
Vergaderjaar 2008–2009

31 924 XII

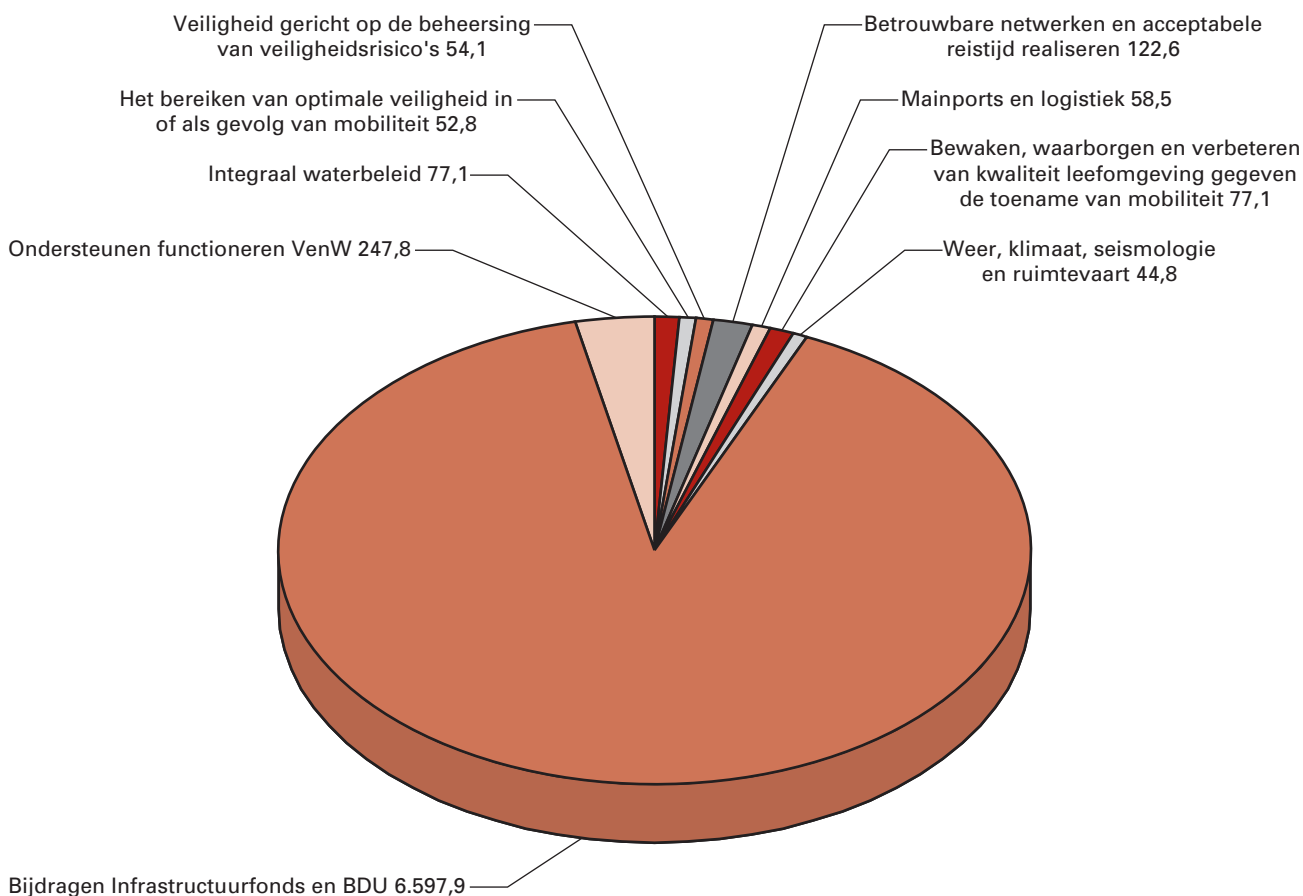
Jaarverslag en slotwet Ministerie van Verkeer en Waterstaat 2008

Nr. 1

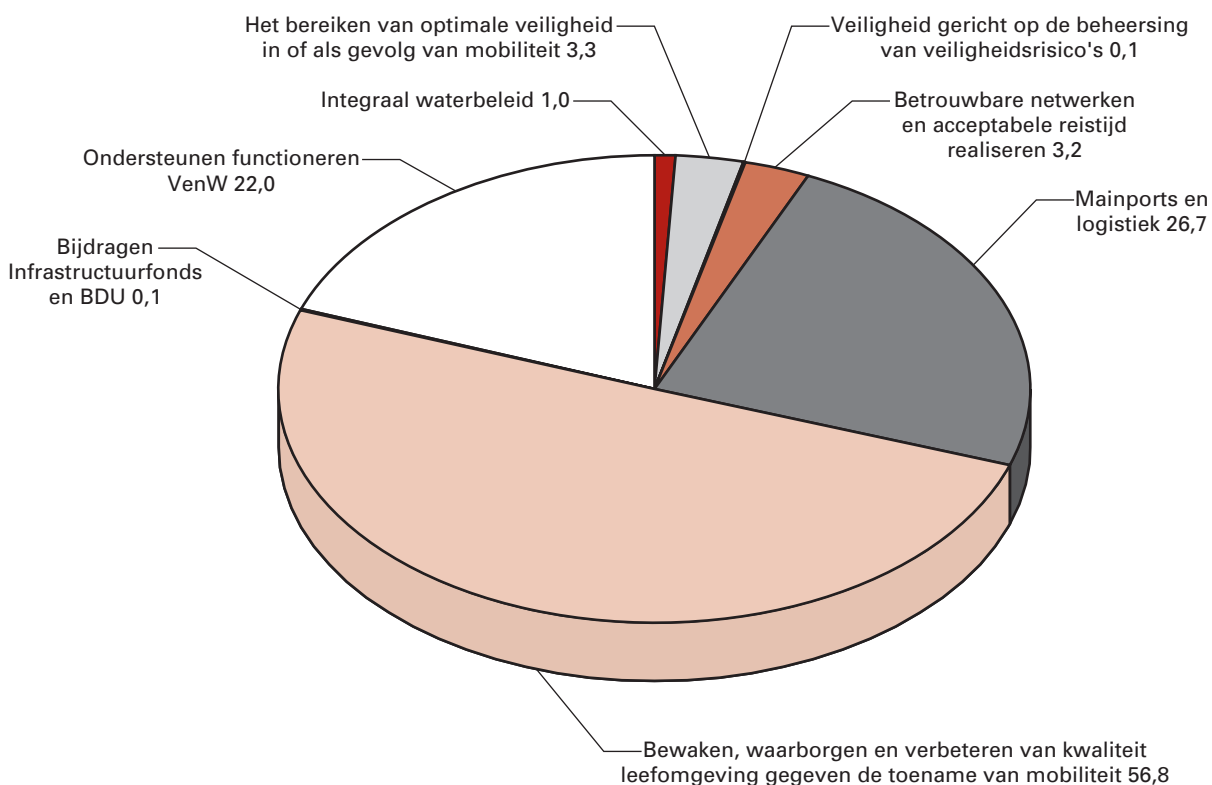
JAARVERSLAG VAN HET MINISTERIE VAN VERKEER EN WATER-STAAT (XII)

Aangeboden 20 mei 2009

Gerealiseerde uitgaven naar beleidsterrein voor 2008 (in € mln.)



Gerealiseerde ontvangsten naar beleidsterrein voor 2008 (in € mln.)



Inhoudsopgave		blz.
A.	Algemeen	5
1.	Aanbieding en dechargeverlening	5
2.	Leeswijzer	9
B.	Het beleidsverslag	12
3.	Beleidsprioriteiten	12
4.	Beleidsartikelen	30
5.	Niet-beleidsartikelen	123
6.	Bedrijfsvoeringsparagraaf	128
C.	De jaarrekening	135
7.	Verantwoordingsstaten	135
	7.1 De departementale verantwoordingsstaat 2008 van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII)	135
	7.2 De samenvattende verantwoordingsstaat 2008 van de baten-lastendiensten van het ministerie van Verkeer en Waterstaat	136
	7.3 De departementale saldibalans per 31 december 2008	137
	7.4 De balansen per 31 december 2008 van de baten-lastendiensten van het ministerie van Verkeer en Waterstaat	146
Bijlage 1:	Toezichtrelaties	165
Bijlage 2:	Aanbevelingen Algemene Rekenkamer	171
Bijlage 3:	Publicatieplicht op grond van de Wet openbaarmaking uit publieke middelen gefinancierde topinkomens	175
Bijlage 4:	Realisatie inhuur	176
Bijlage 5:	Afkortingenlijst	177

DEEL A. ALGEMEEN

1. AANBIEDING EN DECHARGEVERLENING

Aan de voorzitters van de Eerste en de Tweede Kamer van de Staten-Generaal.

Hierbij bied ik, mede namens de staatssecretaris van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, het departementale jaarverslag (XII) over het jaar 2008 aan.

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 2008 gevoerde financiële beheer.

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. Dit rapport wordt separaat door de Algemene Rekenkamer aan de Staten-Generaal aangeboden. Het rapport bevat de bevindingen en het oordeel van de Rekenkamer 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;
- d. de betrokken 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.

Bij het besluit tot dechargeverlening dienen verder de volgende, wettelijk voorgeschreven, stukken te worden betrokken:

- a. het Financieel jaarverslag van het Rijk over 2008;
- b. het voorstel van de slotwet (XII) van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat over het jaar 2008 die met het onderhavige jaarverslag samenhangt;
- c. het rapport van de Algemene Rekenkamer over het jaar 2008 met betrekking tot het onderzoek van de centrale administratie van 's Rijks schatkist en van het Financieel jaarverslag van het Rijk;
- d. de verklaring van goedkeuring van de Algemene Rekenkamer met betrekking tot de in het Financieel jaarverslag van het Rijk over 2008 opgenomen rekening van uitgaven en ontvangsten van het Rijk over 2008, alsmede met betrekking tot de Saldibalansen van het Rijk over 2008 (de verklaring van goedkeuring, bedoeld in artikel 83, derde lid, van de Comptabiliteitswet 2001).

Aanbieding en dechargeverlening

Het besluit tot dechargeverlening kan niet worden genomen, voordat de betrokken slotwet is aangenomen en 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

Aanbieding en dechargeverlening

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 de 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.

2. LEESWIJZER

Voor u ligt het jaarverslag van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (Hoofdstuk XII) over het jaar 2008.

Het jaarverslag bestaat uit drie onderdelen, te weten een deel A. Algemeen, een deel B. het beleidsverslag en een deel C. de jaarrekening.

Het deel A. bevat de aanbieding, het verzoek tot dechargeverlening en de leeswijzer.

Het deel B. begint met het beleidsverslag. In het beleidsverslag 2008 wordt verantwoording afgelegd over de uitvoering van de begroting 2008. Het hoofdstuk Verkeer en Waterstaat van deze begroting is opgesteld rondom de volgende prioriteiten:

1. Fileaanpak
2. Een sterke concurrentiepositie voor Nederland
3. Groei en meer kwaliteit in het OV
4. Een duurzame en klimaatbestendige leefomgeving.

In deel B. zijn tevens de beleidsartikelen, niet-beleidsartikelen en de bedrijfsvoeringparagraaf 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 product-niveau verantwoord. Uitgangspunt daarbij is dat een onderliggende activiteit alleen wordt toegelicht als deze niet is gerealiseerd. Indien geen toelichting is opgenomen, kan ervan worden uitgegaan dat de activiteiten die in de begroting zijn aangekondigd, zijn uitgevoerd. Nieuwe activiteiten en voorname prestaties worden apart 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 komen. Dit leidt ertoe dat niet in alle gevallen de gegevens over het verslagjaar ten tijde van het opstellen van het jaarverslag beschikbaar waren.

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 productonderdelen/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 beleidsmatige relevante mutaties, deze worden ongeacht bovenstaande normering wel toegelicht. Verder worden in afwijking van bovenvermelde norm die artikelen, waarop in de begroting 2008 geen of zeer geringe ontvangsten zijn geraamd maar waar in 2008 wel relatief kleine bedragen op zijn gerealiseerd, niet apart toegelicht.

In de begroting 2006 is een begrotingsindeling in gebruik genomen die afwijkt van de begrotingsindeling die vóór 2006 werd gebruikt. In verband met deze gewijzigde begrotingsindeling zijn de realisaties sinds 2006 op een andere manier gegroepeerd dan cijfers van eerdere jaren. Hierdoor is het niet mogelijk 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 vanaf 2005 opgenomen, waarbij 2005 hiervoor technisch is omgerekend naar de nieuwe begrotingsindeling.

De bedrijfsvoeringparagraaf heeft het karakter van een uitzonderingsparagraaf en bestaat uit vier onderdelen, te weten rechtmatigheid, totstandkoming beleidsinformatie, financieel en materieel beheer en overige aspecten van bedrijfsvoering.

Het deel C begint met de (opbouw van de) Jaarrekening. De Jaarrekening begint met de departementale verantwoordingstaat 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 baten-lastendiensten KNMI, Rijkswaterstaat en Inspectie VenW 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 2008 opgenomen met een toelichting van de baten-lastendiensten van het ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Aan het jaarverslag zijn vijf 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 2007 en de maatregelen die VenW heeft getroffen om de daarbij door de Algemene Rekenkamer geconstateerde tekortkomingen in 2008 en de jaren daarna te voorkomen. Bijlage drie bevat een overzicht van de uit publieke middelen gefinancierde topinkomens bij het departement. Bijlage vier bevat een overzicht van de gerealiseerde inhuur. De laatste bijlage betreft een afkortingenlijst.

Tijdens het wetgevingsoverleg van 18 juni 2008 over de jaarverslagen XII en IF 2007 van Verkeer en Waterstaat is een aantal toezeggingen gedaan die betrekking hebben op de verslaglegging over het jaar 2008. Daarbij is ook toegezegd een passage op te nemen waarin staat hoe de verzoeken van de Kamer zijn verwerkt. De toezeggingen zijn als volgt in de jaarverslagen verwerkt:

Toezegging	Verwerking
<p>In het jaarverslag van 2008 zal nadrukkelijker op de beleidsconclusies gefocust worden</p>	<p>In het beleidsprioriteitenverslag HXII zijn beleidsconclusies verbonden aan de in 2008 bereikte resultaten. Ook zijn de resultaten in relatie gebracht tot de voor Verkeer en Waterstaat in het beleidsprogramma «Samen werken, samen leven» geformuleerde kabinetsdoelstellingen. Daarnaast wordt in de toelichting op de afgeronde beleidsonderzoeken ingegaan op de conclusies die kunnen worden getrokken op basis van de onderzoeksresultaten.</p>
<p>In het jaarverslag van 2008 wordt een onderscheid gemaakt tussen nieuwe en oude beleidsprioriteiten</p>	<p>In het beleidsprioriteitenverslag HXII is een duidelijk onderscheid aangebracht in de prioriteiten uit de begroting 2008 en de kabinetsprioriteiten «Samen werken, samen leven»</p>
<p>In het jaarverslag van 2008 worden beoogde effecten duidelijk opgenomen</p>	<p>De beoogde effecten staan bij elk operationeel doel vermeld onder doelbereiking. Hier wordt een duidelijk relatie gelegd tussen streefwaarden en realisatie.</p>
<p>In de jaarverslagen zullen extra uitgaven die worden gedaan na verschijnen van de najaarsnota duidelijk worden weergegeven</p>	<p>In de tabellen budgettaire gevolgen van beleid bij de (niet-) beleidsartikelen is een kolom toegevoegd waaruit de verschillen ten opzichte van de Najaarsnota blijken (de zogenoemde slotwetmutaties). Voor de toelichting op de meest relevante slotwetmutaties wordt verwezen naar de Slotwetten HXII en IF die gelijk met de jaarverslagen aan de Kamer zijn gezonden.</p>
<p>Onderuitputting in de vorm van het niet aanspreken van een risicoreservering zal voortaan apart vermeld worden in de Jaarverslagen</p>	<p>Van een risicoreserveringen is alleen sprake op artikel 13 van het Infrastructuurfonds voor HSL en Betuweroute. Deze projecten zijn nog niet financieel afgewikkeld waardoor op dit moment nog niet kan worden aangegeven of er sprake is van onderuitputting op de risicoreservering. De Tweede Kamer wordt hierover periodiek geïnformeerd via de VGR grote projecten.</p>

DEEL B. HET BELEIDSVERSLAG 2008: STUREN OP DUURZAME GROEI

3. BELEIDSPRIORITEITEN

Onder het motto «sturen op duurzame groei» heeft het ministerie van Verkeer en Waterstaat (VenW) in 2008 gewerkt aan een sterker, mobieler, veiliger en schoner Nederland. De duurzame aanpak van de mobiliteit en een krachtig logistiek netwerk zijn de basis onder een gezonde economie. En de zorg voor een klimaatbestendige waterhuishouding is van levensbelang voor de toekomst van ons land.

In de beleidsagenda 2008 heeft VenW duidelijk gemaakt met welke plannen zij in 2008 en de jaren daarna vorm wil geven aan een land waarin economische groei en duurzaamheid meer met elkaar in balans zijn en elkaar waar mogelijk versterken. De uitvoering van deze plannen had als uitgangspunt om de druk op de ruimte, het milieu, de veiligheid en de leefbaarheid zo veel mogelijk te beperken. En uiteraard is samengewerkt met burgers, marktpartijen, decentrale overheden en maatschappelijke organisaties bij het maken van de politieke en bestuurlijke keuzes. Daarbij is veel aandacht gegeven aan de belangrijkste randvoorwaarde: overleg mag niet ten koste gaan van snelheid in de besluitvorming. Dat kunnen we ons niet veroorloven gezien de ernst van de vraagstukken waar we voor staan, met name op het punt van bereikbaarheid.

In dit beleidsverslag 2008 wordt verantwoording afgelegd over de uitvoering van de begroting 2008. Het beleidsverslag is conform de beleidsagenda 2008 opgesteld rond de vier hoofdthema's:

1. Een ambitieuze aanpak van de files
2. Een sterke concurrentiepositie voor Nederland
3. Groei en meer kwaliteit in het OV
4. Een duurzame en klimaatbestendige leefomgeving

In het beleidsverslag wordt ingegaan op de resultaten die in 2008 zijn geboekt bij de uitvoering van de voor Verkeer en Waterstaat verwoorde doelstellingen en programma's uit het beleidsprogramma «Samen werken, samen leven». Daar wordt zoveel als mogelijk beschreven wat de gerealiseerde output is. Deze ontwikkeling zal de komende jaren worden voortgezet en geoptimaliseerd.

De koppeling tussen de prioriteiten in het beleidsverslag 2008 en de doelstellingen uit het beleidsprogramma is als volgt:

Prioriteiten	Beleidsprogramma doelstellingen
1. Fileaanpak:	18. Stapsgewijze invoering van een gedifferentieerde kilometerprijs naar tijd, plaats en milieukeurmerken. 19. Verbetering van de bereikbaarheid over weg en water door gerichte investeringen in het wegennetwerk en de binnenvaart.
2. Een sterke concurrentiepositie voor Nederland	Programma Randstad Urgent: versterken van de concurrentiepositie van de Randstad.
3. Groei en meer kwaliteit in het OV:	20. Groeiambitie van 5% per jaar voor het openbaar vervoer per spoor.
4. Een duurzame en klimaatbestendige leefomgeving:	26. Klimaatbestendige inrichting van Nederland waarbij water een meer bepalende factor is bij ruimtelijke afwegingen, inclusief locatiekeuzes. Meer ruimte voor herstel van natuurlijke processen (bodem, water en natuur). 27. Duurzaam waterbeleid als schakel tussen ecologie en economie. Nederland (weer) aan de internationale top van innovatieve deltatechnologie. 28. Versnelling kustverdediging en versnelde aanpak van de versterking van de bij de tweede wettelijke toetsing afgekeurde primaire waterkeringen. Vernieuwd denken over waterveiligheid een plaats geven in het systeem voor bescherming tegen overstromingen.

De vier prioriteiten van VenW

1. Fileaanpak

Het kabinet doet de komende jaren op alle fronten het maximale om Nederland op de korte en langere termijn in beweging te houden. Volgens de drieslag «benutten, bouwen en beprijzen» uit de Nota Mobiliteit is VenW aan de slag gegaan met een breed pakket aan korte- en lange termijn maatregelen om de bereikbaarheid te verbeteren. Dat betekent in de eerste plaats de uitvoering van geplande aanleg- en onderhoudsprojecten (1.1) en de verdere ontwikkeling van Anders Betalen voor Mobiliteit (1.2).

Daarnaast is belangrijke voortgang geboekt omtrent de versnelling van de besluitvorming over infrastructurele projecten. Daarbij zijn de aanbevelingen van de commissie Elverding leidend geweest. Ten aanzien van de private financiering van infrastructuur heeft het kabinet nadere stappen gezet, middels een reactie op het advies van de commissie Ruding. Tenslotte is ook de MobiliteitsAanpak uitgebracht, waarin plannen zijn opgenomen voor de totstandkoming van een robuust en samenhangend vervoerssysteem in Nederland.

Versnelling besluitvorming Infrastructurele Projecten

Naar aanleiding van de aanbevelingen van de commissie «Versnelling Besluitvorming Infrastructurele Projecten» (commissie Elverding) heeft het kabinet aangegeven op welke wijze zij het besluitvormingsproces rond infrastructuur wil verbeteren en versnellen. Als eerste stap in dit kader is in de zomer van 2008 het wetsvoorstel «Versnelling Besluitvorming Wegprojecten» ingediend. Dit wetsvoorstel voorziet in een Spoedaanpak van 30 wegprojecten; in essentie regelt het wetsvoorstel het lostrekken van vastgelopen projecten en de versnelling van de besluitvorming van lopende projecten door een vereenvoudiging van de onderzoekslast. In oktober 2008 is het Actieplan «Sneller en Beter» aan de Tweede Kamer aangeboden. Dat geeft met name concrete invulling aan de gewenste structurele verbetering. Doel is zowel een kwalitatieve verbetering van het besluitvormingsproces als ook een halvering van de voor infrastructuurprojecten benodigde besluitvormingstijd. Daartoe wordt een fundamentele verandering ingezet in het denken en handelen rond de aanleg van grote werken in Nederland.

Private financiering infrastructuur

In juni 2008 heeft de Commissie Private Financiering van Infrastructuur (commissie Ruding) haar advies uitgebracht aan het kabinet. De commissie bepleit daarin een actiever gebruik van private financiering als onderdeel van publiek-private samenwerking bij ontwerp, aanleg en onderhoud van weg- en spoorinfrastructuur. In de kabinetsreactie geeft het kabinet aan het advies te zien als een belangrijke steun in de rug voor de voortzetting van het kabinetsbeleid ten aanzien van PPS. Het kabinet kiest voor de lijn «PPS, steeds vaker», door meer PPC's, transparantere besluitvorming en opbouw van kennis. Op advies van de commissie onderzoekt het kabinet samen met institutionele beleggers en regionale overheden de mogelijkheid tot het vormen van een DBFM-fonds met publieke bekostiging. Daarnaast zijn de aanbevelingen van de commissie ten aanzien van een verlaging van de PPC-grenzen, beperking van de transactiekosten van PPS-projecten en het wegnemen van onduidelijkheden over de fiscale behandeling overgenomen.

MobiliteitsAanpak

In het najaar van 2008 is de MobiliteitsAanpak uitgebracht. De ambitie van de MobiliteitsAanpak is een samenhangend, robuust en duurzaam mobiliteitssysteem in 2028. Een systeem waarvan de onderdelen (openbaar vervoer, wegen, fiets en vaarwegen) ieder voor zich voldoende capaciteit en kwaliteit hebben en goed op elkaar zijn aangesloten door multimodale knooppunten en reisinformatie. Een mobiliteitssysteem dat tegen een stootje kan en dat reizigers en verladers de mogelijkheid biedt om een bewuste mobiliteitskeuze te maken.

In de periode tot 2020 worden de eerste stappen gezet met een investeringspakket van ruim € 7 miljard euro (waarvan € 4 miljard aanvullend op de Nota Mobiliteit). Belangrijke nieuwe maatregelen zijn het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (minimaal 6 intercity's en bij voorkeur 6 Sprinters per uur in de brede Randstad), het actieprogramma Regionaal OV en 7 wegenprojecten waarbij niet alleen knelpunten worden opgelost, maar ook de robuustheid wordt verbeterd.

Om de ambitie in 2028 te kunnen realiseren, zijn na afloop van de huidige MIRT-periode (2020) vervolgstappen nodig. In het kader van de besluitvorming over de begroting 2010 komt de regering met een voorstel voor verlenging van de MIRT-periode. In 2009 werken het rijk (EZ, LNV, VROM en VenW) en de regio's samen aan gebiedsagenda's waarin per regio de verschillende opgaven in het ruimtelijk-fysieke domein in beeld worden gebracht, en de investeringen op elkaar worden afgestemd en geoptimaliseerd.

1.1 Het fundament op orde: knelpuntenaanpak, benutting, onderhoud

Knelpuntenaanpak

In het kader van de knelpuntenaanpak is gewerkt aan geplande wegeaanlegprojecten. In 2008 zijn de volgende projecten opgeleverd:

- A12/18 knooppunt Oud-Dijk (ZSM)
- A1 Hoevelaken–Barneveld (ZSM)
- A50 knooppunten Valburg en Ewijk (ZSM)
- A73 Venlo–Maasbracht, met vooralsnog beperkte openstelling van de tunnels
- N31 Zurich–Harlingen
- N14 Wassenaar–Leidschendam.

De verwachte oplevering van de verbredingen van de A9 Holendrecht-Diemen (ZSM) en de A1/A6 Muiderberg–Almere Stad West is vertraagd als gevolg van nieuw luchtonderzoek.

Van het totale ZSM-programma van oorspronkelijk 55 projecten zijn inmiddels 16 projecten gereed.

Daarnaast is een groot aantal projecten in besluitvorming gebracht.

- Er zijn tracébesluiten genomen voor de volgende projecten: A5 Westrandweg, A10 Tweede Coentunnel en A2 Everdingen–Deil. Het tracébesluit A50 Valburg–Grijsoord wordt in het eerste kwartaal van 2009 ondertekend.
- Er zijn ontwerp-tracébesluiten genomen voor de A12 Waterberg-Velperbroek, A28 Zwolle–Meppel en N50 Ramspol–Ens.
- Voor de A1 Hoevelaken–Barneveld is een ontwerp-wegaanpassingsbesluit genomen.
- Het wegaanpassingsbesluit A1 Diemen–Muiderberg wordt in het tweede kwartaal van 2009 ondertekend.

Beleidsprioriteiten

De nieuwe methode voor gebiedsafbakening bij luchtonderzoek is in 2008 voor tientallen projecten toegepast.

Benutting

Door middel van creatieve maatregelen kan de benutting van het wegennet verbeterd worden. In 2008 is het «Beleidskader Benutten» aan de Tweede Kamer gezonden. VenW heeft samen met decentrale beheerders een pakket maatregelen vastgesteld met het doel de druk op de 50 belangrijkste filelocaties te verminderen. De rijksbijdrage aan dit pakket betreft 200 miljoen euro en is onderdeel van de Mobiliteitsaanpak. De focus van de maatregelen ligt bij de verbetering van de aansluitingen tussen het hoofdwegennet en het onderliggend wegennet.

Het programma Fileproof, dat liep tot eind 2008, bevatte veertig praktische benuttingsprojecten die op korte termijn de bereikbaarheid ten goede komen. Een eerste schatting van het resultaat van het programma is de structurele besparing van 3,4 miljoen voertuigverliesuren per jaar. Enkele concrete resultaten van uitgevoerde projecten zijn onder meer:

- Lokaal 30 tot 70% winst in doorstroming door het slimmer afstellen van verkeersregelinstallaties. Jaarlijks kan dat circa twee miljoen wachturen schelen.
- 150 000 uur minder wachturen voor weggebruikers tijdens werkzaamheden op de Haringvlietbrug door het toepassen van een verplaatsbare barrière. Dit middel wordt inmiddels breed toegepast.
- De Waterlandkaart, een OV-proefabonnement voor inwoners van de gemeente Waterland, blijkt een succes. De kaart wordt verstrekt aan mensen die verhuisd zijn. 38% van de automobilisten die de bus naar Amsterdam geprobeerd hebben, is daar zo tevreden over dat ze regelmatig gebruik blijven maken van de bus.

Ook via de ontwikkeling en inzet van innovatieve (ICT-)technieken is de benutting van het wegennet verder geoptimaliseerd. Alle voor 2008 voorgenomen projecten in het programma dynamisch verkeersmanagement zijn in uitvoering genomen. Daar bovenop konden bovendien meer maatregelen worden gerealiseerd als gevolg van meevallende aanbestedingen. Enkele van de maatregelen in 2008 waren:

- Op vier locaties waar een gebrek aan capaciteit tijdens de spits tot files leidt, zijn kleine infrastructurele maatregelen uitgevoerd, zoals het verlengen van de vluchtstrook of het aanbrengen van een extra opstelstrook. Dit betreft de TDI's op de A9, aansluiting N7, aanpassen van de aansluiting Hoogerheide op de A4/A58 en de aansluiting A6-S101.
- Op drie locaties worden de maatregelen ter voorkoming van verkeers hinder gecombineerd met andere werkzaamheden. Dat betreft de A1 (Bussum–Muiderberg), A12 (Gouda–Woerden) en A58 (bij Tilburg). Twee locaties zijn komen te vervallen: A7 (afrit A7 naar N33) en A50.
- De informatie aan de weggebruiker is verbeterd door het plaatsen van 84 Dynamische Route Informatiesystemen. Dit zijn er 10 meer dan in de beleidsagenda waren opgenomen.
- Op 13 trajecten zijn 122 camera's geplaatst. Hierdoor worden incidenten eerder gesignaleerd en kunnen ze sneller worden opgelost. Dit bevordert de veiligheid en vermindert de files.

Verder zijn in 2008 de (systeem)voorbereidingen getroffen voor vier proeven met dynamische maximum snelheden op drie verschillende locaties. Ook is er eind 2008 een verkenning uitgevoerd naar twee aanvullende proeven met dynamische maximumsnelheden op de 80 km-zones van de A12 bij Voorburg en de A20 bij Rotterdam. Op de A1 tussen

Beleidsprioriteiten

Bussum en Muiderberg zijn eind 2008 de systemen geïnstalleerd voor een proef met snelheidsverhoging bij rustig verkeer. Deze proef is in januari 2009 gestart. De proeven op de A58 bij Tilburg en de A12 Gouda–Woerden starten in de loop van 2009.

Onderhoud

Het onderhoud aan de wegen heeft in 2008 veel aandacht gekregen. Enerzijds om achterstanden weg te werken aan bruggen en viaducten, maar vooral ook om de basiskwaliteit van het wegennet op peil te houden, waardoor de kans op files door ongeplande reparatiewerkzaamheden wordt beperkt.

Er is veel inspanning geleverd om de weggebruiker zo goed mogelijk te informeren over wegwerkzaamheden. Om de verkeershinder en verkeersoverlast te beperken is in 2008 een breed scala aan mobiliteitsmaatregelen ingezet. Dat betrof onder meer het «van A naar Beterkaartje» om het gebruik van OV te stimuleren en uitvoering van werkzaamheden 's nachts, in het weekend en in vakanties.

De afgesproken doelstellingen zijn gehaald. Eind 2008 voldeed 97% van de wegen aan de technische normen en voor de bruggen en viaducten was dit 88%. Er is versneld aan beheer en onderhoud gewerkt, waarvoor in 2008 extra middelen zijn ingezet die in latere jaren worden ingeleverd.

Beleidsconclusie

In 2008 is met de oplevering van geplande wegprojecten, benuttingsmaatregelen en uitvoering van beheer en onderhoud gericht geïnvesteerd in de verbetering van de bereikbaarheid over de weg en de aanpak van de filedruk. In lijn met de aanbevelingen van de commissie Elverding is een start gemaakt met de versnelde aanpak van (de besluitvorming over) projecten, die in het verleden zijn vastgelopen. Het wetsvoorstel Versneling besluitvorming wegprojecten is begin 2009 in de Tweede Kamer aangenomen. Instemming van de Eerste kamer is nodig om in deze kabinetsperiode voor 30 spoedaanpakprojecten de besluitvorming te realiseren en de schop in de grond te zetten.

Het blijft daarnaast nodig om alle zeilen bij te zetten om volgens de lijnen van benutten, bouwen en beprijzen zicht te houden op de realisatie van de doelstellingen uit de Nota Mobiliteit en de ambities uit de MobiliteitsAanpak.

1.2 Anders Betalen voor Mobiliteit

Op 30 november 2007 heeft het kabinet de beslissing genomen om toe te werken naar de invoering van de landelijke kilometerprijs, gedifferentieerd naar tijd, plaats en milieuprestaties. In 2008 zijn de onderstaande mijlpalen gerealiseerd. Voor nadere verslaglegging wordt verwezen naar de eerste voortgangsrapportage ABvM van oktober 2008.

- In mei 2008 is de «Basisrapportage Uitwerkingsfase Anders Betalen voor Mobiliteit» aangeboden aan de Tweede Kamer. Overeenkomstig de Regeling Grote Projecten verschaft deze rapportage inzicht in de doelstelling van het project, de reikwijdte, de planning, de risico's en de financiering.
- Door het ministerie van Financiën is het fiscaal plan aan de Tweede Kamer aangeboden. Hierin is vastgelegd hoe de ombouw van de bestaande autobelastingen naar de kilometerprijs plaatsvindt.
- Het Partieel Uitvoeringsbesluit is naar de Tweede Kamer gestuurd en met de Kamer besproken. Hiermee zijn reikwijdte, planning en invoer-

Beleidsprioriteiten

ring vastgelegd en heeft de Tweede Kamer ingestemd met de groot-schalige praktijktest.

- Het Voorontwerp van de Wet kilometerprijs (Wet Kmp) is ter advisering aan de maatschappelijke partijen en adviesorganen aangeboden. Nadat deze adviezen zijn verwerkt is eind november het wetsvoorstel KMP aan de Raad van State ter advisering aangeboden.
- Op 18 december zijn de certificering en aanbesteding gestart met de publicatie van het certificeringsproces en de aanbesteding van de kritische percelen op de website van de Europese Unie en de Nederlandse aanbestedingskalender.

Op internationaal gebied is ABvM betrokken bij «the definition of the European Electronic Toll Service» (EETS). Nederland is actief betrokken bij de uitwerking van de richtlijn interoperabiliteit. Daarnaast is de samenwerking met o.a. Frankrijk en Vlaanderen verder vormgegeven. Overleg met Denemarken heeft de Deense regering geholpen in haar besluitvorming tot invoering van een vorm van wegbeprijzing naar analogie van ABvM.

Het draagvlak voor ABvM onder burgers is in 2008 onder meer getoetst door middel van groepsdiscussies met burgers/automobilisten, het jaarlijks gehouden draagvlakonderzoek verkeer en vervoersbeleid. Tevens heeft er gedurende het gehele jaar regelmatig overleg met vertegenwoordigers van maatschappelijke partijen zoals bijvoorbeeld de ANWB, VNO-NCW, EVO en TLN plaatsgevonden.

Beleidsconclusie

De invoering van de kilometerprijs is een zeer complex proces met vele risico's die in kaart zijn gebracht en waarop actief wordt gestuurd. Hoewel de ambitie onverminderd hoog is, geldt het adagium «zorgvuldigheid boven snelheid». In de eerste voortgangsrapportage (oktober 2008) is aangegeven dat er extra tijd nodig was voor uitkering en onderbouwing van de architectuur voor de start van de aanbesteding. Inmiddels is duidelijk geworden dat de invoering van het systeem voor vrachtwagens in december 2011 onwaarschijnlijk is. Voor nader informatie wordt verwezen naar de tweede voortgangsrapportage (april 2009).

2. Een sterke concurrentiepositie voor Nederland

Een van de ambities van het kabinet is dat Nederland een innovatieve, concurrerende en ondernemende economie moet zijn. In de Randstad, het hart van de Nederlandse economie, zijn met programma Randstad Urgent de bestuurlijke samenwerking en besluitvaardigheid rondom noodzakelijke projecten vooruit geholpen.

De concurrentiepositie van Nederland ten opzichte van het buitenland wordt in hoge mate bepaald door ons totale logistieke netwerk. Ons land onderscheidt zich als internationale draaischijf van zakelijk verkeer en goederenstromen. Via het mainportbeleid en gerichte maatregelen in de zeevaart en binnenvaart is daar in 2008 nader op ingezet.

Ook heeft Nederland, als open handelsland, groot belang bij een internationaal level playing field. In 2008 zijn Europees verband zijn diverse richtlijnen en verordeningen tot stand gekomen die daaraan bijdragen, zoals:

- Besluitvorming over het derde spoorpakket.
- Nieuwe regels over vaststelling van luchthaventarieven en computer-reserveringssystemen.
- Mandaten van de Europese Commissie om bilaterale luchtvaart-

Beleidsprioriteiten

onderhandelingen te beginnen met Tunesië, Algerije, Israël, Australië, Nieuw-Zeeland en Libanon, met het doel tot wederzijdse opening van de luchtvaartmarkt te komen.

- Afronding van het derde Maritieme Veiligheidspakket.
- Besluiten over de toegang tot de interne wegvervoermarkt, het beroep van wegvervoerder en toegang tot de markt voor touringcar- en autobusdiensten.

In 2008 is door middel van diverse bedrijfslevenmissies bijgedragen aan versterking van de positie van het Nederlandse bedrijfsleven. De minister en staatssecretaris bezochten in dit kader onder andere India, China en de Russische Federatie.

2.1 Randstad Urgent

Met het project Randstad Urgent pakken kabinet, provincies, gemeenten en stadsregio's samen de problemen in de Randstad aan. Met een vernieuwende werkwijze nemen Rijk en regio samen besluiten over de belangrijke ruimtelijke projecten in de Randstad. Dit leidde in 2008 tot mijlpalen of besluiten die anders niet of trager tot stand zouden zijn gekomen. Voorbeelden zijn de besluiten over de OV-verbinding Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad (OV-SAAL), de wegwitbreiding A6/A9 en de aanpak van de A15 Maasvlakte-Vaanplein. Voor de verslaglegging hierover wordt verwezen naar het Jaarverslag Randstad Urgent dat in november 2008 naar de Tweede Kamer is gezonden.

Beleidsconclusie

Alle besluiten die het afgelopen jaar op het programma stonden, zijn ook genomen. Met het behalen van de mijlpalen is de uitvoering van projecten die de Randstad versterken een belangrijke stap dichterbij gekomen. Een aantal projecten is al gestart, zoals de aanleg van de Tweede Maasvlakte, het versterken van de zwakke schakels in de kust, onderdelen van het project Stadshavens Rotterdam en de capaciteitsuitbreiding van de A12 Den Haag-Gouda. Geconcludeerd kan worden dat het kabinetbrede programma Randstad Urgent volop in uitvoering is. In 2009 werken Rijk en regio intensief verder aan een veilige, aantrekkelijke en bereikbare Randstad.

2.2 De kracht van het netwerk: mainports en meer

Mainport Schiphol

In oktober 2008 heeft de «tafel van Alders» een gezamenlijk advies uitgebracht over de ontwikkeling van Schiphol en de regio in de periode 2010–2020. Kern van het advies is dat Schiphol mag doorgroeien tot 510 000 vliegtuigbewegingen, waarvan 32 000 in de nacht. Om de totale markt-vraag van 580 000 vliegbewegingen tot 2020 te kunnen accommoderen, is ruimte nodig op regionale luchthavens. De Alderstafel adviseert ruimte voor ca. 70 000 bewegingen op de luchthavens Eindhoven en Lelystad mogelijk te maken. Het kabinet heeft het advies omarmd en beschouwt dit als één en ondeelbaar.

De afspraken die zijn gemaakt in het Aldersakkoord voor de korte termijn (tot 2010) zijn grotendeels uitgevoerd. In oktober 2008 is het gewijzigde Luchthavenverkeerbesluit Schiphol in werking getreden. Voor de uitvoering van acht maatregelen uit het «Convenant hinderbeperkende maatregelen» korte termijn zijn in 2008 vier experimenteerregelingen vastgesteld en uitgevoerd. Dat heeft geleid tot minder hinder en het besluit om enkele aanpassingen aan te brengen in vliegroutes.

Beleidsprioriteiten

Naast het Aldersadvies zijn afspraken vastgelegd in een drietal conventen. Voor het uitvoeren van de afspraken uit het convenant Leef-omgevingskwaliteit heeft het Rijk 10 miljoen euro beschikbaar gesteld. Voor de lange termijn, de periode na 2020, is een besluit genomen over de ruimtelijke toekomstopties voor de mainportontwikkeling van Schiphol die nader zullen worden onderzocht en afgewogen in een structuurvisie. De strategische beleidsvisie op de luchtvaart (Luchtvaartnota) was in 2008 nog in voorbereiding en zal in 2009 uitkomen.

Mainport Rotterdam

Bij de besluitvorming over het Project Mainport Rotterdam (PMR) is een goede balans gevonden tussen groei van de haven, natuurcompensatie en gewenste ruimtelijke ontwikkelingen in het Rotterdamse gebied. In het kader van het PMR zijn voor 2008 de volgende resultaten te noemen:

- Op 1 september 2008 zijn de werkzaamheden voor de aanleg van Maasvlakte 2 gestart.
- Alle aanlegbesluiten/vergunningen ten behoeve van de Landaanwinning zijn genomen respectievelijk verstrekt.
- De Voordelta en de aangrenzende duingebieden zijn aangewezen als beschermde gebieden in het kader van Natura2000. De aanwijzingsbesluiten zijn na een uitspraak van de Raad van State van begin november 2008 definitief.
- Het Beheerplan Voordelta is vastgesteld en gepubliceerd. De beroepsfase loopt nog.
- De toegangsbeperkingsbesluiten zijn in juli 2008 door de Europese Commissie bevestigd.

Zeevaart

Met de beleidsbrief Zeevaart «Verantwoord varen en een vitale vloot» (juni 2008) is een samenhangend pakket aan maatregelen op het gebied van economie, milieu en veiligheid gepresenteerd. Kern van het beleid is het vergroten van de economische kracht van de havens in samenhang met groei in kwaliteit en duurzaamheid.

VenW ondersteunde een initiatief van de Europese Commissie om te komen tot een sterke reductie van douaneprocedures voor short sea via het instellen van één Europese short sea markt. Op nationaal niveau wordt gewerkt aan één elektronisch loket, waarbij alle administratieve procedures in het contact met de overheid (zoals douane en veterinaire inspectie) worden gebundeld.

Tevens is het convenant Ladingregie Zeehavens getekend met als doel het voorkomen van vertraging in de logistieke keten door het stroomlijnen van verschillende inspecties.

Binnenvaart

Vanuit de regio's is in 2008 een goede respons gekomen op de Quick-winsregeling voor de binnenhavens, waarvoor totaal 62 miljoen euro beschikbaar is. In 2008 is besloten over een eerste tranche van 35 Quick-winsprojecten voor totaal 34,6 miljoen euro. Het Rijk draagt daarin bijvoorbeeld bij aan het verbeteren en uitbreiden van natte bedrijventerreinen en kades langs het Twentekanaal.

Naar aanleiding van de beleidsvisie binnenvaart is in juli 2008 een tijdelijke subsidieregeling voor innovaties in de binnenvaart gepubliceerd. Voor innovaties in de binnenvaart is totaal 10 miljoen euro beschikbaar.

Logistiek en supply chains

Kennisinstellingen en de betrokken Rijkspartners hebben hun krachten gebundeld en daarmee de basis gelegd voor de noodzakelijke verhoging

Beleidsprioriteiten

van dynamische efficiency in de logistieke sector. Dit is een belangrijke stap om de door de markt voor 2020 beoogde verdrievoudiging van de toegevoegde waarde in logistiek te realiseren.

In dit kader is de stichting Nederland = Logistiek is opgericht. Dit is een samenwerkingsverband van bedrijven, kennis- en onderwijsinstellingen met als doel het imago van de logistieke sector te verbeteren. Hiertoe hebben zij een campagne opgezet die in 2009 ten uitvoer zal komen. De commissie Van Laarhoven, bestaande uit marktpartijen in de logistieke sector, heeft eind 2008 een innovatieprogramma «Logistiek en Supply Chains» ingediend bij de Strategische adviescommissie. Met het innovatieprogramma is een bedrag van 67 miljoen euro gemoeid, waarvan het Rijk 25 miljoen euro voor haar rekening neemt.

Beleidsconclusie

Met het uitbrengen van het Aldersadvies, initiatieven op het gebied van logistiek en supply chains, de (middel)langetermijnontwikkeling van Schiphol, de uitvoering van het Project Mainport Rotterdam en de beleidsbrief zeevaart is in 2008 een substantiële bijdrage geleverd aan het beleid gericht op het versterken van de aantrekkingskracht van Nederland als (internationale) vestigingsplaats 2008. De integrale beleidsaandacht voor logistiek en supply chain management en voor de ontwikkeling van Schiphol blijft onverminderd bestaan. Voor het Project Mainport Rotterdam geldt dat de beleidsfase in de uitvoeringsfase is overgegaan.

3 Groei en meer kwaliteit in het OV

Het OV is onmisbaar voor een goede bereikbaarheid, zeker voor de dikke vervoersstromen tussen de grote steden in de spits, en vanwege de belangrijke maatschappelijke functie voor specifieke groepen. Het kabinet wil het OV aantrekkelijker maken voor steeds meer mensen en zet zich daarom in voor verdergaande groei van het gebruik en meer kwaliteit van het OV.

In het kader van de groeiambitie van reizigersvervoer per spoor zijn verschillende maatregelen uit het Actieplan Groei op het spoor in uitvoering gebracht. Voor het Programma Hoogfrequent Spoor is concreet zicht gekomen op de dekking van de benodigde 4,5 miljard euro. Voor de realisatie ervan is 200 miljoen euro uitgetrokken. Het actieplan is met name gericht op de korte termijn (huidige kabinetsperiode). Het programma Hoogfrequent Spoor richt zich op de langere termijn (voor de periode tot 2020). Voor het regionaal OV is een actieprogramma opgesteld en in uitvoering gebracht.

3.1 Groei door een samenhangende aanpak

Groei op het Spoor

Het Actieplan Groei op het spoor, waarvoor 200 miljoen euro is uitgetrokken, geeft invulling aan de kabinetsambitie om het spoor aantrekkelijker te maken voor steeds meer mensen en de groei van 5% in de jaren 2005–2006 door te zetten. De groei in 2008 bedroeg 4.1% op het hoofd-railnet van NS. In 2008 zijn de volgende maatregelen uit het Actieplan in uitvoering genomen:

- Voordeelkaart voor ex-studenten: geeft studenten die hun OV-kaart inleveren een jaar lang recht op 40% korting buiten de ochtendspits.
- Uitbreiding treinaanbod: met tijdelijke subsidie worden treindiensten aangeboden die anders pas over een paar jaar rendabel zouden zijn.
- Uitbreiding fietsenstallingen: tot 2012 komen er circa 20 000 extra stallingplaatsen op stations bij.

Beleidsprioriteiten

- Verbetering informatievoorziening: op 50 (middel)grote stations wordt de informatie aan reizigers verbeterd. In 2008 is begonnen met de stations in Noord-Brabant.
- Treintraining senioren: doel is om circa 50 000 senioren vertrouwd te maken met het reizen met de trein.
- Verbetering wachtruimtes: (niet commerciële) wachtruimtes op stations worden aangenamer gemaakt voor overstappende reizigers.

Voor de verslaglegging hierover wordt verwezen naar de eerste en tweede Voortgangsrapportage «Kabinetsambities Spoor» die in september 2008 en april 2009 naar de Tweede Kamer zijn gezonden.

Programma Hoogfrequent Spoor

In november 2007 heeft het kabinet voor de periode tot 2020 het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer vastgesteld, gericht op het verhogen van de frequentie van treinen in de Randstad, Brabant en de regio Arnhem-Nijmegen en het accommoderen van groei van goederenvervoer per spoor. Daarbij is aangekondigd kandidaat-planstudies te starten en hiervoor een budget van 4,5 miljard euro te zoeken. Met de begroting 2009 is concreet zicht gekomen op dekking van de benodigde 4,5 miljard euro. Dit heeft ertoe geleid dat, naast de al lopende planstudie OV SAAL, ook de kandidaat-planstudies zijn omgezet in volwaardige planstudies. Het kabinet zal vóór de zomer 2010 besluiten over de uitkomsten van de planstudies en de invulling van het pakket van maatregelen (waaronder spooruitbreidingen en betere benutting bestaande capaciteit). Nadere informatie over de planstudies is opgenomen in het jaarverslag Infrastructuurfonds.

Toename capaciteit Spoor

In 2008 hebben VenW, Prorail en NS de capaciteit op het spoor vergroot.

- De capaciteit van station Hilversum is verruimd met de aanleg van een extra perron en de seinverdichting Gooilijn. Het spoor in Almelo is verdiept. De nieuwe stations Amsterdam Holendrecht en Krommenie-Assendelft werden opgeleverd.
- De besluitvorming over boogaanpassingen bij Beilen, Hoogeveen, Sittard-Heerlen en Deventer is afgerond. Hierdoor kunnen snelheidsbeperkingen worden weggenomen en kortere reistijden worden gerealiseerd.
- De frequenties op de Gooilijn en de Veluwelijn zijn verhoogd.
- Het aantal reizigersplaatsen is in 2008 toegenomen met 7 900.

Gedecentraliseerde spoorlijnen

In 2008 is op verzoek van de Tweede Kamer een quick scan naar de markt en capaciteit van de gedecentraliseerde spoorlijnen uitgevoerd. Daaruit bleek dat er de afgelopen jaren op diverse gedecentraliseerde spoorlijnen een aanzienlijke vervoergroei is gerealiseerd (2002–2006 in totaal 11,5%) en dat er op een aantal lijnen sprake is van een forse groeipotentie voor de toekomst. In de quick scan zijn op een aantal lijnen knelpunten op het gebied van de capaciteit of de punctualiteit geconstateerd. In de MobiliteitsAanpak is voor de aanpak daarvan in de periode 2009–2012 90 miljoen euro gereserveerd.

Actieprogramma regionaal openbaar vervoer

Samen met de decentrale overheden werkt het ministerie van Verkeer en Waterstaat aan de uitvoering van het actieprogramma regionaal openbaar vervoer. Het programma bestaat uit maatregelen gericht op het verbeteren van de kwaliteit van het openbaar vervoer onder het motto sneller,

Beleidsprioriteiten

vaker en zonder omwegen. Hiervoor is in totaal circa 1 miljard euro beschikbaar. De meeste maatregelen worden in de periode 2008–2013 gerealiseerd. De Tweede Kamer is met de brief van 4 november 2008 geïnformeerd over de concrete projecten van het actieprogramma.

Gratis/goedkoop openbaar vervoer

In 2008 is een experiment met gratis/goedkoop openbaar vervoer uitgevoerd. In juli 2008 is de Tweede Kamer geïnformeerd over de evaluatie hiervan en over het nieuwe afweegkader. Op basis daarvan is besloten tot een nieuwe tranche experimenten, die in 2009 van start gaan.

Beleidsconclusie

De uitvoering van de acties van het actieplan «Groeï op het spoor» ligt op schema. Van het totale budget van 200 miljoen euro is meer dan de helft vastgelegd. Voor het Programma Hoogfrequent Spoor is met de begroting 2009 zicht op dekking van de benodigde 4,5 miljard euro gekomen. De reizigersgroei voor 2008 op het hoofdrailnet bedroeg 4,1%, bestaande uit het groeicijfer 5,4% in de eerste helft van 2008 ten opzichte van dezelfde periode in 2007 en 2,8% in de tweede helft van 2008 ten opzichte van de tweede helft van 2007. Voor het jaargemiddelde is dit een stijging van 1 procentpunt ten opzichte van 2007 toen de groei op het hoofdrailnet met 3,0% gegroeï was ten opzichte van 2006. Hierbij dient te worden aangetekend dat hierin niet de cijfers van de decentrale lijnen zijn meegenomen en bovendien de effecten van de maatregelen op een zo korte termijn nog moeilijk meetbaar zijn.

Het zal echter mede gelet op de huidige economische situatie nog een hele tour worden om de ambities over de gehele Kabinetperiode te kunnen halen. De groei is met 4,1% in 2008 nog steeds aanzienlijk en hoger dan in de Nota Mobiliteit genoemde groei van 1% per jaar. De gerealiseerde groei illustreert dat de kabinetsambitie van 5% per jaar ambitieus is. De genomen maatregelen om de trein aantrekkelijk te maken voor meer mensen, worden goed ontvangen, zowel bij de reiziger als bij de regio's. Het ingezette beleid, het uitvoeren van de maatregelen uit het actieplan Groei op het Spoor voortgezet. De vinger wordt aan de pols gehouden bij de ontwikkelingen en indien nodig kan met de midterm review eind 2009 worden bezien of het noodzakelijk en verstandig is de maatregelen aan te passen. De uitkomsten van de midterm review zullen worden opgenomen in het beleidsverslag 2010.

3.2 Vernieuwing voor meer kwaliteit in het OV

In samenwerking met mede overheden en het Kennisplatform Verkeer en Vervoer is in 2008 een aantal trajecten in gang gezet om met behulp van de aanbesteding van het openbaar vervoer de kwaliteit van dat vervoer te verbeteren. Het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV) heeft de kennis en ervaring van decentrale overheden en vervoerders gebundeld. Het resultaat is gevat in een handleiding of gereedschapskist voor aanbestedingen met de titel «Een Beter Bestek». De gereedschapskist bevat handreikingen en best practices uit de aanbestedingspraktijk en een stappenplan voor aanbestedingen. Daarnaast geeft een thematische uitwerking voorbeelden voor bestekteksten. Thema's zijn onder meer «hoe omgaan met gunningscriteria, bonus-malus, meer- en minderwerk en monitoring». Doel van dit traject is het accent dat door decentrale overheden bij de aanbestedingen is gelegd op prijs- en volumesturing te verbreden naar kwaliteitsindicatoren.

Beleidsprioriteiten

Onder leiding van VenW is begin 2008 het Aanvalsplan OV-chipkaart gepresenteerd. In het Aanvalsplan worden in onderlinge samenhang de acties gepresenteerd die nodig zijn voor een zorgvuldige introductie van de OV-chipkaart. De OV-chipkaart moet veilig, betrouwbaar en gemakkelijk te gebruiken zijn en de privacy van de reiziger borgen. In november 2008 is besloten om als laatste fase van de pilot in de metro van Rotterdam het Nationaal Vervoerbewijs (strippenkaarten en abonnementen) af te schaffen. Een verdere uitrol van de OV-chipkaart is tevens gepland vanaf 2009.

In 2008 is ten behoeve van de uitwerking van de motie Wolfson een onderzoek uitgevoerd naar de institutionele verhoudingen in de spoorsector in acht landen. Dit onderzoek zal met de uitwerking van de motie Wolfson en het kabinetsstandpunt over de evaluatie in het voorjaar van 2009 aan de Tweede Kamer worden gestuurd.

Beleidsconclusie

Zowel de aandacht voor de wijze van aanbesteden als de invoering van de OV-chipkaart komen de kwaliteit van het openbaar vervoer ten goede. De verdere implementatie van beide punten zal de kwaliteit van het OV verder verbeteren.

4 Een duurzame en klimaatbestendige leefomgeving

De verantwoordelijkheid van VenW op het terrein van duurzaamheid strekt zich uit over verschillende beleidsterreinen. In het waterbeleid gaat het in de kern om een klimaatbestendige inrichting van Nederland, waarin zowel de waterveiligheid als de waterkwaliteit nu en straks gewaarborgd zijn. In 2008 zijn op dit terrein belangrijke stappen gezet, met het uitkomen van onder meer het Nationaal Waterplan en het advies van de Delta-commissie.

