropgave. Ook is het nog niet mogelijk om vast te stellen hoeveel maatregelen in totaal nodig zijn. Belangrijkste oorzaak hiervan is dat de doelstelling «in 2015 het watersysteem op orde te hebben» door partijen niet eenduidig wordt geïnterpreteerd. Ook is in de evaluatie geconstateerd dat maatregelen nog vaak sectoraal door één overheid worden genomen. Daarom zullen in 2007 de NBW-partijen in een aanpassing van het akkoord concretere afspraken maken over de aanpak van de integrale wateropgave, de rollen en verantwoordelijkheden van de verschillende partijen daarbij en de financiering van de maatregelen. Hierbij zullen zij zich richten op het zoeken van synergie met andere lopende processen.

Het ontwikkelen en implementeren van ruimtelijk waterbeleid is eveneens een nog doorlopend ontwikkelproces. In het Groene Hart is het meenemen van het belang van water in ruimtelijke projecten geslaagd. Functie volgt peil is daar een leidend principe bij de strategie, keuzes en (rijks)-medefinanciering van projecten geworden.

Door inzet van de Watertoets is de verankering van het principe zichtbaar bij lokale plannen op inrichtingsniveau. De watertoets heeft echter nog nauwelijks invloed op het niveau van de locatiekeuze.

De discussie in de Noordvleugel heeft gezorgd voor verankering van het principe bij de gebiedsuitwerking Haarlemmermeer Bollenstreek, de uitbreiding van Almere, de lange-termijn visie-ontwikkeling IJmeer-Markermeer en de financiering Groene Uitweg (waterberging Hostermeer, behoud weidelandschap volgens «functie volgt peil»).

31.02 Veiligheid

Motivering

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

Doelbereiking

Dit doel is deels gerealiseerd. Het Landelijk Rapport Toetsing, dat eind 2006 naar de Tweede Kamer is gestuurd wijst uit dat 44% van de keringen voldoet aan de wettelijke vereisten, 32% geen oordeel krijgt en 24% is afgekeurd. Het grote percentage geen oordeel heeft te maken met afwezigheid van voldoende gegevens. Wat de basiskustlijn betreft wordt het doel al enkele jaren bereikt.

Beleidsprestaties 2006	Realisatie
1. Hoogwaterbescherming	Ja
2. Kust	Ja

Toelichting

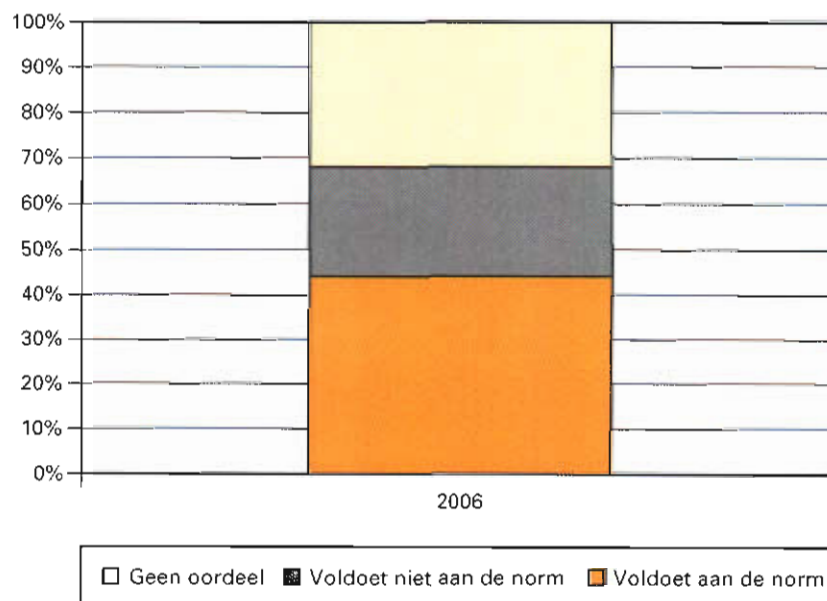
1. De prestaties voor Hoogwaterbescherming zijn grotendeels gerealiseerd. In 2005 is de eerste fase van Veiligheid Nederland in Kaart (VNK) afgerond. Daarin is het overstromingsrisico van een beperkt aantal dijkringen berekend. Om de methode te verbeteren en op meer dijkringen toe te kunnen passen is een begin gemaakt met de tweede fase van VNK. In 2006 is een programma van eisen en een plan van aanpak opgesteld. Op basis van de uitgebreide studieresultaten uit de tweede fase kan bekeken worden of beleid moet worden aangepast.

2. De prestaties voor Kust zijn grotendeels gerealiseerd. In 2006 is bij zeven van de acht resterende zwakke schakels het voorkeursalternatief gekozen en uitgewerkt tot een uitvoeringsgereed plan.

Prestatiegegevens

Hoogwaterbescherming

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



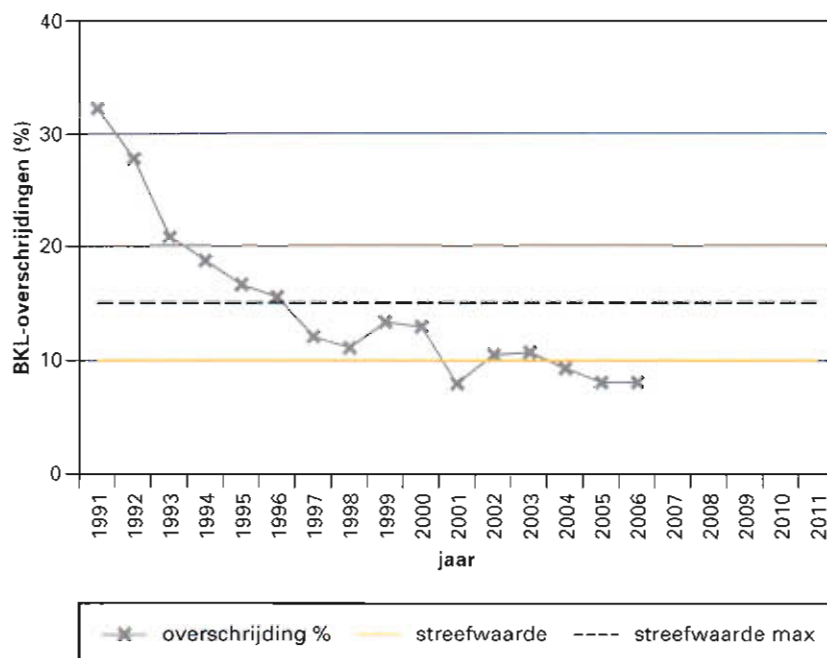
Bron: DWW

Toelichting

In 2006 is de tweede toetsing afgerond (Kamerstuk 2006–2007, 18 106, nr. 177). Uit deze toetsing blijkt dat op 89 plaatsen nieuwe maatregelen nodig zijn om aan de normen te voldoen.

Basiskustlijn (BLK)

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



Bron: RIKZ

Toelichting

Het aantal Basiskustlijn (BKL)-overschrijdingen staat al jaren stabiel op ongeveer 10%. Ook in 2006 lag deze waarde weer net onder de streefwaarde 10%.

31.03 Waterkwantiteitsbeheer

Motivering

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

Doelbereiking

De waterschappen hebben de opgave voor de regionale wateroverlast berekend aan de hand van modelinstrumentarium. Hierdoor is er meer zicht op de noodzakelijke maatregelen om de doelstelling te behalen.

Beleidsprestaties 2006	realisatie
1. Waterbeleid 21e eeuw	Nee

Toelichting

1. Het Milieu- en NatuurPlanbureau heeft in 2006 een Audit WB21 op het iteratief proces van de waterschappen uitgevoerd. Er is gekeken naar de opgave rond wateroverlast. Een netto areaal van 70 000 hectare voldoet niet aan de norm voor wateroverlast. Dit is een tussenstand in het doorlopend verbeterproces naar 2015. In 2007 zullen gebiedsnormen voor wateroverlast worden vastgesteld en regionale partijen zullen samen de benodigde maatregelen bepalen. Van de stedelijke wateropgave is het beeld nog niet helder (naar schatting € 3,3 mrd). In 2007 moet dit verbeterd zijn doordat meer gemeenten worden geïnventariseerd. Locaties met een grote kans op wateroverlast in het regionale systeem en de riofening zullen uiterlijk voor 2015 aangepakt worden, waarbij ook de kwaliteitsopgave wordt meegenomen. Op minder urgente locaties wordt gekozen voor meekoppeling van maatregelen bij herstructurering en rioolvervanging voor 2027. Wat betreft watertekorten is geconstateerd dat er nog regelmatig watertekorten zijn, maar dat de kosten van grootschalige maatregelen niet opwegen tegen de maatschappelijke baten. Daarom dient het voorkomen van watertekorten meer dan nu het geval is te worden meegenomen in de ruimtelijke planvorming (o.a. door gebruik te maken van de watertoets).

De integrale aanpak van verdrogingsbestrijding is een doorlopend proces naar de deelstroomgebiedsvisionen in 2009. De activiteiten om waterpeilen en grondgebruiksfuncties op elkaar af te stemmen zijn in 2006 voortgezet. Ten behoeve van de aanpak van de problematiek voor 2015 zullen in die gebieden medio 2007 de concepten van de gewenste grond- en oppervlaktewaterregimes (GGOR's) worden opgesteld door de waterschappen.

De integrale aanpak WB21 en KRW (in samenhang met andere processen zoals het Investeringsbudget Landelijk Gebied) is een doorlopend proces volgens de fasen van de KRW (2015, 2021, 2027). In 2007 zal in gebiedsgerichte processen geïntegreerd worden gewerkt aan WB21- en KRW-doelen met een prioriteit voor de uitvoering van WB21-maatregelen voor 2015. Fasering van de maatregelen tot 2027 en het meekoppelen van KRW en andere sectorale doelen bij maatregelen ten behoeve van WB21 zullen leiden tot een kostenbesparing.

31.04 Waterkwaliteit

Motivering

Om een goede ecologische en chemische kwaliteit te bereiken in de stroomgebieden van de Rijn, Maas, Schelde en de Noordzee.

Doelbereiking

In 2006 zijn, naast de uitvoering van het vigerende beleid, veel voorbereidende stappen (decembernota als opmaat naar de stroomgebiedbeheerplannen, monitoringsprogramma's, strategische MKBA) gezet voor de maatregelenpakketten in de stroomgebiedbeheerplannen.

Beleidsprestaties 2006	realisatie
1. Europese Kaderrichtlijn Water	Ja
2. CP/OSPAR/Europese Mariene Strategie	Ja

Toelichting

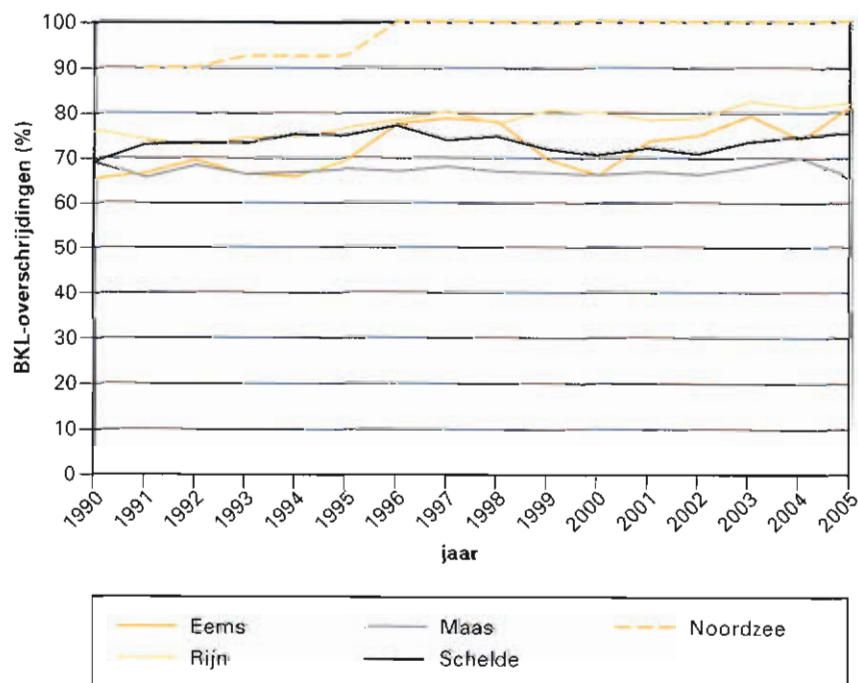
1. De KRW-monitoringsprogramma's voor de Nederlandse delen van de stroomgebieden van Eems, Rijn, Maas en Schelde vloeien als verplichting voort uit de KRW. De monitoringsprogramma's geven aan waar, wanneer en welke fysisch-chemische, biologische en hydromorfologische parameters gemeten gaan worden in oppervlaktewater, grondwater en de continentale wateren. Het monitoringsprogramma is conform de KRW eisen vastgesteld (zie voor een samenvatting www.kaderrichtlijnwater.nl). TK 2006–2007, 27 625, nr. 83.

2. Alleen het genereren van initiatieven om de kennis over de Europese zeeën en de Noordzee (in het bijzonder in 2006) te vergroten heeft in 2006 op beperkte schaal plaatsgevonden. Dit komt omdat de (Kader)richtlijn mariene strategie later zal worden vastgesteld dan werd ingeschat. Met de voorziene afronding van de nieuwe (Kader)richtlijn mariene strategie en de focus binnen het 7e Kader Onderzoeksprogramma van de EC voor Europese zeeën in de periode 2007/2008, zullen er meer onderzoeksinitiatieven loskomen die ons inzicht in het functioneren van de zee en dan met name de duurzame balans tussen bescherming en gebruik zullen vergroten. Nederland onderschrijft het belang daarbij van internationaal onderzoek aangezien we de Noordzee «delen» met onze buurlanden (België, Frankrijk, Verenigd Koninkrijk, Duitsland, Denemarken en Noorwegen) en zal in de komende planperiode daarin actief een bijdrage leveren.

Prestatiegegevens

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 norm van de KRW en Mariene strategie.



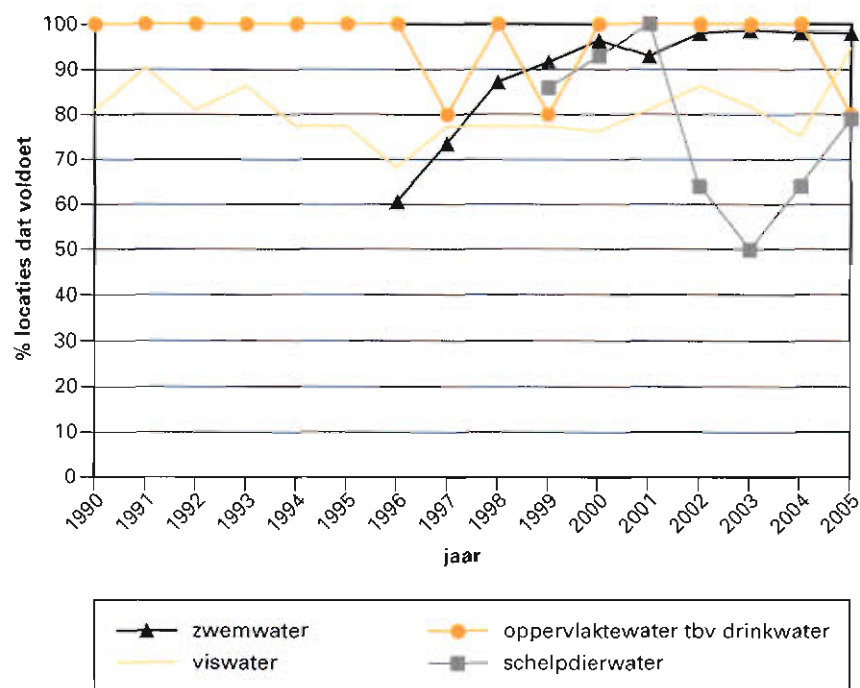
Bron: waterkwaliteitsenquête 2006

Toelichting

De grafiek wijkt iets af in eerdere jaren van de grafiek in begrotingen 2006 en 2007. Dit komt omdat nu ook de zoute locaties die liggen in het KRW beleidsgebied getoetst zijn aan de normen uit het toetsingskader in de regeling Milieukwaliteitseisen gevaarlijke stoffen. Het globale beeld van de ontwikkelingen geeft aan dat in de Stroomgebiedsbeheersplannen 2009 nog de nodige maatregelen moeten worden genomen. De decembernota 2006 geeft richting aan dit proces.

Ongehinderd gebruik waterfuncties

Het oppervlak waterlichamen (in hectaren) ten opzichte van het totaal oppervlak waterlichamen waarvan de actuele waterkwaliteit voldoet aan de geldende normen die zijn gesteld aan de bestemde gebruiksfuncties. De doelstelling is om in 2015 geheel te voldoen aan de KRW-norm die in 2008 zal worden vastgesteld.



Bron: waterkwaliteitsenquête 2006

Toelichting

Het globale beeld van de ontwikkelingen geeft aan dat in de Stroomgebiedsbeheersplannen 2009 nog de nodige maatregelen moeten worden genomen. De decembernota 2006 geeft richting aan dit proces.

Overzicht afgeronde onderzoeken

Onderwerp	OD	Start	afge- rond	vindplaats	
Effectonderzoek ex post	Evaluatie NBW – 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	31.01	2005	2006	Evaluatie NBW – Kamerbrief en bijlagen http://www.verkeerenwaterstaat.nl/actueel/kamerstukken/ Publicatie datum: 08/01/2007 http://www.verkeerenwaterstaat.nl/Images/br%2E1501_tcm195-171174.pdf http://www.verkeerenwaterstaat.nl/Images/1501-bijlage1_tcm195-171183.pdf http://www.verkeerenwaterstaat.nl/Images/1501-bijlage2_tcm195-171185.pdf http://www.verkeerenwaterstaat.nl/Images/Rapport%20Audit%20WB21%20v6-DGW_tcm195-171187.pdf http://www.verkeerenwaterstaat.nl/Images/1501-bijlage4_tcm195-171186.pdf
	Evaluatie watertoets – Evaluatie van de doorwerking van de watertoets	31.03	2005	2006	www.watertoets.net
	Kustvisie (vervolg op 3e kustnota) – Evaluatie 3e kustnota	31.02	2006	2007	Rapport bevindt zich in de eindfase.
	Verspreidingsbeleid zoute bagger – Het huidige verspreidingsbeleid voor zoute bagger evalueren met het oog op de ontwikkeling van een duurzame toekomstvisie.	31.04	2002	2006	Zie rapport «Evaluatie van de Chemie-toxiciteit-toets», oktober 2006.
Overig evaluatieonderzoek	Rampenbeheersingsstrategie – Verkenning naar de opties voor rampenbeheersingsstrategie bij overstromingen	31.02	2004	2006	Kamerstuk 2006–2007, 27 625, nr. 77
	Integrale verkenning Maas – 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).	31.02	2000	2006	Kamerstuk 2006–2007, 27 625, nr. 77
	Project-MER's Schelde – Toetsing van milieueffecten van geselecteerde projecten binnen het Schelde estuarium.	31.04	2005	2007	Voortgangsrapportage: Kamerstuk 2006–2007, 26 980, nr. 29
	Tijdelijke stimulerings-regeling verwerking baggerspecie (SVB) – De effectiviteit van de regeling wordt jaarlijks geëvalueerd (start 1 jaar na inwerkingtreding).	31.04	2003		

Overzicht afgeronde onderzoeken					
Onderwerp	OD	Start	afge- rond	vindplaats	
2e toetsing primaire waterkeringen – Nagaan of de primaire waterkeringen aan de norm voldoen.	31.02	2003	2006	Kamerstuk 2006–2007, 18 106, nr. 177	
Waterveiligheid in de 21e eeuw (voorheen Beleid benodigde versterkingen primaire waterkeringen) – Een verkenning naar een andere wettelijke systematiek	31.02	2005	2008	Kamerstuk 2006–2007, 27 625, nr. 79	

Voortgang Verdieping Westerschelde

In 2006 is de milieueffectrapportage opgestart op basis van de Startnotitie (uitgebracht op 8 maart 2006) en de vastgestelde richtlijnen (vastgesteld op 6 oktober 2006). Door vertraging in de Startnotitie en uitloop van het onderzoek zal het Milieueffectrapport medio 2007 opgeleverd worden en dit wordt dan samen met het Ontwerp-Tracébesluit in de inspraak gebracht. Eind 2007 wordt het Tracébesluit van de minister van Verkeer en Waterstaat verwacht.

Privatisering baggerspeciedepots

Eind 2005 is in een AO toegezegd dat in 2006 een onderzoek zou komen naar de voor- en nadelen van het privatiseren van baggerspeciedepots om feitelijke kosten van storten beter in de besluitvorming te betrekken (Kamerstuk 2005–2006, 26 401, nr. 41). Dit onderzoek is thans gepland voor 2007.

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

Algemene doelstelling

De veiligheid van personen op de weg en over het spoor, alsmede de sociale veiligheid in het openbaar vervoer (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.

Doelbereiking en maatschappelijke effecten

De verkeersveiligheid op de weg is de afgelopen jaren toegenomen. Dit blijkt uit het dalende aantal doden en ziekenhuisgewonden in het wegverkeer. De doelstelling uit de Nota Mobiliteit is afgelopen jaar zelf aangescherpt.

In 2006 zijn geen reizigers om het leven gekomen ten gevolge van een aan het spoorverkeer gerelateerd ongeval. Het vijfjaarsgemiddelde van het aantal dodelijke slachtoffers onder reizigers is sinds 1995 permanent onder de streefwaarde van het maximaal aanvaardbare risico uit de Kadernota. Het doel voor 2010 wordt op dit moment voor dit onderdeel gehaald.

Het Aanvalsplan sociale veiligheid OV heeft geleid tot verbetering van de sociale veiligheid. Dit is de conclusie van de in 2006 uitgevoerde en afgeronde evaluatie van het Aanvalsplan Sociale Veiligheid Openbaar Vervoer. De evaluatie is aan de Tweede Kamer verzonden. (Kamerstuk 2006–2007, 28 642, nr. 16). In december is de integrale beleidsdoorlichting van het Aanvalsplan (aanvullend) aan de Kamer aangeboden. (Kamerstuk 2006–2007, 28 642, nr. 18). Met de Kamer zal de evaluatie en de visie van de minister nog worden besproken.

De bijdrage die VenW aan de algemene beleidsdoelstelling levert, is uitgewerkt in drie operationele beleidsdoelstellingen, te weten «Aantal verkeersslachtoffers op de weg verminderen», «Aantal verkeersslachtoffers op het spoor verminderen» en «Sociale veiligheid openbaar vervoer verbeteren». Om de operationele doelstellingen te bereiken, is een aantal producten ingezet. Hiertoe heeft VenW onder andere in de begroting 2006 aangekondigde activiteiten uitgevoerd die uiteindelijk hebben bijgedragen aan het behalen van de operationele doelstellingen en daarmee aan de algemene beleidsdoelstelling

Succesfactoren

In 2006 heeft de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) de scherpe daling van het aantal doden in 2004 en 2005 geanalyseerd. Deze scherpe daling blijkt echter lastig wetenschappelijk te verklaren. Voor slechts een derde deel is een verklaring gevonden: het aantal verkochte bromfietsen is gedaald en het aantal (forse) overtredingen op het gebied van snelheid, gordel en alcoholgebruik is verminderd.

De algemene, al decennia geleden ingezette, tendens van dalende aantallen verkeersdoden is toe te schrijven aan het gevoerde beleid: voertuigen zijn veiliger geworden, steeds meer wegen zijn duurzaam veilig ingericht en er is aandacht besteed aan veiliger gedrag van deelnemers aan het verkeer.

Het gevoerde verkeersveiligheidsbeleid is dus succesvol; dat is te danken aan de inspanningen van en samenwerking tussen de diverse overheden, wegbeheerders, politie, maatschappelijke organisaties en bedrijfsleven.

De spoorsector pakt de eigen verantwoordelijkheid op, bijvoorbeeld door het implementeren van het normenkader veilig werken en de aanpak van het onbedoeld rijden door een Stop Tonend Sein (STS).

De aanpak op een breed terrein met als uitgangspunt de decentralisatie, waarbij het Rijk vooral kaders stelt, stimuleert en ondersteunt, is effectief geweest.

Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)				
32. Optimale Veiligheid	Realisatie		Begroting	Vershil
	2005	2006	2006	2006
Verplichtingen		37 796	19 903	17 893 ¹
Uitgaven	37 831	41 925	32 736	9 189
<i>32.01 Aantal verkeersslachtoffers op de weg verminderen</i>	<i>33 950</i>	<i>40 396</i>	<i>27 434</i>	<i>12 962</i>
32.01.01 Algemene strategie- en beleidsontwikkeling	1 007	1 632	1 509	123
32.01.02 Vereisten aan voertuig en technologie	4 975	2 966	4 341	- 1 375
32.01.03 Gedragsbeïnvloeding	27 968	35 798	21 584	14 214
32.01.04 Aanpassingen aan weginfrastructuur	0	0	0	0
<i>32.02 Aantal verkeersslachtoffers op het spoor verminderen</i>	<i>440</i>	<i>291</i>	<i>434</i>	<i>- 143</i>
32.02.01 Algemene strategie- en beleidsontwikkeling	233	176	234	- 58
32.02.02 Kadernota Railveiligheid «Veiligheid op de rails»	207	115	200	- 85
<i>32.03 Sociale veiligheid OV verbeteren</i>	<i>3 442</i>	<i>1 238</i>	<i>4 868</i>	<i>- 3 630</i>
32.03.01 Algemene strategie- en beleidsontwikkeling	44	193	26	167
32.03.02 Uitvoeren beleidskader sociale veiligheid OV	3 398	1 045	4 842	- 3 797
Van totale uitgaven:				
- Apparaatsuitgaven		2 360	2 431	71
- Baten-lastendiensten		951	705	- 246
- Overig		38 614	29 600	- 9 014
Ontvangsten		1 794	0	1 794 ⁴

Financiële toelichting op de tabel budgettaire gevolgen van beleid

¹ In 2006 is het verplichtingenverschil voor een belangrijk deel ontstaan door het vastleggen van: de beschikking 2007 aan het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR), de naheffing BTW over 2000-2004 van het CBR, extra onderzoeken Educatieve Maatregelen Alcohol in het Verkeer (EMA's), de beschikking 2007 aan Veilig Verkeer Nederland (VVN). De verplichtingenbudgetten waren pas in 2007 beschikbaar.

² De hogere uitgaven worden voor het grootste gedeelte veroorzaakt door betalingen ten behoeve van de invoering van het Nieuwe Rijbewijs. Tevens is de naheffing BTW over de periode 2000-2004 aan het CBR betaald.

³ De lagere uitgaven worden hoofdzakelijk veroorzaakt doordat de kosten voor de pilot chipkaart niet meer op dit artikel worden verantwoord. Deze zijn gedeeltelijk opgenomen in de beschikking Brede Doeluitkering (BDU) (artikelonderdeel 39.02) of naar artikel 34 overgeboekt.

⁴ Hogere ontvangsten betreffen terugvorderingen van de Interim Regeling Duurzaam Veilig (IDV) en terugvordering van in 2005 teveel betaalde BTW voor onderzoeken aan het CBR.

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.

Doelbereiking

De doelstelling «verkeersslachtoffers op de weg» is voor het maximum aantal verkeersdoden in 2010 in de loop van 2006 verder aangescherpt. De doelstelling, zoals opgenomen in de Nota Mobiliteit (maximaal 900 doden in 2010) is in 2004 en 2005 al ruim gehaald. Deze gunstige ontwikkeling betekent niet alleen dat het maatschappelijk leed dat verkeersslachtoffers met zich mee brengen, sterk is verminderd, maar ook dat de maatschappelijke kosten van verkeersonveiligheid zijn afgenomen.

De daling in het aantal ziekenhuisgewonden in het verkeer blijft achter bij die van het aantal doden. Wel is ook hier sprake van daling, en lijkt de doelstelling voor 2010 haalbaar.

Beleidsprestaties 2006	realisatie
Algemene strategie en beleidsvorming	Ja
Vereisten aan voertuig en technologie	Ja
Gedragsbeïnvloeding	Ja
Aanpassing aan weginfrastructuur	Ja

Prestatiegegevens						
Prestatie-indicatoren	2002	2003	2004	2005	Realisatie 2006	Streefwaarde 2010
aantal verkeersdoden*	1 066	1 088	881	817		750*
aantal ziekenhuisgewonden**			18 060	17 680		n.n.b.
aantal ziekenhuisgewonden***	18 420	18 660	18 420			17 000

Bron: AVV

Toelichting

De realisatiecijfers 2006 waren niet beschikbaar vóór het uitkomen van dit jaarverslag. U wordt hier te zijner tijd over geïnformeerd.

Zowel de ontwikkeling in verkeersdoden en ziekenhuisgewonden is de afgelopen jaren positief te noemen. Derhalve is de doelstelling voor aantal verkeersdoden 2010 naar beneden bijgesteld (Kamerstuk 2005–2006, 29 398, nr. 38).

* Nieuwe doelstelling.

** Er is een nieuwe berekeningsmethode gehanteerd (Kamerstuk 2006–2007, 29 398, nr. 48). Alleen voor de jaren 2004 en 2005 zijn de aantallen ziekenhuisgewonden volgens deze methode bekend.

*** Aantal ziekenhuisgewonden volgens de oude rekenmethode.

32.02 Aantal verkeersslachtoffers op het spoor verminderen

Motivering

Om de railveiligheid continu 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.

Doelbereiking

In 2006 is één reiziger om het leven gekomen ten gevolge van een aan het spoorverkeer gerelateerd ongeval. Het vijfjaarsgemiddelde van het aantal gedode reizigers is sinds 1995 permanent onder de streefwaarde van het

maximaal aanvaardbare risico uit de kadernota. Het doel voor 2010 wordt op dit moment voor dit onderdeel gehaald.

Beleidsprestaties 2006	realisatie
Algemene strategie en beleidsvorming	Ja
1. Kadernota railveiligheid «veiligheid op rails»	Ja

Toelichting

1. Het Beleidskader Verbetering Veiligheid over Overwegen is reeds in 2005 geactualiseerd. In 2006 is door de spoorsector verder gewerkt aan het implementeren van het Normenkader Veilig werken. In 2007 moet de implementatie afgerond zijn. Ondanks vergrote inspanningen door de belangrijkste partijen in de spoorbranche in 2006 is het aantal Stop-tonend-sein (STS)-passages gestegen naar 292. De stijging van het aantal STS-passages heeft met name plaatsgevonden bij het goederenvervoer. Mogelijk houdt dit verband met de groei van het goederenvervoer per spoor. Bij het reizigersvervoer is het aantal STS-passages niet verder gestegen.

Met ProRail en de NVBR is gewerkt aan een afwegingskader voor tunnelveiligheid. Hiertoe zijn zogenaamde Veiligheidseisen Spoortunnels (VEST) opgesteld. Naar verwachting wordt dit begin 2007 vastgesteld door VenW, VROM en BZK.

In 2006 is gewerkt aan een plan van aanpak van onveilige recreatieve spoorwegovergangen. Dit is begin februari 2007 aan de Tweede Kamer gestuurd (Kamerstuk 2006–2007, 29 893, nr. 44).

Prestatiegegevens

Er is één dodelijk slachtoffer onder reizigers gevallen en er zijn minder overwegdoden op overwegen zijn dan in 2005. De uitkomsten t.a.v. de 2 belangrijkste doelstellingen vallen daarmee nog steeds positief uit.

Prestatie-indicatoren	Basiswaarde 2002	2003	2004	2005	Realisatie 2006	Risiconorm
1. Aantal doden en gewonden onder reizigers	1	0	2	0	1	1,5 dodelijk slachtoffer per 10 mld. reizigerskilometers
2. Aantal doden en gewonden onder personeel	1	3	2	0	1	1 dodelijk slachtoffer op 10 000 werknemers in 2010
3. Aantal doden en gewonden onder overweggebruikers	17	28	17	18	12	maximaal 24 dodelijke slachtoffers in 2010
4. Aantal doden en gewonden onder onbevoegden op het spoor	4	7	3	7	2	maximaal 1,5 dodelijke slachtoffers per jaar

Bron: Kadernota railveiligheid, trendanalyse 2006 IWV.

Toelichting

1. In 2006 is één reiziger om het leven gekomen ten gevolge van een aan het spoorverkeer gerelateerd ongeval. Het vijfjaarsgemiddelde van het aantal gedode reizigers is sinds 1995 permanent onder de streefwaarde van het maximaal aanvaardbare risico uit de kadernota. Het doel voor 2010 wordt op dit moment gehaald.

In 2006 zijn 182 reizigers gewond geraakt, waarvan tien zwaargewond. Dit is meer dan de in de kadernota geformuleerde doelstelling van maximaal 51 per jaar in 2010. De doelstelling voor 2010 wordt niet gehaald.

2. In 2006 is één baanwerker om het leven gekomen ten gevolge van een aanrijding door een trein. Het vijfjaarsgemiddelde van het risico voor baanwerkers is licht gestegen, maar de trend is onveranderd, dat voor rangeerders is afgenomen en de trend is positief. Voor beide beroepsgroepen geldt wel nog steeds dat het risico hoger is dan de streefwaarde van het maximaal aanvaardbare risico uit de kadernota. Het doel voor 2010 wordt niet gehaald.

In 2006 zijn 17 personeelsleden gewond geraakt, waarvan één zwaargewond. Voor machinisten en conducteurs geldt dat het vijfjaarsgemiddelde van het aantal gewonden aanmerkelijk lager ligt dan in de periode 1997–2000 en dat er geen trendmatige verandering is.

3. In 2006 zijn in totaal 12 weggebruikers bij overwegongevallen om het leven gekomen. Het vijfjaarsgemiddelde vertoont al sinds 1999 een voortdurend dalende trend en is vorig jaar duidelijk onder de streefwaarde voor 2010 gekomen. Het doel voor 2010 wordt op dit moment gehaald.

In 2006 is één gebruiker van een reizigeroverpad omgekomen. Het vijfjaarsgemiddelde toont een lichte daling. De doelstelling van permanente verbetering wordt gehaald.

4. In 2006 zijn twee onbevoegden om het leven gekomen. De voortdurende stijging van het vijfjaarsgemiddelde van het aantal slachtoffers sinds 1996 is daarmee gestopt en de trend is onveranderd. Voor deze categorie risicodragers wordt gestreefd naar permanente verbetering. Dit wordt nog niet gehaald.

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.

Doelbereiking

Het Aanvalsplan sociale veiligheid OV heeft geleid tot verbetering van de sociale veiligheid. Structurele voortzetting via jaarlijkse streefcijfers en monitoring en door structurele inzet van middelen is geborgd. In 2006 is de evaluatie van het Aanvalsplan Sociale Veiligheid Openbaar Vervoer afgerond en aan de Tweede Kamer verzonden (Kamerstuk 2006–2007, 28 642, nr. 16). Er heeft een uitgebreide beleidsdoorlichting plaatsgevonden (Kamerstukken 2006–2007, 28 642, nr. 18).

Beleidsprestaties 2006	realisatie
Algemene strategie en beleidsvorming	Ja
Uitvoeren beleidskader Sociale Veiligheid OV	Ja

Prestatiegegevens

Overzicht van prestatie- of effectindicatoren verbeteren sociale veiligheid in stads- en streekvervoer ¹	2002	2003	2004 ²	2005	Realisatie 2006
Waardering veiligheidsgevoel in het voertuig als rapportcijfer reizigers	7,2	7,3	7,8	7,9	8 ⁶
personeel ³	6,2	6,1	6,5	6,5	6,3
Onveiligheidsincidenten in en rond het OV in % reizigers ⁴	27	22	27	24,5	24,5
personeel ⁵	66	62	58	56	65

Bron: Reizigers- en personeelsmonitor 2006

Toelichting

De sociale veiligheid voor de reiziger is in 2006 licht verbeterd. Voor het personeel is sprake van een verslechtering. Er vindt een nadere analyse van deze veranderingen plaats.

- 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-, tram- en 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 met betrekking tot 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 met betrekking tot 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 2006: bus 20%, tram 30%, metro 26% en regionale trein 19%.
- ⁵ Dit is het percentage van het personeel dat één of meerdere keren slachtoffer is geweest van een incident.
- ⁶ De doelstelling voor 2008 (7,5) is reeds gehaald.

Overzicht prestatie- of effectindicatoren verbeteren sociale veiligheid bij de NS	2002	2003	2004	2005	Realisatie 2006
Waardering veiligheidsgevoel reiziger in het voertuig als rapportcijfer	6,8	6,9	7,0	7,1	7,1
Het percentage reizigers dat de sociale veiligheid met een 7 of hoger beoordeelt	66%	69%	73%	75%	77%
Reizigers die slachtoffer/ooggetuige zijn geweest van tenminste één incident	31%	27%	32%	29%	29%
Het percentage NSR-medewerkers dat zijn of haar gevoel van veiligheid overdag in de werkomgeving met een 7 of hoger beoordeelt			83%	89%	88%
Het percentage NSR-medewerkers dat zijn of haar gevoel van veiligheid 's avonds in de werkomgeving met een 7 of hoger beoordeelt			46%	56%	55%
Het percentage NSR-medewerkers dat 1 of meerdere incidenten heeft meegemaakt ¹			65%	40%	21%

Bron: NS (Jaarverslag 2006)

Toelichting

¹ In 2004 zijn deze cijfers tot stand gekomen na het houden van een schriftelijke enquête, de cijfers uit 2006 zijn gebaseerd op meldingen van het personeel in de Railpocket. Dit percentage was in 2005 overigens 23%.

Overzicht afgeronde onderzoeken					
	Onderzoek onderwerp	AD of OD	Start	afgerond	vindplaats
Beleidsdoorlichting	Overall Evaluatie SV beleid	32.03	2005	2006	Kamerstukken 2006–2007, 28 642, nr. 16 en 18
Effectenonderzoek ex-post	Voorrang fietsers van rechts	32.01	2005	2006	www.rws-av.nl ; producten: verkeersveiligheid > mens en gedrag
	Invoering gecontroleerde afgifte en inname kentekenplaten (GAIK)		2007	2007	
	Subsidie Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV)	32.01	2005	2006	www.qanu.nl ; Rapport: Scientific Review Institute for Road Safety SWOV – nov.2005
	Kentekening aanhangwagens		2007	2007	
	Meerjarenplan campagnes verkeersveiligheid	32.01	2006	2006	Thuiskomen in 2005, d.d. okt. 2006; www.rws-avv.nl ; producten: verkeersveiligheid > mens en gedrag
	Aanpak benzinediefstal	32.01	2006	2007	
	Spoorveiligheid personen	32.02	monitoring, jaarlijks, langlopend trendonderzoek		spoor>resultaten>trendanalyse">http://www.ivw.nl/land>spoor>resultaten>trendanalyse
	Klantenbarometer KpVV, Personeelsmonitor Sociale veiligheid Openbaar Vervoer (SVOV)	32.03	monitoring, jaarlijks		www.kpvv.nl
	Personeelsmonitor Sociale Veiligheid Openbaar Vervoer (SVOV)	32.03			http://www.kenniscentrumsv.nl/ > literatuur

33 Veiligheid gericht op de beheersing van veiligheidsrisico's

Algemene doelstelling

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.

Doelbereiking en maatschappelijke effecten

Voor de positie van Nederland als logistiek centrum van Europa met Schiphol en Rotterdam als mainports, blijft een adequaat beveiligingsniveau dat maatschappelijke en economische verstoring voorkomt van wezenlijk belang. Nederland wordt door andere landen en het internationaal opererende bedrijfsleven aangesproken op het waarmaken van een adequaat beveiligingsniveau. Security vormt inmiddels voor het nationaal en internationaal opererende bedrijfsleven in toenemende mate een belangrijk kwaliteitskenmerk. Beveiliging is een factor in de internationale concurrentieverhoudingen geworden.

In het kader van genoemde doelstelling zijn op het gebied van havenbeveiliging belangrijke stappen gezet met betrekking tot de implementatie van EU Richtlijn 65/2005. Deze Richtlijn wordt geïmplementeerd door de Havenbeveiligingswet te wijzigen. Het wetsvoorstel is aangenomen in de Ministerraad en aan de Tweede Kamer aangeboden.

De bijdrage die VenW aan de algemene beleidsdoelstelling levert, is uitgewerkt in vier operationele beleidsdoelstellingen, te weten «Externe veiligheid», «Veiligheid Goederenvervoer Scheepvaart», «Veiligheid Luchtvaart» en «Bescherming tegen moedwillige verstoring». Om de operationele doelstellingen te bereiken, is een aantal producten ingezet. Hiertoe heeft VenW onder andere in de begroting 2006 aangekondigde activiteiten uitgevoerd die uiteindelijk hebben bijgedragen aan het behalen van de operationele doelstellingen en daarmee aan de algemene beleidsdoelstelling.

Succesfactoren

Het 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.

Door een publiek-private aanpak heeft VenW ook in 2006 in nauwe samenwerking met andere betrokken partijen als de havenbedrijven, producten ontwikkeld voor een efficiënte implementatie van de EU Richtlijn voor brede havenbeveiliging (65/2005) in Nederland. Voor het verstrekken van eenduidige informatie, uniforme implementatie en reduceren van administratieve lasten is voor de implementatie van de Richtlijn een «Leidraad Port Security» opgesteld.

Daarnaast kan VenW met betrokken partijen waar mogelijk nieuwe producten en concepten ontwikkelen voor een efficiënte implementatie van regelgeving in Nederland. Uitgangspunt is dat de belasting van betrokken bedrijven niet zwaarder uitvalt dan in andere (Europese) landen. Mede dankzij de genoemde «Leidraad Port Security» en het reguliere overleg in de zogenaamde Expertgroep Security met vrijwel alle bij maritieme beveiliging betrokken partijen, ligt zowel het wijzigingstraject voor de havenbeveiligingwet als het proces van de risico-inventarisatie in de havens zonder meer op schema.

Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)				
33. Veiligheid gericht op de beheersing van veiligheidsrisico's	Realisatie		Begroting	Verschil
	2005	2006	2006	2006
Verplichtingen		14 679	20 524	- 5 845 ¹
Uitgaven	20 605	19 231	24 824	- 5 593
<i>33.01 Externe veiligheid</i>	8 066	6 898	8 442	- 1 544
33.01.01 Verbeteren veiligheid vervoer gevaarlijke stoffen	2 072	4 882	3 476	1 406
33.01.02 Externe veiligheid luchthavens	1 747	893	1 966	- 1 073
33.01.03 Aankoop LIB veiligheidssloopzones Schiphol	4 247	1 123	3 000	- 1 877
<i>33.02 Veiligheid goederenvervoer scheepvaart</i>	6 851	5 434	8 063	- 2 629
33.02.01 Verbeteren veiligheid zeevaart	4 003	3 899	4 417	- 518
33.02.02 Verbeteren veiligheid zeehavens	861	745	2 154	- 1 409
33.02.03 Verbeteren veiligheid binnenwateren	1 571	372	1 076	- 704
33.02.04 IMO (HGIS)	416	418	416	2
<i>33.03 Veiligheid luchtvaart</i>	4 548	6 227	6 916	- 689
33.03.01 Verbetering veiligheid luchtvaart	3 135	3 476	3 054	422
33.03.02 ICAO en EASA (HGIS)	906	1 685	3 015	- 1 330
33.03.03 Internationaal	507	1 066	847	219
<i>33.04 Bescherming tegen moedwillige verstoring</i>	1 140	672	1 403	- 731
33.04.01 Beveiliging scheepvaart en zeehavens	761	343	809	- 466
33.04.02 Beveiliging luchtvaart	319	274	536	- 262
33.04.03 Beveiliging infrastructuur hoofdwegen	60	0	58	- 58
33.04.04 Beveiliging infrastructuur spoorwegen	0	55	0	55
Van de totale uitgaven:				
- Apparaatuitgaven		6 100	5 344	756
- Baten-lastendiensten		799	1 972	- 1 173
- Restant		12 332	17 508	- 5 176
Ontvangsten		873	33	840 ⁹

Financiële toelichting op de tabel budgettaire gevolgen van beleid

- ¹ De lagere verplichtingenrealisatie wordt voornamelijk veroorzaakt door een vertraagde aanbesteding van het Tweede Fase causaal model, het neerwaarts aanpassen van de HGIS-bijdrage (Homogene Groep Internationale Samenwerking) voor de International Civil Aviation Organization (ICAO) en European Aviation Safety Agency (EASA) en tegenvallende aankoop van woningen in de veiligheidssloopzones Schiphol.
- ² Door vertraging bij de aankoop van gronden zijn de infrastructuurele maatregelen ten behoeve van variabel baangebruik Maastricht Aachen Airport (MAA) niet volledig gerealiseerd. Het grootste deel van de werkzaamheden is afgerond. De resterende werkzaamheden voor de baanverlenging van MAA zullen echter later plaatsvinden.
- ³ Realisatie heeft niet volledig plaatsgevonden als gevolg van het niet kunnen aankopen van woningen in de veiligheidssloopzones Schiphol, omdat niet tot overeenstemming kon worden gekomen met eigenaren van woningen over verkoop.
- ⁴ Bij de conversie van de RWS begroting is abusievelijk een onjuist bedrag aan agentschapbijdrage aan dit artikelonderdeel toegevoegd. Bij voorjaarsnota heeft een correctie plaatsgevonden waarbij de agentschapbijdrage is verdeeld over de juiste artikelonderdelen.
- ⁵ Op de gereserveerde gelden voor de investeringsbijdrage (€ 0,5 mln.) in het kader van het nautisch beheer van de Westerschelde is geen beroep gedaan. Daarnaast is besloten om het project *VTS-toekomst* (Vessel Traffic Services) in twee fasen uit te voeren, waardoor een deel van de geraamde gelden niet in 2006 is aangewend.
- ⁶ Dit betreft een bijstelling van de meerjarenbegroting EASA. Er is een verlaging van het oorspronkelijke bedrag doorgevoerd van € 1,2 mln. Daarnaast is de realisatie van de jaarlijkse bijdrage aan ICAO lager dan geraamd in verband met een gunstig koersverschil met de dollar.
- ⁷ Het overschot wordt onder meer veroorzaakt doordat een eenmalige uitkering aan de Nederlandse havengemeentes in het kader van de implementatie van de EU verordening Security voor schepen en havens geen doorgang heeft gevonden. Daarnaast zijn vanwege een interne herprioritering middelen elders ingezet.
- ⁸ De lagere uitgaven worden veroorzaakt door vertraging van de projecten Vitaal en Glare containers. Daarnaast heeft het Flight Security platform besloten het project «Video Observatie aan de Gate» niet door te laten gaan.
- ⁹ Het door het rijk gehuurde bergingsvaartuig «de Waker» heeft commerciële bergingsactiviteiten uitgevoerd. De opbrengst hiervan (€ 0,8 mln.) komt ten goede van het Rijk.

