

Vergaderjaar 2011–2012

33 000 XII

Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (XII) voor het jaar 2012

Nr. 2

MEMORIE VAN TOELICHTING

Inhoudsopgave

	blz.
A. ARTIKELGEWIJZE TOELICHTING BIJ HET BEGROTINGS- WETSVOORSTEL	2
Wetsartikel 1 (begrotingsstaat ministerie)	2
Wetsartikel 2 (begrotingsstaat baten-lastendiensten)	2
B. BEGROTINGSTOELICHTING	3
1. Leeswijzer	3
2. Het beleid	7
2.1 De beleidsagenda	7
2.2 De beleidsartikelen	25
2.3 De niet-beleidsartikelen	197
3. De baten-lastendiensten	202
4. De bijlagen	224
4.1 ZBO's en RWT's	224
4.2 Overzichtsconstructie Milieu	227
4.3 Afkortingenlijst	233

De internetbijlagen

1. Moties en toezeggingen
2. Verdiepingshoofdstuk
3. Overzicht subsidies
4. Evaluatie- en onderzoeksbijlage

A. ARTIKELGEWIJZE TOELICHTING BIJ HET BEGROTINGSWETS- VOORSTEL

Wetsartikel 1

De begrotingsstaten die onderdeel zijn van de Rijksbegroting, worden op grond van artikel 1, derde lid, van de Comptabiliteitswet 2001 elk afzonderlijk bij de wet vastgesteld. Het wetsvoorstel strekt ertoe om de onderhavige begrotingsstaten voor het aangegeven jaar vast te stellen.

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

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

Wetsartikel 2

Met de vaststelling van dit wetsartikel worden de baten en de lasten, het saldo van de baten en de lasten en de kapitaaluitgaven en -ontvangsten van de in de staat opgenomen baten-lastendiensten Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut, Rijkswaterstaat, de Inspectie Leefomgeving en Transport en de Nederlandse Emissieautoriteit voor het onderhavige jaar vastgesteld.

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

De Minister van Infrastructuur en Milieu,

M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

B. BEGROTINGSTOELICHTING

1. LEESWIJZER

Voor u ligt de Beleidsbegroting, hoofdstuk XII van de Rijksbegroting 2012 van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM). De begroting bestaat uit de volgende onderdelen:

1. De beleidsagenda; De Beleidsagenda beschrijft de beleidsprioriteiten van IenM voor 2012. Tevens wordt in de agenda een begroting op hoofdlijnen en een totaaloverzicht van de beleidsdoorlichtingen gepresenteerd.
2. De beleidsartikelen en de niet-beleidsartikelen; De beleidsartikelen bieden systematisch inzicht in de doelstellingen, de instrumenten waarmee de doelstellingen worden gerealiseerd en het budget dat daarmee is gemoeid. In de niet-beleidsartikelen worden uitgaven verantwoord die niet zinvol of doelmatig kunnen worden toegerekend aan de beleidsartikelen.
3. De baten-lastendiensten; In deze paragrafen zijn de relevante financiële gegevens van het KNMI, Rijkswaterstaat, de Inspectie Leefomgeving en Transport en de Nederlandse Emissieautoriteit opgenomen.
4. Bijlagen; De volgende bijlagen zijn opgenomen in deze begroting:
 - Overzicht ZBO's en RWT's
 - Overzichtsconstructie Milieu
 - Lijst met afkortingen

De volgende bijlagen worden digitaal aangeboden (via www.rijksbegroting.nl):

- Overzicht van moties en toezeggingen.
- Verdiepingshoofdstuk: Hierin wordt de opbouw van de beschikbare bedragen per begrotingsartikel uiteengezet.
- Subsidie-Overzicht: Hierin wordt een overzicht van alle via IenM verstrekte subsidies opgenomen.
- Evaluatie- en onderzoeksbijlage: Hierin wordt een totaaloverzicht van alle onderzoeken (effectenonderzoek ex-post, overig evaluatieonderzoek) opgenomen.