In het mobiliteitsbeleid richt VenW zich met name op vermindering van de uitstoot van broeikasgassen. Ook staat daar het werken aan veilige netwerken centraal, bijvoorbeeld ten aanzien van de verkeersveiligheid en het vervoer van gevaarlijke stoffen.

4.1 Waterbeleid: Nederland veroveren op de toekomst

Nationaal waterplan

In 2007 heeft het Kabinet het streven naar een duurzaam en klimaatbestendig waterbeheer vastgelegd in de Watervisie «Nederland veroveren op de toekomst». Deze watervisie vormde de opmaat naar het Ontwerp van het eerste Nationaal Waterplan dat in 2008 gereed is gekomen. Het Nationaal Waterplan bevat de hoofdlijnen van het nationale waterbeleid voor de periode 2009 – 2015. Belangrijke onderdelen zijn het nieuwe beleid op het gebied van waterveiligheid, het beleid voor het IJsselmeergebied, het Noordzeebeleid en de Ontwerp Stroomgebiedbeheerplannen op grond van de Europese Kaderrichtlijn Water.

Tevens bevat het Nationaal Waterplan een eerste beleidsmatige uitwerking van de kabinetsreactie op het advies van de Deltacommissie. In december 2008 is de Ontwerp-beleidsnota IJsselmeergebied verschenen als bijlage bij het Nationaal Waterplan. In de nota worden voor het gehele IJsselmeergebied kaders gegeven voor waterveiligheid, zoetwatervoorziening, ecologie en ruimtelijke ontwikkelingen.

Beleidsprioriteiten

Waterveiligheid

In 2008 nam de staatssecretaris in het kader van Ruimte voor de Rivier een positieve projectbeslissing voor ontpoldering Overdiepse Polder, dijkverlegging Westenholte en uiterwaardvergraving Scheller en Oldeneler Buitenwaard. Dat betekent dat voor deze projecten de voorbereidingen voor de uitvoering kunnen starten. Voor bijna alle andere maatregelen uit de PKB Ruimte voor de Rivier is inmiddels een bestuursovereenkomst gesloten of een projectopdracht gegeven. De uitvoering van Maaswerken en het Hoogwater beschermingsprogramma verliep in 2008 volgens planning.

Deltacommissie

De Deltacommissie heeft het advies «Samen werken met water» uitgebracht waarin de opgaven voor het waterbeheer in beeld zijn gebracht. De commissie stelt de vraag hoe Nederland voor toekomstige generaties veilig en aantrekkelijk kan blijven om in te wonen, werken, recreëren en investeren. Zij geeft 12 aanbevelingen, deze raken niet alleen het watersysteem, waterveiligheid en de zoetwatervoorziening, maar ook de ruimtelijke inrichting en gebruiksfuncties als landbouw, visserij, natuur, recreatie, industrie, transport en stedelijke ontwikkelingen.

Het Kabinet onderschrijft de samenhangende visie van de commissie en heeft besloten het advies als uitgangspunt te nemen voor een verdere uitwerking. Dit is vastgelegd in een Kabinetsreactie die in september is uitgebracht en (verder uitgewerkt) in het ontwerp Nationaal Waterplan. Het kabinet werkt aan een Deltawet, die naar verwachting in eind 2009 gereed zal zijn en aan de Tweede Kamer wordt aangeboden. Deze wet zal de volgende onderwerpen bevatten: de juridische grondslag voor het Deltaprogramma, de taken en bevoegdheden van de Deltaregisseur en de wijze waarop een solide financiële basis geregeld wordt. Tegelijk met het aanbieden van de Deltawet zal de Tweede Kamer geïnformeerd worden over het uitvoeringsplan van het Deltaprogramma

Stroomgebiedbeheersplannen (SGBP's)

In 2008 zijn de ontwerp-SGBP's voor de Rijn, de Maas, de Schelde en de Eems door de Minister Raad vastgesteld. In de ontwerp SGBP's is aangegeven hoe de Europese Kaderrichtlijn Water in Nederland wordt uitgevoerd. De SGBP's zijn op 22 december 2008 voor een half jaar in de inspraak gelegd. Tegelijk met de nationale SGBP's zijn de ontwerpplannen van de waterbeheerders gereed gekomen en in de inspraak gelegd. Het betreft hier het Beheersplan Rijkswateren, de provinciale waterhuishoudings- of omgevingsplannen, de waterbeheerplannen van de waterschappen en de een aantal gemeentelijke waterplannen. Daarnaast zijn ook de internationale delen van de SGBP's gereed gekomen. Dit totaal aan plannen geeft concreet aan welke doelen worden nagestreefd in 2015 of eventueel uiterlijk in 2027 en welke maatregelen daarvoor worden genomen.

Beleidsconclusie

Het ontwerp van het eerste Nationaal Waterplan is conform planning opgeleverd en krijgt in 2009 een vervolg met de inspraakronde. Op enkele onderdelen is versneld (zoals de kabinetsreactie op het advies van de Deltacommissie en het kabinetsbesluit NOI¹-gelden voor waterinnovaties). Het Deltaprogramma en de Deltawet zijn in voorbereiding en worden in 2009 aangeboden aan de Kamer. Ook het omvangrijke en voor de waterveiligheid cruciale Hoogwater beschermingsprogramma en de projecten

¹ Nederland Ondernemend Innovatieland

Maaswerken en Ruimte voor de Rivier liggen op schema en worden voortgezet in 2009.

4.2 Schone mobiliteit, veilige netwerken

CO₂-emissies en luchtkwaliteit

Het kabinet stelt zich ten doel in 2020 de CO₂-uitstoot van de sector verkeer tot maximaal 30–34 Mton/jaar teruggebracht te hebben. De volgende stappen zijn in 2008 gezet:

- De Europese Commissie, de Europese Raad en het Europees Parlement hebben een akkoord bereikt over de normering van CO₂-uitstoot door personenauto's tot 130 g/km. Dankzij de inspanningen van Nederland is hierin ook een ambitieus (95 g/km) doel voor 2020 opgenomen.
- De autobelastingen zijn verder vergoend, zoals BPM op basis van CO₂-uitstoot en bevoordeling van zuinige leaseauto's.
- De verkoop van hybride voertuigen heeft in 2008 een vlucht genomen. Voor het stimuleren van een versnelde marktintroductie van duurzame voertuigen en brandstoffen is het innovatieprogramma «De auto van de toekomst gaat rijden» gelanceerd.

Het kabinet heeft samen met medeoverheden het beleidsvoornemen voor het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit gepresenteerd. Met de uitvoering hiervan kan Nederland in 2015 aan de normen voor luchtkwaliteit voldoen.

Daarnaast zijn tevens de volgende maatregelen getroffen:

- De regeling ter stimulering van «Innovatieve OV Bussen» is gestart.
- Het Rijk heeft bijgedragen aan de verbetering van consumenten-informatie.
- Ten behoeve van de brede marktintroductie van aardgas en biogas is de regeling Tankstation Alternatieve Brandstoffen geopend, waarmee de Rijksoverheid bijdraagt aan de ontwikkeling van een netwerk van vulpunten voor alternatieve brandstoffen.
- Het programma «Het Nieuwe Rijden» is uitgebreid.

VenW heeft een zeer actieve rol gespeeld bij de lopende besprekingen in de internationale burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) en IMO over het beperken van de broeikasgasemissies door respectievelijk de internationale luchtvaart en zeescheepvaart.

Met het oog op mondiale afspraken over emissiereductie binnen de luchtvaart heeft ICAO eind 2007 een hoog ambtelijk overleg ingesteld. Daarbij levert Nederland als adviseur van de Europese delegatie een actieve bijdrage. Daarnaast neemt Nederland deel aan een aantal technische werkgroepen binnen ICAO bijvoorbeeld op het gebied van ontwikkeling van emissiemodellen.

Om te komen tot reductie van broeikasgassenemissies door de internationale zeescheepvaart heeft Nederland in 2008 haar voortrekker rol in IMO-verband vorm gegeven middels co-voorzitterschap IMO correspondentie groep, indienen van relevante voorstellen en uitvoeren van een studie.

Luchtvaart

De EU heeft besloten de luchtvaart vanaf 2012 onder te brengen in het Europese emissiehandelssysteem (ETS). VenW is intensief betrokken geweest bij de onderhandelingen over de herziening van de algemene ETS-richtlijn voor de periode 2013–2020. Luchtvaart zal hierin worden meegenomen. De afspraken uit juni 2008 blijven gehandhaafd. Uiterlijk

Beleidsprioriteiten

1 december 2014 moet de werking van de richtlijn op een aantal nader omschreven aspecten zijn geëvalueerd.

Door de internationale burgerluchtvaartorganisatie ICAO is een audit gedaan naar het veiligheidstoezicht op de luchtvaart in het Koninkrijk Nederland. Nederland heeft hierbij aangetoond dat er een goed georganiseerd luchtvaartveiligheidssysteem aanwezig is en dat de internationale regelgeving op een juiste wijze in de Nederlandse wet- en regelgeving is geïmplementeerd en wordt nagekomen. De enkele opmerkingen uit de audit worden in de periode 2009–2010 opgelost.

Binnenvaart en zeevaart

Mede op initiatief van Nederland is de Europese Commissie in 2008 een studie gestart naar strengere normen voor motoren van binnenvaartschepen. Daarbij worden ook de voorstellen van Centrale Commissie voor de Rijnvaart betrokken.

Het programma om in 2010 5% energiebesparing in de binnenvaart te hebben bereikt is voorspoedig van start gegaan met o.a. een competitie tussen zuinige binnenvaartschepen. De internationale normen voor de uitstoot van zwavel- en stikstofdioxiden door de internationale zeevaart zijn via de IMO drastisch aangescherpt. Zo gaat het zwavelgehalte van de scheepsbrandstof vanaf 2020 met 90% omlaag.

Het aantal scheepvaartongevallen op het Nederlandse deel van de Noordzee bleef met 16 ongevallen in 2008 onder de streefwaarde van maximaal 25. In de Beleidsbrief Zeevaart is de norm vanaf 2009 aangescherpt naar maximaal 20 significante ongevallen per jaar.

Zeehavens

Eind 2008 is de Beleidsbrief Duurzame Zeehavens aan de Tweede Kamer gestuurd. Hierin is uitgewerkt op welke wijze de Nederlandse zeehavens hun concurrentiepositie als duurzame zeehavens verder kunnen versterken. Daarnaast heeft VenW het Havenbedrijf Rotterdam ondersteund bij de uitwerking van een index voor schone schepen en het creëren van internationaal draagvlak onder havenbeheerders om die schepen financieel te stimuleren. Op verzoek van VenW zijn inmiddels ook de havenbeheerders van Amsterdam, Zeeland en Groningen bij dit initiatief aangesloten.

Vervoer gevaarlijke stoffen

De ontwerpen voor de Basisnetten gevaarlijke stoffen Water en Weg zijn in 2008 gereed gekomen en aangeboden aan de Tweede Kamer. Het ontwerp voor het Basisnet Spoor is in grote lijnen gereed.

Security en crisisbeheersing

In samenwerking met het havenbedrijf Rotterdam, het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart en de Douane is in 2008 het project «De containerbinnenvaart als Secure Lane» uitgevoerd. Het project was gericht op het creëren van een veilige binnenvaartketen tussen Rotterdamse zeehavenfaciliteiten en inland terminals.

Verkeersveiligheid

Ten aanzien van verkeersveiligheid zijn in 2008 de volgende maatregelen uitgevoerd:

- Van de risicoperceptie is het onderdeel verkeersinzicht per 1 januari 2008 onderdeel van het theorie-examen. Het onderdeel gevaarherkenning in het theorie-examen is in 2008 als proef gestart, en zal per 1 maart 2009 formeel van dat examen deel uitmaken.

Beleidsprioriteiten

- De Eerste kamer heeft in 2008 ingestemd met het wetsvoorstel puntenrijbewijs.
- De «educatieve maatregel gedrag» en de lichte «educatieve maatregel alcohol» voor beginnende bestuurders zijn per 1 oktober 2008 ingevoerd.
- In 2008 is gewerkt aan voorlichting aan chauffeurs en fietsers via de campagne: «Blijf uit de dode hoek – daar kun je mee thuiskomen». Verder is samen met de branche en Rijkswaterstaat gewerkt aan de aanleg van een aantal spiegelafstelplaatsen.

Beleidsconclusie

Er is een flink aantal maatregelen genomen om de doelstellingen van het programma «Schoon en Zuinig» voor 2020 te kunnen halen. Hetzelfde geldt voor het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit om de normen in 2015 te kunnen halen. Momenteel vindt voor alle Schoon en Zuinig beleidsterreinen een grondige actualisatie van alle doelramingen voor 2020 plaats. De uitkomsten van deze actualisatie worden in de tweede helft van april aan de Kamer gezonden. VenW blijft werken aan permanente verbetering van de veiligheid in de volle breedte van zijn beleidsterreinen.

Beleidsprioriteiten

In onderstaande overzichtstabel zijn de eerste stappen gezet om de programma-uitgaven van VenW toe te wijzen aan de kabinetsdoelstellingen uit het beleidsprogramma «Samen werken samen leven». In deze tabel wordt de koppeling gelegd tussen de kabinetsdoelstellingen en de operationele doelstellingen. Vanwege de onderlinge samenhang van doelstellingen 26, 27 en 28 zijn deze gezamenlijk gepresenteerd.

Budgettaire en financiële consequenties van de beleidsprioriteiten 2008 (x € 1 000)					
NR.	Project/Doelstelling	Beleidsartikelen/ operationele doelstelling	Prestaties 2008	Begroting 2008	Realisatie 2008
UPR	Programma Randstad Urgent: versterken van de concurrentiepositie van de Randstad	IF 18.04	Algemeen o.a.: * Uitbrengen Kabinetsbesluit visie Randstad 2040 * Verkenning één OV-autoriteit Start uitvoering o.a.: * Start landaanwinning Tweede Maasvlakte (PMR) * Capaciteitsuitbreiding A12 Den Haag–Gouda * Versterken zwakke schakels kust (Noordwijk) * Start onderdelen van Project Stadshavens Rotterdam Besluitvorming o.a.: * OV-verbinding Schiphol–Amsterdam–Almere–Lelystad (OV-SAAL) * Weguitbreiding A6/A9 * Aanpak A15 Maasvlakte-Vaanplein	1 700	2 145 *
18	Stapsgewijze invoering van een gedifferentieerde kilometerprijs naar tijd, plaats en milieukeurmerken.	XII 34.01.03 IF 17.04	* Brief aan Kamer over Fiscale aspecten ABvM * Uitbrengen basisrapportage uitwerkingsfase ABvM * Partieel uitvoeringsbesluit en implementatieplan * Wetsvoorstel kilometerprijs ligt bij de Raad van State * Aankondiging van het certificeringsproces en de aanbesteding	333	14 832 *
19	Verbetering van de bereikbaarheid over weg en water door gerichte investeringen in het wegennetwerk en de binnenvaart	XII 34.01 (uitgezonderd 34.01.03) XII 34.02 IF 12 IF 15	* Uitbrengen MobiliteitsAanpak * Uitbrengen actieplan «Sneller en Beter» * Advies commissie Elverding «Versnelling Besluitvorming Infrastructurale Projecten» * Aanbevelingen van de commissie Ruding «Private Financiering Infrastructuur» * Aanbieden aan TK van de herziene Spoedwet wegverbreding en aanpassing Tracewet * Afronden programma Fileproof * Opleveren verschillende infrastructuurprojecten * Toezenden beleidskader Benutten aan TK	3 699 873	3 785 734 *

Beleidsprioriteiten

Budgettaire en financiële consequenties van de beleidsprioriteiten 2008 (x € 1 000)					
NR.	Project/Doelstelling	Beleidsartikelen/ operationele doelstelling	Prestaties 2008	Begroting 2008	Realisatie 2008
20	Groeiambitie van 5% per jaar voor het openbaar vervoer per spoor.	XII 34.03 XII 34.04 IF 13	<ul style="list-style-type: none"> * Besluit vermogensconversie NS t.b.v. hoogfrequent spoor (€ 4,5 mld) * Voorbereiden en uitvoeren maatregelen actieplan «groei op het spoor» * Uitwerken met decentrale overheden van «actieprogramma regionaal openbaar vervoer» * Toename capaciteit spoor door verschillende uitgevoerde acties en projecten 	2 530 706	1 936 545
26	Klimaatbestendige inrichting van Nederland waarbij water een meer bepalende factor is bij ruimtelijke afwegingen, inclusief locatiekeuzes. Meer ruimte voor herstel van natuurlijke processen (bodem, water en natuur)	XII 31 IF 11 IF 16.02 IF 16.03	<ul style="list-style-type: none"> * Uitbrengen advies Deltacommissie «Samen werken met water» * Voorbereiding Deltawet * Ontwerp van het eerste Nationale waterplan * Verschillende positieve projectbeslissingen in het kader van het programma «Ruimte voor de Rivier» 	962 756	904 218
27	Duurzaam waterbeleid als schakel tussen ecologie en economie. Nederland (weer) aan de internationale top van innovatieve delta-technologie.				
28	Versnelling kustverdediging en versnelde aanpak van de versterking van de bij de tweede wettelijke toetsing afgekeurde primaire waterkeringen. Vernieuwd denken over water, veiligheid een plaats geven in het systeem voor bescherming tegen overstromingen.				

* Informatie over verschillen tussen begroting en realisatie is opgenomen bij de verantwoording van de genoemde artikelen.

4. BELEIDSARTIKELN

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

In de in 2007 verschenen Watervisie «Nederland veroveren op de toekomst» heeft het kabinet uitgesproken de ambities te willen vergroten en te streven naar een duurzaam en klimaatbestendig waterbeheer. Deze watervisie vormde de opmaat naar het Ontwerp van het Eerste Nationaal Waterplan dat in 2008 gereed is gekomen. In dit waterplan zijn de vijf doelstellingen uit de watervisie verder uitgewerkt en geconcretiseerd.

De Waterwet is met de Tweede Kamer besproken en de bespreking met de Eerste Kamer is voorbereid. Verder is gewerkt aan het opstellen van de Invoeringswet, het Waterbesluit en de Waterregeling. De Invoeringswet is vastgesteld door het kabinet en voor advies naar de Raad van State gezonden. Het Waterbesluit is besproken met alle relevante partijen. De verwachting is dat de Waterwet medio 2009 in werking zal treden.

De gemoderniseerde Waterschapswet is op 1 januari 2008 in werking getreden. Op basis van deze wet zijn in november waterschapsverkiezingen georganiseerd. Voor het eerst waren de verkiezingen in alle waterschappen tegelijkertijd en voor het eerst werd een lijstenstelsel gehanteerd. Ook is een start gemaakt met de evaluatie van deze verkiezingen.

In september heeft de Deltacommissie haar advies uitgebracht. In de reactie op hoofdlijnen van het Kabinet is aangegeven dat er een Deltawet zal worden opgesteld. Daarmee is in 2008 begonnen. Ook is een aanvang gemaakt met het opstellen van het Deltaprogramma.

Als onderdeel van het ontwerp Nationaal Waterplan (NWP) is een beleidsnota waterveiligheid aan de Tweede Kamer gezonden (kamerstuk 2008–2009, 31 710, nr. 3). De beleidsnota richt zich op het beleid voor de middellange termijn en is in 2008 middels een technische briefing aan de Tweede Kamer toegelicht.

In 2008 zijn de waterbeheerplannen van de waterschappen tot stand gekomen. Daarin is door de waterschappen aangegeven welke maatregelen zij nemen om de Kaderrichtlijn Water uit te voeren, waar mogelijk in synergie met andere opgaven. Dit is ook voor de reconstructie-gebieden gedaan. Om te zorgen dat er sprake is van goede afstemming tussen alle opgaven kon ook hier gebruik worden gemaakt van de synergiegelden.

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 2008 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.
Op 15 juli 2008 is de Europese Kaderrichtlijn Mariene Strategie in werking getreden.
Geheel in lijn met de voorschriften van de EU-Kaderrichtlijn Water zijn op 22 december 2008 de ontwerp-stroomgebiedbeheerplannen voor de Eems, Maas, Rijn en Schelde voor een periode van zes maanden in de inspraak gelegd. De ministerraad heeft ze op 12 december 2008 vastgesteld. Ook heeft per stroomgebied nauw overleg plaatsgevonden met andere landen en zijn internationale afstemmingsdocumenten opgesteld.
De ontwerptekst van het Besluit Milieukwaliteitseisen en Monitoring Water, dat uitwerking geeft aan een aantal belangrijke verplichtingen uit de Kaderrichtlijn Water, is door het kabinet vastgesteld en vervolgens ter advies aan de RvS voorgelegd.
In 2008 zijn voorbereidingen in gang gezet voor de juridische implementatie in 2009 voor de Richtlijn OverstromingsRisico's (ROR) en de materiële implementatie van de kaarten (in 2013) en plannen (in 2015). De dochterrichtlijn prioritaire stoffen is eind december 2008 gepubliceerd in het EU Publicatieblad en treedt in januari 2009 in werking. Hiermee worden gemeenschappelijke milieudoelstellingen van kracht voor alle lidstaten. In het kader van de «Common Implementation Strategy» van de Kaderrichtlijn Water is in november 2008 een richtsnoer vastgesteld voor het omgaan met de uitzonderingsmogelijkheden (termijnverlenging, doelverlaging) die de richtlijn biedt. Voor de 4 internationale stroomgebieden Rijn, Maas, Schelde en Eems zijn in december 2008 in gemeenschappelijke afstemming tussen de oeverstaten internationale overkoepelende delen van de ontwerp-stroomgebiedbeheerplannen vastgesteld.
- De acceptatie en juiste implementatie van het waterbeleid door provincies, waterschappen en gemeenten.
In lijn met eerder gemaakte bestuurlijke afspraken hebben rijkswaterstaat, de provincies en de waterschappen nieuwe ontwerp-waterplannen opgesteld, waarin ook de doelen en maatregelen m.b.t. de Kaderrichtlijn Water zijn opgenomen.
Naar aanleiding van de evaluatie van de toetsing op basis van de wet op de waterkering in 2006 is in 2008 onder andere een aanvullend toetsinstrumentarium ontwikkeld en vastgesteld. Tevens is de evaluatie gestart van het hoogwaterbeschermingsprogramma. Beiden leiden tot een nog professioneler toetsings- en uitvoeringsprogramma.
- Structurele ontwikkelingen als klimaatontwikkeling, zeespiegelstijging, bodemdaling, verstedelijking en toename van economische waarden.
De Deltacommissie, die door het kabinet was ingesteld, heeft op 3 september 2008 advies uitgebracht over de bescherming tegen overstromingen en het veilig stellen van de zoetwatervoorziening voor de zeer lange termijn (2100). In de analyse zijn de gevolgen van klimaatverandering beschouwd voor zeespiegelstijging en veranderende rivierafvoeren, alsmede de toename van economische waarden. In het ontwerp Nationaal Waterplan heeft het kabinet een eerste beleidsmatige uitwerking gegeven van de aanbevelingen van de Deltacommissie. (In 2009 is een verdere uitwerking voorzien in de Deltawet en het Delta-programma.)
Het voorgenomen geactualiseerde waterveiligheidsbeleid is opgenomen in het Nationaal Water Plan (NWP). Daarnaast heeft een succesvolle rampenoefening plaatsgevonden.
De EU bereidt een gemeenschappelijke positie voor ten behoeve van de onderhandeling over een herzien klimaatprotocol. In Poznan vond

Beleidsartikel 31

een mondiale voorbereidingsconferentie plaats. De Europese Commissie bereidt een Witboek Klimaatadaptatie voor als vervolg op het Groenboek. In het kader van de Internationale Rijncommissie is een studie gestart naar de effecten van klimaatverandering op het afvoerregime, de temperatuur en het ecosysteem van de Rijn.

Tabel budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)							
31. Integraal waterbeleid	Realisatie			Begroting	Verschil	Slotwetmutaties	
	2005	2006	2007	2008	2008	2008	2008*
Verplichtingen		62 879	59 917	104 685	69 567	35 118	¹ 43 060
Uitgaven	41 122	53 195	74 874	77 127	75 502	1 625	- 961
<i>31.01 Bestuurlijke Organisatie en instrumentatie</i>	<i>20 418</i>	<i>17 780</i>	<i>25 131</i>	<i>29 074</i>	<i>25 927</i>	<i>3 147</i>	<i>491</i>
31.01.01 Algemene strategie en beleidsvorming	5 623	8 294	10 533	12 869	10 440	2 429	- 279
31.01.02 HGIS Partners voor Water	9 891	7 460	6 832	12 824	11 207	1 617	291
31.01.03 Leven met Water	4 904	2 026	7 766	3 381	4 280	- 899	479
<i>31.02 Veiligheid</i>	<i>3 155</i>	<i>9 248</i>	<i>16 795</i>	<i>13 465</i>	<i>15 283</i>	<i>- 1 818</i>	<i>- 1 344</i>
31.02.01 Hoogwaterbescherming	2 612	7 366	10 175	8 215	9 797	- 1 582	- 1 077
31.02.02 Kust	543	1 882	3 101	1 560	1 955	- 395	- 337
31.02.03 Inspectie VenW			3 519	3 690	3 531	159	0
<i>31.03 Waterkwantiteit</i>	<i>1 591</i>	<i>2 798</i>	<i>4 361</i>	<i>3 449</i>	<i>2 953</i>	<i>496</i>	<i>- 209</i>
31.03.01 Waterbeleid 21e eeuw	1 591	2 798	4 361	3 449	2 953	496	- 209
<i>31.04 Waterkwaliteit</i>	<i>15 958</i>	<i>23 369</i>	<i>28 586</i>	<i>31 139</i>	<i>31 339</i>	<i>- 200</i>	<i>101</i>
31.04.01 Europese kaderrichtlijn water	12 974	20 106	21 437	23 872	23 664	208	184
31.04.02 OSPAR/Europese mariene strategie	2 984	3 263	3 358	3 291	3 871	- 580	- 83
31.04.03 Inspectie VenW			3 791	3 976	3 804	172	0
Van de totale uitgaven:							
- <i>Apparaatsuitgaven</i>		6 161	6 756	7 545	5 822	1 723	
- <i>Baten-lastendiensten</i>		22 152	29 673	25 156	29 137	- 3 981	
- <i>Restant</i>		24 882	38 460	44 426	40 543	3 883	
Ontvangsten		1 293	1 330	1 029	454	575	² 459

* Conform het gestelde in de leeswijzer bij dit jaarverslag, wordt voor toelichtingen op de verschillen in de bovenstaande kolom Slotwetmutaties 2008, verwezen naar het bij de Kamer ingediende slotregularisatiewetsvoorstel.

Financiële toelichting op de tabel budgettaire gevolgen van beleid

- De hogere realisatie op de verplichtingen wordt veroorzaakt door de vastlegging van de jaarlijkse kadastrale bijdrage aan de Unie van Waterschappen.
- De hogere ontvangsten worden veroorzaakt doordat er meer EU-subsidies voor o.a. Harbasins, Safecoast en freude am Fluss zijn ontvangen dan geraamd.

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 2008	Realisatie
Algemene strategie en beleidsvorming	Ja
HGIS Partners voor Water	Ja
Leven met Water	Ja

31.02 Veiligheid

Motivering

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

Doelbereiking

In 2008 is verder gewerkt aan projecten in uitvoering bij Waterschappen en het Rijk om waterkeringen op orde te krijgen en de percentages geen oordeel te verkleinen. Zo is het toetsinstrumentarium voor de derde ronde verder verbeterd, dit betreft zowel de Hydraulische Randvoorwaarden als ook het Voorschrift Toetsen op Veiligheid. Met de beheerders is een afspraak gemaakt omtrent de ambitie voor de derde toetsronde. Nieuw is dat eind 2008 voor de keringen die niet direct buitenwater keren een aanvullend toetsinstrumentarium is vastgesteld zodat een forse impuls wordt gegeven aan de reductie van het deel «geen oordeel». Daarnaast zijn vele projecten in uitvoering, bij waterschappen en het Rijk, om de waterkeringen op orde te krijgen. Wat de basiskustlijn betreft wordt het doel al enkele jaren bereikt. Door marktontwikkelingen en ook hoge brandstofprijzen komt het handhaven van deze doelstelling in financiële zin wel onder druk te staan.

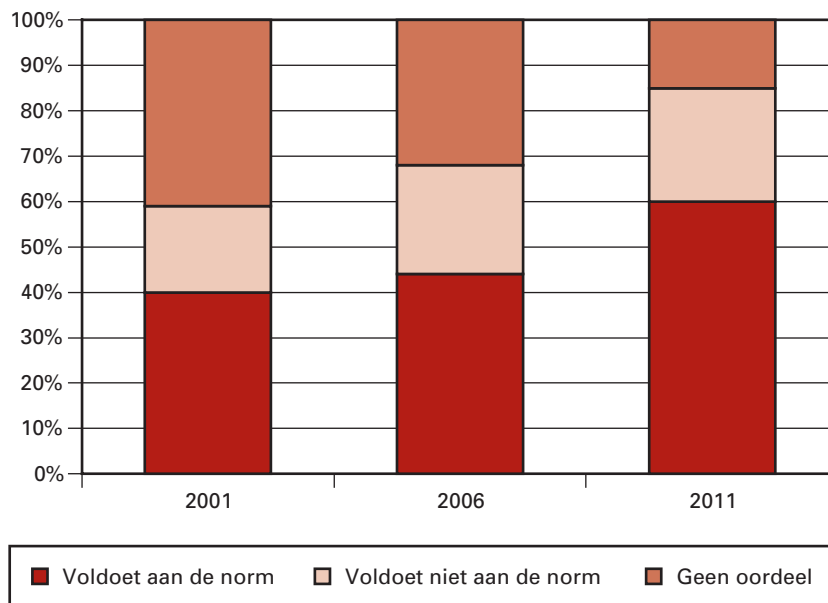
Beleidsprestaties 2008	Realisatie
Hoogwaterbescherming	Ja
Kust	Ja ¹

Toelichting

1. Programma ten behoeve van voorkoming van structurele kust-achteruitgang langs de Nederlandse kust. Het programma loopt door tot en met 2015. In het suppletieprogramma voor 2008 is ongeveer 7,5 miljoen m³ zand gesuppleerd.

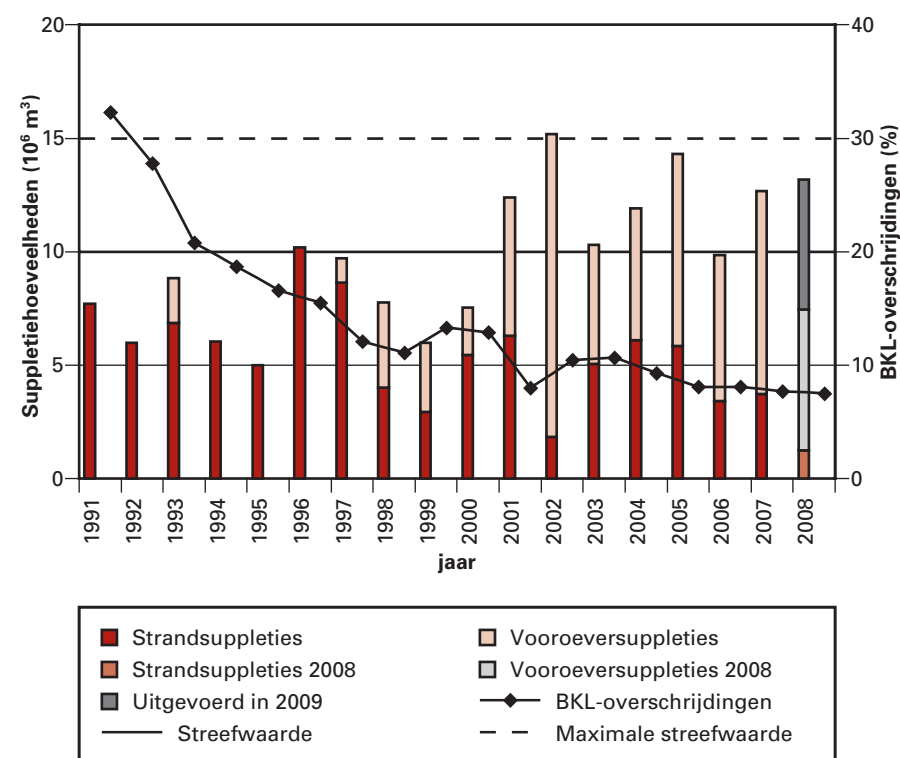
Meetbare gegevens

Hoogwaterbescherming



Bron: Rijkswaterstaat

Basiskustlijn



Bron: Rijkswaterstaat, 2008

De basiskustlijn werd in 2008 in ongeveer acht procent van de gevallen overschreden. De streefwaarde ligt op tien procent, de maximale streefwaarde ligt op vijftien procent.

Extracomptabele verwijzingen

Verwijzing naar het Infrastructuurfonds (IF)

Overzicht uitgaven veiligheid waterbeleid op het Infrastructuurfonds (x € 1 000)	
Art. Omschrijving	realisatie 2008
11.02.01 Basispakket B&O Waterkeren	215 653
11.03.01 Realisatie Waterkeren	185 851
11.05.02 Planstudies Waterkeren	4 500
16.02 Ruimte voor de Rivier	100 640
16.03 Maaswerken	43 551

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 watersystemen zullen in hoofdzaak in 2015 «op orde» moeten zijn. Dit jaar is verder gewerkt aan de daarvoor benodigde kennis en het instrumentarium: de Toplijsten voor de aanpak van verdroging zijn vastgesteld en diverse onderzoeken zijn opgestart of afgerond, waaronder een onderzoek naar versterking van de watertoets.

Beleidsprestaties 2008	realisatie
Waterbeleid 21e eeuw	Ja ¹

Toelichting

1. In 2008 is een beleidsdoorlichting uitgevoerd voor dit operationele doel Waterkwantiteit (Beleidsdoorlichting Waterkwantiteit, kamerstuk 2008–2009, 27 625, nr. 128). De beleidsdoorlichting oordeelt over het algemeen positief over de start van het ingezette proces en de rol van het Rijk bij de implementatie van afspraken en de instrumenten die het Rijk daarbij heeft ingezet. Daarbij wordt wel geconstateerd dat er onvoldoende beleidsinformatie beschikbaar is op Rijksniveau om de effecten en voortgang van het ingezette beleid te kunnen beoordelen. Hierover worden in 2009 afspraken gemaakt met de NBW partners.

De klimaatverandering vraagt om een heroverweging van de huidige strategie voor watertekort en zoetwatervoorziening. De planperiode van het NWP wordt gebruikt om een landelijke verkenning zoetwatervoorziening uit te voeren waarin oplossingsrichtingen worden uitgewerkt. Het Rijk voert deze verkenning samen uit met de regio. In 2008 is gewerkt aan diverse instrumenten en kennisontwikkeling (kennis voor klimaat) om adaptatie in relatie tot de onzekerheden van klimaatverandering in de beleidscyclus te kunnen verankeren. De houdbaarheid van de huidige beleidsstrategieën en mogelijke alternatieven voor o.a. veiligheid, natuur en zoetwater zijn onderzocht. Het gebruik van klimaatscenario's voor VenW is uitgewerkt en vastgelegd.

De bruikbaarheid van de watertoets en het mer-instrumentarium is onderzocht in relatie tot klimaatadaptatie.

Extracomptabele verwijzingen

Verwijzing naar het Infrastructuurfonds (IF)

Overzicht uitgaven waterkwantiteit op het Infrastructuurfonds (x € 1 000)	
Art. Omschrijving	realisatie 2008
11.01.01 Basispakket watermanagement	87 112
11.03.02 Realisatie Waterbeheren	119 659

31.04 Waterkwaliteit

Motivering

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

Doelbereiking

In 2008 zijn voor de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) de ontwerp-stroomgebiedbeheerplannen voor Rijn, Maas, Eems en Schelde geschreven. Daarin zijn onder meer de maatregelen in de periode 2009–2015 opgenomen die tot een integraal en duurzaam waterkwaliteitsbeheer moeten leiden. De ontwerp-stroomgebiedbeheerplannen zijn onder meer gebaseerd op de onderliggende plannen van waterschappen, provincies en gemeenten. Tevens is er een ex ante evaluatie uitgevoerd op verschillende plannen door het PLB. Op 22 december zijn deze plannen in de inspraak gelegd.

Beleidsprestaties 2008	Realisatie
Europese Kaderrichtlijn Water	Ja ¹
OSPAR/EMS	Ja
Inspectie Verkeer en Waterstaat	Ja

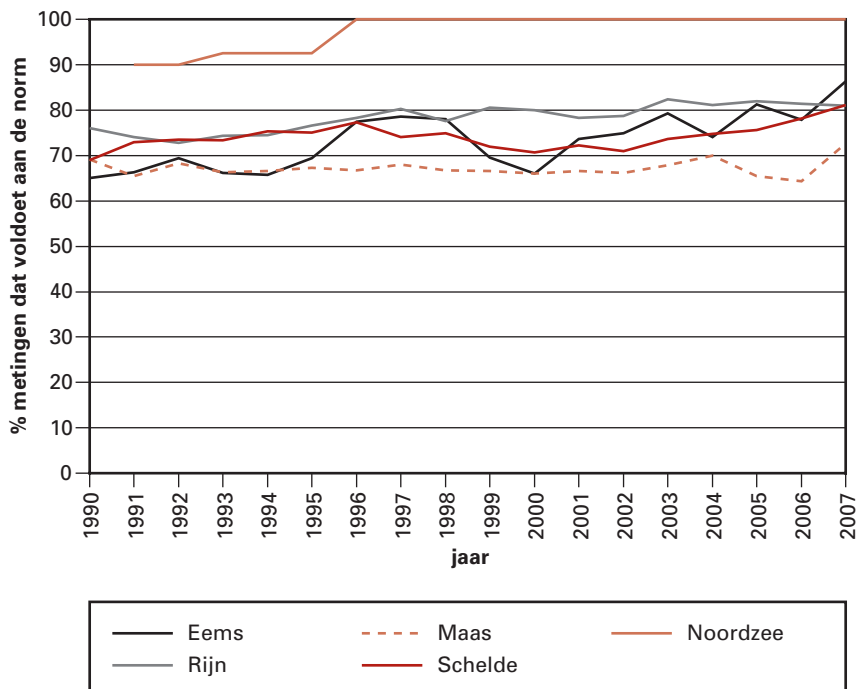
Toelichting

1. De ontwerp-stroomgebiedsbeheerplannen (SGBP's) voor de Rijn, de Maas, de Schelde en de Eems zijn door de ministerraad vastgesteld. In de SGBP's is aangegeven hoe de Europese Kaderrichtlijn Water in Nederland wordt uitgevoerd. De SGBP's geven concreet aan welke doelen we willen bereiken in 2015 of eventueel uiterlijk in 2027 en welke maatregelen we gaan nemen in de periode tot en met 2015 met een doorkijk tot in 2027.

Meetbare gegevens

Realiseren goede waterkwaliteit (in relatie tot KRW-normen)

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.



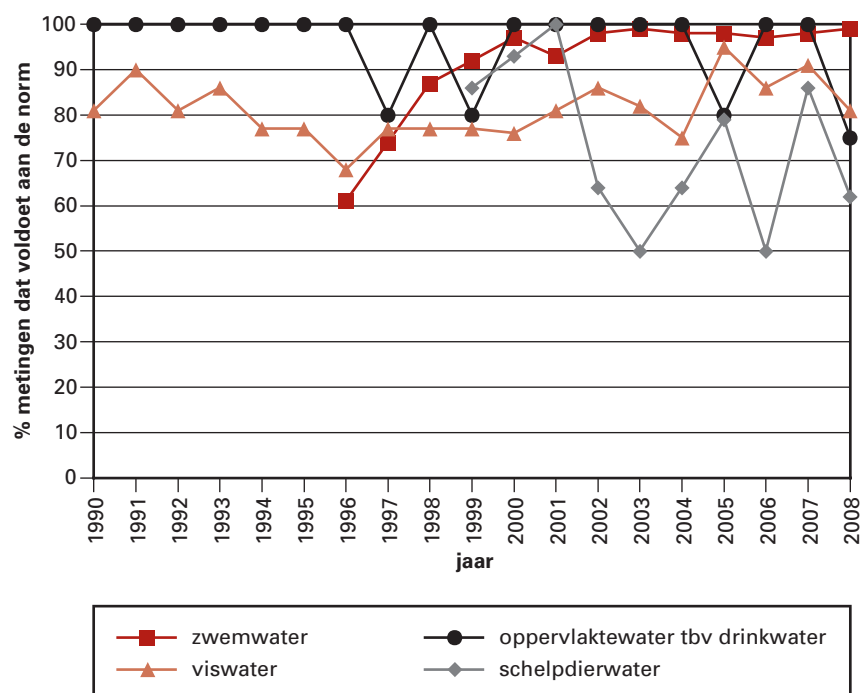
Bron: Rijkswaterstaat MWTL, 2008

Toelichting

In 2008 is de eerste officiële toetsing volgens de Kaderrichtlijn Water (KRW) uitgevoerd.

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.



Bron: Rijkswaterstaat MWTL, 2008

Toelichting

Het globale beeld van de ontwikkelingen geeft aan dat in de Stroomgebiedsbeheerplannen 2009 nog de nodige maatregelen moeten worden genomen.

Kengetallen Inspectie VenW domein waterbeheer					
	2005	2006	2007	Streef- waarde 2008	Realisatie 2008
Toelating/continuering (aantal vergunningen)	85	80	187	75	191
Aantal inspecties	6	15	15	15	15
Percentage gebaseerd op risico analyse	70%	70%	70%	70%	70%
Uitvoering conform Jaarplan	90%	90%	90%	90%	90%

Bron: Inspectie Verkeer en Waterstaat, 2008

Er zijn meer vergunningen afgegeven als gevolg van het feit dat de Waterwet nog niet van kracht is. Daarnaast komen er structureel meer vergunningaanvragen omdat de Inspectie Verkeer en Waterstaat als autoriteit meer «in beeld is».

Extracomptabele verwijzingen

Verwijzing naar het Infrastructuurfonds (IF)

Overzicht uitgaven waterkwaliteit op het Infrastructuurfonds (x 1 000)	
Art. Omschrijving	realisatie 2008
11.02.05 Basispakket B&O waterbeheer	50 716
11.02.08 Groot variabel onderhoud waterbeheer	12 006
11.03.02 Realisatie Waterbeheer	119 659
11.05.03 Planstudie Waterbeheer	1 261

Overzicht afgeronde onderzoeken

Onderzoek	Onderwerp	OD	A. Start B. Afgerond	Vindplaats	
Beleidsdoorlichtingen					
	Waterkwantiteit	31.03	A: 2008 B: 2008	TK 2008–2009, 27 625, nr. 128	1
Effectenonderzoek ex post					
Kustvisie (vervolg op 3e kustnota)	Evaluatie 3e Kustnota	31.02	A: 2006 B: 2007		
Overig evaluatieonderzoek					
Waterveiligheid in de 21e eeuw	Verkenning naar een andere wettelijke systematiek	31.02	A: 2005 B: 2008	TK 2006–2007, 27 625, nr. 79	2
Rampenbeheersingsstrategie	Onderzoeksprogramma naar opties voor rampenbeheersingsstrategie bij overstromingen.	31.02	A: 2006 B: 2008	TK 2006–2007, 27 625, nr. 77	3
Evaluatie toetsproces	Evaluatie van de 5-jaarlijkse toetscyclus.	31.02	A: 2006 B: 2007		4
Veiligheid Nederland in Kaart-2	Verkenning van de veiligheid in Nederland fase 2.	31.02	A: 2006 B: 2011		5
Proef Grootschalige Verwerking Baggerspecie (GVB)	Deze grootschalige proef heeft tot doel op praktijkschaal aan te tonen wat de mogelijkheden en onmogelijkheden zijn en tegen welke prijs grootschalige verwerking gerealiseerd kan worden. Na de aanbesteding heeft een tussentijdse evaluatie plaatsgevonden (medio 2004). Aan het eind van de looptijd zal de proef worden geëvalueerd (2009).	31.04	A: 2004 B: 2009		

Beleidsartikel 31

Onderzoek	Onderwerp	OD	A. Start B. Afgerond	Vindplaats
Beleidsregels ABR/ABM Vaststellen of beleidsregels	Actief Bodembeheer Rijntakken (ABR) en Actief Bodembeheer Maas (ABM) functioneren, goed worden benut, lacunes of achterhaaldheden bevatten.	31.04	A: 2004 B: 2007	6
Kaderrichtlijn mariene milieu (KRM, voorheen EMS)	MKBA maatregelen en kosten voor de uitvoering van de KRM.	31.04	A: 2004 B: 2007	7
KRW	MKBA/multicriterium afweging van maatregelen en kosten voor de uitvoering van de KRW.	31.04	A: 2004 B: 2008	TK 2008–2009, 27 625, nr. 119 8
Project MER's Schelde	Toetsing van milieueffecten van geselecteerde projecten binnen het Schelde estuarium.	31.04	A: 2005 B: 2007	TK 2006–2007, 26 980, nr. 29 9

Toelichting

1. Zie toelichting onder beleidsprestatie waterbeleid 21e eeuw (operationeel doel 31.03)
2. De verkenning wordt samen met regionale partijen opgepakt en wordt in 2011 afgerond.
3. De evaluatie Rampenbeheersingsstrategie is afgerond. Een bestuurlijke taskforce heeft in november 2008 een landelijke oefening georganiseerd. Medio 2009 zal het Kabinet met een standpunt en evaluatie komen.
4. De evaluatie is afgerond en heeft geresulteerd in een landelijk draaiboek
5. Door complexiteit is het onderzoek 1,5 jaar vertraagd. Oplevering is nu voorzien in 2011.
6. De beleidsregels Actief Bodembeheer Maas en Actief Bodembeheer Rijntakken zijn begin 2003 vastgesteld door de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat en provinciale staten van de provincies Gelderland, Overijssel, Noord-Brabant, Limburg en Utrecht. Uit de evaluatie (2008) blijkt dat door in werking treden van het Besluit bodemkwaliteit de grondslag en noodzaak van de beleidsregels zijn komen te vervallen. De beleidsregel aangaande de toepassing van de Wet milieubeheer betreffende kleine stortplaatsen is ongewijzigd van kracht
7. Vanaf medio 2008 is een initial assessment gestart. De initiële beoordeling Noordzee voor de uitvoering van de KRM is met een jaar vertraagd omdat de richtlijn zelf pas medio 2008 in werking is getreden. De initiële beoordeling wordt in 2012 afgerond, zodat Nederland over de toestand van de Noordzee aan de EU kan rapporteren.
8. Het Ex ante onderzoek naar maatregelen en kosten voor de uitvoering KRW is afgerond.
9. Het MER voor de verdieping Westerschelde en de inspraakronde is in 2007 afgerond. In 2008 is het Tracébesluit genomen. De overige MER's binnen het Schelde Estuarium worden uitgevoerd onder verantwoordelijkheid van LNV.

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

Algemene doelstelling

De veiligheid van personen op de weg en op het spoor, alsmede de sociale veiligheid in het openbaar vervoer (OV), permanent verbeteren.

Doelbereiking en maatschappelijke effecten

De doelstelling voor het maximum aantal verkeersdoden in 2010 is in de loop van 2006 verder aangescherpt, omdat de doelstelling, zoals opgenomen in de Nota Mobiliteit (maximaal 900 doden in 2010) met 881 resp. 817 doden in 2004 resp. 2005 al ruim was gehaald.

Deze gunstige ontwikkeling betekent niet alleen dat het menselijk leed als gevolg van verkeersongevallen 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. In 2007 was er sprake van een lichte stijging vergeleken met 2006. De waarde voor 2007 ligt iets boven de lange termijn trendlijn, maar we houden nog steeds zicht op de doelstellingen voor 2010 en 2020.

In 2008 is één reiziger om het leven gekomen ten gevolge van een aan het spoorverkeer gerelateerd ongeval. Het vijfjaar-gemiddelde van het aantal dodelijke slachtoffers onder reizigers is sinds 1995 permanent onder de streefwaarde van het maximaal aanvaardbare risico uit de Kadernota «Veiligheid op de Rails». Het doel voor 2010 wordt op dit moment voor dit onderdeel gehaald.

De sociale veiligheid in het openbaar vervoer van reizigers is in 2008 zowel bij NS als bij het stads- en streekvervoer weer iets verbeterd. Bij NS is ten opzichte van 2007 een lichte stijging van het percentage NS-medewerkers dat één of meer incidenten heeft meegemaakt. Voor het personeel in het stads- en streekvervoer geldt dat de veiligheidswaardering stabiel blijft, doch dat er sprake is van een toename van het aantal incidenten.

De bijdrage die VenW aan de algemene beleidsdoelstelling levert, is uitgewerkt in de volgende operationele beleidsdoelstellingen,

1. «Aantal verkeersslachtoffers op de weg verminderen»,
2. «Aantal verkeersslachtoffers op het spoor verminderen» en
3. «Sociale veiligheid OV verbeteren».

Om de operationele doelstellingen te bereiken, is een aantal producten ingezet. Hiertoe heeft VenW onder andere in de begroting 2008 aangekondigde activiteiten uitgevoerd die uiteindelijk hebben bijgedragen aan het behalen van de operationele doelstellingen en daarmee aan de algemene beleidsdoelstelling.

Succesfactoren

De algemene, al decennia geleden ingezette, tendens van dalende aantallen verkeersdoden is toe te schrijven aan het gevoerde beleid: voertuigen zijn veel veiliger geworden, steeds meer wegen zijn duurzaam veilig ingericht en er is veel 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. In de maatschappij is sprake van verharding en vooral meer agressie en geweld. Daardoor wordt het terugdringen van geweld tegen werknemers

Beleidsartikel 32

bemoeilijkt. Om hier resultaat te bereiken wordt voor het openbaar vervoer aangesloten bij het programma «een veilige publieke taak» van het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties.

Tabel budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)							
32. Het bereiken van optimale veiligheid in of als gevolg van mobiliteit				Realisatie	Begroting	Verschil	Slotwetmutaties
	2005	2006	2007	2008	2008	2008	2008*
Verplichtingen		37 796	46 552	45 727	51 480	- 5 753	¹ - 7 375
Uitgaven	37 832	41 925	48 256	52 814	52 580	234	- 1 688
<i>32.01 Aantal verkeersslachtoffers op de weg verminderen</i>	<i>33 950</i>	<i>40 396</i>	<i>42 548</i>	<i>46 716</i>	<i>46 841</i>	<i>- 125</i>	<i>- 1 659</i>
32.01.01 Algemene strategie- en beleidsontwikkeling	1 007	1 632	1 692	1 775	1 801	- 26	59
32.01.02 Vereisten aan voertuig en technologie	4 975	2 966	2 977	3 103	4 668	- 1 565	- 1 706
32.01.03 Gedragsbeïnvloeding	27 968	35 798	24 036	25 528	24 857	671	- 12
32.01.04 Aanpassingen aan weginfrastructuur	0	0	0	0	0	0	0
32.01.05 Inspectie Verkeer en Waterstaat	0	0	13 843	16 310	15 515	795	0
<i>32.02 Aantal verkeersslachtoffers op het spoor verminderen</i>	<i>440</i>	<i>291</i>	<i>5 529</i>	<i>5 878</i>	<i>5 651</i>	<i>227</i>	<i>- 14</i>
32.02.01 Algemene strategie- en beleidsontwikkeling	233	176	151	150	197	- 47	- 45
32.02.02 Kadernota Railveiligheid «Veiligheid op de rails»	207	115	153	249	210	39	31
32.02.03 Inspectie Verkeer en Waterstaat	0	0	5 225	5 479	5 244	235	0
<i>32.03 Sociale veiligheid OV verbeteren</i>	<i>3 442</i>	<i>1 238</i>	<i>179</i>	<i>220</i>	<i>88</i>	<i>132</i>	<i>- 15</i>
32.03.01 Algemene strategie- en beleidsontwikkeling	44	193	42	123	27	96	² - 49
32.03.02 Uitvoeren beleidskader sociale veiligheid OV	3 398	1 045	137	97	61	36	³ 34
Van de totale uitgaven:							
- Apparaatsuitgaven		2 360	2 396	2 559	2 502	57	
- Baten-lastendiensten		951	20 146	22 799	21 735	1 064	
- Restant		38 614	25 714	27 456	28 343	- 887	
Ontvangsten	0	1 794	3 906	3 341	3 400	- 59	- 253

* Conform het gestelde in de leeswijzer bij dit jaarverslag, wordt voor toelichtingen op de verschillen in de bovenstaande kolom Slotwetmutaties 2008, verwezen naar het bij de Kamer ingediende slotregularisatiewetsvoorstel.

Financiële toelichting op de tabel budgettaire gevolgen van beleid

- De lagere verplichtingenrealisatie wordt veroorzaakt door het niet beschikken in 2008 aan het CBR voor de uit te voeren onderzoeken rijgeschiktheid.
3. Het gaat hier om beperkte meeruitgaven door meer personele inzet.

32.01 Aantal verkeersslachtoffers op de weg verminderen

Motivering

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 realisatie 2008 is pas bekend in april 2009, wanneer de ongevalcijfers beschikbaar komen. Dit is te laat om in het Jaarverslag opgenomen te kunnen worden.

Beleidsprestaties 2008	Realisatie
Algemene strategie en beleidsvorming	Ja
Vereisten aan voertuig en technologie	Ja
Gedragsbeïnvloeding	Ja ¹
Aanpassingen aan weginfrastructuur	Ja ²
Inspectie Verkeer en Waterstaat	Ja

Toelichting

1. Er is een besluit genomen over de invoering van het bromfietspraktijk-examen. De invoering wordt voorzien voor 1 januari 2010. Daarnaast is een vernieuwd theorie- en praktijkexamen voor de auto ingevoerd en zijn voor automobilisten en motorrijders een educatieve maatregel gedrag (EMG) en een lichte EMA (educatieve maatregel alcohol) ingevoerd. In Friesland is een succesvolle pilot met het alcoholslot gehouden.
2. VenW is verantwoordelijk voor een veilig hoofdwegennet; verantwoording hiervoor vindt plaats in het Infrafonds. Het onderliggend wegennet is in beheer bij provincies, gemeenten en waterschappen.

Inspectie Verkeer en Waterstaat

Beleidsprestaties 2008 Goederenvervoer	Realisatie
Ontwikkelen en implementeren Frontoffice Wegvervoer (Programma eenduidig toezicht (samenwerkende rijksinspecties))	Ja
Het met systeemtoezicht een beroep doen op de verantwoordelijkheid van de sector.	Ja
Ongevallenonderzoek	Ja

Beleidsprestaties 2008 Busvervoer	Realisatie
Openbaar vervoer: veiligheidsaspecten, m.n. onderhoudsmanagement	Ja
Internationaal vervoer (technische keuringen en rij- en rusttijden)	Ja
Systeemtoezicht keurmerk (meer zelfregulering en meer aandacht voor de «onderkant» van de markt).	Nee ¹
thema acties	Ja

Toelichting

1. Het concept «systeemtoezicht keurmerk» (meer zelfregulering en meer aandacht voor de «onderkant» van de markt) is vergevorderd, maar nog onvoldoende volgroeit om op basis daarvan een gefundeerde uitspraak te kunnen doen over de «kwaliteit» van een bedrijf, dan wel een oordeel te vormen over de kwalificatie of een bedrijf deel uitmaakt van de onderkant van de markt.