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.

Doelbereiking

De Beleidsagenda Luchtvaartveiligheid omvat alle veiligheidsaspecten verbonden aan het luchtvaartproces en gaat uit van een integrale benadering. De uitvoering van het Actieprogramma voor de periode 2005–2010 behorend bij de Beleidsagenda ligt op schema.

De resultaten van de evaluatie Schipholregelgeving en ex ante beleids-evaluatie groepsrisico zijn in februari aan de Tweede Kamer gestuurd (Kamerstuk 2005–2006, 29 665, nr. 25). Daarop volgde in april het Kabinetsstandpunt Schiphol met voorstellen voor beleid; onder andere nieuw groepsrisicobeleid Schiphol.

Het wetsvoorstel Regionale Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens (RBML), met een nieuw extern veiligheidsbeleid voor regionale luchthavens, is ter behandeling aan Tweede Kamer gestuurd (Kamerstuk 2006–2007, 30 452, nr. 7).

Beleidsprestaties 2006	realisatie
1. Verbeteren veiligheid vervoer gevaarlijke stoffen	Nee
Externe veiligheid luchthavens	Ja
2. Aankoop Luchthavenindelfingsbesluit (Schiphol) veiligheidssloopzones	Nee

Toelichting

1. Voor de uitwerking van het Basisnet Gevaarlijke Stoffen is meer tijd nodig dan aanvankelijk voorzien. Dit komt doordat het onderwerp complex is en omdat ervoor gekozen is om het Basisnet samen met alle betrokken partijen uit te werken.

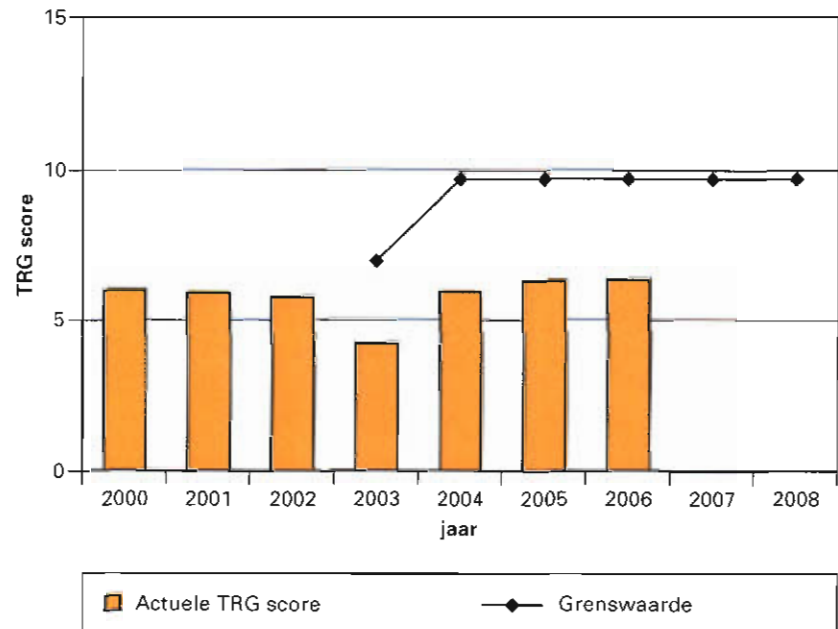
Van de oorspronkelijk 14 PAGE-emplacementen met een extern veiligheidsprobleem resteert er nog één: Sas van Gent. Het emplacement Roosendaal is niet langer een PAGE-emplacement omdat het nauwelijks meer in gebruik is als rangeerterrein voor treinen met gevaarlijke stoffen. VenW heeft deelgenomen aan internationale overleggen over regelgeving Vervoer Gevaarlijke Stoffen, waarbij in de standpuntbepaling rekening is gehouden met de inbreng van bedrijfsleven en inspectie zoals gegeven tijdens de nationale vooroverleggen. Belangrijke onderwerpen waren onder andere de voorbereiding voor een Europese Richtlijn Vervoer Gevaarlijke stoffen, de verdere implementatie van het mondiaal geharmoniseerde systeem voor classificatie (Global Harmonised System, GHS) in de vervoersregelgeving, mogelijke maatregelen voorkoming/uitstel Boiling Liquid Expanding Vapour Explosion (BLEVE) (uitvloeiisel Ketenstudie LPG) en voorbereiding voor invoering regels milieugevaarlijke stoffen in de binnenvaart.

2. Hierbij gaat het om het aantal op basis van keuzevrijheid van woning-eigenaren reeds onttrokken en nog te onttrekken woningen en woonboten in de veiligheidssloopzones rond Schiphol. Het aantal aangekochte woningen in 2006 was twee. In de begroting 2006 werd ingezet op de

aankoop van vijf woningen. Omdat dit op basis van keuzevrijheid gebeurt, is de mate van invloed op het bereiken van deze doelstelling beperkt.

Prestatiegegevens

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



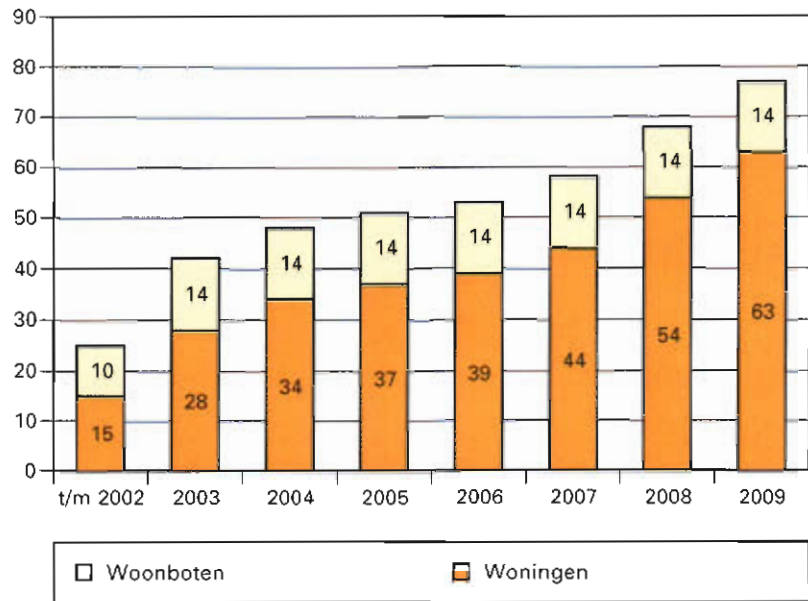
Bron: Handhavingsrapportage Schiphol (AAS) 2006

Het totale risicogewicht (TRG) is door Amsterdam Airport Schiphol (AAS) overeenkomstig het bij wet vastgelegde berekeningsvoorschrift berekend. Uit deze berekening over de periode tot en met 31 oktober 2006 blijkt een TRG van 6,356 ton. Afgezet tegen de grenswaarde van 9,724 ton betekent dit dat op 31 oktober 2006 nog een TRG-ruimte van 3,368 ton beschikbaar was. De grenswaarde voor het TRG is in het gebruiksjaar 2006 niet overschreden.

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

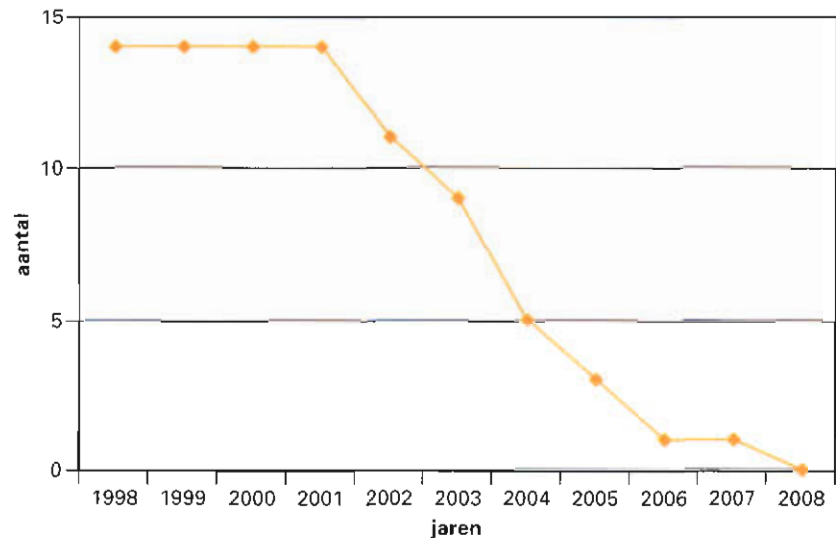


Bron: Rijkswaterstaat Noord-Holland, februari 2006

Er zijn twee woningen aangekocht, drie minder dan gepland voor 2006. Aanvankelijk gold 2008 als jaar waarin de veiligheidsszone vrij van bewoning moest zijn. Als gevolg van de motie-Hofstra (Kamerstuk 2001-2002, 27 603, nr. 73) is dit jaar losgelaten en kunnen eigenaren niet worden gedwongen hun woning of woonschip te verlaten. Een einddatum kan daarom niet worden vastgesteld.

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 risiconormen.



Bron: Rijkswaterstaat/Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV)

Slechts één emplacement voldoet nog niet aan de risiconormen. De streefwaarde voor 2007 is hiermee al behaald.

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 één 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

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

Bron: Rijkswaterstaat/AVV 2005

In de Nationale Mobiliteitsmonitor is ter vervanging van de indicator «ruimtebeslag binnen de 10⁻⁶ contour» een nieuwe indicator genoemd: «het aantal kwetsbare bestemmingen binnen de 10⁻⁶ contour». In de monitor is echter nog niet over deze indicator gerapporteerd, maar is

uitgegaan van de oude gegevens uit de begroting. Er zijn derhalve geen nieuwe gegevens over het ruimtebeslag binnen de 10⁻⁶ contour beschikbaar.

33.02 Veiligheid scheepvaart

Motivering

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.

Doelbereiking

In het kader van genoemde doelstelling zijn op het gebied van havenbeveiliging belangrijke stappen gezet met betrekking tot de implementatie van EU Richtlijn 65/2005. Deze Richtlijn wordt geïmplementeerd middels wijziging van de Havenbeveiligingswet. Het wetsvoorstel is aangenomen in de Ministerraad en vervolgens aan de Tweede Kamer aangeboden.

Beleidsprestaties 2006	realisatie
1. Verbeteren veiligheid zeevaart	Ja
2. Verbeteren veiligheid zeehavens	Ja
3. Verbeteren veiligheid binnenwateren	Ja
IMO (HGIS)	Ja

Toelichting

1. In juni heeft de Europese Transportraad overeenstemming bereikt over het voorstel tot wijziging van EU richtlijn 2002/59 ter monitoring van het zeevaartverkeer, rampen- en incidentbestrijdingbeleid rond zogenaamde toevluchtsoorden op zee. In de voorliggende EU monitorrichtlijn (onderdeel van Derde EU Erika-pakket maritieme veiligheid) worden aanvullende voorstellen gedaan. De Transportraad is in december tevens tot overeenstemming gekomen over het voorstel wijziging richtlijn havenstaatcontrole. Ten behoeve van het ontwikkelen van security/piracy-voorzieningen zijn opleidingen, access control en selfassessments gestart. De Long Range Identification and Tracking is nog in de ontwikkelfase bij de International Maritime Organization.

2. De vervanging van de walradarsystemen in Noord-Nederland en Noord-Holland hebben vertraging opgelopen omdat de voorbereidende werkzaamheden meer tijd hebben gekost dan op voorhand was ingeschat. Ten behoeve van de veiligheid op de Westerschelde is onder meer gewerkt aan de Westerschelde Planner (WESP). Met behulp van deze planner kan voor diepstekende schepen een beter vaarregiem worden gemaakt. Dit vergroot de veiligheid op de Westerschelde.

Het kabinetsbesluit van 2004 over de introductie van marktwerking bij het loodsen van zeeschepen ging uit van ingevoerde wetgeving in 2006. Door de complexiteit van het toezichtsarrangement en de weerstand die dit in eerste instantie bij het Loodswezen teweegbracht, is deze activiteit niet gerealiseerd. Nieuwe onderhandelingen gedurende 2005 en 2006 bleken noodzakelijk om tot een beter aanvaard toezichtsarrangement te kunnen komen. De conceptregelgeving voldoet inmiddels aan de formele

vereisten en is in december aan de Tweede Kamer aangeboden (Kamerstuk 2006–2007, 30 913, nr. 1–4).

Voor het toezicht op de havenmeestertaken is een ontwerp Toetsingskader opgesteld. Met het Havenbedrijf is diverse malen overleg geweest over de verantwoording door de rijkshavenmeester aan de minister en de gemeenten en zijn de verantwoordingsrapportages besproken.

Wijziging van de Scheepvaartverkeerswet is nog niet gerealiseerd; het interdepartementaal overleg is nog niet afgerond.

3. Implementatie van de EU Richtlijn RIS verloopt volgens planning. Het voorstel tot wijziging van de Scheepvaartverkeerswet in verband met deze richtlijn is in december aangeboden aan de Raad van State. Verwacht wordt dat publicatie van de gewijzigde scheepvaartverkeerswet plaatsvindt binnen de termijn die daarvoor is gesteld in de EU Richtlijn. De invoering van RIS op de binnenwateren is een meerjarig project en ligt op schema. Verschillende onderdelen van de Richtlijn zijn reeds beschikbaar voor de vaarweggebruiker. Verwacht wordt dat alle onderdelen van Rivier Informatie Systeem in Nederland operationeel zullen zijn binnen de specifieke termijnen die zijn vastgelegd in de EU Richtlijn.

Prestatiegegevens

Aantal ongevallen met uitgebreide registratie op de Noordzee en op de binnenwateren

Aantal ongevallen met uitgebreide registratie op de Noordzee (Nederlands deel continentaal plat) en op de binnenwateren								
	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Aantal ongevallen Noordzee	19	21	23	20	8	15	13	PM
Aantal ongevallen binnenwateren	163	185	191	172	PM*	PM*	PM*	PM*

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

* Vanaf 2003 is een nieuwe registratiemethode gehanteerd. De gegevens hiervan moeten nog geanalyseerd worden. Hierover wordt u te zijner tijd geïnformeerd. Reden van aanpassen registratiemethode is het streven naar een betere dekking van de registratie.

Toelichting

Het project om een nieuwe registratiemethode in te voeren ter registratie van ongevallen in de binnenvaart, is het afgelopen jaar afgegrond. De gegevens over deze ongevallen komen na het uitbrengen van dit jaarverslag beschikbaar. Ook de gegevens over het aantal ongevallen Noordzee over het jaar 2006 komen pas op een later moment beschikbaar. Hierover wordt op een later tijdstip gerapporteerd.

33.03 Veiligheid luchtvaart

Motivering

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

Doelbereiking

Voor de positie van Nederland als logistiek centrum van Europa met Schiphol en Rotterdam als mainports, blijft een adequaat beveiligingsniveau dat maatschappelijke en economische verstoring voorkomt van wezenlijk belang.

Beleidsprestaties 2006	realisatie
1. Verbeteren veiligheid luchtvaart	Ja
2. ICAO en EASA (HGIS) Internationaal	Ja Ja

Toelichting

1. De uitvoering van het actieprogramma behorend bij de beleidsagenda Luchtvaartveiligheid ligt op hoofdlijnen op schema. Op enkele onderdelen is een vertraging opgetreden, bijvoorbeeld bij de implementatie van de Europese regelgeving met betrekking tot incidentmeldingen. Dit is pas in december gerealiseerd. Oorzaak hiervoor was de aanvankelijk kritische houding vanuit sector en parlement ten aanzien van het ingediende voorstel op met name de bescherming tegen strafrechtelijke vervolging. Door een aantal aanpassingen in de tekst van de wet is dit ondervangen.

Het ontwikkelen van de beleidsvisie veiligheid grondafhandeling is één van de elementen uit de beleidsagenda luchtvaartveiligheid. De ontwikkeling van deze beleidsvisie heeft vertraging opgelopen. Er is wel een conceptregeling opgesteld, waarin eisen zijn geformuleerd waaraan brandstoftankwagens dienen te voldoen.

De geplande verbeterpunten van VenW voortvloeiend uit het project Stroomlijnen Overheidsinterventies Luchtvaart zijn gerealiseerd, met name is aandacht besteed aan de rol van de overheid met betrekking tot de snel stijgende securitykosten. Het Causaal model wordt ontwikkeld door een consortium onder leiding van de TU Delft en verloopt volgens schema.

Het ontwikkelen van een gecoördineerde aanpak van de veiligheid op en rond Schiphol is onderdeel geworden van een project waarvoor het voortouw ligt bij het ministerie van Justitie: het Platform Beveiliging en Publieke Veiligheid Schiphol.

2. Het trainingscentrum European Aviation Safety Training Organization (EASTO) is 13 december 2006 formeel van start gegaan.

De wijziging van de verordening voor oprichting en taken van de EASA is in de Transportraad besproken. In december heeft de Transportraad een voorlopig akkoord bereikt over de aanpassing van de verordening voor de harmonisatie van technische en administratieve voorschriften voor de burgerluchtvaart.

Een deel van de beschikbare capaciteit is besteed aan het ontwikkelen van een beleidskader en een aanpassing van de organisatorische inrichting van de ondersteuning van landen met een gebrekkige organisatie van de luchtvaartveiligheid (met name in Afrika). Hierdoor is minder technische ondersteuning verleend aan andere landen dan verwacht.

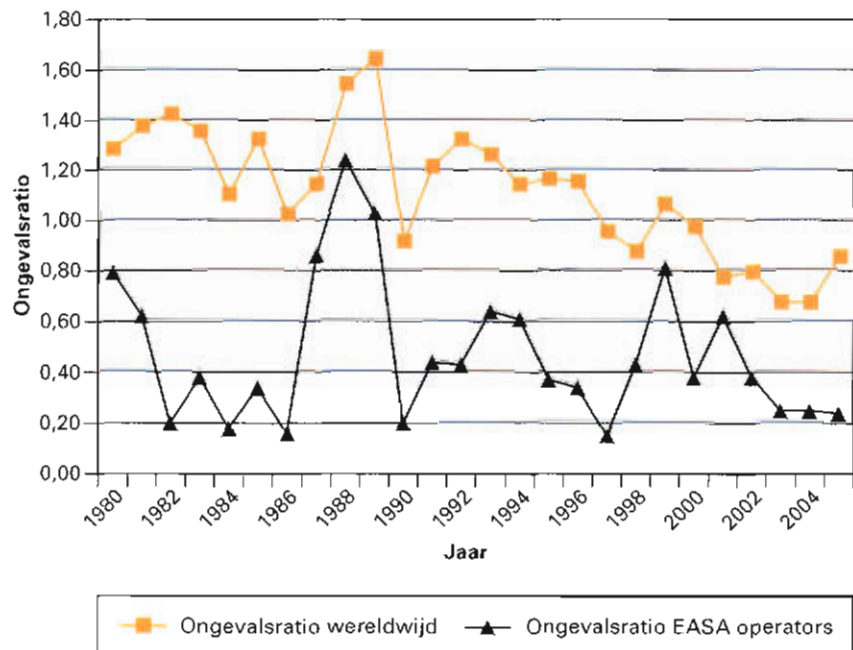
Prestatiegegevens

Wereldwijde ongevalsratio (ongevallen per miljoen vlieguren)

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 doelstel-

ling die westerse landen met elkaar zijn overeengekomen is niet meer dan 0,5 ongevallen per miljoen vliegbewegingen.

Aantal fatale ongevallen per miljoen vluchten



Bron: Inspectie Verkeer en Waterstaat, Veiligheidsstatistiek luchtvaart Civil aviation safety data 1991-2005, maart 2007

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

Aantal ernstige incidenten en ongevallen in 2006 in Nederland en met Nederlandse luchtvaartuigen in het buitenland								
Vliegtuigtype	Aantal ongevallen		Ernstige incidenten		Dodelijke slachtoffers		(Zwaar) gewonden	
	2005	2006	2005	2006	2005	2006	2005	2006
Commerciële verkeersvluchten	1	0	8	15	0	0	0	0
Helikopters	2	2	2	0	0	0	0	0
Privé/zakenluchtvaart	3	12	1	11	2	1	0	0
Zweefvliegtuigen	5	8	1	2	1	2	2	1
Heliumballonnen	1	2	1	4	0	0	1	7
Totaal	12	24	13	32	3	3	3	8

Bron: Inspectie Verkeer en Waterstaat, maart 2007

In de begroting 2007 zijn de realisatiecijfers over 2005 opgenomen. Ten opzichte van deze cijfers zijn er in 2006 in totaal 31 meer ernstige incidenten en ongevallen met Nederlandse luchtvaartuigen in Nederland en in het buitenland bij de Onderzoeksraad voor de veiligheid gemeld. Vooral de categorie ernstige incidenten draagt bij aan dit verschil. Het aantal

ongevallen in de privé/zakenluchtvaart en met zweefvliegtuigen is aanmerkelijk hoger uitgevallen. Het aantal dodelijke slachtoffers is ten opzichte van 2005 gelijk gebleven. Het aantal (zwaar) gewonden is in 2006 echter aanmerkelijk toegenomen ten opzichte van 2005.

33.04 Bescherming tegen moedwillige verstoring

Motivering

Om de beveiliging van het verkeers- en vervoerssysteem 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 wordt daaraan als open en internationaal gerichte samenleving nadrukkelijk blootgesteld.

Doelbereiking

Nederland wordt door andere landen en het internationaal opererende bedrijfsleven aangesproken op het waarmaken van een adequaat beveiligingsniveau. Security vormt inmiddels voor het nationaal en internationaal opererende bedrijfsleven in toenemende mate een belangrijk kwaliteitskenmerk. Beveiliging is een factor in de internationale concurrentieverhoudingen geworden.

Eind november heeft een delegatie van de United States Coast Guard Nederland bezocht, om kennis te nemen van de wijze waarop internationale maritieme veiligheidsregelgeving in Nederland ingevoerd is. Hierbij werden ook de havenbedrijven van Rotterdam en Amsterdam en zes terminals in die havens bezocht. In de Amerikaanse terugmelding van bevindingen kreeg Nederland een groot compliment voor zowel de beleidsmatige aanpak van security (publiek-privaat) als de wijze van praktische invoering, inclusief gebruik van vernieuwende oplossingen.

Beleidsprestaties 2006	realisatie
1. Beveiliging scheepvaart en zeehavens	Ja
2. Beveiliging luchtvaart	Ja
3. Beveiliging infrastructuur hoofdwegen	Ja
Beveiliging infrastructuur spoorwegen	Ja

Voor Nederland als logistiek centrum van Europa blijft een adequaat beveiligingsniveau gericht op het voorkomen van nationale maatschappelijke en economische verstoring, mede van wezenlijk belang voor de beveiliging van het Europese achterland en voor onze positie als logistiek knooppunt in de wereldhandel.

Toelichting

1. De Europese Commissie heeft extra eisen gesteld aan de vorm en inhoud van de alternatieve beveiligingsovereenkomsten voor short sea shipping en veerdiensten. Het afsluiten van dergelijke overeenkomsten is hierdoor voor het betrokken bedrijfsleven en overheden aanzienlijk moeilijker geworden en commercieel minder aantrekkelijk. Nederland heeft met enkele andere lidstaten, waaronder Duitsland, Denemarken en Finland, zowel in MARSEC (Marine Security) verband als in raads werkgroepen bij de Commissie doorlopend erop aangedrongen om te komen tot voor alle partijen acceptabele oplossing.

De Transportraad heeft unaniem conclusies aangenomen over de tussentijdse evaluatie van de Commissie met betrekking tot het Promotie Programma Short Sea Shipping. De raad heeft in haar conclusies ten aanzien van security afgesproken dat oplossingen gezocht moeten worden (zoals alternatieve beveiligingsovereenkomsten) om negatieve gevolgen van security-maatregelen voor short sea shipping en roll-on-roll-off schepen te minimaliseren.

Tijdens het raadswerkgroep-overleg onder het Finse voorzitterschap heeft een meerderheid van de lidstaten ernstige bezwaren ingebracht tegen het voorstel Ketenverordening van de Europese Commissie. Hoewel algemeen erkend werd dat een betere beveiliging van de bevoorradingketen wenselijk is, zagen veel lidstaten het voorstel als te veelomvattend. Zo zou het voorstel zich meer moeten richten op plekken in de keten waar de feitelijke dreiging zich concentreert (onder andere rond zee- en luchthavens). De Europese Commissie is gevraagd het wetsvoorstel voor de ketenbeveiliging terug te trekken en voor wat betreft het beveiligen van de transportaspecten van de bevoorradingketen aan te sluiten bij het security concept van de Authorised Economic Operator onder de EU Douane regelgeving. De Commissie heeft aangegeven het voorstel niet in te zullen trekken, maar voorlopig te «bevroezen».

2. De ontwikkelingen in EU-kader rondom de gemeenschappelijke beoordeling van het beveiligingsniveau op luchthavens van derde landen naar de EU heeft in het afgelopen jaar vertraging opgelopen als gevolg van de terreurdreiging in het Verenigd Koninkrijk en de nieuwe security maatregelen die naar aanleiding daarvan zijn ontwikkeld. Daarnaast zijn samen met het Ministerie van Justitie veel beveiligingsplannen goedgekeurd.

3. Het onderzoek naar het gewenste beveiligingsniveau loopt en besluitvorming over de te nemen maatregelen voor prioritaire vitale en kwetsbare projecten zal in de loop van 2007 plaats vinden.

Overzicht afgeronde onderzoeken					
	Onderzoek onderwerp	AD of OD	Start	afgerond	vindplaats
Beleidsdoorlichting	EV beleid Schipholwet	33.01	2003	Februari 2006	Kamerstuk 2005–2006, 29 665, nr. 28
Effectenonderzoek expost	Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen	33.01	Oktober 2003	2006	Kamerstuk 2005–2006, 30 373, nrs. 1 en 2
	Scheepvaartverkeerswet binnenwateren	33.02	2006	2007	Zie toelichting
	Flexibilisering loodsplicht	33.02	Jaarlijks	Jaarlijks	Kamerstuk 2006–2007, 24 036, nr. 323
	Veiligheidsonderzoek Nederland	33.03	April 2005	September 2006	Voortgangsrapportage 2006 beleidsagenda luchtvaartveiligheid is nog niet aan de Kamer gezonden
	Causaal model	33.03	2006	1e fase: december 2006 afgerond	Voortgangsrapportage 2006 beleidsagenda luchtvaartveiligheid is nog niet aan de Kamer gezonden
Overig evaluatieonderzoek	Pilot gebiedsgerichte benadering	33.01	2004	Februari 2006	Kamerstuk 2005–2006, 29 665, nr. 25
	Onderzoek naar interfaces in de luchtvaart (gate to gate)	33.03	2004	geen	Zie toelichting

Toelichting

Scheepvaartverkeer binnenwateren

Uitvoering van het onderzoek is vertraagd vanwege geïntensiveerde aandacht voor het project Fileproof. Verwachte oplevering: 2007.

Onderzoek naar Interfaces in de luchtvaart

Voor het onderzoek naar Interfaces in de luchtvaart is geen formeel evaluatieonderzoek uitgevoerd dat naar de Kamer is gestuurd. Over dit onderzoek is wel, op grond van de resultaten van een Gate-to-Gate pilot en de gepolste interesse van externe partijen, besloten dat VenW geen vervolgonderzoek meer zal financieren tenzij ook andere externe partijen een bijdrage leveren.

Mogelijke beleidsmatige toepassing van de beoogde Gate-to-Gate methode is pas aan de orde als deze uitontwikkeld is. Daarvan is nog geen sprake.

34 Betrouwbare netwerken en voorspelbare reistijden

Algemene doelstelling

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.

Doelbereiking en maatschappelijke effecten

Hiertoe is o.a. in februari 2006 de Nota Mobiliteit met als motto «Naar een betrouwbare en voorspelbare bereikbaarheid» in werking getreden, waarmee tot 2020 het nationale kader voor het verkeer- en vervoerbeleid is vastgelegd.

Daarnaast hebben Rijk, provincies, stadsregio's en gemeenten in 11 regio's conform de uitvoeringsagenda van de Nota Mobiliteit gezamenlijk netwerkanalyses uitgevoerd voor een gebiedsgerichte aanpak. De netwerkanalyses scheppen de voorwaarden voor de regio's om zelf een belangrijke bijdrage te leveren aan een effectief mobiliteitsbeleid. Daarin zijn quick wins benoemd, maar ook acties voor de langere termijn (na 2015).

De aanbestedingsgraad van het regionale openbaar vervoer is verder gestegen en voor de G4 is vastgelegd hoe en wanneer de aanbesteding wordt geëffectueerd.

Tevens is in 2006 verder gewerkt aan voldoende betrouwbaarheid en capaciteit van de hoofdinfrastructuur netwerken (Hoofd, Vaar- en Spoorwegen) door middel van het uitvoeren van de MIT-programma's voor Aanleg alsmede Beheer en Onderhoud. Zie voor verdere details het Jaarverslag van het infrastructuurfonds.

De bijdrage die VenW aan de algemene beleidsdoelstelling levert, is uitgewerkt in vier operationele beleidsdoelstellingen, te weten «Netwerk weg», «Netwerk vaarwegen», «Netwerk spoor» en «Netwerk decentraal/regionaal vervoer». Om de operationele doelstellingen te bereiken, is een aantal producten ingezet. Hiertoe heeft VenW onder andere in de begroting 2006 aangekondigde activiteiten uitgevoerd die uiteindelijk hebben bijgedragen aan het behalen van de operationele doelstellingen en daarmee aan de algemene beleidsdoelstelling.

Succesfactoren

De volgende succesfactoren waren van invloed op het gevoerde beleid:

Het verkeer is in 2006 toegenomen. Hier hebben de verbeterde economische omstandigheden toe bijgedragen. Dit heeft geleid tot meer files en een verslechtering van de reistijd en betrouwbaarheid in 2006. Immers de capaciteitsuitbreiding door MIT maatregelen zijn door onder andere de luchtproblematiek vertraagd.

Het grote onderhoud aan het hoofdwegennet heeft niet tot meer files geleid dan verwacht. Dit dankzij een andere planningswijze van RWS en flankerende maatregelen, zoals gratis OV, goede communicatie via advertenties in kranten, spotjes op TV en informatie via de van A naar Beter site.

De Nota Mobiliteit, zoals deze in februari 2006 in werking is getreden, heeft een impuls gegeven voor de samenwerking tussen het Rijk en de decentrale overheden. De elf netwerkanalyses zijn in goed overleg met de decentrale overheden in zeer korte tijd tot stand gekomen.

Het luchtkwaliteitprobleem en de impact daarvan op het MIT/ZSM programma is voor VenW terug gebracht tot beheersbare properties. Tachtig procent van de projecten uit het programma zijn conform planning in procedure gebracht op basis van het geldende Besluit Luchtkwaliteit 2005. Voor de overige projecten wordt ingezet op een project-specifieke aanpak. Medio 2007 zal naar verwachting de nieuwe wet luchtkwaliteit van kracht worden.

Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)				
34. Betrouwbare netwerken en acceptabele reistijd	Realisatie		Begroting	Verschil
	2005	2006	2006	2006
Verplichtingen		95 993	269 632	- 173 639 ¹
Uitgaven	321 704	245 314	247 555	- 2 241
<i>34.01 Netwerk weg</i>	<i>3 637</i>	<i>5 665</i>	<i>4 375</i>	<i>1 290</i>
34.01.01 Algemene strategie- en beleidsontwikkeling	1 651	4 002	2 519	1 483 ²
34.01.02 Beheer en onderhoud	74	34	79	- 45 ³
34.01.03 Anders betalen voor mobiliteit	356	372	380	- 8
34.01.04 Benutting en aanleg van weginfrastructuur	529	631	564	67
34.01.06 Weginfrastructuur voor het goederenvervoer	1 027	626	833	- 207
<i>34.02 Netwerk vaarwegen</i>	<i>123</i>	<i>2 272</i>	<i>1 867</i>	<i>405</i>
34.02.01 Vaarweginfrastructuur	123	2 272	1 867	405
<i>34.03 Netwerk spoor</i>	<i>100 436</i>	<i>86 713</i>	<i>98 843</i>	<i>- 12 130</i>
34.03.01 Algemene strategie- en beleidsontwikkeling	1 027	1 547	1 302	245
34.03.02 Beheer conform Spoorwegwet	568	620	606	14
34.03.03 Beheer overig	277	280	238	42
34.03.04 Vervoer conform Concessiewet	98 422	84 159	96 518	- 12 359 ⁴
34.03.05 Vervoer overig	117	107	125	- 18
34.03.06 Kwaliteit spoorverbindingen goederenvervoer	25	0	54	- 54 ⁵
<i>34.04 Netwerk decentraal/regionaal vervoer</i>	<i>217 511</i>	<i>150 664</i>	<i>142 470</i>	<i>8 194</i>
34.04.01 Algemene strategie- en beleidsontwikkeling	4 095	7 627	7 450	177
34.04.02 Samenwerking Rijk en decentrale overheden	753	1 359	838	721 ⁶
34.04.03 Stim. dec. overh., bedrijfsleven en maatsch. org.	4 505	6 098	6 511	- 413 ⁷
34.04.04 Stimulering marktwerking OV	205 903	132 409	126 157	6 252 ⁸
34.04.05 Stimulering toegankelijkheid OV	1 488	1 091	747	344
34.04.06 Stimulering marktwerking Taxi	767	2 080	967	1 113 ⁹
Van de totale uitgaven:				
- Apparaatsuitgaven		10 292	8 436	1 856
- Baten-lastendiensten		5 302	4 209	1 093
- Restant		229 720	234 910	- 5 190
Ontvangsten		5 316	98	5 218 ¹⁰

Financiële toelichting op de tabel budgettaire gevolgen van beleid

- ¹ Het verplichtingenverschil wordt met name veroorzaakt door decentralisatie van een aantal contractsectordiensten naar de BDU en doordat er nog verplichtingenbudgetten voor de regeling De Boer beschikbaar waren, terwijl deze regeling reeds was afgelopen.
- ² Het ontstane verschil is met name veroorzaakt door: inzet van extra personeel ten behoeve van het uitvoeren van de netwerk analyses en toevoeging van programmamiddelen voor de commissie tunnelveiligheid.
- ³ Een deel van de middelen is overgebleven doordat er een deel van het jaar een vacature was.
- ⁴ De lagere realisatie is met name ontstaan doordat middelen uit de contractsector bij Miljoenennota zijn ingezet ten behoeve van een impuls voor de invoering chipkaart en toegankelijkheid OV. Daarnaast hebben overboekingen naar de BDU (artikel 30.02) plaatsgevonden van middelen voor gebruiksvergoeding van reeds gedecentraliseerde lijnen en heeft een overboeking naar het ministerie van Economische Zaken ten behoeve van Vervoerkamer NMA plaatsgevonden.
- ⁵ Het verschil wordt veroorzaakt doordat de apparaatkosten die op dit product waren begroot, abusievelijk zijn geboekt op een ander product.
- ⁶ Het verschil wordt met name veroorzaakt doordat bij Miljoenennota middelen voor het programma filevermindering zijn toegevoegd.
- ⁷ Het negatieve verschil wordt met name veroorzaakt door een lagere declaratie van SenterNovem voor de regeling personenvervoer «Van deur

tot deur en op maat». Verder zijn er bij Voorjaarsnota middelen ten behoeve van het Fietsberaad en compensatie kaartautomaten overgeboekt naar de BDU (39.02).

- ⁸ Het verschil wordt met name veroorzaakt doordat er betalingen aan OV-bedrijven hebben plaatsgevonden ter compensatie van de door hen betaalde BTW (t/m 2004). Dit tekort is gedeeltelijk gecompenseerd doordat een lagere kaartbijdrage aan de Stadsregio Rotterdam (SRR) is gedaan en als gevolg van een vertraging van de communicatiekosten voor stimulering chipkaart in 2006 waardoor minder is uitgegeven.
- ⁹ Hoofdoorzaak van het verschil is het vastgelegde taxi-convenant. Hiervoor zijn bij Voorjaarsnota middelen toegevoegd aan dit product. Dit betreft een convenant met afspraken over het taxibeleid in de 4 grote steden.
- ¹⁰ De terugvordering in het kader van de regeling de Boer en de vaststellingen gecompenseerde BTW hebben tot hogere ontvangsten geleid dan bij Ontwerp-begroting 2006 was voorzien. Daarnaast is bij Miljoenennota een deel van de ontvangstenbudgetten van artikel 38 (Inspectie Verkeer en Waterstaat) naar dit artikel overgeboekt als gevolg van het opheffen van artikel 38.

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.

Doelbereiking

Er is in 2006 gewerkt aan de betrouwbaarheid door middel van de volgende projecten:

- het project «Filevermindering»
- de projecten van het MIT-programma
- de quick-wins van de netwerkanalyses (Kamerstuk vergaderjaar 2006–2007, 26 644, nr. 74).

Beleidsprestaties 2006	realisatie
Algemene strategie en beleidsvorming	Ja
Beheer en onderhoud van weginfrastructuur	Ja
1. Anders betalen voor mobiliteit – kabinetsstandpunt	Ja
2. Benutting en aanleg	Ja
3. Verkeersmanagement	Ja
4. Weginfrastructuur goederenvervoer	Nee

Toelichting

1. Het kabinetsstandpunt Anders Betalen voor Mobiliteit wordt als gevolg van de vervroegde verkiezingen verwacht in de loop van 2007.

2. De prestatie voor benutting is grotendeels gerealiseerd (zie infrastructuurverslag). In 2006 is 81 km aan spits-/plusstrook geopend. Wel is er op het aanlegprogramma vertraging ontstaan door de luchtproblematiek. De doelstelling voor benutting om vóór 2007 een capaciteitsvergroting van de rijkswegen te hebben gerealiseerd door de aanleg van 150 km spits- en 160 km plusstroken, zal met name als gevolg van de uitspraken van de Raad van State in verband met de luchtproblematiek niet worden gerealiseerd. Voorts is in 2006 vertraging ontstaan door beperkte externe capaciteit voor het doen van verplichte luchtonderzoeken.

3. In 2006 heeft VenW het programma «Filevermindering» gestart om fileproblematiek sneller aan te pakken met relatief snel uitvoerbare maatregelen. Voorts zijn verschillende studies afgerond naar rijgedrag en doorstroming. Er is met een bedrag van € 50 mln. een impuls gegeven aan de

realisatie van een pakket verkeersmanagement maatregelen in combinatie met de uitvoering van het groot onderhoud (zie ook het infrastructuurfonds).

4. De onderzoeken van de landzijdige bereikbaarheid van de mainports Rotterdam en Schiphol zijn in tegenstelling tot de planning niet in 2006 gestart, maar zullen pas in 2007 starten, omdat dan de bereikbaarheid van de mainports en greenports kunnen aansluiten bij de netwerkanalyses (met name van Zuid- en Noordvleugel) en bij de uitvoeringsprogramma's van de Nota Ruimte.

Prestatiegegevens								
	2000	2002	2003	2004	2005	Streefwaarde 2006	Realisatie 2006****	2020
Acceptabele reistijd in spits*		90%	87%	86%	86%	n.v.t.	86%	100%
% betrouwbaarheid reistijd op HWN in de spits**	94	94%	93%	92%	92%	n.v.t.	91%	95%
afname achterstallig onderhoud				179 km	324 km	744 km	826 km	n.v.t.
Aantal km's opengestelde spits-, plusstrook				45	5	93	81	n.v.t.
Voertuigkilometers HWN	100	102	102	103	106	n.v.t.		
Voertuigverliesuren in files ***	100	107	110	119	124	n.v.t.	143****	60

Bron: RWS AVV.

* Er zijn 188 trajecten (alle autosnelwegen van hele hoofdwegennet). Hiervan zijn 82 trajecten onbemeten. Aangenomen is dat deze onbemeten trajecten voldoen aan de gewenste reistijd in de spits, omdat dit de minst drukke trajecten zijn.

** Het percentage voor het gehele hoofdwegennet zal iets hoger zijn, omdat de betrouwbaarheidscijfers betrekking hebben op de 106 trajecten in de Randstad, Gelderland en Noord-Brabant. De 82 onbemeten trajecten zijn niet in de betrouwbaarheidscijfers opgenomen, die het minst druk en daardoor het betrouwbaarst zijn.

*** Door een verbetering in de registratiemethode is de reeks 2000-2005 bijgesteld t.o.v. de in de Nationale Mobiliteitsmonitor 2006 gerapporteerde cijfers.

**** De cijfers voor voertuigverliesuren zijn voorlopig.

Toelichting

Het hoofdwegennet heeft in 2006 1,9% meer verkeer verwerkt dan in 2005. Dit komt nagenoeg overeen met de gemiddelde groei per jaar gedurende de afgelopen 5 jaren. Deze toename is mede het gevolg van de economische opleving die in 2006 met een groei van 2,9% bijna het dubbele was van 2005.

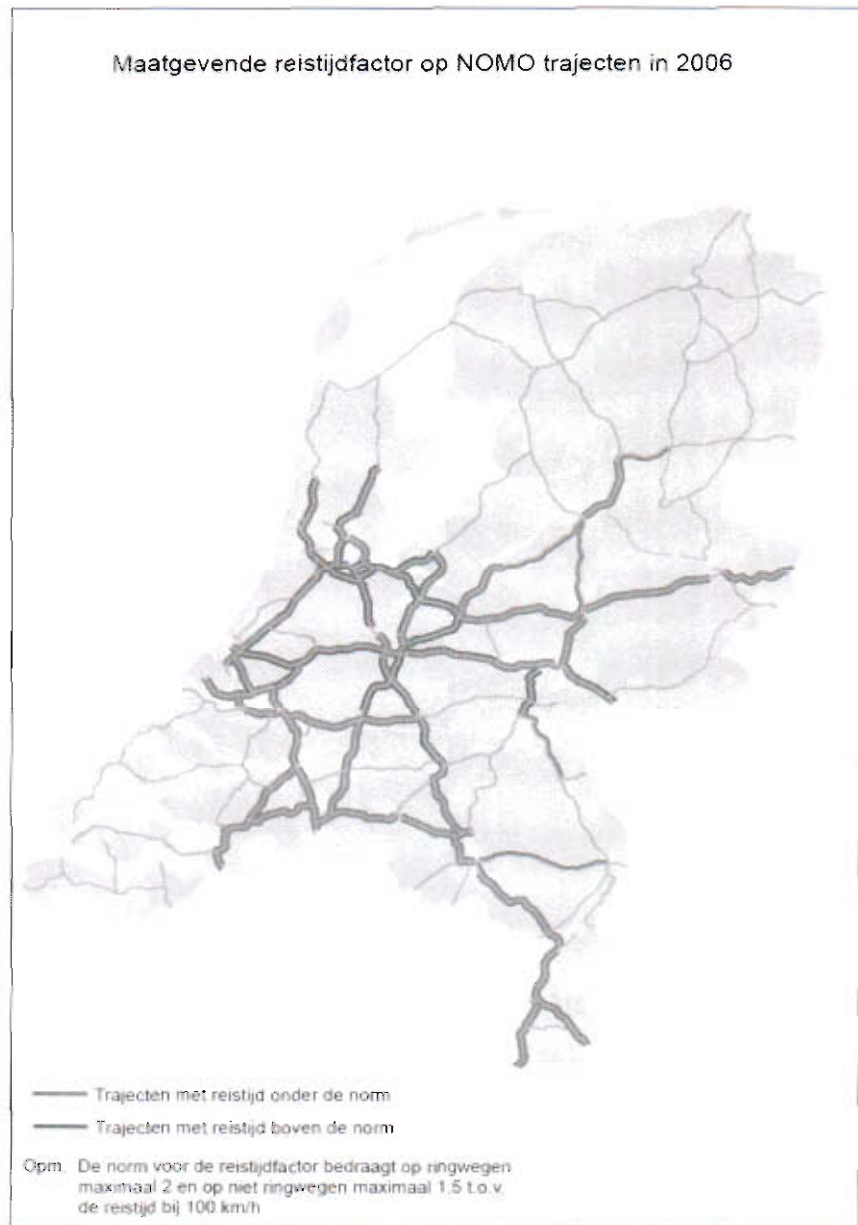
De wegcapaciteit is in 2006 minder toegenomen dan gepland. Het gaat met name om door de luchtproblematiek vertraagde spitsstroken.