Meetbare gegevens

Prestatie-indicatoren verkeersslachtoffers	Basiswaarde 2002	2006	2007	Streefwaarde 2008*	Realisatie 2008
aantal verkeersdoden	1 066	811	791	829	750
aantal ziekenhuisgewonden	18 380	16 750	18 190	17 355	

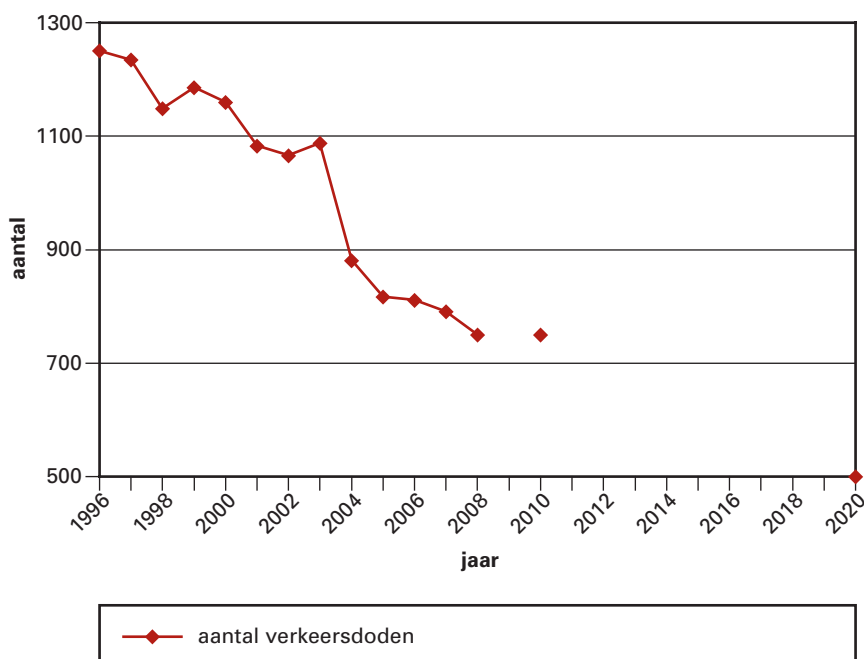
Bron: Rijkswaterstaat/DVS

* De streefwaarden voor 2008 (829 respectievelijk 17 355) zijn berekend door een lineaire interpolatie tussen het basisjaar 2002 (1 066, respectievelijk 18 380) en de doelstelling voor 2010 (750, respectievelijk 17 000).
 Voor het bepalen van het aantal ziekenhuisgewonden is ten opzichte van het basisjaar een nieuwe berekeningsmethode ontwikkeld (zie Tweede Kamer, Vergaderjaar 2006–2007, 29 398 nr. 48).
 Met de decentrale partners is in 2008 afgesproken de doelstelling voor 2020 aan te scherpen tot 500.

Toelichting

In het voorbije kalenderjaar kwamen 750 mensen om in het Nederlandse verkeer. Dit zijn er 41 minder dan een jaar eerder (een afname van ruim 5 procent ten opzichte van 2007). Het gaat daarbij vooral om een afname van slachtoffers onder kwetsbare verkeersdeelnemers zoals kinderen, jongeren en jongvolwassenen.
 De realisatie 2008 van het aantal ziekenhuisgewonden zijn bij het drukken van het jaarverslag nog niet bekend.

Prestatie-indicator: Ontwikkeling aantal verkeersdoden



Beleidsartikel 32

Kengetal naleving busvervoer	2005	2006	2007	Realisatie 2008
Aantal busvervoerders	987	977	879	894
Aantal ingetrokken vergunningen Collectief vervoer	0	0	0	0
Aantal overtredingen	586	383	459	755
Aantal staandehoudingen besloten en ongeregeld vervoer	1 095	1 165	1 988	2 499
Overtredingspercentage besloten en ongeregeld vervoer	19,0%	20,0%	19,9%	26,6%
Aantal staandehoudingen internationale lijndiensten	169	150	154	144
Overtredingspercentage internationale lijndiensten	22%	14%	14,9%	26,3%
Aantal staandehoudingen pendelvervoer	526	513	288	360
Overtredingspercentage pendelvervoer	33%	10%	13,8%	14,1%

Bron: Inspectie Verkeer en Waterstaat, 2009

Prestatie-indicator naleving busvervoer	2005	2006	2007	Realisatie 2008
Aantal bedrijfsinspecties	222	480	480	480

Bron: Inspectie Verkeer en Waterstaat, 2009

Toelichting

De wijzigingen die zichtbaar zijn bij «aantal staandehoudingen besloten en ongeregeld vervoer» en «aantal staande houdingen pendelvervoer» zijn het gevolg van accentverschuiving in beleid op dit punt. Er zijn geen eenduidige conclusies te trekken over de oorzaak van de stijging van het aantal overtredingen. Opgemerkt wordt dat in één inspectie meerdere overtredingen kunnen worden geconstateerd.

Kengetallen naleving goederenvervoer	2005	2006	2007	2008
Overtredingspercentage algemeen	19,0%	21,1%	24,3%	28,9%
Overtredingspercentage bedrijfsonderzoeken	63,9%	63,6%	39,2%	51,8%
Aantal transportinspecties gevaarlijke stoffen	1 502	1 695	3 987	3 537
Overtredingspercentage gevaarlijke stoffen	26,8%	31,0%	21,5%	19,1%
Overtredingspercentage overbelading	40,7%	41,8%	53,4%	42,9%

Bron: Inspectie Verkeer en Waterstaat, 2009

Prestatie indicatoren naleving goederenvervoer	2005	2006	2007	2008
Aantal bedrijfsinspecties	532	379	714	371
Aantal transportinspecties	22 347	24 013	19 245	19 546
Aantal gewogen voertuigen	588	771	614	2 095

Bron: Inspectie Verkeer en Waterstaat, 2009

Toelichting

- De afwijkingen van de cijfers zoals in eerdere jaarverslagen aangeleverd, worden veroorzaakt door een gewijzigde registratie van producten in 2008 (het gaat daarbij o.a. om een gewijzigde registratiemethode ten aanzien van broncontroles gevaarlijke stoffen, overbelading, bedrijfsinspecties, audit en quick scans en onderzoeken in het kader van systeemtoezicht). De nieuwe wijze van registratie is nadere specificering ten opzichte van de registratie in eerdere jaren, en derhalve is de nieuwe registratie ook voor eerdere jaren het referentiekader.
- Onder meer door de invoering van meer systeem toezicht is het aantal

bedrijfsinspecties verminderd. Bij systeemtoezicht richten de sectoren waar toezicht op wordt gehouden door de IVW, zelf hun toezicht in (bijvoorbeeld. d.m.v. keurmerken) en de IVW controleert dit systeem van de sectoren qua opzet en werking. De effectiviteit van het systeemtoezicht komt o.a. tot uiting in de overtredingspercentages.

Extracomptabele verwijzingen

Verwijzing Brede Doeluitkering (BDU)

Voor het verwezenlijken van deze doelstelling wordt een bijdrage verstrekt middels de Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer (BDU) op artikelonderdeel 39.02.

Verwijzing naar het Infrastructuurfonds (IF)

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

Overzicht uitgaven waterkwaliteit op het Infrastructuurfonds (x 1 000)	
Art. Omschrijving	realisatie 2008
12 Hoofdwegen	3 058 410

32.02 Aantal verkeersslachtoffers op het spoor verminderen

Motivering

De veiligheid op het spoor permanent verbeteren, conform de uitwerking in de Kadernota «Veiligheid op de Rails», zijnde de tweede kadernota voor de veiligheid van het railvervoer in Nederland (2004) (Tweede Kamer 2004–2005, 29 893, nrs. 1 en 2). Hierbij moet altijd de afweging worden gemaakt van de effectiviteit en de haalbaarheid van de maatregelen in relatie tot de kosten. Het doel is het maatschappelijk leed, maatschappelijke kosten en vertragingen terugdringen.

Doelbereiking

In 2008 is één reiziger om het leven gekomen ten gevolge van een aan het spoorverkeer gerelateerd ongeval. Het vijfjaar-gemiddelde van het aantal dodelijke slachtoffers onder reizigers is sinds 1995 permanent onder de streefwaarde van het maximaal aanvaardbare risico uit de Kadernota «Veiligheid op de Rails». Het doel voor 2010 wordt op dit moment voor dit onderdeel gehaald.

Beleidsprestaties 2008	Realisatie
Algemene strategie en beleidsontwikkeling	Ja
Kadernota railveiligheid «veiligheid op rails»	Ja
Inspectie Verkeer en Waterstaat	Ja

Toelichting

• Overwegenbeleid

In 2008 is verder uitvoering gegeven aan het overwegenbeleid. De

Tweede Kamer is hierover diverse malen geïnformeerd. (Kamerstuk 2008–2009, 29 893, nr.76).

- **Vandalisme bestrijding**

In de IVW rapportage «spoorwegvandalisme», die op 30 oktober 2008 aan de Tweede Kamer is aangeboden wordt melding gemaakt van de aanpak van het spoorwegvandalisme door ProRail. Dit betreft maatregelen bijv. op het gebied van communicatie (w.o. voorlichtingscampagnes op scholen), toezicht en handhaving (door BOA's – buitengewone opsporingsambtenaren – en beveiligingscamera's) en technische maatregelen (bijv. het plaatsen van hekwerken langs het spoor).

- **Aanpak suicide**

De Tweede Kamer is medegedeeld dat bij de evaluatie van de Tweede Kadernota Railveiligheid (Kamerstuk 2004–2005, 29 893, nr. 1 en 2) kan worden gezien of de in 2004 gestelde ambitie, nl. het terugdringen van het aantal spoor-suicides nog te realiseren is, onder welke voorwaarden en of de ambitie dient te worden bijgesteld. De evaluatie van de Tweede Kadernota Railveiligheid zal in de tweede helft van 2009 plaatsvinden (Kamerstuk 2008–2009, 22 894, nr. 192). De suicide-problematiek op het spoor krijgt steeds meer aandacht in internationale conferenties.

- **Aanpak Stop Tonend Sein (STS problematiek)**

In het kader van de aanpak van het terugdringen van het rijden van rood door treinen heeft de spoorbranche haar verantwoordelijkheid opgepakt en maatregelen getroffen. Hierover is de Tweede Kamer geïnformeerd.

In 2008 zijn door de spoorsector gezamenlijk de volgende maatregelen geïmplementeerd; 920 seinen zijn van ATBVv voorzien en bij 650 treinen is ATBVv ingebouwd. In 2009 zullen honderd extra seinen waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd worden voorzien van ATBVv.

- **Opstellen van een ERTMS implementatieplan in combinatie met een vervangingsplan voor de huidige beveiligingsystemen**

In 2008 is een in samenwerking met de spoorsector opgestelde strategische analyse naar de Tweede Kamer gestuurd. Hierin zijn conform de motie Cramer/Roemer de mogelijkheden van prestatieverbetering van het spoorstelsel door de invoer van ERTMS onderzocht. De belangrijkste redenen om ERTMS in Nederland op grotere schaal te implementeren dan alleen op de Betuweroute en de HSL-Zuid zijn:

- verbetering van de performance voor de reiziger (reistijdverbetering);
- optimale benutting van het spoorwegnetwerk (capaciteit);
- additionele veiligheidsmaatregelen (verdergaand dan ATB en ATB Verbeterde versie).

Er is overeenstemming met de spoorsector dat een gefaseerde implementatie de beste aanpak is voor een beheerste invoering van ERTMS. Ook is er met de spoorsector overeenstemming dat grootschalige investeringen in ERTMS alleen zinvol zijn met een toekomstvaste versie. Dat moet de nieuwe versie «baseline 3» worden. Volgens een in juli 2008 door de Europese Commissie, CER (Community of European Railways), UIC (Union Internationale des Chemins de fer), UNIFE (Union of European Railway Industries), EIM (European association for the rail Infrastructure Managers), GSM-R Industry Group en ERFA (European Rail Freight Association) ondertekende Memorandum of Understanding zal ERTMS-apparatuur met deze versie vanaf 2015 beschikbaar zijn.

Er zijn nog twee onzekerheden rondom de landelijke implementatie van ERTMS:

1. De implementatiestrategie en -fasering: eerst materieel van ERTMS voorzien en pas daarna de infrastructuur, of beide gelijktijdig voorzien van ERTMS.
2. De gewenste overheidsbijdrage en het publieke belang van landelijke implementatie van ERTMS.

Om hierover helderheid te krijgen zal in 2009 samen met de spoorsector een maatschappelijke kosten-baten-analyse worden uitgevoerd.

● **Implementatie van ERTMS op de HSL-Zuid**

In 2008 is hard gewerkt aan het testen en in de baan brengen van ERTMS, waarbij een aanzienlijk aantal problemen op tijd zijn opgelost. De projectorganisaties HSL-Zuid, ProRail en Infrasppeed hebben hierbij goed samengewerkt. De aanleg van de infrastructuur, die onder directe verantwoordelijkheid van de Staat valt, is in 2008 afgerond.

Eind 2008 is een ontwerpconcessie voor het vervoer over de HSL-Zuid gereed gekomen. Deze concessie verschaft de vervoerder op de HSL-Zuid, HSA, de juridische grondslag voor het uitvoeren van treindiensten tussen Amsterdam Centraal, Schiphol en Rotterdam Centraal, voorafgaand aan het in werking treden van de definitieve concessie voor het hogesnelheidsvervoer over de HSL-Zuid. Volgens de inzichten van eind 2008 kunnen de treindiensten tussen Amsterdam en Rotterdam op 1 juli 2009 starten.

Inspectie Verkeer en waterstaat

Beleidsprestaties Inspectie VenW spoor 2008	Realisatie
Roodseinpassages	Ja
Veiligheid van baanwerkers	Ja
Veilige en bereidbare infrastructuur	Ja
Beoordeling nieuwe vervoerssystemen (HSL/BR)	Ja

Bron: Inspectie Verkeer en Waterstaat

Beleidsprestaties Inspectie VenW tram / metro 2008	Realisatie
Vorbereiden nieuw toezichtarrangement	Ja
Veiligheidsbeoordelijng Noord / Zuid lijn Amsterdam	Ja

Bron: Inspectie Verkeer en Waterstaat

Meetbare gegevens

Tabel Prestatiegegevens								
Prestatie-indicatoren dodelijke slachtoffers spoor	Basiswaarde 2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Risiconorm
Reizigers	1	0	0	0	1	0	1	1,5 dodelijke slachtoffers per 10 miljard reizigerskilometers 1 dodelijk slachtoffer op 10 000 werknemers maximaal 24 dodelijke slachtoffers in 2010 maximaal 1,5 dodelijke slachtoffers per jaar
Personeel (baanwerkers, rangeerders)	1	2	2	0	1	0	0	
Overweggebruikers	17	28	17	18	12	19	19	
Onbevoegden op het spoor	4	7	3	7	2	1	2	
Indicator – gewonden								
Reizigers	87*				182	85	54	

Bron: Kadernota railveiligheid, Trendanalyse IVW

* De spreiding is groot, waardoor vergelijking met het basisjaar beperkt is.

Toelichting

Met deze prestatie-indicatoren wordt inzicht gegeven in de veiligheidsnormering zoals deze in 2002 is bepaald en de feitelijke ontwikkeling in 2008. De vermelde aantallen passen binnen de doelstellingen van de Tweede Kadernota Railveiligheid (TK 2004–2005, XII 29 893, nr.1).

Extracomptabele verwijzingen

Verwijzing naar het Infrastructuurfonds (IF)

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

Overzicht uitgaven op het Infrastructuurfonds (x € 1 000)	
Art. Omschrijving	realisatie 2008
IF artikel onderdeel van 13.03 (AKI)	28 858

32.03 Sociale veiligheid openbaar vervoer verbeteren

Motivering

Sociale veiligheid is onderdeel van het kabinetsbeleid om de veiligheid in de samenleving te verbeteren. Het is zowel 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

De sociale veiligheid in het openbaar vervoer van reizigers in 2008 zowel bij NS als bij het stads- en streekvervoer weer iets verbeterd. Bij NS is ten opzichte van 2007 een lichte stijging van het percentage NS-medewerks

dat één of meer incidenten heeft meegemaakt. Voor het personeel in het stads- en streekvervoer geldt dat de veiligheidswaardering stabiel blijft, doch dat er sprake is van een toename van het aantal incidenten.

Beleidsprestaties 2008	Realisatie
Agemene strategie en beleidsontwikkeling	Ja
Uitvoeren beleidskader Sociale Veiligheid OV (SVOV)	Ja ¹

Toelichting

1. In 2008 is het onderzoek «Communicatie(systemen) in crisissituaties in het stads- en streekvervoer» uitgevoerd en aan de Tweede Kamer gerapporteerd.

Meetbare gegevens

kengetallen verbeteren sociale veiligheid in het stads- en streekvervoer ¹	Basiswaarde 2004 ²	2005	2006	2007	Streefwaarde 2008	Realisatie 2008
Waardering veiligheidsgevoel in het voertuig als rapportcijfer						
– Reizigers	7,7	7,6	7,8	7,8	7,5	7,9
– Personeel ³	6,5	6,5	6,3	nb		6,3
Onveiligheidsincidenten in en rond het OV in %						
– Reizigers ⁴	26	25	25	23		23
– Personeel ⁵	59	56	65	nb		69

Bron: Reizigersmonitor (Kennisplatform Verkeer en Vervoer)

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 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 2005: bus 19%, tram 30%, metro 30% en regionale trein 19%. Percentage per mobiliteit in 2006: bus 20%, tram 33%, metro 26%, regionale trein 19%.
- (5) Dit is het percentage van het personeel dat één of meerdere keren slachtoffer is geweest van een incident.

Beleidsartikel 32

Kengetallen: Sociale veiligheid NS	2005	2006	2007	Realisatie 2008
Klantoordeel veiligheid reizigers ¹	71	74	76	78
Reizigers die slchtoffer/ooggetuige zijn geweest van tenminste één incident	29	29	28	26
Percentage NSR-medewerkers dat haar/zijn gevoel van veiligheid overdag in de werkomgeving met een 7 of hoger beoordeelt ²	89	88	91	
Percentage NSR-medewerkers dat haar/zijn gevoel van veiligheid 's avonds in de werkomgeving met een 7 of hoger beoordeelt ²	45	55	63	
Percentage NSR-medewerkers dat één of meerdere incidenten heeft meegemaakt	23	21	19	20

Bron: NS (Jaarverslag 2007) en NS-MBO 2007 (medewerkers betrokkenheidsonderzoek) voor de 2 percentages betr. veiligheidsgevoel overdag en 's avonds

Toelichting

1. Het klantoordeel is het gewogen gemiddelde van de klantoordelen overdag en 's avonds in de trein en overdag en 's avonds op stations.
2. Wordt niet jaarlijks gemeten.

Overzicht afgeronde onderzoeken

	Onderzoek onderwerp	AD of OD	A. Start B. Afgerond	Vindplaats
Beleidsdoorlichting	Aantal verkeersslachtoffers op het spoor verminderen	32.02	A. 2007 B. 2008	TK 2007–2008, 29 893, nr. 69. Is verantwoording van de 2e Kadernota Railveiligheid; TK 2004–2005, 29 893, nr. 1 en 2.
Effectenonderzoek ex post	Invoering GAIK (gecontroleerde afgifte en inname kentekenplaten)	32.01	A. mrt 2007 B. sept 2007	In overleg met RDW, BOVAG en politie komt er geen evaluatie. Alles verloopt naar wens.
	Verkeersveiligheid goederenvervoer	32.01	A. juli 2008 B. febr. 2009	
	Kentekening aanhangwagens	32.01	A. april 2007 B. juli 2007	Er komt geen evaluatie. Kentekening is in lijn met het Verdrag van Wenen, inzake het wegverkeer*.
	APK (art. 71 t/m 91 WVV 1994)	32.01	A. juli 2008 B. 2009	APK-frequentieverlaging: TK 2006–2007, 30 692XII, nr. 8; APK-modernisering: TK 2008–2009, 31 700 XII, nr. 54; Evaluatie frequentieverlaging in 2011.
	Aanpak benzinediefstal	32.01	A. okt. 2006 B. april 2007	Kamerstuk 2006–2007, 30 800 VI, nr. 87
	Kentekening brom- en snorfietsen	32.01	A. sept. 2009 B. 2010	
Overig evaluatieonderzoek	Klantenbarometer CVOV; Personeelsmonitor SVOV; Incidentenregistratiemethode SV en OV bedrijven	32.03	jaarlijkse monitoring	KC SV&M – KpVV-publicaties over Monitoring en Evaluatie
	Meerjarenvoorlichtingscampagne verkeersveiligheid	32.01	A. 2008 B. 2008 Meerjarige evaluatie	Thuiskomen in 2007. Een overzicht van de monitoringsresultaten van de verkeersveiligheids-campagnes in 2003–2007. November 2008. www.rijkswaterstaat.nl
	Spoorveiligheid personen	32.02	jaarlijkse monitoring	http://www.ivw.nl/Images/Trendanalyse_spoor_2007_tcm247-221_382.pdf

* Zie Verdragen – Verkeersverdragen, SG 2006–2007, 31 148A en nr.1 (http://www.eerste.kamer.nl/brief/20070829/verdragen_van_wenen_inzake_het), EUR-Lex.

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. VenW stelt kaders voor de verbetering van de veiligheid en beveiliging door het voeren van beleid en het stellen van regels ter beheersing van veiligheidsrisico's. VenW houdt toezicht op de naleving van de regels. VenW helpt en motiveert betrokken partijen hun verantwoordelijkheid voor veiligheid en beveiliging te nemen en hierin samen te werken.

Doelbereiking en maatschappelijke effecten

In samenwerking met het onder andere het havenbedrijf Rotterdam, het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart en de Douane is in 2008 het project «*De containerbinnenvaart als Secure Lane*» uitgevoerd. Het project was gericht op het identificeren van voorwaarden en maatregelen voor het inrichten en organiseren van een veilige binnenvaartketen tussen de zeehavenfaciliteiten en inland terminals. Op basis van een pragmatische insteek is samen met betrokken schakels in de keten in de praktijk bekeken hoe, op een laagdrempelige wijze, aan de relevante security eisen als gebaseerd op EU regelgeving (o.a. EU Vo. 725/2004 en AEO eisen), kan worden voldaan.

In 2008 heeft een aanpassing plaatsgevonden van de bestaande toolkit voor havenbeveiliging. Aanleiding is de hercertificering van beveiligingsplannen in 2009. De aanpassing omvatte verbeterpunten, alsmede de toevoeging van een module inzake beveiligingseisen voor de Inland water terminals, voortkomend uit het project «*De containerbinnenvaart als Secure Lane*». De aanpassing leidt tot minder administratieve lasten voor het bedrijfsleven.

Voor wat betreft de landinwaarts havens met al dan niet incidenteel zeescheepvaartverkeer is een onderzoek afgerond met als doel vast te stellen of de Europese security Verordening en de Richtlijn op het gebied van havenbeveiliging op bedoelde havengemeenten van toepassing zijn. Voor zover de Verordening en de Richtlijn van toepassing zijn, dienen betrokken gemeenten de benodigde stappen tot implementatie en naleving van alle relevante artikelen uit de Havenbeveiligingswet te nemen.

In 2008 is onder leiding van Verkeer en Waterstaat en in nauw overleg met de ministeries van Buitenlandse Zaken en Defensie een «*draaiboek piraterij*» opgesteld. Het draaiboek is vervolgens afgestemd met de ministeries van Justitie en Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties. De Ministerraad heeft op 11 juli 2008 met het draaiboek ingestemd, welke gericht is op aanvragen voor preventieve bijstand tegen piraterij voor in Nederland geregistreerde schepen.

De Internationale Burgerluchtvaart Organisatie (ICAO) heeft in april 2008 de luchtvaartveiligheid in het Koninkrijk der Nederlanden onderzocht. Het onderzoeksteam van ICAO heeft de drie landen binnen het Koninkrijk ieder afzonderlijk beoordeeld. Voor het Nederlandse deel is het resultaat van het onderzoek uitstekend, de Nederlandse Antillen en Aruba scoren voldoende tot ruim voldoende. Het onderzoeksteam bekijkt of de normen en eisen van ICAO op de juiste manier in de wet- en regelgeving van de lidstaat zijn opgenomen. Voor de bevindingen uit de audit zijn door Nederland, Aruba en de Antillen verbeterplannen opgesteld. Deze zijn 6

november 2008 door de minister VenW namens zijn Arubaanse en Antilliaanse collega's aan ICAO aangeboden. Mede op basis van een beoordeling van deze verbeterplannen worden de finale audit-resultaten opge maakt.

Voor 2008 zijn in onderling overleg tussen VenW, de LVNL, en enkele belangrijke stakeholders uit de luchtvaart (KLM, Martinair, Transavia, Schiphol) een 5-tal onderwerpen geprioriteerd in het kader van veiligheidsmanagement; te weten: grondafhandeling (o.a. de belading van de vliegtuigen), de human factor, runway incursions, vogelaanvaringen en de-icing. Deze gezamenlijke prioritering draagt bij aan een betere afstemming en samenwerking tussen overheid en bedrijfsleven in de aanpak van deze veiligheidsrisico's. Ieder vanuit zijn eigen verantwoordelijkheid.

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 2008 aangekondigde activiteiten uitgevoerd die uiteindelijk hebben bijgedragen aan het behalen van de operationele doelstellingen en daarmee aan de algemene beleidsdoelstelling.

Succesfactoren

Dankzij betrokkenheid en samenwerking met andere overheden en het bedrijfsleven zijn bovenstaande resultaten behaald. Derhalve blijft het uitgangspunt dat de inzet van VenW op het gebied van transportbeveiliging en -beveiliging primair een publiek-private aangelegenheid is. Alleen op dergelijke wijze is het mogelijk op efficiënte wijze de expertise van de sector in te brengen, safety en security tot kwaliteitskenmerk maken, administratieve lasten te beperken, draagvlakte creëren en innovatieve oplossingen te ontwikkelen.

Tabel 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	Slotwetmutaties	
	2005	2006	2007	2008	2008	2008	2008*
Verplichtingen		14 679	53 505	50 332	46 220	4 112	- 2 873
Uitgaven	20 605	19 231	56 368	54 083	51 005	3 078	- 2 638
<i>33.01 Externe veiligheid</i>	<i>8 066</i>	<i>6 898</i>	<i>12 638</i>	<i>9 307</i>	<i>8 484</i>	<i>823</i>	<i>- 1 168</i>
33.01.01 Verbeteren veiligheid vervoer gevaarlijke stoffen	2 072	4 882	5 934	4 791	4 069	722	- 799
33.01.02 Externe veiligheid luchthavens	1 747	893	540	427	428	- 1	- 60
33.01.03 Aankoop LIB veiligheidsloopzones Schiphol	4 247	1 123	3 209	1 011	1 021	- 10	- 309
33.01.04 IVW-domein goederenvervoer			2 955	3 078	2 966	112	0
<i>33.02 Veiligheid goederenvervoer scheepvaart</i>	<i>6 851</i>	<i>5 434</i>	<i>18 881</i>	<i>19 228</i>	<i>19 438</i>	<i>- 210</i>	<i>- 548</i>
33.02.01 Verbeteren veiligheid zeevaart	4 003	3 899	3 878	3 823	4 374	- 551	- 175
33.02.02 Verbeteren veiligheid zeehavens	861	745	560	540	890	- 350	- 264
33.02.03 Verbeteren veiligheid binnenwateren	1 571	372	345	341	490	- 149	- 93
33.02.04 IMO (HGIS)	416	418	418	400	416	- 16	- 16
33.02.05 IVW-domein binnenvaart, koopvaardij en visserij			13 680	14 124	13 268	856	0
<i>33.03 Veiligheid luchtvaart</i>	<i>4 548</i>	<i>6 227</i>	<i>22 710</i>	<i>24 410</i>	<i>22 259</i>	<i>2 151</i>	<i>- 834</i>
33.03.01 Verbetering veiligheid luchtvaart	3 135	3 476	3 179	4 079	2 974	1 105	- 318
33.03.02 ICAO en EASA (HGIS)	906	1 685	1 043	1 338	1 265	73	- 4
33.03.03 Internationaal	507	1 066	1 420	915	1 373	- 458	- 512
33.03.04 IVW-domein luchthavens/ luchtruim, luchtvaartoperationele- en luchtvaarttechnische bedrijven			17 068	18 078	16 647	1 431	0
<i>33.04 Bescherming tegen moedwillige verstoring</i>	<i>1 140</i>	<i>672</i>	<i>2 139</i>	<i>1 138</i>	<i>824</i>	<i>314</i>	<i>- 88</i>
33.04.01 Beveiliging scheepvaart en zeehavens	761	343	443	500	509	- 9	- 72
33.04.02 Beveiliging luchtvaart	319	274	397	260	253	7	- 30
33.04.03 Beveiliging infrastructuur hoofdwegen	60	0	0	0	0	0	0
33.04.04 Beveiliging infrastructuur spoorwegen	0	55	99	78	62	16	14
33.04.05 Beveiliging openbaar vervoer			1 200	300	0	300	0
Van de totale uitgaven:							
- Apparaatsuitgaven		6 100	5 052	4 774	5 424	- 650	
- Baten-lastendiensten		799	37 215	39 508	33 727	5 781	
- Restant		12 332	14 101	9 801	11 854	234	
33.09 Ontvangsten		873	122	122	0	122	0

* Conform het gestelde in de leeswijzer bij dit jaarverslag, wordt voor toelichtingen op de verschillen in de bovenstaande kolom Slotwetmutaties 2008, verwezen naar het bij de Kamer ingediende slotregularisatiewetsvoorstel.

Financiële toelichting op de tabel budgettaire gevolgen van beleid

- De hogere uitgaven worden veroorzaakt door de subsidiebetalingen aan de stadsregio's Amsterdam en Rotterdam voor security maatregelen metro die niet begroot waren.
- De hogere ontvangsten zijn het gevolg van de afdracht door het havenbedrijf Rotterdam van heffingen voor het Veiligheidsverkeers Begeleidings Systeem (VBS) die niet begroot waren.

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 maatschappelijke verantwoorde wijze veilig kan worden gewoond en gewerkt.

Doelbereiking

De implementatie van een nieuw groepsrisicobeleid voor Schiphol is in 2008 niet verder doorgezet in afwachting van het Aldersadvies van oktober 2008 waarin de contouren voor een nieuw normen- en handhavingstelsel voor geluid zijn aangegeven. De nadere uitwerking en vormgeving van dit stelsel voor de externe veiligheid, inclusief de voornemens uit het Kabinetsstandpunt Schiphol 2006 voor alternatief groepsrisico beleid, zijn opgestart.

In december 2008 heeft de Eerste Kamer ingestemd met het wetsvoorstel RBML. Voor de implementatie van het beoogde externe veiligheidsbeleid zijn thans nog het Besluit- en de Regeling Burgerluchthavens, met daarin normstelling en instrumentarium externe veiligheid, in procedure.

Beleidsprestaties 2008	realisatie
Verbeteren veiligheid vervoer gevaarlijke stoffen	Ja ¹
Externe veiligheid luchthavens	Ja ²
Aankoop LIB veiligheidssloopzones	Nee ³
Inspectie Verkeer en Waterstaat goederenvervoer	Ja

Toelichting

1. Basisnetten: Bij brief van 4 december 2008 zijn de ontwerpen voor de Basisnetten Weg en Water en het concept van het ontwerp-Besluit Transportroutes Externe Veiligheid (BTEV) aan de Tweede Kamer aangeboden. Voor het Basisnet Spoor wordt vanwege de complexiteit afronding voorzien in 2009.

Veiligheid bedrijfsprocessen: Per brief van 25 februari 2008 is de Tweede Kamer geïnformeerd over de voortgang van het zogenoemde Spoor 2 van de Nota Vervoer Gevaarlijke Stoffen (Kamerstuk 2007–2008, 30 373, nr. 20). Voorts is in 2008 een plan van aanpak opgesteld om in 2009 en 2010 de procedure voor de verplichte meldingen van incidenten met het vervoer van gevaarlijke stoffen voor het hoofdwegen- en hoofdvaarwegennet te stroomlijnen.

Implementatie veiligheidsmanagement: Op grond van de Nota Vervoer Gevaarlijke Stoffen is in 2008 is een onderzoek uitgevoerd naar de mogelijkheden voor verdere professionalisering van de Vereniging voor Veiligheidsadviseurs.

2. Het Besluit en Regeling Burgerluchtvaart legt voor een aantal luchthavens de uitvoering van het externe veiligheidsbeleid bij lokale overheden. Ter ondersteuning van de uitvoering van het externe veiligheidsbeleid is in 2008 gewerkt aan een applicatie voor de berekening van de externe veiligheidsrisico's van luchthavens voor risico analyse van luchthavens, en aan een handreiking Externe Veiligheid Luchthavens voor het lokale bevoegde gezag.

3. Zie de toelichting onder prestatie-indicator: «Aantal op basis van keuzevrijheid van bewoners aan de woonbestemming reeds onttrokken en nog te onttrekken woningen en woonboten in de veiligheidssloopzones rond Schiphol».

Beleidsartikel 33

Meetbare gegevens

Jaarlijkse TRG-score voor Schiphol in relatie tot de TRG-grenswaarde in het Luchthavenverkeerbesluit										
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Grens
TRG score	5,99	5,91	5,79	4,21	5,95	6,3	6,36	6,55	6,62	9,72

Bron: Handhavingsrapportage Schiphol (AAS)

Toelichting

Het TRG voor gebruiksjaar 2008 bedraagt 6,61 ton. Afgezet tegen de norm van 9,72 ton betekent dit dat er op 31 oktober 2008 nog een TRG ruimte van 3,10 ton beschikbaar was, daarmee is Schiphol onder de norm gebleven. Het TRG is door AAS overeenkomstig het bij wet vastgelegde berekeningsvoorschrift berekend.

Aantal op basis van keuzevrijheid van bewoners aan de woonbestemming reeds onttrokken en nog te onttrekken woningen en woonboten in de veiligheidssloopzones rond Schiphol						
	Tot en met 2007	Streefwaarde 2008	Realisatie 2008	Streefwaarde 2009	Streefwaarde 2010 e.v.	Totaal
Aantal aangekochte woningen	41	2	2	2	2	67
Aantal aangekochte woonboten	14	0	0	0	0	14

Bron: Rijkswaterstaat Noord-Holland, januari 2009

Toelichting

De streefwaarden voor de jaren 2008 en verder zijn bijgesteld in de begroting 2009. In 2008 zijn twee woningen binnen de veiligheidssloopzone aangekocht. Als gevolg van de motie-Hofstra (Kamer 2001–2002, 27 603 nr. 74) kan aankoop alleen plaatsvinden op vrijwillige basis. Wel zijn de eigenaren verplicht om – indien zij besluiten hun huis te verkopen – dit aan de gemeente (als uitvoerder van de rijksregeling) aan te bieden. Er is daarom geen einddatum te geven wanneer de resterende woningen door de omliggende gemeenten zullen zijn aangekocht. In 2008 zijn geen woonboten aangekocht. Er zijn in de zone geen woonboten meer in eigendom van derden.

Aantal goederenemplacementen dat nog niet voldoet aan de risiconormen							
	Basiswaarde 1998	Waarde 2005	Realisatie 2006	Realisatie 2007	Streefwaarde 2008	Realisatie 2008	Streefwaarde 2009
Aantal goederenemplacementen dat nog niet voldoet aan de risiconormen	14	3	1	1	1	1	1

Bron: VenW/DGMO, 2008

Toelichting

De streefwaarde voor het jaar 2008 is bijgesteld in de begroting 2009. De Raad van State heeft de milieuvergunning voor het emplacement Almelo verworpen.

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 verder te verlagen tot beneden de 25 (Noordzee) resp. 275 (binnenwateren).

Doelbereiking

De beleidsdoelstelling voor de veiligheid van het scheepvaartverkeer op het Nederlandse deel van de Noordzee is behaald. Voor wat betreft de veiligheid van schip, lading en bemanning is met de meer risicogebaseerde aanpak in de Beleidsbrief Zeevaart een belangrijke stap gezet ten aanzien van de kwalitatieve doelstelling permanente verbetering van de veiligheid.

Beleidsprestaties 2008	realisatie
Verbeteren veiligheid zeevaart	Ja
Verbeteren veiligheid zeehavens	Ja ¹
Verbeteren veiligheid binnenwateren	Ja
IMO (HGIS)	Ja
Inspectie Verkeer en Waterstaat zeevaart en binnenvaart	Ja

Toelichting

1. Het wetsvoorstel voor het Loodswezen is per 1 januari 2008 in werking getreden. Om het tarief voor het jaar 2009 te kunnen vaststellen heeft de NMa het «kostoerekeningsmodel» goedgekeurd. Dit model biedt de nodige transparantie in de financiële stromen binnen het Loodswezen. Begin december 2008 is een besluit genomen over de tarieven voor 2009 en zijn voorbereidende afspraken gemaakt over de parameters voor het toezicht op de kwaliteit en efficiency.

Meetbare gegevens

Het streven is het aantal ongevallen met doden, gewonden of grote schade op de binnenwateren door permanente verbetering verder af te laten nemen beneden de 275, ondanks een toename van het verkeer en vervoer op de binnenwateren. Voor het Nederlandse deel van de Noordzee is het streven een verdere afname beneden de 25.

Beleidsartikel 33

Aantal ongevallen met uitgebreide registratie op de Noordzee (Nederlands Continentaal Plat) en op de binnenwateren										
	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Aantal ongevallen Noordzee*	19	21	23	20	13	23	16	16	16	16
Aantal ongevallen binnenwateren**										

Bron: Kustwachtcentrum, januari 2009

* De reeks ongevallen op de Noordzee is aangepast in die zin dat nu in alle jaren ook de strandingen zijn meegenomen (betreft 2000, 2004 en 2005).

** Er is vanaf 2003 een nieuw registratiesysteem opgezet om de registratiegraad van ongevallen op de binnenwateren te verhogen en daarmee ook de betrouwbaarheid van de gegevens. Inmiddels is er vijf jaar op de nieuwe manier geregistreerd. Na analyse van de gegevens blijkt dat er onverwachte fluctuaties in de registraties voor significante ongevallen zitten. Significante ongevallen zijn ongevallen met doden, gewonden of grote schade. In de periodes vóór en na 2003 is verschillend omgegaan met het criterium voor grote schade. Hierdoor zijn de cijfers in de tijd niet onderling vergelijkbaar. Daarom is het Ministerie van Verkeer en Waterstaat gestopt met het in de begroting rapporteren van aantallen significante scheepsongevallen. Over het jaar 2009, dus vanaf de Veiligheidsbalans 2010, zal dit weer gerapporteerd worden.

Toelichting

In 2008 vonden 16 significante scheepvaartongevallen plaats op het Nederlandse deel van de Noordzee. Het aantal ongevallen bleef hiermee onder de streefwaarde van maximaal 25 significante ongevallen per jaar. In de Beleidsbrief Zeevaart (juni 2008) is het veiligheidsbeleid voor de periode tot 2013 vastgelegd. Mede gezien de ervaringen uit het verleden is in de Beleidsbrief de norm voor het aantal significante ongevallen op het Nederlandse deel van de Noordzee aangescherpt van 25 naar maximaal 20 ongevallen per jaar.

Ontwikkeling van scheepsongevallen tussen 1998 en 2007 op de binnenwateren										
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Aantal scheepsongevallen	582	581	638	642	615	604	705	714	735	816
Aantal scheepsongevallen met slachtoffers	27	13	17	21	22	13	27	29	23	16
Aantal doden	4	3	2	2	2	1	4	7	3	4
Aantal gewonden	33	16	21	29	23	17	29	49	54	30

Bron: Veiligheidsbalans 2008

Toelichting

Tussen 1998 en 2007 is geen duidelijke trend aan te tonen in het totaal aantal scheepsongevallen met slachtoffers. Dit geldt ook voor het aantal dodelijke en gewonde slachtoffers. De toename in het totaal aantal scheepsongevallen lijkt eerder toe te schrijven aan de verbeterde ongevalregistratie dan dat de stijging gevolg is van vermindering van de veiligheid op de Nederlandse binnenwateren.

In 2009 wordt de definitie voor significante ongevallen scherper geformuleerd, om ook weer over de ongevallen met grote schade te kunnen rapporteren.

Beleidsartikel 33

Naleving door Nederlandse reders							
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	streef- waarde 2008
Percentages aanhoudingen/inspecties	2,20%	2,80%	2,75%	2,90%	2,75%	<3%	<3%
Positie Nederlandse vloot op internationale ranglijst	6	7	7	16	12	<10	<10

Bron: Paris Memorandum of Understanding, 2007

Gegevens zijn gebaseerd op inspecties aan boord van schepen onder Nederlandse vlag door buitenlandse autoriteiten in het kader van Paris Memorandum of Understanding on Port State Control

Toelichting

In 2006 daalde Nederland naar de 16e plek op de Paris MoU white list en in 2007 steeg Nederland weer naar positie 12. Bedrijfsleven en overheid hebben de ambitie om deze positie te verbeteren en te bestendigen tot een positie in de top 10.

In de Begroting van 2009 is voor 2007 abusievelijk positie 8 opgenomen, dit moet gewijzigd worden in 12.

Naleving door buitenlandse reders							
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	streef- waarde 2008
Percentages inspectie t.o.v. aantal buitenlandse schepen	23%	26%	25%	25%	27%	26%	25%
Percentage inspectie t.o.v. aantal buitenlandse schepen in risicocategorie	92%	97%	95%	96%	95%	98%	95%
Percentage aanhoudingen/inspecties	6,30%	5,90%	5,60%	5,20%	3,7%	3%	<6%

Bron: Inspectie Verkeer en Waterstaat, januari 2009

Toelichting

De percentages te inspecteren buitenlandse schepen liggen vast in internationale afspraken. IVW heeft in 2008 voldaan aan deze verplichtingen. Het aantal aangehouden schepen daalde. Hieruit kan worden geconcludeerd dat de veiligheid van de buitenlandse schepen die de Nederlandse zeehavens aanlopen is gestegen.

Naleving wet- en regelgeving Binnenvaart					
	2004	2005	2006	2007	2008
Integrale inspecties	1 267	740	627	869	984
– waarvan vervoer gevaarlijke stoffen	421	550	399	299	676
– overtredingspercentage bij gevaarlijke stoffen	25%	29%	35%	59%	20%
– overtredingspercentage overige wettelijke voorschriften	14%	14%	22%	25%	51%

Bron: Inspectie Verkeer en Waterstaat, januari 2009

Toelichting

Het aantal integrale inspecties is in 2008 toegenomen ten opzichte van het aantal inspecties in 2007. Het aantal integrale inspecties vervoer gevaarlijke stoffen is toegenomen. Het overtredingspercentage bij gevaarlijke stoffen is gedaald. Het overtredingspercentage bij overige wettelijke voorschriften is gestegen.

33.03 Veiligheid luchtvaart

Motivering

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

Doelbereiking

Het beleid en de ambities ten aanzien van de veiligheid van de burgerluchtvaart in Nederland staan verwoord in de Beleidsagenda Luchtvaartveiligheid. De uitvoering van het aan de Beleidsagenda gekoppelde Actieprogramma 2005–2010 ligt op schema.

Beleidsprestaties 2008	realisatie
Verbetering veiligheid luchtvaart	Ja ¹
ICAO en EASA (HGIS)	Ja ²
Internationaal	Ja
Inspectie Verkeer en Waterstaat luchthavens/luchtruim	Nee ³

Toelichting

1. In juli 2008 is de voortgangsrapportage van het Werkprogramma behorende bij de Beleidsagenda Luchtvaartveiligheid door de Minister van V&W aan de Tweede Kamer aangeboden (Kamerstuk 2007–2008, 24 804, nr. 57).
Het merendeel van de acties uit het Actieprogramma Veiligheidsonderzoek Luchtvaart Nederland (VON) zijn uitgevoerd. Nog lopende acties zijn de invoering van Veiligheidsmanagement en het doelgroepenbeleid («beleid op maat» voor met name de kleine/recreatieve luchtvaart).
2. In april 2008 is door de internationale burgerluchtvaartorganisatie ICAO de audit naar het veiligheidstoezicht in de luchtvaart in het Koninkrijk Nederland uitgevoerd. Nederland heeft hierbij aan kunnen tonen dat er een zeer goed georganiseerd luchtvaartveiligheidsstelsel aanwezig is en dat de betreffende wet- en regelgeving op orde is. Het eindrapport van de audit zal medio maart 2009 beschikbaar komen.
Naar aanleiding van de plaatsing van alle Indonesische luchtvaartmaatschappijen op de Europese «zwarte lijst» is in 2008 technische assistentie verleend op het gebied van toezicht op de luchtvaart en zijn ter plaatse trainingen gegeven aan Indonesische inspecteurs. Naast Indonesië is in 2008 technische assistentie aan Suriname verleend. Deze assistentie richt zich op het versterken van de organisatie en het veiligheidsniveau van de luchthaven en het verbeteren van het toezicht op de Surinaamse luchtvaart.
3. Capaciteit goed opgeleide vliegtuigonderhoudstechnici: In 2008 is gestart de tekorten in kaart te brengen; het definitieve beeld is pas in 2009 beschikbaar en op dat moment zal worden bepaald welke acties noodzakelijk zijn.

Afwijken opgelegde vlieghoogtes (level bust): Een onderzoek naar afwijkingen van opgelegde vlieghoogtes (level bust) zal plaatsvinden in 2009 in verband met onvoldoende beschikbare capaciteit in 2008. Landurige communicatiestoringen: Het onderzoek naar langdurige communicatiestoringen is gestart in 2008 en zal in 2009 worden afgerond.

Meetbare gegevens

Wereldwijde ongevalsratio (ongevallen per miljoen vliegreun)

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

Aantal fatale ongevallen per miljoen vluchten									
	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Ongevalsratio wereldwijd	1,06	0,97	0,77	0,79	0,67	0,67	0,85	0,63	0,65
Ongevalsratio EASA operators	0,81	0,38	0,62	0,38	0,25	0,25	0,24	0,16	0,16

Bron: NLR, 2008

Toelichting

De cijfers van «wereldwijd» en «EASA» zijn in de jaren 2006 en 2007 in de begroting met elkaar verwisseld. Hierboven zijn de juiste cijfers opgenomen.

Uit bovenstaande tabel blijkt dat de veiligheid van de luchtvaart nog steeds toeneemt. Met een ongevallenratio van 0,16 van 2007 blijven EASA-landen, waaronder Nederland, ruim onder de doelstelling die Europese landen met elkaar zijn overeengekomen (maximaal 0,5 fatale ongevallen per miljoen vliegbewegingen).

Het aantal ernstige incidenten en ongevallen in Nederland en met Nederlandse luchtvaartuigen in het buitenland

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

Aantal ernstige incidenten en ongevallen in Nederland en met Nederlandse luchtvaartuigen in het buitenland																
Vliegtuigtype	Aantal ongevallen				Ernstige incidenten				Dodelijke slachtoffers				(Zwaar)gewonden			
	2005	2006	2007	2008	2005	2006	2007	2008	2005	2006	2007	2008	2005	2006	2007	2008
Commerciële verkeersvluchten	1	0	3	0	8	15	18	7	0	0	0	0	0	0	3	0
Helikopters	2	2	1	3	2	0	1	2	0	0	0	1	0	0	2	0
Privé/ Zakenluchtvaart	3	12	6	9	1	11	7	7	2	1	3	0	0	0	0	0
Zweefvliegtuigen	5	8	6	4	1	2	4	2	1	2	1	0	2	1	5	0
Hete luchtballon	1	2	0	1	1	4	1	1	0	0	0	0	1	7	1	0

Bron: Inspectie Verkeer en Waterstaat, maart 2009

De cijfers over het jaar 2008 zijn exclusief de Fokker-vloot. Deze categorie maakt wel deel uit van de reeksen van voorgaande jaren.

Toelichting

Zoals uit de tabel kan worden opgemaakt, is in 2008 het aantal ongevallen en ernstige incidenten in Nederland en met Nederlandse luchtvaartuigen in het buitenland voor wat betreft commerciële vluchten en zweefvliegtuigen over het geheel genomen afgenomen ten opzichte van 2007. In de zakenluchtvaart, met helikopters en met hete luchtballonnen is het aantal ongevallen over het geheel genomen toegenomen ten opzichte van 2007.

33.04 Bescherming tegen moedwillige verstoring

Motivering

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

Doelbereiking

Beveiliging scheepvaart en havens: Het eindrapport van het project «*De containerbinnenvaart als Secure Lane*» is opgeleverd. De Toolkit voor havenbeveiliging is aangepast en uitgebreid met binnenvaartaspecten. Het rapport is opgeleverd over de welke landinwaarts gelegen havens met al dan niet incidenteel zeescheepvaartverkeer dienen te voldoen aan de Europese Security Verordening en de Richtlijn op het gebied van havenbeveiliging. Het draaiboek piraterij is opgesteld, interdepartementaal afgestemd en goedgekeurd in de Ministerraad (11-07-2008).

Door de samenwerking met de Nationaal Coördinator Terrorisme Bestrijding (NCTb) voor een adequaat beveiligingsniveau van de spoorweginfrastructuur en het openbaar vervoer (cameratoezicht) worden de veiligheidsrisico's verkleind. Maatschappelijk effect is dat er bij dreigingen en aanslagen sneller en uniformer wordt opgetreden.

Beleidsprestaties 2008	realisatie
Beveiliging scheepvaart en zeehavens	Ja
Beveiliging luchtvaart	Ja ¹
Beveiliging infrastructuur hoofdwegen	Ja ²
Beveiliging infrastructuur spoorwegen	Ja ³
Beveiliging openbaar vervoer	Ja ⁴

Toelichting

- Op 11 maart 2008 is de nieuwe Europese Verordening 300/2008 door het Europees Parlement aanvaard. EU300/2008 is de opvolger van EU2320/2002 en bevat een nieuwe laag van regelgeving, de PRAC (Procédure Régulatoire Avec Contrôle). Onder de PRAC bevinden zich de gedetailleerde uitvoeringsregels. In 2008 is een begin gemaakt met de actualisatie en aanpassing van de bestaande regelgeving aan het PRAC, o.a. de regelgeving rond de In-Flight Security (de security-maatregelen tijdens de vlucht) waarvoor VenW verantwoordelijk is.
- Het onderzoek naar het beveiligingsniveau van vitale objecten bij RWS en met name naar te treffen passende maatregelen en de kosten hiervan is in 2008 afgerond.
- Het spoor security plan, de Kadernota Security spoor, is in 2008 door VenW opgesteld in nauwe samenwerking met ProRail en NS. De nota is afgestemd met andere betrokken ministeries, zoals BZK en Justitie, met name de Nationaal Coördinator Terrorisme Bestrijding (NCTb). Tevens voert ProRail het programma «security op het spoor» uit, waarmee ProRail zich wapent tegen een mogelijke dreiging van een terroristische aanslag. Het programma is in samenspraak met de NCTb tot stand gekomen.
Aanvullend is door VenW een bedrag van € 3,5 miljoen uit FES middelen aan ProRail beschikt voor het programma Anti Terrorisme-maatregelen Op Stations (ATOS).
- In 2008 is samen met de NCTb invulling gegeven aan het programma voor versterking van cameratoezicht met het doel de security in het openbaar vervoer te versterken. In 2008 is de bijdrage vanuit FES voor versterking van de veiligheid in (spoor-) en metrosystemen met implementatie van de maatregelen afgerond.

Meetbare gegevens

Aantal verrichte security analyses, aantal opgestelde beveiligingsplannen en aantal goedgekeurde beveiligingsplannen.

De Europese security Richtlijn 65/2005 bepaalt dat alle zeehavens die al onder Verordening 725/2004 vallen per 15 juni 2007 moeten beschikken over een op een havenveiligheidsbeoordeling (analyse) gebaseerd goedgekeurd havenveiligheidsplan. In Nederland betreft dit 17 zeehavens. Op basis van het aantal goedgekeurde plannen kan beoordeeld worden welke havens al dan niet aan de betreffende EU Richtlijn voldoen.

Aantal geactualiseerde security analyses, beveiligingsplannen en goedgekeurde beveiligingsplannen		
	Streefwaarde 31-12-2008	Realisatie 31-12-2008
Aantal verrichte security analyses	4	0
Aantal opgestelde beveiligingsplannen	4	0
Aantal goedgekeurde beveiligingsplannen	4	0

Bron: VenW, januari 2009

Toelichting

In 2008 zijn geen security analyses verricht onder EU richtlijn 65/2005/EG, omdat alle analyses al in 2007 afgerond konden worden en de beveiligingsplannen eveneens in dat jaar al werden opgesteld en goedgekeurd. Voor wat betreft de hercertificering van de havenfaciliteiten onder verordening 725/2004 (te realiseren per 1 juli 2009) liggen met name de havenbedrijven van Amsterdam en Rotterdam voor op schema.

Overzicht afgeronde onderzoeken

Overzicht afgeronde onderzoeken					
	Onderzoek onderwerp	AD of OD	Start	Afgerond	Vindplaats
Effectenonderzoek expost	Scheepvaartverkeer binnenwateren	33.02	A. 2008	B. 2009	Kamerstuk 2007–2008, 24 036, nr. 339
	Flexibilisering loodspllicht	33.02	Jaarlijks	Jaarlijks	
Overig evaluatieonderzoek	Onderzoek naar interfaces in de luchtvaart (gate to gate)	33.03	A. 2004	B. 2006	

Toelichting

Scheepvaartverkeer binnenwateren

Het eerder voorgenomen ex post effectenonderzoek binnenwateren betrof beleid dat pas in de Beleidsbrief Binnenvaart, Varen voor een vitale economie, nader is uitgewerkt.

Het effectenonderzoek zal daarom deel gaan uitmaken van de brede beleidsevaluatie binnenvaart die staat aangekondigd voor 2012.

Onderzoek naar interfaces in de luchtvaart

In mei 2008 is besloten het «Onderzoek naar de interfaces in de luchtvaart», het zogenaamde Gate-to-gate-onderzoek te stoppen en niet af te ronden. Enerzijds vanwege capaciteitstekort, anderzijds vanwege het ontbreken van voldoende internationale medewerking.

34 Betrouwbare netwerken, voorspelbare reistijden en een goede bereikbaarheid

Algemene doelstelling

Betrouwbare netwerken, voorspelbare reistijden en een goede bereikbaarheid realiseren.

Doelbereiking en maatschappelijke effecten

In oktober 2008 is de MobiliteitsAanpak gepresenteerd. In deze aanpak zijn maatregelenpakketten gepresenteerd om de bereikbaarheid in Nederland te verbeteren. De pakketten richten zich op de korte termijn (tot 2012) en op de middellange termijn (tot 2020). Voor de periode tot 2028 zijn ambities neergelegd. Het gaat om maatregelen voor spoor, regionaal ov, fiets, reisinformatie en weg. De voorbereiding voor de realisatie van deze maatregelen is in gang gezet.

Het in 2006 in gang gezette proces waarin Rijk en regio de verkeers- en vervoersproblemen van nu en de toekomst te lijf gaan is in 2008 verder verstevigd. Centraal daarbij staan de samenwerkingsagenda's. In 2008 zijn daarbij ook de verstedelijkingsafspraken betrokken. Er is een start gemaakt met de omvorming van samenwerkingsagenda's naar gebiedsagenda's, om daarmee beter uitvoering te kunnen geven aan de samenhang tussen ruimte en mobiliteit en de ambities die in de Nota Mobiliteit en de Mobiliteitsaanpak zijn neergelegd.

Dit is zichtbaar in het MIRT-projectenboek 2009. Hier is – met medewerking van regionale partijen – de tweede stap gezet naar een meer gedeeld integraal beeld en vertrekpunt op (onderdelen van) het ruimtelijk fysieke domein op basis waarvan investeringsbesluiten worden genomen. Het nieuwe MIRT spelregelkader is afgerond, waarmee (rijks)investeringen in het fysieke domein zo goed mogelijk op elkaar worden afgestemd en helderheid wordt gecreëerd voor de regionale overheden.

Het programma Randstad Urgent heeft inmiddels ruim 30 mijlpalen behaald. Hierover is de Tweede Kamer separaat geïnformeerd (VenW/DGMO-2008/3973).

De Toekomstvisie Taxi, medio 2008 uitgebracht, is een eerste stap op weg naar een beter functionerende taximarkt. De uitwerking van de visie is niet alleen van belang voor de taxisector zelf, maar ook voor het beter functioneren van de regionale vervoerssystemen, waarvan de taxi onderdeel is. Maatschappelijk effect zal zijn dat het imago van de taxi aanmerkelijk verbetert. Dat geldt zowel voor de sector straattaxi als voor de sector contractvervoer.

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 2008 aangekondigde activiteiten uitgevoerd die uiteindelijk hebben bijgedragen aan het behalen van de operationele doelstellingen en daarmee aan de algemene beleidsdoelstelling.

Succesfactoren

De hoeveelheid verkeer op het hoofdwegennet is in 2008 ongeveer gelijk geweest aan de prestatie in 2007.

Voor de juridische knelpunten als gevolg van luchtkwaliteit is een oplossing gevonden in de vorm van een door experts getoetste en vastgestelde methodiek, die gehanteerd wordt in de planstudies. Bovendien is het Wetsvoorstel versnelling besluitvorming weginfrastructuurprojecten ingediend bij de Tweede Kamer. Dit voorziet in een juridisch helderder afbakening van het onderzoeksgebied voor luchtkwaliteit.

Tabel budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)							
34. Betrouwbare netwerken, voorspelbare reistijden en een goede bereikbaarheid				Realisatie	Begroting	Verschil	Slotwetmutaties
	2005	2006	2007	2008	2008	2008	2008*
Verplichtingen		95 993	90 002	68 630	132 758	- 64 128	¹ - 57 663
Uitgaven	321 707	245 314	144 389	122 585	134 899	- 12 314	- 9 101
<i>34.01 Netwerk weg</i>	<i>3 637</i>	<i>5 665</i>	<i>11 884</i>	<i>19 347</i>	<i>19 035</i>	<i>312</i>	<i>- 5 374</i>
34.01.01 Algemene strategie- en beleidsontwikkeling	1 651	4 002	5 361	6 072	3 564	2 508	² - 1 781
34.01.02 Beheer en onderhoud	74	34	73	133	83	50	³ 47
34.01.03 Anders betalen voor mobiliteit	356	372	474	0	333	- 333	⁴ 0
34.01.04 Benutting en aanleg	529	631	3 369	10 831	12 706	- 1 875	- 3 319
34.01.05 Verkeersmanagement				0	0	0	0
34.01.06 Weginfrastructuur voor het goederenvervoer	1 027	626	845	628	737	- 109	- 321
34.01.07 IVW	0	0	1 762	1 683	1 612	71	0
<i>34.02 Netwerk vaarwegen</i>	<i>123</i>	<i>2 272</i>	<i>2 228</i>	<i>2 157</i>	<i>2 222</i>	<i>- 65</i>	<i>- 46</i>
34.02.01 Verbeteren kwaliteit vaarwegen	123	2 272	2 228	2 157	2 222	- 65	- 46
<i>34.03 Netwerk spoor</i>	<i>100 436</i>	<i>86 713</i>	<i>76 968</i>	<i>50 610</i>	<i>53 407</i>	<i>- 2 797</i>	<i>- 114</i>
34.03.01 Algemene strategie- en beleidsontwikkeling	1 027	1 547	1 190	1 861	887	974	⁵ 946
34.03.02 Beheer conform Spoorwegwet	568	620	680	755	613	142	120
34.03.03 Beheer overig	277	280	301	599	70	529	⁶ 41
34.03.04 Vervoer conform Concessiewet	98 422	84 159	74 060	46 582	51 040	- 4 458	- 1 153
34.03.05 Vervoer overig	117	107	118	128	132	- 4	- 9
34.03.06 Verbeteren kwaliteit spoorverbindingen goederenvervoer	25	0	19	0	57	- 57	⁷ - 59
34.03.07 IVW	0	0	600	685	608	77	0
<i>34.04 Netwerk decentraal/regionaal vervoer</i>	<i>217 511</i>	<i>150 664</i>	<i>53 309</i>	<i>50 471</i>	<i>60 235</i>	<i>- 9 764</i>	<i>- 3 567</i>
34.04.01 Algemene strategie- en beleidsontwikkeling	4 095	7 627	8 006	8 480	7 324	1 156	1 082
34.04.02 Samenwerking Rijk-Regio's	753	1 359	10 046	3 677	14 758	- 11 081	⁸ - 1 854
34.04.03 Stim. dec. overh. en maatsch. org.	4 505	6 098	4 311	4 404	10 736	- 6 332	⁹ - 982
34.04.04 Stimulering marktwerking OV	205 903	132 409	18 055	13 193	10 820	2 373	- 685
34.04.05 Stimulering toegankelijkheid OV	1 488	1 091	782	451	771	- 320	- 324
34.04.06 Stimulering marktwerking Taxi	767	2 080	4 622	2 504	1 031	1 473	¹⁰ - 1 504
34.04.07 Inspectie Verkeer en Waterstaat	0	0	7 487	17 762	14 795	2 967	¹¹ 700
Van de totale uitgaven:							
- Apparaatsuitgaven		10 292	11 795	13 762	8 232	5 530	
- Baten-lastendiensten		5 302	17 511	26 207	12 458	13 749	
- Restant	321 707	229 720	115 083	82 616	114 209	- 31 593	
Ontvangsten	0	5 316	6 490	3 245	98	3 147	¹² 1 147

* Conform het gestelde in de leeswijzer bij dit jaarverslag, wordt voor toelichtingen op de verschillen in de bovenstaande kolom Slotwetmutaties 2008, verwezen naar het bij de Kamer ingediende slotregularisatiewetsvoorstel

Financiële toelichting op de tabel budgettaire gevolgen van beleid

1. Dit wordt met name verklaard door het reeds in een eerder jaar vastleggen van de meerjarige subsidie ad 40 mln voor bijzondere lijnen als onderdeel van het Hoofdrailnet en het wel verplichten van de subsidie ad 16 mln voor het Actieplan Groei op het Spoor.
2. De hogere uitgaven op dit onderdeel worden met name veroorzaakt door inhuur voor o.a. de Mobiliteitsvisie, het projectbureau Wegen en de uitgaven voor de projectdirectie implementatie Elverding.
3. De hogere uitgaven worden verklaard door hogere uitgaven aan ambtelijk personeel op het onderdeel beheer en onderhoud.
4. De lagere uitgaven worden verklaard door de verschuiving van apparaatmiddelen naar Algemene strategie- en beleidsontwikkeling binnen Netwerk Weg. De apparaatuitgaven voor ABvM worden verantwoord op het Infra Structuurfonds.

Beleidsartikel 34

5. De hogere uitgaven betreffen de niet-begrote kosten van een audit naar het functioneren van ProRail op initiatief van de Minister naar aanleiding van een verzoek door de Tweede Kamer.
6. De hogere uitgaven worden met name verklaard door een herrubricering door het nu op hoofdstuk XII verantwoordten van personele capaciteit die voorheen op het IF werd verantwoord.
7. De lagere uitgaven worden veroorzaakt door de invulling van de personele taakstelling.
8. De lagere uitgaven worden met name verklaard door het uit dit budget voorfinanciëren van € 8,0 mln als bijdrage voor de éénmalig aan de provincies en stadsregio's beschikbaar gestelde € 16,0 mln voor het verbeteren van het klimaat voor het streekvervoer, een overboeking ten behoeve van een aanvullende subsidie voor OV-chipkaart ad € 0,6 mln en een overboeking naar netwerk weg voor Fileproof campagnes ad € 1,5 mln.
9. De lagere uitgaven worden met name verklaard door de overboeking van de middelen Kettenversterking (€ 5,0 mln) naar het IF ten behoeve van de financiering 2e tranche Quick Wins. Daarnaast zijn vrijgevallen middelen ingezet ter financiering van o.a. het Taxiconvenant, leerwerktraject en inhuur taxi en SUNIJ-lijn.
10. De hogere uitgaven worden veroorzaakt door de pilot Chipkaart en kosten Taxameter.
11. De hogere uitgaven zijn veroorzaakt door de volgende extra uitgaven bij IVW voor de bijdrage aan het Leerwerktraject Taxi, kosten Informatieplan en de bijdrage aan IVW voor de vergunningsproblematiek door de gewijzigde wet- en regelgeving
12. De hogere ontvangsten zijn met name veroorzaakt door een ontvangen bijdrage van de regio's in de introductie campagne OV Chipkaart (€ 2,0 mln). Het overige deel betreffen diverse ontvangsten waaronder afrekening BTW, eindafrekeningen regio's m.b.t. Gratis OV.

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

Beleidsprestaties 2008	Realisatie
Algemene strategie en beleidsontwikkeling	Ja ¹
Beheer en onderhoud	Ja ²
Anders betalen voor mobiliteit	Ja ³
Benutting en aanleg van weginfrastructuur	Ja
Verkeersmanagement	Ja
Weginfrastructuur voor het goederenvervoer	Ja ⁴
Inspectie verkeer en Waterstaat	Ja

1. In 2008 heeft de Commissie Versnelling Besluitvorming Infrastructurele Projecten haar advies uitgebracht. Hierop heeft het kabinet een positief standpunt ingenomen en vervolgens het actieplan Sneller en Beter opgesteld. Het Wetsvoorstel versnelling besluitvorming weginfrastructuurprojecten is ingediend bij de Tweede Kamer en schriftelijk behandeld. Het wetsvoorstel voorziet in een herziening van de Spoedwet wegverbreding en de Tracéwet om de besluitvorming voor wegprojecten te versnellen, onder andere door vermindering van de onderzoekslast. De Mobiliteitsaanpak is verschenen; voor de weg betekent dit op de korte termijn de realisatie van een actieprogramma gericht op de filetop-50 knelpunten. Dit actieprogramma is in nauwe samenwerking met de decentrale overheden opgesteld, en bevat maatregelen op het hoofdwegennet, het onderliggend wegennet, informatievoorziening en openbaar vervoer. Met de voorbereiding van de realisatie is in 2008 gestart.
2. Eind 2008 voldoet conform de afspraken ruim 95% van de wegen aan de technische normen (realisatie: 97%). Voor de bruggen en viaducten is de afspraak dat eind 2008 circa 78% voldoet. Dit is ruimschoots gelukt met een percentage van 88% eind dit jaar.
3. Op 30 november 2007 heeft het kabinet de beslissing genomen om in

één keer door te stoten naar de invoering van de landelijke kilometerprijs, gedifferentieerd naar tijd, plaats en milieukeurmerken. In het voorjaar van 2008 zijn er groepsdiscussies gehouden onder burgers/automobilisten met als doel: inzicht krijgen hoe de burger over tarieven en privacy denkt in relatie tot de kilometerprijs.

In 2008 is het partieel Uitvoeringsbesluit naar de Tweede Kamer gestuurd en in juli in een Algemeen Overleg met de Tweede kamer besproken. Met het Partieel Uitvoeringsbesluit is verdere verdieping aan scope, planning en invoering vastgelegd en heeft de Tweede Kamer ingestemd met de grootschalige praktijktest. Tevens is door Financiën het fiscaal plan aan de Tweede Kamer aangeboden en in een Algemeen Overleg besproken. Hierin is vastgelegd hoe de ombouw van de bestaande autobelastingen naar de kilometerprijs plaats vindt. Het wetsvoorstel voor de Wet Kilometerprijs is in december 2008 aan de Raad van State voor advies aangeboden. In december 2008 zijn de aankondiging voor het certificeringsproces en de aanbesteding gepubliceerd.

4. In 2008 is de Commissie Stedelijke Distributie nauw betrokken en stimulerend geweest bij een aantal succesvolle praktijkexperimenten. In een twintigtal gemeenten zijn proeven genomen met bevoorrading van supermarkten en grootwinkelbedrijven vóór en na de spits met stille (PIEK gecertificeerde) vrachtauto's. Dit levert grote voordelen op tav verkeersveiligheid, kostenbesparing en emissies. www.binnenstadservice.nl is een gezamenlijk afleveradres van winkeliers in het centrum gelegen aan de rand van het winkelcentrum. Binnenstadservice is langer open en beter bereikbaar voor vervoerders en verladers en bezorgt de goederen in 1 of 2 rondritten gebundeld bij de winkels. In 2008 gestart in Nijmegen is er vanaf de start belangstelling getoond voor dit concept door tientallen gemeenten. Deze concrete projecten vormen een belangrijke doorbraak in de omgang met dit onderwerp door decentrale overheden en bedrijfsleven, zoals afgesproken in de Nota Mobiliteit. Op aanraden van de Commissie SD en met instemming van alle betrokken partijen is per 1 januari een Ambassadeur Stedelijke Distributie aangesteld om een vervolg te geven aan de activiteiten van de Commissie SD.

Benutting en aanleg van weginfrastructuur

Binnen de Randstad Urgent-projecten (www.randstadurgent.nl) is in 2008 een aantal belangrijke besluiten genomen. Hierover is een apart jaarverslag naar de Tweede Kamer verzonden.

In 2008 zijn de volgende aanleg en benuttingsprojecten opengesteld:

	Project	Toelichting
Oplevering	A4 Dinteloord-Bergen op Zoom, omlegging Halsteren	gepland 2008, maar versneld opgeleverd in 2007
	A7 Zaanstad-Purmerend, benutting	gepland 2008, maar versneld opgeleverd in 2007
	N31 Leeuwarden-Drachten	gepland 2008, maar versneld opgeleverd in 2007
	N31 Zurich-Harlingen	opgeleverd
	N14 Wassenaar-Leidschendam (Verlengde Landscheidingsweg incl. aansluiting Hubertusviaduct)	opgeleverd
	A73 Venlo-Maasbracht	opgeleverd, vooralsnog beperkte openstelling van de tunnels
	A50 Knooppunten Valburg en Ewijk (ZSM)	opgeleverd
	A1 Hoevelaken-Barneveld (ZSM)	opgeleverd
	A12/18 knooppunt oud-dijk (ZSM)	opgeleverd

Beleidsartikel 34

De volgende besluiten zijn genomen in 2008:

Tracébesluit	A5 Westrandweg A10 Tweede Coentunnel A2 Everdingen–Deil
Ontwerptracébesluit	A12 Waterberg–Velperbroek A28 Zwolle–Meppel N50 Ramspol–Ens
Ontwerpweegaanpassingsbesluit	A1 Hoevelaken–Barneveld

De oplevering van de hierboven genoemde projecten heeft in 2008 of zelfs al in 2007 plaatsgevonden. Een aantal lopende projecten heeft in het besluitvormingsproces vertraging opgelopen. Hierover is de Tweede Kamer in 2008 via de voortgangsrapportage geïnformeerd.

Nadere informatie over de voortgang van de infrastructuurprojecten Hoofdwegen is opgenomen in het Rijksjaarverslag infrastructuurfonds (Infrastructuurverslag 2008).

Meetbare gegevens

Prestatie-indicatoren: Hoofdwegen						
	Basis- waarde 2000	2005	2006	2007	2008	Streefwaarde 2020
Voertuigverliesuren in files (onder 50 km/uur) index 2000 = 100*	100	129	143	157	158	60
Trajecten met gewenste reistijd in de spits	89	86	82	80	80	Reistijd in spits maximaal 1,5 x reistijd buiten spits; op stedelijke ringwegen max. 2 x reistijd buiten de spits.
Betrouwbaarheid in de spits op hoofdwegen	94%	92%	91%	90%	90%**	95%

Bron: Rijkswaterstaat/DVS

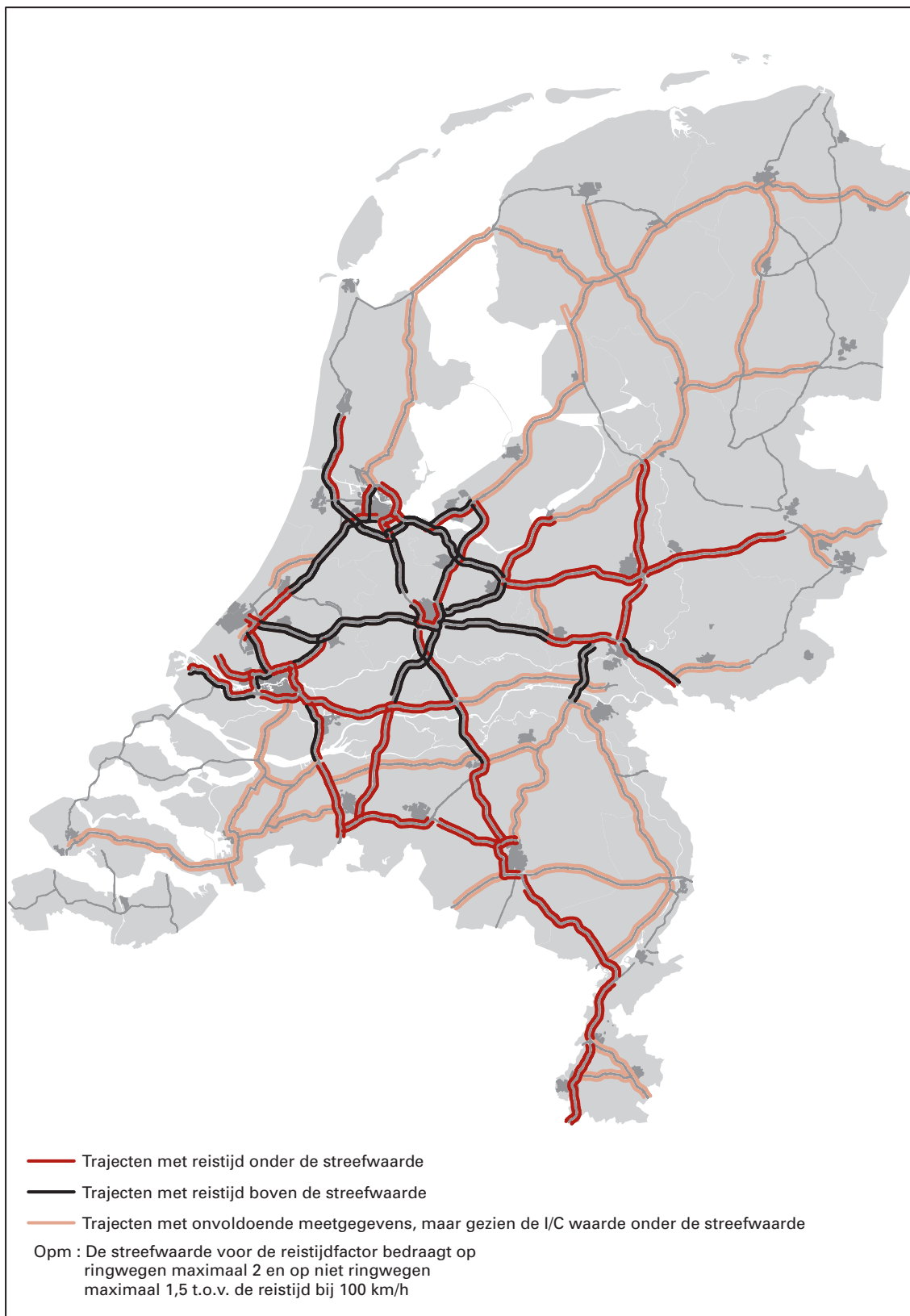
De indicator voertuigverliesuren in files voor het jaar 2005 (129) sluit niet aan met het jaarverslag 2007. Dit vanwege een herberekening die ook in de ontwerp-begroting 2009 al is opgenomen.

* Het Rijk heeft de ambitie de filezwaarte (in voertuigverliesuren) op het hoofdwegennet in 2020 terug te brengen tot het niveau van 1992. De TK heeft bij de behandeling van de NoMo aangeven dat op deze doelstelling moet worden gestuurd. De streefwaarde gaat ervan uit dat Anders Betalen voor Mobiliteit wordt ingevoerd.

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

Toelichting

Het hoofdwegennet heeft in 2008 ongeveer evenveel verkeer verwerkt als in 2007 (0.1% stijging). De hoeveelheid verkeer is sinds augustus/september 2007 gestabiliseerd. In het laatste kwartaal van 2008 is er zelfs een daling opgetreden, die mogelijk is te relateren aan de kredietcrisis. De stabilisatie van de hoeveelheid verkeer heeft er voor gezorgd dat het totale reistijdverlies door files (aantal voertuigverliesuren in files) op werkdagen eveneens maar licht is gegroeid met bijna 1% ten opzichte van 2007. Deze stabilisatie is eveneens sinds augustus/september 2007 ingezet. In 2008 is de haalbaarheid van de doelstellingen uit de Nota Mobiliteit – na een periode van stevige economische en mobiliteitsgroei – voor het eerst sinds jaren niet of nauwelijks verslechterd.



Bron: Rijkswaterstaat/DVS / verkeersmanagement hoofdwegennet

Extracomptabele verwijzingen

Verwijzing naar het Infrastructuurfonds (IF)

Overzicht uitgaven op het Infrastructuurfonds (x € 1 000)	
Art. Omschrijving	realisatie 2008
12 Hoofdwegennet	3 058 410

Belastinguitgaven

Meerjarenraming van belastinguitgaven (x € 1000)	
Omschrijving	realisatie 2008
Vervoer van personen (w.o. openbaar vervoer)	707 000

34.02 Netwerk Vaarwegen

Motivering

Om een goede en betrouwbare bereikbaarheid over water van de economische kerngebieden, mainports en binnenhavens in Nederland te realiseren en om de economische schade door onbetrouwbaarheid te beperken. Dit overeenkomstig de doelstelling uit de Nota Mobiliteit, Kamerstuk 2004–2005, 29 644, nr. 6.

Doelbereiking

Om bovenstaande lange termijn doelstelling te bereiken worden de in de Nota Mobiliteit gesignaleerde infrastructuurknelpunten gefaseerd onderzocht en aangepakt via het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT).

De kwaliteit van vaarwegen is toegenomen door de uitvoering van verschillende MIRT-aanlegprojecten. Voor meer inzicht in de uitvoering van die projecten in 2008 wordt verwezen naar de verantwoording over artikel 15 van het Infracfonds.

Bij de beleidsmatige voorbereiding van MIRT-projecten is gebruik gemaakt van het MIRT-spelregelkader, gegevens en prognoses van huidige en toekomstig gebruik van de vaarwegen en VenW-brede handelingen op het gebied van bijvoorbeeld kosten-batenanalyses.

In lijn met de MIRT-filosofie is er in 2008 meer overleg geweest met de decentrale overheden over het ontwikkelen van een visie op het vaarwegennet in hun beheer. Dit heeft geleid tot een groot aantal regionale netwerkanalyses, die kunnen dienen voor toekomstige samenwerking tussen rijk en regio rond vaarwegen.

Beleidsprestaties 2008	realisatie
Verbeteren kwaliteit vaarwegen	Ja ¹

Toelichting

1. Op basis van netwerkanalyses hebben de decentrale overheden vele quick winvoorstellen bij het rijk ingediend voor verbetering van binnenhavens en bedrijventerreinen. Het rijk heeft daarvan uiteindelijk (onder voorwaarden) 35 projecten gehonoreerd en daarvoor een rijksbijdrage uit het Infrafonds van ca. € 35 miljoen toegekend. Er is daarmee concreet zicht gekomen op verbetering van binnenhavens. De uitvoering van deze projecten zal in de periode tot 2013 plaatsvinden.

Meetbare gegevens

Passeertijden van sluizen

Om de effectiviteit van het vaarwegenbeleid te meten is in het verleden de indicator «wachtijd sluizen» gehanteerd. Deze indicator was niet gebaseerd op «harde» gegevens maar op simulaties op basis van tellingen van schepen die sluizen passeren. Evenmin gaf deze indicator inzicht in de kwaliteit van het vaarwegennet. Sinds 2006 wordt daarom gewerkt aan de ontwikkeling van de indicator «betrouwbaarheid reistijd vaarwegen» als nieuwe indicator van de prestaties op het vaarwegennet.

De nieuwe indicator betrouwbaarheid reistijd vaarwegen wordt gevuld met gegevens over o.a. onderhoudsregime, verkeersmanagement, informatievoorziening naar de gebruiker, beschikbaarheid van ligplaatsen, passagetijd sluizen en bruggen.

Veel van deze gegevens komen pas beschikbaar na invoering van River Information Services op de Nederlandse vaarwegen in 2012, inclusief het uitrusten van alle schepen met AIS transponders.

De eerste stap, uitwerking van de indicator «passeertijd sluizen», is gezet. De «passeertijd sluizen» is een absolute normtijd die voor elke sluis afzonderlijk is bepaald. Elk type vaarweg correspondeert met een te realiseren percentage passages. Dit normpercentage biedt inzicht in het percentage schepen dat is gepasseerd binnen de normtijd.

Type vaarweg	Realisatie 2008	Streefwaarde 2008	Streefwaarde 2012
Hoofdtransportas	63%	80%	85%
Hoofdvaarweg	84%	75%	75%
Overige vaarweg	92%	70%	70%

Bron: Rijkswaterstaat/(DVS

Toelichting

Opvallend zijn de lage, gerealiseerde percentages op de hoofdtransportassen. Dit wordt voornamelijk veroorzaakt door de sluiscomplexen Prins Bernard, Krammer, Volkerak en Terneuzen. Bij de Prins Bernardsluis was de duwvaartkolk tijdens een renovatie van 4 maanden gestremd. De passeertijd van de andere kolk nam daardoor fors toe. Ook bij de Krammersluis en de sluis van Terneuzen is de passeertijd negatief beïnvloed door noodzakelijke onderhoudswerkzaamheden. Daarnaast is bij de sluis van Terneuzen en de Volkeraksluizen sprake van een mogelijk capaciteitsprobleem. In 2009 vindt hierover nader onderzoek plaats.

Verwacht wordt dat de scores in 2009 beter zullen uitvallen. Of de streefwaarde helemaal wordt bereikt is echter niet zeker. Mogelijk capaciteitsgebrek bij enkele sluizen en de forse maar noodzakelijke geplande onderhoudswerkzaamheden bij diverse andere sluizen kunnen de streefwaarde opnieuw negatief beïnvloeden.

Extracomptabele verwijzingen

Verwijzing naar het Infrastructuurfonds (IF)

Overzicht uitgaven op het Infrastructuurfonds (x € 1000)	
Art. Omschrijving	realisatie 2008
Artikel 15 Hoofdvaarwegennet	705 820

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

De realisatie van de beschikbaarheid van de hoofdweginfrastructuur ligt in 2008 boven de afgesproken grenswaarde.

Beleidsprestaties 2008	Realisatie
Algemene strategie en beleidsontwikkeling	Ja ¹
Beheer conform Spoorwegwet	Ja
Beheer overig, d.i. niet vallend onder hoofdspoorweginfrastructuur, maar wel door ProRail beheerd en uitgevoerd	Ja
Vervoer conform de concessiewet	Ja ²
Vervoer overig, met name vervoer over HSL-zuid door High Speed Alliance (HSA)	Ja ³
Kwaliteit van spoorverbindingen voor het goederenvervoer	Ja
Inspectie Verkeer en Waterstaat	Ja

Toelichting

1. Het Actieplan 5% groei op het spoor is gepresenteerd op 19 november 2007. Er zijn maatregelen in opgenomen om de trein nog aantrekkelijker te maken voor reizigers. In totaal is door het kabinet 200 miljoen euro beschikbaar gesteld.

In 2008 is een aantal maatregelen uit het Actieplan voorbereid en in uitvoering genomen. In totaal omvatten deze maatregelen ongeveer de helft van het totaal beschikbare budget:

- sinds oktober 2008 krijgen ex-studenten die hun OV-kaart inleveren een voordeelkaart waarmee ze een jaar lang recht op 40% korting buiten de ochtendspits (16 miljoen euro);
- met tijdelijke V&W subsidie worden treindiensten aangeboden die anders pas over een paar jaar rendabel zouden zijn; met ingang van dienstregeling 2009 (eind 2008) rijden eerste extra diensten, met dienstregeling 2010 volgt meer (totaal 40 miljoen euro);
- tot 2012 komen er met een bijdrage uit het Actieplan circa 20 000 extra stallingplaatsen op stations bij, hierbij wordt een combinatie gelegd met het stimuleren van gemeenten om «weesfietsen» aan te pakken; locaties waar stallingen worden uitgebreid worden in 2009 bepaald (20 miljoen euro);
- in 2008 is begonnen met de stations in Noord-Brabant om de informatievoorziening voor reizigers te verbeteren (totaal 20 miljoen euro); op de 50 (middel)grote stations zal de informatie voor reizigers worden verbeterd,
- sinds eind 2008 loopt een training om circa 50 000 senioren vertrouwd te maken met het reizen met de trein (circa 2 miljoen euro);
- er is opdracht verleend aan ProRail om (niet commerciële) wachtruimtes op stations aangenamer te maken voor overstappende reizigers (15 miljoen euro).

- De reizigersgroei op het hoofdrailnet in het jaar 2008 bedraagt 4,1%, tegenover 3% in 2007.
- Op basis van de LMCA Spoor heeft het kabinet in november 2007 voor de periode tot 2020 het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) vastgesteld, gericht op verhogen van de frequentie van treinen in de brede Randstad en accommoderen van groei van goederenvervoer per spoor; daarbij aangekondigd om kandidaat-planstudies te starten en hiervoor een budget van 4,5 miljard euro te zoeken;
 - begin 2008 is gestart met kandidaat-planstudies; in overleg met spoorsector en decentrale overheden is de scope van de planstudies bepaald en vastgesteld in het najaarsoverleg over het MIRT;
 - NS/ProRail/BRG hebben scope en benodigd budget van de planstudies «gehard» in een gezamenlijke studie Ruimte op de Rails, met als conclusie dat de kabinetsambitie 2020 naar verwachting met 4,5 miljard euro is te realiseren;
 - met de begroting 2009 is concreet zicht gekomen op dekking van de benodigde 4,5 miljard euro, dit heeft er toe geleid dat, naast de al lopende planstudie OV SAAL, ook de kandidaat-planstudies zijn omgezet in volwaardige planstudies
 - in september 2008 is de eerste voortgangsrapportage van de spoorambities (actieplan 5% groei en PHS) uitgebracht en in een AO met de Kamer op 2 oktober met de Kamer besproken; afgesproken is dat vóór de zomer 2010 het kabinet besluit over de uitkomsten van de planstudies, overeenkomstig het kabinetsbesluit over het korte termijn maatregelenpakket OV SAAL (in maart 2008): het betreft de invulling van het pakket van maatregelen (o.a. spooruitbreidingen en betere benutting bestaande capaciteit).
- 2. Er is overeenstemming bereikt met de decentrale overheden over de decentralisatie van de treindienst Zwolle-Emmen in december 2007.
- 3. De omzetting van de concessieovereenkomst met HSA in een publiek-rechtelijke concessie is gerealiseerd in die mate dat een concept concessie is opgesteld. Het voorleggen van de ontwerp concessie aan de Kamer en de verlening van de concessie is verschoven naar 2009. Gepland is de concessie voor 1 juli 2009 aan HSA te verlenen. Conform planning is in 2008 een concessie voor tijdelijk vervoer opgesteld en aan de Tweede Kamer verzonden. Vanwege de vertraging van

Beleidsartikel 34

de start van het tijdelijk rijden tot een moment dat na de contractuele aanvangsdatum uit de concessieovereenkomst ligt, is de verwachting dat de tijdelijke concessie niet verleend wordt maar het tijdelijke vervoer zal plaatsvinden onder de condities van de definitieve concessie.

Per 1 januari 2008 wordt ProRail aangestuurd op output. Dat betekent dat de minister van VenW afspraken maakt met ProRail over de te realiseren prestaties op basis van een resultaatsverplichting. Die prestaties worden jaarlijks opgenomen in het beheerplan van ProRail. De minister van VenW moet jaarlijks instemmen met onderdelen van het beheerplan, waaronder de prestaties, en bespreekt het beheerplan jaarlijks met de Tweede Kamer. In 2008 zijn de werkzaamheden niet geheel uitgevoerd zoals opgenomen in het beheerplan 2008. Onderdeel daarvan zijn de werkzaamheden in het kader van het herstelplan spoor. Ook is in 2008 een start gemaakt met de uitvoering van maatregelen uit het actieplan «Groei op het spoor». In 2008 is op het onderhoudsbudget sprake geweest van onderbesteding van het beschikbare budget en is een deel van de werkzaamheden overgelopen naar latere jaren. De Tweede Kamer is daarover geïnformeerd per brief van 29 september 2008 (Tweede Kamer, 2008–2009, nr 147). ProRail is inmiddels een verbeterprogramma gestart ter voorkoming hiervan. In het kader van de motie Cramer (TK 2008–2009, 31 700 XII, nr. 36) zal de Kamer hierover verder worden geïnformeerd.

Meetbare gegevens

Prestatie-indicator Klanthinder	Basiswaarde 2000	2005	2006	2007	Streefwaarde peildatum 2008 2008	Realisatie 2008
Klanthinder (daling t.o.v. 2000)	20 176 uur	12 354 uur	10 868 uur		11 870 uur	

Bron: Beheerplan

Toelichting

De klanthinder bedraagt in 2006 16 667 uur. Wanneer het effect van de invoering van het nieuwe registratiesysteem buiten beschouwing wordt gelaten, bedraagt de (berekende) realisatie 10 868 uur. De streefwaarde 2008 (gelijk aan streefwaarde 2007) was nog op basis van de oude methode en definities. De realisatie 2007 is op basis van de nieuwe methode weergegeven. De prestatiereeks ziet er op basis van de nieuwe methode en definities nu als volgt uit (prestatie-indicator Beschikbaarheid HRN):

Prestatie-indicator Beschikbaarheid HRN	Realisatie 2006	Realisatie 2007	Grenswaarde 2008	Realisatie 2008
Beschikbaarheid HRN	99,3%	99,4%	99,43%	99,62%

Bron: ProRail, Beheerplan 2008.

Beleidsartikel 34

Prestatie-indicator	Basiswaarde	2005	2006	2007	Streefwaarde	Realisatie	Streefwaarde
Punctualiteit reizigersniveau HRN	2003				peildatum 2008 2008	2008	peildatum 2012
Punctualiteit reizigersvervoer HRN**	83,1%	84,7%	84,8%	87,0%	87–89%	86,8%	89–91%

Bron: ProRail, NS

* het aantal verstoringen maal de gemiddelde tijd om de verstoring te verhelpen (beheerplan ProRail)

** afhankelijk van de uitvoering van de 2e fase van het Herstelplan (2007–2012)

Toelichting

Bij toenemende drukte op het spoor handhaaft NS de punctualiteit binnen de bandbreedte van 87–89%. Eind 2008 is NS door een ongeval met een goederentrein bij Amsterdam Muiderpoort en de gevolgen daarvan voor de infrastructuur wekenlang gehinderd in het punctueel uitvoeren van de treindienst.

Extracomptabele verwijzingen

Verwijzing naar het Infrastructuurfonds (IF)

Overzicht uitgaven op het Infrastructuurfonds (X 1 000)	
Art. Omschrijving	realisatie 2008
IF 13 Spoorwegen	1 835 464
IF 17.02 Betuweroute (realisatie)	124 180
IF 17.03 Hogesnelheidslijn	135 536
IF 17.04 Anders Betalen voor Mobiliteit	14 832
IF 17.05 Zuiderzeelijn	186

34.04 Netwerk decentraal/regionaal vervoer: decentrale overheden in staat stellen 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 decentrale overheden hebben mede op basis van de netwerkanalyses invulling gegeven aan de essentiële onderdelen uit de Nota Mobiliteit, uitmondend in aanpassing van de Provinciale en Regionale Verkeers- en Vervoersplannen. Zowel de decentrale overheden als het Rijk dragen aan de financiering hiervan bij. De rijksbijdrage wordt jaarlijks verstrekt via de BDU Verkeer en Vervoer.

Beleidsprestaties 2008	Realisatie
Algemene strategie en beleidsvorming	Ja
Samenwerking tussen het Rijk en decentrale overheden	Ja ¹
Stimulering van decentrale overheden, bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties	Ja ²
Stimulering marktwerking OV	Ja ³
Stimulering toegankelijkheid van het openbaar vervoer	Ja ⁴
Stimulering marktwerking taxi	Ja ⁵
Inspectie Verkeer en Waterstaat	Ja

Toelichting

1. Nationale Mobiliteitsmonitor: Conform de Planwet Verkeer en Vervoer dient het beleid, dat is vastgelegd in de essentiële onderdelen van de Nota Mobiliteit, door de betrokken overheden te worden gemonitord. Hierover wordt jaarlijks verslag gedaan in de Nationale Mobiliteitsmonitor. De monitor is op Prinsjesdag aan de Tweede Kamer aangeboden.
De Tweede Kamer is in juli 2008 geïnformeerd over de resultaten (*Kamerstuk, 2007–2008, 30 368, nr. 9*) met gratis of goedkoop OV.
2. In het najaar van 2008 is het advies van de Taskforce Mobiliteitsmanagement (TFMM) verschenen. Op basis van de adviezen van de Taskforce Mobiliteitsmanagement (TFMM) zijn er inmiddels in 6 regio's convenanten afgesloten tussen werkgevers, overheden en werknemers over mobiliteitsmanagement bevorderende maatregelen zoals telewerken. Uitvoering van die convenanten wordt momenteel ter hand genomen. Voorts vormt mobiliteitsmanagement conform het advies van de TFMM onderdeel van het arbeidsvoorwaardenoverleg. In de kabinetsreactie op de adviezen van de TFMM is aangegeven welke fiscale maatregelen getroffen worden ter ondersteuning van maatregelen in het woonwerk- en het zakelijk verkeer. In 2008 zijn verschillende onderzoeken over het fietsbeleid uitgevoerd of gestart. TNO heeft gekeken naar gezondheidseffecten van fietsen naar het werk en concludeert dat fietsen naar het werk leidt tot minder verzuimdagen. In september is een beleidsvisie en actieprogramma vastgesteld door de stuurgroep Kwaliteitsimpuls OV-reisinformatie. Een aantal acties is inmiddels gestart, waaronder de oprichting van een platform voor standaardisatie van informatie. Ook informatie over toegankelijk OV zal onderdeel zijn van de Multimodale Reisinformatie.
3. Het Besluit Personenvervoer is aangepast, de termijnen voor de aanbestedingsplicht zijn verlengd in afwachting van de wetswijziging inzake de Europese PSO-verordening en de motie-Roefs die inbesteding mogelijk maakt. De termijn voor de GVB-bus is 1-1-2012 geworden; voor GVB tram/metro 1-1-2017; en voor GVB integraal (bus/tram/metro) 1-1-2012. Er zijn voorbereidingen getroffen om het ontheffingenregime van aanbestedingsplicht af te schaffen, zodat aanbestedingen verplicht worden.
De geplande migratie van strip naar chip is in 2008 niet volledig afgerond vanwege de problemen rondom de beveiliging van de Mifare Classic chip. In de brief van 30 mei 2008 aan de Tweede Kamer (*Kamerstukken II, 2007/08, 23 645, nr. 207*) wordt melding gemaakt van een uitrolscenario's in twee fases.

Fase 1: de eerste implementatiegebieden hebben naar verwachting uiterlijk medio 2009 het OV-chipkaartsysteem operationeel.

Fase 2: de overige regio's maken gebruik van de ervaringen van de eerste implementatiegebieden. Afgesproken is dat tussen het moment van het uitzetten van het NVB in de eerste regio's en het operationeel hebben van het OV-chipkaartsysteem in de overige regio's maximaal een jaar zit.

Met ingang van 29 januari 2009 is het NVB in de Rotterdamse metro uitgezet. Daarmee is de laatste fase van de pilot begonnen. Decentrale overheden hebben toegezegd dat ze in overleg met de vervoerders begin 2009 een regionaal implementatieplan zullen opleveren, dat inzichtelijk maakt hoe de OV-chipkaart in 2009 op basis van logische vervoersgebieden verder geïmplementeerd zal worden. Bij de NS zal rond 1 oktober 2009 reizen op saldo met de OV-chipkaart landelijk mogelijk zijn. Daarop volgend zullen vooraf gespecificeerde producten in verchipte vorm worden aangeboden.

4. In 2008 zijn de volgende stappen gezet gericht op de realisering van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer.
 - *Toegankelijkheid spoor*

Naar aanleiding van de motie-Koopmans (6 december 2007, kamerstuk 31 200 XII, nr. 36) is door ProRail en NS gezamenlijk een onderzoek uitgevoerd om de uitvoering van het Implementatieplan Toegankelijkheid Spoor te versnellen. Over de voortgang van dit onderzoek en de versnellingsmogelijkheden is de Kamer geïnformeerd (Vergaderjaar 2007–2008, Kamerstuk 23 645XII, nr. 221, 31 200XII, nrs 88 en 98; Vergaderjaar 2008–2009, Kamerstuk 25 874XII, nr. 76). Het toegankelijk maken van de in het Implementatieplan Toegankelijkheid opgenomen stations zal zoveel als mogelijk worden versneld.
 - *Toegankelijkheid stads- en streekvervoer:*

Vanaf begin 2008 is de halteaanpassing op basis van de gesloten bestuursovereenkomsten met de OV-autoriteiten van start gegaan. In april 2008 is de Kamer geïnformeerd over de halteaanpak (kamerstuk 2007–2008, 25 847, nr. 54). In juli 2008 is in Nederland een internationale workshop gehouden over toegankelijkheid van het Openbaar Vervoer, waarbij het Ministerie gezamenlijk met de USA als gastheer optrad. In 2008 is de informatie over toegankelijkheid van het regionaal openbaar vervoer verbeterd.
5. De taxivisie is door de staatssecretaris uitgebracht en besproken met Tweede Kamer; uitvoering volgt in 2009. Er zijn projecten in gang gezet voor de verbetering van de straattaximarkt, waaronder stimuleren van keuzemogelijkheden voor de consument.

In het contractvervoer is een leer/werk-traject geïntroduceerd. In het kader van de toekomstvisie taxibeleid heeft VenW in samenwerking met externe partijen (o.a. KNV Taxi) in 2008 onderzocht hoe drempels voor toetreding van nieuwe chauffeurs kunnen worden geslecht. Vakbekwaamheidseisen worden afgestemd op de eisen die gesteld worden aan een bepaald type taxivervoer. Ambitie is het afschaffen van het chauffeurspasexamen in het contractvervoer (cq voor alle chauffeurs in loondienst).

Beleidsartikel 34

Inspectie Verkeer en Waterstaat

Beleidsprestaties IVW taxivervoer	Realisatie
Veiligheid bij het contractvervoer (leerling- en rolstoelvervoer in kleinere bussen)	Ja
Marktwerking: intensiever toezicht bij «onderkant» van de markt	Ja
Verbreiding reikwijdte G-4 convenant (doelstelling basiskwaliteit (vergunning, pas, tarieven, geschillen)) naar de overige grotere steden; doelstelling 95% naleving	Ja

Toelichting

Er zijn meer controles aan de «onderkant» van de markt geweest; deze leiden tot de constatering van hogere overtredingspercentages.

Meetbare gegevens

Kengetallen: Klanttevredenheid regionaal openbaar vervoer				
	2005	2006	2007	Realisatie 2008
Algemeen oordeel	7,0	7,0	7,0	7,2
Informatie en veiligheid	7,2	7,4	7,3	7,5
Rijcomfort	7,0	7,0	7,0	7,2
Tijd en doorstroming	6,1	6,2	6,0	6,2
Prijs	6,0	6,3	6,3	6,5

Bron: KpVV – klantenbarometer

Noot: Cijfers 2004–2006 zijn in 2007 aangepast (Kamerbrief 12 maart 2008, vergaderjaar 2007–2008, 23 645, nr. 191)

Toelichting:

Het KpVV voert jaarlijks in opdracht van het ministerie van VenW en de decentrale concessieverleners een onderzoek uit naar de klanttevredenheid van reizigers in het regionaal OV. Vanwege de verantwoordelijkheid van de decentrale overheden voor het regionaal OV worden geen landelijke streefcijfers vastgelegd.

Prestatie-indicator Aanbestedingsgraad regionaal OV					
	Basiswaarde 2002	2006	2007	Streefwaarde 2008/2009	Realisatie 2008
Aanbestedingsgraad regionaal Openbaar Vervoer (excl. G4)	5%	56%	72%	100%	92%
G4-steden (A'dam, R'dam, Den Haag, Utrecht)				n.v.t.	

Bron: VenW

Toelichting

In 2008 is de aanbestedingsgraad van regionaal OV (excl. G4) volgens interne VenW-gegevens gestegen tot 92%. Omdat er vier ontheffingen van de aanbestedingsplicht waren afgegeven, is de streefwaarde van 100% nog niet gehaald.

Beleidsartikel 34

kengetallen: Reizigerskilometers regionaal OV (x 1 mrd)				
	2005	2006	2007	Realisatie 2008 ²
Kaderwetgebieden	3,5	3,6	3,6	3,5
Provincies	2,8	2,8	2,9	2,7
Totaal	6,2	6,4	6,5	6,3

Bron: WROOV

- 1) In tegenstelling tot de cijfers uit de begroting 2008 zijn in deze tabel de treinkilometers van Syntus meegenomen. Deze treinkilometers (Gelderland, Achterhoek) worden nu tot de categorie Stad en Streek gerekend, waar deze vóór de decentralisatie bij de NS-kilometers werden meegeteld.
- 2) Betreft voorlopige cijfers.

Toelichting

De oorzaak van de daling is de staking in stad- en streekvervoer in het voorjaar van 2008. Daarom is de daling bij de provincies relatief sterker.

Kengetallen veiligheid taxi			
Indicator Output	Verwachte ontwikkeling	Landelijke ontwikkeling relatief	4 grote steden
1. Waardering consument (1) (gebruikers)	Verbetering	Constant hoog: 1999: 7,4 2000: 7,3 2001: 7,3 2002: 7,5 2003: 7,4 2004: niet gemeten (4) 2005: 7,2 (3) 2006: 7,2 2007: 7,2 2008: 7,3	iets lager dan het landelijk-gemiddelde: 1999: 7,2 2000: 7,1 2001: 6,9 2002: 7,1 2003: 7,3 2004: niet gemeten (4) 2005: niet gemeten (4) 2006: 7,2 2007: 7,1 2008: 7,4
2. Prijsontwikkeling (straattaxi) (2)	Prijzdaling	2000: +13% 2001: + 2% 2002: +9% 2003: +2,4% 2004: +0,2% 2005: +1,7% 2006: + 1,9% 2007: + 3,9% 2008: + 1,2%	2004: + 0,3% 2005: + 1,6% 2006: + 2,6% 2007: + 3,6% 2008: - 24,6% (5)

Bron (t/m 2003): Monitor en evaluatie deregulering, TNO Nipo consult, KPMG BEA 2004 Bron waardering consument 2004–2006: Taximonitor 2004 en verder Socialdata B.V. Omdat de taximonitor t/m 2003 op enigszins andere wijze plaatsvond, zijn de resultaten voor de klantenwaardering vanaf 2005 niet volledig vergelijkbaar met de voorgaande jaren. Vanaf 2008 vindt de meting plaats door I&O Research. Bron prijsontwikkeling 2006 en 2007: Monitor tarieven en bedrijfsontwikkeling, TNS Nipo consult.

¹ De waardering consument (uitgedrukt in een cijfer van 1 – 10):

In 2008 is de landelijke waardering met 7,3 iets hoger dan in 2007. In het kader van het G-4 convenant heeft zowel in 2006, 2007 en 2008 een mystery-shopper onderzoek plaatsgevonden. Hoewel het een andere meetvorm betreft, is wel getracht om de uitkomsten vergelijkbaar te houden met de landelijke metingen. Hier zien we met een 7,4 een duidelijke stijging t.o.v. 2007.

² De tariefontwikkeling bij de straattaxi:

De landelijke tariefstijging bij de straattaxi wordt jaarlijks gemeten voor een tweetal referentieritten: één met 5 kilometer lengte (meest voorkomende rit in de steden), en één referentierit met een lengte van 15 kilometer (vooral kleinere steden en platteland).

Beleidsartikel 34

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

⁴ In 2004 en 2005 is in de G4 niet gemeten.

⁵ Voor de meting 2008 is gebruik gemaakt van de oorspronkelijke referentierit, waarin tijd onderdeel van de tariefopbouw uitmaakt. De tariefontwikkeling betreft de per 1/2/2008 verplicht te hanteren transparante tariefstructuur.

Toelichting

Zowel de *waardering van de consument* als de *prijswontwikkeling in de straat* worden blijvend gemeten. De *waardering consument* (gebruikers) is al een aantal jaren tamelijk hoog. De gemiddelde waardering periode 2000–2008 landelijk bedraagt 7,3. In de 4 grote steden ligt de klantenwaardering tussen 2000 en 2007 steeds rond de 7,2 en is in 2008 toegenomen tot 7,4.

Alle verschillen vallen binnen de meetmarges, waardoor de conclusies is dat er geen significante verandering is waargenomen met betrekking tot het gemeten niveau.

Voor wat betreft de *tariefontwikkeling* kan worden geconstateerd dat de relatieve (beperkte) daling in 2003 en 2004 zich in 2005–2007 als trend niet heeft doorgezet, maar dat de geconstateerde ontwikkelingen schommelen rond de gemeten inflatie (bron inflatiecijfer: CBS). In 2008 trad, als gevolg van de invoering van de transparante tariefstructuur en de gehanteerde modelrit, een flinke daling van 24,6% op. In 2008 is de prijs voor de referentierit van 15 km met + 1,2% relatief gedaald, gezien het CBS-inflatiecijfer van 2,5% voor 2008.

Kengetallen: Naleving taxi vervoer	2005	2006	2007	2008
Aantal ingetrokken chauffeurspassen	0	Onbekend	340	418
Aantal ingetrokken ondernemingsvergunningen	149	9	0	0
Aantal wegcontroles	2 972	5 180	8 422	9 545
Overtredingspercentage	41%	28,30%	35,20%	38,10%

Bron: Inspectie verkeer en Waterstaat

Toelichting

Er zijn meer inspecties/wegcontroles (door de G4) gehouden, meer chauffeurspassen zijn ingenomen, het overtredingspercentage is t.o.v. 2006 gestegen. De oorzaken hiervoor zijn lastig te achterhalen. Belangrijke elementen zijn wel meer risico-gebaseerd toezicht, meer thema-acties en in het algemeen intensiever inspecteren (op meer dan één onderwerp). Deze benadering heeft waarschijnlijk een rol gespeeld bij de stijging van het percentage overtredingen, zodat deze percentages hoger zijn.

Extracomptabele verwijzingen

Belastinguitgaven

Meerjarenraming van belastinguitgaven (x € 1000)	
Omschrijving	realisatie 2008
Teruggaaf taxi's	33 000
Vrijstelling taxi;s	36 000

Overzicht afgeronde onderzoeken

	Onderzoek onderwerp	AD of OD	A. Start B. Afgerond	Vindplaats
Beleidsdoorlichting	Benutting binnenvaart en vaarwegen	34.02	A: 2006 B: april 2007	
	Spoorwegwet (incl. Beheerconcessie ProRail Netwerk Spoor en Vervoerconcessie NS)	34.03	A: jan 2005 B: voorjaar 2009	
Effectenonderzoek ex post	Ruimte voor de fiets	34.03	jaarlijkse monitoring	http://www.prorail.nl/Publiek/Stationsomgeving/Pages/Ruimte voor de fiets.aspx
	Kennisplatform Verkeer en Vervoer	34.04	A: jan 2007 B: jan 2008	Evaluatie van het KpVV, Terugblikken en vooruitblikken, Eindrapport; Uitgave B&A Consulting BV, auteurs: Jessica van Koert, Erwin van Rooijen.
Overig evaluatieonderzoek	Nieuwe Verdeelsleutel BDU	34.04	A: dec 2005 B: dec 2007	Staatscourant 19 dec. 2007, nr. 246/pag. 47
	Omvang BDU	34.04	A: 2008 B: 2008	TK 2008–2009, 31 700XII, nr. 16

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 draagt VenW bij aan het realiseren van een level playing field en zorgt voor het realiseren van de benodigde infrastructuur en voor de regelgeving op het gebied van marktordening, verkeersveiligheid, milieu en security. Het level playing field omvat de afspraken die zijn overeengekomen om eerlijke concurrentie (een gelijk speelveld) te waarborgen.

Doelbereiking en maatschappelijke effecten

In 2008 zijn alle besluiten genomen en vergunningen verleend die nodig zijn voor de aanleg van Maasvlakte 2. Tegen een aantal besluiten is beroep ingesteld. Op 1 september 2008 is gestart met de aanlegwerkzaamheden. In december 2008 is het bestemmingsplan Maasvlakte 2 door de Provincie Zuid-Holland goedgekeurd.

Voor het handhaven van het level playing field voor de Nederlandse zeevaart sector zijn in 2008 twee belangrijke fiscale maatregelen tot stand gekomen. Deze maatregelen zijn ter goedkeuring aan Brussel voorgelegd.

Voor wat betreft Schiphol is in 2008 verder uitwerking gegeven aan de acties uit het Kabinetsstandpunt Schiphol. Doel van het kabinet is dat Schiphol binnen de bestaande milieu- en geluidnormen kan doorgroeien, waarbij woningen op grotere afstand beter beschermd worden tegen geluidhinder. VenW neemt daarin de regie.

In 2008 hebben de luchtvaartsector, omwonenden, rijksoverheid en de regionale overheden een akkoord bereikt over de middellange termijn (periode 2010 tot 2020). Dit akkoord is bereikt aan de Alderstafel. Tezamen met het akkoord zijn ook drie convenanten opgesteld met betrekking tot selectieve ontwikkeling van Schiphol, hinderbeperking en verbeteren en vergroten van de leefomgeving. Tevens zijn de contouren uitgewerkt voor een nieuw normen- en handhavingstelsel. Voor de selectieve ontwikkeling van Schiphol en het accommoderen van de niet-mainportgebonden verkeer zet het kabinet het overleg in 2009 voort met de regio's, in eerste instantie Eindhoven en Lelystad.

In aansluiting op bovengenoemd traject voor de middellange termijn heeft het kabinet in maart 2008 een besluit genomen over de verschillende ruimtelijke toekomstopties voor de mainportontwikkeling van Schiphol (verkenningenbesluit) voor de lange termijn (na 2020). Het kabinet heeft besloten om vier hoofdalternatieven voor de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling van de mainport Schiphol nader uit te werken en af te wegen in een structuurvisie. Over de inrichting en opzet van de structuurvisie is een plan van aanpak aan de Tweede Kamer gestuurd (Kamerstuk 2007–2008, bijlage bij 29 665, nr. 109).

Op 18 november 2008 is door de zes betrokken staten (België, Nederland, Luxemburg, Duitsland, Frankrijk en Zwitserland) een intentieverklaring ondertekend voor het FABEC (Functional Airspace Block Europe Central). Alle inspanningen zijn erop gericht om dit FAB in 2012 gerealiseerd te hebben. Het belang van Nederland bij FABEC is gelegen in de boven-nationale benadering van het luchtruim. Het Nederlandse luchtruim is te

klein om alle wensen van Schiphol, het militaire verkeer, de regionale luchthavens en de general aviation te accommoderen.

In mei 2008 heeft het SESAR consortium het SESAR Masterplan opgeleverd. Op basis van dit plan heeft de Transportraad van oktober 2008 het besluit genomen tot de start van de ontwikkelingsfase van het project. De minister van VenW en de staatssecretaris van Defensie hebben over dit besluit en de Nederlandse inzet daarbij een gezamenlijke brief naar de Tweede Kamer gestuurd.

Ook in 2008 is sprake van een evenwichtige ontwikkeling van Schiphol als «hub» van Air France KLM ten opzichte van de luchthaven Parijs Charles de Gaulle, conform de staatsgaranties rond de fusie.

In 2008 is een voorstudie voor een benchmark 2008 uitgevoerd waarin de havengelden en overheidsheffingen in zomer 2008 op Schiphol zijn vergeleken met de drie grote concurrenten (Heathrow, Charles de Gaulle en Frankfurt). Hieruit blijkt dat Schiphol na invoering van de vliegbelasting per juli 2008 na Londen Heathrow de duurste luchthaven is geworden.