Door de groei van het verkeer loopt het hoofdwegennet met name in de Randstad aan tegen de grenzen van de capaciteit. De groei van het verkeer van 1,9% heeft daardoor een veel groter effect op de files, omdat er geen reservacapaciteit meer is om de groei op te vangen. Ook buiten de spits ontstaan files.

In vergelijking met 2005 is het percentage trajecten met een acceptabele reistijd gedaald naar 82% in 2006. Op acht nieuwe trajecten wordt in 2006 niet meer voldaan aan de streefwaarde voor 2020. Daarentegen is op één traject de reistijd zodanig verbeterd dat de streefwaarde wel wordt gehaald.

Door het uitvoeren van het volledige pakket van bouwen, benutten en beprizen zoals opgenomen in de Nota Mobiliteit zal het aantal voertuigverliesuren in files in 2020 met 40% dalen ten opzichte van 2000.

Maatgevende reistijdfactor op NOMO trajecten in 2006



Reistijdverhouding spits/dal 2006
Bron: RWS-AVV

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

Doelbereiking

Het Vaarwegenprogramma uit het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) is in 2006 zowel voor Beheer en Onderhoud als voor Aanleg grotendeels conform planning uitgevoerd. Op de corridors waar deze projecten zijn uitgevoerd is daarmee de betrouwbaarheid en de voorspelbaarheid van de reistijden verbeterd in termen van wachttijden bij sluisen, onverwachte stremmingen van kunstwerken dan wel het op diepte zijn van de vaarwegen. Het zal echter nog tot 2020 duren voordat al het achterstallig onderhoud aan de vaarwegen is weggewerkt en alle capaciteitsknelpunten zijn opgelost. Voor verdere details wordt verwezen naar het Jaarverslag van het Infrastructuurfonds.

Beleidsprestaties 2006	realisatie
1. Vaarweginfrastructuur	Ja

Toelichting

1. Zowel het achterstallig onderhoud conform Plan van aanpak Onderhoud (2003) en de uitvoering van benuttingsmaatregelen zijn in 2006 uitgevoerd. Voor details wordt verwezen naar het jaarverslag van het Infrastructuurfonds.

Prestatiegegevens

Wachttijden bij sluisen

Er wordt gestreefd naar een gemiddelde totale wachttijd in de maatgevende maand van maximaal dertig minuten. In principe voldoen vrijwel alle sluisen aan de streefwaarde van 30 minuten gemiddelde, totale wachttijd.

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 landdelen per spoor en het betrouwbaar vervoeren van goederen op internationale spoorcorridors.

Doelbereiking

Door een verdere afname van de Klanthinder en een toename van de punctualiteit wordt de kerntaak van het spoor steeds beter uitgevoerd. De uiteindelijke doelstellingen worden echter nog niet volledig gehaald.

Beleidsprestaties 2006	realisatie
1. Algemene strategie en beleidsvorming	Ja
Beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur	Ja
2. Overig beheer	Nee
Vervoer conform de concessiewet	Ja
Overig vervoer	Ja
3. Verbetering van de kwaliteit van spoorverbindingen goederenvervoer	Nee

Toelichting

1. De uiteindelijk besluitvorming over overdracht van eigendom van infrastructuur naar de Staat heeft nog niet in 2006 plaatsgevonden. Wel is hierover in 2006 overleg met ProRail opgestart. De uiteindelijk besluitvorming wordt voorzien voor het 1e kwartaal 2007. In 2006 zijn zowel de Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) Capaciteit als het Koninklijk Besluit (KB) Hoofdspoorwegen aangepast. Deze laatste zal ook in 2007 nog aangepast worden als het noordelijke gedeelte van de HSL-Zuid alsmede de Betuweroute in gebruik worden genomen. De implementatie van het 2e Spoorpakket EU is in 2006 uitgevoerd en wordt begin 2007 formeel afgerond.

De verkenningen voor Stedenbaan en Brabantstad zijn opgepakt door de regio. De uiteindelijke resultaten zullen in 2007 meegenomen worden in de Landelijke Markt en Capaciteitsanalyse. Daarnaast is de planstudie Schiphol–Amsterdam–Almere–Lelystad opgestart met als doel de knelpunten die zich op korte, middellange en lange termijn in de Noordvleugel aandienen het hoofd te kunnen bieden.

VenW heeft intensief gelobbyd voor de liberaliseringrichtlijn uit het 3e spoorpakket EU. Uiteindelijk heeft het Europees Parlement in tweede lezing uiteindelijk noch voor nationale marktopening noch voor afschaffing van de vrijwaring gestemd. De Raad vangt in januari 2007 de tweede lezing aan, waar een akkoord haalbaar lijkt.

2. De Mid-term Review heeft de noodzaak tot het uitvoeren van de tweede fase van het herstelplan bevestigd.

De overdracht aan ProRail van het beheer van het Infraprovidercontract met Infrasppeed heeft nog niet in 2006 plaatsgevonden. Daarentegen zal t.b.v. het beheer van het Infraprovidercontract in 2007 met ProRail een overeenkomst worden gesloten alsmede een volmacht worden verleend. Met het aanpassen van het KB Hoofdspoorwegen in 2006 is het zuidelijke deel van de HSL-Zuid toegevoegd aan de hoofdspoorweginfrastructuur. In 2007 zal het noordelijke deel volgen.

3. In 2006 is de Botlektunnel in gebruik genomen, waardoor afwikkeling van treinverkeer over havenspoorlijn (het bestaande deel van de Betuweroute) is verbeterd. In het jaar 2006 werden de bouwwerkzaamheden aan de Betuweroute nagenoeg afgerond. De inbedrijfstelling van de nieuwe lijn per 2 januari 2007 kon echter niet gehaald worden door vertraging in de oplevering van de Tunnel Technische Installatie. De aanleg van de Sloelijn die het Sloegebied verbindt met de bestaande Zeeuwse Lijn is in volle uitvoering. Als gevolg van het vinden van niet-geëxplodeerde explosieven uit de Tweede Wereldoorlog is de bouw van een spoorbrug over de A 58 een half jaar vertraagd. De indienststelling van de Sloelijn zal als gevolg hiervan uiterlijk op 1 oktober 2008 plaatsvinden. Het totale goederenvervoer in Nederland is in 2006 wederom met 10% gegroeid tot 40 miljoen ton.

Prestatiegegevens					
Klanthinder Spoor (Betrouwbaarheid)	2004	2005	Streefwaarde 2006	Realisatie 2006	2007
Daling t.o.v. 2000	19%	39%	n.v.t.	46%	35–40%

Bron: Beheerplan 2006, kwartaalrapportage 2006-Q4

Toelichting

De realisatie van de maatstaf Klanthinder (het aantal verstoringen maal de gemiddelde hersteltijd) bedroeg in 2006 10 868 uur. Dit is ten opzichte van het jaar 2000 (20 176 uur) een afname met 46 procent.

Punctualiteit (indicatieve cijfers)	2003	2004	2005	2006	2007	2010
Doelstellingen op basis van Vervoerconcessie/OCII	83,50%	86%	85%	85-87%	87-89%	89-91%
Realisatie	83,10%	86%	84,70%	84,80%		

Bron: ProRail, NS

Toelichting

Streefwaarde Punctualiteit reizigersvervoer op het hoofdrailnet

De punctualiteitsdoelstelling die de NS met VenW had afgesproken betrof 85-87 procent. De punctualiteit bedroeg in 2006 uiteindelijk 84,8 procent. Ten opzichte van 2005 is de punctualiteit hiermee met 0,1 procent toegenomen. Deze uitkomst is voor NS aanleiding om, net als in 2005, opdracht te geven tot een onafhankelijk onderzoek.

Contractsectordiensten waarover in 2006 een beslissing is genomen

In 2006 moest er over zes van de oorspronkelijk 33 contractsector diensten nog een besluit genomen worden. Per december 2006 is de verantwoordelijkheid over de volgende treindiensten gedecentraliseerd:

- Gouda-Alphen a/d Rijn-(Leiden)
- Dordrecht-Geldermalsen
- Zwolle-Kampen
- Tiel-Arnhem

De treindienst Tiel-Arnhem is door de verantwoordelijke decentrale overheid gegund aan de zittende vervoerder (Syntus) in afwachting van een intermodale aanbesteding per 2009. De treindiensten Zwolle-Kampen en Gouda-Alphen a/d Rijn-(Leiden) zijn door de verantwoordelijke decentrale overheid gegund aan de zittende vervoerder (NS) in afwachting van een (inter)modale aanbesteding per 2009. De treindienst Dordrecht - Geldermalsen is door de verantwoordelijke decentrale overheid openbaar aanbesteed en gegund aan de winnende vervoerder (Arriva).

Over de twee resterende treindiensten - Zwolle-Emmen en Rotterdam CS-Hoek van Holland - dient begin 2007 een besluit genomen te worden over decentralisatie per december 2007. Het overleg hierover is nog gaande.

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

Motivering

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.

Doelbereiking

De aanbestedingsgraad van het openbaar vervoer is verder gestegen naar 50 procent en voor de G4 is vastgelegd hoe en wanneer de aanbesteding tot stand zal komen.

Beleidsprestaties 2006	realisatie
Algemene strategie en beleidsvorming	Ja
1. Samenwerking tussen het rijk en decentrale overheden	Ja
2. Stimulering van decentrale overheden, bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties	Ja
3. Stimulering marktwerking OV	Ja
Stimulering toegankelijkheid van het openbaar vervoer	Ja
4. Stimulering marktwerking taxi	Ja

Toelichting

1. In totaal zijn 11 netwerkanalyses uitgevoerd: de acht Nationale Stedelijke Netwerken uit de Nota Ruimte, Leeuwarden en omgeving en 2 van buiten de Randstad (Noord-Overijssel en Stedendriehoek). Er zijn afspraken gemaakt over acties waarmee de lokale en regionale overheden en het rijk meteen kunnen beginnen om de bereikbaarheid van de steden te vergroten (quick wins) en om de gebiedsgerichte en multimodale aanpak te versterken. De resultaten van de netwerkanalyses zijn gebruikt bij de MIT-besprekingen in 2006 overeenkomstig de doelstelling.

2. De meeste activiteiten op het gebied van stimulering decentrale overheden, bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties zijn uitgevoerd. Alleen is het aanscherpen van de toepassingsmogelijkheden voor mobiliteitsmanagement samen met VROM en het opnemen van mobiliteitsmanagement bij de MIT-spelregels nog niet afgerond. Het RDW-fietsdiefstalregister is opgezet, en kan gevuld worden met aangiftes van gestolen fietsen.

3. Alle decentrale Openbaar Vervoerautoriteiten in Nederland hebben met de minister een overeenkomst gesloten waarmee zij zich verbinden de OV-chipkaart ingevoerd te hebben per 1/1/2009. In de regio Rotterdam zijn pilots gehouden om de kennis over het klantoordeel van de OV-chipkaart te meten. Dit leverde ruim een voldoende op. Het Landelijk Consumenten Overleg is ook akkoord gegaan.

4. In 2006 is het nieuwe tariefsysteem voor taxi's door het parlement goedgekeurd. Het nieuwe tariefsysteem is vanaf 1 juli 2007 verplicht voor straattaxi's.

Prestatiegegevens					
Kengetal (monitoring fiets)	2002	2003	2004	2005	Realisatie 2006
Aandeel fiets in korte ritten	33%	34%	34%	35%	pm
Totaal afgelegde afstand per fiets (miljard km's)	13	13,9	13,7	14,4	pm

Bron: AVV, Mobiliteitsonderzoek Nederland (MON)

Toelichting

De realisatiecijfers 2006 waren niet beschikbaar vóór het uitkomen van dit jaarverslag. U wordt hier te zijner tijd over geïnformeerd.

Overzicht aanbestedingsgraad regionaal openbaar vervoer	Basiswaarde 2001	2002	2003	2004	2005	Streefwaarde 2006	Realisatie 2006	2007	2008/9	2017
Regionaal OV excl. Spoor en GVB's (excl de G-4 steden)	0%	5%	14%	18%	42%	63%	56%	72%	100%	
G-4 steden (A'dam, R'dam, Den Haag en Utrecht)	0%									100%

Bron: VenW

Toelichting

Per 1-1-2007 is voor 100% van het stads- en streekvervoer, exclusief het GVB-vervoer in de vier grote steden, voldaan aan de aanbestedingsverplichting. Er zijn echter enkele specifieke gevallen waarvoor de minister een kortdurende tijdelijke ontheffing heeft verleend (tot uiterlijk 1 januari 2009). De waarde is 72%, indien deze gevallen met ontheffingen worden meegerekend.

Het verschil tussen de streefwaarde en de realisatiewaarde per 1-1-2006 is gelegen in het feit dat de aanbesteding van de concessies in Noord-Brabant na een gerechtelijke procedure opnieuw moest worden uitgevoerd.

Het vervoer in de G4 wordt gefaseerd, vanaf 1-1-2009, aanbesteed. Eerst het busvervoer in Rotterdam en Den Haag, in 2012 volgt al het vervoer in Amsterdam en Utrecht en met ingang van 1-1-2017 is al het railvervoer in Rotterdam en Den Haag aanbesteed.

Overzicht reizigerskilometers stad, streek, regiotaxi (x € 1 mrd)*	2002	2003	2004	2005	Realisatie 2006 ¹
Kaderwetgebieden	3,6	3,6	3,7	3,6	3,6
Provincies	2,9	2,9	2,9	2,8	2,9
Totaal	6,6	6,5	6,5	6,5	6,5

Bron: WROOV-onderzoek

¹ Betreft voorlopige cijfers. Definitieve cijfers zijn pas aan het eind van 2007 bekend.

* In tegenstelling tot de cijfers uit de Begroting 2007 zijn in deze tabel de treinkilometers van Syntus wel meegenomen. De treinkilometers van Syntus (Gelderland, Achterhoek) worden nu tot de categorie stad en streek gerekend, waar deze vóór de decentralisatie als NS-kilometers werden bestempeld.

Toelichting

Zowel bij de kaderwetgebieden als bij de provincies is er sprake van een vrij stabiel beeld. Uit het achterliggende cijfermateriaal blijkt dat het aantal reizigerskilometers voor studenten toeneemt en dat dus het aantal reizigerskilometers voor de «gewone» reizigers de laatste jaren licht daalt. De tabel impliceert overigens niet dat het gebruik op het platteland (de provincies in de tabel) op niveau blijft. Zowel bij provincies als bij kaderwetgebieden komen immers zowel landelijke als stedelijke gebieden voor.

Klanttevredenheid regionaal openbaar vervoer	2002	2003	2004	2005	Realisatie 2006
Algemeen oordeel	6,7	6,9	7,2	7,2	7,2
Informatie en veiligheid			7,5	7,5	7,6
Rijcomfort			7,3	7,3	7,3
Tijd en doorstroming			6,3	6,3	6,2
Prijs			6,2	6,4	6,5

Bron: KpVV – klantenbarometer

Toelichting

De klantwaardering laat in de laatste jaren een constante waarde zien. Bij de waardering van de prijs is sinds 2004 een lichte stijging van de klantwaardering te zien. Er zijn geen landelijke streefwaarden. De decentrale overheden zijn verantwoordelijk voor het stellen van doelen/streefwaarden en het geven van uitvoering daaraan door onder andere het maken van afspraken met vervoerbedrijven in de concessies.

Overzicht van de centrale indicatoren			
Indicator	Verwachte ontwikkeling	Landelijke ontwikkeling relatief	4 grote steden
1. Waardering consument ¹ (gebruikers)	Verbetering	2000: 7,3 2001: 7,3 2002: 7,5 2003: 7,4 2004: niet gemeten 2005: 7,2 ³	2000: 7,1 2001: 6,9 2002: 7,1 2003: 7,3 2004: niet gemeten 2005: niet gemeten ⁴
2. Prijsontwikkeling (straattaxi) ²	Prijzdaling	2000: + 13% 2001: + 2% 2002: + 9% 2003: + 2,4% 2004: + 0,2% 2005: + 1,7%	2004: + 0,3% 2005: + 1,6%

Bron: CBS

Toelichting

De realisatiecijfers 2006 komen niet beschikbaar vóór het uitkomen van dit jaarverslag. U wordt hier te zijner tijd over geïnformeerd.

¹ De waardering is al tamelijk hoog. Gemiddelde waardering periode 2000–2003 landelijk 7,4 in de 4 grote steden 7,2. De klantenwaardering 2005 valt licht lager uit dan die in 2003. Het verschil valt binnen de meetmarges, waardoor de conclusie is dat er geen significante verandering is waargenomen.

² Er kan worden geconstateerd dat de relatieve (beperkte) daling in 2005 als trend niet heeft doorgezet. De geconstateerde ontwikkelingen schommelen rond de gemeten inflatie (Bron: CBS).

³ Vanwege het combineren met het Mobiliteitsonderzoek Nederland (MON, AVV) is t.o.v. 2003 op een gewijzigde basis gemeten.

⁴ In 2005 is in de G4 niet gemeten.

Overzicht afgeronde onderzoeken					
	Onderzoek onderwerp	AD of OD	Start	afgerond	vindplaats
Ex-post/ex-ante	Betrouwbaar benutten fase 1 (mid term review)	34.02		2006	Kamerstuk 2006–2007, 30 800 A, nr. 4
Effectenonderzoek ex post	Spoodwet wegverbreding	34.01	2006	2006	Kamerstuk 2005–2006, 30 648, nr. 1; Kamerstuk 2006–2006, 30 646, nr. 2
	Ruimte voor de fiets	34.02		2007	
	Monitor marktontwikkeling In-car	34.04	2005	2006	Rapport: Monitoring ten behoeve van reistijdinformatie – catalogus van monitoringsystemen gericht op reistijdinformatie. www.rws-avv.nl > Producten: infrastructuur en management > Beheer Verkeersmanagement Systemen > Catalogus Monitoringsystemen
	Tijdelijke subsidieregeling St. Nederlands Telewerkforum	34.04	2005	2005	Rapport: Subsidieregeling Stichting Nederlands Telewerkplatform, 21 december 2005, uitgave: RWS-AVV
	Tijdelijke Subsidieregeling VM2	34.04	2005	2005	Rapport: Evaluatie Subsidieregeling Vereniging Vervoermanagement Nederland, 21 december 2005, uitgave: RWS-AVV
	Tijdelijke subsidieregeling St. Gedeeld Autogebruik	34.04	2005	2005	Rapport: Evaluatie Subsidieregeling Stichting voor Gedeeld Autogebruik, 21 december 2005, uitgave: RWS-AVV
	Subsidieregeling vereniging Fietsersbond	34.04	2006	2007	
	Regeling personenvervoer van deur tot deur	34.04	2005	2006	Rapport: Evaluatie van de programma's Mobiliteitsmanagement en Ketenmobiliteit 2002–2004; Veelbelovend op zoek naar meer. 19 september 2006. PriceWaterhouseCoopers + GoudappelCoffeng. www.senternovem.nl

35 Mainports en logistiek

Algemene doelstelling

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.

Doelbereiking en maatschappelijke effecten

Met het uitbrengen van de beleidsbrief Logistiek en Supply Chains (Kamerstuk 2005–2006, 29 644, nr. 68) over de toekomst van het goederenvervoer is aan de toezegging aan de Tweede Kamer voldaan om een visie annex actieplan voor het goederenvervoer te presenteren als uitwerking van de Nota Mobiliteit (Kamerstuk 2004–2005, 29 644, nr. 14) op het punt van logistiek. De ambitie van de beleidsbrief is om het maatschappelijk rendement van het goederenvervoer te vergroten, onder andere door zakelijke dienstverlening in de logistiek te versterken. Deze ambitie sluit rechtstreeks aan bij de inzet van het kabinet voor een sterke economie en de ambitie om de concurrentiekracht van Nederland te herstellen. Vanwege de brede scope is de beleidsbrief relevant voor alle partijen die met goederenvervoer te maken hebben. Marktpartijen en maatschappelijke organisaties zijn en worden in het traject betrokken, onder meer met behulp van de Overlegorganen Goederenvervoer. Daarmee is zoveel mogelijk aangesloten bij de wensen van de markt.

Naast deze beleidsbrief, die het algemene logistieke presteren betreft, is het beleid er ook op gericht geweest de mainport Rotterdam te faciliteren en de toegevoegde waarde te vergroten. Voor de uitvoering hiervan wordt verwezen naar het jaarverslag van het Infrastructuurfonds artikelonderdeel 16.01.

Wat betreft Schiphol is in het voorjaar het Kabinetstandpunt (Kamerstuk 2005–2006, 29 665, nr. 28) opgeleverd. Het kabinet vindt groeiruimte voor Schiphol belangrijk zodat het een luchtvaartknooppunt in Noordwest-Europa kan blijven. Maar evenzeer wil het de overlast voor omwonenden verder terugdringen. De voornemens in het Kabinetstandpunt worden nu in gang gezet. Alle partijen die in eerdere trajecten betrokken waren, zijn ook in de vervolgacties betrokken. De evaluatie van het Schipholbeleid (Kamerstuk 2005–2006, 29 665, nr. 24) ging aan het Kabinetstandpunt vooraf. In het proces van totstandkoming zijn in een innovatief proces veel voorstellen voor verbetering van het Schipholbeleid gedaan.

De bijdrage die VenW aan de algemene beleidsdoelstelling levert, is uitgewerkt in vier operationele beleidsdoelstellingen, te weten «Mainport Schiphol en regionale luchthavens», «Mainport Rotterdam en overige zeehavens», «Logistieke efficiëntie luchtvaart» en «Logistieke efficiëntie goederenvervoer». Om de operationele doelstellingen te bereiken, is een aantal producten ingezet. Hiertoe heeft VenW onder andere in de begroting 2006 aangekondigde activiteiten uitgevoerd die uiteindelijk hebben bijgedragen aan het behalen van de operationele doelstellingen en daarmee aan de algemene beleidsdoelstelling.

Succesfactoren

- Ontwikkelingen in internationale organen, zoals de Europese Unie (EU), Eurocontrol, European Aviation Safety Agency (EASA), International Maritime Organization (IMO), International Civil Aviation Organization (ICAO), Eurocontrol, 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 invloed van deze succesfactoren op het behalen van de doelstelling wordt in de hierna volgende toelichtingen uiteengezet.

Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)				
35. Mainports en logistiek	Realisatie		Begroting	Verschil
	2005	2006	2006	2006
Verplichtingen		81 002	57 959	23 043 ¹
Uitgaven	57 437	63 101	63 138	- 37
<i>35.01 Mainport Schiphol en reg. Luchthavens</i>	7 804	5 287	5 302	- 15
35.01.01 Kostenconvenant Schiphol	87	359	267	92
35.01.02 Mainport(beleid) Schiphol	3 133	858	749	109
35.01.03 Evaluatie Schipholbeleid	1 725	2 159	2 267	- 108
35.01.04 Implementatie Schipholwet en luchthavenbesluiten	1 198	299	562	- 263
35.01.05 Regelgeving Regionale en Kleine Luchthavens	1 661	1 612	1 457	155
<i>35.02 Mainport Rotterdam en overige zeehavens</i>	3 201	4 420	5 931	- 1 511
35.02.01 Verbetering marktwerking	574	1 111	1 125	- 14
35.02.02 Formuleren maatschappelijke randvoorwaarden	787	670	817	- 147
35.02.03 Instandhouden en verbeteren infracapaciteit	1 840	2 639	3 989	- 1 350
<i>35.03 Logistieke efficiëntie luchtvaart</i>	30 987	36 687	27 929	8 758
35.03.01 Kennis luchtvaart en luchthavens	23 015	33 106	22 635	10 471
35.03.02 Luchtruim	6 039	2 225	3 004	- 779
35.03.03 Marktordening en markttoegang	1 933	1 356	2 290	- 934
<i>35.04 Logistieke efficiëntie goederenvervoer</i>	15 446	16 707	23 976	- 7 269
35.04.01 Vergroting strategische oriëntatie	3 995	1 957	4 549	- 2 592
35.04.02 Logistieke efficiëntie zee- en kustvaart	4 350	4 347	3 755	592
35.04.03 Logistieke efficiëntie binnenvaart	1 613	1 574	1 479	95
35.04.04 Logistieke efficiëntie wegvervoer	1 286	3 765	4 568	- 803
35.04.05 Logistieke efficiëntie spoorvervoer	4 202	5 064	9 625	- 4 561
Van de totale uitgaven:				
- Apparaatsuitgaven		8 007	10 804	- 2 797
- Baten-lastendiensten		3 559	3 997	- 438
- Restant		51 535	48 337	3 198
Ontvangsten		14 888	5 348	9 540 ⁷

Financiële toelichting op de tabel budgettaire gevolgen van beleid

¹ De hogere verplichtingenrealisatie wordt met name veroorzaakt door de eenmalige bijdrage van € 10 mln. aan het Nationaal Lucht en Ruimtevaartlaboratorium (NLR) voor sociale problematiek (zie toelichting 3) en door de start van de subsidieregelingen prototyping en serie-inbouw European Train Control System (ETCS) (zie toelichting 6).

² De afrondende werkzaamheden van de Implementatie Schipholwet en Luchthavenbesluiten hebben minder inspanningen gekost dan werd verwacht. Daarnaast vielen de kosten van de Landsadvocaat voor het Beroep op Bezwaar Voorlopige Voorziening Schiphol lager uit.

³ Bij tweede suppletore wet is gemeld dat met het NLR gesprekken gaande waren over de afwikkeling van sociale problematiek. Uitkomst van deze gesprekken is dat VenW eenmalig € 10 mln. heeft bijgedragen aan deze problematiek.

⁴ Project Airneth is later aangevangen dan gepland, waardoor slechts een deel van het budget is uitgeput. Eind 2006 hebben budgetoverhevelingen plaatsgevonden naar de Inspectie VenW voor Denied Boarding en naar de NMA.

⁵ Door vertraging in de aanleg van het Propyleennetwerk zijn de verwachte uitgaven (€ 1,6 mln.) niet gerealiseerd. Daarnaast heeft de totstandkoming van de beleidsbrief Logistiek en Supply Chains in de eerste helft van het jaar veel tijd gekost, waardoor vertraging is opgetreden bij diverse geplande onderzoeks- en beleidsontwikkelingsactiviteiten. Daarnaast is er ook minder besteed aan bijvoorbeeld het protocol met de Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV) dan begroot.

⁶ De subsidie regeling prototyping ETCS en de serie-inbouw ETCS is niet volledig uitgekeerd, omdat onvoldoende onderbouwing van de projecten voorhanden was om op basis daarvan voorschotten te kunnen verstrekken (€ 2 mln.). De Europese Commissie heeft pas in juni ingestemd met

de subsidieregeling serie-inbouw ETCS waardoor een half jaar later van start is gegaan dan gepland. Vanuit de EU is daarmee samenhangend € 0,9 mln. minder bijdrage ontvangen dan aanvankelijk was voorzien.

Daarnaast heeft VenW wat betreft de ingebruikneming Betuweroute een andere koers gekozen waardoor geen aparte beheersconcessie is geslagen. De voorziene kosten van € 1,5 mln. inclusief de voorbereiding, inventarisatie onderzoek en dergelijke zijn daarom niet gemaakt.

⁷ De hogere ontvangst betreft een niet geraamde ontvangst van € 9 mln. in het kader van Eurovignet en bestaat uit verrekening van diverse landen (België, Luxemburg, Denemarken en Zweden) waarmee een Belt verdrag is afgesloten.

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.

Doelbereiking

Het kabinetstandpunt Schiphol (Kamerstuk 2005–2006, 29 665, nr. 28) is conform planning in april aan de Kamer toegezonden en tijdens een Algemeen Overleg in juni met de Kamer besproken. Hierin zijn fasegewijs de acties aangegeven die zullen worden ondernomen voor de verdere ontwikkeling van het Schipholbeleid. Het kabinetstandpunt Schiphol leidt ertoe dat de analyses ten behoeve van de lange termijn ontwikkeling van Schiphol worden meegenomen in het traject van de Verkenning Lange Termijnontwikkeling Schiphol.

Ook in 2006 behoorde Schiphol voor wat betreft de kwaliteit van het netwerk tot de top van de Noordwest Europese luchthavens.

Het wetsvoorstel voor nieuw beleid voor de regionale luchthavens, waaronder de decentralisatie van de regionale en kleine luchthavens, dat door VenW wordt voorgesteld is door de Kamer controversieel verklaard, waarmee het wetgevingstraject nog niet is afgerond.

Beleidsprestaties 2006	realisatie
1. Kostenconvenant Schiphol	Nee
2. Mainport(beleid) Schiphol	Ja
3. Evaluatie Schipholbeleid	Ja
Implementatie Schipholwet en luchthavenbesluiten	Ja
4. Regelgeving Regionale en Kleine Luchthavens	Nee

Toelichting

1. Volgens het kostenconvenant Schiphol heeft Amsterdam Airport Schiphol (AAS) zorggedragen voor het administratief en financieel afwikkelen van een gegraven dubbele randsloot rond Schiphol en zijn de uitgaven vergoed door het Rijk. Alleen de verbreding van de Spaarnwoudertocht moet nog worden uitgevoerd. Deze is vertraagd omdat één eigenaar weigert mee te werken. De desbetreffende grond zal worden onteigend.

2. Het wetsvoorstel Wijziging van de Wet luchtvaart inzake de exploitatie van de luchthaven Schiphol is aangenomen (Kamerstuk 2004–2005, 28 074, nr. A), waarmee het wettelijk kader van de beoogde vervreemding van een minderheidsaandeel in de NV Luchthaven Schiphol is goedgekeurd. De wetwijziging en daaraan gekoppeld Besluit exploitatie Schiphol is 19 juli in werking getreden. Voorbereiding van de aandelenverkoop is

ter hand genomen, maar de gemeente Amsterdam heeft besloten niet in te stemmen met de benodigde statutenwijziging van NVLS. Dit Amsterdamse veto is in november bij Koninklijk besluit vernietigd.

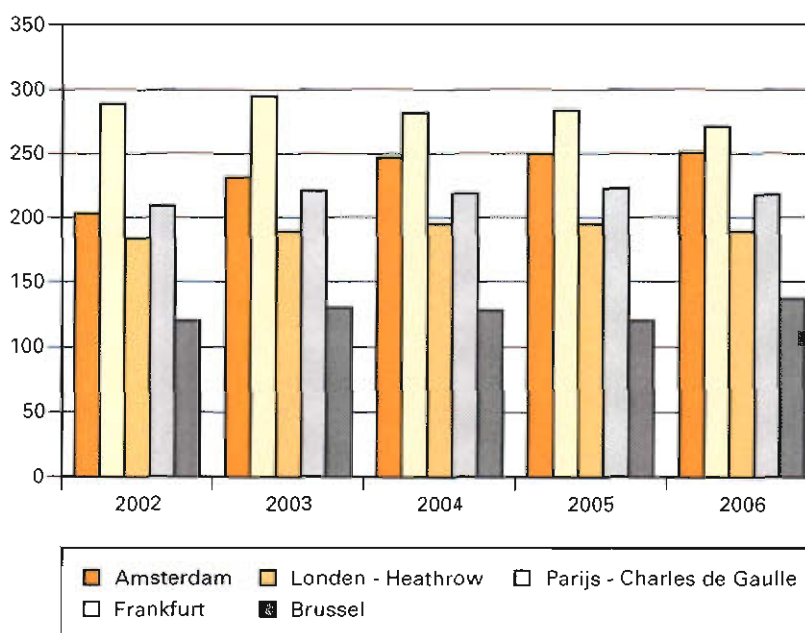
3. Het eindrapport Evaluatie Schipholbeleid is in februari aan de Kamer aangeboden (Kamerstuk 2005–2006, 29 665, nr. 24). Naast deze evaluatie heeft het Kabinet in 2005 de ontwikkeling van de mainport Schiphol geanalyseerd en voorstellen gedaan om het veiligheidsrisico voor de omgeving van Schiphol verder te beheersen. Dit heeft geleid tot het kabinetsstandpunt Schiphol dat in april aan de Kamer is aangeboden. Hierin schetst het Kabinet fasegewijs de acties die het wil nemen voor de verdere ontwikkeling van het Schipholbeleid. In oktober is een brief aan de Kamer (Kamerstuk 2005–2006, 29 665, nr. 39) gestuurd met informatie over het traject voor de verdere uitwerking en uitvoering van het kabinetsstandpunt.

4. Het wetsvoorstel voor nieuw beleid voor de regionale luchthavens, waaronder de decentralisatie van de regionale en kleine luchthavens, is bij de Kamer ingediend (Kamerstuk 2005–2006, 30 452, nr. 2). Tevens is een nota van wijziging ingediend, waarin is geregeld dat de luchthaven Lelystad een nationale luchthaven blijft. Het wetsvoorstel is door de Kamer controversieel verklaard waardoor het wetgevingstraject nog niet is afgerond.

Prestatiegegevens

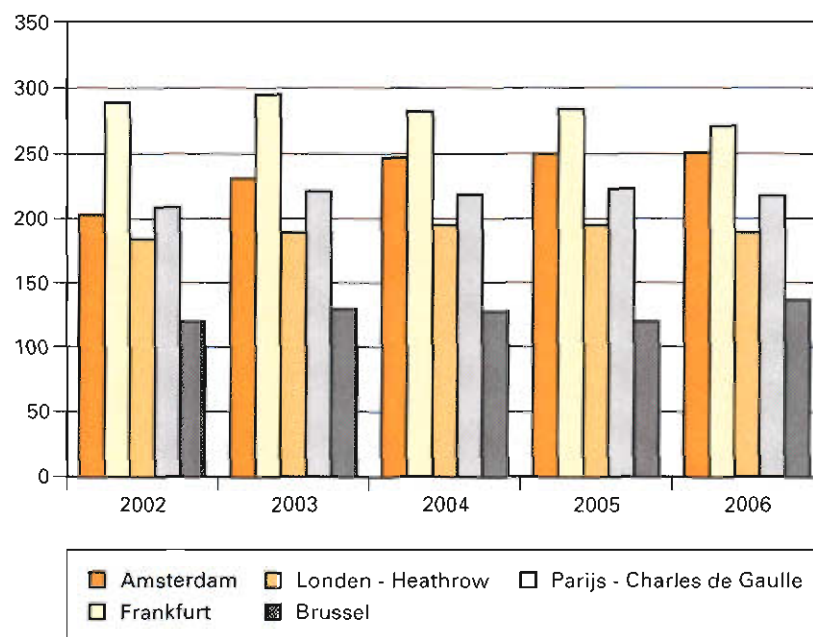
Netwerkkwaliteit Schiphol in vergelijking met andere grote Noordwest Europese luchthavens

Figuur 1: Aantal bestemmingen waarnaar wordt gevlogen per luchthaven



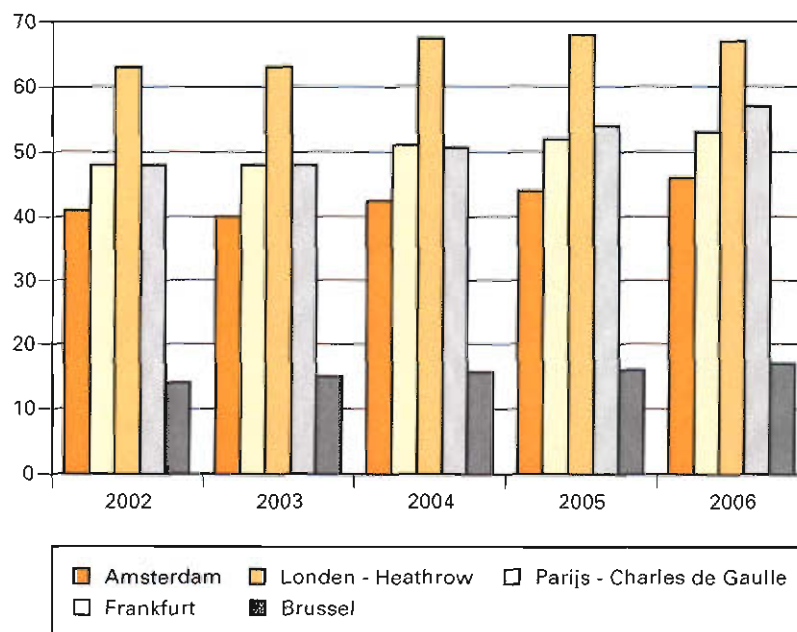
Bron: Amsterdam Airport Schiphol (AAS), op basis van OAG-gegevens februari 2007

Figuur 2: Aantal vluchten per week per luchthaven



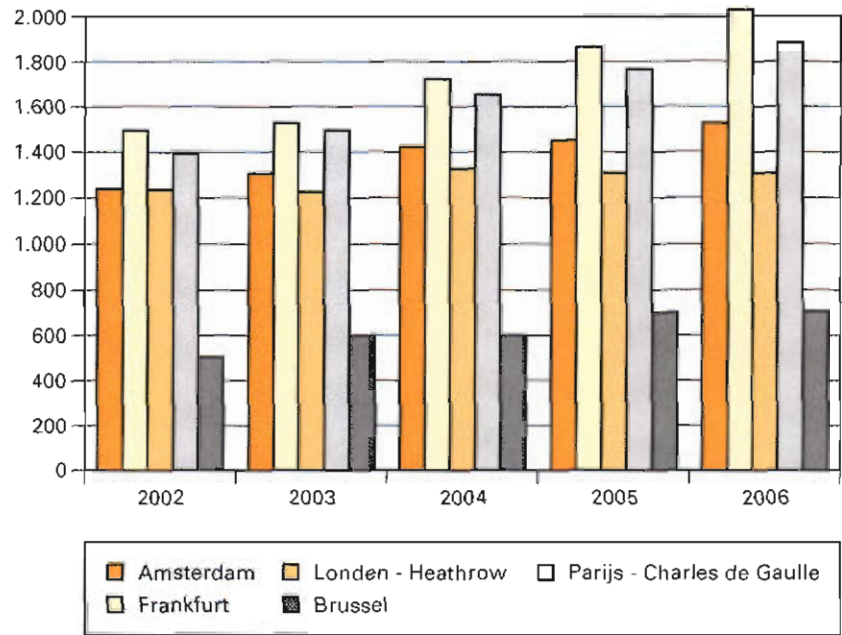
Bron: Amsterdam Airport Schiphol (AAS), op basis van OAG-gegevens februari 2007

Figuur 3: Aantal passagiers in miljoenen per luchthaven



Bron: Amsterdam Airport Schiphol (AAS), op basis van OAG-gegevens februari 2007

Figuur 4: Vrachttonnage per luchthaven (x 1 000 ton)



Bron: Amsterdam Airport Schiphol (AAS), op basis van OAG-gegevens februari 2007

Toelichting

Ook in 2006 behoorde Schiphol voor wat betreft de kwaliteit van het netwerk tot de top van de Noordwest Europese luchthavens.

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	Gereed	vt
Lelystad fase 2	2007	Nvt	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	Gereed	vt
Midden-Zeeland	Gereed	Nvt	
Eelde	Gereed	Gereed	2007
Rotterdam	Gereed	Gereed	
Rotterdam nieuwe zone	2007	Nvt	vt
Hilversum	Gereed	Gereed	vt
Drachten	Gereed	2007	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: ministerie van Verkeer en Waterstaat, januari 2007

Toelichting

Het merendeel van de aanwijzingen is conform planning uitgevoerd. Lelystad fase 2 en Rotterdam nieuwe zone zijn vertraagd. Voor Lelystad fase 2 is indiening van de Milieueffect Rapportage (MER) door de exploitant vertraagd. Voor Rotterdam nieuwe zone spelen problemen rondom luchtkwaliteit.

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.

Doelbereiking

Het beleid is er in 2006 op gericht geweest de mainport Rotterdam te faciliteren en de toegevoegde waarde te vergroten. De mainport Rotterdam is één van de belangrijkste dragers van de Nederlandse economie. De (herstelde) PKB deel 3 Project Mainport Rotterdam (PMR) is door de Kamer vastgesteld (Kamerstuk 2005–2006, 24 691, nr. 75) waarna gestart is met de uitvoering van de deelprojecten 750 ha Natuur- en recreatieterrein en Bestaand Rotterdams Gebied. De voorbereidingen voor een verdere ontwikkeling van de haven lopen daarmee op schema. Voor de uitvoering van de versterking van de internationale concurrentiekracht wordt verwezen naar het jaarverslag van het Infrastructuurfonds (artikel 15 en artikelonderdeel 16.01).

Beleidsprestaties 2006	realisatie
1. Verbetering marktwerking	Ja
Formuleren maatschappelijke randvoorwaarden	Ja
2. Instandhouden en verbeteren infracapaciteit	Ja

Toelichting

1. Met de in 2006 verschenen nota's «Beleidsbrief Logistiek en Supply Chains» en «Innovatie Mobiliteit en Water» (Kamerstuk 2005–2006, 29 644, nrs. 68 en 69) wordt nadrukkelijk richting gegeven aan kansrijke innovatie initiatieven in de zeehavens. Mede op basis van deze beleidskaders is gestart met het opzetten en inrichten van een Innovatieprogramma duurzame Zeehavens. Aan het vergroten van de transparantie is gedeeltelijk voldaan door het verspreiden van de studie van de Europese Commissie naar financiering van havenprojecten. VenW heeft geen bijdrage kunnen leveren aan richtsnoeren voor de staatssteun van zeehavens omdat de Europese Commissie geen richtsnoeren heeft uitgevaardigd. De continuïteit en kwaliteit van de havenvoorziening in Rotterdam zijn veilig gesteld via een taakverwaarlozingsregeling en een samenwerkingsconvenant. De overheidsvisie op de haventarieven in Rotterdam is nog niet afgerond, omdat hiertoe eerst een convenant tussen marktpartijen over de jaarlijkse tariefconsultaties dient te zijn afgesloten. Ook heeft VenW deelgenomen aan diverse overleggen ter verbetering van de marktwerking. De afstemming van het beleid in de Scheldemonding was voornamelijk gericht op het formaliseren van het gemeenschappelijk nautisch beheer. Met de Duitse autoriteiten heeft in het kader van het

Eems-Dollardgebied afstemming plaatsgevonden op het gebied van de beloodsing.

2. Grote vorderingen zijn gemaakt bij de realisatie en afronding van de diverse Haveninterne projecten (HIP-II-projecten). In 2006 heeft VenW besloten de HIP-regeling niet te continueren. Hier zijn drie redenen voor:

- 1) Uit de evaluatie van de subsidieregeling blijkt dat de effectiviteit van de HIP II – subsidieregeling – in termen van additionele werkgelegenheid – tegenvalt. De regeling heeft de ontwikkeling en uitvoering van havenprojecten weliswaar bespoedigd, maar negen van de tien onderzochte projecten zouden ook doorgang hebben gevonden zonder subsidie.
 - 2) In de Nota Zeehavens (Kamerstuk 2004–2005, 29 862, nr. 1) is aangegeven dat VenW de voorkeur geeft aan investeringen in de basisinfrastructuur (maritieme toegang en achterlandverbindingen) in plaats van investeringen in haveninterne projecten.
 - 3) Stringente richtsnoeren voor staatssteun in zeehavens zouden geen subsidiëring van haveninterne infrastructuur dienen toe te laten.
- Daarnaast is een onderzoek gestart naar mogelijke verdieping van de vaargeul van de Eemshaven naar de Noordzee.