Ter versterking van de Nederlandse concurrentiepositie en logistieke sector heeft VenW met bijdragen van het bedrijfsleven missies naar India, Verenigde Staten, China en Rusland geleid.

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 2008 aangekondigde activiteiten uitgevoerd die uiteindelijk hebben bijgedragen aan het behalen van de operationele doelstellingen en daarmee aan de algemene beleidsdoelstelling.

Succesfactoren

Dankzij intensieve multilaterale en internationale samenwerking en samenwerking met het bedrijfsleven zijn bovenstaande resultaten behaald.

Als uitvloeisel van de beleidsbrief Logistiek en Supply Chains heeft de markt de krachten gebundeld in de Commissie van Laarhoven. Deze commissie heeft eind 2008 een innovatieprogramma Logistiek en Supply Chains ingediend bij de Strategische adviescommissie (SAC). Indien dit SAC-traject positief verloopt, zal in 2009 het Innovatieprogramma Logistiek en Supply Chains van start gaan en wordt er zo voorzien in de stelselmatige aandacht voor noodzakelijke innovatieve logistiek.

De voorstellen van de EU-Commissie inzake de Single European Sky voor prestatiesturing, de integratie van de luchtvaartnavigatiedienstverlening, de versterking van de netwerkmanagementfunctie, een nieuw ATM veiligheidsraamwerk, voorstellen voor de introductie van nieuwe technologieën, (SESAR Masterplan) en het actieplan luchthavens hebben met name een sterke impuls gegenereerd voor de modernisering van het gebruik van het luchtruim.

Eind 2008 was nog niet duidelijk welke effecten de internationale crisis heeft op de positie van de Nederlandse mainports en logistiek.

Tabel budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)							
35. Mainports en logistiek	Realisatie				Begroting	Verschil	Slotwetmutaties
	2005	2006	2007	2008	2008	2008	2008*
Verplichtingen		81 002	69 330	62 414	64 710	- 2 296	- 1 973
Uitgaven	57 438	63 101	68 734	58 521	78 030	- 19 509	- 13 615
<i>35.01 Mainport Schiphol en reg. Luchthavens</i>	7 804	5 287	7 326	7 324	8 834	- 1 510	- 3 904
35.01.01 Kostenconvenant Schiphol	87	359	24	37	0	37 ¹	- 895
35.01.02 Ontwikkeling luchthavens	3 133	858	5 378	5 282	3 922	1 360	- 685
35.01.03 Evaluatie Schipholbeleid	1 725	2 159	61	0	0	0	0
35.01.04 Implementatie Schipholwet en luchthavenbesluiten	1 198	299	2	0	0	0	0
35.01.05 Regelgeving Regionale en Kleine Luchthavens	1 661	1 612	1 331	1 452	4 380	- 2 928 ²	- 2 324
35.01.06 IVW-Regiebureau Schiphol			530	553	532	21	0
<i>35.02 Mainport Rotterdam en overige zeehavens</i>	3 201	4 420	2 678	2 775	3 190	- 415	- 538
35.02.01 Verbetering marktwerking	574	1 111	1 107	1 244	1 348	- 104	- 239
35.02.02 Formuleren maatschappelijke randvoorwaarden	787	670	665	593	747	- 154	- 193
35.02.03 Instandhouden en verbeteren infracapaciteit	1 840	2 639	906	938	1 095	- 157	- 106
<i>35.03 Logistieke efficiëntie luchtvaart</i>	30 987	36 687	31 999	31 863	31 350	513	- 840
35.03.01 Kennis luchtvaart en luchthavens	23 015	33 106	24 141	24 821	24 342	479	- 247
35.03.02 Luchtruim	6 039	2 225	2 889	2 494	2 347	147	- 394
35.03.03 Marktordening en markttoegang	1 933	1 356	2 063	2 187	2 386	- 199	- 199
35.03.04 IVW-domein luchthavens/luchtruim en luchtvaart- operationele bedrijven			2 906	2 361	2 275	86	0
<i>35.04 Logistieke efficiëntie goederenvervoer</i>	15 446	16 707	26 731	16 559	34 656	- 18 097	- 8 333
35.04.01 Vergroting strategische oriëntatie	3 995	1 957	2 732	1 910	3 218	- 1 308	- 1 282
35.04.02 Logistieke efficiëntie zee- en kustvaart	4 350	4 347	4 031	5 268	6 804	- 1 536	- 492
35.04.03 Logistieke efficiëntie binnenvaart	1 613	1 574	2 048	1 981	5 798	- 3 817 ³	- 2 130
35.04.04 Logistieke efficiëntie wegvervoer	1 286	3 765	3 861	4 959	4 248	711	814
35.04.05 Logistieke efficiëntie spoorvervoer	4 202	5 064	13 882	2 257	14 411	- 12 154 ⁴	- 5 243
35.04.06 IVW-domein goederenvervoer			177	184	177	7	0
Van totale uitgaven:							
- Apparaatsuitgaven		8 007	8 902	9 184	11 130	- 1 946	
- Baten-lastendiensten		3 559	7 306	6 608	6 636	- 28	
- Restant		51 535	52 526	42 729	60 264	- 17 535	

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)							
35. Mainports en logistiek				Realisatie	Begroting	Verschil	Slotwetmutaties
	2005	2006	2007	2008	2008	2008	2008*
Ontvangsten	14 488	21 928	26 681	26 681	10 876	15 805	10 400
35.09.01 Ontvangsten Stichting Buisleidingenstraat	13	0	0	0	2 042	- 2 042 ⁵	- 4 197
35.09.02 Overige ontvangsten	14 475	21 928	26 681	26 681	8 834	17 847 ⁶	14 597

* Conform het gestelde in de leeswijzer bij dit jaarverslag, wordt voor toelichtingen op de verschillen in de bovenstaande kolom Slotwetmutaties 2008, verwezen naar het bij de Kamer ingediende slotregularisatiewetvoorstel.

Financiële toelichting op de tabel budgettaire gevolgen van beleid

1. De verbreding Spaarnwoudertocht is in 2009 gepland. In 2008 zijn voorbereidende werkzaamheden door «Dienst Landelijk Gebied regio West» uitgevoerd. Hiervoor zijn kosten (K€ 37) gemaakt die niet in 2008 zijn begroot.
2. Door aanbestedingsproblemen voor het vliegveld Twente zijn de uitgaven vertraagd.
3. De lagere uitgaven worden veroorzaakt door een vertraging in de subsidieverlening i.h.k.v. innovatiefonds binnenvaart en door de verlaging van het sloopfonds (€ 1,2 mln.).
4. De lagere uitgaven worden veroorzaakt door de vertragingen bij de inbouw van ERTMS in locomotieven van vervoerders die gebruik maken van de Betuweroute en indieningen van verantwoordingen over besteding van de subsidie. (Er wordt pas tot betaling van de subsidie overgegaan op basis van de gerealiseerde inbouw en daarvoor ingediende verantwoording over de geleverde prestatie).
5. Als gevolg van een late facturering aan de Stichting Buisleidingenstraat zal de ontvangst van ruim € 2 mln. in 2009 in plaats van 2008 binnen komen.
6. De hogere ontvangsten worden veroorzaakt door het Nederlandse aandeel in het Euro-vignet, zoals dat door de EU wordt uitgekeerd aan lidstaten en door een hogere ontvangst als gevolg van terugbetalingen i.h.k.v. de subsidie Haven Interne Projecten en de subsidie propyleen netwerk.

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. Voor de mainportpositie van Schiphol zijn de netwerkqualiteit en de infrastructurele voorzieningen essentieel. Ook de concurrentiepositie ten opzicht van andere belangrijke Europese luchthavens, mede bepaald door overheidstarieven en -maatregelen, is van groot belang.

Doelbereiking

In 2008 is verder uitwerking gegeven aan de acties van het Kabinetstandpunt Schiphol (Kamerstuk 2005–2006, 29 665, nr. 28).

- *Aldersakkoord Ontwikkeling Schiphol en de regio tot 2020.*
Voor het beter kunnen benutten van de milieuruimte is een overlegtafel in het leven geroepen onder leiding van een onafhankelijk voorzitter, de Alderstafel genaamd. In oktober 2008 is een akkoord bereikt voor de periode 2010–2020, hierin is afgesproken dat Schiphol tot 2020 mag groeien tot 510 000 bewegingen en dat het aantal vluchten in de nacht wordt beperkt tot 32 000 ingaande per 2012 en dat regionale velden verder zullen worden ontwikkeld om het niet-mainportgebonden verkeer van Schiphol te kunnen accommoderen.
- *Lange termijn verkenning Schiphol*
In het kader van de ontwikkeling van Schiphol heeft het kabinet in maart 2008 een besluit genomen over de verschillende ruimtelijke toekomstopties voor de mainportontwikkeling van Schiphol voor de lange termijn na 2020 (Kamerstuk 2007–2008, 29 665, nr. 85). Het besluit volgde op het gereedkomen van een probleemanalyse voor de

lange termijn voor Schiphol (Kamerstuk 2007–2008, bijlage bij 29 655, nr. 71) en een verkenningendocument met mogelijke oplossingsrichtingen (Kamerstuk 2007–2008, bijlage bij 29 655, nr. 85).

Beleidsprestaties 2008	realisatie
Kostenconvenant Schiphol	Nee ¹
Luchthavens en omgeving	Nee ²
Evaluatie Schipholbeleid	Ja
Implementatie Schipholwet en luchthavenbesluiten	Ja
Regelgeving Regionale en Kleine Luchthavens	Nee ³
IVW-Regiebureau Schiphol	Ja

Toelichting

1. In 2008 heeft het Hoogheemraadschap een herberekening gemaakt van het voor de verbreding van de Spaarnwoudertocht benodigde dwarsprofiel. Dit bleek veel gunstiger uit te komen dan de oorspronkelijke calculatie en wel in die zin dat minder verbreed hoefde te worden. Dit impliceert dat thans voldoende grond is verworven om te kunnen uitvoeren. In 2008 zijn daarom de uitvoeringsplannen aangepast, hetgeen zal leiden tot uitvoering van het (mindere) werk in 2009.
2. De in samenhang met de getrapte besluitvorming over Schiphol (middellange termijn en lange termijn) te verschijnen strategische beleidsvisie op de luchtvaart (luchtvaartnota) is nog niet gereed en zal in 2009 uitkomen. In de Luchtvaartnota zal het kabinet een integrale en lange termijnvisie op de luchtvaart in Nederland geven, rekening houdend met de ontwikkelingen in de internationale luchtvaart. In 2008 zijn in het kader van de experimenteerregeling 4 regelingen vastgesteld voor de uitvoering van 8 maatregelen uit het convenant hinderbeperkende maatregelen korte termijn.
Het beleid met betrekking tot de luchtkwaliteit van Schiphol is onderdeel van het Nationale Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit. In dat kader zijn maatregelen genomen die ertoe moeten leiden dat in 2015 aan de normen kan worden voldaan.
3. Eind 2008 heeft de Eerste Kamer ingestemd met het wetsvoorstel Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens (RBML) (Kamerstuk 2007–2008, 30 452, nr. A) inclusief amendementen. De wet biedt een nieuw kader voor de besluitvorming rond luchthavens voor wat betreft ruimtelijke ordening, milieubescherming en externe veiligheid.
Een belangrijke wijziging ten opzichte van het oorspronkelijke wetsvoorstel is dat de luchthavens Lelystad, Rotterdam, Eelde en Maastricht zijn aangewezen als luchthavens van nationale betekenis, waarvoor het Rijk bevoegd gezag blijft. Voor de militaire luchthavens blijft het Rijk eveneens bevoegd gezag. Eindhoven en Twente zijn militaire luchthavens met burgermedegebruik.
Verder kan het Rijk een toets uitvoeren op provinciale besluiten en staat beroep open tegen alle besluiten over luchthavens, uitgezonderd de luchthavens in een eventueel luchthavensysteem met Schiphol.

Meetbare gegevens

Netwerkkwaliteit Schiphol in vergelijking met andere grote Noordwest Europese luchthavens.

Aantal bestemmingen waarnaar wordt gevlogen per luchthaven							
Luchthaven	Waarde 2002	Waarde 2003	Waarde 2004	Waarde 2005	Waarde 2006	Waarde 2007	Waarde 2008
Amsterdam	202	229	236	243	251	260	245
Frankfurt	289	295	279	279	283	287	293
London Heathrow	179	185	187	182	187	181	176
Parijs Charles de Gaulle	217	212	230	236	247	261	275
Brussel	141	141	130	133	131	159	194

Bron: Amsterdam Airport Schiphol (AAS), op basis van APG-dat, maart 2009

In de gegevens heeft een correctie plaatsgevonden: Schiphol is van OAG-gegevens overgestapt op APGdat. Om een juiste vergelijking te kunnen maken zijn de gegevens over alle jaren afkomstig uit APGdat.

Toelichting

Het aantal bestemmingen¹ waarnaar in 2008 is gevlogen is alleen voor Amsterdam en London Heathrow iets gedaald ten opzichte van 2007. Voor de overige luchthavens is sprake van een toename van het aantal bestemmingen, waarbij Brussel de relatief grootste toename kende.

Aantal vluchten per week per luchthaven							
	Waarde 2002	Waarde 2003	Waarde 2004	Waarde 2005	Waarde 2006	Waarde 2007	Waarde 2008
Amsterdam	3 849	3 768	3 851	3 880	4 057	4 181	4 096
Frankfurt	4 318	4 323	4 487	4 623	4 626	4 655	4 587
London Heathrow	4 414	4 382	4 492	4 526	4 514	4 562	4 525
Parijs Charles de Gaulle	4 809	4 849	4 938	4 926	5 111	5 215	5 271
Brussel	2 278	2 219	2 212	2 216	2 223	2 307	2 255

Bron: Amsterdam Airport Schiphol (AAS), maart 2009

Toelichting

Het aantal vluchten per week is in 2008 bij alle luchthavens afgenomen ten opzichte van 2007, met uitzondering van Parijs Charles de Gaulle. Het aantal vluchten is bij deze luchthaven toegenomen met 56 ten opzichte van 2007.

¹ Het gaat hier om directe vluchten, dus bestemming die zonder overstappen bereikbaar zijn. Verder betreft het alleen lijnverbindingen.

Beleidsartikel 35

Aantal passagiers in miljoenen per luchthaven							
	Waarde 2002	Waarde 2003	Waarde 2004	Waarde 2005	Waarde 2006	Waarde 2007	Waarde 2008
Amsterdam	41	40	43	44	46	48	47
Frankfurt	48	48	51	52	53	54	53
London Heathrow	63	63	67	68	67	68	67
Parijs Charles de Gaulle	48	48	51	54	57	60	61
Brussel	14	15	16	16	17	18	19

Bron: Amsterdam Airport Schiphol (AAS), maart 2009

Toelichting

Het aantal passagiers is in 2008 bij Amsterdam, Frankfurt en London Heathrow afgenomen. Alleen bij Parijs Charles de Gaulle en Brussel is in 2008 ten opzichte van 2007 een toename te constateren.

Vrachtonnage per luchthaven (x 1000 ton)							
	Waarde 2002	Waarde 2003	Waarde 2004	Waarde 2005	Waarde 2006	Waarde 2007	Waarde 2008
Amsterdam	1 240	1 306	1 421	1 450	1 527	1 610	1 568
Frankfurt	1 495	1 527	1 724	1 864	2 031	2 074	2 021
London Heathrow	1 235	1 224	1 325	1 306	1 306	1 314	1 401
Parijs Charles de Gaulle	1 390	1 497	1 655	1 767	1 884	2 053	2 039
Brussel	506	602	602	700	706	762	659

Bron: Amsterdam Airport Schiphol (AAS), maart 2009

Toelichting

Het vrachtonnage is voor alle luchthavens in 2008 afgenomen ten opzichte van 2007 met uitzondering van London Heathrow die als enige een stijging kende. Van de stijgende lijn die zich vanaf 2002 voor alle luchthavens aftekende is vanaf 2008 geen sprake meer.

Meetbare gegevens

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	2009		
Lelystad fase 2	2009		Nvt
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	evt.2008	
Maastricht	Gereed	2006	Uitspraak begin 2008
Midden-Zeeland	Gereed	Nvt	
Eelde	Gereed	Gereed	Uitspraak 2008
Rotterdam	Gereed	Nvt	
Rotterdam nieuwe zone	2008	Nvt	
Hilversum	Gereed	Nvt	
Drachten	Gereed	Nvt	

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 2009

Toelichting

Lelystad fase 1

Aanwijzingsprocedure loopt om een baanverlenging, een uitbreiding van de terminal en taxibaan mogelijk te maken.

Maastricht

Huidige Aanwijzing voor Maastricht is nog niet onherroepelijk. De Raad van State heeft de Beslissing op Bezwaar in februari 2007 vernietigd: er bleek met name aanvullend onderzoek naar de effecten op de luchtkwaliteit nodig evenals een betere economische onderbouwing. Een nieuwe Beslissing op Bezwaar wordt voorbereid.

Eelde

Het in 2001 vastgestelde aanwijzingsbesluit is in juni 2008 vernietigd door de Raad van State voor zover het samenhangt met de baanverlenging. Reden hiervoor is dat de rijksbijdrage voor baanverlenging aangemeld had moeten worden bij de Europese Commissie of dat tenminste had moeten worden nagegaan of aanmelding noodzakelijk was. Thans is overleg gaande met de Europese Commissie over de toelaatbaarheid van de overheidsbijdragen. Zodra de Commissie zich hierover heeft uitgesproken, zal een nieuwe Beslissing op Bezwaar worden genomen.

Midden-Zeeland

Aanvraag voor wijziging van de aanwijzing is ingediend. Reactie op aanvraag wordt voorbereid.

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

Voor de natuurcompensatie in het kader van de aanleg van de Maasvlakte 2 geldt dat de aanwijzingsbesluiten na uitspraak van Raad van State in november definitief zijn geworden. De Natuurbeschermingswetvergunning is verstrekt; hiertegen lopen nog 2 beroepen. De toegangsbeperkingsbesluiten zijn van kracht. In het najaar is gestart met de aanleg van de duincompensatie.

Het deelproject Bestaand Rotterdams Gebied verloopt spoedig. Van de verdichtingsopgave is inmiddels ca. 132 van de 200 ha. gerealiseerd. Ook de leefbaarheidsprojecten verlopen voorspoedig.

Voor de 750 ha natuur- en recreatiegebied geldt dat het MER Buytenland is aanvaard en het Voorontwerpbestemmingsplan Buytenland ter inzage is gelegd.

In 2008 is de door VenW medegefinancierde opdracht om het haveninformatiesysteem van het Havenbedrijf Rotterdam (Portinfolink) aan te sluiten op andere modaliteiten nagenoeg afgerond. Het Havenbedrijf Rotterdam en de haven Amsterdam hebben besloten om de haveninformatiesystemen, Portinfolink en Portnet, te laten samenwerken en te integreren, hetgeen aansluit bij de uitrol van Portinfolink en de door VenW gewenste samenwerking.

Beleidsprestaties 2008	realisatie
Verbetering marktwerking	Ja ¹
Formuleren maatschappelijke randvoorwaarden	Ja ²
Instandhouden en verbeteren infracapaciteit	Ja ³

Toelichting

1. In het kader van het EZ programma «Slim Geregeld Goed Verbonden» is een project opgeleverd waarmee een communicatiesysteem voorhanden is waarmee de informatieuitwisseling tussen de Douane en de Voedsel en Waren Autoriteit (VWA) in de haven kan worden geoptimaliseerd ten gunste van het bedrijfsleven.
2. Nadat de activiteiten rondom de aanleg van de Tweede Maasvlakte in hoofdlijnen op de rit zijn gezet, heeft er in 2007 een evaluatie plaatsgevonden. Geconcludeerd is dat een organisatie als ROM-Rijnmond bestaansrecht kan houden. In 2008 is onderzoek gestart naar de mogelijkheden van ROM-Rijnmond om zich als netwerkorganisatie opnieuw te positioneren. In 2009 zullen de ROM-leden (Rijk, Provincie en gemeenten in de regio) zich uitspreken over een eventuele doorstart van ROM, nadat de mogelijkheden zijn verkend voor nieuwe ruimtelijke arrangementen voor de periode 2020–2040.
3. De vaargeul Eemshaven is in 2008 overgegaan van de verkenningsfase naar de planstudiefase. Er is een concept MER opgesteld. De MIRT-verkenning zeetoegang IJmond is medio oktober opgeleverd. De van

het Havenbedrijf verlangde business case heeft vertraging opgelopen. De verkenning «maritieme toegankelijkheid van de kanaalzone Gent-Terneuzen» is 2006 gestart en zal begin 2009 worden afgerond. In dit kader is een brede verkenning met een onderzoekspakket van acht onderzoeken uitgevoerd.

Meetbare gegevens

Toegevoegde waarde Zeehavens

Om de versterking van het netwerk van de Mainport Rotterdam en de overige zeehavens te monitoren wordt als kengetal gehanteerd de toegevoegde waarde samenhangend met het haven- en industriële complex.

Ontwikkeling toegevoegde waarde Nederlandse zeehavens van 2002 tot en met 2007 (in mrd. Euro, prijzen 2002)						
	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Directe toegevoegde waarde zeehavengebieden	19,2	19,1	20,8	21,6	22,2	
<i>In % van het BBP</i>	4,1%	4,1%	4,4%	4,5%	4,4%	
Indirecte toegevoegde waarde	9,3	9,4	9,6	10,3	11,1	
<i>In % van het BBP</i>	2,0%	2,0%	2,0%	2,1%	2,2%	
Totale zeehavengerelateerde toegevoegde waarde	28,5	28,5	30,4	31,8	33,4	
<i>In % van het BBP</i>	6,1%	6,1%	6,4%	6,6%	6,6%	
Bruto binnenlands product (BBP)	465,2	467,1	475,4	484,4	503,0	

Bron: RebelGroup Advisory en Buck consultant International, Economische betekenis van de Nederlandse zeehavens, Rotterdam, 2008

- In 2004 is door het CBS een periodieke revisie op haar methodieken doorgevoerd. Door het herzien van zijn databronnen en berekeningsmethodieken kan het CBS vernieuwde bronnen en berekeningen incorporeren in zijn methodiek. Omdat bovenstaande cijfers voor een groot deel zijn gebaseerd op CBS-cijfers, zijn de opgenomen resultaten dan ook moeilijk vergelijkbaar met de resultaten van voorgaande jaren.

Toelichting

De cijfers over de toegevoegde waarde van de Nederlandse zeehavens komen uit de havenmonitor 2007. De havenmonitor 2007 zal in juni 2009 worden afgerond. De cijfers over de toegevoegde waarde zullen opgenomen worden in de ontwerpbegroting 2010.

Werkgelegenheid zeehavens

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

Ontwikkeling werkgelegenheid Nederlandse zeehavengebieden van 2002 tot en met 2007 (in aantallen werkzame personen)						
	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Directe werkgelegenheid zeehavengebieden	166 369	163 026	159 216	159 713	162 866	
<i>In % van totale Nederlandse werkgelegenheid</i>	2,0%	2,0%	1,9%	1,9%	1,9%	
Indirecte werkgelegenheid	105 490	103 464	104 229	105 401	111 403	
<i>In % van totale Nederlandse werkgelegenheid</i>	1,3%	1,2%	1,3%	1,3%	1,3%	
Totale zeehavengerelateerde werkgelegenheid	271 858	266 490	263 446	265 114	274 270	
<i>In % van totale Nederlandse werkgelegenheid</i>	3,3%	3,2%	3,2%	3,2%	3,3%	
Totale Nederlandse werkgelegenheid	8 324 000	8 283 000	8 211 000	8 231 000	8 383 000	

Bron: RebelGroup Advisory en Buck consultant International, Economische betekenis van de Nederlandse zeehavens, Rotterdam, 2008

- In 2004 is door het CBS een periodieke revisie op haar methodieken doorgevoerd. Door het herzien van zijn databronnen en berekeningsmethodieken kan het CBS vernieuwde bronnen en berekeningen incorporeren in zijn methodiek. Omdat bovenstaande cijfers voor een groot deel zijn gebaseerd op CBS-cijfers, zijn de opgenomen resultaten dan ook moeilijk vergelijkbaar met de resultaten van voorgaande jaren.

Toelichting

De cijfers over de werkgelegenheid van de Nederlandse zeehavengebieden komen uit de havenmonitor 2007. De havenmonitor 2007 zal in juni 2009 worden afgerond. De cijfers over de werkgelegenheid over 2007 zullen opgenomen worden in de ontwerpbegroting 2010.

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

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

Ontwikkeling van het procentuele marktaandeel (in tonnen) van de Nederlandse havengebieden ten opzichte van de totale Noordwest Europese havenrange (de)												
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Totaal Nederlandse Zeehavens	48,1	48,2	46,9	46,3	45,7	45,5	45,9	44,4	44,9	44,9	44,2	44,5
Mainport Rotterdam	37,6	37,9	37,1	36,3	35,7	35,0	35,6	34,5	34,6	34,9	33,8	34,2
Overige Nederlandse Zeehavens	10,5	10,3	9,8	10,0	10,0	10,5	10,3	9,9	10,3	10,0	10,4	10,4

Bron: Nationale Havenraad, Jaarverslag 2007

Toelichting

Uit bovenstaande tabel blijkt dat het marktaandeel van de Nederlandse havens tezamen stabiel is. Wel is het zo dat het marktaandeel van Rotterdam in de snelgroeiende containersector is teruggelopen. Het bedrijfsleven geeft aan dat dat vooral te maken heeft met uitbreiding van terminalcapaciteit in omringende landen, zoals de Altenwerderterminal in Hamburg en het Deurganckdok in Antwerpen. Verder heeft met name Hamburg geprofiteerd van de ontwikkelingen in haar natuurlijke achterland, Oost-Europa.

Extracomptabele verwijzingen

Verwijzing naar het Infrastructuurfonds (IF)

Overzicht uitgaven op het Infrastructuurfonds (x € 1 000)	
Art. Omschrijving	realisatie 2008
IF 16.01.02 PMR realisatie	42 199

35.03 Aansluiting op het internationale luchtvaartnet versterken

Motivering

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

Doelbereiking

In 2008 is de haalbaarheidsstudie FAB aanvaard waarin de mogelijke verbeteringen binnen het FABEC-luchtruim zijn onderzocht en is door de civiele luchtverkeersleidingsorganisaties van de zes staten een samenwerkingsovereenkomst getekend.

Nationaal zijn de betrokken partijen in de Joint Air Traffic Management (ATM) System (JAS) 2020 overeengekomen om in het kader van een optimaal luchtruimgebruik een civiel-militaire Airspace and Flow Management Unit (AFMU) in te richten. Daarnaast zijn de mogelijkheden tot het inrichten van een gezamenlijke National Supervisory Authority (NSA) verkend. Verder is er een werkgroep ingericht die het optimaliseren van het luchtruim tot taak heeft en zijn er belangrijke stappen gezet om te komen tot een contingency-faciliteit voor de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL).

Een belangrijke mijlpaal op het gebied van marktordening en -toegang was de besluitvorming en inwerkingtreding van de vernieuwde EU regels voor de interne luchtvaartmarkt met bijvoorbeeld nu ook eisen over transparante vliegtarieven. Verder werd een akkoord bereikt over herziening van de EU regels over reserveringssystemen. De onderhandelingen over een luchtvaartakkoord tussen de EU en Canada werden afgerond. Op bilateraal vlak bereikte Nederland belangrijke uitbreiding van de markttoegang in de relaties met Rusland, Zuid-Afrika, de Filipijnen en op vrachtgebied met Singapore.

Beleidsprestaties 2008	realisatie
Kennis luchtvaart en luchthavens	Ja
Luchtruim	Ja
Marktordening en markttoegang	Ja
Inspectie Verkeer en Waterstaat domein luchthavens/luchtruim en luchtvaartoperationele bedrijven	Ja

Meetbare gegevens

Het Rijk heeft geen directe invloed op het aantal minuten vertraging in het Europese luchtruim, maar dit kengetal geeft wel een beeld van de efficiëntie van het luchtvaartbestel.

Gemiddelde vertraging per vlucht toe te rekenen aan Air Traffic Management (in minuten)										
	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Taakstelling vanaf 1999 met herijking voor 2002–2006	2,8	2,8	2,8	2,44	2,08	1,72	1,4	1,0	1,0	1,0
Gerealiseerd	5,5	3,6	3,1	1,8	1,2	1,2	1,3	1,4	1,6	1,9

Bron: Eurocontrol, Performance Report rapport 2008, rapport 2009

Toelichting

De Europese doelstelling voor de gemiddelde vertraging bedraagt 1 minuut per vlucht. In 2008 nam de vertraging echter weer toe tot 1,9 minuut. De vertragingen zijn niet evenredig verdeeld. Zo'n 8% van alle vluchten had er last van. Ongeveer de helft daarvan (4,3%) had een vertraging van meer dan een kwartier en een zesde (1,3%) was meer dan een

half uur vertraagd. Gemiddeld gaat een vlucht door drie verkeersleidingsgebieden, zodat vertraging in één gebied ook gevolgen heeft verderop. In 2008 lagen de gebieden die de meeste vertragingen veroorzaakten vooral in oost- en zuid-oost Europa. Oorzaken van de vertraging kunnen ondermeer liggen in het weer, in capaciteitsproblemen in een bepaald gebied en in de beschikbaarheid van verkeersleiders (wegens tekorten of door stakingen).

Extracomptabele verwijzingen

Belastinguitgaven

Meerjarenraming van belastinguitgaven (x € 1 000), budgettair belang op transactiebasis	
	realisatie 2008
Vrijstelling luchtvaartuigen	133 000

35.04 Logistieke efficiëntie goederenvervoer verbeteren

Motivering

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

Doelbereiking

Zowel in de Mobiliteitsaanpak als in de gebiedsgerichte samenwerkingsagenda's is goederenvervoer in 2008 expliciet aan de orde geweest. Ook in Randstad Urgent is goederenvervoer en logistiek een belangrijke driver achter een aantal projecten.

Door het ministerie van VROM wordt een structuurvisie buisleidingen opgesteld. Begin 2008 heeft VenW in dit kader een visie ontwikkeld op buisleidingen als transportmodaliteit.

Twee fiscale maatregelen, die zijn gericht op het handhaven van het level playing field voor de Nederlandse Zeevaartsector, zijn ter goedkeuring aan Brussel aangeboden. Dit betreft het verlagen van de tonnagebelasting voor grote schepen en voor scheepsmanagementactiviteiten.

Het initiatief van de Europese Commissie om te komen tot één Europese short sea markt zonder douaneprocedures, wat een vermindering van administratieve procedures tot gevolg heeft, is ondersteund. Op nationaal niveau wordt gewerkt aan één elektronisch loket of «single window», waarbij alle administratieve procedures in het contact met de overheid (zoals douane, veterinaire inspectie) worden gebundeld.

Ook zijn in 2008 tal van acties op het gebied van het verhogen van het maatschappelijk rendement van logistiek en de beeldvorming daaromtrent uit de Beleidsbrief Logistiek en Supply Chains uitgevoerd. Daarover zal de Tweede Kamer in het voorjaar 2009 in een rapportage worden geïnformeerd.

Beleidsprestaties 2008	realisatie
Vergroting strategische oriëntatie	Ja
Logistieke efficiëntie zee- en kustvaart	Ja ¹
Logistieke efficiëntie binnenvaart	Ja ²
Logistieke efficiëntie wegvervoer	Ja ³
Logistieke efficiëntie spoorvervoer	Ja ⁴
Inspectie Verkeer en Waterstaat domein goederenvervoer	Ja

Toelichting

- In 2008 is een tweede tender van € 2,4 mln. van de SMI (Subsidie-regeling Maritieme Innovatie) geopend. Het beschikbare budget is hierbij volledig toegewezen aan innovatieve projecten, waaronder efficiëntere sleepboten en een robot voor het reinigen van de binnenzijde van de scheepsromp, die beantwoorden aan de eisen van de regeling.
- De Tijdelijke subsidieregeling Innovatie Binnenvaart is gepubliceerd. De eerste tender heeft een goede respons opgeleverd van innovatieprojecten met kosten tot € 100 000. De subsidieverlening aan grotere projecten (boven € 100 000 aan kosten) is echter achtergebleven bij de verwachting. Vrijwel alle provincies en regio's hebben netwerkanalyses gemaakt voor hun vaarwegen en binnenhavens. Voorts is in 2008 een eerste tranche van € 35 miljoen verdeeld van het subsidiebudget van € 62 miljoen ten behoeve van de revitalisering van binnenhavens (zie Infracfonds).
- In het kader van vermindering van regeldruk van bedrijven is in 2007 in opdracht van het kabinet een fundamentele verkenning transportbelemmeringen gestart. De Commissie Noordzij heeft medio 2008 haar advies aan het kabinet aangeboden. De Commissie heeft o.a. een 40-tal actuele knelpunten van uiteenlopende aard geïnventariseerd, waarvan volgens de Commissie Noordzij een 15-tal binnen 1 jaar (deels) kan worden opgelost. In 2008 is in overleg met het bedrijfsleven gewerkt aan een actieplan voor de 15 knelpunten. Voorjaar 2008 is dit actieplan tezamen met het kabinetsstandpunt aan de Tweede Kamer aangeboden.
 - De nieuwe regels ten aanzien van vakbekwaamheid chauffeur zijn voor busvervoer op 10 september 2008 in werking getreden.
 - Ten aanzien van Langere Zwarte Vrachtwagens (LZV's) is in 2008 verder gewerkt aan het oplossen van knelpunten die het gebruik van LZV's op grotere schaal mogelijk maakt. Eind 2008 is het aantal LZV's op 212 uitgekomen. Begin 2008 waren het er 160.
 - Voor de drie verordeningen van het wegvervoerpakket is door de ministers een politiek akkoord bereikt bij de Raad van Ministers van 13 juni 2008.
 - De minister heeft bij de Europese Commissie aangedrongen een hofzaak in te stellen om het door Oostenrijk (Tirol) ingestelde sectoraal rijverbod te verbieden.
- Spoorgoederencorridors: Najaar 2008 is met Tsjechië politiek overeenstemming bereikt over de uitvoering van een actieplan voor het verbeteren van het spoorgoederenvervoer tussen Nederland en Tsjechië. In november 2008 is een afspraak gemaakt met Polen over het uitvoeren van een corridorstudie in 2009. EU-regelgeving: In 2008 is de implementatie van het MOU wederzijdse erkenning van toelatingscertificaten dat in 2007 door de Ministers van Nederland, Denemarken, Zwitserland en Italië werd getekend vergaand geïmplementeerd. In

december 2008 is een soortgelijke afspraak gemaakt op inspectie-niveau met België, Frankrijk en Luxemburg.

In 2008 is de voorbereiding van implementatie van het 3e spoorpakket (marktopening internationaal reizigersvervoer, consumentenbescherming internationaal reizigersvervoer, rijbewijs machinisten) gestart. Voor ERTMS heeft de Europese spoorwegsector een MOU getekend ten aanzien van de vereisten aan de systeemontwikkeling voor versie 3 die per 2012 gereed dient te zijn. Dit is essentieel voor de implementatie van ERTMS op de corridor Rotterdam – Genua waarvoor de Ministers in 2006 een Letter of Intent hebben getekend. Implementatie van ERTMS op de Betuweroute: ProRail heeft op de Havenspoorlijn in opdracht van VenW in 2008 ERTMS (level 1) in de spoorinfrastructuur aangelegd. ERTMS wordt echter nog niet gebruikt op dit gedeelte, omdat de vervoerders nog onvoldoende voor ERTMS level 1 geschikte locomotieven hebben. Locomotieven rijden nu op het westelijk gedeelte van de Havenspoorlijn, van de haven tot aan Pernis, met ATB-EG en op het oostelijk gedeelte zonder beveiligingssysteem 40 km/h met de mogelijkheid om van 25 kV gebruik te maken.

Van de 100 voor subsidie aangemelde locomotieven waren er eind 2008 uiteindelijk 80 locomotieven volledig omgebouwd en uitgerust met ERTMS. Deze zijn nu toegelaten op de Betuweroute. De subsidie-regeling liep ten einde in december 2008.

Gebruiksvergoeding goederenvervoer: Eind 2007 hebben ProRail en Keyrail met vervoerders meerjarige afspraken (2008–2011) gemaakt over de gebruiksvergoeding in het kader van de overgangsregeling (met subsidie). Door de succesvol verlopen onderhandelingen, het gegroeide vertrouwen tussen partijen en het feit dat de gebruiksvergoeding ook wordt meegenomen in de evaluatie van de spoorwegwet heb ik in mijn brief van 11 februari 2008 aan de TK aangegeven af te zien van een aparte evaluatie gebruiksvergoeding spoorgoederenvervoer.

Meetbare gegevens

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

Toegevoegde waarde zeevaart en maritieme sector in constante prijzen (in € miljard, prijzen van 1995)													
	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Zeevaart	0,7	0,7	0,8	0,9	0,9	1,0	1,1	1,1	1,1	1,1	1,2	1,2	1,4
Overige maritieme sector/ dienstverlening*	3,0	3,0	3,2	3,3	3,3	3,3	3,5	3,2	3,1	3,2	3,3	3,4	3,5
Totaal brede maritieme sector	3,7	3,7	4,0	4,2	4,2	4,3	4,6	4,3	4,2	4,3	4,5	4,6	4,9

* de cijfers overige maritieme sector/dienstverlening zijn gecorrigeerd voor dubbelstellingen

Bron: Ecorys Beleidsmonitor Zeescheepvaart, 2008

Toelichting

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

Bovenstaande reeks is vanaf het jaar 2001 aangepast voor dubbel-tellingen. Daarnaast zijn de cijfers voor 2005 aangepast aan de definitieve CBS cijfers. De toegevoegde waarde in 2006 en 2007 is berekend op basis van voorlopige CBS cijfers (december 2008). De doelstelling om tot en met 2008 tenminste het niveau van 2001 te handhaven is in 2007 gerealiseerd.

Aantal omgebouwde ETCS-locomotieven

Aantal omgebouwde ETCS-locomotieven					
	2005	2006	2007	Streef- waarde 2008	Realisatie 2008
Aantal omgebouwde ETCS-locomotieven	0	3	42	100	80

Bron: Senter Novem

Toelichting

De streefwaarde voor het jaar 2008 is bijgesteld in de begroting 2009. Het streven was dat eind 2008, na beëindiging van de kortlopende subsidie-regeling om vervoerders steun te bieden bij inbouw van ETCS, 100 locomotieven zouden zijn omgebouwd. Maar een van de partijen heeft zich teruggetrokken en heeft afgezien van subsidie voor ombouw van twintig locomotieven.

Extracomptabele verwijzingen

Verwijzing naar het Infrastructuurfonds (IF)

Overzicht uitgaven op het Infrastructuurfonds (x € 1 000)	
Art. Omschrijving	realisatie 2008
IF 18.03 Intermodaal Vervoer Realisatie	680

Beleidsartikel 35

Belastinguitgaven

Meerjarenraming van belastinguitgaven (x € 1 000), budgettair belang op transactie-basis	
	realisatie 2008
Willekeurige afschrijving zeeschepen	1 000
Keuzeregime winst uit zeescheepvaart (tonnagebelasting)	71 000
Afdrachtvermindering zeescheepvaart	82 000
Vrijstelling communautaire wateren	138 000

Overzicht afgeronde onderzoeken

Overzicht afgeronde onderzoeken					
Onderzoek	Onderwerp	OD	Start	Afgerond	Vindplaats
Beleidsdoorlichting	Aansluiting op positiebepaling internationaal luchtvaartnet versterken	35.03	juni 2008		
Overig evaluatieonderzoek	Herziening charterbeleid	35.03	oktober 2005	mei 2007	
	Proef langere en zwaardere vrachtwagens	35.04	2007	2007	Kamerstuk 2006–2007, 29 398, nr. 55
	Vergelijkend onderzoek luchthaven-gelden en overheidsheffingen	35.03	januari 2007	maart 2008	Kamerstuk 2007–2008, 29 665, nr. 98

Toelichting

Aansluiting op Positiebepaling internationale luchtvaartnet versterken

Met deze beleidsdoorlichting was beoogd om een inzicht te geven in de processen met betrekking tot de implementatie van internationale ontwikkelingen in het nationale beleid. In de strategische studie naar het Joint ATM Systeem 2020, de brief van de minister aan de Tweede Kamer (V&W/DGTL-2007/9647, d.d. 5 februari 2007, Tweede Kamer 29 665, nr. 81) met de beleidsmatige consequenties en voorgenomen vervolgaanpak naar aanleiding van deze studie en de in 2009 uit te brengen Luchtvaartnota is diepgaand ingegaan op onder meer de in het in het luchtruim spelende nationale issues (civiel-militaire samenwerking, versterking van het toezicht, decompliceren van het luchtruim) en internationale ontwikkelingen (SES-II-pakket met onder meer prestatiebesturing, SESAR en FAB-EC). Het thans nog houden van een beleidsdoorlichting naast de strategische studie en de Luchtvaartnota zou geen toegevoegde waarde creëren. Om die reden is afgezien van de beleidsdoorlichting.

Herziening charterbeleid

Gewerkt wordt thans aan herziening van het luchtvaartpolitieke kader. Daarin wordt ook aandacht gegeven aan charteroperaties. De voorlopige resultaten van de hierboven genoemde herziening van het charterbeleid worden daarbij betrokken.

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

De kwaliteit van de leefomgeving waarborgen, door de negatieve effecten van mobiliteit op de leefomgeving te minimaliseren. VenW werkt aan normstelling voor voer- en vaartuigen in nationaal en internationaal verband en aan eerlijke handhaving. VenW stimuleert systeem-vernieuwingen en innovaties om deze normen te realiseren. VenW beïnvloedt het gedrag van vervoerders en gebruikers. VenW lost de knelpunten in de ecologische hoofdstructuur op.

Doelbereiking en maatschappelijke effecten

In 2008 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. Het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) vastgesteld in het kabinet.

De verandering van het klimaat is een mondiaal probleem dat een brede aanpak vergt. In 2008 is uitvoering gegeven aan het rijksbrede programma Schoon en Zuinig. 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 is met de start van het programma Auto van de Toekomst invulling gegeven aan de versnelde introductie van duurzame voertuigen.

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. De uitvoering van het Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO) is verder ter hand genomen.

De EU heeft de regeling voor het opnemen van de luchtvaart in het Europese Emissiehandelssysteem (ETS) goedgekeurd. Met ingang van 2012 zal de luchtvaart deel uitmaken van het ETS.

Vanaf 2008 wordt de maatregel om 60% van de afhandelingsplaatsen voor vliegtuigen te voorzien van vaste stroomaansluitingen en voorzieningen voor preconditioned air (in plaats van het gebruik van Auxiliary Power Units (APU) en Ground Power Units (GPU's)) uitgevoerd. Deze maatregel maakt onderdeel uit van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). De maatregelen die in het kader van dit programma voor de verbetering van de luchtkwaliteit worden genomen moeten er voor zorgen dat Schiphol in 2015 aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit voldoet.

De beleidsbrief Zeehavens als Draaischijven naar Duurzaamheid is door de Ministerraad vastgesteld en in november aan de Tweede Kamer aangeboden (Kamerstuk 2008–2009, 29 862, nr. 10).

De beleidsbrief schetst een visie en ambitie voor de duurzame ontwikkeling van de Nederlandse zeehavens. Daarnaast maakt het kabinet duidelijke welke maatregelen het neemt om die duurzame ontwikkeling te ondersteunen.

In 2008 is in de IMO nieuwe internationale regelgeving vastgesteld, welke is gericht op reductie van de luchtmissies door de internationale

Beleidsartikel 36

zeevaart. Hierbij zijn de normen voor de uitstoot van zwavel- en stikstofoxiden drastisch aangescherpt.

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 2008 aangekondigde activiteiten uitgevoerd die uiteindelijk hebben bijgedragen aan het behalen van de operationele doelstellingen en daarmee aan de algemene beleidsdoelstelling.

Succesfactoren

De Europese Commissie, Raad en het Europees Parlement hebben in 2008 een akkoord bereikt voor de normering van CO₂ uitstoot door personenauto's vanaf 2012.

In 2008 heeft de Europese Commissie een mededeling gedaan inzake geluidsreducerende maatregelen voor spooarmaterieel. In deze mededeling geeft de Europese Commissie aan hoe zij denkt dat deze programma's het best gestimuleerd kunnen worden. Ook heeft de Europese Commissie een voorstel aangekondigd met wettelijke voorschriften waaraan geluidsafhankelijke gebruiksvergoedingen voor het spoor moeten voldoen, indien lidstaten een dergelijke differentiatie in de vergoeding invoeren.

Tabel budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)							
36. Bewaken, waarborgen en verbeteren van kwaliteit leefomgeving, gegeven de toename van mobiliteit	Realisatie			Begroting	Verschil	Slotwetmutaties	
	2005	2006	2007	2008	2008	2008	2008*
Verplichtingen		141 912	79 802	47 234	82 108	- 34 874 ¹	- 23 642
Uitgaven	63 471	74 701	74 888	77 126	114 231	- 37 105	- 19 002
<i>36.01 Leefomgeving hoofdwegen</i>	<i>15 373</i>	<i>23 400</i>	<i>25 423</i>	<i>22 171</i>	<i>30 949</i>	<i>- 8 778</i>	<i>- 3 713</i>
36.01.01 Algemene strategie- en beleidsvorming	274	820	587	643	710	- 67	- 99
36.01.02 Investeringsimpuls voor innovatie	3 137	6 382	6 236	3 080	8 396	- 5 316 ²	- 1 127
36.01.03 Maatregelen klimaatbeleid personenvervoer	5 094	5 571	7 121	10 372	13 191	- 2 819 ³	- 2 086
36.01.04 Maatregelen lokale luchtkwaliteit	963	4 967	6 337	924	1 058	- 134	- 211
36.01.05 Bevorderen geluidsreducerende oplossingen wegvervoer	132	163	191	207	143	64	59
36.01.06 Duurzaam weggoederenvervoer	5 773	5 497	4 951	6 945	7 451	- 506	- 249
<i>36.02 Leefomgeving spoorwegen</i>	<i>9 135</i>	<i>9 127</i>	<i>9 131</i>	<i>9 137</i>	<i>9 149</i>	<i>- 12</i>	<i>- 15</i>
36.02.01 Algemene strategie- en beleidsvorming	59	0	0	0	0	0	0
36.02.02 Bevorderen geluidsreducerende oplossingen voor personen- en goederenvervoer per spoor	0	51	55	61	73	- 12	- 15
36.02.03 Bodemsanering NS percelen	9 076	9 076	9 076	9 076	9 076	0	0
<i>36.03 Luchtvaart</i>	<i>36 813</i>	<i>40 304</i>	<i>38 271</i>	<i>43 205</i>	<i>70 170</i>	<i>- 26 965</i>	<i>- 14 469</i>
36.03.01 Doorstorting heffingen GIS-1 aan Stichting GIS	86	9 842	10 047	9 615	11 043	- 1 428	- 1 331

Beleidsartikel 36

36.03.02 Geluidsisolatie Schiphol fase 2 (GIS-2)	11 799	19 957	17 282	5 828	9 500	- 3 672 ⁴	- 172
36.03.03 Geluidsisolatie Schiphol fase 3 (GIS-3)	1 490	207	2 407	4 950	26 377	- 21 427 ⁵	- 10 050
36.03.04 Klachtenafhandeling Geluidsisolatie Schiphol	9 650	9	138	987	0	987 ⁶	77
36.03.05 Woonschepen geluidszones Schiphol	488	121	178	29	0	29 ⁷	9
36.03.06 Behandeling en uitbetaling schadeclaims Schiphol	7 234	6 878	5 287	5 123	14 957	- 9 834 ⁸	- 2 877
36.03.07 Aankoop LIB geluidsliepzones Schiphol	3 650	1 168	576	284	1 200	- 916 ⁹	- 1 036
36.03.08 Geluidsisolatie regionale luchthavens	1 027	266	338	2 356	2 310	46	- 1 514
36.03.09 Behandeling en uitbetaling schadeclaims regionale luchthavens	0	59	120	5	2 325	- 2 320 ¹⁰	- 10
36.03.10 Duurzame luchtvaart	1 389	1 322	1 238	11 057	1 911	9 146 ¹¹	32
36.03.11 Groenvoorziening Schiphol	0	435	117	2 403	0	2 403 ¹²	2 403
36.03.12 IVW-domein luchtvaart-technische bedrijven en luchthavens/luchtruim			543	568	547	21	0
36.04 Scheepvaart	2 150	1 870	2 063	2 613	3 963	- 1 350	- 805
36.04.01 Duurzame zeevaart	1 024	791	629	503	824	- 321	4
36.04.02 Duurzame zeehavens	175	190	208	293	330	- 37	- 151
36.04.03 Duurzame binnenvaart	951	889	631	1 197	2 212	- 1 015	- 658
36.04.04 IVW-domein koopvaardij en visserij			595	620	597	23	0
Van de totale uitgaven:							
- <i>Apparaatsuitgaven</i>		2 074	1 604	1 801	2 655	- 854	
- <i>Baten-lastendiensten</i>		306	1 459	1 552	1 487	65	
- <i>Restant</i>		72 281	71 825	73 773	110 089	- 36 316	
36.09 Ontvangsten	53 833	55 021	56 806	57 150	- 344	- 394	
36.09.01 Ontvangsten heffingen GIS-1		9 662	10 107	10 684	10 946	- 262	- 262
36.09.02 Ontvangsten SGIS klachtenafhandeling GIS-1		0	68	147	0	147 ¹³	147
36.09.03 Ontvangsten heffingen GIS-2 & 3		33 352	33 604	34 084	34 882	- 798	- 798
36.09.04 Ontvangsten wensvoorzieningen GIS-2 & 3		93	6	147	0	147 ¹⁴	147
36.09.05 Ontvangsten heffingen overige Schiphol projecten		10 326	10 690	11 009	11 017	- 8	- 8
36.09.06 Ontvangsten heffingen regionale luchthavens		243	200	221	250	- 29	- 29
36.09.07 Overige ontvangsten		157	346	514	55	459 ¹⁵	409

* Conform het gestelde in de leeswijzer bij dit jaarverslag, wordt voor toelichtingen op de verschillen in de bovenstaande kolom Slotwetmutaties 2008, verwezen naar het bij de Kamer ingediende slotregularisatiewetvoorstel.

Financiële toelichting op de tabel budgettaire gevolgen van beleid

- De lagere verplichtingenrealisatie hangt voornamelijk samen met de lagere realisatie van GIS-2 (zie toelichting 4), GIS-3 (zie toelichting 5) en de schadeclaims (zie toelichting 8).
- Bij de Stichting Transumo zijn de uitgaven lager dan verwacht.
- Het verschil wordt verklaard door lagere uitgaven op het CO₂ reductieprogramma door vertragingen in de uitvoering van maatregelen.
- De realisatie is lager dan begroot aangezien ten tijde van het indienen van de begroting voor 2008 verwacht werd dat alle GIS-2-woningen afgerond zouden worden in 2008. Medio 2008 is besloten (geaccordeerd door de Minister) om 28 woningen over te hevelen naar het GIS-3-project. Hierdoor is de realisatie in 2008 lager dan in de begroting voorzien.
- Er is een vertraging opgetreden in het maken van de ontwerpen van de geluidwerende voorzieningen door de ingenieursbureaus. Hierdoor zijn er in 2008 nog geen kosten gemaakt voor het daadwerkelijk aanbrengen van geluidwerende voorzieningen door aannemers. Deze kosten waren wel begroot. De vertraging wordt veroorzaakt door de kwaliteit die door Progis geëist wordt (en onderschat is door de bureaus) en omdat de bureaus moeite hebben om het proces (veel woningen) goed in de vingers te krijgen.
- Betreft de uitgaven voor de Klacht en Garantieregeling GIS 2 en GIS 3.
- In 2008 zijn er nog kosten (€ 29 000) gemaakt voor het slopen van de woonboten.
- Door een uitspraak van de Raad van State in april 2008 zijn beslissingen omtrent schadeclaims opgeschort tot dat een speciaal daarvoor ingestelde adviescommissie haar advies heeft afgerond over de gevolgen van de uitspraak voor de beoordeling van toekomstige schadeclaims. De voorbereidende werkzaamheden inzake de behandeling van schadeclaims zijn wel voortgezet. Hierdoor is fors minder gerealiseerd dan voor 2008 was begroot.

9. In de motie Hofstra is bepaald dat eigenaren binnen de sloopzones niet verplicht kunnen worden gesteld hun woning te verkopen aan de Gemeente. Daardoor is het lastig in te schatten wat de daadwerkelijke kosten worden. In 2008 is uiteindelijk één pand aangekocht.
10. Omdat de behandeling en uitbetaling van schadeclaims afhankelijk is van aanvragen en de toekenning van de claims, zijn de kosten lager dan geraamd.
11. De hogere uitgaven betreffen een bijdrage van € 10 mln. aan het Leefbaarheidsfonds Schiphol, welke bij Najaarsnota aan de begroting van VenW is toegevoegd.
12. Over 2008 is € 2,403 mln. uitbetaald en is het totale bedrag van de subsidieregeling uitgekeerd. De in 2008 gerealiseerde uitgaven zijn deels gebruikt om een gehonoreerde claim van de Stichting Mainport&Groen te betalen voor een grondaankoop uit 2005. RWS had destijds minder uitgekeerd omdat niet aan alle voorwaarden, conform de subsidiebeschikking, was voldaan. In 2008 is hieraan gevolg gegeven door de Stichting Mainport&Groen en kon RWS de totale grondaankoop alsnog goedkeuren en uitbetalen.
13. Het gerealiseerde bedrag betreft de laatste factuur die vanuit Progis aan Stichting GIS is gestuurd. Het betreft de vergoeding van kosten die Progis heeft gemaakt voor GIS-1- garantiekachten over de periode 1-12-2006 tot 1-12-2007 en is in 2008 ontvangen.
14. Het gerealiseerde bedrag betreft de ontvangsten met betrekking tot wensvoorzieningen in 2008. (wensvoorzieningen van de laatste geïsoleerde woningen in GIS-2). Er volgt nog een gering (ca € 35 000) bedrag in 2009 voor GIS-2.
15. De hogere ontvangst wordt veroorzaakt door de ontvangst van de Stadsregio Amsterdam inzake de eindafrekening subsidie Roetfilters.

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

Motivering

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

Doelbereiking

De inzet op verdere aanscherping van Europese emissienormen voor voer- en vaartuigen is in 2008 voortgezet; o.a. zijn afspraken gemaakt over de implementatie van de brandstofkwaliteitsrichtlijn. In de onderhandelingen van de herziene EU-richtlijn luchtkwaliteit is uitdrukkelijk ingezet op haalbare normen en een maatregelenpakket op Europees niveau. Dit heeft geleid tot een richtlijn die een lidstaat de mogelijkheid biedt van uitstel om de normen te halen als die voor die lidstaat uitdrukkelijk niet haalbaar zijn. Bij de aanleg van nieuwe infrastructuur moet worden aangetoond dat tijdig zal worden voldaan aan de normen voor luchtkwaliteit. In 2008 is verder uitwerking gegeven aan de uitvoering van het Innovatieprogramma Luchtkwaliteit. In 2008 is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (VROM – Dossier Luchtkwaliteit Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) vastgesteld in het kabinet. Verschillende stimuleringsmaatregelen zijn uitgevoerd, zoals het stimuleren van roetfilters en het treffen van fiscale stimuleringsmaatregelen.

In 2008 is een wetsvoorstel betreffende de introductie van geluidproductieplafonds naar de Raad van State verzonden en het advies van de Raad van State verwerkt.

In 2008 heeft vervolgonderzoek plaatsgevonden naar stille wegdekken. De Nederlandse lobby in Brussel heeft er in 2008 mede voor gezorgd dat er een voorstel van de EC ligt voor een significante aanscherping van de emissie-eisen van banden voor personenauto's en vrachtauto's. Nationaal zijn er in 2008 afspreken met de branche gemaakt om het toepassen van stille banden te stimuleren.

In 2008 is daarnaast gestart met de voorbereiding van het saneren van hoge geluidbelastingen op 10 weg- en spoorweglocaties door middel van innovatieve geluidmaatregelen, vooruitlopend op de NoMo-saneringsoperatie in de periode 2011–2020.

Beleidsprestaties 2008	realisatie
Algemene strategie- en beleidsvorming	Ja ¹
Investeringsimpuls voor innovatie	Ja ²
Maatregelen klimaatbeleid personenvervoer	Ja ³
Maatregelen lokale luchtkwaliteit	Ja
Bevorderen geluidsreducerende oplossingen wegvervoer	Ja
Duurzaam weggoederenvervoer	Ja ⁴

Toelichting

1. In 2008 zijn van de in het MJPO (MJPO – MJPO – Meerjarenprogramma Ontsnippering) geïdentificeerde knelpunten 12 geheel opgelost en zijn 6 gedeeltelijk. Per 31 december 2008 zijn er 73 (deel)knelpunten geprogrammeerd (lopend van in voorbereiding verkenning via gereed maken voor uitbesteding tot uitvoering).

Geheel/gedeeltelijk opgeloste knelpunten in 2008:

nr *	Provincie	locatie	voorziening	Opgelost?	Onderdeel
GR 6	Groningen	A7/spoor	Grote faunatunnels	Geheel	Robuuste verbinding
DR 11	Drenthe	A28	Kleine faunatunnel	Geheel	wegen
GE 12	Gelderland	N18/A15	Aanpassen brug	Geheel	wegen
GE 14	Gelderland	N18/A16	Aanpassen brug	Geheel	wegen
GE 15	Gelderland	N18/A17	Aanpassen brug	Geheel	wegen
GE 11C	Gelderland	A18	Kleine faunatunnel	gedeeltelijk	wegen
GE 11D	Gelderland	A18	Kleine faunatunnel	gedeeltelijk	wegen
GE 11E	Gelderland	A18	Kleine faunatunnel	gedeeltelijk	wegen
GE 11F	Gelderland	A18	Kleine faunatunnel	gedeeltelijk	wegen
GE 11G	Gelderland	A18	Aanpassen brug	gedeeltelijk	wegen
OV 1B	Overijssel	N47	Kleinwildtunnel en rasters	gedeeltelijk	wegen
OV 15	Overijssel	N18	Aanleggen rasters	Geheel	wegen
NH 6	Noord-Holland	A7	Ecoduiker, oever, schanskorven	Geheel	wegen
UT 9	Utrecht	A1	stobbenwal	Geheel	wegen
NB 5	Noord-Brabant	A58	Kleine faunatunnel,	Geheel	wegen
NB 6	Noord-Brabant	A58/N65, Wilhelmina-kanaal	aanpassing duiker, 3 Kleine faunatunnels, fauna uittreedpunt	Geheel	Wegen/water
NB 9	Noord-Brabant	N69	Kleinwildrasters, 6 Kleine faunatunnels, Ecoduct, ecoduiker	Geheel	wegen
ZE 4	Zeeland	Veerse Dam	Droge faunapassage	Geheel	wegen

* De nummers van de ontsnipperingsprojecten corresponderen met de nummers in het MJPO.

2. VenW is penvoerend ministerie van Transumo, een ICES/KIS-3 programma voor duurzame systeeminnovatie. De projecten van Transumo, waaronder het project Spitsmijden, worden voor 50% gesubsidieerd en zijn gebaseerd op een samenwerking tussen overheid, kennisinstellingen en bedrijven. Het programma Transumo loopt van 2004 tot begin 2010.
3. Enveloppe Energie: In 2008 is € 30 miljoen toegekend aan het Programma «De auto van de toekomst gaat rijden». Met sectorpartijen en medeoverheden wordt gewerkt aan de voorbereiding van regelingen voor grootschalige pilotprojecten voor o.a. rijden op waterstof en elektriciteit.

4. Op de website www.duurzamelogistiek.nl worden de laatste ontwikkelingen en publicaties opgenomen.
Ten behoeve van stimuleren van investerings- en kennisoverdrachtprojecten van uitontwikkelde technologieën is in 2008 uitvoering gegeven aan de projecten die worden gesubsidieerd in het kader van de CO₂ reductie Verkeer en Vervoer goederenvervoer.

Meetbare gegevens

1. Emissies NO_x, SO₂ en VOS in verkeer en vervoer. De streefwaarden hiervoor zijn respectievelijk maximaal 158 Kton, maximaal 4 Kton en maximaal 55 Kton in 2010.
2. Emissie CO₂ in verkeer en vervoer. De streefwaarde hiervoor is 38 Mton in 2010.
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. In 2010 wordt op alle locaties langs rijkswegen de grenswaarde voor PM₁₀ gehaald.
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.

Indicator	2004	2005	2006	2007	2008	Basiswaarde peildatum	Streefwaarde peildatum ***
Emissie NO_x **** bron: Planbureau voor de Leefomgeving; Milieubalans 2008 http://www.rivm.nl/bibliotheek/digitaaldepot/MB2008.pdf	237	211	199	187		268 kton 2000	158 kton 2010
Emissie SO₂ **** bron: Planbureau voor de Leefomgeving; Milieubalans 2008 http://www.rivm.nl/bibliotheek/digitaaldepot/MB2008.pdf	7	6	6	5		9 kton 2000	4 kton 2010
Emissie VOS (NM) **** bron: Planbureau voor de Leefomgeving; Milieubalans 2008 http://www.rivm.nl/bibliotheek/digitaaldepot/MB2008.pdf	64	51	47	43		90 kton 2000	55 kton 2010
Emissie CO₂ in verkeer en vervoer bron: IPCC/CBS	36	39	39,6	38,9		36,6 Mton 2000	38,7 mton 2010
Lokale luchtkwaliteit NO₂ ** bron: RWS/DVS							0 knelpunten langs rijks- wegen 2015
Geluidsknelpunten langs hoofdwegen bron: RWS/DVS		12 000	12 000	12 000	12 000	12 000 2002	0 * 2020
Aantal opgeloste MJPO knelpunten gesommeerd bron: RWS/DVS		10	17	29	41	0 2005	208 2018

* Voor 10 procent van de woningen zal de aanpak bestaan uit gevelisolatie en de belasting zal boven de 65 blijven.

** Er is geen concrete indicator, wel is bekend waar de norm wordt overschreden.

*** Dit is voor emissies idem NEC-plafond 2010.

**** Cijfers NO_x, SO₂ en VOS (NM) 2005 en 2006 wijken af van opgave in Jaarverslag 2007 als gevolg van een methodiekwijziging in de berekening van de verkeersemissies.

Toelichting

Het kabinet wil de emissies van verkeer en vervoer terugdringen, de luchtkwaliteit verbeteren en de MJPO-knelpunten door middel van ontsnipperingsmaatregelen oplossen.

MJPO: In 2008 zijn 12 knelpunten geheel en 6 knelpunten gedeeltelijk opgelost. Dit brengt het totaal aantal opgeloste knelpunten op 41. Er zijn nog 167 knelpunten op te lossen.

Extracomptabele verwijzingen

Verwijzing naar het Infrastructuurfonds (IF)

Overzicht uitgaven op het Infrastructuurfonds (x € 1 000)	
Art. Omschrijving	realisatie 2008
IF 12.02 Servicepakket meer kwaliteit leefomgeving	6 005
IF 12.03 Innovatieprogramma Geluid en Lucht	20 217

Belastinguitgaven

Meerjarenraming van belastinguitgaven (x € 1 000), budgettair belang op transactiebasis	
	realisatie 2008
Verlaging tarief voor dieselauto's met roetfilter	12 000

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

In 2008 is voortgang geboekt t.a.v. de te moderniseren Wet geluidhinder. Er is in 2008 advies van de Raad van State op het wetsvoorstel ontvangen. Ook is verdere vooruitgang geboekt om effectief bronbeleid, zoals het invoeren van stillere remblokken voor wagons, te bevorderen. Vooruitlopend op de NoMo-saneringsoperatie van hoge geluidbelastingen in de periode 2011–2020 is al in 2008 gestart met de voorbereiding van het saneren van hoge geluidbelastingen op vierspoorweglocaties door middel van innovatieve geluidmaatregelen.

Beleidsprestaties 2008	realisatie
Algemene strategie- en beleidsvorming	Ja
Bevorderen geluidsreducerende oplossingen voor personen- en goederenvervoer per spoor	Ja ¹
Bodemsanering NS-percelen	Ja

Toelichting

- Bronbeleid. Er wordt vanuit Nederland extra inzet gepleegd om de toelatingsprocedure van de stillere remblokken op Europees niveau prioriteit te geven.
 - In 2008 is door ProRail een prestatieregeling ingevoerd, die positieve financiële prikkels geeft aan vervoerders om lawaaiig materieel om te bouwen.
 - Spoorwegemplacements. In 2008 is er door ProRail voortgang geboekt ten aanzien van het Uitvoeringsprogramma geluid op emplacementen (UPGE) geleid.
 - Bodemsanering NS-percelen. Sinds 1996 doneren VenW, VROM en NS jaarlijks geld aan de Stichting Bodemsanering Nederlandse Spoorwegen voor landelijke aanpak van bodemverontreiniging in NS-percelen.

Meetbare gegevens

Prestatie-indicator Leefomgeving spoorwegen					
	Waarde 2006	Waarde 2007	Waarde 2008	Basiswaarde peildatum	Streefwaarde peildatum 2
Geluidsknelpunten langs spoorwegen	7 500 woningen 2 005	*		12 500 woningen 2 004	0 2 020
Aantal opgeloste MJPO knelpunten	0	0	0	0	79 2 018

Bron: DWW

* De waarde voor 2007 is nog niet bekend, aangezien ProRail de intensiteiten voor het peiljaar 2007 nog niet heeft vastgesteld.

Toelichting

Het kabinet wil de geluidemissies van verkeer en vervoer terugdringen en de MJPO-knelpunten door middel van ontsnipperingsmaatregelen oplossen.

Door toenemende (verkeers)intensiteiten kan het aantal geluidbelaste woningen toenemen.

Extracomptabele verwijzingen

Verwijzing naar het Infrastructuurfonds (IF)

Overzicht uitgaven op het Infrastructuurfonds (x € 1 000)	
Art. Omschrijving	realisatie 2008
IF 13.03 Ontsnippering	1 635
IF 13.03 Geluid (incl. Innovatieprogramma Geluid)	2 721

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

Het internationale overleg over de reductie van de luchtvaartermisaties, met name over maatregelen voor de reductie van de CO₂ en de NO_x-emissies, is voortgezet.

Beleidsprestaties 2008	realisatie
Doorstorting heffingen GIS-1 aan Stichting GIS	Ja
Geluidsisolatie Schiphol fase 2 (GIS-2)	Ja
Geluidsisolatie Schiphol fase 3 (GIS-3)	Nee ¹
Klachtenafhandeling Geluidsisolatie Schiphol	Ja
Woonschepen geluidszones Schiphol	Ja
Behandeling en uitbetaling schadeclaims Schiphol	Ja
Aankoop LIB geluidsliepzones Schiphol	Nee ²
Geluidsisolatie regionale luchthavens	Ja
Behandeling en uitbetaling schadeclaims regionale luchthavens	Ja
Duurzame luchtvaart	Ja
Groenvoorziening Schiphol	Ja
IVW-domein luchtvaarttechnische bedrijven en luchthavens/luchtruim	Ja

Toelichting

1. Het aanbesteden van de voorbereidende werkzaamheden voor het isoleren van woningen heeft meer tijd in beslag genomen dan verwacht. Een belangrijke oorzaak ligt in het feit dat het aantal belangstellende ingenieursbureaus dat offerte uitbracht voor het ontwerp van de geluidwerende voorzieningen kleiner was dan op basis van vooronderzoek mocht worden verwacht. Hierdoor zijn niet alle aanbestedingen gelukt en is vertraging opgetreden. Of dit invloed heeft op de afronding van de isolatiewerkzaamheden van GIS-3 – welke gepland staan voor eind 2010 – is nu nog niet te bepalen.
2. Zie de toelichting onder prestatie-indicator: «Aantal aangekochte en aan te kopen woningen in de geluidsliepzones Schiphol».

Meetbare gegevens

Aantal geïsoleerde en te isoleren objecten GIS-2							
	Tot en met 2004	Tot en met 2005	Tot en met 2006	Tot en met 2007	Streefwaarde 2008 ev	Tot en met 2008	Totaal
Aantal woningen	6 827	6 859	7 981	8 424	8 494	8 465	8 494
Aantal studenteneenheden	1	1	2	2	2	2	2
Aantal scholen	0	0	9	9	9	9	9
Aantal zorgcentra	1	1	1	1	1	1	1

Bron: Rijkswaterstaat, januari 2009

Toelichting

De isolatie van GIS-2 panden is op 30 juni 2008 beëindigd. Tijdens GIS-2 zijn 8 465 panden geïsoleerd. Dit aantal is lager dan de beoogde 8 506 panden, omdat eigenaren van 13 woningen alsnog hebben afgezien van isolatie. De resterende 28 zullen onder GIS-3 worden geïsoleerd. Dit betreft panden waarvan het tijdsverloop van de isolatie niet of moeilijk kan beïnvloeden en waardoor de isolatie mogelijk pas over enige jaren zal plaatsvinden.

Aantal geïsoleerde en te isoleren objecten GIS-3

Binnen het geluidsisolatiegebied GIS-3 liggen voor zover nu bekend 11 866 geluidgevoelige objecten. Hiervan zijn 5 011 objecten opgenomen in het isolatieprogramma GIS-3. De overige objecten hebben geen recht op isolatie. De belangrijkste reden is dat de woning onder een eerder isolatieprogramma al is geïsoleerd.

Van de 5 011 objecten die mogelijk wel voor isolatie in aanmerking komen, stellen de eigenaren van 1 126 objecten geen prijs op isolatie. Van de overige objecten heeft het Project Geluidsisolatie Schiphol er inmiddels 1 899 onderzocht. Gebleken is dat 1 035 objecten volgens de regelgeving geen aanvullende geluidsisolatie nodig hebben. Dit betekent dat 2 161 objecten onder GIS-3 zijn afgehandeld. Naar verwachting zullen onder GIS-3 uiteindelijk 2 380 objecten geïsoleerd worden.

Aantal aangekochte en aan te kopen woonschepen in de geluidszones Schiphol									
	Tot en met 2002	2003	2004	2005	2006	2007	Streefwaarde 2008	2008	Totaal
Aantal woonschepen	59	13	8	3	1	1	0	0	85

Bron: Rijkswaterstaat, 7e Voortgangsrapportage GIS, 23 april 2008 (Kamerstuk 2007–2008, 26 959, nr. 127)

Toelichting

Binnen de geluidszones worden in totaal 85 woonschepen aangekocht of verplaatst. Ten opzichte van de Begroting 2008 is dit aantal met 6 afgenomen, omdat de desbetreffende eigenaren niet hebben voldaan aan de gestelde voorwaarden voor aankoop/verplaatsing. Eind 2007 zijn 84 woonschepen aangekocht en is 1 woonschip verplaatst. Onder het voorbehoud van sloop van de aangekochte woonschepen is dit project afgerond.

Beleidsartikel 36

Aantal aangekochte en aan te kopen woningen in de geluidsliepzones Schiphol										
	Tot en met 2002	2003	2004	2005	2006	2007	Streefwaarde 2008	2008	Streefwaarde 2009 e.v.	Totaal
>65 Ke	4	1	0	0	0	1	0	1	7	14
- 65 Ke	12	2	8	2	2	0	2	0	6	32
Totaal	16	3	8	2	2	1	2	1	13	46

Bron: Rijkswaterstaat, januari 2009

Toelichting

De streefwaarden voor de jaren 2008 en 2009 en verder zijn bijgesteld in de begroting 2009. In 2008 is één woning gesloopt of aangekocht binnen de 65Ke-contour conform de Regeling Uitkeringen beperkingengebied Schiphol. Eigenaren kunnen als gevolg van de motie-Hofstra (Kamerstuk 2001–2002, 27 603, nr. 73) niet worden gedwongen hun woning te verlaten.

Uitstoot luchtverontreinigende stoffen door de luchtvaart in de omgeving van Schiphol

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

De grenswaarde voor de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen in gram per ton Maximum take off weight (MTOW)							
Stof	realisatie					grenswaarden	
	2004	2005	2006	2007	2008	2005–2009	vanaf 2010
CO	61,7	59,3	56,6	55,1	54,1	58,1	55,0
NO _x	67,3	66,3	66,8	67,4	67,1	74,6	74,6
VOS	10,9	10,1	9,0	8,6	8,2	9,9	8,4
SO ₂	2,1	2,0	2,0	2,0	2,0	2,1	2,1
PM ₁₀	2,2	2,2	2,2	2,3	2,3	2,5	2,5

Bron: Schiphol Group, 2008

Toelichting

Uit bovenstaande tabel blijkt dat de grenswaarden voor de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen in 2008 niet zijn overschreden. Ten opzichte van 2007 is sprake van een gelijk niveau of een daling van enkele procenten.

Geluidsbelasting rond de nationale en regionale luchtvaartterreinen in Nederland

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

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

Bron: Luchthavenverkeerbesluit 2004

Toelichting

Geluidbelasting Schiphol

In 2008 bedroeg het TVG voor het etmaal (L_{den}) 62.94 dB (A). Daarmee is Schiphol binnen de toegestane grenswaarde van 63.46 dB (A) gebleven. In 2008 bedroeg het TVG voor de nacht (L_{night}) 52.73 dB (A). Daarmee is Schiphol binnen de toegestane grenswaarden van 54.44 dB (A) gebleven.

36.04 Scheepvaart: 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

Vanaf 1 januari 2008 vaart de binnenvaart op gasolie waar 50% minder zwavel in zit. Dit zal ter zijner tijd in de emissiecijfers over 2008 zijn weerlag vinden in een forse verlaging van de SO_2 -emissie en een verlaging van de PM_{10} -emissie. De Nederlandse inzet in Brussel voor een verdere verlaging van het zwavelgehalte van gasolie heeft geresulteerd in een overgang naar zwavelvrije gasolie in 2011. De herziening van de Richtlijn voor de uitstoot van mobiele machines bevindt zich nu in het stadium van de impact assessment. In de loop van 2009 zal duidelijk worden aan welke emissie-eisen nieuwe binnenscheepsmotoren moeten voldoen vanaf 2012 en 2016.

In 2008 is in de IMO nieuwe internationale regelgeving vastgesteld, welke is gericht op reductie van de luchtmissies door de internationale zeevaart. De normen voor de uitstoot van zwavel- en stikstofoxiden zijn hierbij drastisch aangescherpt. Zo moet het zwavelgehalte van de brandstof van de mondiale zeevaart in 2020 circa 90% lager zijn dan momenteel. Minder zwavel in de brandstof betekent minder uitstoot van zwaveloxide (SO_x). Voor schepen varende op de Noordzee en Oostzee gelden nu al 3 maal strengere zwavelnormen dan voor de overige zeeën. Deze zullen in juli 2010 nog veel zwaarder worden. Vanaf 2015 moet het zwavelgehalte van de gebruikte brandstof op de Noordzee en Oostzee bijna 95% lager zijn dan nu.

Beleidsprestaties 2008	realisatie
Duurzame zeevaart	Ja
Duurzame zeehavens	Ja ¹
Duurzame binnenvaart	Ja
Inspectie Verkeer en Waterstaat – domein koopvaardij en visserij	Ja

Toelichting

1. Met de Nederlandse zeehavens heeft VenW afspraken gemaakt over het verder optimaliseren van de havenafvalplannen. Om te bevorderen dat de zeehavens op uniforme wijze rapporteren over de afvalafgifte, heeft VenW in samenwerking met de havens een handleiding hiervoor opgesteld.

Meetbare gegevens

Kengetallen: Uitstoot luchtverontreinigende stoffen						
	2001	2002	2003	2004	2005	2006
NO_x-emissies goederenvervoer (x miljoen kg)						
Binnenvaart ^a	27,2	26,3	27,1	25,1	24,8	24,2
Zeevaart (NL grondgebied)	16,8	17,0	17,3	17,8	18,0	18,0
PM₁₀-emissies goederenvervoer (x miljoen kg)						
Binnenvaart ^a	1,2	1,1	1,1	1,0	1,0	1,0
Zeevaart (NL grondgebied)	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,1
VOS-emissies goederenvervoer (x miljoen kg)						
Binnenvaart ^a	4,3	3,5	3,6	3,3	2,3	1,4
Zeevaart (NL grondgebied)	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7
SO₂-emissies goederenvervoer (x miljoen kg)						
Binnenvaart ^a	2,0	1,9	2,0	1,9	1,8	1,8
Zeevaart (NL grondgebied)	10,0	10,1	10,0	10,2	10,0	10,0
CO₂-emissies (x miljard kg)						
Binnenvaart ^a	1 880	1 813	1 871	1 734	1 713	1 672
Zeevaart (NL grondgebied)	896	918	936	969	983	983

Bron: CBS, luchtverontreiniging; emissies door mobiele bronnen, www.startine.nl, januari 2009

^a betreft beroepsbinnenvaart, zowel personen- als goederenvervoer

Toelichting

De jaarlijkse emissie van luchtverontreinigende stoffen door de binnenvaart wordt bijgehouden door de Emissieregistratie, onder regie van het Planbureau voor de Leefomgeving. Naar aanleiding van een meetonderzoek uitgevoerd door TNO en het Energieonderzoek Centrum Nederland (ECN) is besloten de emissiegegevens voor de binnenvaart met terugwerkende kracht naar beneden bij te stellen. Uit het onderzoek, waarbij de emissies van een groot aantal varende binnenschepen zijn vastgesteld, bleek namelijk dat de uitstoot van met name NO_x, maar ook van PM₁₀, lager is dan in de Emissieregistratie vermeld stond. De cijfers over de periode 2001–2005 zijn daarom een stuk lager dan de cijfers die in het Jaarverslag 2007 stonden. Voor de Binnenvaart is een dalende trend zichtbaar voor de uitstoot van o.a. NO_x en PM₁₀. Een belangrijke oorzaak hiervoor is dat het motorenpark volgens voornoemde studie jonger is dan eerder werd aangenomen. Hierdoor wordt het effect van nieuwe, schonnere motoren sneller zichtbaar.

Beleidsartikel 36

TNO en ECN hebben in 2007 onderzoek verricht naar de emissiefactoren van zeeschepen. Als gevolg hiervan zijn de emissiefactoren voor fijnstof voor zeeschepen met tweetact-motoren naar beneden bijgesteld. Dit is in de gegevens verwerkt.

Momenteel worden streefwaarden voor de uitstoot van NO_x en PM₁₀ ontwikkeld. Deze zullen vanaf 2010 in de Begroting worden opgenomen.

Overzicht afgeronde onderzoeken

Overzicht afgeronde onderzoeken					
	Onderzoek onderwerp	AD of OD	Start	Afgerond	Vindplaats
Effectenonderzoek expost	Meerjarenprogramma Ontsnippering (in kaart brengen effectiviteit, doelmaticheid en legitimiteit van de uitvoering van het MJPO)	36.01/ 36.02	A. juli 2008	B: febr. 2009	www.mjpo.nl
Overig evaluatieonderzoek	CO ₂ reductieplan personenvervoer (monitoring uitvoering programma CO ₂ reductieplan en bijdrage aan de CO ₂ reductie)	36.01	A. januari 2003	B. juli 2007	SenterNovem – Biobrandstoffen

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 2008 zijn gerealiseerd:

- 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 2008 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.

Tabel budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)							
37. Weer, klimaat, seismologie en ruimtevaart				Realisatie	Begroting	Verschil	Slotwetmutaties
	2005	2006	2007	2008	2008	2008	2008*
Verplichtingen		55 645	45 375	50 396	39 203	11 193 ¹	370
Uitgaven	48 959	48 084	51 219	44 822	46 527	- 1 705	- 224
<i>37.01 Weer, klimaat en seismologie</i>	<i>29 003</i>	<i>35 258</i>	<i>29 028</i>	<i>29 744</i>	<i>29 188</i>	<i>556</i>	<i>- 13</i>
<i>37.01.01 Weer</i>	<i>19 378</i>	<i>23 228</i>	<i>15 478</i>	<i>15 921</i>	<i>15 851</i>	<i>70</i>	<i>0</i>
<i>37.01.02 Klimaat</i>	<i>7 972</i>	<i>9 975</i>	<i>11 360</i>	<i>11 603</i>	<i>11 085</i>	<i>518</i>	<i>0</i>
<i>37.01.03 Seismologie</i>	<i>981</i>	<i>1 385</i>	<i>1 547</i>	<i>1 497</i>	<i>1 516</i>	<i>- 19</i>	<i>0</i>
<i>37.01.04 Contributie WMO (HGIS)</i>	<i>672</i>	<i>670</i>	<i>643</i>	<i>723</i>	<i>736</i>	<i>- 13</i>	<i>- 13</i>
<i>37.02 Ruimtevaart</i>	<i>19 956</i>	<i>12 826</i>	<i>22 191</i>	<i>15 078</i>	<i>17 339</i>	<i>- 2 261</i>	<i>- 211</i>
<i>37.02.01 Aardobservatie</i>	<i>19 956</i>	<i>12 826</i>	<i>22 191</i>	<i>15 078</i>	<i>17 339</i>	<i>- 2 261</i> ²	<i>- 211</i>
Van de totale uitgaven:							
- <i>Apparaatsuitgaven</i>		<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	
- <i>Agentschapsbijdrage</i>		<i>34 556</i>	<i>28 385</i>	<i>29 021</i>	<i>28 452</i>	<i>569</i>	
- <i>Restant</i>		<i>13 528</i>	<i>22 834</i>	<i>15 801</i>	<i>18 075</i>	<i>- 2 274</i>	
37.09 Ontvangsten		834	2 067	0	454	- 454 ³	- 454

* Conform het gestelde in de leeswijzer bij dit jaarverslag, wordt voor toelichtingen op de verschillen in de bovenstaande kolom Slotwetmutaties 2008, verwezen naar het bij de Kamer ingediende slotregularisatiewetsvoorstel.

Financiële toelichting op de tabel budgettaire gevolgen van beleid

- 1) De hogere verplichtingenrealisatie houdt direct verband met de financiële toezeggingen door Nederland tijdens de Ministersconferentie eind 2008. Hiervoor is in de Najaarsnota 2008 reeds een budgettaire voorziening voor getroffen.
- 2) De lagere realisatie op het onderdeel ruimtevaart is het gevolg van een in de Miljoenennota 2009 opgenomen aanpassing van het kasritme, waardoor een verschuiving van gelden naar het jaar 2010 kon worden aangebracht.
- 3) De lagere ontvangstenrealisatie wordt veroorzaakt door het volgen van een andere boekingswijze, waardoor verrekeningen uit voorgaande jaren (van budgetoverschotten ESA, Eumetsat en de diverse andere ruimtevaartprogramma's) nu gesaldeerd worden met de uitgaven.

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

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

Beleidsprestaties 2008	Realisatie
Weer	Ja ¹
Klimaat	Ja ²
Seismologie	Ja ³
Contributies WMO (HGIS)	Ja ⁴

Toelichting

1. Weer

Een groot deel van de output van de Productgroep Weer is het belangrijke dagelijkse werk, zoals het leveren van verwachtingen, onderhouden van de meetnetten, doen van onderzoek en leggen en onderhouden van relaties. Daarnaast heeft Productgroep Weer een belangrijke rol in het kader van het leveren van meteorologische informatie bij gevaarlijke weer-situaties.

- Bijdragen aan de internationale waarnemingsinfrastructuur. Het KNMI is vertegenwoordigd in diverse internationale overleggen. Daarnaast neemt het KNMI deel aan diverse internationale projecten, waaronder een WMO-proef voor neerslagmeters in Italië. Het KNMI heeft nieuwe hoge-resolutie radarbeelden beschikbaar gesteld. Hierdoor is nog preciezer (met 1x1 km resolutie) in kaart te brengen wat de neerslaggegevens zijn. Het radardisplay is gepresenteerd op de

EGOWS-conferentie in Ljubljana. Een aantal landen wil het display gaan afnemen.

- Brede verspreiding en steeds meer toegankelijk maken van weersgegevens.

Vorbereidingen zijn getroffen om meer weersgegevens online beschikbaar te stellen aan een breder publiek. Tevens zijn voorbereidingen getroffen om voor een aantal producten een kostenverlaging door te voeren voor externe afnemers. Dit laatste geldt voor de radarmetwaarden en de gegevens van alle Nederlandse waarneemstations. Met commerciële weerproviders zijn gesprekken gevoerd over de consequenties van dit beleid.

- Uitgeven van algemene waarschuwingen ten behoeve van de scheepvaart en het verkeersmanagement.

Het KNMI werkt intensief samen met VCNL (Verkeerscentrum Nederland) over de invulling en operationalisering van het Verkeersalarm. Het KNMI is betrokken bij de ontwikkeling van VCNL-protocollen, verkeersmanagement en regelscenario's onder andere ten behoeve van wegvervoersorganisaties. Overleg tussen betrokken partijen (VCNL/ANWB) is in voorbereiding om verwarring rond uit te geven alarmen te minimaliseren.

- Verstrekken van luchtvaartmeteorologische inlichtingen.

Vanuit de luchtvaartsector werd veel lof verkregen voor het verbeteren van de kansverwachting zicht en bewolking voor Schiphol. De KLM heeft ook een benchmark uitgevoerd ten aanzien van de meteorologische dienstverlening vanuit NWA (National Weather Association) en vanuit het KNMI en hier kwam het KNMI «goed uit de bus». De ICAO heeft dit voorjaar de periodieke audit uitgevoerd met betrekking tot de Nederlandse luchtvaartdienstverlening; de luchtvaartmeteorologie is daarvan onderdeel. Het KNMI heeft een pluim mogen ontvangen voor de goede kwaliteit van de dienstverlening.

- Meteorologische ondersteuning bij calamiteiten waarbij weer een rol speelt.

KNMI heeft een belangrijke bijdrage geleverd aan de Taskforce Management Overstromingen. De oefening die in dit kader is gehouden, is goed verlopen.

- Waarschuwen voor gevaarlijk weer, voor (levens)bedreigende extreme weeromstandigheden en luchtkwaliteit.

In 2008 is slechts eenmaal een weeralarm uitgegeven. Er is gewerkt aan een nieuwe methodiek waarbij de impact op de samenleving wordt meegewogen als criterium. Hierdoor is het voorgekomen dat op meteorologische gronden een weeralarm terecht zou zijn geweest, maar dat het alarm toch niet is uitgegeven. Er is tevredenheid over het proces en de uitkomst van deze kwaliteitsverbetering van de weeralarmen.

Onderzoek is uitgevoerd naar de impact van het weeralarm, bij zowel het algemeen publiek als bij de professionele gebruikers. Uit het onderzoek blijkt dat het weeralarm een grote naamsbekendheid heeft en het ertoe leidt dat mensen écht hun gedrag afstemmen op het weer.

2. Klimaat

Onderstaand een kleine selectie uit het totaal van activiteiten gericht op de productie voor het product Klimaat. De ICT-infrastructuur voor het Regional Climate Center voor RA-VI (WMO regio Europa) is gerealiseerd en operationeel. Er is bijgedragen aan het monitoringsysteem (boeien) voor de zee (ARGO). Een volledig gekoppelde atmosfeer-oceaan-zeeijsland versie van het globale klimaatmodel EC-Earth heeft voor het eerst gedraaid. In het kader van een aantal maatwerkprojecten zijn projecties van specifieke parameters, zoals neerslag, gemaakt voor de 21ste eeuw, ten behoeve van professionele gebruikers. Simulaties zijn uitgevoerd van

het toekomstige effect van luchtvaart, scheepvaart en autoverkeer op de hoeveelheid broeikasgassen. In het kader van HISKLIM (HIStorical CLIMate) zijn oude gegevens door middel van digitalisering ontsloten. Er is deelgenomen aan een groot aantal Europese onderzoeksprojecten. Er is uitgebreid advies gegeven over de hotspots van Kennis voor Klimaat.

3. Seismologie

Wat betreft de seismologie is er in 2008 grote voortgang geboekt op het realiseren van infrasone geluidsmetingen op de Cabauw site, is er continue gemonitord om mogelijke aardbevingen en andere trillingsbronnen te detecteren, is er onderzoek verricht naar de bronnen van geïnduceerde bevingen en is er een studie afgerond naar de effecten van de bodembeweging voor de bouw van een LNG-fabriek in Rotterdam.

4. Contributie World Meteorological Organisation (WMO)

De contributie aan de WMO is betaald en Nederland heeft zich een actief participerend lid getoond in de WMO.

Meetbare gegevens

Prestatiegegevens kwaliteit en kwantiteit kennis klimaatsysteem, weersysteem en seismologische data en kennis						
Indicator	Realisatie 2004	Realisatie 2005	Realisatie 2006	Realisatie 2007	Streefwaarde 2008	Realisatie 2008
Gereviewde publicaties	72	99	84	82	79	96

Bron: KNMI

Het aantal KNMI-publicaties in gereviewde tijdschriften op het gebied van klimaat, weer en seismologie in de periode 2004–2008 bedraagt gemiddeld 87 per jaar. Dit ligt ruim boven de streefwaarde van 79.

Prestatiegegevens Weersverwachtingen		
Kengetal	Doelstelling	Realisatie
Algemene weersverwachtingen en adviezen		
- afwijking min.temperatuur (C)	ABS(<0,50)	- 0.2
- afwijking max.temperatuur (C)	ABS(<0,50)	- 0.4
- gemiddelde afwijking windsnelheid (m/s)	ABS (<1,0)	0.4
<i>Luchtvaartverwachtingen</i>		
- tijdigheid TAF Schiphol (%)	>99	99.5
<i>Maritieme verwachtingen</i>		
- tijdigheid marifoonbericht (%)	>99	96,0
Prestatiegegevens Weeralarm	n.v.t.	Er is 1 weeralarm uitgegeven. Dit weeralarm is in de samenleving en in de media goed ontvangen. Er is sprake geweest van overlast, met name voor het wegverkeer, maar er was geen sprake van ontwrichting op grote schaal. Het intrekken van het weeralarm was voor de media niet voldoende consistent met de eerdere berichtgeving. De procedure van het intrekken van het weeralarm is hierop aangepast.

Bron: KNMI

Toelichting

De genoemde kengetallen zijn gemiddelden over de maanden januari – december 2008.

Met uitzondering van de tijdigheid van de marifoonberichten zijn de kengetallen gehaald. Er is inmiddels actie ondernomen om de marifoonberichten tijdig te verstrekken.

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 twee brieven waarin het nieuwe ruimtevaartbeleid is vastgelegd (Kamerstuknummers 24 446, nr. 37 en 24 446, nr. 43) en in het Actieplan Ruimtevaart (Kamerstukken II, 2004–2005, 24 446, nr. 27).

Doelbereiking

EUMETSAT

Hongarije, Letland en Slovenië zijn in 2008 toegetreden als lidstaat van EUMETSAT. Hiermee komt het totaal aan volwaardige lidstaten op 23. Polen zal in 2009 toetreden en enkele andere Oost-Europese landen zullen niet lang daarna volgen.

Beleidsartikel 37

Wat betreft de datalevering van EUMETSAT voor de meteorologische toepassingen zijn geen grote bijzonderheden te melden. Er is een probleem met de datalevering van de METOP satelliet waardoor de gegevens wat vertraagd binnenkomen. De consequenties hiervan voor de operaties zijn niet groot. Gedetailleerde rapporten over de EUMETSAT operaties zijn beschikbaar bij het KNMI.

Voor de toekomstige programma's is een keuze gemaakt over de instrumenten aan boord van de derde generatie Meteosat satellieten, MTG. Verder is besloten dat EUMETSAT een rol krijgt bij twee ESA GMES missies: Sentinels 3 en 4 en is een voorstel voor een opvolger voor de huidige Jason-2 missies besproken. Dit zal resulteren in een voorstel voor een nieuw optioneel programma, JASON-3, waarover in 2009 zal worden besloten.

Beleidsprestaties 2008	Realisatie
Aardobservatiebeleid	Ja

Meetbare gegevens

Prestatie-indicator	2007	Realisatie 2008	2009	2010	2011	2012
De indicator geeft de beschikbaarheid aan van de gegevens van de meteorologische satellieten van EUMETSAT. De waarden van de indicator is 98,5% voor alle jaren.	95	98,5	98,5	98,5	98,5	98,5

Bron: KNMI

Toelichting

De beschikbaarheid van de gegevens van de meteorologische satellieten van EUMETSAT worden aan de lidstaten gemeld in halfjaarlijkse rapporten. Voor 2008 zijn dit het *EUMETSAT Central Operations Report for 2008/H1* (EUM/OPS/VWG/08/2808, 09-09-2008) en *EUMETSAT Central Operations Report for 2008/H2* (nog niet beschikbaar). Het rapport over de eerste helft van 2008 meldt een beschikbaarheid van de Meteosat gegevens boven de 98.5% voor de satellietinstrumenten die boven Europa zijn geplaatst. Dit is ruim boven de eis van 95%. Voor de gegevens van de MetOp satelliet wordt een lagere, tijdige beschikbaarheid gemeld, maar de impact hiervan op de operationele meteorologisch processen was gering.

ESA

De aangegane verplichtingen van VenW aan de ESA aardobservatieprogramma's tijdens de Ministersconferentie eind 2008 zijn kleiner dan gebruikelijk door de keuze voor een bijdrage aan TROPOMI. In 2009 zullen de ESA aardobservatiebudgetten naar de ministeries van EZ en OCW worden overgeboekt, waarmee de verplichtingen van VenW ten aanzien van deze ESA programma's zullen zijn beëindigd. De verantwoordelijkheid voor de ESA Navigatie/Galileo programma's is overgegaan naar het Directoraat Generaal Luchtvaart en Maritieme zaken.

Programma Gebruikersondersteuning

Aardobservatietoepassingen worden ontwikkeld binnen het programma Gebruikersondersteuning. In het verslagjaar zijn alle projecten afgerond die binnen het onderdeel in beheer van NIVR (Nederlands Instituut voor Vliegtuigontwikkeling en Ruimtevaart) worden uitgevoerd, waarmee dit programma is beëindigd. Het wetenschappelijke deel van het programma, onder verantwoordelijkheid van NWO (Nederlandse Organisatie voor Wetenschappelijk Onderzoek), loopt nog door.

Overzicht afgeronde onderzoeken

Na intensief ambtelijk overleg ten behoeve van de voorbereiding van de brief over de evaluatie van de KNMI-wet van de Staatssecretaris aan de Tweede Kamer is deze in oktober verzonden. De Tweede Kamer heeft daarop gemeld een AO en een hoorzitting te willen; deze zijn gepland voor maart 2009. De voorbereidingen zijn reeds gestart.

5. DE NIET-BELEIDSARTIKELEN**39 Bijdragen IF en BDU****Omschrijving**

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

Tabel budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)							
39. Bijdragen Infrastructuurfonds en BDU	Realisatie				Begroting	Verschil	Slotwetmutaties
	2005	2006	2007	2008	2008	2008	2008*
Verplichtingen		6 635 504	6 877 829	6 783 365	7 418 303	- 634 938	143 288
Uitgaven	5 841 211	6 210 425	6 975 034	6 597 874	7 413 328	- 815 454	13 772
39.01 Bijdrage aan IF	4 372 534	4 705 018	5 041 955	4 747 940	5 617 809	- 869 869 ¹	14 036
39.02 Bijdragen aan de BDU	1 468 677	1 505 407	1 933 079	1 849 934	1 795 519	54 415	- 264
Ontvangsten	0	0	285	72	0	72 ²	72

* Conform het gestelde in de leeswijzer bij dit jaarverslag, wordt voor toelichtingen op de verschillen in de bovenstaande kolom Slotwetmutaties 2008, verwezen naar het bij de Kamer ingediende slotregularisatiewetsvoorstel.

Financiële toelichting op de tabel budgettaire gevolgen van beleid

- Het verschil is een saldo van verlagingen en verhogingen. De verlagingen betreffen hoofdzakelijk: het saldo van diverse kasschuiven samenhangende met de programmering van infrastructuur en toedeling van het voordelige saldo 2007 van de Infrastructuurbegroting aan verschillende jaren en een verlaging naar aanleiding van de conversie van de 2e Coentunnel naar een DBFM-constructie. De verhoging betreft hoofdzakelijk de toevoeging van de loon- en prijsbijstelling voor het jaar 2008, alsmede de toevoeging BTW voor de HSL-Zuid en Betuweroute.
- De hogere ontvangsten betreffen diverse niet-begrote ontvangsten.

40 Nominaal en onvoorzien

Algemene doelstelling

Niet van toepassing op dit artikel.

Tabel budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)							
40. Nominaal en onvoorzien				Realisatie	Begroting	Verschil	Slotwetmutaties
	2005	2006	2007	2008	2008	2008	2008*
Verplichtingen	0	0	0	0	- 9 156	9 156 ¹	0
Uitgaven	177 216	0	0	0	- 9 156	9 156 ¹	0

Conform het gestelde in de Leeswijzer bij dit jaarverslag, wordt voor toelichtingen op de verschillen in bovenstaande kolom Slotwetmutaties 2008 verwezen naar het bij de Kamer ingediende slotregularisatiewetsvoorstel.

Financiële toelichting op de tabel budgettaire gevolgen van beleid

1. Het in de begroting geraamde negatieve begrotingsbedrag, dat voornamelijk bestaat uit een efficiency- en subsidietaakstelling en een taakstelling op het apparaat, is binnen de begroting van Verkeer en Waterstaat (XII) verdeeld. Ten laste van dit artikel zijn geen uitgaven gebracht.

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 Directoraat-Generaal te ondersteunen en te adviseren bij de voorbereiding en uitvoering van het beleid. Om (interne) klanten binnen het verzorgingsgebied op een efficiënte en optimale wijze de basisfaciliteiten te bieden van de uitvoering van de bedrijfsvoering.

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 inkooptrajecten.

Tabel budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)							
41. Ondersteuning functioneren VenW				Realisatie	Begroting	Verschil	Slotwetmutaties
	2005	2006	2007	2008	2008	2008	2008*
Verplichtingen		258 164	238 226	318 172	215 632	102 540	¹ - 9 748
Uitgaven	225 327	241 654	233 816	247 826	226 265	21 561	- 7 521
<i>41.01 Centrale diensten</i>	<i>111 683</i>	<i>128 598</i>	<i>123 033</i>	<i>140 220</i>	<i>139 290</i>	<i>930</i>	<i>- 8 054</i>
41.01.01 Interne en externe communicatie VenW	10 265	19 767	9 322	7 567	9 402	- 1 835	- 2 047
41.01.02 Bedrijfsvoering VenW	40 430	29 968	33 047	41 831	32 237	9 594	² 235
41.01.03 Ondersteuning ambtelijke en politieke leiding	5 683	4 884	5 896	5 780	6 911	- 1 131	- 1 048
41.01.04 Internationaal beleid VenW	2 309	2 715	2 575	2 612	3 489	- 877	- 589
41.01.05 Wetgeving en bestuurlijk-juridische advisering	6 896	9 036	8 142	8 497	9 834	- 1 337	- 1 559
41.01.06 Financial en operational auditing	5 183	6 008	7 015	7 150	6 579	571	- 181
41.01.07 Externe oriëntatie en inspraak	4 570	3 411	4 820	4 511	4 169	342	- 993
41.01.08 HGIS-gelden	2 067	1 557	1 735	2 183	2 265	- 82	- 22
41.01.09 Uitgaven tbv algemeen departement en bijdragen derden	34 280	50 900	48 166	56 840	56 174	666	- 579
41.01.10 Kennis Instituut Mobiliteit	0	352	2 315	3 249	8 230	- 4 981	³ - 1 271
<i>41.02 Shared Services Organisatie</i>	<i>94 859</i>	<i>91 731</i>	<i>89 390</i>	<i>88 227</i>	<i>64 447</i>	<i>23 780</i>	<i>6 111</i>
41.02.01 ICT Dienstverlening	6 948	13 582	16 131	17 200	7 181	10 019	⁴ 6 541
41.02.02 Facilitaire Dienstverlening	54 054	51 977	42 777	43 004	38 095	4 909	⁴ 3 145
41.02.03 Personele Dienstverlening	16 296	10 530	12 489	13 340	9 833	3 507	⁴ - 1 466
41.02.04 Financiële Dienstverlening	4 152	7 012	5 032	5 961	4 536	1 425	533
41.02.05 Advies, Innovatie en Ontwikkeling	13 409	8 630	12 961	8 722	4 802	3 920	⁵ - 2 642
<i>41.03 Alg. uitgaven dep. onderdelen</i>	<i>18 785</i>	<i>21 325</i>	<i>21 393</i>	<i>19 379</i>	<i>22 528</i>	<i>- 3 149</i>	<i>- 5 578</i>
41.03.01 Regeringsvliegtuig SSO	3 509	6 676	5 895	6 038	5 336	702	- 3 014
41.03.02 Personeel en materieel DGMO	4 997	3 713	4 217	4 597	5 922	- 1 325	1
41.03.03 Personeel en materieel DGLM	7 925	8 226	8 495	6 667	7 123	- 456	- 1 974
41.03.04 Personeel en materieel DGW	2 354	2 710	2 786	2 077	4 147	- 2 070	⁶ - 591

Niet-beleidsartikelen

Van de totale uitgaven:						
– Apparaatsuitgaven	193 431	221 716	125 690	96 026		
– Agentschapsbijdrage	2 959	4 207	2 838	1 369		
– Restant	37 430	21 903	97 737	– 75 834		
Ontvangsten	282 641	34 491	22 048	18 213	3 835	7 222

* Conform het gestelde in de leeswijzer bij dit jaarverslag, wordt voor toelichtingen op de verschillen in de bovenstaande kolom Slotwetmutaties 2008, verwezen naar het bij de Kamer ingediende slotregularisatiewetsvoorstel.

Financiële toelichting op de tabel budgettaire gevolgen van beleid

1. De hogere verplichtingenrealisatie is enerzijds het gevolg van de hogere kasuitgaven en anderzijds door de vastlegging van een meerjarig automatiseringscontract (voor de uitvoering van functioneel – en technisch beheer en klantspecifieke projecten en helpdeskondersteuning).
2. Door niet in de begroting geraamde uitgaven ten behoeve van het beheer en onderhoud van het SAP en P-Direct, zijn de uitgaven hoger dan geraamd.
3. De lagere uitgaven zijn hoofdzakelijk het gevolg van overboekingen binnen de begroting van Hoofdstuk XII voor Duurzame Bereikbaarheid Randstad, lagere uitgaven in het kader van de EU aanbestedingsprocedure en een teruggave van het onderzoeksbudget aan de diensten die hiervoor eerder compensatie hebben verleend.
4. Het verschil tussen de raming en de realisatie op deze onderdelen wordt met name veroorzaakt door budgettaire neutrale overboekingen (binnen de begroting van VenW) ten behoeve van door SSO verrichte werkzaamheden uit met de klanten van de SSO overeengekomen Service Level Agreements op het gebied van de ICT- en facilitaire- personele dienstverlening.
5. Het verschil wordt verklaard door uitgaven ten behoeve van het programma Implementatie Duurzaam Efficiënt Elektronisch Archief (IDEEA), die in 2008 zijn doorbelast aan RWS maar niet tijdig in het verslagjaar zijn terugontvangen.
6. Door overboekingen naar de SSO van de gelden die verband houden met de centralisatie van de gezamenlijke bedrijfsvoering alsmede de uitvoering van de service level agreement, zijn de uitgaven analoog daaraan lager.
7. De hogere ontvangsten zijn een saldo van lagere en hogere ontvangsten. De lagere ontvangst betreft de bijdrage uit FES ad € 6,9 mln. (hiertegen over staan lagere uitgaven op diverse artikelen voor hetzelfde bedrag). De hogere ontvangsten betreffen: inkomsten uit doorberekeningen voor het gebruik van het regeringsvliegtuig, bijdrage derden (o.a. RWS en IVW voor in 2007 gedane betalingen en in 2008 in rekening gebracht), derden voor Inspraakpunt, huisvestingskosten JAA/IVW en diversen (o.a. van ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen voor Deltares).

41.01 Centrale Diensten

41.02 Shared Services Organisatie

41.03 Algemene uitgaven departementsonderdelen

Tegen de achtergrond van het programma Vernieuwing Rijksdienst en de Vernieuwing VenW hebben de Centrale Diensten en de SSO in 2008, naast het leveren van de reguliere producten en diensten op het gebied van advisering en ondersteuning van de ambtelijke leiding en politieke leiding van het departement en de Directoraten-Generaal, bijgedragen aan een verdere verbetering van de departementale efficiëntie en effectiviteit en het verminderen van ambtelijke drukte. Te noemen valt onder meer de uitwerking van acties van het Beleidsvoornemen Vernieuwing VenW 2009–2012, het op corporate niveau maken van een koppeling tussen strategie, kennis en innovatie, de uitwerking van het programma Beter Geregeld, het ontwikkelen van het nieuwe motto van VenW en de uitrol van het 1-Logo-project voor wat betreft het correspondentie materiaal van VenW en de verbreding van de Inspraak dienstverlening naar andere departementen.

Meetbare gegevens

Huisvestingsuitgaven bestuurskern (x € 1 000)								
	2003	2004	2005	2006	2007	Streef- waarde 2008	Realisatie 2008	Vershil
Huisvestingsuitgaven Bestuurskern	41 206	35 777	35 777	41 715	33 826	30 048	32 492	2 444

Toelichting

Onder huisvestingsuitgaven worden huurgelden, de exploitatie en inrichtingskosten alsmede infrastructurele voorzieningen gerekend. Onderdeel van de bestuurskern, waarvan hier de uitgaven worden verantwoord zijn de DG's, de Centrale diensten waaronder de politieke en bestuurlijke top en SSO. De daling ten opzichte van 2007 is te verklaren uit incidenteel lagere kosten voor vervoer en overige facilitaire zaken. De stijging ten opzichte van de begroting wordt veroorzaakt doordat anders dan voorzien de huur van het pand in de Jan van Nassastraat is gecontinueerd om ook een aantal tijdelijke projecten te kunnen huisvesten.

Extracomptabel 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. De functionele kosten 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 VenW. Daarnaast worden de inzet van het regeringsvliegtuig voor het vervoer van leden van het Koninklijk Huis en de uitgaven voor de inhuur van civiele luchtvaartuigen in het geval dat het regeringsvliegtuig niet beschikbaar is, inzichtelijk gemaakt.

Voor 2008 betreffen het de volgende bedragen:

Extracomptabel overzicht uitgaven 2008 Huis der Koningin (x € 1 000)			
	Raming 2008	Stand 2e suppletore begroting 2008	Realisatie 2008
Functionele uitgaven koninklijk huis	5 374	5 374	5 374
Overige uitgaven: Inzet regerings- vliegtuig	1 167	226	202
Overige uitgaven: Inhuur civiele lucht- vaartuigen	716	103	115
Totale vlieggkosten*)	1 883	329	317

* op grond van het «Besluit gebruik regeringsvliegtuig en andere luchtvaartuigen in beheer bij het Rijk»

Zoals toegezegd bij de beantwoording van de kamervraag bij de begroting 2008 van het Huis der Koningin (Kamerstuk 2007–2008, 31 200 I, nr. 8), is de raming voor de inzet van luchtvaartuigen voor het vervoer van leden van het Koninklijk Huis in de tweede suppletore begroting op basis van de realisatie bijgesteld.

6. BEDRIJFSVOERINGPARAGRAAF 2008 MINISTERIE VAN VERKEER EN WATERSTAAT

In de bedrijfsvoeringparagraaf van het jaarverslag 2006 (Kamerstuk 2006-2007, 31 031 XII, nr. 1) is een start gemaakt met de nieuwe stijl van verantwoordheid als gevolg van het interdepartementaal beleidsonderzoek Regeldruk en Controletoeren (Kamerstuk 2004-2005, 29 950, nr. 1). De verantwoording over de bedrijfsvoering en de daarin gemaakte keuzes zijn vanaf verslagjaar 2006 meer nadrukkelijk bij het management neergelegd. In deze bedrijfsvoeringparagraaf, behorende bij het jaarverslag over 2008, zal die lijn worden vastgehouden. In de hierna volgende passages komen de verplichte onderdelen aan de orde. Voor de opvolging van de aanbevelingen, zoals gedaan door de Algemene Rekenkamer in het Rapport bij het Jaarverslag 2007 (Tweede Kamer, vergaderjaar 2007-2008, 31 444 XII, nr. 2), wordt verwezen naar bijlage 2 van dit jaarverslag.

Rechtmatigheid

Uit de informatie van de Departementale Auditdienst (DAD) blijkt dat bij de rekening van uitgaven en ontvangsten en van verplichtingen van de departementale verantwoording, bij de saldibalans en bij de batenlastendiensten van het departement over 2008 geen overschrijdingen van de rapporteringsgrenzen zijn geconstateerd.

Totstandkoming beleidsinformatie

Een onderdeel van de bedrijfsvoering dat voor verbetering vatbaar was, betrof de totstandkoming van beleidsinformatie. Zowel de Algemene Rekenkamer als de DAD hebben hier in het verleden op gewezen. Ik heb in reactie op zowel het rapport van de Algemene Rekenkamer als in het wetgevingsoverleg over het jaarverslag 2007 aangekondigd een verbetertraject in te zetten rondom de beleidsinformatie. Dit traject is in 2008 gestart en loopt door in 2009. De beleids-DG's hebben vooruitlopend hierop in de begroting 2009 ieder reeds een prestatiegegeven benoemd dat verbeterd zal gaan worden. De effecten hiervan moeten zichtbaar worden in de begroting 2010. Daarnaast is door de hoofddirectie Financiën, Management en Control (FMC) meer bekendheid gegeven aan de regelgeving rondom beleidsinformatie en het vergroten van het belang van goede beleidsinformatie in zowel begroting als jaarverantwoording. De beleids-DG's hebben in 2008 zelf eveneens de nodige inspanning gepleegd in de verbetering van de beleidsinformatie. Deze inspanning wordt in 2009 geïntensiveerd. In 2008 is voorts het beleidsterrein waterkwantiteit over de doelen en effecten van het Waterbeleid 21e eeuw doorgelicht. Deze doorlichting is naar de TK gezonden (TK, vergaderjaar 2008-2009, 27 625, nr. 128).

Financieel en materieel beheer

Over het geheel genomen is het financieel en materieelbeheer binnen het ministerie van voldoende niveau. In 2008 zijn op basis van een risicoanalyse de belangrijkste aandachtspunten voor de bedrijfsvoering benoemd en zijn kwaliteitsverbeteringen, daar waar nodig, doorgevoerd. De diverse bedrijfsvoeringprocessen zijn voldoende beschreven en gecommuniceerd en het instrumentarium voor een toereikende monitoring op het financieel en materieel beheer is aanwezig. Hierna wordt op de belangrijkste onderdelen en ontwikkelingen ingegaan.

Bedrijfsvoeringsparagraaf

Contractbeheersing

Rijkswaterstaat (RWS) laat zoveel mogelijk uitvoeringstaken op het gebied van aanleg en beheer en onderhoud van infrastructuur over aan de markt. Hierbij hanteert Rijkswaterstaat innovatieve contractvormen en daarop aansluitende vormen van contractbeheersing. Bij aanleg gaat het om DBFM (Design, Build, Finance and Maintain), alliantiecontracten en D&C (design- en construct) contracten onder systeemgerichte contractbeheersing (SCB). Bij beheer en onderhoud gaat het om prestatiecontracten.