Prestatiegegevens

Ontwikkeling toegevoegde waarde Nederlandse zeehavens van 2002 tot en met 2005 (in mrd. euro's, prijzen van 2002)				
	Toegevoegde waarde			
	2002	2003	2004	2005
Directe toegevoegde waarde zeehavengebieden <i>In % van het BBP</i>	18,1 3,9%	18,0 3,9%	19,3 4,1%	20,3 4,2%
Indirecte toegevoegde waarde (toeleveringsrelaties) <i>In % van het BBP</i>	9,0 1,9%	9,1 2,0%	9,5 2,0%	9,8 2,0%
Totale zeehavengerelateerde toegevoegde waarde <i>In % van het BBP</i>	27,1 5,8%	27,1 5,8%	28,8 6,1%	30,1 6,3%
Bruto binnenlands product (BBP)	465,2	467,1	474,1	481,2

Bron: RebelGroup Advisory en Buck Consultants International, Economische betekenis van de Nederlandse Zeehavens, 2005, Rotterdam, December 2006

Toelichting

Met deze ontwikkeling wordt voldaan aan het streven om de stijgende lijn van de toegevoegde waarde vast te houden. In 2005 zijn enkele kleine aanpassingen met terugwerkende kracht doorgevoerd tot en met het jaar 2002. Hierdoor zijn de onderliggende resultaten niet meer volledig vergelijkbaar met die van de voorafgaande jaren. Omdat de resultaten van 2006 pas in december 2007 beschikbaar komen, zijn in dit jaarverslag de gegevens over het jaar 2005 opgenomen. Overigens kan VenW slechts in beperkte mate invloed uitoefenen op de realisatie van deze ontwikkeling.

Ontwikkeling werkgelegenheid Nederlandse zeehavengebieden van 2002 tot en met 2005 (in aantallen werkzame personen)

	Werkgelegenheid			
	2002	2003	2004	2005
Directe werkgelegenheid zeehavengebieden	147 895	144 639	142 001	142 180
<i>In % van totale Nederlandse werkgelegenheid</i>	1,8%	1,7%	1,7%	1,7%
Indirecte werkgelegenheid (toeleveringsrelaties)	101 134	99 003	98 857	99 038
<i>In % van totale Nederlandse werkgelegenheid</i>	1,2%	1,2%	1,2%	1,2%
Totale zeehavengerelateerde werkgelegenheid	249 029	243 642	240 858	241 218
<i>In % van totale Nederlandse werkgelegenheid</i>	3,0%	2,9%	2,9%	2,9%
Totale Nederlandse werkgelegenheid	8 324 000	8 283 000	8 206 000	8 208 000

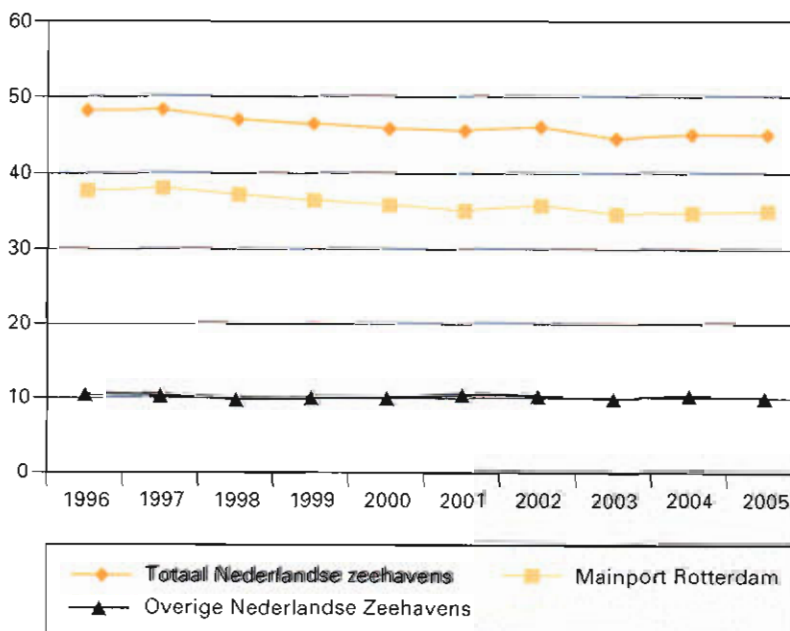
Bron: RebelGroup Advisory en Buck Consultants International, Economische betekenis van de Nederlandse Zeehavens, 2005, Rotterdam, December 2006.

Toelichting

Voor zowel directe als indirecte werkgelegenheid is voldaan aan het streven, namelijk om de directe werkgelegenheid ten minste in hetzelfde tempo te laten groeien als de nationale werkgelegenheid en om de indirecte werkgelegenheid te behouden.

In 2005 zijn enkele kleine aanpassingen met terugwerkende kracht doorgevoerd tot en met het jaar 2002. Hierdoor zijn de onderliggende resultaten niet meer volledig vergelijkbaar met die van de voorafgaande jaren. Omdat de resultaten van 2006 pas in december 2007 beschikbaar komen, zijn in dit jaarverslag de gegevens over het jaar 2005 opgenomen. Overigens kan VenW slechts in beperkte mate invloed uitoefenen op deze ontwikkeling.

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

Het marktaandeel van de Nederlandse zeehavens is de afgelopen jaren stabiel gebleven, waarmee voldaan is aan het streefbeeld om het marktaandeel ten opzichte van de totale Noordwest Europese havenrange te handhaven. Omdat de resultaten van 2006 pas in december 2007 beschikbaar zijn, worden hier de gegevens over het jaar 2005 opgenomen. Overigens kan VenW slechts in beperkte mate invloed uitoefenen op deze ontwikkeling.

35.03 Aansluiting op het internationale luchtvaartnet versterken

Motivering

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

Doelbereiking

Nederland is er als een van de weinige landen in geslaagd een kostenreductie te bereiken op ATM-personeelsgebied. Het betreft hier de personeelskosten van de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL). De European Association of Transactional Analysis (EATA) heeft Nederland daarmee gecompimenteerd.

Er zijn bilaterale onderhandelingen gevoerd met Rusland, Singapore, China en Madagascar over landingsrechten. In de onderhandelingen met Rusland en China is uitbreiding van rechten voor met name KLM overeengekomen. Ten aanzien van Singapore zijn EU clausules vastgelegd over eigendom en zeggenschap ten aanzien van luchtvaartmaatschappijen, waarmee deze in lijn zijn gebracht met uitspraken van het Europese Hof. Met Madagascar is een luchtvaartovereenkomst afgesloten. Met India zijn informele gesprekken gevoerd in voorbereiding op de komende onderhandelingen. Ook zijn met Suriname besprekingen gevoerd over verruiming van het aantal maatschappijen dat tussen Nederland en Suriname mag vliegen.

Het uitwerken van het luchtvaartpolitiek beleidskader is afgerond. Nederland heeft actief bijgedragen aan de uitbouw van het externe EU beleid. EU luchtvaartverdragen met Marokko en met de Balkanlanden zijn getekend, een mandaat voor EU onderhandelingen met Oekraïne is in december verleend. Helaas is het niet gelukt om tot een besluit over een EU-VS akkoord te komen. Wel is een oplossing bereikt in EU besprekingen met Rusland over de afbouw van de Siberische overvliegrechten.

Beleidsprestaties 2006	realisatie
1. Kennis luchtvaart en luchthavens	Ja
Luchtruim	Ja
Marktordening en markttoegang	Ja

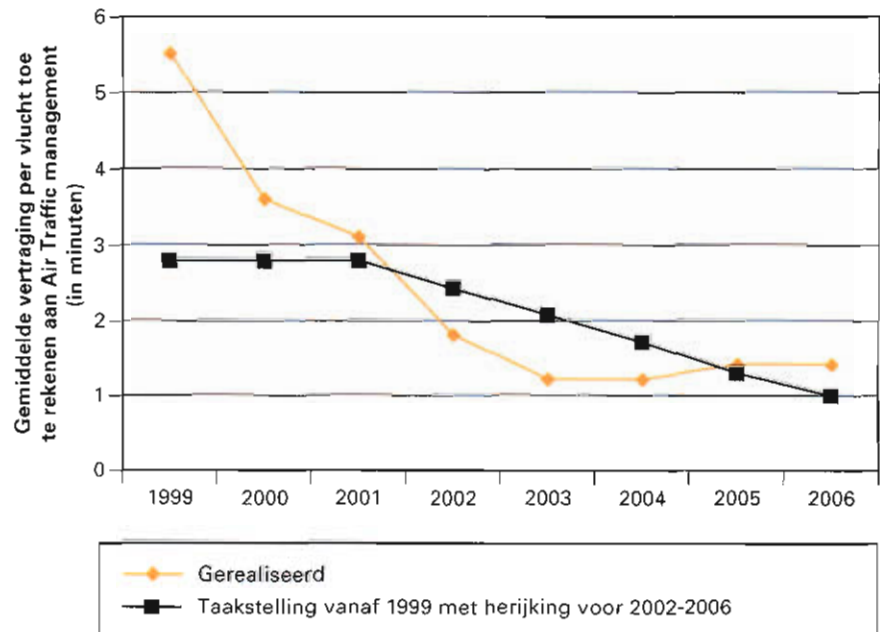
Toelichting

1. In 2006 is gestart met een onderzoek naar de positie van de LVNL. Daarnaast is het initiatief genomen om een Strategische studie te starten naar de lange termijn ontwikkelingen in de luchtverkeersdienstverlening in Nederland.

Prestatiegegevens

Aantal minuten vertraging in het Europese luchtruim

Taakstelling Eurocontrol-landen terigdringen vertragingen in (het hogere deel van) het Europese luchtruim



Bron: Eurocontrol, concept Performance Report rapport februari 2007

Toelichting

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.

Het aantal minuten vertraging per vlucht in de zomerperiode bedroeg in 2006 1,4 minuten (voorlopig cijfer). Daarmee is de taakstelling van 1 minuut in 2006 niet behaald. De taakstelling van 1 minuut blijft echter ook voor de toekomst ongewijzigd.

35.04 Logistieke efficiency goederenvervoer verbeteren

Motivering

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

Doelbereiking

Samen met het bedrijfsleven is onderzoek gedaan ten behoeve van de versterking van de Nederlandse internationale concurrentiepositie op het gebied van goederenvervoer (mainport Euroregio), dit in aanvulling op het advies van de Raad voor Verkeer en Waterstaat. Belangrijkste doel hiervan was het terugbrengen van de administratieve lasten en de belemmeringen voor het logistieke bedrijfsleven. Dit sluit aan bij de projecten Stroomlijning Overheidsinterventies Zee- en Luchtvaart (SOZ/SOL), waarbij met het bedrijfsleven gezocht wordt naar integrale en innove-

rende oplossingen om belemmeringen weg te nemen en overheidsprocedures te stroomlijnen.

Tenslotte heeft de export advies organisatie (NEA), samen met de organisatie Nederland Distributie Land (NDL), de opdracht verkregen en uitgevoerd om een versterkte presentatie van het Nederlandse kunnen op het gebied van transport en logistiek in China te geven. Naast brede strategische oriëntatie op het gebied van maritiem en luchtvaart is er specifieke aandacht geschonken aan de binnenvaart door middel van een (Yangtse) congres.

Het verder uitwerken van het fiscale zeescheepvaartbeleid in het kader van het handhaven van het «level playing field» is een continu proces. Als gevolg van de herziene richtsnoeren van Brussel (2004) is voor het maritiem staatssteunkader nieuwe fiscale wetgeving in werking getreden. Verder is een methodiek ontwikkeld voor benchmarking (monitoren van level playing field).

Beleidsprestaties 2006	realisatie
1. Vergroting strategische oriëntatie	Ja
2. Logistieke efficiëntie zee- en kustvaart	Ja
3. Logistieke efficiëntie binnenvaart	Ja
Logistieke efficiëntie wegvervoer	Ja
4. Logistieke efficiëntie spoorvervoer	Nee

Toelichting

1. Op EU gebied is nader strategisch onderzoek gedaan naar nut, noodzaak en bijzondere aspecten van de ontwikkeling van Europese agentschappen. Met name voor de inzet op European Aviation Safety Agency (EASA) is het gegeven advies (Clingendael/Universiteit Maastricht) gebruikt voor de verdere Nederlandse standpuntbepaling in de EU. Nog lopend is het onderzoek naar de gecombineerde agentschappen EASA, European Railway Agency (ERA) en European Maritime Safety Agency (EMSA), waarbij tevens wordt gedacht aan uitbreiding van deze oriëntatie.

2. Met de Europese Commissie wordt nog gesproken over de precieze formulering van de definitie van Motorways of the Sea. De actuele stand van zaken is verwoord in de Raadsconclusies van de Transportraad onbekend. Nederland heeft samen met het Vlaams Gewest het initiatief genomen tot het instellen van een Task Force om voor de Noordzee-regio met de betrokken Noordzee-lidstaten de mogelijkheden voor het realiseren van Motorways of the Sea projecten nader te bezien.

3. Binnen de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) wordt gewerkt aan de herziening van het reglement rijnpatenten. Deze herziening moet leiden tot erkenning van vaarbewijzen die op dit moment nog niet geldig zijn voor de vaart op de Rijn.

4. De implementatie van het 2e Spoorpakket EU is in 2006 uitgevoerd en wordt medio 2007 formeel afgerond. Voor de implementatie is een aanpassing van enkele AMvB's onder de Spoorwegwet noodzakelijk. Voorbereidingen zijn getroffen voor de evaluatie van de gebruiksvergoedingssystematiek spoorgoederenvervoer. Er is een Letter of Intent getekend tussen de Ministers van Nederland, Duitsland, Zwitserland en Italië waarin is afgesproken de corridor

Rotterdam–Genua verder te optimaliseren en European Rail Traffic Management System (ERTMS) aan te leggen per 2012 (2015 voor Oberhausen–Mannheim). In juli 2006 is het nieuwe actieplan Rotterdam–Genua 2006–2010 geaccepteerd door de ministeries.

Prestatiegegevens

Toegevoegde waarde zeevaart en maritieme sector in constante prijzen (in € miljard)												
												Streefwaarde
	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2008
Zeevaart	0,7	0,7	0,8	0,9	0,9	1,0	1,1	1,1	1,1	1,1	1,2	1,1
Overige maritieme sector/ dienstverlening	3,0	3,0	3,2	3,3	3,3	3,3	4,6	4,3	4,2	4,2	4,3	4,6
Totaal brede maritieme sector	3,7	3,7	4,0	4,2	4,2	4,3	5,7	5,4	5,3	5,3	5,5	5,7

Bron: Deloitte Beleidsmonitor Zeescheepvaart

Cijfers 1995–2000: constante prijzen op basis 1995

Cijfers vanaf 2001: constante prijzen op basis van 2001

Toelichting

Het verschil in de opgenomen realisatiecijfers vanaf 2001 ten opzichte van de begroting wordt veroorzaakt door de wijze waarop het CBS haar basisgegevens vaststelt. In jaar t+1 wordt een voorlopig cijfer gepubliceerd voor het jaar t, wordt een eerste herziening van hetzelfde cijfer gepubliceerd voor het jaar t-1 en wordt tenslotte een definitieve vaststelling gepubliceerd voor het jaar t-2. De rapportages die VenW opstelt over de economische kengetallen van de sector zijn dus onderhevig aan veranderingen waarbij pas na drie jaar de cijfers definitief zijn.

Begin 2005 heeft het CBS de grondslagen van een aantal gehanteerde gegevensverzamelingen in de maritieme sector aangepast. Hierdoor zijn de cijfers vanaf dat jaar niet meer vergelijkbaar met die van de jaren ervoor. Het CBS heeft echter met de introductie van de nieuwe grondslag ook de cijfers voor jaren vanaf 2001 herberekend. Om deze reden is de formulering van de streefwaarde aangepast en dient de ontwikkeling vanaf 2001 apart beschouwd te worden van die van 1995–2000.

Dit kengetal meet hoe sterk de zeevaart zich ontwikkelt, het beoogt de effectiviteit van het scheepvaartbeleid te meten. Het streven is de toegevoegde waarde zeevaart en maritieme sector tot en met 2008 tenminste te handhaven op het niveau van 2001.

Geconcludeerd kan worden dat de toegevoegde waarde van de zeevaart en de maritieme sector zich in 2005 voor wat betreft de zeevaart al boven het niveau van 2001 (de streefwaarde van 2008) bevindt en dat de overige maritieme sector relatief iets onder het niveau van 2001 ligt. Ten opzichte van de categorie overige maritieme sector gaat het met de sector sec dus nu al relatief beter dan in 2001. Na een aantal moeilijke jaren klimt de maritieme sector nu snel weer op en is een opleving zichtbaar in de jaren 2004 en 2005.

Benuttingsgraad wegvervoer en binnenvaart

Een betrouwbare meting van de benuttingsgraad wegvervoer en binnenvaart is niet mogelijk gebleken. Daarom is deze indicator in de begroting 2007 niet meer opgenomen. Bezien zal worden of een andere indicator of kengetal kan worden ontwikkeld die betrouwbare meetresultaten oplevert.

Overzicht afgeronde onderzoeken					
	Onderzoek onderwerp	AD of OD	Start	afgerond	vindplaats
Effectenonderzoek ex-post	Luchthavenindelingbesluit en Luchthavenverkeerbesluit	35.01	2003	2006	Kamerstuk 2005–2006, 29 665, nr. 24
	Evaluatie (exploitatie-) vergunning	35.03	Februari 2005	April 2006	http://www.verkeerenwaterstaat.nl/actueel/kamerstukken/kamerstukkenarchief/Verzending_evaluatierapport_exploitatievergunning_van_luchtvaartmaatschappijen_bijlage_evaluatie_tcm_195134060.aspx
	Subsidieregeling Haveninterne Projecten (HIP-II)	35.02	Maart 2005	Augustus 2005	Kamerstuk 2005–2006, 29 862, nr. 5
	Luchtvaart en level playing field fase II	35.03	Maart 2004	2005	Kamerstuk 2005–2006, 29 665, nr. 28
	Wet op de LVNL	35.03	Februari 2005	November 2005	Kamerstuk 2005–2006, 30 398, nr. 1
Overig en ex-post	Hubpositie Schiphol na fusie Air France en KLM	35.01/ 35.03	Oktober 2004	2005	Kamerstuk 2005–2006, 29 665, nr. 28
Overig evaluatieonderzoek	Herijking luchtvaartpolitiek kader	35.03	December 2004	Mei 2007	
	Onderzoek marktwerking in slotallocatie	35.03	2005	Maart 2007	

Toelichting

Evaluatie (exploitatie-)vergunning

In april 2006 is het *evaluatierapport exploitatievergunning van luchtvaartmaatschappijen* aan de Tweede Kamer aangeboden. Bij de evaluatie zijn de tekortkomingen en verbeterpunten van de huidige beleidsuitgangspunten onderzocht. Aan de hand daarvan is besloten om het toezicht op de vergunningen aan te scherpen op die punten die in het bijzonder van belang zijn voor een zo goed mogelijke waarborg van de betrouwbaarheid van de dienstverlening. Een en ander zal worden verwerkt in een beleidsregel voor de toepassing van de wettelijke voorschriften. De beleidsregel is naar verwachting per 1 april 2007 voor bekendmaking gereed. Gedurende een periode van een jaar daarna, dus tot 1 april 2007 tot 1 april 2008 zal aan de hand van de toepassing in de praktijk worden getoetst of de beleidsregel nog verdere aanpassing behoeft. Daarbij zal ook rekening worden gehouden met de ontwikkelingen in de EG voor een wijziging van de verordening voor het verlenen van exploitatievergunningen.

Luchtvaart en level playing field fase II

De onderzoeken in het kader van het project Luchtvaart en Level Playing Field fase II zijn alle uitgevoerd. Dit project is in 2005 afgerond. De resultaten van deze onderzoeken zijn opgenomen in het Kabinetsstandpunt over de Mainport Schiphol (Kamerstuk 2005–2006, 29 665, nr. 28). Eén van deze onderzoeken, namelijk de benchmark luchthavengelden en overheidsheffingen (Kamerstuk 2005–2006, 29 665, nr. 36) is in 2006 opnieuw uitgevoerd (en zal ook de komende jaren worden herhaald), om de vinger aan de pols te houden rond dit belangrijke thema.

Hubpositie Schiphol na fusie Air France en KLM

Eind 2005 is de studie naar de hubpositie Schiphol na de fusie Air France en KLM afgerond. De resultaten van deze studie zijn betrokken bij het tot stand komen van het Kabinetsstandpunt over de Mainport Schiphol (Kamerstuk 2005–2006, 29 665, nr. 28).

Herijking luchtvaartpolitiek kader

Het evaluatieonderzoek «Herijking luchtvaartpolitiek kader heeft enige vertraging opgelopen. Het onderzoek zal in mei 2007 worden afgerond.

Onderzoek marktwerking slotallocatie

De studie naar marktwerking van slotallocatie betreft een onderzoek naar de effecten van verhandelbaarheid van slots op de luchthaven Schiphol. Omdat de voorbereidingen van de EC om tot een voorstel te komen waren vertraagd, is ook het onderzoek aangehouden en op 15 juni 2006 gestart. Daardoor werd het tevens mogelijk de resultaten van een onderzoek naar de effecten van de invoering van verhandelbare slots, dat in opdracht van de EC is uitgevoerd en onlangs werd gepubliceerd, mede in de beschouwing te betrekken.

Naar verwachting zal de Nederlandse studie medio maart 2007 worden afgerond. Deze studie zal dienen als input voor de bepaling van een Nederlands standpunt over een voorstel van de EC ter zake. Dit laatste wordt echter pas eind 2007 verwacht.

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

Algemene doelstelling

Een schoner, zuiniger en stiller verkeer en vervoer realiseren.

Omschrijving

Om de kwaliteit van de leefomgeving te waarborgen.

Doelbereiking en maatschappelijke effecten

In 2006 is binnen en buiten VenW gewerkt aan het beperken van de risico's voor de volksgezondheid en het wegnemen van de juridische blokkades voor nieuwe ruimtelijke ingrepen, zoals de aanleg of uitbreiding van infrastructuur.

Met het aannemen van de Wet luchtkwaliteitseisen, de voortgang in de totstandkoming van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) en de verwachte veranderingen in de richting van een haalbare Europese Richtlijn Luchtkwaliteit, is er concreet perspectief ontstaan op het halen van de normen voor lokale luchtkwaliteit. Daarmee is ook de impact van het luchtprobleem op de voortgang van het ZSM/MIT programma tot beheersbare proporties teruggebracht.

De verandering van het klimaat is een mondiaal probleem dat een brede aanpak vergt. In internationaal (IMO en ICAO) en EU kader heeft VenW zich samen met VROM actief ingezet om het klimaatdossier verder te brengen. Op het gebied van duurzaam personenvervoer heeft het beleid verder vorm gekregen met de start en versterking van een breed scala aan initiatieven op het gebied van (bio)brandstoffen, zuinig rijgedrag en schoner openbaar vervoer. Interdepartementaal passen deze initiatieven binnen het klimaatbeleid en de transitie duurzame energie. In het kader van het IBO toekomstig internationaal klimaatbeleid werkt VenW actief mee aan de internationale inzet van Nederland voor het klimaatbeleid. Hierin speelt ook adaptatiebeleid (omgaan met de gevolgen van klimaatverandering) een belangrijke rol.

Met de doelstelling te komen tot geluidsreductie in het wegvervoer zijn aanpassingen in de wet voorbereid en zijn nieuwe kosteneffectieve maatregelen ontwikkeld voor de inzet bij geluidsknelpunten. Er is een start gemaakt met de uitvoering van het Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO). Het doel hiervan is doorsnijdingen in de Ecologische hoofdstructuur aan te passen.

De bijdrage die VenW aan de algemene beleidsdoelstelling levert, is uitgewerkt in vier operationele beleidsdoelstellingen, te weten «Leefomgeving hoofdwegen», «Leefomgeving spoorwegen», «Luchtvaart» en «Scheepvaart». Om de operationele doelstellingen te bereiken, is een aantal producten ingezet. Hiertoe heeft VenW onder andere in de begroting 2006 aangekondigde activiteiten uitgevoerd die uiteindelijk hebben bijgedragen aan het behalen van de operationele doelstellingen en daarmee aan de algemene beleidsdoelstelling.

Succesfactoren

Bij het behalen van de doelstellingen zijn de volgende factoren van belang geweest:

- Met regionale overheden is gewerkt aan het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit.
- In Europees verband zijn vorderingen gemaakt naar een nieuwe richtlijn luchtkwaliteit.
- In het Innovatieprogramma Geluid is op vruchtbare wijze samenge-

werkt met partijen uit de private sector aan kosteneffectieve geluidso oplossingen.

Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)				
36. Bewaken, waarborgen en verbeteren van kwaliteit leefomgeving	Realisatie		Begroting	Verschil
	2005	2006	2006	2006
Verplichtingen		141 912	112 077	29 835 ¹
Uitgaven	63 471	74 661	103 781	- 29 120
<i>36.01 Leefomgeving hoofdwegen</i>	15 373	23 400	20 818	2 582
<i>36.01.01 Algemene strategie- en beleidsvorming</i>	274	820	944	- 124
<i>36.01.02 Investeringsimpuls voor innovatie</i>	3 137	6 382	4 325	2 057 ²
<i>36.01.03 Maatregelen klimaatbeleid personenvervoer</i>	5 094	5 571	6 794	- 1 223
<i>36.01.04 Maatregelen lokale luchtkwaliteit</i>	963	4 967	1 013	3 954 ³
<i>36.01.05 Bevorderen geluidsreducerende oplossingen wegvervoer</i>	132	163	149	14
<i>36.01.06 Duurzaam weggoederenvervoer</i>	5 773	5 497	7 593	- 2 096
<i>36.02 Leefomgeving spoorwegen</i>	9 135	9 127	9 146	- 19
<i>36.02.01 Algemene strategie- en beleidsvorming</i>	59	0	70	- 70 ⁴
<i>36.02.02 Bevorderen geluidsreducerende oplossingen voor personen- en goederenvervoer per spoor</i>	0	51	0	51 ⁵
<i>36.02.03 Bodemsanering NS percelen</i>	9 076	9 076	9 076	0
<i>36.03 Luchtvaart</i>	36 813	40 264	70 308	- 30 044
<i>36.03.01 Doorstorting heffingen GIS-1 aan Stichting GIS</i>	86	9 842	10 469	- 627
<i>36.03.02 Geluidsisolatie Schiphol fase 2 (GIS-2)</i>	11 799	19 957	17 294	2 663 ⁶
<i>36.03.03 Geluidsisolatie Schiphol fase 3 (GIS-3)</i>	1 490	207	19 715	- 19 508 ⁷
<i>36.03.04 Klachtenafhandeling Geluidsisolatie Schiphol</i>	9 650	9	300	- 291 ⁸
<i>36.03.05 Woonschepen geluidszones Schiphol</i>	488	121	332	- 211 ⁹
<i>36.03.06 Behandeling en uitbetaling schadeclaims Schiphol</i>	7 234	6 878	8 601	- 1 723
<i>36.03.07 Aankoop LIB geluidsluopzones Schiphol</i>	3 650	1 168	4 108	- 2 940 ¹⁰
<i>36.03.08 Geluidsisolatie regionale luchthavens</i>	1 027	266	1 000	- 734 ¹¹
<i>36.03.09 Behandeling en uitbetaling schadeclaims regionale luchthavens</i>	0	59	2 425	- 2 366 ¹²
<i>36.03.10 Duurzame luchtvaart</i>	1 389	1 322	2 226	- 904
<i>36.03.11 Groenvoorziening Schiphol</i>	0	435	3 838	- 3 403 ¹³
<i>36.04 Scheepvaart</i>	2 150	1 870	3 509	- 1 639
<i>36.04.01 Duurzame zeevaart</i>	1 024	791	848	- 57
<i>36.04.02 Duurzame zeehavens</i>	175	190	233	- 43
<i>36.04.03 Duurzame binnenvaart</i>	951	889	2 428	- 1 539 ¹⁴
Van de totale uitgaven:				
- <i>Apparaatsuitgaven</i>		2 074	2 508	- 434
- <i>Baten-lastendiensten</i>		306	1 411	- 1 105
- <i>Restant</i>		72 281	99 862	- 27 581
Ontvangsten		53 833	56 982	- 3 149
<i>36.09.01 Ontvangsten heffingen GIS-1</i>		9 662	10 364	- 702
<i>36.09.02 Ontvangsten SGIS klachtenafhandeling GIS-1</i>		0	600	- 600 ¹⁵
<i>36.09.03 Ontvangsten heffingen GIS-2 & 3</i>		33 352	35 382	- 2 030
<i>36.09.04 Ontvangsten wensvoorzieningen GIS-2 & 3</i>		93	0	93 ¹⁶
<i>36.09.05 Ontvangsten heffingen overige Schiphol projecten</i>		10 326	10 211	115
<i>36.09.06 Ontvangsten heffingen regionale luchthavens</i>		243	250	- 7
<i>36.09.07 Overige ontvangsten</i>		157	175	- 18

Financiële toelichting op de tabel budgettaire gevolgen van beleid

¹ De hogere verplichtingenrealisatie is het gevolg van het meerjarig verplichten van de 7e Tender van het subsidieprogramma Transportbesparing, de 4e Tender van het goederenvervoerprogramma CO₂-reductie en het EBIT-programma. Daarnaast zijn in het kader van het geluidsisolatie Schiphol fase 2 traject meer verplichtingen aangegaan dan verwacht.

² De hogere realisatie is het gevolg van versnelde uitgaven in het kader van Transumo.

³ De hogere realisatie wordt veroorzaakt door de versnelde uitvoering van het project roetfilters schone bussen.

- ⁴ De geraamde apparaatuitgaven zijn voor een deel (€ 50 000) bij Najaarsnota overgeboekt naar artikelonderdeel 36.02.02. Het resterende deel (€ 22 000) is in 2006 bij Najaarsnota ingeleverd omdat de apparaatskosten meevielen.
- ⁵ Het verschil wordt veroorzaakt doordat apparaatuitgaven van artikelonderdeel 36.02.01 naar dit artikelonderdeel zijn overgeboekt (zie ook toelichting 4).
- ⁶ Er zijn meer woningen geïsoleerd dan verwacht, waardoor de realisatie hoger is dan verwacht.
- ⁷ Door een vertraging in de oplevering van het projectplan zijn de geplande activiteiten later gestart.
- ⁸ Deze kosten betreffen in principe herstelwerkzaamheden aan de woning, die jaarlijks gedeclareerd worden aan de Stichting GIS (SGIS). In 2006 zijn er weinig herstelwerkzaamheden uitgevoerd, omdat hier weinig vraag naar was.
- ⁹ Lagere realisatie is het gevolg van het niet tot overeenstemming kunnen komen met eigenaren van woonschepen, met als gevolg dat de realisatie lager is dan verwacht.
- ¹⁰ In 2006 is één woning aangekocht van de twee geplande aankopen. Aankoop gebeurt op basis van vrijwilligheid.
- ¹¹ Door vertraging in de uitvoering zijn er minder woningen geïsoleerd dan verwacht.
- ¹² Er zijn minder claims ingediend dan verwacht en daarom minder uitgaven gedaan. Het aantal claims is lastig te plannen omdat deze door derden worden ingediend.
- ¹³ Uit toetsing van een grondtransactie bleek dat een veel lager bedrag subsidiabel was dan was voorzien. Hiermee was minder budget nodig dan gereserveerd.
- ¹⁴ De lagere realisatie is veroorzaakt doordat er geen financiële bijdrage verstrekt is ten behoeve van de Retrofitregeling van VROM. Deze subsidieregeling voorziet in het vervangen of aanpassen van scheepsdieselmotoren, gericht op het bereiken van lagere emissiewaarden. Het VROM-budget bleek voldoende om de subsidies te honoreren, zodat geen beroep meer gedaan is op het door VenW gereserveerde budget.
- ¹⁵ De verrekeringen met SGIS van de betaalde kosten met betrekking tot de klachtenafhandelingen zijn al in 2005 gerealiseerd, waardoor in 2006 geen verrekening heeft plaatsgevonden.
- ¹⁶ Dit betreft de bijdrage van de bewoners in verband met extra voorzieningen aan hun woning. Deze bijdrage (wensvoorzieningen) is afhankelijk van het beroep dat de bewoners hierop doen.

36.01 Leefomgeving hoofdwegen: uitstoot van schadelijke stoffen en van CO₂ verminderen, lokale luchtkwaliteit verbeteren, te hoge geluidsbelasting 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.

Doelbereiking

Om de Europese richtlijnen voor lokale luchtkwaliteit in nationale wetgeving te implementeren zijn in het Besluit luchtkwaliteit 2005 normen vastgelegd. Nederland kan aan het merendeel van die normen goed voldoen, maar de normen voor fijn stof (PM₁₀) en NO₂ (per 1 januari 2010) zorgen nog voor problemen. Dit heeft de afgelopen jaren tot gevolg gehad dat bouwprojecten vertragingen hebben opgelopen. In 2006 is de Wet luchtkwaliteitseisen (Kamerstuk 2006–2007, 30 489, A) aangenomen door de Tweede Kamer. Deze wet vormt onder meer het kader van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Besluitvorming over het NSL wordt voorzien in 2007. Onderzoek naar innovatieve en kosteneffectieve maatregelen voor de aanpak van luchtknelpunten op en langs snelwegen heeft plaats gevonden in het Innovatieprogramma Luchtkwaliteit (IPL) dat loopt tot en met 2008. Eind 2007 zal naar verwachting een nieuwe Europese Richtlijn luchtkwaliteit vastgesteld worden. Onderdeel van deze richtlijn zijn nieuwe (uitstel)termijnen voor o.a. PM₁₀ en NO₂. Met deze nieuwe richtlijn, de nieuwe Wet luchtkwaliteitseisen, het NSL-maatregelenpakket en aanvullende maatregelen, ontstaat concreet perspectief voor het tijdig halen van de luchtkwaliteitsnormen langs het hoofdwegenet.

Om de 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, is onder andere gestart met de derde fase van het programma «Het Nieuwe Rijden» (HNR)

dat een gedragsverandering van automobilisten tot doel heeft. Deze fase van het programma heeft een geplande looptijd van 2006–2010.

In het kader van geluidsreducerende oplossingen voor wegvervoer is zowel gestreefd naar aanpassing van wetgeving als naar toepassing van nieuwe technieken. In 2006 is het wetsvoorstel betreffende de eerste fase modernisering instrumentarium geluidbeleid door de Eerste Kamer aangenomen (Eerste Kamer 2005–2006, 29 879). Het wetsvoorstel lost enige tekortkomingen van de huidige wet op en leidt tot een brede invoering van een nieuwe geluidsmaat. Ook is gewerkt aan een wetsvoorstel betreffende de tweede fase modernisering instrumentarium geluidbeleid. Dit wetsvoorstel beoogt een einde te maken aan de onbeheerste groei van geluidbelastingen op woningen veroorzaakt door het verkeer van rijks- (spoor)wegen. Bovendien wordt met het wetsvoorstel beoogd tot een eenvoudiger en beter te begrijpen regelgeving te komen.

Beleidsprestaties 2006	realisatie
Algemene strategie en beleidsvorming	Ja
1. Investeringsimpuls voor innovatie	Ja
2. Maatregelen klimaatbeleid personenvervoer	Ja
3. Maatregelen lokale luchtkwaliteit	Ja
4. Bevorderen geluidsreducerende oplossingen wegvervoer	Ja
5. Duurzaam weggoederenvervoer	Ja

Toelichting

1. Er is een innovatieprogramma schone bussen opgezet, een bestuursakkoord met regionale overheden voorbereid en er is interdepartementaal een nieuw fiscaal regime tot stand gebracht voor auto's op aardgas. De aanbevelingen van de taskforce energietransitie m.b.t. duurzame mobiliteit zijn verwerkt tot de opzet van een nieuw programma, dat in de komende jaren een verscherpte lange termijn ambitie voor klimaat moet realiseren. Het programma «Transumo», transitie naar duurzame mobiliteit' maakt onderdeel uit van een ICES/KIS-3 programma gericht op duurzame systeeminnovatie. In 2006 heeft de stichting Transumo het tweede deel van de subsidie ontvangen (€ 5,9 mln.). Hierdoor kan de stichting tot 2010 voortgaan met de projecten die moeten leiden tot systeeminnovatie binnen de wereld van mobiliteit. De subsidieverlening aan Transumo is gebaseerd op samenwerking van overheid, kennisinstellingen en bedrijfsleven waarbij maximaal vijftig procent van de projectkosten door subsidie wordt gedekt, het overige deel wordt gedragen door de private sector en kennisinstellingen.

2. Doelstelling van HNR is om met de activiteiten van het programma in de periode 2000–2010 een totaal vermeden CO₂ emissie te realiseren van 1,5 Mton/jaar (in 2005 heeft HNR gezorgd voor een reductie van 0,5 Mton/jaar). Nieuw in de derde fase is de doelgroepbenadering. In het kader van de regeling CO₂-reductieplan Verkeer en Vervoer is in december 2006 tevens het programma Innovatieve Biobrandstoffen (IBB) opengesteld, dat erop gericht is de zogenaamde tweede generatie biobrandstoffen te stimuleren, die méér CO₂-reductie opleveren dan de eerste generatie. De tweede generatie biobrandstoffen maakt onder andere gebruik van reststromen of van nieuwe processen om de biobrandstoffen te produceren. Voor het programma IBB is € 12 mln. beschikbaar.

3. Onderdeel van het maatregelenpakket in het NSL vormt de stimuleringsregeling voor schone stads- en streekbussen. Hiervoor is in totaal € 12

miljoen beschikbaar gesteld (waarvan circa € 4 mln. reeds in 2006 is beschikt), in te zetten voor het inbouwen van roetfilters of andere maatregelen met een positief effect op luchtkwaliteit (bijvoorbeeld aardgasbussen). In 2006 zijn in het IPL diverse verkenningen en enkele pilots verricht, onder andere met betrekking tot het nat reinigen van wegen en de toepassing van katalytische lagen op schermen.

4. In het Innovatieprogramma Geluid (IPG) is gewerkt aan het verder ontwikkelen en toepassen van nieuwe kosteneffectieve geluidsmaatregelen. Dit jaar zijn in het IPG ontwikkelde producten, zoals stillere typen asfalt en nieuwe schermtoepassingen, breed toegepast. Daarnaast zijn verdere stappen gezet richting het stimuleren van het toepassen van stille banden voor personenauto's (zie verslag Infrastructuurfonds).

5. Het meerjarenprogramma ontsnippering heeft tot doel doorsnijdingen in de ecologische hoofdstructuur door rijksinfrastructuur weg te nemen. Het oplossen van de knelpunten bij spoor, weg en waterwegen maakt uitwisseling van planten en dieren weer mogelijk. Het programma wordt samen met het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV) betaald en uitgevoerd. Voor LNV is het robuust maken van de verbindingen tussen natuurgebieden de belangrijkste insteek. De resultaten over 2006 komen in het tweede kwartaal van 2007 beschikbaar.

Prestatiegegevens

1. Emissies NO_x, SO₂ en VOS in verkeer en vervoer. De streefwaarden hiervoor zijn respectievelijk maximaal 158, maximaal 4 en maximaal 55.
2. Emissie CO₂ in verkeer en vervoer. De streefwaarde hiervoor is 38.
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 L_{den}) oplossen, zoals in de Nota Mobiliteit geformuleerd.
5. Het aantal opgeloste MJPO-knelpunten voor hoofdwegen: In 2018 dienen alle MJPO-knelpunten opgelost te zijn.

Het luchtkwaliteitsbeleid kent ook doelstellingen voor landelijke verkeersmissies. Het gaat hierbij om het verminderen van de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen, met name NO_x, SO₂ en VOS. In 2010 moet Nederland voldoen aan de NEC-richtlijn (2001/81/EG; national emission ceilings). Eind 2006 heeft Nederland aan de EU gerapporteerd te verwachten aan de normen te kunnen voldoen. De Tweede Kamer is hierover geïnformeerd (Kamerstuk 2006–2007, 28 240, nr. 66).

Overzicht uitstoot schadelijke stoffen door het wegverkeer						
	Basiswaarde 2000	2002	2003	2004	2005	Doelstelling 2010
NO _x (in kton)	268	251	247	237	230	158 kt
SO ₂ (in kt)	9	7	7	7	7	4 kt
VOS (in kt)	90	78	73	67	63	55 kt
CO ₂ (in Mton) (IPCC) *	37,6	38,9	39,2	38,7	38,8	38,7

Bron NO_x, SO₂ en VOS: CBS, voorlopige cijfers; de definitieve cijfers worden opgenomen in de de milieubalans NMP; Bron CO₂: CBS/Statline.

* IPCC-emissies op basis van alle binnen Nederland afgezette motorbrandstoffen, excl. bunkering. Bron: CBS/Statline.

Toelichting

Hoewel uit bovenstaande tabel met (voorlopige) meetresultaten stagnatie lijkt op te treden wat betreft de doelstellingen voor SO₂ en CO₂ wordt de doelstelling voor 2010 naar verwachting gehaald.

Geluidsknelpunten langs hoofdwegen, conform Nota Mobiliteit						
	2002	2003	2004	2005	Realisatie 2006	Doelstelling 2020
Gevelbelaste woningen > 65 dB L _{den}	12 000	12 000	12 000	12 000	12 000	0*

Bron: RWS, VenW Wegengeluidsmodel (onderdeel silence, versie 2.5)

* Voor circa 10% van de woningen zal de aanpak bestaan uit gevelisolatie.

Naast het wettelijk kader van de Wet Geluidhinder en de Wet Milieubeheer is in de Nota Mobiliteit als doelstelling opgenomen dat alle knelpunten > L_{den} 70 dB bij Spoor en L_{den} 65 dB bij Rijkswegen voor 2020 aangepakt zullen worden. Dit wordt vanaf 2011 in gang gezet.

Volgens het MJPO zijn bij hoofdwegen tien knelpunten geheel opgelost en zes gedeeltelijk.

Voor robuuste verbindingen (groene zones) is één knelpunt geheel opgelost en één gedeeltelijk.

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.

Doelbereiking

Met de aanpassing ter oplossing van tekortkomingen en de vereenvoudiging van de wetgeving op het gebied van geluid is in 2006 de basis gelegd voor een brede invoering van een nieuwe geluidsmaat. Het accent voor spoorwegen in het Innovatieprogramma geluid is verder verschoven naar het ontwikkelen en implementeren van stille remsystemen op spoormaterieel. Eerder ontwikkelde producten, zoals de raildempers en akoestisch slijpen zijn in 2006 op diverse plekken toegepast. Ook zijn op een aantal emplacementen geluidreducerende maatregelen getroffen. Het uitvoeringsprogramma emplacementen loopt tot en met 2010.

Beleidsprestaties 2006	realisatie
1. Algemene strategie en beleidsvorming	Ja
Bevorderen geluidsreducerende oplossingen voor personen- en goederenvervoer per spoor	Ja
Bodemsanering NS-percelen	Ja

Toelichting

1. In 2006 is het wetsvoorstel betreffende de eerste fase modernisering instrumentarium geluidbeleid door de Eerste Kamer aangenomen. Het wetsvoorstel lost enige tekortkomingen van de huidige wet op en leidt tot een brede invoering van een nieuwe geluidsmaat.

Prestatiegegevens

1. Het aantal geluidsknelpunten langs spoorwegen, boven L_{den} 70 dB oplossen zoals geformuleerd in de Nota Mobiliteit.
2. Aantal opgeloste MJPO-knelpunten Spoor: In 2018 dienen alle MJPO-knelpunten opgelost te zijn, zoals in de Nota Mobiliteit geformuleerd.

Indicator	2004	2005	2018
Geluidsknelpunten langs spoorwegen, conform Nota Mobiliteit			
Aantal geluidsknelpunten langs spoorwegen > L_{den} 70 dB	12 500	7 500	0

Bron: ProRail, 2005

Toelichting

Het genoemde aantal geluidsknelpunten is geïnventariseerd. De daling in 2005 is veroorzaakt dankzij het uitvoeringsprogramma emplacementen en genomen bronmaatregelen. De gegevens over het jaar 2006 komen na het uitbrengen van dit jaarverslag beschikbaar. Te zijner tijd zult u hier apart over worden geïnformeerd.

In het kader van de Nota Mobiliteit worden vanaf 2011 de (resterende) geluidsknelpunten aangepakt. De benodigde aanpak is in ontwikkeling. De indicator betreft de uitkomst van een (jaarlijkse) inventarisatie door ProRail en is reeds opgenomen om gelijk op te gaan met Wegen. De afname is het gevolg van uitkomst van bestaand (geluids)beleid zoals dit geldt bij Aanleg en/of Beheer en Onderhoud (vb. houten dwarsligger vervangen door beton geeft minder geluid).

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.