De Algemene Rekenkamer constateerde in 2007 een duidelijke verbetering in het contractenbeheer bij Rijkswaterstaat onder SCB. Geadviseerd werd te investeren in het bevorderen van kennis en kunde over SCB bij de opdrachtnemers van Rijkswaterstaat en in de lopende overgang van theorie naar praktijk voldoende compenserende maatregelen te blijven inbouwen. De compenserende maatregelen zaten in 2008 vooral in het continueren van de toets op het betaalcriterium, waar ook de DAD op aandrong. De DAD oordeelde op basis van een operational audit t/m september 2008 positief over de vooruitgang bij de verankering van SCB bij Rijkswaterstaat. Op basis van de bevindingen uit deze audit is tevens besloten een Rijkswaterstaat breed plan van aanpak op te stellen voor de implementatie van SCB bij alle aanlegcontracten en beheer- en onderhoudcontracten per 2012.

In 2008 is bij de meeste «project-start-ups» (afstemming tussen Rijkswaterstaat en opdrachtnemer bij de start van de uitvoering van een contract) expliciet stilgestaan bij SCB en de visie van de opdrachtnemer op kwaliteitsborging. Bij een aantal inlichtingssessies is SCB door Rijkswaterstaat aan potentiële inschrijvers toegelicht. Daarnaast zijn in 2008 de kennis en vaardigheden van betreffende medewerkers door opleidingen vergroot. RWS neemt deze opleidingen in het reguliere opleidingspakket op.

Op basis van de bevindingen over 2007 met betrekking tot de prestatiecontracten bleken vier diensten achter te blijven met betrekking tot de beheersing. Deze tekortkomingen waren voor 2007 door de Algemene Rekenkamer als een «onvolkomenheid» aangemerkt. Aan het eind van 2008 zijn deze contracten bij drie van de vier diensten op orde gekomen. Bij de vierde dienst is er op dit moment voldoende managementaandacht om binnenkort ook het gewenste beheersniveau te bereiken. De voortgang van de verbeteracties worden door het Managementteam van deze dienst gemonitord en zo nodig bijgestuurd.

Het tijdig ondertekenen van opdrachten aan derden bij de bestuurskern en de interne controle op de declaraties blijven een aandachtspunt. Er is in 2008 door het verantwoordelijk management en de controllers extra aandacht geschonken aan een goede en tijdige (dat wil zeggen voor de aanvang van het werk) schriftelijke vastlegging van afspraken met derdenpartijen. Deze aandacht heeft op het punt van de tijdigheid nog niet tot de gewenste effecten geleid. Ten opzichte van vorig jaar is er wel een lichte verbetering opgetreden in de beheersing van de opdrachten die in uren worden verrekend.

Materieel beheer

Ten aanzien van het materieel beheer was 2007 voor RWS een transitiejaar. In 2007 heeft RWS bijna al haar materieel beheer gecentraliseerd bij een drietal diensten. RWS heeft in 2008 zeer veel aandacht besteed aan het op orde brengen van het materieel beheer bij deze diensten. Zo blijkt

Bedrijfsvoeringsparagraaf

uit de operational audit van eind 2008 dat de DAD constateert dat er forse verbeteringen zijn aangetroffen. Alle managementaandacht heeft echter nog niet bewerkstelligd dat het materieel beheer geheel op het gewenste niveau is gekomen. Het belangrijkste onderdeel van het materieel beheer betreft onze vloot en gebouwen en deze zijn op orde gekomen. Echter het operationeel beheer van de vervoermiddelen en het materieel beheer van de kantoorautomatisering en rekencentra zijn nog niet op het gewenste niveau. Voor de laatste categorie geldt dat dit een bewuste keuze betreft die samenhangt met het tijdschema van de outsourcing.

Het materieel beheer van het KNMI was in 2007 nog voor verbetering vatbaar. Naar aanleiding daarvan heeft het KNMI met de DAD een verbeterplan opgesteld. De belangrijkste knelpunten zijn in 2008 opgelost. De uitkomsten van een inventarisatie van de kantoorautomatisering en facilitaire gebouwgebonden activa zijn in de operationele activa database verwerkt. Ingevolge de regeling Materieelbeheer is een risicoanalyse per activacategorie gemaakt.

Ontvangsten/Opbrengsten

De beheersing van de ontvangsten bij RWS heeft er in 2008 toe geleid dat de processen schade rijden en schade varen beter worden beheerst. De DAD wordt in 2009 opdracht gegeven om een RWS-brede audit uit te voeren op het ontvangstenbeheer.

Met betrekking tot de ontvangsten van derden is het zowel voor de RWS als voor de Bestuurskern winst te halen in de gewenste beheersing van deze ontvangsten.

Ook het KNMI heeft naar aanleiding van opmerkingen in het voorgaande verslagjaar haar ontvangstproces voor datalicenties opnieuw beschreven.

Project Vereenvoudiging Financieel Beheer

Vanuit de ambitie de interne regeldruk verder te reduceren is in 2007 het project Vereenvoudiging Financieel Beheer gestart. Het project heeft elf voorstellen uitgewerkt die voornamelijk betrekking hebben op de vereenvoudiging van het inkoopproces. Op basis van een benchmark en risicoanalyse zijn deze voorstellen voorzien van beheersmaatregelen die zijn gericht op beperking dan wel tijdige signalering van de geïdentificeerde risico's. De vereenvoudigingen zijn in 2008 geïmplementeerd.

Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer (BDU)

Dit betreft een specifieke uitkering vanuit VenW aan provincies en stadsregio's. Sinds 2006 valt deze uitkering onder single audit en single information (SiSa).

Uit interdepartementale reviews op accountantscontroles bij de provincies, stadsregio's en gemeenten over 2006 bleek dat de departementen voor de vaststelling van de uitkeringen niet zondermeer op deze accountantscontroles konden steunen. Naar aanleiding van deze review-uitkomsten is in 2008 actie ondernomen richting de ontvangers van de BDU en hun accountants. Deze overheden is verzocht toe te lichten in hoeverre hun organisatie en de accountantscontrole op orde is. Tevens is aangegeven dat maatregelen zullen worden getroffen indien, ondanks een positieve toelichting, naderhand toch blijkt uit reviews of uit andere informatie dat de organisatie of de accountantscontrole toch niet aan de eisen voldoet. Hierbij wordt gehandeld overeenkomstig de afspraken die hiervoor zijn gemaakt met de Tweede Kamer.

Bedrijfsvoeringsparagraaf

Naar aanleiding van deze actie heeft één van de stadsregio's een tekortkoming gemeld, waarover thans overleg loopt tussen de stadsregio en VenW. Van de andere overheden, dan wel via het IPO, voor zover het provincies betreft, zijn positieve toelichtingen ontvangen.

De beoordeling van de ontvangen BDU-verantwoordingen 2007 en accountantsverklaringen in 2008 heeft geen ongebruikelijke en/of ernstige problemen met zich meegebracht. Met alle ingediende verantwoordingen kon dan ook worden ingestemd, behoudens de vorengenoemde stadsregio waarmee nog nader overleg wordt gevoerd omtrent de omvang van bestedingen inzake enkele infrastructuurprojecten (ook t.a.v. 2006).

De uitkomsten van de interdepartementale reviews van de accountantscontrole bij de provincies, stadsregio's en gemeenten over 2007 zijn nog niet aan VenW gerapporteerd.

Europese Aanbestedingsregels

Het naleven van Europese aanbestedingsregelgeving is in 2008 voldoende in de daaraan ten grondslag liggende werkprocessen verankerd. Dit beeld wordt bevestigd door de controleresultaten van de Departementale Auditdienst. In 2007 was voor mijn ministerie geconstateerd dat in 7 gevallen de regels voor de Europese Aanbestedingen niet correct werden toegepast. In 2008 gold dit voor enkele gevallen. Het betreft hier een lichte overschrijding van de Europese normbedragen, onder meer als gevolg van herrubricering van werken naar diensten.

Overige aspecten van bedrijfsvoering

Vernieuwing VenW

In het Beleidsvoornemen Vernieuwing VenW 2008–2012 «Vernieuwen Verbinden Vertrouwen» zijn de voorgenomen acties geclusterd in drie sporen:

Integraler en compacter werken

In 2008 is een aantal veranderingen in de organisatiestructuur van Verkeer en Waterstaat doorgevoerd. DG Personenvervoer heet nu DG Mobiliteit (DGMo) en DG Transport en Luchtvaart is veranderd in DG Luchtvaart en Maritieme Zaken (DGLM). Daartoe is de directie Internationale Zaken naar DGLM gegaan en zijn de programma's Wegvervoer en Gevaarlijke Stoffen ondergebracht bij DGMo. DGMo is verantwoordelijk voor de nationale mobiliteit en bereikbaarheid, DGLM voor de internationale aansluiting en verbindingen en DG Water voor de kwalitatieve en kwantitatieve wateropgaven. Met deze wijzigingen is er meer samenhang en eenheid in de verantwoordelijkheidsgebieden van de drie DG's en daarmee meer efficiency in de onderlinge afstemming zowel binnen VenW als met de buitenwereld. Het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat ontwikkelt zich richting interdepartementaal Expertisecentrum Publieksparticipatie.

Minder drukte, overlap en regelgeving

- In een programma als het Urgentie Programma Randstad en in het project Snellere en Betere Besluitvorming ontstaan nieuwe vormen van samenwerking, waardoor besluitvorming kan versnellen.
- De Inspectie Verkeer en Waterstaat draagt een aantal vergunningverlenende taken met een administratief karakter over aan de markt. In het najaar van 2008 werd een aantal taken voorlopig aan Kiwa NV gegund, de overeenkomst zal in 2009 gesloten worden.
- In het kader van de sanering van de bedrijfsvoeringregelgeving is met

Bedrijfsvoeringsparagraaf

name binnen de categorieën HRM en Financieel een aanzienlijk deel ingetrokken; er is een nieuwe leidraad voor het interne «paraferen» van stukken vastgesteld, gericht op heldere verantwoordelijkheden en minder drukte.

- Drie adviesraden (VROM-raad, Raad VenW en Raad voor het Landelijk Gebied) zullen worden samengevoegd tot één kleine Raad voor het domein fysieke omgeving.

Beter beleid, uitvoering en toezicht

Onder het motto «Vlot bewegen. Veilig leven. Verkeer en Waterstaat» is voor Verkeer en Waterstaat een nieuwe visie vastgesteld. Resultaatgedreven, aanspreekbaar, verbindend, omgevingsgericht en transparant werken zijn belangrijke kernwaarden. Rijkswaterstaat heeft in de agenda 2012 de ontwikkelpaden aangegeven om de ambitie te bereiken: in 2012 dé toonaangevende, publieksgerichte, duurzame rijksuitvoeringsorganisatie te zijn. Ook de Inspectie Verkeer en Waterstaat is op weg naar vooruitstrevend toezicht in 2012. Tussen beleid, uitvoering en inspectie wordt in stevige verbindingen geïnvesteerd.

HRM

Om medewerkers goed toe te rusten is in 2008 de HRM-systematiek vernieuwd. Zo is er een systeem ontwikkeld voor mobiliteit en flexibiliteit, dat in 2009 in de Bestuurskern beproefd zal worden. De fte-ontwikkeling van het departement wordt gemonitord en heeft zich in 2008 volgens plan ontwikkeld. Bij Rijkswaterstaat is wel een spanning waar te nemen tussen 5% minder fte, een afname van de externe inhuur en een aantal moeilijk te vervullen vacatures enerzijds, en een forse omzetting anderzijds. Punt van aandacht is de fte-ontwikkeling bij de ZBO's. Voor Anders Betalen voor Mobiliteit is een (tijdelijke) fte-uitbreiding goedgekeurd.

Bedrijfsvoeringontwikkelingen

In 2007 is in het programma Vernieuwing Rijksdienst onder meer ingezet op een betere en efficiëntere bedrijfsvoering. Dat betekent een doelmatige dienstverlening, standaardisatie waar mogelijk, samenwerking en heldere verantwoordelijkheden met een proportioneel stelsel van regels en controle. VenW heeft in 2008 in lijn met deze voornemens acties in gang gezet gericht op een ingrijpende vernieuwing van zijn bedrijfsvoering. De bedrijfsvoeringkaders en -regels zijn gereduceerd, geüniformeerd en processen vereenvoudigd. Hierbij worden waar mogelijk de processen door geautomatiseerde systemen ondersteund. Dit geldt bijvoorbeeld voor belangrijke onderdelen van het inkoopproces waarbij nu het bestellen, de ontvangst van de factuur en het betalen door een internetapplicatie gekoppeld is aan het eigen financieel systeem. Tegelijkertijd is gestart met de implementatie van een elektronisch inkoopdossier. VenW sluit daarbij actief aan bij rijksbrede ontwikkelingen die betrekking hebben op de bedrijfsvoering. Tevens is de bedrijfsvoering van de beleids-DG's en de centrale stafdiensten geconcentreerd bij de Shared Service Organisatie (SSO). Met deze concentratie is een compacte en efficiënte inrichting van de bedrijfsvoering gerealiseerd. SSO-ICT werkt inmiddels ook voor VWS en SZW. Daartoe zijn mensen en formatieplaatsen overgegaan van SZW en VWS naar V&W. Per saldo kan hierdoor efficiënter worden gewerkt. Per 1 januari 2009 is de overdracht van de bedrijfsvoeringondersteuning op het terrein van HRM en Financiën van het KNMI aan de SSO gerealiseerd. In het kader van de rijksbrede auditfunctie werkt de Departementale Auditdienst samen met de AD van Defensie, op het gebied van kennisdeling en mobiliteit.

Bedrijfsvoeringsparagraaf

Risicomanagement

In januari 2008 is gerapporteerd over een audit naar de kwaliteit van het risicomanagement binnen het ministerie. De conclusie was dat het risicomanagement goed is ingebed in de managementcyclus. In 2008 is het instrument risicomanagement verder geprofessionaliseerd. In het Audit Committee is voorts eind 2008 vastgesteld dat bij de grote projecten op een gestructureerde wijze met risicomanagement wordt omgegaan. De Tweede Kamer wordt ook over deze risico's en de wijze van beheersing ervan geïnformeerd. Daarnaast is er in 2008 aandacht geweest voor VenW-brede risicothema's. Het Audit Committee heeft in dit verband aangegeven in 2009 accent te leggen op de thema's «Beheersing ICT-projecten» en «Kennismanagement».

Beheersing ICT

In 2008 is de minister van BZK namens het kabinet gekomen met kadertelling voor grote ICT projecten. Ook vanuit VenW is hieraan een bijdrage geleverd. De projecten Modernisering Objectbediening Zeeland en Walradar vallen onder dit kader. Daarnaast zijn in lijn met de daarover in het kabinet gemaakte afspraken voorbereidingen getroffen voor het invullen van de CIO-rol. De ICT governance zal in 2009 verder versterkt worden.

Aansturing en toezicht op zbo's

Naar aanleiding van de invoering van de Kaderwet zbo's zijn rijksbreed de zbo's doorgelicht door de Commissie Gerritse. Dit heeft onder meer geresulteerd in een brief van de minister van Verkeer en Waterstaat aan de Tweede Kamer (Tweede Kamer, vergaderjaar 2007–2008, 25 268, nr. 47) waarin de Kamer wordt geïnformeerd over sanering van een aanzienlijk aantal zbo's en de uniformering en aanscherping van de ministeriële verantwoordelijkheid van de voornaamste zbo's die onder de minister van Verkeer en Waterstaat ressorteren. De voorbereiding van de benodigde wijzigingen in instellingswetgeving is in een vergevorderd stadium. Naar verwachting worden deze in de eerste helft van 2009 aan de Raad van State aangeboden. In vervolg op de resultaten van de Commissie Gerritse is binnen VenW een project gestart om de professionaliteit en uniformiteit van het toezicht op zbo's te verbeteren. Resultaat is het besluit tot vorming van één toezichtenheid die onafhankelijk van beleidsdirecties wordt gepositioneerd. Toezichtactiviteiten ten aanzien van zbo's die nu binnen beleidsdirecties afzonderlijk plaatsvinden worden in deze eenheid ondergebracht.

Rijkswaterstaat

Met de Agenda 2012 zet RWS de ontwikkeling naar dé toonaangevende, duurzame en publieksgerichte uitvoeringsorganisatie van de overheid voort. Om mensen binnen RWS doorslaggevend te laten zijn, is de strategische personeelsanalyse cruciaal. Deze analyse van de gewenste competenties van de medewerkers van RWS helpt managers bij het ontwikkelen en op de goede plek krijgen en houden van hun mensen. Daarbij is tevens gestart met het ontwikkelen van verticale leertrajecten, waarin betrokkenen uit een productieketen gezamenlijk problemen uit de praktijk analyseren én oplossen. Managers van Rijkswaterstaat begeleiden zelf deze leertrajecten en vervullen daarmee de rol van opleider. Ook is binnen Rijkswaterstaat op veel plaatsen de Agenda 2012 met medewerkers doorleefd, om te zorgen dat de doelen en mijlpalen alom bekend zijn. In het kader van het vernieuwingsproces is in 2008 gestart met het beschrijven van de taken die in 2012 door medewerkers van RWS zelf zullen worden uitgevoerd en welk deel door de markt of regionale partners kunnen

Bedrijfsvoeringsparagraaf

worden uitgevoerd. Het beschrijven van kerntaken en de normering ervan, is noodzakelijk om enerzijds de groei van ruim 30% in de productie van RWS in de komende jaren tot 2012 te faciliteren en anderzijds om de personeelstaakstelling te kunnen invullen. Voor een aantal processen zijn de beschrijvingen ondertussen gereed en met de normering ervan is een aanvang gemaakt.

Daarnaast werkt RWS aan het op orde krijgen en houden van de areaalgegevens. Deze gegevens zijn belangrijk voor de pro-actieve programmering van het beheer en onderhoud. Om deze reden zijn in 2008 alle drie de netwerken in kaart gebracht en de bijbehorende areaalgegevens. Tevens is bepaald wat de achterliggende oorzaken zijn waarom bepaalde gegevens niet op orde zijn en welke acties nodig zijn om dit te verbeteren. Gezien de omvang van de areaalgegevens zal dit naar verwachting ongeveer twee jaar duren. Het actieprogramma richt zich niet alleen op het op orde brengen van de gegevens, maar ook op de randvoorwaarden die nodig zijn om de gegevens op orde te houden.

Inspectie VenW: exploitatietekort en meerjarenbegroting

De Inspectie heeft in 2008 samen met de directie FMC van het ministerie onderzoek gedaan naar de begroting kosten en opbrengsten van de Inspectie. De aanleiding daarvoor was het gerealiseerde verlies van 2007 en het verwachte verlies van 2008. Het resultaat van het onderzoek was dat de Inspectie en de directie FMC inzicht hebben in de verschillen tussen de kosten- en opbrengstenramingen van de Inspectie en de via de begroting ter beschikking gestelde opbrengsten. Bij Voorjaarsnota 2009 zullen door de Inspectie en de directie FMC maatregelen worden genomen om de kosten en opbrengsten van de IVW beter met elkaar in evenwicht te brengen.

DEEL C. DE JAARREKENING

7. VERANTWOORDINGSSTATEN

7.1 DEPARTEMENTALE VERANTWOORDINGSSTAAT 2008 VAN HET MINISTERIE VAN VERKEER EN WATERSTAAT (XII)

Bedragen in x € 1 000												
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	Verplichtingen	Uitgaven	Ontvangsten
TOTAAL		8 183 211	90 645		7 332 778	113 344		- 850 433				22 699
Beleidsartikelen												
31 Integraal waterbeleid	69 567	75 502	454	104 685	77 127	1 029	35 118	1 625				575
32 Het bereiken van optimale veiligheid in of als gevolg van mobiliteit	51 480	52 580	3 400	45 727	52 814	3 341	- 5 753	234				- 59
33 Veiligheid gericht op de beheersing van veiligheidsrisico's	46 220	51 005	0	50 332	54 083	122	4 112	3 078				122
34 Betrouwbare netwerken en acceptabele reistijd realiseren	132 758	134 899	98	68 630	122 585	3 245	- 64 128	- 1 2314				3 147
35 Mainports en logistiek	64 710	78 030	10 876	62 414	58 521	26 681	- 2 296	- 1 9509				15 805
36 Bewaken, waarborgen en verbeteren van kwaliteit leefomgeving gegeven de toename van mobiliteit	82 108	114 231	57 150	47 234	77 126	56 806	- 3 4874	- 3 7105				- 344
37 Weer, klimaat, seismologie en ruimtevaart	39 203	46 527	454	50 396	44 822	0	11 193	- 1 705				- 454
Niet-beleidsartikelen												
39 Bijdragen Infrastructuurfonds en BDU	7 418 303	7 413 328	0	6 783 365	6 597 874	72	- 634 938	- 815 454				72
40 Nominaal en onvoorzien	- 9 156	- 9 156	0	0	0	0	9 156	9 156				9 156
41 Ondersteunen functioneren VenW	215 632	226 265	18 213	318 172	247 826	22 048	102 540	21 561				3 835

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

7.2 VERANTWOORDINGSSTATEN BATEN-LASTENDIENSTEN**Samenvattende verantwoordingsstaat 2008 inzake baten-lastendiensten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII)**

Bedragen in x € 1 000			
	(1)	(2)	(3)=(2)-(1)
Omschrijving	Oorspronkelijk vast-gestelde begroting	Realisatie ¹	Verschil realisatie en oorspronkelijk vast-gestelde begroting
Baten-lastendienst KNMI			
Totale baten	44 371	48 154	3 783
Totale lasten	44 591	48 481	3 890
Saldo van baten en lasten	- 220	- 327	- 107
Totale kapitaalontvangsten	2000	1 528	- 472
Totale kapitaaluitgaven	2 290	2 337	47

Bedragen in x € 1 000			
	(1)	(2)	(3)=(2)-(1)
Omschrijving	Oorspronkelijk vast-gestelde begroting	Realisatie ¹	Verschil realisatie en oorspronkelijk vast-gestelde begroting
Baten-lastendienst RWS			
Totale baten	1 986 580	2 563 730	577 150
Totale lasten	1 986 580	2 592 083	605 503
Saldo van baten en lasten	0	- 28 353	- 28 353
Totale kapitaalontvangsten	86 000	74 847	- 11 153
Totale kapitaaluitgaven	140 722	109 442	- 31 280

Bedragen in x € 1 000			
	(1)	(2)	(3)=(2)-(1)
Omschrijving	Oorspronkelijk vast-gestelde begroting	Realisatie ¹	Verschil realisatie en oorspronkelijk vast-gestelde begroting
Baten-lastendienst IVW			
Totale baten	98 113	104 477	6 364
Totale lasten	98 113	108 773	10 660
Saldo van baten en lasten	0	- 4 296	- 4 296
Totale kapitaalontvangsten	11 159	13 599	2 440
Totale kapitaaluitgaven	16 003	10 150	- 5 853

¹ De bedragen zijn steeds naar boven afgerond (EUR1000)

7.3 SALDIBALANS PER 31 DECEMBER 2008 VAN HET MINISTERIE VAN VERKEER EN WATERSTAAT (XII) EN DE BIJ DIE SALDIBALANS BEHORENDE TOELICHTING

Activa:	
Begrotingsuitgaven	€ 7 332 777 965,39
Liquide middelen	€ 380,00
Intra-comptabele vorderingen	€ 6 536 786,08
Extra-comptabele vorderingen	€ 19 634 637,53
Leningen u/g	€ 6 645 157,48
Voorschotten	€ 4 534 773 150,33
Tegenrekening leningen o/g	€ 32 330 588,54
Tegenrekening openstaande verplichtingen	€ 2 626 945 703,74
Tegenrekening garantieverplichtingen	€ 1 312 000 000,00
Totaal-activa	€ 15 871 644 369,09
Passiva:	
Begrotingsontvangsten	€ 113 344 622,74
Rekening-courant RHB	€ 6 945 366 977,79
Intra-comptabele schulden	€ 31 880 121,73
Leningen o/g	€ 32 330 588,54
Openstaande verplichtingen	€ 2 626 945 703,74
Openstaande garantieverplichtingen	€ 1 312 000 000,00
Tegenrekening extra-comptabele vorderingen	€ 19 634 637,53
Tegenrekening leningen u/g	€ 6 645 157,48
Tegenrekening voorschotten	€ 4 534 773 150,33
Sluitrekening met Infrastructuurfonds	€ 248 723 409,21
Totaal-passiva	€ 15 871 644 369,09

7.3.1 Inleiding

Samenstelling

Als een minister meer dan één begroting beheert, in dit geval Verkeer en Waterstaat (XII) en het Infrastructuurfonds, wordt per begroting een saldi-balans 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 saldi-balans van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII).

Daarmee is de saldi-balans 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, zijn deze omwille van de inzichtelijkheid, afzonderlijk gepresenteerd.

7.3.2 Activa

7.3.2.1 Begrotingsuitgaven € 7 332 777 965,39

Grondslag

De begrotingsuitgaven van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) sluiten aan op de Rekening. Ze zijn artikelsgewijs verdeeld in kolom 2 (realisatie) van de Rekening van het ministerie welke Rekening als verantwoordingsstaat bij de financiële verantwoording behoort.

De Saldibalans

7.3.2.2 *Liquide middelen* € 380,00

Grondslag

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

7.3.2.3 *Intra-comptabele vorderingen* € 6 536 786,08

De cijfers

Tabel 1 geeft een nadere detaillering in aantallen en openstaande bedragen per 31 december 2008 verdeeld naar ouderdom. Daarnaast is een meerjarig perspectief gegeven door de jaren 2006 en 2007 te vermelden.

Tabel 1: Intra-comptabele vorderingen (bedragen x € 1 000)						
Openstaand	2008		2007		2006	
	aantal	bedrag	aantal	bedrag	aantal	bedrag
posten ≤ 1 jaar	95	3 705	100	3 428	125	20 194
posten > 1 jaar	95	2 832	50	62	10	117
Totaal	190	6 537	150	3 490	135	20 311

Toelichting

Alle intra-comptabele vorderingen zijn als direct opeisbaar beschouwd.

Noemenswaardig is de vordering op de Belastingdienst van circa € 4 mln. welke in 2009 zal worden ontvangen en de vordering in het kader van het PHARE Twinning programma van de Europese Commissie wat zich richt op samenwerkingsprojecten om kandidaat lidstaten van de EU te ondersteunen. In dit kader zijn betalingen verricht van circa € 1 mln.. Medio 2009 worden deze projecten afgerond.

7.3.2.4 *Extra-comptabele vorderingen* € 19 634 637,53

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 2006 en 2007 te vermelden.

Tabel 2: Extra-comptabele vorderingen (bedragen x € 1 000)						
Openstaand	2008		2007		2006	
	aantal	bedrag	aantal	bedrag	aantal	bedrag
posten ≤ 1 jaar	55	1 679	70	4 247	2 265	7 527
posten > 1 jaar	540	17 956	575	18 140	2 605	21 442
Totaal	595	19 635	645	22 387	4 870	28 969

Toelichting

De extra-comptabele vorderingen zijn grotendeels direct opeisbaar. Daar waar sprake is van dubieuze vorderingen of op termijn opeisbare vorderingen, is dat expliciet vermeld.

De Saldibalans

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. In een gerechtelijke procedure is in 2004 vonnis gewezen ten gunste van VenW waarna de debiteur in hoger beroep is gegaan. Het Hof heeft, met behulp van een gewezen tussenarrest, nader onderzoek verlangd.

Daarnaast wordt de omvang van het aantal vorderingen mede bepaald doordat bij het directoraat-generaal Rijkswaterstaat ruim 500 vorderingen van geringe omvang uitstaan met een gezamenlijk bedrag van ruim € 15 mln. en welke voornamelijk betrekking hebben op het Progis-project. Noemenswaardig is een tweetal vorderingen in dat kader. Een op Bouwcombinatie dB-2000 V.O.F. (circa € 11 mln.) en één op BAM-Wilma (circa € 4 mln.) door onenigheid.

Tenslotte is vermeldenswaardig dat in het kader van de nota RELUS (Regionale Luchtvaartstrategie) in december 2008 de juridische vervreemding plaatsvond van het aandelenbezit in de N.V. Luchtvaartterreinen Texel. De 343 aandelen (elk met een nominale waarde en tevens verkrijgingsprijs van € 453,78) zijn verkocht aan de gemeente Texel, de Stichting Vrienden van Luchtvaartterrein Texel en de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Noordwest-Holland voor een gezamenlijk bedrag van € 203 767,00. Daar de financiële afwikkeling in 2009 plaatsvindt is dat bedrag als vordering opgenomen en is bij de balanspost Deelnemingen, waar dat voorheen werd gepresenteerd, een bedrag van € 155 646,61 afgeboekt.

7.3.2.5 Leningen u/g

€ 6 645 157,48

Grondslag

De door VenW verstrekte geldleningen (niet zijnde voorschotten) zijn afzonderlijk weergegeven. Deze leningen zijn, gezien het specifieke karakter, zowel op korte termijn opeisbare vorderingen, als op lange termijn opeisbare vorderingen beschouwd.

De cijfers

Tabel 3 geeft de openstaande bedragen van de verstrekte geldleningen per geldnemer weer.

Tabel 3: 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 wordt 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.

De Saldibalans

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

7.3.2.6 Voorschotten € 4 534 773 150,33

Grondslag

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

De cijfers

Tabel 4 geeft inzage in de aantallen en totaalbedragen van de openstaande voorschotten die in het dienstjaar 2008 en in voorgaande jaren zijn verstrekt en verdeeld in posten die korter dan een jaar openstaan en posten die langer dan een jaar openstaan.

Tabel 4: Voorschotten (bedragen x € 1 000)						
Openstaand	2008		2007		2006	
	aantal	bedrag	aantal	bedrag	aantal	bedrag
posten ≤ 1 jaar	375	3 236 043	475	3 101 709	290	142 393
posten > 1 jaar	330	1 298 730	285	759 830	165	2 980 903
Totaal	705	4 534 773	760	3 861 539	455	3 123 296

Tabel 5 verstrekt informatie over de in 2008 afgerekende voorschotten.

Tabel 5: Afgerekende voorschotten (x € 1 000)	
Stand per 1 januari 2008	3 861 539
In 2008 vastgelegde voorschotten	2 358 045
	<hr/>
	6 219 584
In 2008 afgerekende voorschotten	- 1 684 811
	<hr/>
Openstaand per 31 december 2008	4 534 773

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 2008 voorschotten verstrekt.

In totaal is ruim € 3 956 mln. verstrekt aan de provincies (€ 1 437 mln.), Stadsregio Amsterdam voorheen Regionaal Orgaan Amsterdam (ROA) (€ 1 313 mln.), de stadsregio Rotterdam (€ 428 mln.), het Bestuur regio Utrecht (€ 243 mln.), het Stadsgewest Haaglanden (€ 220 mln.), het samenwerkingsverband KAN (€ 130 mln.), de regio Twente (€ 98 mln.) en de regio Eindhoven (€ 87 mln.). Afwikkeling vindt vermoedelijk in 2009 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

De Saldibalans

Syntus B.V. om niet rendabele treindiensten te exploiteren. Vanaf 2005 is voor een totaalbedrag van ruim € 175 mln. aan voorschotten verstrekt waarvan de afwikkeling in de komende jaren tot en met 2012 wordt verwacht.

Aan het NLR zijn in de jaren 2006 tot en met 2008 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 ruim € 64 mln. Ten tweede bijdragen in de investeringen, in de uitbreiding en verbetering, van onderzoeksfaciliteiten van circa € 6 mln.

Naar verwachting vindt de afwikkeling in 2009 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.

Om een goede bereikbaarheid binnen de economische kerngebieden te realiseren, de bereikbaarheid van deur tot deur te verbeteren en te zorgen dat bedrijven en burgers in staat zijn zelf in hun mobiliteitsbehoefte te voorzien is voor ruim € 34 mln. aan voorschotten verstrekt. Zoals aan de Stadsregio Amsterdam (circa € 15 mln.), de TU Delft (circa € 7 mln.) voor het project Superbus, de provincie Noord-Holland (circa € 3 mln.), aan Senter Novem (circa € 2 mln.), de gemeente Amsterdam (€ 2 mln.) voor het taxiconvenant en tot slot aan ProRail (ruim € 1 mln.) voor het onderhoud aan de Sun-lijn.

Vanaf 2002 is een gezamenlijk bedrag van ruim € 40 mln. verstrekt aan de luchthaven Maastricht Aachen Airport, (€ 38 mln.) voor het afkopen van de jaarlijkse bijdrage in de tekorten in de exploitatiebegroting, die in 2015 worden afgerekend, en in drie tranches een investeringssubsidie, welke in 2009 wordt afgewikkeld, alsmede (ruim € 2 mln.) voor het verleggen van baandrempels. Daarnaast zijn voorschotten verstrekt aan Groningen Airport Eelde (circa € 29 mln.), luchthaven Welschap (€ 4 mln.) en Enschede Airport Twente (€ 2 mln.). Indien de voorschotten niet binnen vijf jaar wordt aangewend voor de realisatie van een baanrenovatie en een afwateringssysteem wordt dit terugbetaald. De afwikkeling vindt vermoedelijk in 2009 plaats.

In het kader van de reductie van verkeersslachtoffers is ter verbetering van de verkeersveiligheid een gezamenlijk bedrag van € 37 mln. verstrekt aan onder andere de RDW (ruim € 15 mln.), het CBR (ruim € 11 mln.), 3VO (circa € 4 mln.) en de SWOV (ruim € 4 mln.).

Voor diverse wachtgelduitkeringen zijn aan de Uitvoeringsinstelling Sociale Zekerheid voor Overheid en Onderwijs (USZO) en aan het Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds (ABP) in 2006, 2007 en 2008 voor ruim € 39 mln. aan voorschotten verstrekt. Deze worden, eerst nadat de goedkeurende accountantsverklaringen zijn ontvangen, vermoedelijk in 2009 of 2010 afgewikkeld.

In het kader van het waterbeheer zijn vanaf 2005 voorschotten verstrekt aan het agentschap EVD voor het programma Partners voor Water (€ 13 mln.) en aan de stichting Civieltechnisch Centrum Uitvoering Research en Regelgeving (CUR) voor het project Leven met Water (circa € 5 mln.). Afrekening wordt in 2010 verwacht.

Daarnaast zijn om een goede ecologische en chemische kwaliteit te

De Saldibalans

bereiken in de stroomgebieden van de Rijn, Maas, Schelde, Eems en Noordzee onder andere aan diverse gemeenten voorschotten verstrekt voor een gezamenlijk bedrag van € 3 mln.

Voor het programma Transumo, transitie naar duurzame mobiliteit, is aan de gelijknamige stichting een voorschot verstrekt (ruim € 19 mln.) voor duurzame systeeminnovatie. Deze wordt naar verwachting in 2010 afgewikkeld.

Om de CO₂ uitstoot te beperken zijn voor diverse programma's, zoals Het Nieuwe Rijden en het CO₂-reductieplan, voorschotten verstrekt voor circa € 15 mln., onder andere aan SenterNovem (circa € 11 mln.). Ook is aan diverse openbare lichamen voor ruim € 3 mln. aan voorschotten verstrekt voor het programma Stil, Schoon en Zuinig (SSZ) en roetfilters voor bussen.

Een voorschot van € 10 mln. is in 2008 verstrekt aan de Stichting Bevordering Kwaliteit Leefomgeving Schipholregio door het ondertekenen van het convenant Omgevingskwaliteit. Doel van het convenant is om de leefkwaliteit van gebieden waar de hinder van luchtvaartactiviteiten aanwezig is in stand te houden dan wel te verbeteren.

In de jaren 2004 tot en met 2008 zijn voor het programma Gebruikersondersteuning (GO-2) voorschotten verstrekt aan het Nederlands Instituut voor Vliegtuigontwikkeling en Ruimtevaart (NIVR) (circa € 7 mln.) en aan het Nederlands Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek (NWO) (circa € 6 mln.). Dit 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 de Stichting Bodemsanering Nederlandse Spoorwegen is in 2008 is het kader van leefomgeving spoorwegen een bedrag van ruim € 9 mln. verstrekt voor de landelijke aanpak van bodemverontreiniging in NS percelen. Afwikkeling wordt in 2009 verwacht.

Aan het Koninklijk Huis is een voorschot verstrekt (ruim € 5 mln.) voor functionele kosten dat, na ontvangst van een goedkeurende accountantsverklaring, in 2009 wordt afgewikkeld.

Ook zijn sinds 2005 diverse voorschotten verstrekt voor een gezamenlijk bedrag van ruim € 8 mln. voor bereikbaarheidsbevorderende en mobiliteitsgeleidende maatregelen aan onder andere het Maritiem Research Instituut Nederland (MARIN), aan Nederland Maritiem Land (NML) en aan de Stichting Nederland is Logistiek. De verwachting bestaat dat deze voorschotten uiterlijk in 2009 worden afgewikkeld.

Als gevolg van activiteiten op het gebied van beleidsvoorbereiding en -evaluatie ten aanzien van de droge infrastructuur, waaronder verkeersbeleid, zijn aan Deltares voor ruim € 12 mln. aan voorschotten verstrekt. Afwikkeling zal vermoedelijk in 2009 plaatsvinden.

Tot slot zijn aan de Stichting Mainport en Groen voorschotten verstrekt voor een gezamenlijk bedrag van circa € 8 mln vanwege de groenvoorziening van Schiphol Afwikkeling vindt in 2009 plaats.

De Saldibalans

7.3.2.7 Tegenrekeningen € 3 971 276 292,28

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.

7.3.3 Passiva

7.3.3.1 Begrotingsontvangsten € 113 344 622,74

Grondslag

De begrotingsontvangsten van het ministerie sluiten aan op de Rekening. Deze 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.

7.3.3.2 Rekening-courantverhouding RHB € 6 945 366 977,79

Grondslag

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

Dit saldo is gelijk aan de saldobestorting per 31 december 2008, welke via een brief van het ministerie van Financiën, d.d. 5 februari 2009, kenmerk BZ/2009/67 M, aan dit ministerie kenbaar is gemaakt.

7.3.3.3 Intra-comptabele schulden € 31 880 121,73

De cijfers

De bij het ministerie voorkomende intra-comptabele schulden zijn in tabel 6 weergegeven. Daarbij is onderscheid gemaakt tussen de ouderdom en de totaalbedragen van de openstaande intra-comptabele schulden per 31 december 2008.

Tabel 6: Intra-comptabele schulden (bedragen x € 1 000)

Openstaand	2008		2007		2006	
	aantal	bedrag	aantal	bedrag	aantal	bedrag
posten ≤ 1 jaar	85	30 337	140	31 409	100	47 786
posten > 1 jaar	15	1 543	10	128	10	81
Totaal	100	31 880	150	31 537	110	47 867

Toelichting

Indien niet expliciet vermeldt, zijn de intra-comptabele schulden als op korte termijn opeisbare schulden beschouwd.

Noemenswaardige bedragen zijn de ingehouden loonheffing op de salarissen en het werknemersdeel pensioenpremie over de maand december 2008. Deze bedragen, respectievelijk circa € 20 mln. en circa € 11 mln., zijn in januari 2009 aan de Belastingdienst en het Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds afgedragen. Ook is circa € 2 mln. ontvangen voor het PHARE Twinning programma van de Europese Commissie met als doel kandidaat lidstaten van de EU met samenwerkingsprojecten te ondersteunen. Medio 2009 worden deze projecten afgerond.

De Saldibalans

7.3.3.4 Leningen o/g € 32 330 588,54

Grondslag

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

De cijfers

Tabel 7 geeft de openstaande schulden per geldgever weer.

Tabel 7: Leningen o/g (x € 1 000)	
Naam	Bedrag
Stichting Geluidsisolatie Schiphol (SGIS)	29 608
N.V. Luchthaven Schiphol	2 723
Totaal	32 331

Toelichting

Deze leningen zijn gezien hun specifieke karakter zowel als op korte termijn opeisbare schulden als op lange termijn opeisbare schulden 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.

7.3.3.5 Openstaande verplichtingen € 2 626 945 703,74

Grondslag

Het saldo openstaande verplichtingen per 31 december 2008 is opgebouwd uit de in het dienstjaar 2008 aangegane verplichtingen, en de in voorgaande jaren aangegane en nu nog lopende verplichtingen, welke niet tot een kaseffect in het dienstjaar 2008 hebben geleid.

De cijfers

Tabel 8 geeft de samenstelling van de openstaande betalingsverplichtingen binnen en buiten begrotingsverband weer.

Tabel 8: Openstaande verplichtingen (x € 1 000)	
Stand per 1 januari 2008	2 428 788
Aangegaan in 2008	7 530 936
	9 959 724
Tot betaling gekomen in 2008	- 7 332 778
Openstaand per 31 december 2008	2 626 946

7.3.3.6 Openstaande garantieverplichtingen € 1 312 000 000,00

Grondslag

In situaties 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

De Saldibalans

zich, zijn deze in staat leningen af te sluiten en kunnen bepaalde zaken worden gefinancierd.

Toelichting

Een wijziging ten opzichte van de saldibalans 2007 is vermeldenswaardig. De looptijd van de garantie verstrekt aan de N.V. Luchthaven Schiphol voor de dekking van het terrorismerisico in de brandverzekering is met twee jaar verlengd tot 17 april 2009 (12.00 uur). Daarbij wordt de ondergrens halfjaarlijks met € 50 mln. aangepast. Dit had tot gevolg dat op 17 april en 17 oktober 2008 de ondergrens is verhoogd tot € 1,2 mld., waardoor het risico is teruggebracht tot € 1,3 mld.

De cijfers

Tabel 9 geeft de samenstelling van het uiteindelijke risico weer, op grond van de uitstaandegarantieverplichtingen per 31 december 2008.

Tabel 9: Garantieverplichtingen (x € 1 000)	
Stand per 1 januari 2008	1 412 000
Nieuw verstrekt in 2008	0
	<hr/>
	1 412 000
Afname van het risico in 2008	- 100 000
	<hr/>
Openstaand per 31 december 2008	1 312 000

7.3.3.7 Tegenrekeningen

€ 4 561 052 945,34

Grondslag

Voor 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.

7.3.3.8 Sluitrekening met Infrastructuurfonds

€ 248 723 409,21

Grondslag

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

7.4 DE BALANSEN PER 31 DECEMBER 2008 VAN DE BATEN-LASTENDIENSTEN VAN HET MINISTERIE VAN VERKEER EN WATERSTAAT

KNMI

Balans per 31 december 2008 van het KNMI (Bedragen x € 1 000)		
	Balans 31-12-2008	Balans 31-12-2007
Activa		
Materiele activa		
* grond en gebouwen	277	302
* installaties en inventarissen	2 826	3 296
* overige activa	3 039	2 872
* in ontwikkeling	34	174
Onderhandenwerk	2 808	2 386
Debiteuren	2 581	3 658
Nog te ontvangen	1 133	1 265
Liquide middelen	2 700	3 439
Totaal activa	15 398	17 392
Passiva		
Eigen Vermogen		
* exploitatiereserve	1 718	1 882
* onverdeeld resultaat	- 327	- 164
Egalisatierkening	91	182
Leningen bij het MvF	3 125	2 415
Voorzieningen	2 512	3 169
Crediteuren	2 163	885
Nog te betalen	6 116	9 023
Totaal passiva	15 398	17 392

Bron: KNMI

Toelichting op de balans

De post Nog te betalen van € 6,116 mln. bestaat uit een post Vooruit ontvangen bedragen subsidieprojecten (€ 2,279 mln.) en een post Transitische passiva (€ 3,837 mln.)

De voorzieningen zijn afgenomen van ca. € 3,2 mln. naar ca. € 2,5 mln. De belangrijkste mutatie is een onttrekking met betrekking tot het Vernieuwingsprogramma van ca. € 0,6 mln.

Van de voorzieningen heeft 78% een looptijd van langer dan een jaar. Dit wordt met name veroorzaakt door de voor het Vernieuwingsprogramma opgenomen voorziening.

Balans van het KNMI

Verloopstaat voorzieningen (Bedragen x € 1 000)					
	Infrastructuur de Bilt	Flankerend beleid	ARAR 99	Vernieuwingsprogramma	Totaal
Saldo per 1 jan. 2008	224	21	89	2 835	3 169
Bij:					
Dotatie		3	19		22
Af:					
Vrijval				69	69
Mutaties		12	32	566	610
Totaal af		12	32	635	679
Saldo per 31 dec. 2008	224	12	76	2 200	2 512

Bron: KNMI

Het Eigen Vermogen bedraagt na verwerking van het verlies € 1,4 mln. Dit is 2,2% van de omzet van de afgelopen drie jaar.

Gespecificeerde verantwoordingsstaat 2008 (Bedragen x € 1 000)			
	(1)	(2)	(3)
	Oorspronkelijk vastgestelde begroting 2008	Realisatie 2008	Verschil realisatie en oorspronkelijk vastgestelde begroting
Baten			
Opbrengst moederdepartement	28 452	29 311	859
Opbrengst overige departementen		341	341
Opbrengst derden	15 778	18 317	2 539
Rentebaten	50	94	44
Buitengewone baten	91	91	0
Exploitatiebijdrage			
Totaal baten	44 371	48 154	3 783
Lasten			
Apparaatskosten			
* personele kosten	30 736	33 033	2 297
* materiele kosten	11 936	13 235	1 299
Rentelasten	81	108	27
Afschrijvingskosten			
* materieel	1 838	1 987	149
* immaterieel			
Dotaties voorzieningen		64	64
Buitengewone lasten		54	54
Totaal lasten	44 591	48 481	3 890
Saldo van baten en lasten	- 220	- 327	- 107

Bron: KNMI

Toelichting op de verantwoordingsstaat

In de Rijksbegroting 2008 is een negatief saldo van baten en lasten van € 0,22 mln. begroot. Het gerealiseerde resultaat is € 0,327 mln. negatief.

Balans van het KNMI

Opbrengst moederdepartement

Door de toevoeging van de loonbijstelling 2008 zijn de opbrengsten van het moederdepartement toegenomen met € 0,7 mln. Tevens is een toename in het kader van de implementatie van SAP en de Radar op St. Maarten van € 0,3 mln. gerealiseerd. De taakstelling in het kader van de Vernieuwing Rijksdienst heeft de opbrengsten echter met € 0,2 mln. verlaagd.

Opbrengst overige departementen en opbrengst derden

Extra projectopbrengsten (subsidies) van € 2,4 mln. De kosten zijn echter met bijna hetzelfde bedrag gestegen.

Voor de opbrengsten uit de luchtvaartmeteorologische dienstverlening is de realisatie voor 2008 conform de begroting. Dit wordt veroorzaakt door lagere projectkosten enerzijds en hogere kosten door met name de stijging van de lonen anderzijds.

Een deel van de dienstverlening wordt geleverd aan overige departementen, deze opbrengsten worden begroot onder de opbrengsten derden.

Buitengewone baten

De bijzondere baten betreft een vrijval van de egalisatierekening voor investeringen herinrichting nieuwbouw (€ 0,09 mln.).

Opbrengsten per productgroep

De opbrengsten gespecificeerd naar productgroep zijn (bedragen x € 1 000):

- Weer	€ 28 928
- Klimaat	€ 16 974
- Seismologie	€ 2 066
- Rentebaten	€ 94
- Buitengewone baten	€ 91

Personele lasten

De personele kosten zijn hoger dan begroot. Enerzijds is er een stijging door de in de cao afgesproken loonstijging (€ 1,1 mln.), extra kosten voor medewerkers gefinancierd uit externe projecten (€ 0,6 mln. reiskosten), hogere toelagen (€ 0,6 mln.) en inhuur (€ 1.7 mln.). Anderzijds een daling door vacatures (€ 1,3 mln.).

Materiële lasten

De materiële kosten van de subsidieprojecten zijn € 0,7 mln. hoger dan begroot. Omdat het erg lastig is de materiële kosten van de subsidieprojecten ver vooruit te begroten zijn de materiële kosten tot op heden niet in de begroting opgenomen.

Afschrijvingskosten

De afschrijvingskosten zijn hoger dan begroot door niet begrote investeringsuitgaven in ICT in het laatste halfjaar van 2007.

Dotaties voorzieningen

Het betreft een dotatie aan de voorziening dubieuze debiteuren (€ 0,041 mln.) en een tweetal dotaties aan personele voorzieningen (€ 0,23 mln.).

Bijzondere lasten

De bijzondere lasten betreffen boekverliezen op verschrootte vaste activa.

Het negatieve resultaat zal ten laste van het Eigen Vermogen worden gebracht. Toekomstige verliezen zullen worden voorkomen door bezuini-

Balans van het KNMI

gingen op de personele kosten (taakstelling in het kader van de Vernieuwing Rijksdienst) en het verhogen van de resultaatbijdrage van de subsidieprojecten.

Kasstroomoverzicht per 31 december 2008 (Bedragen x € 1 000)			
	(1)	(2)	(3)
	Oorspronkelijk vast-gestelde begroting 2008	Realisatie 2008	Verschil realisatie en oorspronkelijk vast-gestelde begroting
1. Rekening courant RHB 1 januari 2008	4 606	3 439	- 1 167
2. Totaal operationele kasstroom	997	69	- 928
Totaal investeringen (-/-)	- 2 000	- 1 975	25
Totaal boekwaarde desinvesteringen (+)		457	457
3. Totaal investeringskasstroom	- 2 000	- 1 518	482
Enmalige uitkering aan moederdepartement (-/-)			
Enmalige storting door het moederdepartement (+)			
Aflossingen op leningen (-/-)	- 290	- 590	- 300
Beroep op leenfaciliteit (+)	2 000	1 300	- 700
4. Totaal financieringskasstroom	1 710	710	- 1 000
5. Rekening-courant RHB 31 december 2008 (=1+2+3+4)	5 313	2 698	- 2 615

Bron: KNMI

Toelichting op het kasstroomoverzicht

De voornaamste oorzaken voor de lagere operationele kasstroom zijn een stijging van het crediteurensaldo met € 1,3 mln., de afname van de vooruit ontvangen en nog te betalen bedragen met € 2,9 mln. en een afname van de kortlopende vorderingen/nog te factureren bedragen met € 0,8 mln.

De daadwerkelijke investeringen zijn lager uitgevallen dan begroot. De investeringen zijn deels gefinancierd met een lening en deels uit eigen middelen.

De investeringen zijn gedaan in installaties en inventaris (€ 0,9 mln.) en in overige activa (€ 0,8 mln.).

Doelmatigheid

De beleidsprestaties voor Weer, Klimaat en Seismologie zijn in 2008 alle gehaald. Ondanks de bezuinigingen in het kader van de Vernieuwing Rijksdienst en het niet toekennen van de prijsbijstelling over 2008 is het resultaat slechts € 0,15 mln. minder dan begroot. Op grond hiervan kan worden geconcludeerd dat het KNMI in 2008 doelmatig heeft gefunctioneerd.

RIJKSWATERSTAAT

Balans per 31 december 2008 van RWS (Bedragen x € 1 000)			
		Balans 31-12-2008	Balans 31-12-2007
Activa			
Immateriële vaste activa		3 594	4 191
Materiële vaste activa		275 866	267 087
* grond en gebouwen	126 841		114 170
* installaties en inventarissen	36 373		13 105
* overige materiële vaste activa	112 652		139 812
Financiële vaste activa		136 986	–
Voorraden		–	–
MIRT-projecten		6 382 163	11 990 530
Debiteuren		25 746	25 354
Nog te ontvangen		42 651	351 788
Liquide middelen		279 339	31 492
Totaal activa		7 146 345	12 670 442
Passiva			
Eigen Vermogen		21 817	50 170
* exploitatiereserve	50 012		41 152
* verplichte reserves	158		105
* onverdeeld resultaat	– 28 353		8 913
Langlopend vreemd vermogen		221 482	200 007
Voorzieningen		–	115 618
MIRT-projecten		6 382 163	11 990 530
Crediteuren		127 466	56 350
Nog te betalen		393 417	257 767
Totaal passiva		7 146 345	12 670 442

Bron: Rijkswaterstaat

Toelichting op de balans

Activa

Immateriële vaste activa

De immateriële vaste activa zijn gewaardeerd op het bedrag van de bij derden bestede kosten, verminderd met de cumulatieve lineaire afschrijvingen. De afname van de immateriële vaste activa wordt onder meer veroorzaakt door desinvesteringen in softwarelicenties.

Materiële vaste activa

De materiële vaste activa zijn gewaardeerd op aanschafwaarde, verminderd met de cumulatieve lineaire afschrijvingen. De toename van de materiele vaste activa wordt o.a. veroorzaakt door de stijging van de post gronden en gebouwen – onder andere als gevolg van het laatste deel van de oplevering van Westraven en de oplevering van enkele steunpunten en districtskantoren.

Financiële vaste activa

Onder de financiële vaste activa is het langlopende deel van de vordering op het Ministerie van Verkeer en Waterstaat opgenomen. Het kortlopende deel is opgenomen onder de debiteuren.

Bij de start van het agentschap Rijkswaterstaat per 1 januari 2006 is een vordering op het Ministerie van Verkeer en Waterstaat opgenomen ter

waarde van € 247 mln. Deze vordering was opgenomen onder de overige vorderingen en overlopende activa. In 2008 zijn er afspraken gemaakt over de afwikkeling van deze vordering. Resultaat hiervan is dat een deel van de vordering vrijvalt ten laste van een vrijval van de voorzieningen (€ 110 mln.) en dat een deel van de vordering in 15 jaar wordt afbetaald (€ 137 mln.).

MIRT-projecten

Onder de post MIRT-projecten is het cumulatief van de directe productie-uitgaven op lopende MIT/SNIP-projecten tot en met de balansdatum opgenomen. Hier tegenover staat aan passivazijde ook de post «MIRT-projecten». Deze post is enerzijds toegenomen door realisatie op een groot aantal projecten, zoals Rijksweg 2 Holendrecht, Rijksweg 2 Tangent Eindhoven en kleinere projecten. Anderzijds is de post fors afgenomen door de oplevering van de HSL-Zuid, Rijksweg 14 Wassenaar en een aantal kleinere projecten.

Debiteuren

De waardering van de post debiteuren vindt plaats tegen nominale (factuur)waarde of lagere waarde als gevolg van mogelijke oninbaarheid. De debiteuren ouder dan 2 jaar zijn 100% voorzien tenzij aannemelijk is gemaakt dat een lager voorziening volstaat. Overige debiteuren worden afhankelijk van hun ouderdom procentueel voorzien. Bij debiteuren is een kleine toename van het debiteurensaldo zichtbaar. Bij debiteuren (incl. voorziening) is een kleine toename van het saldo zichtbaar. Doordat in 2008 extra nadruk is komen te liggen op incasso van vorderingen was de afwaardering voor oninbaarheid lager. Door deze lagere voorziening wordt het iets hogere saldo verklaard.

Nog te ontvangen

De post nog te ontvangen bestaat uit overige vorderingen, overlopende activa en reeds uitgevoerde werkzaamheden en is fors afgenomen door de opname van de vordering op het moederdepartement onder de financiële vaste activa (zie toelichting Financiële vaste activa).

Liquide middelen

De toename van de post liquide middelen is het gevolg van een ontvangst van het moederdepartement van € 200 mln. ten behoeve van het basispakket beheer en onderhoud die voorzien was voor 2009 maar reeds in 2008 is voldaan.

Passiva

Eigen Vermogen

Het eigen vermogen bestaat uit een verplichte reserve, een exploitatiereserve en een nog onverdeeld resultaat. De verplichte reserve betreft de geactiveerde in eigen beheer ontwikkelde software. In 2008 heeft het agentschap RWS een negatief resultaat gerealiseerd van € 28,4 mln. Het tekort zal ten laste worden gebracht van de exploitatiereserve. In volgende jaren zal nog strakker op de kosten worden gestuurd. Het eigen vermogen blijft ruimschoots binnen het maximum van 5% van de gemiddelde omzet van de afgelopen 3 jaar (ca. € 2,3 mld.). In onderstaand overzicht is de ontwikkeling van het eigen vermogen weergegeven.

Balans van Rijkswaterstaat

Ontwikkeling eigen vermogen (Bedragen x € 1 000)	Stand per 1/1/2006	Stand per 31/12/2006	Stand per 31/12/2007	Stand per 31/12/2008
Eigen vermogen				
– exploitatiereserve	0	249	41 152	50 012
– verplichte reserve	324	75	105	158
– onderverdeeld resultaat	0	40 933	8 913	– 28 353
Totaal	324	41 257	50 170	21 817

Bron: Rijkswaterstaat

Langlopend vreemd vermogen

De langlopende lening betreft een lening bij het Ministerie van Financiën in het kader van de leenfaciliteit. Ten behoeve van de oplevering van gebouwen en gronden is in 2008 meer geleend bij het ministerie van Financiën (zie ook de toelichting bij de Materiële vaste activa).

Voorzieningen

De voorziening personeel is bij de overgang naar het agentschap gevormd ter dekking van kosten verbonden aan toekomstige uitbetalingen van wachtgeld aan voormalig personeel van Rijkswaterstaat. Dit betrof een aflopende regeling. In 2008 is de voorziening geheel benut. In het kader van de afspraken die zijn gemaakt over de afwikkeling van de vordering op het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, is de voorziening materieel geheel afgeboekt per 31 december 2008.

Verloopstaat voorzieningen (Bedragen x € 1 000)	Stand per 1-1-2008	Onttrekking 2008	Vrijval 2008	Dotatie 2008	Stand per 31-12-2008
Voorziening groot onderhoud geb.	87 857	1 330	86 527	0	0
Voorziening milieuherstel	9 039	904	8 135	0	0
Voorziening groot onderhoud vaart.	8 225	2 630	5 595	0	0
Voorziening afstoten historische geb.	9 240	0	9 240	0	0
Voorziening personeel	1 257	1 257	0	0	0
Totaal	115 618	6 121	109 497	0	0

Bron: Rijkswaterstaat

MIRT-projecten

Voor een toelichting wordt verwezen naar de post MIRT-projecten bij de Activa..

Crediteuren

De toename in 2008 wordt voornamelijk veroorzaakt door een aantal hoge facturen die te laat zijn ontvangen om nog te kunnen worden betaald in 2008.

Nog te betalen

De stijging van de post nog te betalen is bijna volledig veroorzaakt door de in 2008 ontvangen bijdrage voor het basispakket beheer en onderhoud voor 2009 (zie toelichting Liquide middelen).

Doelmatigheid

Een doelstelling van de agentschapvorming van Rijkswaterstaat is het verhogen van de doelmatigheid. Om te kunnen beoordelen hoe de doelmatigheid zich ontwikkelt, wordt gebruik gemaakt van een aantal indicatoren.

- **Apparaatskosten per eenheid areaal (onderverdeeld per netwerk)**
Deze indicator zegt iets over de kosten van het apparaat van Rijkswaterstaat voor beheer en onderhoud per eenheid areaal (km²). Een dalende trend van de kosten die RWS maakt per eenheid areaal geeft een indicatie van toenemende efficiency op de inzet van het apparaat.

Apparaatskosten per eenheid	Realisatie 2007	Realisatie 2008
Hoofdwegennet	€ 18 787	€ 18 749
Hoofdvaarwegennet	€ 16 929	€ 16 894
Hoofdwatersystemen	€ 802	€ 800

Bron: Rijkswaterstaat

- **Omzet per fte**
Deze indicator geeft aan hoeveel omzet per fte Rijkswaterstaat heeft gerealiseerd. De omzet wordt gedefinieerd als de gerealiseerde omzet op de begrotingsartikelen 11, 12, 15 en 16 van het Infrastructuurfonds (GVKA-uitgaven) en de gerealiseerde BLS-opbrengsten voor de levering van de producten van Rijkswaterstaat. Een stijging van het kengetal geeft een indicatie van toenemende efficiency.

Omzet per fte	Realisatie 2007	Realisatie 2008
Omzet fte's	€ 3,726 mld. 8 911	€ 4,591 mld. 9 083
Omzet per fte	€ 418 175	€ 503 485

Bron: Rijkswaterstaat

- **Percentage overhead**
Deze indicator geeft aan welk deel (%) van het personeel (in fte's) binnen Rijkswaterstaat zich bezighoudt met de bedrijfsvoering. Bedrijfsvoering omvat alle processen die ondersteunend zijn aan het primaire proces. In 2008 is de definitie van het percentage overhead bijgesteld zodat deze meer vergelijkbaar is met andere organisatie-onderdelen van VenW.

Percentage overhead	Realisatie 2007	Realisatie 2008
Overhead (in %)	19,1%	16,6%

Bron: Rijkswaterstaat

Balans van Rijkswaterstaat

Gespecificeerde verantwoordingsstaat 2008			
Bedragen in € 1 000			
	(1)	(2)	(3)=(2)-(1)
Omschrijving	Oorspronkelijk vast-gestelde begroting	Realisatie	Vershil realisatie en oorspronkelijk vast-gestelde begroting
Baten			
Opbrengst moederdepartement	1 900 539	2 441 401	540 862
Opbrengst overige departementen	–	1 196	1 196
Opbrengst derden	80 241	110 299	30 058
Rentebaten	800	2 752	1 952
Bijzondere baten	5 000	8 082	3 082
Exploitatiebijdrage	–	–	–
Totaal baten	1 986 580	2 563 730	577 150
Lasten			
Apparaatskosten	964 262	1 063 295	99 033
* personele kosten	735 320	720 325	– 14 995
* materiële kosten	228 942	342 970	114 028
Onderhoud	951 843	1 463 931	512 088
Rentelasten	13 203	8 804	– 4 399
Afschrijvingskosten	54 722	47 987	– 6 735
* materieel	52 816	45 842	– 6 974
* immaterieel	1 906	2 145	239
Dotaties voorzieningen	2 550	–	– 2 550
Bijzondere lasten	–	8 066	8 066
Totaal lasten	1 986 580	2 592 083	605 503
Saldo van baten en lasten	–	– 28 353	– 28 353

Bron: Rijkswaterstaat

Toelichting op de 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 de 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 toevoeging door middel van een kasschuif van middelen ten behoeve van met name het versneld uitvoeren van het Beheer en Onderhoud op de netwerken.

Opbrengsten overige departementen

De opbrengst overige departementen heeft betrekking op van andere ministeries (o.a. VROM) ontvangen vergoedingen uit hoofde van activiteiten die voor die andere ministeries zijn uitgevoerd

Balans van Rijkswaterstaat

Opbrengsten derden

De opbrengsten derden betreffen voor een belangrijk deel ontvangsten in het kader van de Wet Verontreiniging Oppervlaktewater, ontvangsten voor kustversterkingprojecten en vaarwegmarkeringen voor andere overheden en bijdragen van Vlaanderen in beheer en onderhoud van het Schelde-Rijnkanaal en het vervangen van twee bruggen bij Terneuzen. Daarnaast betreffen de opbrengsten vooral vergoedingen voor schades veroorzaakt door (vaar)weggebruikers aan de (water)wegen. Deze opbrengsten waren op voorhand niet geheel in te schatten.

Rentebaten

De rentebaten hebben voornamelijk betrekking op vergoedingen over de rekening courant en korte termijndeposito's die door Rijkswaterstaat worden aangehouden.

Bijzondere baten

De bijzondere baten betreffen onder meer de vrijval van een deel van de voorziening dubieuze debiteuren en boekwinst op de verkoop vaste activa.

Lasten

Personele kosten

De personele kosten zijn per saldo lager dan begroot. Enerzijds is er sprake van lagere eigen personeelskosten dan begroot vanwege vacatures. Anderzijds zijn de kosten voor inhuur enigszins hoger dan begroot door inhuur op vacatures. Deze externe inhuur betreft de inzet van derden op de werkzaamheden van Rijkswaterstaat in het geval de aanwezige capaciteit van Rijkswaterstaat ontoereikend is om deze werkzaamheden zelf te kunnen uitvoeren. Uit de cijfers in onderstaande tabel blijkt o.a. dat het over 2008 gerealiseerde aantal fte's behoorlijk lager was dan begroot. Dit wordt verklaard door een combinatie van hoge uitstroom van medewerkers en moeizame werving op de arbeidsmarkt. Dit verklaart de iets hogere, weliswaar beheerste, realisatie op inhuur.

Specificatie personele kosten	Begroot	Realisatie
Aantal fte's	9 635	9 083
Kosten per fte	69	69
<i>eigen personeelskosten</i>	657 580	627 926
<i>inhuur</i>	77 740	92 399
Totaal personele kosten	735 320	720 325

Bron: Rijkswaterstaat

Materiële kosten

De materiële kosten bestaan onder meer uit: bureau-, voorlichtings- en huisvestingskosten, kosten voor onderhoud en exploitatie van bedrijfsmiddelen en kosten voor huren en leasen van bedrijfsmiddelen. De hogere realisatie is voornamelijk het gevolg van hogere kosten ten aanzien van het onderhoud en huren van gebouwen en daarbij behorende huisvestingskosten en een stijging in uitbestedingen.

Onderhoud

De kosten beheer en onderhoud hebben betrekking op de kosten die in rekening worden gebracht door derden (met name aannemers en

Balans van Rijkswaterstaat

ingenieursbureaus). Deze voeren werkzaamheden uit die direct bijdragen aan het beheer en de instandhouding van de infrastructuur. De hogere realisatie op beheer- en onderhoudskosten is grotendeels veroorzaakt door het versneld uitvoeren van het onderhoud. Daarnaast is er een aantal andere oorzaken. Zo zijn er mobiliteitsmaatregelen getroffen om verkeers- hinder te beperken. Deze maatregelen zijn eerder niet begroot. Verder is de prijsontwikkeling in de wegensector sterker geweest dan voorzien.

Rentelasten

Dit betreft kosten van rentedragende leningen die bij het ministerie van Financiën zijn afgesloten en de kosten gemoeid met een tijdelijk negatief saldo rekening courant.

Afschrijvingskosten

Als gevolg van lagere investeringen dan begroot, zijn ook de afschrijvingen lager dan was begroot. Dit wordt verklaard door te optimistische ramingen.

Dotaties aan voorzieningen

Er hebben geen dotaties plaatsgevonden (zie toelichting Voorzieningen).

Bijzondere lasten

Dit betreft kosten die niet uit de reguliere bedrijfsuitoefening voortvloeien, zoals boekverliezen op activa. Deze kosten zijn grotendeels veroorzaakt door deactivering van vaarwegmarkeringen.

Kasstroomoverzicht per 31 december 2008 (Bedragen x € 1 000)			
	(1)	(2)	(3)=(2)-(1)
	Oorspronkelijk vast- gestelde begroting	Realisatie	Verschil realisatie en oorspronkelijk vast- gestelde begroting
1. Rekening-courant RHB 1 januari 2008	35 405	31 484	- 3 921
2. Totaal operationele kasstroom	38 970	282 442	243 472
Totaal investeringen (-/-)	- 86 000	- 65 581	20 419
Totaal boekwaarde desinvesteringen (+)	0	9 029	9 029
3. Totaal investeringskasstroom	- 86 000	- 56 552	29 448
Eenmalige uitkering aan moederdepartement (-/-)	0	0	0
Eenmalige storting door moederdepartement (+)	0	0	0
Aflossingen op leningen (-/-)	- 54 722	- 43 861	10 861
Beroep op leenfaciliteit (+)	86 000	65 818	- 20 182
4. Totaal financieringskasstroom	31 278	21 957	- 9 321
5. Rekening-courant RHB 31 december 2008 (=1+2+3+4)	19 653	279 331	259 678

Bron: Rijkswaterstaat

Toelichting op het Kasstroomoverzicht

Operationele kasstroom

Hieronder vallen de inkomsten en uitgaven gedurende 2008 uit de reguliere bedrijfsvoering. De forse positieve kasstroom wordt met name

Balans van Rijkswaterstaat

veroorzaakt door de in 2008 ontvangen bijdrage voor beheer en onderhoud voor 2009 (zie toelichting Liquide middelen).

Investeringskasstroom

Hieronder vallen de verkopen van activa en de nieuwe investeringen. Deels door lagere investeringen dan begroot en hogere desinvesteringen is de investeringskasstroom lager. Over 2008 is geïnvesteerd in immateriële vaste activa (€ 1 555 mln.), materiële vaste activa (€ 60 072 mln.) en vaste activa in aanbouw (€ 3 955 mln.)

Financieringskasstroom

Hieronder vallen alle geldstromen die te relateren zijn aan de financiering van het agentschap, te weten:

- Beroep op de leenfaciliteit (€ 65 818 mln.);
- Aflossingen op leningen (– € 43 861 mln).

Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) 2008

Balans per 31 december 2008 van IVW (bedragen x € 1 000)		
	Balans 31-12-2008	Balans 31-12-2007
Activa		
Immateriële activa	4 536	2 812
Materiële activa		
* installaties en inventarissen	72	52
* materiele vaste activa	2 528	2 635
Debiteuren	2 746	3 902
Overige vorderingen en overlopende activa	1 975	9 078
Liquide middelen	26 858	5 553
Totaal activa	38 715	24 032
Passiva		
Eigen vermogen		
* exploitatiereserve	- 536	- 2 565
* verplichte reserve	4 536	2 813
* onverdeeld resultaat	- 4 297	- 6 044
Leningen bij het ministerie van Financiën	3 321	6 009
Voorzieningen	1 138	654
Crediteuren	3 441	7 150
Nog te betalen	31 112	16 015
Totaal passiva	38 715	24 032

Bron: IVW

Toelichting op de balans

Activa*Immateriële Vaste Activa*

Activering van immateriële vaste activa vindt plaats tegen historische aanschafprijs.

De afschrijving is lineair over 3 jaar, zonder restwaarde en start in de maand na ingebruikname. Hiervoor is tevens een verplichte reserve bij het eigen vermogen (creditzijde) opgenomen. Deze post betreft de zelf-ontwikkelde softwareproducten die voortkomen uit het informatieplan van IVW. Afgelopen jaar zijn zeven projecten afgerond en is de software in gebruik genomen.

Materiële Activa

De geactiveerde materiële activa zijn de dienstauto's van de Inspectie die tegen boekwaarde zijn geactiveerd en in 5 jaar worden afgeschreven.

Overige vorderingen en overlopende activa

De overlopende activa zijn aanmerkelijk afgenomen omdat het ministerie in 2008 de vordering op het moederdepartement betaalde.

Liquide middelen

De Inspectie bezit op dit moment veel liquide middelen. Deze hoge stand is te verklaren doordat er voor grote ICT-projecten middelen zijn ontvangen die in komende jaren tot uitgaven leiden. Daarnaast zijn in

Balans van IVW

2008 middelen ontvangen voor aflossing van de vordering op het ministerie en de aanvulling op het eigen vermogen.

Passiva

Eigen vermogen

De verplichte reserve moet worden aangehouden vanwege de activering van immateriële vaste activa. Bij baten-lastendiensten moet een negatief eigen vermogen worden aangevuld. Bij IVW zal het negatieve eigenvermogen van € 0,297 mln. derhalve in beginsel bij Voorjaarsnota worden aangevuld.

Voorzieningen

Als gevolg van gerechtelijke uitspraken in 2008 heeft de Inspectie in 2008 in een tweetal gevallen een schadevergoeding moeten betalen. Omdat de bedragen en het tijdstip waarop moet worden betaald nog onzeker zijn, heeft de Inspectie deze bedragen in een voorziening opgenomen.

Nog te betalen

Dit betreft nog niet gerealiseerde middelen voor geormerkte ICT-projecten (Boordcomputer Taxi en het informatieplan). Tevens worden onder deze post onder anderen de verplichtingen aan eigen personeel en vooruitontvangen bedragen van derden verantwoord.

Doelmatigheid en performance

Zoals in de begroting is aangegeven heeft de IVW voor het verbeteren van haar doelmatigheid, in 2008 met name ingezet op het, binnen de bestaande kostenkaders, verkorten van de doorlooptijd van de vergunningverlenende processen.

	Aantal	Gem. doorlooptijd (in dagen)		
		realisatie	Streefwaarde	Realisatie
	Gem/jr	2007 (dagen)	2008	2008
<i>Vergunning goederenvervoer binnenvaart</i>	160	26,4	24,7	26,0
<i>Vergunningbewijs vervoer binnenvaart</i>	490	25,8	22,6	24,0
<i>Rijnvaartverklaring</i>	820	25,1	22,8	21,0
<i>Smartcard digitale tachograaf</i>	60 000	41,0	35,0	38,0
Telefonische wachttijd Informatiecentrum (in minuten)	120 000	1 min.	40 sec.	25 sec

Bron: IVW

Toelichting

De doorlooptijd van de hierboven gepresenteerde vergunningen (de eerste 4 indicatoren) zijn voor 2008 nagenoeg gerealiseerd. De realisatie 2008 is in totaal gemiddeld 3,7% hoger uitgevallen dan voorzien. Dit wordt met name veroorzaakt door het verlaat opsturen van de wettelijk verplichte informatie door. De behandeltijd is voor 80% afhankelijk van

Balans van IVW

tijdige en juiste aanlevering van informatie van de aanvrager. Ten opzichte van 2007 is er in 2008 over de hele linie niettemin sprake van een verbetering van bijna 8%. De telefonische wachttijd is met ruim 1/3 verkort tot 25 seconden. Ten opzichte van 2007 is hier sprake van meer dan halvering van de wachttijd.

Gespecificeerde verantwoordingsstaat 2008 (bedragen x € 1 000)			
	(1)	(2)	(3)=(2)-(1)
Omschrijving	Oorspronkelijk vastgestelde begroting	Realisatie	Verschil realisatie en oorspronkelijk vastgestelde begroting
Baten			
Opbrengst moederdepartement	73 868	79 893	6 025
Opbrengst overige departementen	0	0	0
Opbrengst derden	24 245	23 161	- 1 084
Rentebaten		680	680
Bijzondere baten	0	744	744
Totaal baten	98 113	104 477	6 364
Lasten			
Apparaatskosten	92 256	105 042	12 786
* personele kosten	61 812	63 057	1 245
* materiële kosten	30 444	41 985	11 541
Rentelasten	1 013	246	- 767
Afschrijvingskosten			
* materieel	1 092	1 030	- 62
* immaterieel	3 752	992	- 2 760
Dotaties voorzieningen	0	1 137	1 137
Bijzondere lasten	0	327	327
Totaal lasten	98 113	108 773	10 660
Saldo van baten en lasten	0	- 4 297	- 4 297

Bron: IVW

Toelichting op de verantwoordingsstaat

Baten

Opbrengst Moederdepartement

De opbrengst moederdepartement betreft de omzet uit hoofde van activiteiten die de Inspectie VenW verricht voor het moederdepartement. De opbrengst moederdepartement is een vergoeding voor de producten:

- Inspectie en handhaving;
- Kennis, advies en berichtgeving.

De opbrengst is in 2008 maandelijks direct als omzet verantwoord, conform de beoogde uitvoering van het Jaarplan. De Inspectie heeft na het opstellen van de begroting meer activiteiten uitgevoerd. De meeste begrotingsmutaties zijn in de suppletoire begrotingen opgenomen. De afwijking van de oorspronkelijke begroting betreft de gedeeltelijke realisatie van de geoormerkte middelen die in 2007 op de balans waren gereserveerd (€ 0,536 mln.), zoals de Frontoffices (samenwerkende inspecties), de inzet voor Externe Veiligheid en de continuering van toezicht in de grote steden (het G4 convenant).

Balans van IVW

Opbrengst derden

De opbrengsten derden zijn de aan de afnemers van de producten «toelating en continuering» (T&C) in rekening gebrachte tarieven. De vraag uit de markt is achtergebleven ten opzichte van de begroting.

Rentebaten

Als gevolg van de hogere stand van de hogere stand van de liquide middelen heeft de IVW over 2008 rentebaten gerealiseerd. Deze rentebaten betreffen de opbrengsten over het saldo op de rekening-courant bij de Rijkshoofdboekhouding. Tevens is de renteopbrengst over de geplaatste deposito's hierin verwerkt.

Bijzondere baten

De Inspectie heeft in de balans de nog op te nemen vrije dagen van de medewerkers geactiveerd. In 2008 hadden de medewerkers een lager verlofsaldo dan in 2007. Dat veroorzaakt een bate ten gunste van de staat van baten en lasten.

Ook heeft de Inspectie in 2008 een aantal vorderingen op als dubieus aangemerkte debiteuren alsnog geïnd.

Lasten

Apparaatskosten

De Apparaatskosten betreffen de personele en materiële kosten over 2008. In het verleden werd bij het opstellen van de begrote lasten de verdeling tussen personeel en materieel een andere lijn aangehouden dan in de huidige SAP-inrichting naar voren komt. De begrote personele kosten bestonden voornamelijk uit de geprognosticeerde loonsommen waarbij inhuur, uitbesteding en de overige personeelgerelateerde kosten buiten beschouwing werden gelaten. Deze posten werden begroot onder materiële kosten. Dit leidt tot verschillen in vergelijking met de realisatie. Om hierin een bestendige gedragslijn te volgen, zijn deze kosten, conform de oorspronkelijke begroting, in de realisatie weergegeven onder materiële kosten.

Personele kosten

De personele kosten zijn iets hoger dan begroot. Dit is met name het gevolg van het gesloten CAO-accord en een gemiddeld hogere dan gefinancierde bezetting (969,2 fte ten opzichte van 962,3 fte).

Materiële kosten

De hogere materiële kosten zijn het gevolg van een andere rubricering binnen de post apparaatskosten, waardoor kosten die onder de materiële kosten hadden moeten worden begroot, waren onder de personele kosten zijn begroot. Daar verreweg de meeste kosten van IVW vallen binnen de categorie apparaatskosten, heeft de hogere realisatie van de begroting een verhogend effect had op het onderdeel materiële kosten. Dit betreft onder andere onder andere uitbestedingskosten voor het Informatieplan, Boordcomputer Taxi, de Externe Veiligheid en het ESAR project bij luchtvaart.

Rentelasten

De rentelasten hebben betrekking op de afgesloten leningen. Deze lasten zijn lager dan begroot omdat er bij de begroting vanuit werd gegaan dat er in 2007 veel geleend zou zijn voor het informatieplan; het geleende bedrag is uiteindelijk lager uitgevallen.

Balans van IVW

Afschrijvingskosten

De afschrijvingskosten betreffen het wagenpark en geactiveerde projecten uit het informatieplan. Omdat er minder geïnvesteerd is en veel projecten uit het informatieplan nog «in aanbouw» zijn, worden er ten opzichte van het begrote bedrag weinig afschrijvingslasten geboekt onder de immateriële vaste activa.

Dotaties voorzieningen

De rechter heeft de Inspectie in 2008 in twee gevallen in het ongelijk gesteld. De uitkomst daarvan is dat de Inspectie een schadevergoeding moet betalen. De Inspectie heeft deze bedragen in een voorziening opgenomen omdat de bedragen en het tijdstip waarop moet worden betaald nog onzeker zijn.

Verloopstaat voorziening claims derden (Bedragen x € 1000)	2008
Stand begin boekjaar	0
Dotatie ten laste van het resultaat inzake Vrachtunie	538
Dotatie ten laste van het resultaat inzake Duricha	100
Eindstand boekjaar	638

Bron: IVW

Van de voorziening voor wachtgelders is een deel vrijgevallen omdat bleek dat het deel voor 2008 te hoog was vastgesteld.

Verloopstaat voorziening wachtgeld (Bedragen x € 1000)	2008
Stand begin boekjaar	654
Dotatie ten laste van het resultaat	2
Onttrekking	- 69
Vrijval Indexatie 2008	- 88
Stand eind boekjaar	499

Bron: IVW

Bijzondere lasten

De buitengewone lasten vloeien, in tegenstelling tot de gewone lasten, niet direct voort uit de bedrijfsuitoefening. Het betreffen gebeurtenissen en handelingen van incidentele aard.

Balans van IVW

Kasstroomoverzicht per 31 december 2008 (bedragen x € 1 000)			
	(1)	(2)	(3)=(2)-(1)
	Oorspronkelijk vast- gestelde begroting	Realisatie	Verschil realisatie en oorspronkelijk vast- gestelde begroting
1. Rekening-courant RHB 1 januari 2008	0	5 551	5 551
2. Totaal operationele kasstroom	4 844	17 858	13 014
Totaal investeringen (-/-)	- 11 159	- 7 461	- 3 698
Totaal boekwaarde desinvesteringen (+)	0	3 802	3 802
3. Totaal investeringskasstroom	- 11 159	- 3 659	7 500
Enmalige uitkering aan moederdepartement (-/-)	0	0	0
Enmalige storting door het moederdepartement (+)	0	9 797	9 797
Aflossingen op leningen (-/-)	- 4 844	- 2 689	2 155
Beroep op leenfaciliteit (+)	11 159	0	- 11 159
4. Totaal financieringskasstroom	6 315	7 108	793
5. Rekening-courant RHB 31 december 2008 (=1+2+3+4)	0	26 858	26 858

Bron: IVW

Toelichting op het kasstroomoverzicht

1. Rekening-courant RHB 1 januari 2008

De rekening-courant met de Rijkshoofdboekhouding stond per 1 januari 2008 op € 5,5 mln.

2. Totaal operationele kasstroom

De operationele kasstroom geeft de kasstromen die voortvloeien uit de bedrijfsvoering weer. Om de operationele kasstroom vast te kunnen stellen wordt het resultaat zoals vermeld in de staat van baten en lasten gecorrigeerd voor een aantal stroomgrootheden: toe- of afname vlottende activa (debiteuren en vorderingen) en van vlottende passiva (crediteuren en overige vlottende passiva).

Door de toename van de vlottende activa (uitbetaling van het restant vordering moederdepartement, de afname van het saldo debiteuren (incl. voorziening) en een afname van de overlopende activa) en door de toename van het saldo van vlottende passiva (overige schulden en overlopende passiva zijn toegenomen in verband met lopende ICT-projecten) zorgt ervoor dat er per saldo een grote positieve operationele kasstroom is ontstaan.

3. Totaal investeringskasstroom

In 2008 zijn 29 auto's vervangen en betaald. Tevens is er geïnvesteerd in (immateriële) vaste activa in aanbouw van het Informatieplan. Een aantal projecten is afgerond waarna de activa aan de immateriële vaste activa zijn toegevoegd.

4. Totaal financieringskasstroom

In de eerste suppletore wet 2008 is het negatieve eigen vermogen uit 2007 aangevuld tot nul door middel van een eenmalige storting. Tevens is gedurende het jaar het eigen vermogen eenmalig versterkt. De aflossingen op de initiële lening en op de leningen afgesloten in 2007 hebben

Balans van IVW

maandelijks plaatsgevonden. Ook is het in 2007 teveel geleende geld versneld afgelost. Er is in 2008 geen beroep op de leenfaciliteit gedaan omdat de positieve liquiditeitspositie hier geen aanleiding toe gaf.

5. Rekening-courant RHB per 31 december 2008

Het positieve saldo aan het einde van het jaar wordt vooral onder andere verklaard doordat er voor grote ICT-projecten (Informatieplan) middelen zijn ontvangen die de komend jaren pas tot uitgaven leiden. Daarnaast heeft de aanvulling van het eigen vermogen en de uitbetaling van de vordering op het moederdepartement geleid tot een hogere stand van de rekening courant bij het ministerie van Financiën.

BIJLAGE 1

Toezichtrelaties

Algemeen

Naar aanleiding van de invoering van de Kaderwet zbo zijn rijksbreed de zbo's doorgelicht door de Commissie Gerritse. Dit heeft onder meer geresulteerd in een brief van de minister van Verkeer en Waterstaat aan de Tweede Kamer (Tweede Kamer, vergaderjaar 2007–2008, 25 268, nr. 47) waarin de Kamer wordt geïnformeerd over sanering van een aanzienlijk aantal zbo's en de uniformering en aanscherping van de ministeriële verantwoordelijkheid van de voornaamste zbo's die onder de minister van Verkeer en Waterstaat ressorteren. De voorbereiding van de benodigde wijzigingen in instellingswetgeving is in een vergevorderd stadium. Naar verwachting worden deze in de eerste helft van 2009 aan de Raad van State aangeboden.

In vervolg op de resultaten van de commissie Gerritse is binnen VenW een project gestart om de professionaliteit en uniformiteit van het toezicht op zbo's te verbeteren. Resultaat is het besluit tot vorming van één toezichteenheid die onafhankelijk van beleidsdirecties wordt gepositioneerd. Toezichtactiviteiten ten aanzien van zbo's die nu binnen beleidsdirecties plaatsvinden worden in deze eenheid ondergebracht.

De Dienst Wegverkeer (RDW), het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR) en de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) zijn opgenomen in de personeelsreductie uit het programma Vernieuwing Rijksdienst. De minister heeft geen formeel-juridische middelen om een personeelsreductie bij deze organisaties af te dwingen. De betrokken organisaties hebben echter aangegeven de aan hen gevraagde bijdrage aan de personeelsreductie op de aangegeven tijd te zullen realiseren. De daartoe opgestelde plannen van aanpak worden nu uitgevoerd. De voortgang wordt door VenW gemonitord. Recente beleidsinvesteringen op het vlak van automobilititeit leveren spanningen op met de reductiedoelstelling.

Onderstaand wordt voor een geselecteerd aantal zbo's en rwt's een overzicht gegeven van de toezichtbevindingen over 2008. De bijlage wordt afgesloten met een totaaloverzicht van de zbo's en rwt's die onder de minister van VenW ressorteren. In de begroting van VenW zijn geen ramingen opgenomen ten aanzien van tariefgefinancierde zbo's. Om die reden wordt ook in het jaarverslag geen overzicht van de realisatie opgenomen. Voor een nader beeld van de financiële realisatie van deze organisaties wordt verwezen naar hun respectievelijke jaarverslagen.

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 honderd procent aandeelhouder in ProRail (via RIT). ProRail is een RWT. In 2007 is gewerkt aan de opzet van programmatisch toezicht ter verdere professionalisering van het toezicht. Dit heeft geleid tot een nieuwe toezichtsvisie in 2008, waarin ook de overgang naar outputsturing per 1 januari 2008 is verwerkt. Het tekort op de egalisatierekening voor exploitatiebijdragen is afgenomen van € 45 miljoen nega-

tief tot € 32 miljoen negatief. De egalisatierekening is als gevolg van een stelselwijziging vanaf de jaarrekening 2006 onderdeel van de post overlopend passief. De jaarrekening ProRail 2008 wordt eind april 2009 in de Algemene Vergadering van Aandeelhouders besproken.

Dienst Wegverkeer (RDW)

De tarieven voor 2009 zijn vastgesteld en goedgekeurd. Voor 2009 is sprake van een gemiddelde tariefstijging van 0,5%. Hiermee blijven de tarieven onder het inflatieniveau. Dit wordt bereikt door een groot aantal tarieven op een gelijk niveau te houden ten opzichte van 2008 en enkele tarieven te verhogen. De geringe gemiddelde tariefverhoging kan onder andere worden gerealiseerd vanwege het feit dat de RDW zich voor 2009 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 2007, waarover een goedkeurende accountantsverklaring is afgegeven, zijn geen bijzonderheden te melden.

Doordat het exploitatieresultaat zich in 2008 positiever heeft ontwikkeld dan geraamd, is een aantal tarieven in 2008 tussentijds verlaagd. Deze tussentijdse tariefverlaging had tot doel om de in 2007 geconstateerde overreserve niet verder toe te laten nemen. De RDW heeft met de getroffen maatregelen een start gemaakt met de afbouw van deze overreserve. Met de RDW is afgesproken dat de overreserve eind 2011 volledig zal zijn afgebouwd. In 2008 heeft de RDW een plan opgesteld waarmee een bijdrage wordt geleverd aan het kabinetsbeleid om een reductie van het aantal fte met 10% per eind 2011 (t.o.v. de peildatum 1-1-2006) te realiseren.

Uit het jaarverslag 2007 van de RDW blijkt dat wederom sprake is geweest van een toename van het aantal activiteiten/handelingen. Nagenoeg alle prestatie-indicatoren, over o.a. wacht- en doorlooptijden en steekproefpercentages, vielen in 2007 (ruim) binnen de gestelde afspraken. Voor de wachttijd van de afgifte van ontheffingen voor exceptioneel transport is geconstateerd dat deze boven de norm is uitgevallen. Aan de RDW is gevraagd om extra aandacht te besteden aan de realisering van de normtijden. Het aantal klachten en Nationale Ombudsmanzaken is in 2007 ten opzichte van 2006 in absolute aantallen iets toegenomen. Vanwege de toename van het aantal activiteiten is het aantal klachten en Nationale Ombudsmanzaken relatief gezien nog zeer gering. Het aantal bezwaarschriften is in 2007 ten opzichte van 2006 afgenomen. Door de Raad van Toezicht worden de ontwikkelingen op o.a. het gebied van de prestatie-indicatoren nauwlettend gevolgd. Uit de jaarlijkse rapportage van de Raad van Toezicht, die tegelijkertijd met de jaarstukken van de RDW aan de minister wordt aangeboden, zijn geen bijzonderheden naar voren gekomen.

Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR)

De kwaliteit van de dienstverlening van het CBR was in 2008 op een aantal onderdelen onvoldoende. Voor de reserveringstermijnen voor praktijkexamens gold dat de feitelijke wachttijd hoger was dan de norm van 6–8 weken. Daarnaast was er sprake van lange doorlooptijden op het gebied van de afhandeling van aanvragen voor een verklaring van geschiktheid en van de vorderingsprocedure. Door de Tweede Kamer der Staten-Generaal is een aantal vragen gesteld over de kwaliteit van de dienstverle-

ning en in 2008 heeft tweemaal een Algemeen Overleg plaatsgevonden over dit onderwerp.

De minister van Verkeer en Waterstaat heeft in april het CBR een aanwijzing gegeven om maatregelen te treffen om de kwaliteit van de dienstverlening te verbeteren. Het CBR heeft ondertussen tijdelijke en structurele maatregelen getroffen om de kwaliteit van de dienstverlening te verbeteren. Het voert te ver om hier een volledig overzicht van de getroffen maatregelen te geven. Het betreft o.a.: de aanpassing van het reserveringssysteem voor praktijkexamens; overwerk; digitalisering van de vorderingsprocedures; invoering van digitale dossiers voor de medische zaken en wervingsacties voor medische specialisten. De minister van Verkeer en Waterstaat heeft de Tweede Kamer der Staten-Generaal schriftelijk geïnformeerd over de maatregelen (Kamerstuk 29 398, nr. 122 en kamerstuk 29 398 nr. 130).

Als gevolg van de maatregelen is de gemiddelde reserveringstermijn voor de praktijkexamens aan het eind van 2008 afgenomen naar vier weken en zijn de doorlooptijden op de andere terreinen verbeterd. De minister van Verkeer en Waterstaat zal de ontwikkeling van de kwaliteit van de dienstverlening nauwlettend blijven monitoren en aan de Raad van Toezicht CBR is gevraagd om de ontwikkeling eveneens nauwlettend te volgen en zonodig maatregelen te treffen om de kwaliteit van de dienstverlening te waarborgen. De minister van VenW zal in 2009 met het CBR nadere afspraken maken over prestatie indicatoren voor de kwaliteit van de dienstverlening.

In 2009 zal een voorstel voor een Instellingswet CBR aan de Staten-Generaal worden aangeboden. De overeenkomst van de Staat der Nederlanden met het CBR, gesloten d.d. 15 november 2001 is in 2008 verlengd tot 31 december 2010. In deze overeenkomst zijn onder meer de bepalingen opgenomen over 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 achterliggende Controleprotocol is verlengd tot 31 december 2010. 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.

Ten aanzien van de jaarrekening 2007, waarover een goedkeurende accountantsverklaring is afgegeven, zijn geen bijzonderheden te melden. In 2007 is de totale omvang van de reserve iets toegenomen als gevolg van een positief exploitatieresultaat. In 2008 heeft het CBR een plan opgesteld waarmee een bijdrage wordt geleverd aan het kabinetsbeleid om een reductie van het aantal fte met 10% per eind 2011 (t.o.v. de peildatum 1-1-2006) te realiseren. De tarieven zijn voor het jaar 2009 overeenkomstig de normale procedure vastgesteld en gepubliceerd in de Staatscourant.

Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL)

Het algemene beeld van de werking en doeltreffendheid van de LVNL is dat de organisatie een goede prestatie levert en zich daarbij steeds meer openstelt voor kritiek. Gezien de economische neergang die eind 2008 is ingezet neemt de dringende noodzaak toe om binnen de luchtvaartsector naarstig te zoeken naar mogelijkheden om kosten te besparen. Ook LVNL is zich mede gezien de economische neergang bewust van haar positie als

Bijlage 1 Toezichtsrelaties

overheid met verantwoordelijkheid voor de publieke belangen en tevens als dienstverlener aan en met de luchtvaartsector. Daarom zijn eind 2008 tussen Rijk en LVNL principeafspraken gemaakt over het inzichtelijk maken van verantwoorde kostenreductiemogelijkheden bij LVNL. De effecten van deze afspraken zullen in 2009 tot resultaat dienen te leiden.

Het overleg van de Raad van Toezicht van LVNL heeft in 2008 regelmatig plaatsgevonden. Voor VenW is er een waarnemer in de Raad van Toezicht. De aandacht van de Raad was gericht op reductie van de (personeels)-kosten en efficiëntie van de bedrijfsvoering. Overige belangrijke onderwerpen in 2008 waren het Kabinetsstandpunt Schiphol en Mainport ontwikkeling, de totstandkoming aan het Aldersadvies, de internationale ontwikkelingen ingevolge Single European Sky (SES), de invoering van een nieuw heffingenregime, ontwikkeling prestatiebesturing, governance, civiel- militaire samenwerking of integratie, de taakstelling en de zorgelijke stijging van de personeelskosten bij LVNL.

In 2008 is uitvoering gegeven aan de Wet luchtvaart voor wat betreft de relaties tot LVNL, Eurocontrol (MUAC) 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 2008 door LVNL ingediende begroting en tariefvoorstel voor het jaar 2009 zijn goedgekeurd. Voor de financiële meerjarenbegroting 2010–2013 heeft de raad van toezicht geen instemming verleend gezien de onzekerheden als gevolg van de economische neergang. Gezien deze onthouding van instemming kan door de minister geen goedkeuring worden verleend voor de meerjarenbegroting en voldoet LVNL op dit punt niet aan de wet luchtvaart. LVNL zal een nieuwe financiële meerjarenbegroting in november aanbieden aan de Raad van Toezicht respectievelijk de Minister.

Naast de begroting 2009 is goedkeuring verleend aan het voorgestelde tarief voor het jaar 2009 voor de terminal (plaatselijke) heffing en voor de helikopterheffing. Voor de goedkeuring van het tarief voor de en-route heffing is overeenkomstig de vaststellingsprocedure het tariefvoorstel gedaan in Eurocontrol-verband. Het tarief van het en-route verkeer stijgt met ca. 9,25%. Ten behoeve van het plaatselijke (terminal) verkeer is een tariefstijging van ca. 9,63% voorzien van het LVNL-deel van de unit rate. Het tarief ten behoeve van de helikopters daalt aanzienlijk met ca. 28%. De Jaarrekening 2007 is in 2008 met goedkeurende accountants-verklaring inclusief rechtmatigheidsverklaring aan Verkeer en Waterstaat ter informatie aangeboden.

NIWO

Per 1 mei 2009 treedt de nieuwe Wet wegvervoer goederen in werking. In anticipatie op de inwerkingtreding heeft het NIWO de basis voor de tarievenstructuur herijkt. Hierdoor is het mogelijk – onvoorziene omstandigheden daargelaten – de komende vijf jaar per saldo budgettair neutraal te opereren terwijl de tarieven ongewijzigd blijven.

Innovam/IBKI

In 2008 is opnieuw een tariefverlaging van 5% vastgesteld voor de APK-examens. Deze tariefverlaging was mogelijk als gevolg van een efficiëntere inrichting van de bedrijfsvoering door verdere stroomlijning van de interne organisatie en de inzet van ICT. De tarieven voor de

Bijlage 1 Toezichtsrelaties

examens in het kader van de Wet Rijonderricht Motorvoertuigen zijn in 2008 wederom niet gewijzigd.

Op de uitvoering van de examens Wet Rijonderricht 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. Voor de uitvoering van de publieke taken is geen afzonderlijke reserve gecreëerd.

Stichting Vaarbewijzen- en Marifoon Examens (VAMEX)

Per 1 januari 2007 is de VAMEX aangewezen als exameninstelling voor het klein vaarbewijs. De VAMEX is daarbij een traject gestart dat moet leiden tot een kwaliteitsverbetering van zowel de examenorganisatie als van de examens. In 2008 heeft een organisatieverandering binnen de VAMEX plaatsgevonden zodat de interne sturing verbeterd is, de uitgifte van de vaarbewijzen gemandateerd is aan de VAMEX en de examens en uitgifte van het grootpleziervaarbewijs worden ondergebracht bij de VAMEX. Voor de burger is duidelijker bij wie ze moeten zijn voor vaarbewijzen voor de recreatievaart en het toezicht op en het relatiemanagement met de organisatie belast met bovengenoemde vaarbewijzen kan efficiënter en effectiever worden vormgegeven.

Bijlage 1 Toezichtsrelaties

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
Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL)	X	X	luchtverkeersbegeleiding	35.03.02			www.lvnl.nl
Stichting Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR)	X	X	afnemen div. mobiliteitsexamens	32.01	6 072	6 417	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.slotcoordination.nl
Innovam Branche Kwalificatie Instituut van de stichting VAM (IBKI)	X	X	afnemen examen rij-instructeur, APK-keurmeester	n.v.t.			www.ibki.nl
stichting Vaarbewijzen en Marifoon Examens (VAMEX)	X	X	afnemen examen klein vaarbewijs	n.v.t.			www.vamex.nl
Stichting Inschrijving Eigen Vervoer (SIEV).	X	X	inschrijven eigen vervoer	34.01.06			www.siev.nl
Bevoegde Autoriteiten Rijnvaart	X	X	div. bevoegdheden	n.v.t.			n.v.t.
Havenbeheerders	X	X	zorgdragen voor ontvangst- inrichtingen voor scheepsafval	33.02.02			div.
Rijkshavenmeester Rotterdam	X	X	havenverkeersleiding	33.02.02			www.portofrotterdam.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
Klassebureau art. 6 Schepenwet en art. 6 en 3.1 Schepenbesluit 1965		X	klassificeren van schepen	n.v.t.			div.
Keuringsinstanties Pleziervaartuigen		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.
Landelijke Examencommissie verkeersinformatie en verkeersaanwijzingen (scheepvaart)		X	afnemen examen verkeersinformatie- en aanwijzingen	n.v.t.			n.v.t.

Nb. Bij inwerkingtreding nieuwe wetgeving RBLIM zullen de regionale luchthavens geen RWT meer zijn. Naar verwachting is dit juli 2009.

BIJLAGE 2

Aanbevelingen Algemene Rekenkamer

Inleiding

De Algemene Rekenkamer (AR) sprak in haar rapport bij het jaarverslag (RV) 2007 (Kamerstuk 2007–2008, 31 444 XII, nr. 2) een oordeel uit over het financieel en materieel beheer van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Volgens de AR is de bedrijfsvoering van het ministerie van Verkeer en Waterstaat in 2007 verbeterd. De onvolkomenheden ten aanzien van het financieel en materieel beheer van de Inspectie VenW en ten aanzien van het financiële systeem SAP zijn opgelost. Daarmee was VenW naar het oordeel van de AR niet vrij van onvolkomenheden.

Daarom is voor 2008 toegezegd:

1. De stijgende lijn in de verbetering van het verplichtingenbeheer door te zetten met als ambitie de bestaande onvolkomenheid bij de bestuurskern van VenW op te lossen.
2. De stijgende lijn in de verbetering van het contractbeheer (m.n. de prestatiebestekken van RWS) door te zetten met ook hier de ambitie de bestaande onvolkomenheid op te lossen.
3. De nieuw geconstateerde onvolkomenheid van het materieel beheer bij Rijkswaterstaat (RWS) en het koninklijk Meteorologisch Instituut (KNMI) op te lossen.
4. Een extra impuls aan de bruikbaarheid van de beleidsinformatie in de begroting en het jaarverslag te geven.

De aanpak op deze toezeggingen is geborgd in de managementcontrol-cyclus over 2008 en de voortgang is gedurende het jaar besproken in het Audit Committee. Hieronder wordt puntsgewijs op de genomen maatregelen ingegaan.

Opvolging toezeggingen

Ad 1. Het verplichtingenbeheer Bestuurskern VenW

De AR constateerde dat in 2007 de tijdigheid van de vastlegging van verplichtingen tussen € 50 000,- en € 1 000 000,- onvolkomen was bij de bestuurskern.

Eerdere inspanningen

Een goed financieel beheer is van groot belang voor een investeringsdepartement als VenW. Verbetering van het verplichtingenbeheer staat dan ook al sinds 2006 hoog op de agenda. In 2006 is prioritair ingezet op de verbetering van het beheer van grote verplichtingen (boven € 100 000,-). Deze verplichtingen betreffen rond de 80% van het financiële volume van VenW. In 2007 zijn vereenvoudigingsmaatregelen genomen voor het beheer van kleine verplichtingen (onder € 50 000,-).

Maatregelen 2008

In 2008 is de verantwoordelijkheid voor het op een juiste wijze aangaan en tijdige vastlegging van verplichtingen nadrukkelijk bij diensthoofden van de bestuurskern gelegd. De diensthoofden hebben hun medewerkers geïnstrueerd over juiste en tijdige aanlevering van gegevens over aangegeven verplichtingen aan de Shared Service Organisatie van VenW (SSO). De diensthoofden monitoren de opvolging van deze instructies aan de hand van overzichten van de SSO. Door deze veranderde «tone at the top» begint zich in binnen de bestuurskern een cultuurverandering af te tekenen. Als voorbeeld kan het Directoraat Generaal Mobiliteit dienen. In november is nadrukkelijk het gesprek gezocht door de DG met managers, medewerkers en SSO/F&I.

Dit heeft er toe geleid dat:

- overtreders maandelijks gepubliceerd worden;
- overtreders maandelijks uitgenodigd worden voor een gesprek met DG;
- het (midden)management nadrukkelijker zal sturen en aanspreken;
- SSO/F&I op onderdelen klantgerichter en meer pro-actief zal gaan opereren.

Ook het project Vereenvoudiging Financieel Beheer draagt bij aan het oplossen van de problematiek rond de tijdige vastlegging van verplichtingen. In 2007 zijn elf voorstellen uitgewerkt die voornamelijk betrekking hebben op de vereenvoudiging van het inkoopproces. Op basis van een benchmark en risicoanalyse zijn deze voorstellen voorzien van beheersmaatregelen die zijn gericht op beperking dan wel tijdige signalering van de geïdentificeerde risico's. De vereenvoudigingen zijn in 2008 geïmplementeerd.

Ad 2. Het contractbeheer

De Algemene Rekenkamer beoordeelde het beheer van prestatiebestekken als onvolkomen. Wel constateerde de Algemene Rekenkamer in 2007 een duidelijke verbetering in het contractenbeheer bij Rijkswaterstaat onder systeemgericht contractbeheer (SCB). Geadviseerd werd te investeren in het bevorderen van kennis en kunde over SCB bij de opdrachtnemers van Rijkswaterstaat en in de lopende overgang van theorie naar praktijk voldoende compenserende maatregelen te blijven inbouwen.

Prestatiebestekken

Op basis van de bevindingen over 2007 met betrekking tot de prestatiecontracten «oude stijl» bleken vier diensten achter te blijven met betrekking tot de beheersing. Aan het eind van 2008 zijn deze contracten bij drie van de vier diensten op orde gekomen. Bij de vierde dienst is er op dit moment voldoende managementaandacht om binnenkort ook het gewenste beheersniveau te bereiken.

Systeemgericht contractbeheer

In 2008 is bij de start van de meeste projecten expliciet stilgestaan bij SCB en de visie van de opdrachtnemer op kwaliteitsborging. Bij een aantal inlichtingssessies is SCB door Rijkswaterstaat aan potentiële inschrijvers toegelicht. Tevens heeft Bouwend Nederland een handleiding uitgebracht over kwaliteitsborging bij Design&Constructcontracten. In 2008 is de toets op het betaalcriterium als compenserende maatregel binnen SCB gecontinueerd. De DAD oordeelde op basis van een operationale audit over de periode januari t/m september 2008 positief over de vooruitgang bij de verankering van SCB bij Rijkswaterstaat. Op basis van de bevindingen uit deze audit is tevens besloten een Rijkswaterstaat breed plan van aanpak op te stellen voor de implementatie van SCB bij alle aanleg en beheer en onderhoudscontracten per 2012.

In 2008 is begonnen met het opleiden van medewerkers. Het doel van deze opleidingen is uiteindelijk te beschikken over voldoende capaciteit om de SCB toetsen te laten uitvoeren door aantoonbaar gekwalificeerd personeel. Met name het uitvoeren van de toetsen op een hoger abstractieniveau (systeem en proces) moest worden ontwikkeld. Eind 2008 hadden 50 medewerkers de opleiding tot hoogwaardige toetser gevolgd bij een extern bureau. Ook is een aanvang gemaakt met het opleiden van circa 120 auditors. Met het Corporate learning center van Rijkswaterstaat is afgesproken om deze opleidingen in het reguliere

opleidingspakket op te nemen. Ondertussen zijn ook SCB opleidingen, specifiek per doelgroep (c.q. projectrol) ontwikkeld.

De effecten van alle genomen maatregelen leiden tot een steeds betere contractbeheersing. Dat neemt niet weg dat ook het komend jaar nog aandacht voor dit dossier gewenst is.

Ad 3. Het materieelbeheer

De AR constateerde over 2007 zowel bij Rijkswaterstaat als bij het KNMI tekortkomingen in het materieel beheer.

Materieelbeheer Rijkswaterstaat

Ten aanzien van het materieel beheer was 2007 voor Rijkswaterstaat een transitiejaar. In 2007 heeft Rijkswaterstaat bijna al haar materieel beheer gecentraliseerd bij Dienst Noordzee, de Corporate Dienst en de Data-ICT-dienst (DID). Rijkswaterstaat heeft in 2008 zeer veel aandacht besteed aan het op orde brengen van het materieel beheer bij deze drie diensten. De DAD constateerde in een operational audit eind 2008 forse verbeteringen in het materieel beheer. Het beheer van de vloot en gebouwen zijn op orde gekomen. Echter het operationeel beheer van de vervoermiddelen en het materieel beheer van de kantoorautomatisering en rekencentra zijn nog niet op het gewenste niveau. Bij het beheer van de kantoorautomatisering is dat te verklaren uit de vertraging die is opgelopen bij de overdracht van dit beheer aan CapGemini.

Materieelbeheer KNMI

De AR concludeerde in 2007 dat de financiële beheeradministratie, afgezien van de afwikkeling van de aansluiting op de operationele activa, weliswaar op orde is, doch in feite verslechterd is en dat het operationeel beheer naar een hoger niveau moet worden gebracht. De DAD constateerde onder meer dat de procedure t.b.v. het materieelbeheer niet meer geheel toereikend is en dat het verrichten van invoercontroles niet plaats heeft gevonden.

Het KNMI heeft vervolgens met de DAD een verbeterplan opgesteld voor het materieel beheer. Hierin zijn de genoemde verbeterpunten opgenomen. Daarnaast zijn ook verbeterpunten opgenomen n.a.v. de reguliere DAD-audits en -controles. De belangrijkste knelpunten zijn inmiddels opgelost. De uitkomsten van een inventarisatie van kantoorautomatisering en de facilitaire gebouwgebonden activa zijn in de operationele activa database verwerkt. Ingevolge de regeling Materieelbeheer is ook een risicobeleid opgesteld. Hierin zijn per activaklasse de te lopen risico's benoemd.

Ad 4. Een impuls aan de beleidsinformatie

De AR constateerde dat de beleidsinformatie in het jaarverslag over 2007 verbeterd is ten opzichte van voorgaande jaren. Echter de bruikbaarheid kan nog beter.

Impuls voor verbetering

De aandachtspunten die de AR heeft meegegeven zijn de basis geweest voor een impuls ter verbetering van de beleidsinformatie. Er is een verbeterplan RPE opgesteld.

Een aantal concrete acties zijn:

- Een aanscherping van de bepalingen ten aanzien van beleidsinformatie in het jaarverslag 2008 en de begroting 2010.

Bijlage 2 Aanbevelingen Algemene Rekenkamer

- Het realiseren van concrete verbeteringen van de beleidsindicatoren bij minstens drie operationele doelstellingen in de begroting van 2010.
- Workshops voor beleidsmedewerkers die betrokken zijn de totstandkoming van beleidsinformatie. Doel van de workshops is bij te dragen aan de beschikbaarheid en kwaliteit van de beleidsinformatie.

BIJLAGE 3

Topinkomens

Op grond van artikel 6 van de Wet openbaarmaking uit publieke middelen gefinancierde topinkomens (Stb. 2006, 95) is een overzicht opgenomen van medewerkers die in het verslagjaar meer verdiend hebben dan het gemiddelde belastbare loon van de ministers. Dit gemiddelde belastbare jaarloon is voor 2008 vastgesteld op € 181 000. Voor dit departement heeft de publicatieplicht betrekking op de navolgende functionarissen.

Funcitie	Belastbaar jaarloon 2007	Pensioenaf- drachten en overige voor- zieningen betaalbaar op termijn 2007	Totaal 2007	Belastbaar jaarloon 2008	Pensioenaf- drachten en overige voor- zieningen betaalbaar op termijn 2008	Ontslag- vergoeding	Totaal 2008	Motivering	Opmerkingen
Directeur	97 043	22 407	119 450	45 682	9 939	217 500	273 121	Ontslag- regeling	

BIJLAGE 4

Externe inhuur

Uitgaven voor inkoop van adviseurs en tijdelijk personeel (inhuur externen) conform definitie Informatiestatuut 2007

Uitgaven in 2008 (in € 1 000)	
Programma- en apparaatskosten	
1. Interim-management	4 846
2. Organisatie- en formatieadvies	5 237
3. Beleidsadvies	17 503
4. Communicatieadvisering	3 865
Beleidsgevoelig (som 1 t/m 4)	31 451
5. Juridisch Advies	4 913
6. Advisering opdrachtgevers automatisering	16 299
7. Accountancy, financiën en administratieve organisatie	13 517
(Beleids)ondersteunend (som 5 t/m 7)	34 729
8. Uitzendkrachten (formatie & piek) ¹	78 027
Ondersteuning bedrijfsvoering	78 207
Totaal uitgaven externe inhuur (som 1 t/m 8)	144 207

¹ Inclusief uitgaven externe inhuur t.b.v. de uitvoeringsorganisatie RWS die niet – of niet gemakkelijk – zijn onder te brengen onder de door BZK onderscheiden categorieën van externe inhuur (ad € 58 miljoen).

Toelichting

Inhuurcontracten voor dienstverlening die niet tot de kernactiviteiten van RWS behoren en naar aard van de activiteit de aanschaf van een product betreffen zijn niet opgenomen in het overzicht.

De totale inhuuruitgaven over 2008 liggen met name bij RWS lager dan in 2007. De sterke daling is het gevolg van een hogere bezetting met eigen personeel door het vervullen van vacatures, een strakke sturing op de afname van inhuur in het kader van nadere uitwerking van de kernactiviteiten van RWS en om budgettaire redenen, ende keuze om meer middels uitbesteding aan de markt over te laten («markt-tenzij»).

BIJLAGE 5

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

Bijlage 5 Afkortingenlijst

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
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

Bijlage 5 Afkortingenlijst

LVNL	=	Luchtverkeersleiding Nederland
LDen	=	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

Bijlage 5 Afkortingenlijst

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 Organization
Wp2000	= Wet personenvervoer 2000
WRM	= Wet Rijonderricht Motorrijtuigen
WROOV	= Werkgroep Reizigers Omvang en Omvang Verkopen
Z.	
ZBO	= Zelfstandig Bestuursorgaan
ZSM	= Zichtbaar, Slim en Meetbaar