Doelbereiking

VenW heeft een actieve bijdrage geleverd in het internationale overleg over klimaat en luchtkwaliteit. In CAEP (milieucommissie van ICAO) is een Guidance Airport Air Quality opgesteld die handreikingen biedt om de luchtkwaliteit rondom luchthavens in kaart te brengen. Door CAEP is onderzoek uitgevoerd naar de effectiviteit van heffingen voor lokale emissies. Er kon niet worden aangetoond dat heffingen voor lokale emissies effectief zijn. Eind 2006 is de Europese Commissie met een voorstel voor emissiehandel in de luchtvaart gekomen.

Voor Schiphol zijn emissiegrenswaarden voor NO_x , SO_2 , PM_{10} , CO en VOS vastgesteld in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (Stb. 2002, 592). Uit de handhavingsrapportage van de Inspectie VenW voor het gebruiksjaar 2006 blijkt dat deze grenswaarden in het gebruiksjaar 2006 niet zijn overschreden.

In het kabinetsstandpunt Schiphol is opgenomen dat de emissiegrenswaarde voor NO_x zal worden aangescherpt en dat die voor CO, SO₂ en VOS worden geschrapt. Eind 2006 is onderzoek uitgevoerd naar hoeveel de NO_x-norm voor Schiphol kan worden aangescherpt en op welke termijn.

Het Besluit Luchtkwaliteit 2005 biedt het landelijk kader voor de luchtverontreinigende uitstoot rond regionale en kleine luchthavens. Daarbovenop wordt geen ander landelijk kader vastgesteld.

Beleidsprestaties 2006	realisatie
Doorstorting heffingen GIS-1 aan Stichting GIS	Ja
Geluidsisolatie Schiphol fase 2 (GIS-2)	Ja
1. Geluidsisolatie Schiphol fase 3 (GIS-3)	Ja
Klachtenafhandeling Geluidsisolatie Schiphol	Ja
2. Woonschepen geluidszones Schiphol	Nee
Behandeling en uitbetaling schadeclaims Schiphol	Ja
3. Aankoop LIB geluidsluopzones Schiphol	Nee
4. Geluidsisolatie regionale luchthavens	Nee
Behandeling en uitbetaling schadeclaims regionale luchthavens	Ja
5. Duurzame luchtvaart	Nee
Groenvoorziening Schiphol	Ja

Toelichting

1. In december is gestart met de uitvoering van de derde fase van het geluidsisolatieproject rond Schiphol (GIS 3) door het aanschrijven van de eigenaren van woningen die deel uitmaken van het eerste deelproject met de vraag of zij willen deelnemen. De Regeling Geluidwerende Voorzieningen is aangepast naar aanleiding van de wijziging van geluidscoutouren in het Luchthavenindelingbesluit en op basis van ervaringen tijdens eerdere fasen van het Geluidsisolatieproject. De flexibiliteit is een centraal thema in de aangepaste regeling, die eind december is gepubliceerd in de staatscourant (nr. 235). Op grond van de ex-ante evaluatie is besloten de uitvoering door de sector dan wel door de bewoners zelf uit te laten voeren.

2. In 2006 is één woonschip aangekocht van de vijf geplande aankopen. Aankoop gebeurt op basis van vrijwilligheid.

3. In 2006 is één woning aangekocht van de twee geplande aankopen. Aankoop gebeurt op basis van vrijwilligheid.

4. Fase 1 van Maastricht Aachen Airport betrof in 2006 enkel nog een verplaatsing van enkele woonwagens en geen isolatiemaatregelen. De vervolgfase is vertraagd en de voorbereiding is daarmee doorgeschoven naar 2007 waardoor er in 2006 geen isolatiemaatregelen zijn uitgevoerd.

5. In 2006 zijn geen (nieuwe) internationale afspraken tot stand gekomen die de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen beperken. Het stellen van eisen aan de bron verloopt via internationale afspraken. Om die reden zijn ook geen operationele maatregelen geïntroduceerd.

Prestatiegegevens

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	413	320	8 399
Studenteneenheden	1	0	0	0	1	0	2
Scholen	0	0	0	0	9	0	9
Zorgcentra	1	0	0	0	0	0	1

Bron: Rijkswaterstaat/Progis

Toelichting

In de begroting 2006 zijn andere aantallen dan in bovenstaande tabel opgenomen. Dit wordt veroorzaakt doordat in de begroting uitgegaan werd van 3 450 studenteneenheden. Deze zijn nu ondergebracht als twee studentencomplexen. Verder werd rekening gehouden met twee zorgcentra, één hiervan bestaat uit 68 wooneenheden en is nu toegevoegd aan de categorie woningen in 2006 en latere jaren. De verschillen in aantallen tussen de begroting 2006 en dit jaarverslag zijn derhalve een kwestie van presentatie.

Het GIS-2 project betreft het isoleren van woningen, het aankopen en slopen van woningen en het aankopen van woonboten in de geluidszones rond Schiphol. Over de voortgang van deze planologische maatregelen wordt twee keer per jaar gerapporteerd aan de Tweede Kamer. Op 8 november is de rapportage over de eerste helft van 2006 aan de Kamer verstuurd (Kamerstuk 2006–2007, 26 959, nr. 120). Tot en met 2006 zijn in totaal 8 079 woningen, 1 studenteneenheid en 9 scholen geïsoleerd. Aankoop en isolatie gebeuren op basis van vrijwilligheid. In 2006 is het aantal geïsoleerde objecten achtergebleven bij de begroting (413 in plaats van 665).

Aantal geïsoleerde en te isoleren objecten GIS-3

Het aantal te beschouwen objecten in het kader van GIS-3 is 5 095, waarvan 2 623 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 als gevolg van de gewijzigde geluidsbelasting. Op grond van recente ervaringsgegevens is de verwachting dat circa 3 260 objecten daadwerkelijk (bij)geïsoleerd worden. De laatste oplevering van geïsoleerde woningen is gepland in 2010. In het vierde kwartaal van 2006 zijn voorbereidingen getroffen.

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	3	1	7	91

Bron: Rijkswaterstaat, februari 2007

Toelichting

In de gemeente Haarlemmermeer, Amstelveen en Aalsmeer komen in beginsel 118 woonschepen voor aankoop of verplaatsing in aanmerking. Dit aantal is gereduceerd tot 91, omdat 27 eigenaren hebben aangegeven geen gebruik te willen maken van de mogelijkheid tot aankoop of verplaatsing. Tot en met 2006 zijn in totaal 83 woonschepen aangekocht en is één woonschip verplaatst. Het aantal aangekochte woonschepen is in 2006 achtergebleven bij de begroting. Er is één woonschip aangekocht in plaats van de in de begroting geplande vijf. Omdat aankoop en verplaatsing gebeuren op basis van vrijwilligheid, kan vooraf moeilijk een juiste inschatting worden gemaakt.

Aantal aangekochte en aan te kopen woningen in de geluidsliepzones									
	t/m 2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Totaal
> 65 Ke	4	1	0	0	0	1	4	4	14
55-65 Ke	12	2	8	2	1	2	4	1	32
Totaal	16	3	8	2	1	3	8	5	46

Bron: Rijkswaterstaat

Toelichting

In 2006 is één woning aangekocht van de in de begroting geplande twee aankopen. Aankoop gebeurt op basis van vrijwilligheid.

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

Een betrouwbare meting van de uitstoot van broeikasgassen door de gehele luchtvaart (tijdens de vlucht) is niet mogelijk gebleken. Daarom is deze indicator in de begroting 2007 niet meer opgenomen.

Uitstoot luchtverontreinigende stoffen door de luchtvaart in de omgeving van Schiphol

De grenswaarden voor de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen in gram per ton Maximum take off weight (MTOW)				
Stof	2003-2004	2005-2009	realisatie 2006	Vanaf 2010
CO	73.1	58.1	56.6	55.0
NO _x	74.6	74.6	66.8	74.6
VOS	15.6	9.9	9.0	8.4
SO ₂	2.1	2.1	2.0	2.1
PM ₁₀	2.5	2.5	2.2	2.5

Bron: Handhavingsrapportage Inspectie Verkeer en Waterstaat

Toelichting

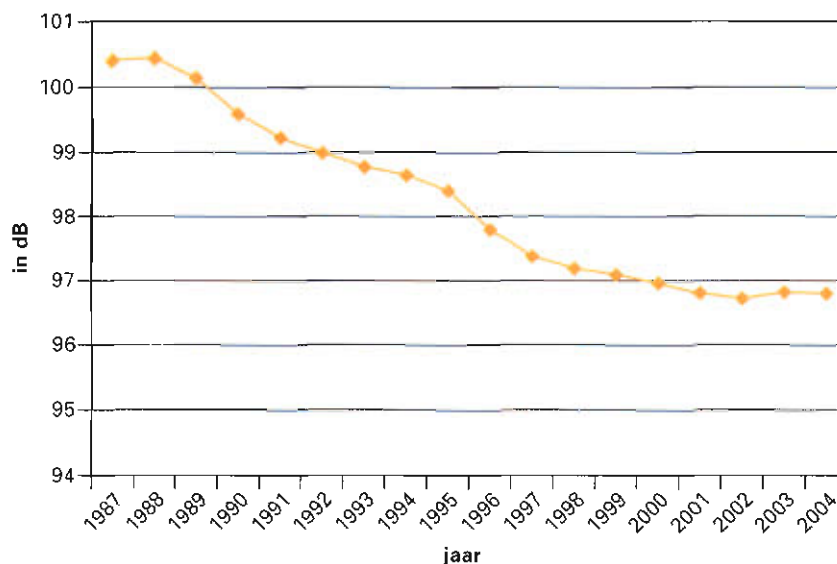
De grenswaarden voor de uitstoot van verontreinigende stoffen stellen een grens aan de gemiddelde uitstoot per vliegtuig. Doel van deze grenswaarden is er voor te zorgen dat de vloot die van Schiphol gebruikt maakt zo schoon mogelijk is. In 2006 is, net zoals in de voorgaande jaren, voldaan aan de grenswaarden. Vliegtuigen worden schoner; door de jaren

heen daalt de gemiddelde uitstoot per vliegtuig, zij het langzaam. Dat komt omdat dat schoner worden vooral het gevolg is van vlootvernieuwing en in mindere mate van operationele maatregelen.

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

Toelichting

Gegevens over het gemiddelde geluidsniveau van de Schipholvloot komen pas twee jaar na de verslaglegging over het betreffende jaar beschikbaar. In dit jaarverslag zijn daarom de gegevens over het jaar 2004 opgenomen. Het gemiddeld geluidsniveau is in 2004 nagenoeg gelijk gebleven aan 2003.

Geluidsbelasting rond de nationale en regionale luchtvaartterreinen in Nederland		
Periode	TVG	TVG waarde 2006*
Gedurende het gehele etmaal (L_{den})	63.46 dB(A)	63,05
Gedurende de periode van 23.00 tot 7.00 uur (L_{night})	54.44 dB(A)	53,03

* betreft waarde over het gebruiksjaar dat loopt van 1/11/05-31/10/06

Bron: Luchthavenverkeerbesluit

Uit de gerealiseerde TVG-waarden voor het gehele etmaal en voor de nachtperiode kan geconstateerd worden dat de grenswaarden voor 2006 niet overschreden zijn.

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.

Doelbereiking

De wijziging van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen en de onderliggende uitvoeringsregelgeving is van kracht geworden. Hiermee zijn nieuwe en herziene internationale afspraken, die zijn gemaakt binnen de Internationale Maritieme Organisatie (IMO, een agentschap van de Verenigde Naties) en de Europese Unie, in de Nederlandse wet opgenomen. De eerste nieuwe internationale afspraak gaat over een nieuwe bijlage van een IMO-verdrag (MARPOL Bijlage VI) met voorschriften om luchtverontreiniging door zeeschepen te voorkomen. De tweede nieuwe internationale afspraak gaat over het voorkomen van olieverontreiniging. De derde internationale afspraak gaat over transport van schadelijke en gevaarlijke vloeistoffen die in bulk worden vervoerd.

Er is voortgang geboekt in het internationale onderhandelingsproces in lopende milieudossiers zoals het milieuvriendelijk slopen van schepen en de ballastwaterproblematiek.

De implementatie van de Vogel- en Habitatrichtlijn is in 2006 gerealiseerd. Evenals de HOI-richtlijn die inmiddels binnen alle Nederlandse zeehavens is ingevoerd.

Voor het verder aanscherpen van motoremissienormen in de binnenvaart is eind 2005 een expertgroep (waarin o.a. CCR en EC) in het leven geroepen die voorstellen gaat doen voor nieuwe normen tot 2016. Er ligt een Duits voorstel op basis waarvan deze nieuwe normen vastgesteld zullen worden. Het verbeteren van de kwaliteit van de gasolie voor de binnenvaart staat bij de EC op de agenda.

Beleidsprestaties 2006	realisatie
1. Duurzame zeevaart	Ja
2. Duurzame zeehavens	Ja
3. Duurzame binnenvaart	Ja

Prestatiegegevens

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 (binnen- gaats)	Binnen- vaart ^a	Zeevaart (binnen- gaats)	Binnen- vaart ^a	Zeevaart (binnen- gaats)	Binnen- vaart ^a	Zeevaart (binnen- gaats)	Binnen- vaart ^a	Zeevaart (binnen- gaats) ^b
2001	32,9	21,6	1,5	1,5	4,8	0,9	2,2	11,7	0,6	–
2002	32	21,7	1,4	1,5	4,1	0,9	2,1	11,9	0,6	–
2003	32	22,5	1,4	1,6	4,1	0,9	2,1	12,3	0,6	–
2004	32	22,6	1,4	1,6	4,1	0,9	2,1	12,5	0,6	–

^a betreft beroepsbinnenvaart, zowel personen- als goederenvervoer.

^b geen gegevens omdat internationale zeevaart in IPCC berekeningsmethode niet meegerekend wordt.

Bron: CBS-Statline, (Emissies mobiele bronnen, 10 januari 2007)

Toelichting

Gegevens over de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen komen bijna twee jaar na afloop van het verslagjaar beschikbaar. Omdat de gegevens over verslagjaar 2005 pas na het uitbrengen van dit jaarverslag beschikbaar zijn, zijn de gegevens over het jaar 2004 opgenomen. De realisatie over 2004 is in lijn met de realisatie over 2003 en de voorgaande jaren.

Overzicht afgeronde onderzoeken					
	Onderzoek onderwerp	AD of OD	Start	afgerond	vindplaats
Effectenonderzoek/ex-post	Innovatieprogramma geluid	36.01	Medio 2005	Eind 2005	
	Het Nieuwe Rijden	36.01	Jaarlijks	Jaarlijks gedurende looptijd	www.hetnieuwerijden.nl
	Bodemsanering	36.02	Medio 2005	Medio 2005	Tweede Herijking 2000–2005, Stichting Bodemsanering NS (SBNS)
	Internationaal emissiebeleid	36.03	augustus 2005	2005	Kamerstuk 2005–2006, 30 300 XII, nr. 13
Overig/Ex-post	Richtlijn luchtkwaliteit (Europese evaluatie)	36.01	januari 2004		Evaluatie is afgerond, geheel verantwoordelijkheid VROM
Overig evaluatieonderzoek	CO ₂ -reductieplan personenvervoer	36.01	Jaarlijks gedurende looptijd	Jaarlijks gedurende looptijd	www.senternovem.nl/CO2-personenvervoer
	GIS-3	36.03	2005	Augustus 2005	Kamerstuk 2004–2005, 26 959, nr. 103

37 Weer, klimaat, seismologie en ruimtevaart

Algemene doelstelling

Het leveren van een bijdrage aan de veiligheid, de economische ontwikkeling en een duurzaam milieu van Nederland en het voeren van aardobservatiebeleid, om te komen tot een optimale inzet van ruimtevaart voor de VenW-doelen op het gebied van veiligheid, economische ontwikkeling en milieu.

Doelbereiking en maatschappelijke effecten

De belangrijkste doelen voor het KNMI voor 2006 zijn geweest:

- Het continu beschikbaar hebben van een algemeen weerbericht voor de Nederlandse samenleving;
- Het bij verwachte gevaarlijk weersituaties tijdig afgeven van een weeralarm;
- Het leveren van klimaatscenario's en
- Het vormgeven aan het aardobservatiebeleid als onderdeel van het Nederlandse ruimtevaartbeleid.

De bijdrage die VenW aan de algemene beleidsdoelstelling levert, is uitgewerkt in twee operationele beleidsdoelstellingen, te weten «Weer, klimaat en seismologie» en «Ruimtevaart». Om de operationele doelstellingen te bereiken, is een aantal producten ingezet. Hiertoe heeft VenW onder andere in de begroting 2006 aangekondigde activiteiten uitgevoerd die uiteindelijk hebben bijgedragen aan het behalen van de operationele doelstellingen en daarmee aan de algemene beleidsdoelstelling.

Succesfactoren

Het van een voldoende hoog niveau zijn van:

- de continuïteit van de dienstverlening;
- de kwaliteit van de dienstverlening;
- de onderzoeken.

De effectiviteit van het aardobservatiebeleid.

Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)				
37 Weer, klimaat, seismologie en ruimtevaart	Realisatie		Begroting	Vershil
	2005	2006	2006	2006
Verplichtingen		55 645	37 287	18 358 ¹
Uitgaven	48 959	48 084	41 748	6 336
<i>37.01 Weer, klimaat en seismologie</i>	<i>29 003</i>	<i>35 258</i>	<i>28 886</i>	<i>6 372</i>
37.01.01 Weer	19 378	23 228	18 454	4 774 ²
37.01.02 Klimaat	7 972	9 975	8 525	1 450
37.01.03 Seismologie	981	1 385	1 171	214
37.01.04 Contributie WMO (HGIS)	672	670	736	- 66
<i>37.02 Ruimtevaart</i>	<i>19 956</i>	<i>12 826</i>	<i>12 862</i>	<i>- 36</i>
37.02.01 Aardobservatie	19 956	12 826	12 862	- 36
Van totale uitgaven:				
- Apparaatsuitgaven		0	0	0
- Agentschapsbijdrage		34 556	28 069	6 487
- Restant		13 528	13 679	- 151
37.09 Ontvangsten		834	454	380 ³

Financiële toelichting op de tabel budgettaire gevolgen van beleid

¹ De hogere verplichtingenrealisatie heeft voor een deel een directe relatie met de hogere kasuitgaven op dit begrotingsartikel. Voor een ander

deel heeft dit betrekking op de vastlegging van de financiële consequenties op de doorlopende programma's op grond van de internationale afspraken alsmede de vastlegging van de nieuwe meerjarencijfers inclusief inflatie en hoger bijdragepercentage van de lopende programma's van de European Space Agency (ESA) en de European Organisation for the Exploitation of Meteorological Satellites (EUMETSAT).

² In verband met een herziening van de verhuurovereenkomsten tussen het KNMI en de Rijksgebouwendienst (RGD), zijn eenmalige afkoopkosten aan de RGD betaald ter grootte van ca. € 4,7 mln.

³ De hogere ontvangsten zijn afkomstig uit afrekeningen van budgetoverschotten EUMETSAT van de diverse ruimtevaartactiviteiten (GB, MTP, MSG EUM, EPS, en Jason).

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. In de Wet op het Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut van 1 november 2001 (Stb. 2001, 562) en de daarbij behorende Ministeriële regeling zijn deze taken opgenomen.

Doelbereiking

In het algemeen kan worden gesteld dat het KNMI, mede dankzij de positieve invloed van de succesfactoren, de hierboven vermelde doelen heeft gehaald.

Daarbij is in de loop van 2006 een gecombineerd weer- en verkeersalarm operationeel geworden en zijn in mei 2006 «Klimaatscenario's voor over 50 jaar» gepresenteerd.

Beleidsprestaties 2006	realisatie
1. Weer	Ja
2. Klimaat	Ja
3. Seismologie	Ja
Contributies WMO (HGIS)	Ja

Toelichting

1. In het verslagjaar zijn de belangrijkste activiteiten op het gebied van het weer geweest:

- De succesvolle eerste periodieke audit van het kwaliteitsmanagement-systeem van WA.;
- De presentatie van het Handboek Waarnemingen;
- De ingebruikneming van de nieuwe supercomputer en applicatie-server;
- De presentatie van het in samenwerking met Rijkswaterstaat ontwikkelde nieuwe weer- en verkeersalarm;
- De publicatie van de 15-daagse verwachting van het ECMWF;
- De lancering van de eerste Europese polaire weersatelliet METOP;
- De inrichting conform plan van de nieuwe AWS-en op platforms in de Noordzee;
- De introductie van een nieuwe versie van HIRLAM;

- De certificatie van het KNMI als provider voor luchtvaartmeteorologie in het kader van Single European Sky;
- Twee afgehandelde weeralarmen.

2. Het afgelopen jaar is het klimaat zowel nationaal als internationaal sterk in de belangstelling geweest. Dit was in de eerste plaats het gevolg van de extremen en records die het jaar 2006 kenmerkten; in de tweede plaats kwam dit door de aandacht die de door het KNMI in mei 2006 gepresenteerde «Klimaatscenario's voor over 50 jaar» in de landelijke media kregen en niet in de laatste plaats door het plaatsen van de verandering van het klimaat op de internationale politieke agenda door de voormalige politieke leiders van de USA (Clinton, Gore).

3. In 2006 is de belangrijkste activiteit op het gebied van seismologie geweest de realisatie van het seismologisch waarnemnet op de Bovenwindse Eilanden voor tsunami-waarnemingen.

Prestatiegegevens

Prestatiegegevens m.b.t. de kwaliteit van de output van de algemene verwachtingen			
	Realisatie 2005	Realisatie 2006	Doelstelling 2006
PIV: Prestatie Index Veiligheidsberichtgeving	7,63	6,24	7 ¹
PAD: Prestatie-index Potential Avoidable Damage	Nog niet operationeel		2 ²

Bron: KNMI

¹ Het niet halen van de PIV-score wordt veroorzaakt door de prestatie van de uitgegeven windwaarschuwingen. Het is enkele keren voorgekomen dat de waarden, die behoren bij de uitgegeven waarschuwingen, niet zijn bereikt. Het KNMI heeft in die gevallen, naar achteraf bleek, ten onrechte een windwaarschuwing uitgegeven.

² Naar aanleiding van de voortgang van het PAD-project is besloten om dit vanaf 2007 te laten opgaan in een nieuw regulier deelonderzoekprogramma van het KNMI voor onderzoek naar de sociaal-economische impact en opbrengst van meteorologische dienstverlening.

Prestatiegegevens m.b.t. de kwaliteit van de output van de luchtvaartverwachtingen						
	Realisatie 2002	Realisatie 2003	Realisatie 2004	Realisatie 2005	Realisatie 2006	Doelstelling 2006
Tijdigheid TAF (%) min..	96,2	97,1	97,4	98,6	98,70	>99 ¹
Tijdigheid TREND (%) min.	96,9	96,4	97,2	97,6	98,00	>99 ¹
Afwijkingen TAF/FC zicht (%) max.	8,6	7,6	8,5	8,9	7,00	<=6 ²
Afwijkingen TREND zicht (%) max.	2,4	2,0	2,7	2,7	2,30	<=3 ²
Afwijkingen TAF/FC Wolkenbasis (%) max.	5,4	4,2	5,4	5,7	4,50	<5 ³
Afwijkingen TREND Wolkenbasis (%) max..	1,7	1,4	1,8	1,7	1,50	<2 ³

Bron: KNMI

¹ Tijdigheid TAF (Terminal Aerodrome forecast) en TREND: Dit is de tijdigheid waarmee de luchtvaartmeteorologische berichten worden verstrekt; gemeten wordt welk percentage van de berichten binnen het vastgestelde tijdvenster vallen. Het niet realiseren van de norm voor de tijdigheid van de TAF ligt in het feit dat automatisering van de productie van dit specifieke product niet is gerealiseerd. Onder de huidige voorwaarden waaronder dit product wordt samengesteld is de norm niet realistisch. In het traject naar de begroting 2008 zal de doelstelling dan ook heroverwogen worden.

² 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.

³ 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.

Voor gereviewde (wetenschappelijke en overige) publicaties zijn hieronder kengetallen opgenomen.

Prestatiegegevens kwaliteit en kwantiteit kennis klimaatsysteem				
	Realisatie 2004	Realisatie 2005	Realisatie 2006	Doelstelling 2006
Wetenschappelijke gereviewde publicaties	71	95	80	70 ¹

Bron: KNMI

¹ Bij gereviewde publicaties kan tussen het moment van indienen van het artikel en het daadwerkelijk verschijnen in het tijdschrift of boek een aanzienlijke tijd liggen. Afwijkingen van de streefwaarde -naar boven en naar beneden- van enkele publicaties zijn daarom niet significant.

Prestatiegegevens kwaliteit en kwantiteit seismologische data en kennis				
	Realisatie 2004	Realisatie 2005	Realisatie 2006	Doelstelling 2006
Wetenschappelijke gereviewde publicaties	1	4	4	3

Bron: KNMI

37.02 Ruimtevaart

Motivering

Om, in overleg met gebruikers en andere departementen, te komen tot een optimaal beleid op het gebied van aardobservatie en navigatie. Het beleid is vastgelegd in de Nota Aardobservatiebeleid (Kamerstukken II, 2001–2002, 24 446, nr. 15) en in het Actieplan Ruimtevaart (Kamerstukken II, 2004–2005, 24 446, nr. 27).

Doelbereiking

VenW heeft in het verslagjaar bijgedragen aan de ESA programma's GMES Service Element, GMES Space Component, Earth Observation Enveloppe Programme Fase 3 (EOEP-3) en het Galileosat Development and Validation programma. Voor deze langjarige programma's geldt dat de baten komen na ingebruikneming van de diverse satellieten, voor de meeste programma's vanaf 2011. De deelneming in het GMES Service Element heeft al in 2006 geleid tot versterking van de dienstverlening op de gebieden klimaat, ozonlaag en luchtkwaliteit door middel van het project PROMOTE.

Met betrekking tot EUMETSAT heeft de deelneming in de programma's geresulteerd in de ingebruikneming van de tweede MSG en de lancering van de eerste METOP satelliet.

Het Programma Gebruikersondersteuning heeft geresulteerd in diverse operationele toepassingen en onderzoeksresultaten.

Met betrekking tot OMI zijn de eerste gevalideerde producten beschikbaar gekomen voor de internationale gebruikerswereld. De OMI producten worden gebruikt in diverse operationele toepassingen (meteorologie, zonkracht), stimuleren de ontwikkeling van innovatieve toepassingen (luchtkwaliteit), dragen bij aan assessments (IPCC, UNEP) en leveren nieuwe inzichten over ozon, klimaat en luchtkwaliteit.

Beleidsprestaties 2006	realisatie
1. Aardobservatiebeleid	Ja

Toelichting

1. Medio 2006 is de nationale verantwoordelijkheid van VenW voor de coördinatie van het gebruik van aardobservatie overgegaan van het KNMI naar het kerndepartement VenW: het Programma Remote Sensing vanuit Satellieten (PROGRESS) is onder leiding gekomen van een projectdirecteur die onder directe verantwoordelijkheid van de pSG valt. De opdracht van PROGRESS is om verbetering aan te brengen in:

1. de interne en externe coördinatie;
2. het oog hebben voor de ministeriële verantwoordelijkheid;
3. het investeren in verbindingen en sturingsaandacht;
4. het toevoegen van een politiek-bestuurlijke invalshoek aan bestaande inhoudelijke deskundigheid. In 2006 is een begin gemaakt met de uitwerking van deze doelen met name op het vlak van beleidsvorming.

38 Inspectie Verkeer en Waterstaat

Algemene doelstelling

De Inspectie Verkeer en Waterstaat bewaakt en bevordert een veilig en duurzaam gebruik van lucht, water en land voor transport van personen, goederen door burgers en ondernemers en bericht over de resultaten van het werk in de openbaarheid.

Omschrijving

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

Doelbereiking en maatschappelijke effecten

De Inspectie VenW heeft in 2006 een drietal instrumenten ingezet om de doelstelling te bereiken: toelating en continuering (vergunningen en certificeringen), inspectie en handhaving (toezicht op wet- en regelgeving) en kennis, advies en berichtgeving (ter beschikking stellen van informatie en advisering van de betrokken doelgroepen). Al deze instrumenten zijn ingezet in de twaalf domeinen van toezicht, verdeeld over negen toezicht-eenheden.

Succesfactoren

De naleving van de door de Inspectie VenW toe te passen en te handhaven wet- en regelgeving wordt niet alleen bepaald door de kwaliteit en intensiteit van het toezicht, maar ook door de bekendheid van de regelgeving, de houding en het gedrag van burgers en bedrijven. Daarom heeft de Inspectie VenW in 2006 extra aandacht gegeven aan het verbeteren van de telefonische bereikbaarheid en informatievoorziening en heeft zij veelvuldig de publiciteit gezocht met uitkomsten van haar werkzaamheden.

Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)				
38 Inspectie Verkeer en Waterstaat	Realisatie		Begroting	Verschil
	2005	2006	2006	2006
Verplichtingen		84 518	97 473	- 12 955 ¹
Uitgaven	83 360	75 379	102 077	- 26 698
<i>38.01 Een veilig en duurzaam gebruik van land</i>	26 622	22 672	28 176	- 5 504
38.01.01 Domeinen Land	26 622	22 672	28 176	- 5 504
<i>38.02 Een veilig en duurzaam gebruik van lucht</i>	22 373	22 562	23 678	- 1 116
38.02.01 Domeinen Lucht	22 373	22 562	23 678	- 1 116
<i>38.03 Een veilig en duurzaam gebruik van water</i>	28 359	22 946	30 284	- 7 338
38.03.01 Domeinen Water	28 359	22 946	30 284	- 7 338
<i>38.04 Algemene strategie en toezichtbeleidsvorming</i>	6 006	7 199	19 939	- 12 740
38.04.01 Digitale tachograaf	4 750	3 566	6 480	- 2 914
38.04.02 Bestuurlijke boete	1 206	1 210	1 300	-90
38.04.03 Financiële stimulering binnenvaart	50	0	9 159	-9 159
34.04.04 E-Government		2 423	3 000	- 577
Van totale uitgaven:				
- Apparaatsuitgaven		74 871	80 239	- 5 368
- Restant		508	21 838	- 21 330
38.09 Ontvangsten		22 834	28 964	- 6 130
38.09.01 Digitale tachograaf		4 745	5 479	- 734
38.09.02 Bestuurlijke boete		2 285	3 400	- 1 115
38.09.03 Overig inspectie		15 804	20 085	- 4 281

Financiële toelichting op de tabel budgettaire gevolgen van beleid

- ¹ Lagere realisatie van de verplichtingen is met name het gevolg van vertraging van het Project boordcomputer taxi (€ 2 mln) en financiële stimulering (€ 9,1 mln).
- ² De lagere realisatie is met name het gevolg van de vertraging van het Project boordcomputer taxi (€ 2 mln.). Met het ontwikkelen van de boordcomputer in taxi's is onder andere gewacht op de uitkomst van de discussie over de nieuwe Europese richtlijn voor de taxameter. Nu deze richtlijn vorig jaar is vastgesteld en er meer duidelijkheid is over welke informatie de taxameter dient op te leveren, kon worden gestart met de voorbereiding van de invoering van de boordcomputer. Daarnaast vindt de realisatie van de kosten op het gebied van HRM, ICT en facilitaire dienstverlening niet op dit artikel plaats maar op artikel 41. Derhalve zijn deze middelen in 2006 overgeboekt.
- ³ De realisatie van de kosten op het gebied van HRM, ICT en facilitaire dienstverlening vinden niet op dit artikel plaats maar op artikel 41. Derhalve zijn deze middelen in 2006 overgeboekt.
- ⁴ Door verdragen binnen de EU is de verplichte toepassing van de digitale tachograaf later ingevoerd dan was voorzien. De invoering van de digitale tachograaf is uiteindelijk per 1 mei 2006 definitief geworden. Dit heeft tot gevolg dat voor de digitale tachograaf in 2006 de uitgaven en ontvangsten lager waren dan begroot.
- ⁵ Door de EU wordt sedert 1990 beleid gevoerd om de capaciteit van de binnenvaartsector beter af te stemmen op de vraag. Eén van de maatregelen die in dit kader zijn getroffen is de vorming van een door de EU beheerd fonds dat wordt gevoed door de branche. De EU had de mogelijkheid de ingebrachte fondsen vanaf 2003 weer ter beschikking te stellen aan de branche. Tot op heden heeft binnen de Europese Unie over de besteding van deze gelden geen besluitvorming plaatsgevonden. Het totale voor 2006 gereserveerde deel van het beschikbare fonds is derhalve niet tot betaling gekomen.
- ⁶ De lagere ontvangsten zijn o.a. het gevolg van een bijstelling van de ontvangsten van de digitale tachograaf ad € 2 mln. 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. In de begroting 2006 heeft een correctie plaatsgevonden voor de jaren vanaf 2007. In de begroting 2007 is het jaar 2006 gecorrigeerd. Daarnaast zijn in 2006 de ontvangsten met ca € 800 000 naar beneden bijgesteld. De ontvangstentaakstelling kon niet behaald worden, o.a. omdat de luchtvaarttarieven in 2006 bevroren waren.

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.

Doelbereiking

De Inspectie Verkeer en Waterstaat heeft in 2006 bijgedragen aan de het bewaken en bevorderen van een veilig en duurzaam gebruik van land voor transport van personen en goederen door in de domeinen: taxi-vervoer, busvervoer, goederenvervoer over de weg, rail en tram/metro:

- toezicht te houden op de naleving van wet- en regelgeving. Hiertoe zijn in 2006 bijna 38 000 inspecties (o.a. controles ter plaatse, bedrijfs-onderzoeken en incidentenonderzoek) uitgevoerd. Vanwege de positieve ervaringen met thema-inspecties is dit instrument in 2006 intensief ingezet. Zo zijn er thema inspecties geweest op het gebied van gevaarlijke stoffen, chauffeurspas Taxi en Rolstoelvervoer;
- het afgeven van vergunningen of certificaten (toelating tot het domein), na toetsing aan de wettelijke voorwaarden. Daarnaast heeft in 2006 periodiek continuering van de toelating plaatsgevonden, indien door middel van inspecties werd vastgesteld dat nog aan de wettelijke voorwaarden wordt voldaan;
- het leveren van expertise voor o.a. de ontwikkeling en samenwerking met andere toezichthouders;
- het informeren van publiek, sector en andere overheidsorganisaties.

De Inspectie heeft in 2006 extra aandacht gegeven aan het verbeteren van de telefonische bereikbaarheid en informatievoorziening en heeft zij veelvuldig de publiciteit gezocht met uitkomsten van haar werkzaamheden (bijvoorbeeld: constatering ernstige overtredingen bij controle vakantiebussen en verbetering rolstoelvervoer).

Beleidsprestaties 2006	realisatie
1. Taxivervoer Busvervoer	Nee Ja
2. Goederenvervoer over de weg Rail	Nee Ja
3. Tram en metro	Nee

Toelichting

1. Taxivervoer

Van de vier concreet benoemde producten uit de begroting 2006 (Lightpas Taxi, naleving regels, Smartcard Taxi en overleg G4) is alleen de Smartcard Taxi nog niet volledig gerealiseerd. In 2006 is gestart met het implementatietraject van de invoering van de boordcomputer met smartcard voor taxi's; invoering van de Smartcard Taxi zal in 2008 zijn afgerond.

2. Goederenvervoer over de weg

- Het project Bewust uitgeruste bestuurder (BUB) is behoudens een enkele pilot (vrijwel) niet gerealiseerd omdat de gekozen (gezamenlijke) aanpak binnen het ministerie van Verkeer en Waterstaat nog niet is afgerond.
- In 2006 is er wel overleg geweest met de sector (o.a. over systeemtoezicht), maar tot concrete afspraken met de gehele sector is het nog niet gekomen.

3. Tram en metro

Het nieuwe toezichtarrangement tram/metro is (nog) niet gereed. De oorzaak daarvan is dat het wetgevingstraject nog niet is afgerond, waardoor nog onduidelijk is of, en zo ja, welke rol de Inspectie krijgt in het toekomstige toezicht op tram en metro. Zodra dat duidelijk is zal het toezichtarrangement traject in volle vaart starten en kunnen de vervoersbedrijven en decentrale overheden hierbij betrokken worden.

Realisatie van de individuele producten

Outputindicatoren taxivervoer					
Indicator	2004	2005	Streef- waarde 2006	Realisatie 2006	Vershil
Toelating/continuering (aantal vergunningen)	9 303	45 750	31 200	34 681	3 481 ¹
Inspecties (aantal uitgevoerde inspecties)	3 638	4 336	4 600	11 564	6 946 ²

Bron: IVW

Toelichting

¹ Door gewijzigde fiscale wet- en regelgeving en een aantrekkelijke markt zijn er veel nieuwe taxiondernemingen gestart en zijn er veel bestaande vergunningen gewijzigd. Hierdoor zijn er meer vergunningen afgegeven dan was voorzien.

² Vanwege de positieve ervaringen met thema-inspecties is dit instrument in 2006 intensief ingezet. Bij een thema-inspectie wordt bewust gekozen voor een groot aantal «beperkte» inspecties, in plaats van een minder groot aantal uitgebreide inspecties. De «beperking» wordt bepaald op basis van een risico-analyse.

Wegcontroles taxivervoer	2003	2004	2005	2006
Aantal reguliere wegcontroles	4 813	3 500	2 972	5 180*
Overtredingspercentage	34,0	33,5	34,7	28,3

* exclusief thema acties zoals taxameter en tarieven, rolstoelvervoer etc.
Bron: IVW

Outputindicatoren busvervoer					
Indicator	2004	2005	2006 Doel	2006 Realisatie	2006 Verschil
Toelating/continuering (aantal vergunningen)	11 435	301	18 745	12 502	6 243 ¹
Inspecties (aantal uitgevoerde inspecties)	1 829	2 144	2 200	2 976	776 ²

Bron: IVW

Toelichting

- ¹ Door vertragingen binnen de EU is de verplichte toepassing van de digitale tachograaf later ingevoerd dan was voorzien. Daardoor zijn in 2006 minder tachograafkaarten uitgegeven dan waarop gerekend was. De niet gerealiseerde aantallen zullen overigens in 2007 en latere jaren alsnog gerealiseerd worden.
- ² Op grond van een aantal ernstige ongevallen en signalen met betrekking tot veiligheidsrisico's bij het internationaal lange afstandsvervoer is het aantal wegcontroles geïntensiveerd. Dit is ten koste gegaan van het aantal meer arbeidsintensieve bedrijfscontroles.

Wegcontroles busvervoer	2004	2005	2006
Aantal reguliere wegcontroles	1 648	1 651	1 828
Overtredingspercentage	16,9	21,3	16,7

Bron: IVW

Outputindicatoren goederenvervoer over de weg					
Indicator	2004	2005	2006 Doel	2006 Realisatie	2006 Verschil
Toelating/continuering (aantal vergunningen)	19	17	79 321	70 601	6 964 ¹
Inspecties (aantal uitgevoerde inspecties)	23 712	20 136	23 650	22 714	936

Bron: IVW

Toelichting

- ¹ Door vertraging binnen de EU is de verplichte toepassing van de digitale tachograaf later ingevoerd dan was voorzien. Daardoor zijn er in 2006 minder tachograafkaarten uitgegeven dan waarop gerekend was.

Wegcontroles overbelading	2004	2005	2006
Aantal reguliere wegcontroles	849	566	771
Overtredingspercentage	45,7	42,2	37,7

Bron: IVW

Resultaten toezicht Wet vervoer gevaarlijke stoffen over de weg				
	2003	2004	2005	2006
Aantal gecontroleerde voertuigen	1 243	1 620	1 857	1 998
- Waarvan met type 1 overtreding (zwaar)	-	30,7%	23,8%	25,9%
- Waarvan met type 2 overtreding (licht)	-	69,3%	76,2%	74,1%

Opmerking:

- Indeling in type 1 en type 2 overtredingen wordt sinds 2004 toegepast
- Voor 2002 en voorgaande jaren zijn geen gegevens beschikbaar

Bron: IVW

Outputindicatoren rail					
Indicator	2004	2005	2006 Doel	2006 Realisatie	2006 Verschil
Toelating/continuering (aantal vergunningen)	543	397	324	354	30
Inspecties (aantal uitgevoerde inspecties)	844	745	824	628	196 ¹

Bron: IVW

Toelichting

¹ Als gevolg van een aantal in 2006 nog niet vervulde vacatures kon het geplande aantal inspecties niet gerealiseerd worden.

Outputindicatoren Tram/metro					
Indicator	2004	2005	2006 Doel	2006 Realisatie	2006 Verschil
Inspecties (aantal uitgevoerde inspecties)	0	2	8	5	3 ¹

Bron: IVW

Toelichting

¹ In de huidige wet- en regelgeving is de verantwoordelijkheid van de Inspectie niet expliciet duidelijk. Het is nodig daarover nadere afspraken te maken en een toezichtvisie te ontwikkelen; een exacte planning is tot dat moment niet goed te maken.

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 luchtvaart navigatiedienstverlening 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.

Doelbereiking

De Inspectie Verkeer en Waterstaat heeft in 2006 bijgedragen aan het bewaken en bevorderen van een veilig en duurzaam gebruik van lucht voor het transport van personen en goederen door in de domeinen: Luchthavens en luchtruim, Luchtvaartoperationele bedrijven, Luchtvaarttechnische bedrijven:

- toezicht te houden op de naleving van wet- en regelgeving. Hiertoe zijn in 2006 bijna 4100 inspecties uitgevoerd. Naast de inspecties veiligheid op start- en landingsbanen en bedrijfsonderzoeken hebben in 2006 ook inspecties plaatsgevonden op basis van risicoanalyse;
- het leveren van expertise voor o.a. de ontwikkeling en samenwerking met andere toezichthouders. Voorbeelden hiervan zijn Front office Schiphol en intensieve samenwerking met de Militaire Luchtvaart Autoriteit (MLA);
- het afgeven van vergunningen of certificaten (toelating tot het domein), na toetsing aan de wettelijke voorwaarden. Periodiek (bepaald door Toelating en Continuering) wordt op basis van alle uitgevoerde inspecties een advies gegeven voor Continuering van de vergunning.

Beleidsprestaties 2006	realisatie
Luchthavens en luchtruim	Ja
Luchtvaartoperationele bedrijven	Ja
1. Luchtvaarttechnische bedrijven	Nee

Toelichting

1. De overeenkomst (BASA-MIP) tussen de EU en de VS, waardoor het toezicht op de door de Amerikaanse Federal Aviation Administration (FAA) in Nederland erkende onderhouds- en herstelbedrijven (FAR-145) door de Inspectie Verkeer en Waterstaat wordt uitgevoerd, is nog niet getekend. Hierdoor heeft de Inspectie Verkeer en Waterstaat nog geen invulling kunnen geven aan deze overeenkomst.

Realisatie van de individuele producten

Outputindicatoren Luchthavens en luchtruim					
Indicator	2004	2005	Streef- waarde 2006	Realisatie 2006	Vershil 2006
Toelating/continuering (aantal vergunningen)	931	271	1 889	706	1 183 ¹
Inspecties (aantal uitgevoerde inspecties)	3 181	3 725	3 287	2 808	479 ²

Bron: IVW

Toelichting

¹ De achterblijvende realisatie komt doordat de verwachte omwisseling van de nieuwe brevetten niet in 2006 heeft plaatsgevonden, omdat de relevante (internationale) regelgeving (ESAR 5) pas eind 2006 in werking is getreden.

² De achterblijvende realisatie heeft voornamelijk betrekking op inspecties gevaarlijke stoffen. Als gevolg van een aantal vacatures kon het aantal geplande inspecties niet gerealiseerd worden.

Outputindicatoren Luchtvaartoperationele bedrijven					
Indicator	2004	2005	Streef- waarde 2006	Realisatie 2006	Vershil 2006
Toelating/continuering (aantal vergunningen)	46 111	37 946	36 413	35 549	870
Inspecties (aantal uitgevoerde inspecties)	830	617	838	696	142 ¹

Bron: IVW

Toelichting

¹ Als gevolg van een aantal vacatures kon het aantal geplande inspecties niet gerealiseerd worden. Overigens zijn er aanzienlijk minder nieuwe AOC-houders bijgekomen waardoor minder audits uitgevoerd hoefde te worden.

Safety Assessment National Aircraft: bevindingen o.b.v. veiligheidsinspecties specifiek gericht op Nederlandse maatschappijen						
Jaar	Aantal inspecties			Percentage inspecties met bevindingen		
	Geen bevindingen	Categorie 1	Categorie 2	Categorie 3		
2004	51	58,8%	19,6%	11,8%	9,8%	
2005	8	62,5%	12,5%	12,5%	12,5%	
2006	14	35,7%	28,6%	28,6%	7,1%	

Safety Assessment Foreign Aircraft: bevindingen o.b.v. veiligheidsinspecties specifiek gericht op buitenlandse bezoekende maatschappijen						
Jaar	Aantal inspecties			Percentage inspecties met bevindingen		
	Geen bevindingen	Categorie 1	Categorie 2	Categorie 3		
2004	182	18,1%	21,4%	35,1%	25,3%	
2005	243	15,2%	20,1%	35,8%	28,8%	
2006	266	19,2%	25,1%	29,7%	25,9%	

Safety Assessment General Aviation: bevindingen o.b.v. veiligheidsinspecties specifiek gericht op privé- en zakenluchtvaart						
Jaar	Aantal inspecties	Geen bijzonderheden	Aanbeveling aan gezagvoerder	Info aan eigenaar	Vliegen met restrictie	Correctie voor vertrek
2004	45	55,6%	68%	20%	4%	8%
2005	7	71,4%	66,7%	33,3%	0%	0%
2006	30	56,7%	62,5%	12,5%	6,3%	18,7%

Bron: IVW

Outputindicatoren Luchtvaarttechnische bedrijven					
Indicator	2004	2005	Streefwaarde 2006	Realisatie 2006	Vershil 2006
Toelating/continuering (aantal vergunningen)	2 972	4 140	4 436	6 750	2 314 ¹
Inspecties (aantal uitgevoerde inspecties)	930	800	865	540	325 ²

Bron: IVW

Toelichting

¹ Er zijn fors meer aanvragen geweest voor (wijzigingen op) bedrijfserkenningen en bewijzen van bevoegdheid. Daarnaast zijn er via de EASA aanzienlijk meer Minor Mod's (kleine veranderingen in een vliegtuig), Supplemental Type Certificates (STC) en Technical Standard Order (TSO) afgegeven dan van tevoren was ingeschat.

² Een aantal inspecties kon geen doorgang vinden omdat sommige bedrijven nog niet erkend waren in 2006 en van een aantal bedrijven de vergunning niet is verlengd.

38.03 Het bewaken en bevorderen van een duurzaam gebruik van water 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:

- *Koopvaardij/Binnenvaart/Visserij*: 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.
- *Waterbeheer*: 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.

Doelbereiking

De Inspectie Verkeer en Waterstaat heeft in 2006 bijgedragen aan het bewaken en bevorderen van een veilig en duurzaam gebruik van water voor het transport van personen en goederen door in de domeinen: Koopvaardij, Binnenvaart, Visserij en Waterbeheer:

- toezicht te houden op de naleving van wet- en regelgeving. Hiertoe zijn in 2006 circa 12 600 inspecties (o.a. controles ter plaatse, Port State Controles, ADNR controles, bedrijfsonderzoeken en inspecties bij provincies en waterschappen) uitgevoerd. In 2006 hebben tevens thema inspecties plaatsgevonden. Zo zijn er thema inspecties geweest op het gebied van gevaarlijke stoffen, 2e vluchtweg in de binnenvaart, toezicht bemanning en voorkoming olievertreiniging;

- het leveren van expertise voor o.a. de ontwikkeling en samenwerking met andere toezichthouders. Samenwerking heeft o.a. plaatsgevonden met de Arbeidsinspectie, VROM-Inspectie, KLPD, Zeehavenpolitie en de Hongaarse Inspectie;
- het afgeven van vergunningen of certificaten (toelating tot het domein), na toetsing aan de wettelijke voorwaarden. Binnen het domein koopvaardij zijn de meeste certificerende activiteiten aan de klassenbureaus overgedragen. De Inspectie VenW houdt toezicht op de kwaliteit van de klassenbureaus.

Beleidsprestaties 2006	realisatie
Koopvaardij	Ja
1. Binnenvaart	Nee
Visserij	Ja
Waterbeheer	Ja

Toelichting

1. Het nieuwe toezichtarrangement is nog niet gereed, omdat een belangrijk element daarvan (het visiedocument taakoverdracht keuring en meting binnenschepen) nog in ontwikkeling is. Het nieuwe toezichtarrangement zal naar verwachting in de eerste helft van 2008 zijn afgerond.

Realisatie van de individuele producten

Outputindicatoren koopvaardij					
Indicator	2004	2005	Streef- waarde 2006	Realisatie 2006	Vershil 2006
Toelating/continuering (aantal vergunningen)	16 797	17 730	9 870	16 514	6 644 ¹
Inspecties (aantal uitgevoerde inspecties)	8 167	5 076	5 226	6 499	1 273 ²

Bron: IVW

Toelichting

¹ In augustus 2006 is een groot aantal taken op het gebied van Toelating en Continuering (T&C) overgedragen aan Klassenbureaus. Deze overdracht was gepland voor 1 januari 2006. De verlate overdracht heeft er toe geleid dat in 2006 meer producten T&C door de Inspectie VenW zijn afgegeven dan gepland. Daarnaast zijn (veel) meer persoonsdocumenten aangevraagd en afgegeven dan was aangegeven.

² Om een aantal medewerkers te kunnen opleiden is gekozen voor intensivering van reguliere gevaarlijke stoffen inspecties. Dit is ten koste gegaan van het aantal meer arbeidsintensieve bedrijfscontroles.

Domein Koopvaardij		Bron: IVW				
Subdomein	Indicator	2003	2004	2005	2006 Doel	2006 Realisatie
Nederlandse scheepsrederij	Aanhoudingen van NL schepen door buitenlandse autoriteiten i.k.v. PSC (<7%)*	2,20%	2,80%	2,8%	<3%	2,9% ¹
Koopvaardij schepen onder buitenlandse vlag	Positie Nederlandse vloot op de «white list» (PSC)*	6	7	7	<10	n.n.b. ²
	95% van buitenlandse schepen in risicocategorie (PSC)**	92%	97%	95,1%	95	96,3 ³
Buitenlandse koopvaardij schepen	Aanhoudingen van schepen door NL autoriteiten i.k.v. PSC (<7%)**	6,30%	5,90%	5,60%	<6,0%	5,20%
	Aantal PSC Inspecties* (doelstelling = 25%)	1 355	1 437	1 380	>1 405	1 387 ⁴

* 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.

** Gegevens zijn gebaseerd op inspecties aan boord van buitenlandse schepen door Inspectie Verkeer en Waterstaat i.k.v. Paris Memorandum of Understanding on Port State Control

¹ Er zijn in totaal 975 inspecties uitgevoerd op Nederlandse schepen, op basis daarvan zijn 28 schepen aangehouden (2,9%). Dit aanhoudingspercentage is nagenoeg gelijk aan voorgaand jaar.

² Het streven is er op gericht om als vlaggenstaat bij de beste tien vlaggenstaten te behoren. Evenals in 2004 stond Nederland ook in 2005 op de 7e plaats van de White List. Voor 2006 is de plaats op de White List nog niet bekend.

³ Conform internationale afspraken moet 95% van risicovolle scheepstypen zoals tankers, bulkcarriers en passagiersschepen bij eerste binnenkomst in een Paris MOU land na 12 maanden, uitgebreid worden geïnspecteerd. Van de in totaal 269 te inspecteren schepen zijn er 259 geïnspecteerd (96,3%). Hiermee is de doelstelling gehaald.

⁴ In totaal hebben 5525 buitenlandse schepen Nederlandse havens aangedaan. Door de Inspectie VenW zijn 1387 buitenlandse schepen (25,1%) gecontroleerd. De norm van 25% is hiermee gehaald. Bij 72 van de geïnspecteerde schepen zijn dusdanige overtredingen vastgesteld dat aanhouding volgde (5,2%).

Aantal aan de Inspectie VenW gemelde ongevallen met of aan boord van Nederlandse Koopvaardij schepen			
	2004	2005	2006
Aantal gemelde ongevallen en incidenten	75	169	193
Aantal doden aan boord van Ned. Koopvaardij-schepen	4	3	4
Aantal gewonden aan boord van Ned. Koopvaardij-schepen	38	67	54

Bron: IVW

Outputindicatoren Visserij					
Indicator	2004	2005	Streef-waarde 2006	Realisatie 2006	Vershil 2006
Toelating/continuering (aantal vergunningen)	1 627	1 700	1 800	1 357	443 ¹
Inspecties (aantal uitgevoerde inspecties)	2 472	2 100	2 400	2 185	215

Bron: IVW

Toelichting

¹ De vissersvloot is afgenomen waardoor minder certificaten zijn uitgegeven.

Aantal aan de Inspectie VenW gemelde ongevallen met of aan boord van Nederlandse Visserij schepen			
	2004	2005	2006
Aantal gemelde ongevallen en incidenten	34	20	16
Aantal doden aan boord van Ned. Visserij schepen	1	4	3
Aantal gewonden aan boord van Ned. Visserij schepen	21	8	5

Bron: IVW

Outputindicatoren Binnenvaart					
Indicator	2004	2005	Streef- waarde 2006	Realisatie 2006	Vershil 2006
Toelating/continuering (aantal vergunningen)	4 127	6 049	4 060	7 013	2 953 ¹
Inspecties (aantal uitgevoerde inspecties)	6 073	5 838	6 410	3 866	2 544 ²

Bron: IVW

Toelichting

- ¹ Door de explosieve groei in de binnenvaartsector zijn veel meer certificaten aangevraagd dan waarop was gerekend. Omdat de verwerkingscapaciteit bij de Inspectie VenW hierop niet berekend was, zijn evenredig veel meer voorlopige certificaten afgegeven.
- ² Enerzijds wordt het verschil verklaard door een te optimistische planning, anderzijds hebben in 2006 ook vijf thema inspecties plaatsgevonden, waarbij de bijbehorende individuele inspecties niet apart zijn geregistreerd.

Outputindicatoren waterbeheer					
Indicator	2004	2005	Streef- waarde 2006	Realisatie 2006	Vershil 2006
Toelating/continuering (aantal vergunningen)	90	108	80	148	68 ¹
Inspecties (aantal uitgevoerde inspecties)	5	5	15	15	0

Bron: IVW

Toelichting

- ¹ Vergunningverlening is een vraaggestuurd proces. Verklaringen voor de toename zijn: extra budgetten voor RWS voor het uitvoeren van werken (inlopen achterstanden beheer&onderhoud, oplossen knelpunten in de infrastructuur), incidentele piek in de vorm van 14 vergunningen Ontgrondings Wet voor zandwinning in de Noordzee voor kustsuppleties en het uitblijven van het van kracht worden van nieuwe wetgeving waardoor een aantal categorieën van eigen werken onder algemene regels zou komen te vallen en dus niet meer vergunningplichtig zouden zijn.

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 sanctioneringsmogelijkheden te ontwikkelen.

Doelbereiking

Toezicht staat volop in de politieke en maatschappelijke belangstelling, zowel binnen als buiten de landsgrenzen. De samenleving wenst een overheid die veiligheid garandeert en daadkrachtig optreedt tegen onbehoorlijk gedrag. Dit vraagt om een effectieve invulling van het toezicht

door de inspectie. Door het meerjarenprogramma Toezicht in beweging gaat de Inspectie VenW de uitdaging aan om in de komende jaren te komen tot de vernieuwing van het toezicht waarvoor zij verantwoordelijk is. In het kader van de Arbeidstijdenwet en het Arbeidstijdenbesluit Vervoer heeft de Inspectie VenW de bevoegdheid om een bestuurlijke boete op te leggen. Tevens is er de wens naar vermindering van administratieve lasten en regelzucht, digitalisering van het proces vergunningverlening speelt hierbij een belangrijke rol.

Beleidsprestaties 2006	realisatie
1. Toezicht in beweging	Ja
2. Digitale tachograaf	Ja
3. Bestuurlijke boete	Ja
4. Financiële stimulering binnenvaart	Nee
5. E-government	Ja

Toelichting

1. Toezicht in beweging is een Inspectie-brede invulling van de modernisering van het toezicht in alle geledingen. Dit is een meerjarig programma wat voor 2007 en 2008 is opgesteld met een doorkijk naar 2009. Gedurende het programma worden deelprojecten opgeleverd.
2. Door vertragingen binnen de EU is de verplichte toepassing van de digitale tachograaf later ingevoerd dan was voorzien. De invoering van de digitale tachograaf is uiteindelijk per 1 mei 2006 definitief geworden.
3. Het instrument Bestuurlijke Boete is in 2006 toegepast en wordt door de Inspectie verder ontwikkeld.
4. Door de EU wordt sedert 1990 beleid gevoerd om de capaciteit van de binnenvaartsector beter af te stemmen op de vraag. Eén van de maatregelen die in dit kader zijn getroffen is de vorming van een door de EU beheerd fonds dat wordt gevoed door de branche. De EU had de mogelijkheid de ingebrachte fondsen vanaf 2003 weer ter beschikking te stellen aan de branche. Tot op heden heeft binnen de Europese Unie over de besteding van deze gelden geen besluitvorming plaatsgevonden.
5. Het project E-government heeft in 2006 een belangrijke bijdrage geleverd aan digitalisering van het toezicht; ook na 2006 wordt digitalisering van de inspectie voortgezet. Op dit moment wordt inclusief het digitaal aanvragen van een digitale tachograafkaart circa 25 procent van de dienstverlening via de elektronische snelweg gerealiseerd.

Overzicht afgeronde onderzoeken					
	Onderzoek onderwerp	AfD of OD	Start	afgerond	vindplaats
Overig evaluatie-onderzoek	Toezichtarrangementen Taxi- vervoer, Busvervoer, Goederen- vervoer, Tram/Metro, Luchtruim, Schiphol, Luchtvaarttechnische bedrijven, Luchtvaartoperati- onele bedrijven, Binnenvaart, Visserij, Waterbeheer	38	2004	2007/2008	

Toelichting

Het ontwikkelen en implementeren van de nieuwe toezichtarrangementen zal voor de aandachtsgebieden Land, Water, en Lucht naar verwachting in 2007 c.q. 2008 zijn afgerond. Momenteel wordt onderzocht in hoeverre een afzonderlijk domein Zeehavens zal worden geïntroduceerd. Naar verwachting wordt hierover in het eerste kwartaal van 2007 een besluit genomen. Het toezicht op transport van gevaarlijke stoffen genereert de behoefte aan een apart strategisch kader. In 2007 wordt een start gemaakt met de beschrijving van de actuele situatie van dit toezicht. Voor het domein Koopvaardij is het deel-toezicht arrangement koopvaardij, toezicht op klasse, in 2006 voltooid. Voor het toezicht op Schiphol is een visiedocument opgesteld. De speerpunten van deze visie zijn de ontwikkeling van een integraal beeld met speciale aandacht voor de interfaces en de samenwerking tussen de inspectiediensten. In 2006 is het visiedocument «Security: regulier toezicht op een bijzonder terrein» opgeleverd. Het visiedocument beoogt een nadere uitwerking te geven van het strategisch kader voor het huidige en toekomstige security-toezicht van de inspectie. Het visiedocument voorziet een toekomst waarbij het security-toezicht, indien van toepassing, deel uit maakt van het toezicht van de inspectie. Elk toezichtarrangement inclusief instrumenten dient vervolgens iedere 4 jaar te worden geëvalueerd. In 2006 heeft nog geen evaluatie op vernieuwde toezichtarrangementen plaatsgevonden.

39 Bijdragen IF en BDU

Omschrijving

Op dit artikel zijn de bijdragen aan het Infrastructuurfonds en de Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer (BDU) verantwoord. Deze middelen zijn ingezet om het beleid uit te kunnen voeren op het Infrastructuurfonds en binnen de kaders van de wet BDU Verkeer en Vervoer.

Doelbereiking en maatschappelijke effecten

Zie beleidsartikelen en productartikelen Infrastructuurfonds.

Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)				
39. Bijdragen aan IF en BDU	Realisatie		Begroting	Verschil
	2005	2006	2006	2006
Verplichtingen		6 635 504	6 272 555	362 949
Uitgaven	5 841 211	6 210 425	6 214 807	- 4 382
<i>39.01 Bijdrage aan IF</i>	4 372 534	4 705 018	4 745 454	- 40 436
<i>39.02 Bijdragen aan de BDU</i>	1 468 677	1 505 407	1 469 353	36 054
Ontvangsten	0	0	0	0

40 Nominaal en onvoorzien

Algemene doelstelling

Niet van toepassing op dit artikel.

Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)				
40. Nominaal en onvoorzien	Realisatie		Begroting	Verschil
	2005	2006	2006	2006
Verplichtingen	0	0	984	- 984 ¹
Uitgaven	177 216	0	984	- 984
Loonbijstelling	0	0	0	0
Prijsbijstelling	0	0	0	0
Onvoorzien	0	0	984	- 984 ¹
Realisatie oud artikel 22	177 216	0	0	0

Financiële toelichting op de tabel budgettaire gevolgen van beleid

¹ Het in de begroting geraamde bedrag is voor een beperkt deel (ca. € 0,3 mln.) in het verslagjaar binnen de begroting van Verkeer en Waterstaat (XII) ingezet voor relatief kleine niet voorziene uitgaven. Het restant vloeit terug naar de algemene middelen.

41 Ondersteuning functioneren Verkeer en Waterstaat

Algemene doelstelling

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

Doelbereiking en maatschappelijke effecten

Om op centraal niveau de ambtelijke en politieke leiding te adviseren en te ondersteunen bij de besturing van het departement en om de Directo-
raten-Generaal te ondersteunen en te adviseren bij de voorbereiding en
uitvoering van het beleid. Om (interne) klanten binnen het verzorgingsge-
bied op een efficiënte en optimale wijze de basisfaciliteiten te bieden van
de uitvoering van de bedrijfsvoering.

Succesfactoren

De mate waarin het departement effectief en efficiënt functioneert hangt
onder andere af van rijksbrede (organisatie)ontwikkelingen, zoals bijv.
shared services concepten en gezamenlijke uitvoerings- en inkoop-
trajecten.

Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)				
41. Ondersteuning functioneren VenW	Realisatie		Begroting	Verschil
	2005	2006	2006	2006
Verplichtingen		258 164	194 390	63 774 ¹
Uitgaven	225 327	241 654	201 612	40 042
<i>41.01 Centrale diensten</i>	<i>111 683</i>	<i>128 598</i>	<i>116 767</i>	<i>11 831</i>
41.01.01 Interne en externe communicatie VenW	10 265	19 767	9 376	10 391 ²
41.01.02 Bedrijfsvoering VenW	40 430	29 968	29 510	458
41.01.03 Ondersteuning ambtelijke en politieke leiding	5 683	4 884	6 585	-1 701
41.01.04 Internationaal beleid VenW	2 309	2 715	3 472	-757
41.01.05 Wetgeving en bestuurlijk-juridische advisering	6 896	9 036	8 437	599
41.01.06 Financial en operational auditing	5 183	6 008	6 402	-394
41.01.07 Externe oriëntatie en inspraak	4 570	3 411	4 112	-701
41.01.08 HGIS-gelden	2 067	1 557	2 205	-648
41.01.09 Uitgaven tbv algemeen departement en Bijdragen derden	34 280	50 900	46 668	4 232
41.01.01 KIM	0	352	0	352 ³
<i>41.02 Shared Services Organisatie</i>	<i>94 859</i>	<i>91 731</i>	<i>63 339</i>	<i>28 392</i>
41.02.01 ICT Dienstverlening	6 948	13 582	5 621	7 961 ⁴
41.02.02 Faciële Dienstverlening	54 054	51 977	35 608	16 369 ⁵
41.02.03 Personele Dienstverlening	16 296	10 530	9 342	1 188
41.02.04 Financiële Dienstverlening	4 152	7 012	2 736	4 276 ⁶
41.02.05 Advies, Innovatie en Ontwikkeling	13 409	8 630	10 032	-1 402
<i>41.03 Alg. uitgaven dep. onderdelen</i>	<i>18 785</i>	<i>21 325</i>	<i>21 506</i>	<i>-181</i>
41.03.01 Regeringsvliegtuig	3 509	6 676	3 805	2 871 ⁷
41.03.02 Personeel en materieel DGP	4 997	3 713	6 234	-2 521 ⁸
41.03.03 Personeel en materieel DGTL	7 925	8 226	7 982	244
41.03.04 Personeel en materieel DGW	2 354	2 710	3 485	-775
Van totale uitgaven:				
- Apparaatsuitgaven		189 831	155 872	33 959
- Agentschapsbijdrage		7 867	742	7 125
- Restant		43 956	44 998	-1 042
Ontvangsten		282 641	14 359	268 282 ⁹

Financiële toelichting op de tabel budgettaire gevolgen van beleid

¹ De hogere verplichtingenrealisatie is voor een deel direct gerelateerd aan de hogere kasuitgaven op dit artikel. Het resterende verschil op dit

artikel heeft een administratief technische oorzaak. Voor de uitgaven die het moederdepartement VenW verricht voor de baten-lastendienst RWS worden zowel de kas als de verplichtingen vastgelegd. VenW berekent de uitgaven door aan RWS en krijgt hierdoor ontvangsten op haar begroting. De ontvangsten worden in mindering gebracht van de uitgaven. De eerder vastgelegde verplichtingen worden echter niet bijgesteld of afgeboekt.

- ² De hogere uitgaven betreffen overboekingen van andere onder VenW ressorterende diensten ten behoeve de in het verslagjaar gevoerde campagnes Groot Onderhoud, Nederland Leeft met Water, Auto te water, Dode hoekspiegel en Rij met je hart.
- ³ In de oorspronkelijk vastgestelde begroting zijn voor dit onderdeel geen gelden geraamd, omdat het Kennisinstituut Mobiliteitsbeleid (KIM) per 1 september 2006 van start is gegaan. Door middel van de tweede suppletore begroting over 2006 zijn via overboekingen van andere VenW onderdelen begrotingsgelden aan dit onderdeel toegevoegd.
- ⁴ Het verschil tussen de raming en de realisatie wordt veroorzaakt door activiteiten uit met de klanten overeengekomen Service Level Agreements alsmede overgeboekte taken, middelen en fte's van met name de Inspectie van VenW.
- ⁵ Voor een deel wordt ook hier het verschil veroorzaakt door de afgesloten Service Level Agreements alsmede overgeboekte taken, middelen en fte's van met name de Inspectie van VenW.
Voor een ander deel bestaan de hogere uitgaven uit huisvestingskosten, stijging van de energiekosten en huurgelden, vervanging van meubilair, een naheffing van energiekosten en tot slot de afkoop van het huurcontract voor het pand aan de Johanna Westerdijkplein.
- ⁶ Door aanloopproblemen met de invoering van SAP is er extra geïnvesteerd in opleidingen. Daarnaast is menskracht ingehuurd om achterstanden in de factuurverwerking weg te werken. Verder zijn doorbelaste telefoniekosten ten laste van dit onderdeel gebracht en zijn bestuursneutrale taken, middelen en fte's van andere diensten overgeboekt en zijn Service Level Agreements afgesloten.
- ⁷ Per 1 januari 2006 is het beheercontract van het regeringsvliegtuig overgegaan van Martinair naar KLC (KLM Cityhopper B.V.). Bij het aangaan van het contract was onduidelijk of alle opgevoerde begrotingen van KLC onderhevig zijn aan BTW. Martinair had specifieke afspraken gemaakt met de Belastingdienst die niet onverkort door KLC konden worden overgenomen. Medio 2006 heeft KLC overeenstemming bereikt met de Belastingdienst over het BTW-vraagstuk en is het contract derhalve bijgesteld. Daarnaast is er een BTW-naheffing over 2005 betaald. Voorts is een tegenvaller ontstaan in verband met een noodzakelijke reparatie, een afrekening van onderhoudskosten (over de maand december 2005) en de afrekening over 2005 van de variabele kosten en zijn meer vliegrepen gemaakt dan oorspronkelijk begroot.
- ⁸ Het overschot is hoofdzakelijk veroorzaakt:
- doordat er in 2006 gelden zijn overgeboekt naar de begroting van SSO voor de door de SSO verleende dienstverlening;
 - door een overboeking van begrotingsgelden voor het Rijkstraineeprogramma;
 - door een overboeking van begrotingsgelden naar de begroting van het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties voor de Topmanagementgroep (het werkgeverschap van de topmanagementgroep valt vanaf 1 april 2006 onder volledige verantwoordelijkheid van de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties).
- ⁹ Voor de bij Rijkswaterstaat reeds aanwezige activa, die bij de vorming van de Baten-Lasten dienst door het ministerie zijn overgedragen aan Rijkswaterstaat, is conform de baten- lastenregelgeving door Rijkswaterstaat een bedrag van ca. € 264 mln. aan VenW betaald.

41.01 Centrale Diensten

41.02 Shared Services Organisatie

41.03 Algemene uitgaven departementsonderdelen

Tegen de achtergrond van het rijksbrede Programma Andere Overheid en de Veranderopgave VenW hebben de Centrale diensten en de SSO in 2006, naast het leveren van de reguliere producten en diensten op het gebied van advisering en ondersteuning van de ambtelijke en politieke leiding van het departement en de Directoraten-Generaal, bijgedragen aan een verdere verbetering van de departementale efficiëntie en effectiviteit. Te noemen valt onder meer de nieuwe geïntegreerde internetsite van VenW, de externe communicatiecampagnes zoals «Nederland leeft met Water» en «Van A naar Beter», het vorm en inhoud geven aan de strategische bedrijfsvoeringsagenda van VenW, versterking van de samenhang en effectiviteit in het internationale werk, de uitwerking van het programma Beter Geregeld, de vormgeving van Inspraak Nieuwe Stijl en de inrichting van het Kennisinstituut voor mobiliteit.

Prestatiegegevens

Huisvestingsuitgaven bestuurskern (in € 1 000)							
	2002	2003	2004	2005	Streef- waarde 2006	Realisatie 2006	Vershil
Huisvestingsuitgaven Bestuurskern*	31 258	41 206	35 777	35 777	35 777	41 715	5 938

* Onder huisvestingsuitgaven worden huurgelden, de exploitatie- en inrichtingskosten alsmede infrastructurele voorzieningen gerekend. Onderdeel van de huisvestingskosten van de bestuurskern maken uit: Centrale Diensten, Inspectie VenW, DG Water, DG Personenvervoer, DG Transport en Luchtvaart en de Shared Services Organisatie.

Toelichting

Het verschil wordt volledig verklaard door de overdracht van het beheer (huur en exploitatie) van de diverse panden van de Inspectie van VenW naar SSO.

Extra comptabel overzicht

Conform de geldende voorschriften wordt een deel van de functionele kosten van het Huis der Koningin op declaratiebasis in rekening gebracht bij Verkeer en Waterstaat en ten laste van de begroting van dit ministerie gebracht. Voor 2006 betreffen het de volgende bedragen:

Extracomptabel overzicht uitgaven 2006 Huis der Koningin (in € 1 000)	
Functionele uitgaven koninklijk huis	4 883
Overige uitgaven: regeringsvliegtuig	1 500

Het betreffen enerzijds de uitgaven van hofpersoneel en anderzijds uitgaven die samenhangen met onder meer het gebruik van auto's, paarden en rijtuigen. Deze uitgaven worden – voorzien van een accountantsverklaring – op grond van de Wet Financieel Statuut door de Thesaurier van H.M. de Koningin gedeclareerd bij Verkeer en Waterstaat.

Overzicht afgeronde onderzoeken

Overzicht afgeronde onderzoeken					
	Onderzoek onderwerp	AD of OD	Start	afgerond	vindplaats
Overig evaluatie-onderzoek	Nederland leeft met Water	41.01.01	Continu		www.nederlandleeftmetwater.nl
	Van A naar Beter	41.01.01	Jaarlijks		www.vananaarbeter.nl
	Arbeidsmarkt- communicatie	41.01.01	Jaarlijks		

7. BEDRIJFSVOERINGSPARAGRAAF

Inleiding

De bedrijfsvoeringsparagraaf in dit jaarverslag is anders dan voorgaande jaren. Naar aanleiding van IBO Regeldruk en controletoren (Kamerstuk 2004–2005, 29 950, nr. 1) is een aantal maatregelen getroffen om de regeldruk te verminderen en de controletoren effectiever te organiseren. Hierbij is de verantwoording over de gevoerde bedrijfsvoering en de daarin gemaakte keuzes nadrukkelijker bij het management neergelegd. Dit komt in deze paragraaf tot uitdrukking door expliciete aandacht voor de rechtmatigheid van de financiële middelen.

Reikwijdte, normenkader en totstandkomingsproces

De bedrijfsvoeringsparagraaf is het sluitstuk van de sturingscyclus. Deze cyclus is onderdeel van het managementcontrolsysteem van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Het risicomanagement speelt hierbij een belangrijke rol. Hierbij wordt een brede definitie van bedrijfsvoering gehanteerd: de sturing en beheersing van de bedrijfsprocessen om de beleidsdoelstellingen te kunnen realiseren. De bedrijfsvoeringsparagraaf is een zogeheten «uitzonderingsrapportage» (geen integrale verhandeling over de gevoerde bedrijfsvoering, maar over de belangrijkste ontwikkelingen, aandachtspunten, keuzes en risico's wordt gerapporteerd) en vormvrij met een aantal verplichte elementen. Deze verplichte onderdelen zijn: rechtmatigheid, totstandkoming beleidsinformatie, financieel en materieel beheer en overige aspecten van de bedrijfsvoering (hierna genoemd: bedrijfsvoeringsprioriteiten). Het normenkader wordt gevormd door de geldende wet- en regelgeving.

Bedrijfsvoeringprioriteiten

De bedrijfsvoeringprioriteiten worden gevormd door de belangrijkste aandachtspunten die op basis van risicoanalyse naar voren zijn gekomen alsmede de werking van de daarvoor getroffen maatregelen. Hierbij ook aandacht voor belangrijke kwaliteitsverbeteringen en organisatieontwikkelingen.

Sturing en beheersing van de bedrijfsvoering

In het bedrijfsvoeringsberaad VenW is de vernieuwingsagenda voor de bedrijfsvoering 2007–2011 vastgesteld. Deze agenda hangt samen met de «Veranderopgave VenW» (zie beleidsverslag, paragraaf 2.1 «VenW als andere overheid») die onder meer gericht is op de professionalisering van organisatie en haar werkwijze. In deze vernieuwingsagenda onder meer aandacht voor verdergaande samenwerkingsverbanden en sturingsvormen, flexibele inzet van medewerkers, arbeidsmarktstrategie, integraliteit en vereenvoudiging van kaderstelling en control en verbetering van geautomatiseerde informatiesystemen.

In 2006 heeft VenW ingezet op verbetering van de sturing en beheersing van de bedrijfsvoering op een vereenvoudigde, pragmatische en effectieve wijze door de centrale kaders en procedures kritisch tegen het licht te houden.

Per 1 januari 2006 is er sprake van een eenduidige en uniforme VenW-brede inrichting en onderhoud van de financiële processen. Deze

processen worden vanaf begin 2006 ondersteund door een nieuw geautomatiseerd systeem (SAP). De noodzaak van een nieuw systeem was onder meer ingegeven door de vorming van de baten-lastendiensten RWS en IVW (met ingang van 2007). Deze VenW-onderdelen zijn overgaan van een verplichtingen-kasadministratie naar een baten-lastenadministratie. Met het huidige systeem is gekozen voor een standaard systeem waarmee maatwerk van enige betekenis is voorkomen, zodat er sprake is van acceptabele onderhouds- en beheerkosten. Er was sprake van een omvangrijke en complexe operatie die – inherend aan dergelijke veranderingen – met de nodige problemen en schoonheidsfouten gepaard is gegaan. Ondanks een intensieve voorbereiding van de implementatie van SAP – waaronder de opleiding en training van gebruikers – was het in 2006 nodig veel aandacht te schenken aan zowel kennisoverdracht als het toetsen op het juist naleven van de afgesproken procedures en zo nodig doorvoeren van correcties. Gedurende de eerste helft van 2006 zijn als gevolg van het nieuwe systeem achterstanden ontstaan bij de verwerking van de facturen. Dit werd enerzijds veroorzaakt doordat betrokkenen moesten wennen aan het nieuwe systeem alsook vanwege een gewijzigde procesgang van het crediteurenbeheer. Hierop is een actieplan opgesteld om de achterstanden weg te werken. Hieraan is met voorrang gewerkt, waardoor de betalingsachterstanden in het derde kwartaal van 2006 konden worden opgelost. Ook in 2007 zal het nodig zijn om de operationele SAP-processen goed te monitoren en mogelijk bij te sturen

De stroomlijning van de bedrijfsprocessen is in 2006 voorts bevorderd door stafondersteuning en bestuursneutrale ondersteunende processen verder te bundelen. Per 1 januari 2006 is de centrale stafdirectie Financiën, Management en Control (FMC) opgericht. Hierin zijn de directies Financieel-Economische Zaken, HRM, Organisatie en Informatie en een deel van de bestuursondersteuning ondergebracht. De bestuursneutrale ondersteunende processen zijn voor de beleidskern verdergaand ondergebracht bij de Shared Services Organisatie (SSO). Mede vanwege een vernieuwde werkwijze en de implementatie van een nieuw financieel systeem ontstond in 2006 druk op de relatie tussen de bestuurskern en SSO, waaronder op onderdelen van de uitvoering van het opdrachtverleningsproces. In 2006 zijn verbeteracties opgestart die ook in 2007 zullen doorlopen. Overigens zal – mede gezien de personele taakstellingen – het vereenvoudigen van de bedrijfsvoeringsprocessen ook in 2007 worden voortgezet.

Instelling baten-lastendienst Rijkswaterstaat

Per 1 januari 2006 is de baten-lastendienst Rijkswaterstaat (RWS) ingesteld. De vorming van de baten-lastendienst beoogt de dienstverlening voor het publiek te verbeteren en het doelmatig werken zichtbaarder te kunnen maken.

Met de agentschapsvorming is een besturingsmodel geïmplementeerd waarbij producten, prestaties en middelen zijn gekoppeld. Zodoende ontstaat de mogelijkheid om de producten van RWS ten behoeve van het departementale beleid beter te sturen en op doelmatigheid te beoordelen. De sturingsrelaties zullen in 2007 nog verder moeten worden verfijnd. Daarnaast zijn in 2006 de primaire processen opnieuw beschreven en vastgelegd. De effecten hiervan in termen van een verbeterde sturing en kwaliteit van de werkprocessen zullen in 2007 zichtbaar moeten worden.

In 2006 is voorts uitvoering gegeven aan de acties zoals aangegeven in een brief aan de Tweede Kamer (Kamerstuk 2005–2006, 29 283, nr. 37)

naar aanleiding van het onderzoek van de Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten (TCI) ter verbetering van de beheersing van grote projecten, waaronder de oprichting van een Centrum voor projectmanagement. Dit centrum richt zich op kennismanagement, HRM-management en op de verdere standaardisering en uniformering van werkprocessen bij grote projecten.

Ten aanzien van de beheersing van grote projecten heeft de Tweede Kamer in 2006 aangegeven tevreden te zijn over de wijze waarop VenW de aanbevelingen van de Tijdelijke Commissie Infrastructuur heeft opgepakt. Desondanks zijn eind 2006 tegenvallers gemeld. Het blijft bijzonder moeilijk in een technisch complexe en innovatieve projectomgeving vooraf alle risico's te identificeren. Het nemen van beheersmaatregelen kan ook niet altijd voorkomen dat een deel van de geïdentificeerde risico's zich daadwerkelijk zal manifesteren.

Instelling baten-lastendienst Inspectie VenW

In 2006 heeft de Inspectie VenW (IVW) het traject doorlopen om per 1 januari 2007 baten-lastendienst te worden. Als baten-lastendienst werkt de IVW met een resultaatgericht besturingsmodel. Dit betekent dat de producten en diensten concreet zijn omschreven, zodat de aansturing transparanter wordt en een beter inzicht ontstaat in de opbrengsten en kosten. Hierdoor kan een betere relatie worden gelegd tussen de producten en diensten van IVW en de bijdrage die zij leveren aan de beleidsdoelen van VenW. Om de toezichtlast voor het bedrijfsleven te verminderen zijn in 2006 in het kader van het rijksbrede project Samenwerking Rijksinspecties pilots gestart om tot een verdergaande vorm van samenwerking te komen. In 2006 heeft de IVW voorts een tarievenstelsel ontwikkeld, waarbij kostprijzen per product zijn berekend. Dit heeft geleid tot inzicht in de mate van kostendekkendheid van de tarieven 2006. Op basis hiervan zijn de tariefregelingen 2007 vastgesteld.

In de loop van 2006 zijn door de Inspectie additionele inspanningen geleverd om aan te tonen dat de kwaliteit van het financieel en het materieel beheer van voldoende niveau is voor het voortzetten van de procedure om IVW de status van baten-lastendienst te laten verkrijgen. Deze additionele inspanningen waren met name gericht op het aantonen van de volledigheid van de ontvangsten, de kwaliteit van het contractbeheer, de contractbeheersing en het materieel beheer. Op grond van deze inspanningen is in september 2006 het vertrouwen uitgesproken dat hieraan door IVW wordt voldaan, mits op deze onderdelen sprake zou zijn van adequate en structurele borging. Als gevolg hiervan zijn in het laatste kwartaal van 2006 aanvullende beheersmaatregelen getroffen. De werking van deze beheersmaatregelen is nog niet op alle onderdelen aangetoond. Voor de ontvangstprocessen wordt hieraan verder gewerkt door deze verder te digitaliseren. Dit is een ingrijpend proces dat de nodige tijd zal vergen. Voor de kwaliteit van het contractbeheer en van de contractbeheersing zal een gericht verbeterplan op korte termijn worden opgesteld. In het kader van de openingsbalans is in 2006 inzicht verkregen in het beheer van het wagenpark. Begin 2007 is, op aandringen van de Departementale Auditdienst (DAD), het overige te beheren materieel van IVW in beeld gebracht. Door middel van periodieke inventarisaties, dossiercontroles en afstemming met de financiële administratie wordt de kwaliteit van het materieel beheer structureel, conform de generieke procedures, geborgd. In 2007 zullen extra inspanningen worden gepleegd

om het financieel beheer blijvend op het gewenste niveau te brengen en te houden.

Personeel

De totale uitstroom is bij VenW – en met name bij RWS – de afgelopen jaren groter geweest dan volgens de Balkenende-taakstellingen strikt noodzakelijk was. Hiermee is ruimte gecreëerd om een gewenste kwalitatieve versterking van de bezetting door te voeren. Hiervoor is fors ingezet op het aantrekken van nieuwe deskundige medewerkers die beschikken over de gewenste kwaliteiten. Gegeven de toenemende krapte op de arbeidsmarkt is dit ondanks forse wervingsinspanningen lastig gebleken. In overeenstemming met de verwachting is de dalende lijn van inhuur van de laatste jaren dan ook onderbroken om de productie doorgang te kunnen laten vinden. VenW blijft, ondanks deze noodzakelijke tijdelijke stijging, de interdepartementale lijn volgen ten aanzien van het verminderen van inhuur van externen en blijft streven naar een selectieve inzet van externen.

De bezetting van VenW bedroeg eind 2005 11 557 fte en is geleidelijk gegroeid naar een bezetting van 11 841 fte op 31 december 2006. Daarmee ligt de bezetting overigens nog steeds ruim onder de formatie van 12 676 fte. Ondanks de in het regeerakkoord opgenomen forse ombuigingen, zal ook in de komende jaren gericht moeten worden geïnvesteerd in het werven van medewerkers met specifieke kennis en vaardigheden voor met name de uitvoering (RWS).

Volume ambtelijk personeel in fte's					
	Beleid	Ondersteuning	Uitvoering	Inspectie	Totaal
Formatie VenW 2006	1 006	614	10 101	955	12 676

Financieel en materieel beheer

VenW heeft in 2006 mede als gevolg van vele veranderingen in sturing, processen en systemen veel aandacht besteed aan de kwaliteit van het financieel en materieel beheer. Mede op basis van bevindingen uit intern controles, quick scans, audits en bedrijfsvoeringsmonitor heeft een aantal onderwerpen in 2006 specifieke aandacht gekregen. In bijlage 2 van het jaarverslag wordt ingegaan op de implementatie van de door de Algemene Rekenkamer gedane aanbevelingen naar aanleiding van hun Rapport bij het Jaarverslag 2005 (Kamerstuk 2005–2006, 30 550 XII, nr. 2).

Verplichtingenbeheer

Het verplichtingenbeheer – dat er op is gericht om een juiste, tijdige en volledige registratie van gesloten overeenkomsten te waarborgen – was reeds een aantal jaren matig. Ook over 2005 constateerde de DAD dat het verplichtingenbeheer beter moest. Omdat de verplichtingenproblematiek zich reeds een aantal jaren voordeed, beschouwde de Algemene Rekenkamer naar aanleiding van het rechtmatigheidsonderzoek over 2005 het verplichtingenbeheer als een «ernstige onvolkomenheid».

Naar aanleiding van de over 2005 gedane constatering is in 2006 veel gedaan om het verplichtingenbeheer op orde te krijgen. Hiervoor is gekozen voor zowel een generieke als een dienstspecifieke aanpak. Hoewel de kwaliteit van het verplichtingenbeheer per dienst verschillend was, is ervoor gekozen om alle VenW-onderdelen bij de verbetering van het verplichtingenbeheer te betrekken. Daarnaast zijn er gedurende het verbetertraject bij de directoraten-generaal RWS, Personenvervoer en Water en de SSO audits uitgevoerd naar de kwaliteit van het verplichtingenbeheer.

De verbeteringen hebben zich gericht op cultuur, de inrichting van processen en systemen en versterking van de beheersmaatregelen. Door de betrokkenheid van het bedrijfsvoeringsberaad, de verbeterplannen van de diensten, het expliciet aanspreken van managers en de gehouden audits is er in 2006 een verbetering van de aandacht voor het verplichtingenbeheer geweest.

De inrichting van het verplichtingenproces is in 2006 verbeterd door de implementatie van het SAP-systeem, waarbij een harde koppeling is gelegd tussen de opdrachtverlening en de facturen (voor opdrachten boven de € 1 250). Daarnaast zijn in 2006 de benodigde monitoringoverzichten verbeterd. Door middel van digitalisering van het inkoopdossier zal de systeem technische ondersteuning in 2007 nog verder worden doorontwikkeld. Ook is in 2006 een gedragslijn vastgesteld die duidelijk geeft in welke gevallen bestuurlijke overeenkomsten in de financiële administratie dienen te worden vastgelegd.

De beheersmaatregelen omtrent verplichtingen zijn in 2006 aangescherpt. Er is extra aandacht gegeven aan het monitoren van het verplichtingenbeheer en het aanspreken van betrokkenen bij ongewenste afwijkingen. De tijdigheid van de opdrachtverstrekking bij opdrachten tot € 50 000 voor onderzoek, advies en inhuur blijft evenwel een belangrijk aandachtspunt. Tevens is geconstateerd dat de naleving van de Europese aanbestedingsregels toereikend is verankerd. Wel behoeft de naleving ervan voor meerwerken groter dan 50 procent van het oorspronkelijk aanbestedingsbedrag nog extra aandacht.

De conclusie is dat er in 2006 sprake is geweest van een verbetering van het verplichtingenbeheer¹. Hoewel dit – met name vanwege de implementatie van SAP – niet gedurende het gehele jaar gelijke aandacht heeft gehad is het verplichtingenbeheer door aanvullende acties in met name de tweede helft van het jaar op een kwalitatief toereikend niveau gekomen met inachtneming van een aantal verbeterpunten. Blijvend aandacht is noodzakelijk om de verbetering vast te houden.

Beheersing innovatieve contracten

Zoals in het Ondernemingsplan RWS is aangegeven, is het beleid van RWS om uitvoerende taken op het gebied van aanleg, beheer en onderhoud van infrastructuur steeds meer over te laten aan de markt. Bij deze ontwikkeling nemen innovatieve contractvormen een belangrijke plaats in. In 2006 is de beheersing van deze contractvormen een belangrijk aandachtspunt geweest. RWS heeft dit aandachtspunt uitgewerkt in de vorm van verschillende verbetermaatregelen op het gebied van kennis van en deskundigheid over deze nieuwe contractvormen, op het gebied van de beheersing van met name de prestatiebestekken en op het gebied van het uitwerken van en communiceren over de werkwijze bij systeemgerichte contractbeheersing.

¹ Uit controlebevindingen van de DAD over 2006 is gebleken dat er in vergelijking met 2005 sprake is van vermindering van de fouten en onzekerheden m.b.t. begroting VenW (HXII) en Infrastructuurfonds van 56% resp. 81%.

Aan de deskundigheid van de medewerkers is gewerkt door nieuwe opleidingen en trainingen te ontwikkelen en medewerkers deze te laten volgen. Continuering van deze activiteiten in 2007 is nodig om de beheersing van de innovatieve contracten verder te verbeteren.

RWS heeft een verbeterteam ingesteld dat zich richt op structurele verbeteringen in de beheersing van prestatiebestekken. Dit verbeterteam pakt de volgende aspecten aan: centrale aansturing, uniformering processen, areaal- en objectgegevens, beperking verkeershinder en dialoog met de markt. De beheersing van lopende prestatiebestekken heeft in 2006 aandacht gekregen, maar de effecten van de structurele maatregelen zijn nog niet in de volle breedte merkbaar. Daarom blijft de beheersing van lopende prestatiebestekken ook in 2007 een belangrijk punt van aandacht. Met ingezette structurele maatregelen en extra aandacht voor de lopende contracten, verwacht RWS de beheersing van de prestatiebestekken in 2007 op het gewenste niveau te krijgen.

In 2006 is de systeemgerichte contractbeheersing verder doorontwikkeld en vastgelegd. Tegelijkertijd zijn aan betrokkenen trainingen gegeven, welke in 2007 een vervolg krijgen. Deze werkwijze wordt met ingang van 2007 toegepast op alle contracten die systeemgericht worden beheerd. Naar verwachting is hiermee een solide basis gelegd om ook in de toekomst infrastructurele projecten op een voldoende niveau te beheersen.

Materieel beheer

Om er voor te zorgen dat het materieel beheer tijdig voor de start van Rijkswaterstaat als agentschap op orde zou zijn heeft RWS in 2005 verscheidene acties ondernomen. Met deze acties heeft RWS het materieel beheer per ultimo 2005 op een voldoende niveau gekregen. Om het materieel beheer op orde te houden is voortdurende aandacht en gelijkblijvende inspanning een belangrijke voorwaarde. Door de diensten is in 2006 een scan uitgevoerd naar de kwaliteit van het materieel beheer. Het beeld dat hieruit naar voren is gekomen is dat het materieel beheer op hoofdlijnen op een voldoende niveau is en er geen onaanvaardbare risico's worden gelopen, met daarbij aandachtspunten bij enkele diensten. Het materieel beheer blijft ook in 2007 expliciete aandacht krijgen.

Totstandkoming beleidsinformatie

Door de Departementale Auditdienst zijn audits uitgevoerd naar het totstandkomingsproces prestatiegegevens van VenW. Hieruit kwam een wisselend beeld naar voren ten aanzien van het systeem van borging van de kwaliteit van beleidsinformatie bij beleidsdirectoraten. Dit beeld varieerde van beginnersstadium tot goed in opzet en werking. De conclusie van de audits was echter wel dat de totstandkoming van onderzochte prestatie-indicatoren voldoende was geborgd conform de eisen, zodat een juiste en volledige informatievoorziening in Hoofdstuk XII en Infrastructuurfonds mogelijk was. Aan het eind van 2006 zijn door de beleids-DG's acties ondernomen die in eerste instantie bestonden uit een verscherpte inventarisatie van het probleem. De daarop volgende acties moeten leiden tot een betere vastlegging van het totstandkomingsproces en de overeenkomsten met leveranciers van de informatie. Gedurende 2006 zijn de eisen ten aanzien van de totstandkoming van beleidsinformatie herhaaldelijk onder de aandacht gebracht van de beleidsdirectoraten (beleids-DG's) die, binnen het sturingsmodel van VenW, verantwoordelijk zijn voor de kwaliteit van beleidsinformatie. FMC kiest op basis van een risico-analyse met de DAD de prestatie-indicatoren die in

aanmerking komen voor operational audits. Deze afweging vindt jaarlijks plaats op basis van politiek risico, financiële omvang en mogelijke belangen van verstreckende partijen.

Het geactualiseerde beeld op basis van de meest recente audits laat nog wel een aantal verbeterpunten zien. Een algemeen verbeterpunt is de communicatie over de vastgestelde eisen aan het totstandkomingsproces richting beleidsmedewerkers en projectleiders. Op een aantal artikelen geldt een aantal meer specifieke verbeterpunten:

- Ten behoeve van de reconstrueerbaarheid van totstandkomingsprocessen is aanvullende vastlegging nodig bij een aantal indicatoren behorend bij de artikelen 31, 32 en 34. Dit geldt in het bijzonder voor het punt beoordeling van aangeleverde gegevens door beleidsmedewerkers.
- Binnen artikel 32 heerst jaarlijks terugkerende spanning tussen de aspecten tijdigheid en volledigheid die aanleiding geeft tot een betere stroomlijning van het proces.
- De dossiervorming bij artikel 31 is nog niet in orde.

Rechtmatigheid

Met ingang van het verslagjaar is afgesproken dat in de bedrijfsvoeringssparagraaf wordt gerapporteerd over de rechtmatigheid in termen van fouten en onzekerheden.

Hiervoor gelden kwantitatieve rapportagegrenzen op artikel- en op totaalniveau[†]. De financiële verantwoording over 2006 van het ministerie van VenW en de daarbij behorende baten-lastendiensten bevat geen rechtmatigheidsfouten danwel -onzekerheden die deze grenzen overschrijden. Dit beeld is bevestigd door de controle van de financiële verantwoording door de Departementale Auditdienst.

[†] De grens waarboven fouten en -onzekerheden op artikelniveau worden gerapporteerd bedraagt:

a. voor fouten:

– omvang begrotingsartikel \leq € 50 mln.: 10% van het artikelbedrag

– omvang begrotingsartikel $>$ € 50 mln. maar $<$ € 500 mln.: € 5 mln.

– omvang begrotingsartikel \geq 500 mln.: 1% van het artikelbedrag

b. voor onzekerheden:

– omvang begrotingsartikel \leq € 50 mln.: 30% van het artikelbedrag

– omvang begrotingsartikel $>$ € 50 mln. maar $<$ € 500 mln.: € 15 mln.

– omvang begrotingsartikel \geq 500 mln.: 3% van het artikelbedrag

Deze rapportagegrenzen gelden analoog voor mutaties in de posten van de saldbalans en voor het totaal van de baten per baten-lastendienst zoals opgenomen in de samenvattende verantwoordingsstaat van de baten-lastendiensten.

De rapportagegrenzen op het niveau van de verantwoording als geheel bedraagt 1% voor fouten en 3% voor onzekerheden.

DEEL C. DE JAARREKENING

8. Verantwoordingsstaten

8.1 Departementale verantwoordingsstaat 2006 van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII)

Bedragen in EUR1000									
Art. Omschrijving	(1)			(2)			(3)=(2)-(1)		
	Oorspronkelijk vastgestelde begroting			Realisatie ¹			Verschil realisatie en oorspronkelijk vastgestelde begroting		
	Verplichtingen	Uitgaven	Ontvangsten	Verplichtingen	Uitgaven	Ontvangsten	Verplichtingen	Uitgaven	Ontvangsten
TOTAAL		7 099 136	106 692		7 072 969	384 306		- 26 167	277 614
Beleidsartikelen									
31 Integraal waterbeleid	60 109	65 874	454	62 879	53 195	1 293	2 770	- 12 679	839
32 Het bereiken van optimale veiligheid in of als gevolg van mobiliteit	19 903	32 736		37 796	41 925	1 794	17 893	9 189	1 794
33 Veiligheid gericht op de beheersing van veiligheidsrisico's	20 524	24 824	33	14 679	19 231	873	- 5 845	- 5 593	840
34 Betrouwbare netwerken en acceptabele reistijd realiseren	269 632	247 555	98	95 993	245 314	5 316	- 173 639	- 2 241	5 218
35 Mainports en logistiek	57 959	63 138	5 348	81 002	63 101	14 888	23 043	- 37	9 540
36 Bewaken, waarborgen en verbeteren van kwaliteit leefomgeving gegeven de toename van mobiliteit	112 077	103 781	56 982	141 912	74 661	53 833	29 835	- 29 120	- 3 149
37 Weer, klimaat, seismologie en ruimtevaart	37 287	41 748	454	55 645	48 084	834	18 358	6 336	380
38 Inspectie Verkeer en Waterstaat	97 473	102 077	28 964	84 518	75 379	22 834	- 12 955	- 26 698	- 6 130
Niet-beleidsartikelen									
39 Bijdragen Infrastructuurfonds en BDU	6 272 555	6 214 807		6 635 504	6 210 425		362 949	- 4 382	
40 Nominaal en onvoorzien	984	984		0	0		- 984	- 984	
41 Ondersteunen functioneren VenW	194 390	201 612	14 359	258 164	241 654	282 641	63 774	40 042	268 282

¹ De gerealiseerde bedragen zijn steeds naar boven afgerond (EUR1000)

8.2 De samenvattende verantwoordingsstaat 2006 baten-lastendiensten van het ministerie van Verkeer en Waterstaat

Bedragen in € 1 000			
	(1)	(2)	(3)=(2)-(1)
Omschrijving	Oorspronkelijk vast-gestelde begroting	Realisatie ¹	Vershil realisatie en oorspronkelijk vast-gestelde begroting
Baten-lastendienst KNMI			
Totale baten	44 173	51 320	7 147
Totale lasten	44 173	51 651	7 478
Saldo van baten en lasten	0	- 331	- 331
Totale kapitaalontvangsten	2 000	199	- 1 801
Totale kapitaaluitgaven	3 429	5 706	2 277
Baten-lastendienst RWS			
Totale baten	1 959 296	2 265 217	305 921
Totale lasten	1 959 296	2 224 284	264 988
Saldo van baten en lasten	0	40 933	40 933
Totale kapitaalontvangsten	0	307 028	307 028
Totale kapitaaluitgaven	0	361 102	361 102

¹ De bedragen zijn steeds naar boven afgerond.

8.3 Saldibalans per 31 december 2006 van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) en de bij die saldibalans behorende toelichting

Activa:	
Begrotingsuitgaven	€ 7 072 965 193,79
Liquide middelen	- 413,60
Intra-comptabele vorderingen	- 20 310 806,77
Extra-comptabele vorderingen	- 28 969 098,90
Deelnemingen	- 155 646,61
Leningen u/g	- 6 645 157,48
Voorschotten	- 3 123 295 897,53
Tegenrekening leningen o/g	- 42 377 276,17
Tegenrekening openstaande verplichtingen	- 2 637 889 108,32
Tegenrekening garantieverplichtingen	- 1 512 000 000,00
Totaal-activa	€ 14 444 608 599,17

Passiva:	
Begrotingsontvangsten	€ 384 304 642,45
Rekening-courant RHB	- 6 191 449 808,40
Intra-comptabele schulden	- 47 867 114,41
Leningen o/g	- 42 377 276,17
Openstaande verplichtingen	- 2 637 889 108,32
Openstaande garantieverplichtingen	- 1 512 000 000,00
Tegenrekening extra-comptabele vorderingen	- 28 969 098,90
Tegenrekening deelnemingen	- 155 646,61
Tegenrekening leningen u/g	- 6 645 157,48
Tegenrekening voorschotten	- 3 123 295 897,53
Sluitrekening met Infrastructuurfonds	- 469 654 848,90
Totaal-passiva	€ 14 444 608 599,17

8.3.1 Inleiding

Samenstelling

Als een minister meer dan één begroting beheert, in dit geval van Verkeer en Waterstaat (XII) en van het Infrastructuurfonds, moet per begroting een saldbalans worden opgesteld. Daarom zijn twee overzichten opgesteld. Hierbij is gebruik gemaakt van de in de begrotingsadministratie van het SAP vastgelegde gegevensstructuur, waarin voor iedere begroting afzonderlijk een hoofdstuknummer is opgenomen. Posten die niet zonder meer toewijsbaar zijn aan een bepaalde begroting, zijn opgenomen in de saldbalans van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII). Daarmee is de saldbalans volgens het gestelde in de RDB samengesteld. Uitzonderingen daarop zijn de leningen en de openstaande garantieverplichtingen.

Hoewel deze een onderdeel vormen van de extra-comptabele vorderingen en schulden, respectievelijk de openstaande verplichtingen, worden deze omwille van de inzichtelijkheid, afzonderlijk gepresenteerd.

Opgemerkt wordt dat de agentschapsvorming Rijkswaterstaat per 1 januari 2006 invloed heeft gehad op de omvang van de balansposten ten opzichte van voorgaande jaren, met name bij de balansposten voorschotten en openstaande verplichtingen.

8.3.2 Activa

8.3.2.1 Begrotingsuitgaven € 7 072 965 193,79

Grondslag

De begrotingsuitgaven van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) komen overeen met de Rekening en zijn artikelsgewijs verdeeld in kolom 2 (realisatie) van de Rekening van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII), welke Rekening als verantwoordingsstaat bij de financiële verantwoording behoort.

8.3.2.2 Liquide middelen € 413,60

Grondslag

De rekening liquide middelen is samengesteld uit de kassaldi van de kasbeheerders en de aan de kasvoorschothouders verstrekte gelden.

8.3.2.3 Intra-comptabele vorderingen

€ 20 310 806,77

De cijfers

Met tabel 1 wordt een nadere detaillering gegeven van de aantallen en de openstaande bedragen per 31 december 2006 verdeeld naar ouderdom. Daarnaast is een meerjarig perspectief gegeven door de jaren 2004 en 2005 te vermelden.

Tabel 1: Intra-comptabele vorderingen (bedragen x € 1 000)						
Openstaand	2006		2005		2004	
	aantal	bedrag	aantal	bedrag	aantal	bedrag
posten ≤ 1 jaar	125	20 194	165	4 766	150	1 730
posten > 1 jaar	10	117	20	506	25	5 682
Totaal	135	20 311	185	5 272	175	7 412

Toelichting

Alle intra-comptabele vorderingen kunnen als direct opeisbaar worden beschouwd.

8.3.2.4 Extra-comptabele vorderingen

€ 28 969 098,90

De cijfers

De openstaande aantallen en totaalbedragen van de extra-comptabele vorderingen zijn in tabel 2 gespecificeerd. Daarnaast is een meerjarig perspectief gegeven door de jaren 2004 en 2005 te vermelden.

Tabel 2: Extra-comptabele vorderingen (bedragen x € 1 000)						
Openstaand	2006		2005		2004	
	aantal	bedrag	aantal	bedrag	aantal	bedrag
posten ≤ 1 jaar	2 265	7 527	4 300	28 720	1 545	6 661
posten > 1 jaar	2 605	21 442	1 550	6 211	1 415	6 239
Totaal	4 870	28 969	5 850	34 931	2 960	12 900

Toelichting

De extra-comptabele vorderingen kunnen grotendeels als direct opeisbare vorderingen worden beschouwd. Daar waar sprake is van dubieuze vorderingen of op termijn opeisbare vorderingen, is dit expliciet vermeld.

Een direct opeisbare vordering (circa € 3 mln.) heeft betrekking op de regeling Investeringspremie Zeescheepvaart (IPZ), omdat destijds niet meer werd voldaan aan de gestelde voorwaarden. Met de debiteur is een betalingsregeling getroffen waarbij onder andere is overeengekomen dat alleen terugbetaald wordt indien daarvoor voldoende middelen beschikbaar zijn. Na onderzoek bleek de debiteur nalatig en zijn de in de betalingsregeling overeengekomen voorwaarden niet nagekomen, waarna deze is ontbonden. In een gerechtelijke procedure is in 2004 vonnis gewezen ten gunste van VenW waarna de debiteur in hoger beroep is gegaan. Het Hof heeft, middels een gewezen tussenarrest, nader onderzoek verlangd.

Daarnaast wordt de omvang van het aantal vorderingen mede bepaald doordat bij het directoraat-generaal Rijkswaterstaat, waaronder negentien diensten ressorteren, en de Inspectie Verkeer en Waterstaat een groot aantal vorderingen (ruim 4 800) van geringe omvang uitstaat met een gezamenlijk bedrag van circa € 22 mln.

Vermeldenswaardig is een tweetal vorderingen in het kader Geluidsisolatie Schiphol, één op Bouwcombinatie dB-2000 V.O.F. (circa € 11 mln.) en één op BAM-Wilma (circa € 4 mln.) als gevolg van onenigheid bij het Progis-project.

8.3.2.5 Deelnemingen

€ 155 646,61

Grondslag

De verworven aandelen door de Staat der Nederlanden in privaatrechtelijke ondernemingen en nationale instellingen zijn, conform het gestelde in de RDB, tegen de oorspronkelijke aankoop prijs extra-comptabel vastgelegd.

De cijfers

Tabel 3 geeft de deelneming in de privaatrechtelijke onderneming weer.

Tabel 3. Deelnemingen (x € 1 000)	
Naam	Bedrag
N.V. Luchtvaartterreinen Texel	155
Totaal	155

8.3.2.6 Leningen u/g

€ 6 645 157,48

Grondslag

Een door VenW verstrekte geldlening (niet zijnde voorschotten) wordt afzonderlijk weergegeven. Deze lening kan, gezien het specifieke karakter, zowel als op korte termijn opeisbare vordering, als op lange termijn opeisbare vordering worden beschouwd.

De cijfers

Tabel 4 geeft het openstaande bedrag van de verstrekte geldlening aan de geldnemer weer.

Tabel 4. Leningen u/g (x € 1 000)	
Naam	Bedrag
Luchtverkeersleiding Nederland	6 645
Totaal	6 645

Toelichting

Bij de verzelfstandiging per 1 januari 1993 van de directie Luchtverkeersbeveiliging, vanaf 2000 LVNL geheten, is onder meer afgesproken, dat het saldo van de over te dragen activa en passiva zal worden gefinancierd door een door de Staat der Nederlanden aan de LVNL te verstrekken lening. Deze lening was opgebouwd uit drie onderdelen. Echter met het oog op een maximale kostenbesparing voor de LVNL is in 1998 overgegaan tot een vervroegde aflossing van twee van de drie onderdelen.

Nu resteert nog slechts het derde onderdeel met een bedrag van circa € 7 mln.

Dit onderdeel is niet rentedragend, niet aflosbaar en direct opeisbaar bij een voorgenomen opheffing, overname of fusie van de LVNL.

8.3.2.7 Voorschotten

€ 3 123 295 897,53

Grondslag

De opgenomen voorschotten betreffen betalingen waarvan nog niet is vastgesteld dat aan alle relevante voorwaarden is voldaan. Het gaat met name om subsidies en bijdragen.

De cijfers

Tabel 5 geeft inzage in de aantallen en totaalbedragen van de openstaande voorschotten die in het dienstjaar 2006 en ook in voorgaande jaren zijn verstrekt. Dit is verdeeld in posten die korter dan een jaar openstaan en posten die langer dan een jaar openstaan.

Tabel 5: Voorschotten (bedragen x € 1 000)						
Openstaand	2006		2005		2004	
	aantal	bedrag	aantal	bedrag	aantal	bedrag
posten ≤ 1 jaar	290	142 393	170	2 487 563	315	1 419 580
posten > 1 jaar	165	2 980 903	130	213 654	255	309 800
Totaal	455	3 123 296	300	2 701 217	570	1 729 380

In tabel 6 wordt informatie verstrekt over de in 2006 afgerekende voorschotten.

Tabel 6: Afgerekende voorschotten (x € 1 000)	
Stand per 1 januari 2006	2 649 920
In 2006 vastgelegde voorschotten	1 864 944
	<hr/>
	4 514 864
In 2006 afgerekende voorschotten	- 1 391 568
	<hr/>
Openstaand per 31 december 2006	3 123 296

Toelichting

Op grond van de Wet Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer, die als doel heeft om op decentraal niveau maatwerk oplossingen mogelijk te maken voor verkeer- en vervoervraagstukken, zijn tot en met 2006 voorschotten verstrekt. In totaal is circa € 2 582 mln. verstrekt aan de provincies (€ 1 078 mln.), Regionaal Orgaan Amsterdam (ROA) (€ 479 mln.), de stadsregio Rotterdam (€ 329 mln.), het Bestuur regio Utrecht (€ 203 mln.), het Stadsgewest Haaglanden (€ 192 mln.), het samenwerkingsverband KAN (€ 135 mln.), de regio Twente (€ 106 mln.) en de regio Eindhoven (€ 61 mln.). Afwikkeling vindt vermoedelijk in 2007 plaats nadat de goedkeurende accountantsverklaringen zijn ontvangen.

In het kader van de verbetering en bereikbaarheid van de personenvervoermarkt zijn met de inwerkingtreding van de vervoerconcessies, subsidiebeschikkingen verleend aan de Nederlandse Spoorwegen en Syntus B.V. om niet rendabele treindiensten te exploiteren. Vanaf 2005 is voor een totaalbedrag van circa € 121 mln. aan voorschotten verstrekt waarvan de afwikkeling in de komende jaren tot en met 2011 wordt verwacht.

Om decentrale overheden in staat te stellen een effectief regionaal mobiliteitsbeleid te voeren is voor circa € 60 mln. aan voorschotten verstrekt. Zo zijn voorschotten verstrekt aan de provincie Zuid-Holland (ruim € 14 mln.), de stadsregio Rotterdam (€ 13 mln.), Regionaal Orgaan Amsterdam (ROA) (ruim € 12 mln.) en het stadsgewest Haaglanden (ruim 6 mln.).

Aan het NLR zijn in de jaren 2003 tot en met 2006 voorschotten verstrekt die in een tweetal groepen zijn onder te verdelen. Ten eerste als bijdrage in het exploitatietekort, samenhangende met het eigen basisonderzoek, en een bijdrage in de exploitatielasten van de DNW van circa € 78 mln. Ten tweede bijdragen in de investeringen, in de uitbreiding en verbetering, van onderzoeksfaciliteiten van circa € 14 mln.

Naar verwachting vindt de afwikkeling in 2007 plaats.

Daarnaast zijn vanaf 2004 voorschotten verstrekt aan de NLR met een gezamenlijk bedrag van circa € 9 mln. omdat is bijgedragen aan de financiering van een sociaalplan. Afrekening vindt plaats nadat het sociaalplan is voltooid.

Vanaf 2002 is een gezamenlijk bedrag van circa € 38 mln. verstrekt aan de luchthaven Maastricht Aachen Airport voor het afkopen van de jaarlijkse bijdrage in de tekorten in de exploitatiebegroting welke in 2015 worden afgerekend, alsmede in drie tranches een investeringssubsidie waarvan de eerste twee in 2007 en de derde in 2008 wordt afgewikkeld.

Zo is ook een voorschot verstrekt van circa € 19 mln. aan Groningen Airport Eelde. Indien dit voorschot niet binnen vijf jaar wordt aangewend voor de realisatie van een baanrenovatie en een afwateringssysteem moet dit worden terugbetaald.

De afwikkeling vindt vermoedelijk in 2007 plaats.

In het kader van diverse wachtgelduitkeringen zijn aan de Uitvoeringsinstelling Sociale Zekerheid voor Overheid en Onderwijs (USZO) en aan het Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds (ABP) in de jaren 2003 tot en met 2006 voor een totaalbedrag van ruim € 49 mln. aan voorschotten verstrekt.

Deze worden, eerst nadat de goedkeurende accountantsverklaringen zijn ontvangen, vermoedelijk in 2007 en 2008, afgewikkeld.

In het kader van de reductie van verkeersslachtoffers is ter verbetering van de verkeersveiligheid een gezamenlijk bedrag van ruim € 39 mln. verstrekt aan onder andere de RDW (circa € 14 mln.), 3VO (circa € 10 mln.), het CBR (€ 9 mln.) en de SWOV (€ 4 mln.).

Het programma Transportbesparing heeft tot doel te komen tot milieuvriendelijke vormen van wegvervoer, vervoerefficiëntie en om de vervoersbehoeften aan de bron te verminderen. Vandaar dat in dat kader voorschotten zijn verstrekt (circa € 9 mln.) welke in de jaren 2007 tot en met 2011 worden afgewikkeld.

Voor het uitvoeren van het programma Transumo, transitie naar duurzame mobiliteit, is aan de stichting Transumo een voorschot verstrekt (ruim € 9 mln.) voor duurzame systeeminnovatie, welke naar verwachting in 2010 wordt afgewikkeld.

Om de CO₂ uitstoot te beperken zijn voor diverse programma's, zoals Het Nieuwe Rijden en het CO₂-reductieplan, voorschotten verstrekt voor ruim € 5 mln., onder andere aan SenterNovem (ruim € 3 mln.). Ook is aan diverse openbare lichamen voor ruim € 4 mln. aan voorschotten verstrekt voor de uitvoering van het programma Stil, Schoon en Zuinig (SSZ) en roetfilters voor bussen.

Jaarlijks doneren VROM, ProRail, NS Vastgoed B.V. en VenW geld aan de Stichting Bodemsanering NS (SBNS) voor de landelijke aanpak van bodemverontreiniging in NS-percelen. Het in 2006 verstrekte voorschot (€ 9 mln.) wordt naar verwachting in 2010 afgewikkeld.

Voor logistiek efficiënt spoorvervoer, door het afstemmen van standaarden op internationaal niveau, zijn voorschotten (circa € 6 mln.) betaald, daarvan is ruim € 4 mln. verstrekt aan SenterNovem welke voorschotten in 2007 en 2008 worden afgewikkeld.

In het kader van het waterbeheer zijn in 2005 voorschotten verstrekt aan het agentschap EVD voor het programma Partners voor Water (circa € 6 mln.) en aan de stichting Civieltechnisch Centrum Uitvoering Research en Regelgeving (CUR) voor het project Leven met Water (circa € 2 mln.). Afrekening wordt in 2010 verwacht.

In de jaren 2003 tot en met 2006 zijn in het kader van het programma Gebruikersondersteuning (GO-2) voorschotten verstrekt aan het Nederlands Instituut voor Vliegtuigontwikkeling en Ruimtevaart (NIVR) (ruim € 6 mln.) en aan het Nederlands Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek (NWO) (circa € 5 mln.) met als doel om het onderzoek naar de ontwikkeling van nieuwe toepassingen van de aardobservatie van satellietgegevens te ondersteunen. Afwikkeling vindt uiterlijk in 2009 plaats.

Aan het Koninklijk Huis is in 2006 een voorschot verstrekt (circa € 5 mln.) voor functionele kosten dat, na ontvangst van een goedkeurende accountantsverklaring, in 2007 wordt afgewikkeld.

In het kader van de regeling HIP zijn in de jaren 2000 tot en met 2006 gelden uitgekeerd om de ontwikkeling en uitvoering van havenprojecten te bespoedigen.

Momenteel staat nog voor ruim € 2 mln. aan voorschotten open. De afwikkeling vindt plaats na beëindiging van de projecten naar verwachting in 2007.

Ook zijn sinds 2005 diverse voorschotten verstrekt voor een gezamenlijk bedrag van ruim € 2 mln. voor bereikbaarheidsbevorderende en mobiliteitsgeleidende maatregelen aan het Maritiem Research Instituut Nederland (MARIN) en Nederland Maritiem Land (NML). De verwachting bestaat dat deze voorschotten uiterlijk in 2007 worden afgewikkeld.

Ook is een overeenkomst gesloten met de International Bank for Reconstruction and Development en de International Development Association concerning the Transport and Infrastructure Trust Fund. Dit met als doel

om het Transport and Infrastructure Trust Fund te financieren met een subsidie (circa € 2 mln.) welke naar verwachting in 2007 wordt afgewikkeld.

Daarnaast is nog een tweetal posten van enige omvang vermeldenswaardig.

Zo zijn aan de Stichting Mainport en Groen voorschotten verstrekt voor een gezamenlijk bedrag van ruim € 8 mln. omtrent de groenvoorziening van Schiphol.

Als gevolg van activiteiten op het gebied van beleidsvoorbereiding en-evaluatie ten aanzien van de droge infrastructuur, waaronder verkeersbeleid, zijn aan het WL/Delft Hydraulics (circa € 5 mln.) en GeoDelft (ruim € 4 mln.) voorschotten verstrekt.

8.3.2.8 Tegenrekeningen € 4 192 266 384,49

Grondslag

Voor de extra-comptabele rekeningen aan de passiva-zijde worden uit het oogpunt van het evenwichtsverband verscheidene tegenrekeningen gebruikt.

Deze tegenrekeningen hoeven geen nadere toelichting.

8.3.3 Passiva

8.3.3.1 Begrotingsontvangsten € 384 304 642,45

De begrotingsontvangsten van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) komen overeen met de Rekening en zijn artikelsgewijs verdeeld in kolom 2 (realisatie) van de Rekening van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII), welke Rekening als verantwoordingsstaat bij de financiële verantwoording behoort.

8.3.3.2 Rekening-courantverhouding RHB € 6 191 449 808,40

Grondslag

Deze rekening geeft de vordering-/schuldverhouding weer tussen het ministerie van Financiën en VenW.

Dit saldo is gelijk aan de saldobestemming per 31 december 2006 die via een brief van het ministerie van Financiën, d.d. 7 februari 2007, kenmerk BZ 2007-55 M, aan dit ministerie kenbaar is gemaakt.

8.3.3.3 Intra-comptabele schulden € 47 867 114,41

De cijfers

De bij het ministerie voorkomende intra-comptabele schulden zijn in tabel 7 weergegeven. Daarbij is onderscheid gemaakt tussen de ouderdom en de totaalbedragen van de openstaande intra-comptabele schulden per 31 december 2006.

Tabel 7: Intra-comptabele schulden (bedragen x € 1 000)						
Openstaand	2006		2005		2004	
	aantal	bedrag	aantal	bedrag	aantal	bedrag
posten ≤ 1 jaar	100	47 786	260	39 020	400	29 719
posten > 1 jaar	10	81	40	3 115	105	4 090
Totaal	110	47 867	300	42 135	505	33 809

Toelichting

Indien niet expliciet vermeld, kunnen de intra-comptabele schulden als op korte termijn opeisbare schulden worden beschouwd.

Noemenswaardige bedragen zijn de ingehouden loonheffing op de salarissen en het werknemersdeel pensioenpremie over de maand december 2006. Deze bedragen, respectievelijk circa € 17 mln. en circa € 9 mln., zijn in januari 2007 aan de Belastingdienst en het Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds afgedragen.

8.3.3.4 Leningen o/g

€ 42 377 276,17

Grondslag

Zoals reeds vermeld bij de leningen u/g worden ook de door VenW opgenomen geldleningen afzonderlijk als extra-comptabele schuld weergegeven.

De cijfers

Tabel 8 geeft de openstaande schulden per geldgever weer.

Tabel 8: Leningen o/g (x € 1 000)	
Naam	Bedrag
Stichting Geluidsisolatie Schiphol (SGIS)	39 655
N.V. Luchthaven Schiphol	2 722
Totaal	42 377

Toelichting

Deze leningen kunnen gezien hun specifieke karakter zowel als op korte termijn opeisbare schulden, als op lange termijn opeisbare schulden worden aangemerkt.

Zij hebben betrekking op de voorfinanciering van isolatiekosten Schiphol door de SGIS en de te betalen rente. De lening aan de SGIS wordt afgelost uit de nog door het ministerie te ontvangen heffingen van luchtvaartmaatschappijen.

Beide leningen zullen naar verwachting in 2012 geheel zijn afgelost.

8.3.3.5 Openstaande verplichtingen

€ 2 637 889 108,32

Grondslag

Het saldo van de openstaande betalingsverplichtingen per 31 december 2006 is opgebouwd uit de in het jaar 2006 aangegane verplichtingen, en ook de in voorgaande jaren aangegane en nu nog lopende verplichtingen, die niet tot een kaseffect in het dienstjaar 2006 hebben geleid.

De cijfers

In tabel 9 wordt de samenstelling van de openstaande betalingsverplichtingen binnen begrotingsverband weergegeven.

Tabel 9: Openstaande verplichtingen (x € 1 000)	
Stand per 1 januari 2006	2 242 766
Aangegaan in 2006	7 468 088
	<hr/>
	9 710 854
Tot betaling gekomen in 2006	- 7 072 965
	<hr/>
Openstaand per 31 december 2006	2 637 889

8.3.3.6 Openstaande garantieverplichtingen € 1 512 000 000,00

Grondslag

In die gevallen waarbij geen bijdrage wordt verleend voor ondersteuning van op zichzelf wel wenselijk geachte activiteiten, verleent het ministerie garanties aan instellingen of particulieren. Met deze staatsgarantie achter zich, zijn deze in staat leningen af te sluiten en kunnen bepaalde zaken worden gefinancierd.

Toelichting

De bovengrens van de garantie verstrekt aan de N.V. Luchthaven Schiphol voor de dekking van het terrorismerisico in de brandverzekering is, conform artikel 1 van de overeenkomst d.d. 11 april 2005, met ingang van 17 april 2005 verlaagd naar € 2,5 mld. Daarentegen is per 17 april 2006 de ondergrens verhoogd tot € 900 mln. en op 17 oktober 2006 tot € 1 mld., zodat het risico is teruggebracht tot € 1,5 mld.

De cijfers

Tabel 10 geeft de samenstelling van het uiteindelijke risico weer, op grond van de uitstaande garantieverplichting per 31 december 2006.

Tabel 10: Garantieverplichtingen (x € 1 000)	
Stand per 1 januari 2006	1 712 000
Nieuw verstrekt in 2006	0
	<hr/>
	1 712 000
Afname van het risico in 2006	- 200 000
	<hr/>
Openstaand per 31 december 2006	1 512 000

8.3.3.7 Tegenrekeningen

€ 3 159 065 800,52

Grondslag

Voor de extra-comptabele rekeningen aan de activa-zijde worden uit het oogpunt van het evenwichtsverband verscheidene tegenrekeningen gebruikt, zoals de tegenrekeningen extra-comptabele vorderingen, deelnemingen, leningen u/g en voorschotten. Deze tegenrekeningen hoeven geen nadere toelichting.

Grondslag

8.3.3.8 Sluitrekening met Infrastructuurfonds € 469 654 848,90

Deze rekening dient als sluitrekening met de saldbalans, behorend tot de begroting van het Infrastructuurfonds, omdat voor dit fonds géén gescheiden administratie wordt gevoerd.

8.4 De balansen per 31 december 2006 van de baten-lasten-diensten van het ministerie van Verkeer en Waterstaat

KNMI

Balans per 31 december 2006 van KNMI (Bedragen in € 1 000)		
	31-12-2006	31-12-2005
Activa		
Materiële vaste activa		
* Grond en gebouwen	33	35
* Installaties en inventaris	3 473	1 673
* Overige activa	2 546	2 175
* Activa in ontwikkeling	188	154
Onderhanden werk	2 629	3 898
Debiteuren	2 278	1 757
Transitorische activa	991	906
Liquide middelen	6 404	7 778
Totaal activa	18 542	18 376
Passiva		
Eigen vermogen		
* Exploitatiereserve	2 213	2 121
* Onverdeeld resultaat	- 331	92
Egalisatierekening	272	363
Lening bij Min. van Financiën	2 634	4 181
Voorzieningen	4 006	4 488
Vooruitontvangen projecten	3 082	1 626
Crediteuren	12	630
Transitorische passiva	6 654	4 875
Totaal passiva	18 542	18 376

Gespecificeerde verantwoordingstaat 2006
Bedragen in € 1 000

	(1)	(2)	(3)=(2)-(1)	
	Oorspronkelijk vast- gestelde begroting 2006	Realisatie 2006	Verskil realisatie en oorspronkelijk vast- gestelde begroting	Realisatie 2005
Baten				
Opbrengst V&W	28 069	33 908	5 839	28 266
Opbrengst derden	15 998	17 262	1 264	15 787
Rente baten	15	60	45	86
Buitengewone baten	91	91	0	836
Totaal baten	44 173	51 320	7 147	44 975
Lasten				
Apparaatskosten				
* Personeel	27 623	29 092	1 469	28 429
* Materieel	14 251	15 345	1 094	13 840
Rentelasten	183	124	- 59	198
Afschrijvingen	1 916	1 757	- 159	1 750
Dotaties voorzieningen	200	248	48	625
Buitengewone lasten	0	5 085	5 085	41
Totaal lasten	44 173	51 651	7 478	44 883
Saldo van baten en lasten	0	- 331	- 331	92

Toelichting opmerkelijke verschillen exploitatie 2006 agentschap KNMI

In de Rijksbegroting 2006 was een saldo van baten en lasten van € 0 begroot. Begin 2006 is het begrote saldo van baten en lasten bijgesteld ten gevolge van de extra innovatiekosten die het Vernieuwingsprogramma van het KNMI met zich meebracht. Het gerealiseerde resultaat is € 0,331 mln. negatief.

Hieronder wordt een aantal zaken vermeld, dat van invloed is geweest op het gerealiseerde resultaat:

- extra kosten voor innovatie, als gevolg van het Vernieuwingsprogramma (€ 0,4 mln.) en de nieuwe rekenserver (€ 0,4 mln.);
- de lagere materiële kosten met betrekking tot de reguliere budgetten van de sectoren (€ 0,9 mln.);
- een gunstiger projectensaldo van de 2/3e geldstroomprojecten (€ 0,2 mln.);
- € 0,55 mln. kosten ten gevolge van een onjuiste interpretatie van de BTW regels omtrent intracommunautaire leveringen (verleggingsregeling) in het verleden.

Dit laatste is het gevolg van een onderzoek van de belastingdienst over de jaren 2001 tot en met 2005 naar de BTW buitenlandafdrachten. Hier tegen is een bezwaar ingediend bij de Belastingdienst.

De voorzieningen zijn afgenomen van € 4,5 mln. naar € 4,0 mln. De belangrijkste mutaties betreffen een dotatie ten gevolge van een claim van de belastingdienst met betrekking tot de onjuiste interpretatie van de BTW regels omtrent intracommunautaire leveringen (verleggingsregeling) in het verleden (€ 0,23 mln.) en een onttrekking met betrekking tot het Vernieuwingsprogramma (€ 0,66 mln.).

In de bijdrage VenW heeft het moederdepartement een bijdrage geleverd aan de afkoop van het lopende huurcontract met de RGD (ca. € 4,7 mln.). Per 1 januari 2007 is een nieuw huurcontract afgesloten met de RGD, hetgeen leidt tot een huurverlaging voor de komende 7 jaar. Ook heeft het moederdepartement een bijdrage geleverd in de kosten die de implementatie van SAP met zich meebrengt (€ 0,9 mln.). Hierdoor hebben de afkoop van het huurcontract en de invoering van SAP geen invloed op het resultaat gehad.

Naast de bijdrage van VenW realiseert het KNMI haar financiering uit opbrengsten van derden, te weten:

- opbrengsten vanwege dataleveranties;
- opbrengsten uit 2/3e geldstroomprojecten;
- diverse kleine opbrengsten en
- opbrengsten vanwege luchtvaartmeteorologische dienstverlening.

Wat betreft de opbrengsten uit de luchtvaartmeteorologische dienstverlening is de realisatie in 2006 ca. € 0,4 mln. lager dan in de begroting is geraamd. Dit wordt enerzijds veroorzaakt door lagere materiële- en projectkosten (€ 0,68 mln.), anderzijds is extra dienstverlening geleverd met betrekking tot de Noordzee (€ 0,28 mln.). Zowel de kosten als de opbrengsten van de luchtvaartmeteorologische dienstverlening worden in de begroting op voorcalculatorische basis opgenomen.

De opbrengsten uit extern gefinancierde projecten zijn door het aannemen en uitvoeren van meer extern gefinancierde projecten toegenomen. De opbrengsten uit dataverstrekkingen en licenties zijn conform de verwachting.

In 2006 zijn de kosten voor de productgroepen Weer, Klimaat en Seismologie beneden het budget gebleven. Indicatief voor de kwaliteit en kwantiteit zijn de prestatiegegevens in relatie tot de ken- en streefgetallen. De realisaties ten opzichte van streefgetal of norm van de meeste ken- en streefgetallen zijn in 2006 gehaald. Per saldo kan worden geconcludeerd dat het KNMI doelmatig heeft gefunctioneerd.

Het Eigen Vermogen ultimo 2006 komt uit op € 1,9 mln (dit is 4% van de gemiddelde baten van de afgelopen 3 jaar). Een groot gedeelte van dit saldo moet worden gereserveerd voor uitgaven aan de ICT vernieuwing, die het komend jaar nog moet worden afgerond.

**Kasstroomoverzicht van de baten-lastendienst KNMI
(Bedragen in € 1 000)**

	(1)	(2)	(3)=(2)-(1)	
	Oorspronkelijk vast- gestelde begroting 2006	Realisatie 2006	Verschil realisatie en oorspronkelijk vast- gestelde begroting	Realisatie 2005
1. Rekening courant RHB 1 januari 2006	5 047	7 776	2 729	8 769
2. Totaal operationele kasstroom	1 916	4 132	2 216	320
3a. -/- totaal investeringen	- 2000	- 4 159	- 2 159	- 1 359
3b. +/- totaal desinvesteringen		199	199	46
3. Totaal investeringskasstroom	- 2000	- 3 960	- 1 960	- 1 313
4a. -/- eenmalige uitkeringen aan moederdepart.			0	
4b. +/- eenmalige storting door het moederdepart.			0	
4c. -/- aflossingen op leningen	- 1 429	- 1 547	- 118	
4d. +/- beroep op leenfaciliteit			0	
4. Totaal financieringskasstroom	- 1 429	- 1 547	- 118	0
5. Rekening courant RHB 31 december (=1+2+3+4) (maximale roodstand € 0,5 mln.)	3 534	6 401	2 867	7 776

Rijkswaterstaat

**Balans per 31 december 2006 van de baten-lastendienst RWS
(Bedragen in € 1 000)**

	31-12-2006	Openingsbalans 01-01-2006
Activa		
Immateriële activa	1 988	3 072
Materiële vaste activa		
* Grond en gebouwen	89 983	94 135
* Installaties en inventaris	13 979	19 219
* Overige vaste activa	157 238	147 390
Voorraden		
Onderhanden werk	15 652 263	16 705 000
Debiteuren	17 790	13 316
Overige vorderingen en overlopende activa	321 260	268 108
Liquide middelen	201 295	12
Totaal activa	16 455 796	17 250 252
Passiva		
Eigen vermogen		
* Exploitatiereserve	249	0
* Verplichte reserve	75	324
* Onverdeeld resultaat	40 933	0
Lening bij Min. van Financiën	213 919	263 816
Voorzieningen	127 825	138 862
Op te leveren projecten	15 652 263	16 705 000
Crediteuren	215 411	68 276
Overige schulden en overlopende passiva	131 142	73 974
Nog uit te voeren Werkzaamheden	73 979	
Totaal passiva	16 455 796	17 250 252

Toelichting balans

Activa

Immateriële vaste activa

De immateriële vaste activa zijn gewaardeerd op het bedrag van investeringen, verminderd met de cumulatieve lineaire afschrijvingen. Daar er in 2006 meer is afgeschreven dan geïnvesteerd is de omvang van deze post lager.

Onderhanden werk

Onder de post Onderhanden werk is het cumulatief van de directe productie-uitgaven op lopende MIT/SNIP-projecten tot en met de balansdatum opgenomen. Hier tegenover staat aan passivazijde de post «op te leveren projecten».

Debiteuren

De waardering van de post debiteuren vindt plaats tegen nominale (factuur)waarde of lagere waarde als gevolg van mogelijke oninbaarheid. Voor het risico van oninbaarheid is een voorziening opgenomen voor vorderingen op debiteuren die ouder dan 2 jaar (100%) voorzien, tenzij aannemelijk is gemaakt dat met een lagere voorziening kan worden volstaan. Voor de overige vorderingen op debiteuren wordt afhankelijk van hun ouderdom gedeeltelijk een voorziening getroffen.

De toename van de post debiteuren in 2006 is vooral het gevolg van de hogere omvang van de post opbrengst derden (gespecificeerde verantwoordingsstaat). Op het moment dat deze opbrengsten worden ontvangen zal de post debiteuren afnemen.

Overige vorderingen en overlopende activa

De vlottende activa en vlottende passiva van Rijkswaterstaat blijken per saldo hoger dan in de openingsbalans is opgenomen. In overleg met de DAD heeft een correctie plaatsgevonden met de vordering op het moederdepartement. De toename van deze post is met name het gevolg van een aantal grote bedragen die nog ontvangen moeten worden. Als gevolg van het besluit dat het beroep op en aflossing van de leenfaciliteit door Rijkswaterstaat onder het uitgavenkader valt, is het verschil tussen de (hogere) investeringen en (lagere) aflossingen voor 2006 verwerkt door de agentschapsbijdragen op de artikelen naar rato te verlagen. Daar uiteindelijk het beroep op de leenfaciliteit lager was dan aflossingen, wordt het gecorrigeerde bedrag ad € 34 miljoen toegevoegd aan de vordering op het moederdepartement. Daarnaast betreft dit nog te ontvangen bedragen Wet Verontreiniging Oppervlaktewater (WVO) bedragen en nog te factureren schades.

Liquide middelen

De relatief hoge post liquide middelen is met name het gevolg van de passiva posten nog uit te voeren werkzaamheden (beheer en onderhoud), crediteuren, overige schulden en overlopende passiva en het onverdeelde resultaat in 2006.

Passiva

Eigen Vermogen

Het eigen vermogen bestaat uit een verplichte reserve, een exploitatie-reserve en een nog onverdeeld resultaat. De verplichte reserve betreft de geactiveerde in eigen beheer ontwikkelde software. In 2006 heeft het agentschap RWS een positief resultaat gerealiseerd van € 40,93 miljoen. Daarnaast heeft er vrijval plaatsgevonden van de verplichte reserve door afname van de geactiveerde zelf ontwikkelde software. Het voorstel is dit resultaat toe te voegen aan de exploitatie reserve van het eigen vermogen. Hiermee blijft het eigen vermogen ruimschoots binnen het maximum van 5% van de gemiddelde omzet van de afgelopen 3 jaar.

Voorzieningen

De voorzieningen bestaan uit een voorziening materieel (€ 125 046) en een voorziening personeel (€ 2 779).

Crediteuren

In het kader van de stelselwijziging en de daarmee samenhangende conversie is de crediteurenstand eind 2005 zoveel mogelijk beperkt, waardoor de stand in de openingsbalans relatief laag is. Dit verklaart grotendeels de toename van het crediteurensaldo in 2006 ten opzichte van de openingsbalans.

Overige schulden en overlopende passiva

De stijging van de post vooruitontvangen en nog te betalen bedragen is voornamelijk veroorzaakt doordat er nog facturen ontvangen moeten worden en omdat in de post vooruitontvangen en nog te betalen bedragen een bedrag zit voor beheer en onderhoud in gecombineerde aanleg/ onderhoudsprojecten. Hiervoor vindt in 2007 betaling aan het Infrastructuurfonds plaats.

Nog uit te voeren werkzaamheden

Uit de balans blijkt dat circa € 74 mln. aan Beheer en onderhoudswerkzaamheden nog niet uitgevoerd zijn en «overlopen» naar 2007.

Doelmatigheid

In de verantwoording zijn voor de baten/lastendienst een tweetal doelmatigheidsindicatoren opgenomen. Deze betreft de omzet per FTE en het percentage overhead.

Indicatoren:	
Omzet per fte	€ 384 600 per fte
Percentage overhead	20%

Omzet per FTE

De omzet wordt gedefinieerd als de in 2006 gerealiseerde totale BLS-kosten en GVKA-uitgaven met uitzondering van de GVKA-uitgaven voor HSL, Betuweroute en lokaal/regionaal. Het aantal fte's betreft de gemiddelde bezetting binnen RWS over 2006.

Percentage overhead

Het percentage overhead wordt berekend door de bezetting van de overhead in fte's per 31 december 2006 te delen door de totale bezetting in fte's per 31 december 2006.

Gespecificeerde verantwoordingsstaat 2006 van het Agentschap RWS
Bedragen in € 1 000

	(1)	(2)	(3)=(2)-(1)
	Oorspronkelijk vast- gestelde begroting 2006	Realisatie 2006	Vershil realisatie en oorspronkelijk vast- gestelde begroting
Baten			
Opbrengst VenW	1 873 271	2 152 440	279 169
Opbrengst overige departementen	0	278	278
Opbrengst derden	80 225	100 462	20 237
Rentebaten	800	1 561	761
Buitengewone baten	5 000	10 476	5 476
Exploitatiebijdrage	0	0	0
Totaal baten	1 959 296	2 265 217	305 921
Lasten			
Apparaatskosten			
* Personeel	732 000	776 711	44 711
* Materieel	242 796	233 305	- 9 491
Onderhoud	895 544	1 145 910	250 366
Rentelasten	11 400	8 970	- 2 430
Afschrijvingen			
* materieel	66 826	50 139	- 16 687
* immaterieel	8 180	1 794	- 6 386
Dotaties voorzieningen	2 550	3 720	1 170
Buitengewone lasten	0	3 735	3 735
Totaal lasten	1 959 296	2 224 284	264 988
Saldo van baten en lasten	0	40 933	40 933

Toelichting verantwoordingsstaat

Baten

Opbrengst Verkeer en Waterstaat

De opbrengst moederdepartement betreft de omzet uit hoofde van activiteiten (en de daarmee samenhangende producten) die Rijkswaterstaat verricht voor het moederdepartement. De opbrengst moederdepartement is een vergoeding voor:

- het beheer en onderhoud van de infrastructuur;
- de apparaatskosten (personeel en materieel) van Rijkswaterstaat die verband houden met de aanleg en onderhoud van infrastructuur;
- capaciteit die Rijkswaterstaat levert in het kader van de kennis- en adviestaken.

De toename van de opbrengsten van het moederdepartement ten opzichte van de begroting worden in belangrijke mate veroorzaakt door de overdracht van wegen aan de provincies Zeeland, Drenthe, Overijssel en Groningen.

Zoals in de toelichting bij de balans aangegeven is in 2006 ook sprake van «overloop» op Beheer en Onderhoud (B&O). Deze is zichtbaar in de balanspost «Nog uit te voeren werkzaamheden» en wordt gecorrigeerd in de opbrengsten. Tenslotte is in deze bijdrage opgenomen een bedrag van € 34 mln. welke bij Voorjaarsnota 2007 wordt gecorrigeerd.

Als gevolg van de afspraak dat het beroep op en aflossing van de leenfaciliteit door Rijkswaterstaat onder het uitgavenkader valt, is het verschil tussen de (hogere) investeringen en (lagere) aflossingen van € 34 mln.

over 2006 in de begroting verwerkt door de agentschapsbijdragen op de artikelen naar rato te verlagen. Daar het daadwerkelijke beroep op de leenfaciliteit lager was dan aflossingen, wordt dit bij Voorjaarsnota gecorrigeerd.

Opbrengsten overige departementen

De opbrengst overige departementen heeft betrekking op van andere ministeries ontvangen vergoedingen uit hoofde van activiteiten die voor die andere ministeries zijn uitgevoerd. In 2006 betreft het een opbrengst van SenterNovem (EZ).

Opbrengsten derden

De hogere opbrengsten derden zijn met name veroorzaakt door hogere opbrengsten uit hoofde van de Wet Verontreiniging Oppervlaktewater. Als gevolg van de stelselwijziging worden openstaande reeds opgelegde aanslagen als opbrengst verantwoord.

Buitengewone baten

De buitengewone baten zijn hoger dan begroot doordat naast de begrote baten voor boekwinsten op activa, er ook bijdragen zijn ontvangen welke niet waren begroot. Deze bijdrage had onder andere betrekking op EU-bijdragen uit voorgaande jaren en vergoedingen apparaatskosten voorgaande jaren die pas in 2006 zijn gefactureerd.

Lasten

Personele lasten

De totale uitstroom is bij RWS de laatste jaren hoger geweest dan dat strikt genomen volgens de Balkenende taakstellingen noodzakelijk was. In totaliteit gaat het om een reductie van de structurele formatie met ruim 16% in plaats van de circa 9% die de Balkenende taakstellingen met zich bracht. Hiermee is ruimte gecreëerd om een gewenste kwalitatieve versterking van de bezetting door te voeren. Hiervoor is fors ingezet op het aantrekken van nieuwe deskundige medewerkers die beschikken over de gewenste kwaliteiten. Gegeven de toenemende krapte op de arbeidsmarkt is dit ondanks forse wervingsinspanningen lastig gebleken. In overeenstemming met de verwachting is de dalende lijn van inhuur van de laatste jaren dan ook onderbroken om de productie doorgang te kunnen laten vinden. De totale personele kosten in 2006 zijn daardoor hoger uitgevallen dan begroot.

Dotaties aan voorzieningen

De dotatie aan de voorzieningen hangt geheel samen met de statische toevoeging in verband met dubieuze debiteuren. Deze toevoeging wordt bepaald op basis van ouderdom.

Buitengewone lasten

Dit betreft kosten die niet uit de reguliere bedrijfsuitoefening voortvloeien (zoals boekverliezen op activa).

Onderhoud

De hogere kosten op onderhoud zijn met name het gevolg van de gerealiseerde afkopen. Er is evenals in 2005 sprake van overloop op B&O die zichtbaar is in de balans als nog uit te voeren werkzaamheden.

Rentelasten

De lagere rentelasten zijn onder andere het gevolg van het opvragen van minder leningen dan begroot.

Afschrijvingen

Als gevolg van lagere investeringen dan begroot, zijn ook de afschrijvingen lager. Tevens is in de begroting uitgegaan van een hogere stand materiële vaste activa dan de uiteindelijke stand in de openingsbalans, waardoor de afschrijvingen te hoog geraamd zijn.

Kasstroomoverzicht van het Agentschap RWS (Bedragen in € 1 000)			
	(1)	(2)	(3)=(2)-(1)
	Oorspronkelijk vast- gestelde begroting 2006	Realisatie 2006	Vershil realisatie en oorspronkelijk vast- gestelde begroting
1. Rekening courant RHB 1 januari 2006	5	0	- 5
2. Totaal operationele kasstroom	164 345	255 362	91 017
3a. -/- totaal investeringen	- 93 756	- 55 337	38 419
3b. +/- totaal desinvesteringen	0	3 878	3 878
3. Totaal investeringskasstroom	- 93 756	- 51 459	42 297
4a. -/- eenmalige uitkeringen aan moederdepart.	- 263 816	- 263 816	
4b. +/- eenmalige storting door het moederdepart.	0	0	
4c. -/- aflossingen op leningen	- 75 006	- 41 949	33 057
4d. +/- beroep op leenfaciliteit	93 756	303 150	209 394
4. Totaal financieringskasstroom	18 750	- 2 615	- 21 365
5. Rekening courant RHB 31 december (=1+2+3+4) (maximale roodstand € 0,5 mln.)	89 344	201 288	111 944

Toelichting Kasstroomoverzicht

Operationele kasstroom

Hieronder vallen de inkomsten en uitgaven gedurende 2006 uit de reguliere bedrijfsvoering.

Investeringskasstroom

Hieronder vallen de verkopen van activa en de nieuwe investeringen.

Financieringskasstroom

Hieronder vallen alle geldstromen die te relateren zijn aan de financiering van het agentschap, te weten:

- Beroep op de leenfaciliteit;
- Aflossingen op leningen.

De eenmalige uitkering aan het moederdepartement betreft de betaling a.g.v. de overdracht van activa welke is gefinancierd met de initiële lening bij het ministerie van Financiën. In 2006 is € 39 334 bijgeleend, namelijk het verschil tussen het beroep op de leenfaciliteit (€ 303 150) en de uitkering aan het moederdepartement (€ 263 816). Dit bijgeleende bedrag is lager dan de investeringen in 2006, aangezien niet elke aankoop van vaste activa vanuit de leenfaciliteit is gefinancierd.

Toezichtrelaties

In 2006 zijn alle zelfstandige bestuursorganen (ZBO's) nader bezien in het licht van Kaderwet ZBO's en het Kabinetsstandpunt over het Interdepartementaal Beleidsonderzoek Verzelfstandigde Organisaties op Rijksniveau. Dit ter voorbereiding op de mededeling aan het parlement over het onder de Kaderwet brengen van de bestaande ZBO's. Dit proces zal waarschijnlijk in 2007 kunnen worden afgerond.

DGTL heeft een plan van aanpak gemaakt voor het maken van de nog ontbrekende toezichtvisies. Voor de grote ZBO's en RWT's is in 2006 een toezichtvisie ontwikkeld. Voor de resterende ZBO/RWT's wordt momenteel gewerkt aan de ontwikkeling van toezichtvisies.

Door alle ontwikkelingen is in 2006 regelmatig overleg geweest met de verschillende ZBO's/RWT's. Op 7 november 2006 vond de eerste «Dag van de ZBO's en RWT's» plaats, een dag ter nadere kennismaking en uitwisselen van ervaring en informatie. De contacten met de organisaties zijn in 2006 over het algemeen verbeterd.

Innovam/IBKI

In 2006 zijn geen tariefmutaties doorgevoerd. Voor 2007 wordt een tariefverlaging van vijf procent voorgesteld voor de APK-examens. Deze tariefverlaging is mogelijk als gevolg van een efficiëntere inrichting van de diensverlening. Op de uitvoering van de examens Wet Rijnderricht Motorvoertuigen, keurmeester APK en installateur LPG wordt toezicht uitgeoefend door zogenoemde Rijksgecommitteerden. Uit de verslagen van de Rijksgecommitteerden WRM en APK is gebleken dat de examens op een goede wijze worden uitgevoerd en zijn geen bijzondere aandachtspunten naar voren gekomen. Het aantal klachten over de taakuitvoering is de afgelopen jaren, als gevolg van verdere verbeteringen in het administratieve proces en een toegenomen openheid over de uitvoering van de examens verder afgenomen. Relatief gezien is het aantal klachten zeer beperkt. Aangezien Innovam/IBKI tariefgefinancierd is, zijn in de begroting en het jaarverslag van VenW geen ramingen en realisaties opgenomen.

Dienst Wegverkeer (RDW)

De tarieven voor 2007 zijn vastgesteld en goedgekeurd. Voor 2007 is sprake van een gemiddelde tariefdaling van 2,5 procent. Dit wordt bereikt door een groot aantal tarieven op een gelijk niveau te houden ten opzichte van 2006 en enkele tarieven (zoals het kentekendocument deel 1B en de tarieven voor periodieke keuringen) te verlagen. De gemiddelde tariefverlaging kan onder andere worden gerealiseerd vanwege het feit dat de RDW zich voor 2007 wederom een efficiencytaakstelling oplegt. Bij de goedkeuring van de tarieven zijn geen bijzonderheden naar voren gekomen. De begroting en het Financieel Meerjarenbeleidsplan zijn eveneens goedgekeurd.

Ten aanzien van de jaarrekening 2005, waarover een goedkeurende accountantsverklaring is afgegeven, zijn geen bijzonderheden te melden. Uit het jaarverslag 2005 van de RDW blijkt dat wederom sprake is geweest van een toename van het aantal activiteiten/handelingen. Daarnaast heeft de RDW een belangrijke bijdrage geleverd aan de reductie van de administratieve lasten voor zowel het bedrijfsleven, als voor de burger. Nagenoeg alle prestatie-indicatoren, over o.a. wacht- en doorlooptijden en steekproefpercentages, vielen in 2005 (ruim) binnen de gestelde afspraken. Het aantal bezwaar, (hoger) beroepszaken en Nationale Ombudsmanzaken is in 2005 ten opzichte van 2004 licht afgenomen. Het aantal klachten is met 29 procent toegenomen en is hoofdzakelijk veroorzaakt door de

(nieuwe) kentekening van brom- en snorfietzen. Relatief gezien is het aantal klachten, beroepszaken en Nationale Ombudsmanzaken zeer gering.

In 2005 is de totale omvang van de reserves ten opzichte van 2004 afgenomen. Dit geldt ook voor het jaar 2006 ten opzichte van 2005. Voor 2007 geldt echter dat de totale omvang van de reserves zal toenemen. De belangrijkste reden hiervoor is dat een extra bestemmingsreserve is gecreëerd voor de mogelijke gevolgen op het gebied van een verlaging van de APK-frequentie en het wegvallen van importkeuringen binnen de EU.

In de begroting van VenW zijn geen ramingen opgenomen ten aanzien van deze tariefgefinancierde zbo. Om die reden is het niet zinvol om hier een overzicht van de realisatie op te nemen. Voor een nader beeld van de financiële realisatie van de RDW wordt verwezen naar het jaarverslag (2006) van de RDW, dat in juni zal verschijnen.

ProRail

Per 1 januari 2005 zijn Railverkeersleiding, Railned en Railinfrabeheer gefuseerd tot één bedrijf, ProRail bv. De relatie Staat – ProRail is per die datum gebaseerd op de spoorwegwet en de (beheer)concessie die op grond van de Spoorwegwet per 1 januari 2005 aan ProRail is verleend. ProRail ontvangt jaarlijks een subsidie voor Beheer en Instandhouding. Deze subsidie is gebaseerd op de Wet en het Besluit Infrastructuurfonds. Verder is de Staat 100 procent aandeelhouder in ProRail (via RIT). ProRail is een RWT. Voor ProRail is het afgelopen jaar 2006 een nieuwe toezichtvisie opgesteld en geaccordeerd.

Het tekort op de egalisatierekening voor exploitatiebijdragen is in 2005 afgenomen van € 51 miljoen negatief tot € 44 miljoen negatief. Op basis van de rapportage over het 4e kwartaal 2006 is de verwachting dat het tekort verder zal afnemen. Het exacte resultaat over 2006 is echter pas definitief bekend in april/mei 2007, na ontvangst en goedkeuring van de jaarrekening.

In de beheerconcessie zijn bepalingen met betrekking tot de migratie van ProRail naar outputsturing opgenomen. Eind 2005 is door ProRail een programmaplan Outputsturing gepresenteerd.

In 2006 is per kwartaal overleg gevoerd over de voortgang hiervan.

Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR)

De tarieven zijn voor het jaar 2007 overeenkomstig de normale procedure vastgesteld en gepubliceerd in de Staatscourant.

De eerder door de Staat der Nederlanden met het CBR gesloten overeenkomst d.d. 15 november 2001 is in 2006 in ongewijzigde vorm verlengd tot 31 december 2007. In deze overeenkomst zijn onder meer de bepalingen opgenomen ten aanzien van de taken van het CBR, het bijhouden van een transparante administratie, de wederzijdse informatieplicht, de beveiliging van gegevens, het jaarverslag en de jaarrekening.

Ook het Controleprotocol is verlengd tot 31 december 2007. In het Controleprotocol zijn zowel de algemene uitgangspunten als de specifieke vereisten vermeld die bij de uitvoering van de controle van de jaarrekening en het jaarverslag in aanmerking dienen te worden genomen. Geconcludeerd wordt dat er in 2005 bij het CBR sprake was van een adequate administratieve organisatie.

Wachttijden: Het CBR dient er voor zorg te dragen dat voldoende examinatoren beschikbaar zijn om in beginsel binnen 4–6 weken examens af te nemen. Om dit te kunnen realiseren wordt gebruik gemaakt van planning en prognoses voor het komend jaar, alsmede voor de komende jaren.

Geconcludeerd kan worden dat ook in 2005 het proces voldeed aan de daaraan te stellen eisen en vormen de beschikbare gegevens een goede basis om tot tijdige bijsturing van de examencapaciteit te komen. Bij de theorie-examens varieerde de aanvraagperiode steeds tussen de een en vier weken. Bij de praktijkexamens zat tussen de aanvraag en examen gemiddeld drie tot zes weken.

Wat betreft het Jaarverslag 2005 wordt het volgende opgemerkt:

In 2005 werden de examens en afgifte van certificaten voor de Rijn- en binnenvaart ondergebracht bij het CBR.

Wat betreft de bezwaar- en beroepsprocedures kan worden opgemerkt dat het CBR in 2005 op ruim 1,2 miljoen examens en toetsen 176 klachten ontving. Daarvan bleken er 33 terecht of gedeeltelijk terecht.

Wat betreft de beveiliging van gegevens kan worden opgemerkt dat het in 2004 aan het CBR uitgereikte internationaal erkende certificaat inzake de Code voor Informatiebeveiliging in 2006 is verlengd tot maart 2007.

Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL)

De Algemene Rekenkamer heeft in haar rapport (d.d. 7 oktober 2004, Kamerstuk 2004–2005, 29 825, nr. 2) aangaande het toezicht op het functioneren van de LVNL aangegeven dat duidelijkheid in de beleidsmatige aansturing en het aangeven van het beleidsmatige verwachtingspatroon van de overheid wenselijk is om tot een heldere beoordeling van het functioneren van de LVNL te komen. Dit is van belang voor de toetsing van de begroting van de LVNL en de bijdrage aan het beleid en de beleidsdoelstellingen van VenW. Ten einde invulling te geven aan een gestructureerde beleidsmatige aansturing is in 2006 de door het Programma Luchtverkeer de beleidswensenbrief verder ontwikkeld als instrument om de beleidsmatige aansturing naar LVNL vorm te geven. Dit initiatief wordt door alle stakeholders als een zeer positieve ontwikkeling onderschreven. Functiescheiding tussen beleid en toezicht op LVNL heeft veel aandacht gekregen. De inzichten over de balans tussen de eigen verantwoordelijkheid en die van de toezichthouder zijn voortdurend in beweging. In 2005 en 2006 is de basis gelegd voor de ontwikkeling en vorming van een separate toezichthouder volgens Europees model (National Supervisory Authority; NSA) en de processen van certificering en aanwijzing van de dienstverleners. De NSA biedt de mogelijkheid om het toezicht op de LVNL verder te verbeteren met inachtneming van de aanbevelingen van de Algemene Rekenkamer.

Eind 2005 is de evaluatie van de LVNL (Kamerstuk 2005–2006, 30 398, nr. 1) – vijf jaar na inwerkingtreding van hoofdstuk 5 van de Wet luchtvaart – afgerond. Het algemene beeld van de werking en doeltreffendheid van de LVNL is dat de organisatie een goede prestatie levert tegen aanvaardbare kosten en zich openstelt voor kritiek. De LVNL is zich bewust van haar positie als overheid met verantwoordelijkheid voor de publieke belangen, en tevens als dienstverlener aan en met de luchtvaartsector, en probeert zo verantwoord mogelijk invulling te geven aan de opgaven die dit met zich mee brengt. In de evaluatie zijn enkele verbeterpunten genoemd die in 2006 zullen worden uitgewerkt.

Het overleg van de Raad van Toezicht van de LVNL heeft in 2006 regelmatig plaatsgevonden. Voor VenW is er een waarnemer in de Raad. De aandacht van de Raad was gericht op reductie van de (personeels)kosten en efficiëntie van de bedrijfsvoering. Overige belangrijke onderwerpen waren: de internationale ontwikkelingen ingevolge Single European Sky, de Mainport ontwikkeling, Crisis en Contingency Management, Geïntegreerd Middelen Beheer en de problematiek rond parallel starten op Schiphol.

In 2006 is uitvoering gegeven aan de Wet luchtvaart voor wat betreft de relaties tot de LVNL, Eurocontrol en KNMI. Dit betekent onder meer toepassing van de procedures en beoordeling in het kader van de goedkeuring van de begrotingen en de goedkeuring van de nationale en Eurocontrol-heffingen.

De in 2006 door de LVNL ingediende begroting voor het jaar 2007 goedgekeurd.

Tevens is goedkeuring verleend aan de voorgestelde tarieven voor het jaar 2007 voor de naderings- en plaatselijke heffingen en voor de helikopterheffing. Daarnaast is goedkeuring verleend voor het tarief van de en-route heffing overeenkomstig het voorstel gedaan in Eurocontrolverband. Het tarief van het en-route verkeer daalt met ca. 2,9 procent. Ten behoeve van Schiphol is tariefstabilisatie gerealiseerd. Voor de Regio Unit (Eelde en Maastricht) wordt de tariefstijging van 3,5 procent conform de overheidsrichtlijn gehandhaafd. Het tarief ten behoeve van de helikopters stijgt met 50,9 procent i.v.m. implementatie van veiligheidsmaatregelen. De Jaarrekening 2005 is met goedkeurende accountantsverklaring aan VenW ter informatie aangeboden. Met de LVNL is afgesproken dat bij de jaarrekening over 2006 ook een rechtmatigheidsverklaring zal worden afgegeven.

Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie (NIWO)

Met ingang van 1 januari 2006 is de toezichtvisie van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat op de NIWO in werking getreden. De toezichtvisie geeft een overzicht van de uitgangspunten van de toezichtrelatie van het Ministerie op de NIWO en de concrete uitwerking daarvan in toezichtinstrumenten. Vooruitlopend op de nieuwe Wet Wegvervoer Goederen heeft de NIWO met ingang van 1 januari 2006 de samenstelling van de Raad van Beheer gewijzigd door het opnemen van een tweetal onafhankelijke leden en het terugbrengen van het totale aantal leden tot tien. Tegelijkertijd is de Commissie Vergunningverlening Beroepsvervoer (CVB) teruggebracht tot drie personen, waarvan twee onafhankelijke.

In 2006 is het beleid van de NIWO op een aantal punten gewijzigd. Het betreft met name de vakbekwaamheid en de reële vestiging, die zijn aangepast aan de actuele ontwikkelingen.

Met ingang van 1 januari 2006 zijn de tarieven voor de aanvraag van een communautaire vergunning en voor de aanvraag van een vergunning in verband met een wijziging rechtsvorm verlaagd. In beide gevallen betreft het een vereenvoudigde procedure, waarbij een marginale toetsing voldoende is. Bovendien is met het oog op vermindering van de administratieve lasten in 2006 een aantal wijzigingen in de vervoerenquête doorgevoerd.

Stichting Vaarbewijzen- en Marifoon Examens (VAMEX)

In 2006 is de structuurwijziging afgerond van de examinering klein vaarbewijs. Belangrijkste wijziging is de aanwijzing van de Stichting VAMEX die de uitsluitende verantwoordelijkheid zal dragen voor de examinering voor de periode van 1-1-2007 tot en met 31-12-2011. Daarvoor waren de watersportbonden afzonderlijk aangewezen als examinerende instellingen.

In de Stichting VAMEX zijn de watersportbonden verenigd waardoor het examen klein vaarbewijs verankerd blijft bij de daarbij maatschappelijk meest betrokken organisaties. Hierdoor kan ook de ministeriële verantwoordelijkheid en het toezicht op de taakuitvoering in lijn gebracht worden met de VenW-beleidslijn «Wefingericht Toezicht», de Kaderwet

zelfstandige bestuursorganen, de Kaderstellende Visie op Toezicht 2005 «Minder last meer effect» en de opmerkingen van de Algemene Rekenkamer.

Aan de aanwijzing van de Stichting VAMEX zijn een aantal voorwaarden verbonden om zowel de kwaliteit en integriteit van de examinering als het toezicht op de examenstructuur als geheel veilig te stellen. Zo zal er geen enkele band meer bestaan tussen opleidingen en de VAMEX alsmede de daarbij aangesloten bonden.

Hieronder volgt een overzicht van de ZBO's en RWT's die onder de verantwoordelijkheid van de minister van VenW vallen per 31 december 2006. Hierbij wordt tevens aangegeven aan welke beleidsdoelstellingen van VenW deze organisaties een bijdrage hebben geleverd.

Naam organisatie	RWT	ZBO	Functie	Begrotings- artikel(en)	Raming	Realisatie	URL
Dienst Wegverkeer (RDW)	X	X	keuren en registreren voertuigen/onderdelen	32.01			www.rdw.nl
Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL)	X	X	luchtverkeersbegeleiding	35.03.02			www.lvnl.nl
Stichting Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR)	X	X	afnemen div. mobiliteitsexamens	32.01	6 000	6 917	www.cbr.nl
Stichting Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie (NIWO)	X	X	afgeven vergunningen	35.04.04			www.niwo.nl
Stichting Airport Coordination Netherlands (SACN)		X	slottoewijzing	n.v.t.			www.slotcoordin ation.nl
Innovam Branche Kwalificatie Instituut van de stichting VAM (IBKI)	X	X	afnemen examen rij-instructeur, APK-keurmeester	n.v.t.			www.ibki.nl
Instellingen belast met afnemen examens klein vaarbewijs klein vaarbewijs ANWB en KNBRD, KNWV, NWB, KNMC	X	X	afnemen examen klein vaarbewijs	n.v.t.			www.vamex.nl
Bevoegde Autoriteiten Rijnvaart Havenbeheerders		X	div. bevoegdheden	n.v.t.			n.v.t.
		X	zorgdragen voor ontvangstinrichtingen voor scheepsafval	33.02.02			div.
Rijkshavenmeester Rotterdam	X	X	havenverkeersleiding	33.02.02			www.portofrotte rdam.com
Nationale Loodsencorporatie (NLC)	div	div	beloodsen van schepen	33.02.02			www.loodswezen.nl
Regionale Loodsencorporaties (RLC's)	X	X	beloodsen van schepen	33.02.02			www.loodswezen.nl
Klassebureaus art. 6 Schepenwet en art. 6 en 3.1 Schepenbesluit 1965		X	klassificeren van schepen	n.v.t.			div.
Keuringsinstanties Plezier-vaartuigen		X	keuren pleziervaartuigen	n.v.t.			div.
Keuringsinstanties Scheepsuitrusting		X	keuren scheepsuitrusting	n.v.t.			div.
Keuringsartsen Scheepvaart		X	medische keuring	n.v.t.			div.
APK-erkenninghouders		X	keuren motorvoertuigen	n.v.t.			div.
Stichting Inschrijving Eigen Vervoer (SIEV)	X	X	inschrijven eigen vervoer	34.01.06	480	0	www.siev.nl

Naam organisatie	RWT	ZBO	Functie	Begrotings- artikelen)	Raming	Realisatie	URL
Dienst Wegverkeer (RDW)	X	X	keuren en registreren voertuigen/onderdelen	32.01			www.rdw.nl
Commissie Examens Scheepswerktuigkundigen		X	afnemen examens scheepswerktuigkundigen	n.v.t.			n.v.t.
Commissie Stuurlieden-examens		X	afnemen examens stuurlieden	n.v.t.			n.v.t.
Commissie Zeevisvaart-examens		X	afnemen examens zeevisvaart	n.v.t.			n.v.t.
Landelijke Examencommissie verkeersinformatie en verkeersaanwijzingen (scheepvaart)		X	afnemen examen verkeersinformatie- en aanwijzingen	n.v.t.			n.v.t.
Regionale Examencommissies verkeersinformatie en verkeersaanwijzingen (scheepvaart)		X	afnemen examen verkeersinformatie- en aanwijzingen	n.v.t.			n.v.t.
Examencommissies luchtvaart		X	afnemen luchtvaart-examens	n.v.t.			n.v.t.
Commissie van advies inzake opleidingen en examens betreffende vervoer van gevaarlijke stoffen door de lucht		X	adviseren over opleidingen en examens vervoer gevaarlijke stoffen door de lucht	33.01			n.v.t.
Examencommissies Loodsen		X	afnemen loodsen-examens	33.02.02			n.v.t.
Commissie van Beroep Loodsenexamens		X	beroepsinstantie loodsenexamens	33.02.02			n.v.t.
Commissie voor Beroep WRM 1993		X	beroepsinstantie examen rij-instructuur	n.v.t.			n.v.t.
HISWA-vereniging	X	X	afgeven fabriekscodes	n.v.t.			www.hiswa.nl
Stichting Scheeps Afvalstoffen Binnenvaart (SAB)	X	X	afgeven olieafgifteboekje	36.04.03			www.sabni.nl
ProRail	X		beheren spoorinfrastructuur	13.01, 13.02, 13.05.03	1 004 574	1 643 141	www.prorail.nl
Nederlands Loodswezen BV	X		faciliteren beloodsen schepen	33.02.02			www.loodswezen.nl
NV Westerscheldetunnelmaatschappij	X		exploiteren westerscheldetunnel	n.v.t.			www.westerscheldetunnel.nl
NV Luchthaven Schiphol	¹		div	35.01			www.schiphol.nl
Regionale luchthavens ²	X		div	35.01.05			div.

¹ Over de status van Schiphol als RWT zal de Algemene Rekenkamer zich nog uitspreken.

² Met de invoering van het wetsvoorstel RRKL zullen de regionale luchthavens geen RWT meer zijn.

Aanbevelingen van de Algemene Rekenkamer

De Algemene Rekenkamer (AR) sprak in haar rapport bij het jaarverslag (RJV) 2005 (Kamerstuk 2005–2006, 30 550 XII, nr. 2) een oordeel uit over het financieel en materieel beheer van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. De AR constateert dat er ten opzichte van 2004 sprake is van een vooruitgang in de kwaliteit van het financiële beheer en het materieel beheer. De problemen in het materieel beheer, die in 2005 nog tot een bezwarenonderzoek hebben geleid, zijn grotendeels opgelost. Naast financieel beheer en materieel beheer onderzocht en beoordeelde de AR ook de kwaliteit van de financiële informatie, bedrijfsvoering en beleidsinformatie. Het onderzoek van de AR leidde tot een aantal aanbevelingen die zijn samengevat in de tabel op pagina 8 en 9 van het RJV 2005. In deze bijlage wordt ingegaan op de implementatie van de aanbevelingen ten aanzien van:

1. financieel en materieel beheer Inspectie VenW;
2. verplichtingenbeheer;
3. financieel beheer DGTL;
4. nieuwe contractvormen;
5. Europees aanbesteden;

Ad 1. Financieel en materieel beheer Inspectie VenW

De AR constateert dat het financiële beheer bij de Inspectie VenW in 2005 sterk verbeterd is maar nog niet geheel op orde. Voor 2006 zijn door de inspectie VenW verbetermaatregelen genomen. Het betreft de onderwerpen: verbandscontroles bij ontvangstenstromen, functiescheiding en interne controle bij de processen koopvaardij, binnenvaart en bestuurlijke boete, volledigheid van dossiervorming (o.a. prestatieverklaring), aansluiting van administratie van materiele vaste activa in SAP met de operationele administratie. De departementale accountantsdienst (DAD) komt in haar toetsing van de IVW zelfevaluatie tot de conclusie dat de kwaliteit van het financieel beheer van voldoende niveau is.

Ad 2. Verplichtingenbeheer

Ten aanzien van het verplichtingenbeheer oordeelde de AR dat er in 2005 sprake is van een ernstige onvolkomenheid. Er is in 2006 extra energie gestoken in het op orde krijgen van het beheer van de grote verplichtingen. Gekozen is voor een generieke en dienstspecifieke aanpak. In het generieke spoor is geconcentreerd op cultuur, de inrichting van processen en systemen en versterking van beheersmaatregelen. In het dienstspecifiek spoor zijn door alle departementsonderdelen plannen van aanpak verbetering verplichtingenbeheer opgesteld. Daarnaast zijn er audits uitgevoerd bij directoraat-generaal Rijkswaterstaat, directoraat-generaal Personenvervoer, directoraat-generaal Water en de Shared Services Organisatie. In de bedrijfsvoeringsparagraaf is verder ingegaan op de ingezette verbetermaatregelen en de bereikte resultaten.

Ad 3. Financieel beheer DGTL

De AR constateerde dat het financieel beheer van directoraat-generaal Transport en Luchtvaart (DGTL) van voldoende niveau is. Er was volgens de AR nog wel sprake van een tekortkoming bij het beheer van de urencontracten en de interne controle op de verplichtingenadministratie. In maart 2006 is gestart met het opstellen en bespreken van een maandelijks interne managementrapportage. Daarin wordt o.a. aandacht gegeven aan de financiële uitputting en bevindingen van interne controles. In 2006 zijn diverse interne controles op het financieel beheer bij DGTL uitgevoerd. Hieruit blijkt een positief beeld van het financiële

beheer. De DAD heeft op basis van de regulier controle een aantal aandachtspunten geformuleerd t.a.v., de tijdigheid van contracten, de kwaliteit van prestatieverklaringen en het uitvoeren van de inhuurtoets. Deze worden door DGTL onderschreven.

Ad 4. Beheer van nieuwe contractvormen

De financiële beheersing van innovatieve contracten door Rijkswaterstaat (RWS) heeft in 2006 sterk de aandacht gehad. De AR constateerde in het RJV 2005 een aandachtspunt ten aanzien van de beheersing van deze contracten. RWS heeft dit aandachtspunt uitgewerkt in de vorm van diverse verbetermaatregelen op het gebied van kennis van en deskundigheid over deze nieuwe contractvormen, op het gebied van de beheersing van met name de prestatiebestekken en op het gebied van het uitwerken van en communiceren over de werkwijze bij systeemgerichte contractbeheersing. In de bedrijfsvoeringparagraaf is specifiek ingegaan op de genomen maatregelen.

Ad 5. Europees aanbesteden

De AR constateert in het RJV 2005 een toename in het aantal diensten en werken die ten onrechte niet Europees zijn aanbesteed. Medio 2006 is de beslissingsbevoegdheid tot afwijken van Europese aanbestedingsregels bij de Hoofddirecteur Ingenieur (HID) van de diensten van RWS gelegd. De HID kan nu worden aangesproken op onterechte afwijkingen. De Departementale auditdienst (DAD) heeft een audit uitgevoerd naar de naleving van Europese aanbestedingsregels. Zij concludeert dat de naleving lijkt te zijn verankerd. Over de eerste helft van 2006 is opgemerkt dat meerwerken groter dan 50 procent van de oorspronkelijke aannemingssom nog aandacht vraagt.

Bijlage 3

Publicatieplicht op grond van de Wet openbaarmaking uit publieke middelen gefinancierde topinkomens bij het departement van Verkeer en Waterstaat

Op grond van artikel 6 van de Wet openbaarmaking uit publieke middelen gefinancierde topinkomens (Stb. 2006, 95) dient elk departement via het departementaal jaarverslag een overzicht op te nemen van medewerkers die in het verslagjaar meer verdienen hebben dan het gemiddelde belastbare jaarloon van een minister. Dit gemiddelde belastbare jaarloon is voor 2006 vastgesteld op € 171 000 (zie de Mededeling van de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties van 16 februari 2007 in de Staatscourant van 23 februari 2007 – Stcrt. 2007, 39, blz. 10).

Voor VenW heeft de publicatieplicht betrekking op de navolgende functionarissen:

Bedragen in €								
Functie	Belastbaar jaarloon 2005	Pensioen- afdrachten en overige voor- zieningen betaalbaar op termijn 2005	Totaal 2005	Belastbaar jaarloon 2006	Pensioenaf- drachten en overige voor- zieningen betaalbaar op termijn 2006	Ontslag- vergoeding	Totaal 2006	Motivatie
Projectdirecteur	107 236	32 670	139 906	111 017	25 817	217 264	354 098	Ontslagregeling.
Medewerker faci- taire zaken	29 748	3 827	33 575	30 356	3 827	187 249	221 432	Ontslagregeling.
Inspecteur	Geen inkomen			154 621	31 407		186 028	Nabetaling in verband met uitspraak Centrale Raad van Beroep. Betreft intrekking van ontslag en daarmee herstel van indienstreding vanaf januari 2003.
Projectdirecteur	125 938	35 902	161 840	146 720	36 680		183 400	Overschrijding a.g.v. afrekening vakantieuren i.v.m. ontslag 31 december 2006.
Projectleider	56 969	14 699	71 668	2 795		233 471	236 266	Ontslagregeling.

Bijlage 4

Afkortingenlijst

A.	
AAS	= Amsterdam Airport Schiphol
AMvB	= Algemene Maatregel van Bestuur
AO	= Algemeen Overleg
APK	= Algemene Periodieke Keuring
AR	= Algemene Rekenkamer
ATM	= Air Traffic Management
AVV	= Adviesdienst Verkeer en Vervoer
AWS	= Archimedes Wave Swing
B.	
BDU	= Brede Doeluitkering
BKL	= Basiskustlijn
BTW	= Belasting Toegevoegde Waarde
BUB	= Bewust Uitgeruste Bestuurder
BuZa	= Ministerie van Buitenlandse Zaken
BZK	= Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
C.	
CAEP	= Committee on Aviation Environmental Protection
CBR	= Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen
CBS	= Centraal Bureau voor de Statistiek
CCR	= Centrale Commissie voor de Rijnvaart
CenD	= Centrale Diensten
CO ₂	= Kooldioxide
CW	= Comptabiliteitswet
D.	
DAD	= Departementale Audit Dienst
DB	= Decibel
DBFM	= Design-Build-Finance-Maintenance
DGTL	= Directoraat Generaal Transport en Luchtvaart
DGP	= Directoraat Generaal Personenvervoer
DGW	= Directoraat Generaal Water
DWW	= Dienst Weg en Waterbouwkunde
E.	
EASA	= European Aviation Safety Agency
EASTO	= European Aviation Safety Training Organization
EATA	= European Association of Transactional Analysis
EBIT	= Energiebesparing in transport
EC	= Europese Commissie
ECE	= Economic Commission for Europe
ECMWF	= European Centre for Medium Range Weather Forecasts
EMA	= Educatieve Maatregel Alcohol
EMS	= Europese Marine Strategie
EMSA	= European Maritime Safety Agency
EOEP	= Earth Observation Enveloppe Programme
EPS	= Eumetsat Polar System
ERA	= European Railway Agency
ERTMS	= European Rail Traffic Management System
ESA	= European Space Agency

ETCS	= European Train Control System
ETS	= Emission Trading System
EU	= Europese Unie
EUMETSAT	= European Organisation for the exploitation of Meteorological Satellites
EZ	= Ministerie van Economische Zaken
F.	
FMC	= Stafdirectie Financiën, Management en Control
G.	
G4	= Grootste 4 Nederlandse gemeenten
GAIK	= Gecontroleerde Afgifte en Inname Kentekenplaten
GB	= General Budget
GHS	= Global Harmonised System
GIS	= Geluidsisolatieproject Schiphol
GMES	= Global Monitoring of Environment and Security
H.	
HGIS	= Homogene Groep Internationale Samenwerking
HIP	= Haven Interne Projecten
HIRLAM	= High Resolution Limited Area Model
HNR	= Het Nieuwe Rijden
HOI	= Havenontvangst Installatie
HSL	= Hogesnelheidslijn
I.	
IBB	= Innovatieve Biobrandstoffen
IBN	= Integraal Beheersplan Noordzee
IBO	= Interdepartementaal Beleidsonderzoek
ICAO	= International Civil Aviation Organization
ICES	= Interdepartementale Commissie voor Economische Structuurversterking
ICP	=
ILO	= International Labour Organization
IMO	= International Maritime Organization
IPCC	= Intergovernmental Panel on Climate Change
IPG	= Innovatieprogramma Geluid
IPL	= Innovatieprogramma Luchtkwaliteit
IVW	= Inspectie Verkeer en Waterstaat
K.	
KB	= Koninklijk Besluit
KE	= Kilo Eenheid
KIS	= Kennisinfrastructuur
KLC	= KLM Cityhopper
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
L _{night}	= Night Level

LNV	=	Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit
LPG	=	Liquid Petroleum Gas
LVNL	=	Luchtverkeersleiding Nederland
L _{den}	=	Day-evening-night level
M.		
MAA	=	Maastricht Aachen Airport
MARPOL	=	Maritieme Pollutie
MER	=	Milieu Effect Rapportage
METOP	=	Weersatelliet
MIT	=	Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport
MJPO	=	Meerjarenprogramma Ontsnippering
MSG	=	Meteosat Second Generation
MTP	=	Meteosat Transition Program
N.		
NAVO	=	Noord-Atlantische Verdragsorganisatie
NBW	=	Nationaal Bestuursakkoord Water
NDL	=	Nederland Distributieland
NLR	=	Nationaal Lucht- en Ruimtevaart Laboratorium
NMA	=	Nederlandse Mededingingautoriteit
NoMo	=	Nota Mobiliteit
No _x	=	Stikstofoxiden
NO ₂	=	Stikstofoxide
NS	=	Nederlandse Spoorwegen
NSL	=	Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit
NSR	=	NS Reizigers
NVLS	=	NV Luchthaven Schiphol
O.		
OAG	=	Official Airline Guide
OCW	=	Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen
OMI	=	Ozone Monitoring Instrument
OSPAR	=	Oslo-Parijs
OV	=	Openbaar vervoer
P.		
PAD	=	Potential Avoidable Damage
PAGE	=	Plan van Aanpak Goederen Emplacementen
PIV	=	Prestatieindex Veiligheidsberichtgeving
PKB	=	Planologische Kernbeslissing
PM ₁₀	=	Fijnstof
PMR	=	Project Mainportontwikkeling Rotterdam
PSC	=	Port State Control
pSG	=	Plaatsvervangend Secretaris-Generaal
R.		
RBML	=	Regionale Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens
RDW	=	Rijksdienst voor het Wegverkeer
RGD	=	Rijksgebouwendienst
RJV	=	Rijksjaarverslag
RIKZ	=	Rijksinstituut voor Kust en Zee
RIS	=	River Information Services

RMC	= Regionale meld- en coördinatiefunctie
RWS	= Rijkswaterstaat
RWT	= Rechtspersoon met Wettelijke Taak
S.	
SCB	= Systeemgerichte Contractbeheersing
SGIS	= Stichting Geluidsisolatie Schiphol
SOZ/SOL	= Stroomlijning Overheidsinterventies Zee- en Luchtvaart
SO ₂	= Zwaveloxide
SRR	= Stadsregio Rotterdam
SSO	= Shared Services Organisatie
STS	= Stoptonend sein
SWOV	= Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid
SZW	= Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid
T.	
TAF	= Terminal Aerodrome forecast
TCI	= Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten
TK	= Tweede Kamer
TREND	= Korte Termijn Landingsverwachting
TRG	= Totaal Risico Gewicht
TSO	= Technical Standard Order
TVG	= Totaal Volume Geluid
U.	
UNEP	= United Nations Environment Programme
V.	
VenW	= Ministerie van Verkeer en Waterstaat
VEST	= Veiligheidseisen Spoortunnels
VNK	= Veiligheid Nederland in Kaart
VOR	= Verzelfstandigde Organisaties op Rijksniveau
VOS	= Vluchtige Organische Stoffen
VROM	= Ministerie van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer
VTS	= Vessel Traffic Services
VVN	= Veilig Verkeer Nederland
VWS	= Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport
W.	
WB21	= Waterbeleid 21e eeuw
WV21	= Waterveiligheid 21e eeuw
WESP	= Westerschelde Planner
WMO	= World Meteorological Organisation
Wp2000	= Wet personenvervoer 2000
WRM	= Wet Rijonderricht Motorrijtuigen
WROOV	= Werkgroep Reizigers Omvang en Omvang Verkopen
Z.	
ZBO	= Zelfstandig Bestuursorgaan
ZSM	= Zichtbaar, Slim en Meetbaar