Naast deze beleidsbegroting, hoofdstuk XII van de rijksbegroting, kent IenM ook de begroting van het Infrastructuurfonds, fonds A van de rijksbegroting, waarin de concrete investeringsprojecten en programma's worden geraamd. Met dit aparte fonds voor de infrastructuur wordt invulling gegeven aan de doelstellingen zoals genoemd in de Wet op het Infrastructuurfonds (Stb. 1993, nr. 319), te weten het bevorderen van een integrale afweging van prioriteiten en het bevorderen van continuïteit van middelen voor infrastructuur. Volgend jaar wordt de eerste ontwerpbegroting van het Deltafonds voorzien zoals voorzien op grond van de Deltawet (...).

De begrotingen van IenM zijn ook digitaal beschikbaar op www.rijksbegroting.nl.

Groei-paragraaf

De presentatie van de begroting van dit jaar is door een tweetal ontwikkelingen significant gewijzigd ten opzichte van de voorgaande jaren.

A) De vorming van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. Het Kabinet heeft besloten om met ingang van 14 oktober 2010 het Ministerie van IenM in het leven te roepen. In dit departement zijn de beleidsterreinen van het voormalige ministerie van Verkeer en Waterstaat (VenW) en een deel van de beleidsterreinen van het voormalige ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) ondergebracht. Middels een incidentele suppletoire begroting zijn begin 2011 budgetten van beide opgeheven ministeries aan deze nieuwe begroting toegevoegd.

Het Ministerie van IenM werkt momenteel aan een nieuwe functionele indeling van de organisatie. Het is wenselijk om de begroting van IenM aan te laten sluiten op deze nieuwe organisatiestructuur. In de eerstvolgende ontwerpbegroting wordt de artikelstructuur (de hoeveelheid artikelen en de inhoud ervan) daarom grondig herzien. In deze begroting voor het jaar 2012 zijn de beleids- en niet-beleidsartikelen van de voormalige ministeries van VenW en VROM nog herkenbaar.

B) Verantwoord Begroten

Op 20 april 2011 is de Tweede Kamer akkoord gegaan met een aanpassing van de presentatie van de Rijksbegroting onder de naam «Verantwoord Begroten» (TK 2010–2011, 31 865, nr. 26). De nieuwe presentatie moet leiden tot meer inzicht in financiële informatie, de rol en de verantwoordelijkheid van de Minister en moet een duidelijke splitsing tussen apparaat- en programma-uitgaven laten zien.

In deze begroting zijn de volgende wijzigingen doorgevoerd:

- De begroting bevat een centraal apparaatartikel waarop alle apparaat-uitgaven van het kerndepartement bij elkaar staan; de apparaatuitgaven van de baten en lastendiensten worden toegelicht in de agenschapapparagrafen.
- In de beleidsagenda wordt aan het eind een totaaloverzicht opgenomen van de beleidsdoorlichtingen.
- Als extra nieuwe bijlagen worden een subsidieoverzicht en een evaluatie- en onderzoeksbijlage opgenomen.
- De artikelen nr. 31 (Integraal Waterbeleid) en 38 (Inspectie Leefomgeving en Transport) zijn volledig volgens de nieuwe voorschriften opgesteld, bij de overige beleidsartikelen is de algemene presentatie wel maar de budgettaire informatie nog niet gewijzigd.

IenM heeft ervoor gekozen de verdere wijziging van de overige beleidsartikelen te verbinden met de lopende organisatie ontwikkeling van het ministerie (zie ook hierboven onder A). Zo wordt voorkomen dat de begroting in twee opeenvolgende jaren grondig wordt herzien wat de leesbaarheid en vergelijkbaarheid over de jaren heen niet ten goede zou komen. Een uitzondering op deze regel is artikel 31 dat volledig is aangepast aan de nieuwe eisen omdat dit artikel naar verwachting na de wijziging van de organisatie en begroting ongewijzigd zal blijven en zo als voorbeeld kan dienen voor de nieuw te ontwerpen beleidsartikelen. Het streven is om bij begroting 2013 de begrotingspresentatie in zijn geheel in lijn te hebben gebracht met «Verantwoord begroten».

Deze twee Rijksbrede ontwikkelingen hebben hun uitwerking op de diverse onderdelen van de begroting van IenM. De volgende zaken zijn concreet gewijzigd ten opzichte van begrotingshoofdstuk XII van 2011.

1. De beleidsagenda; De beschrijving van de beleidsprioriteiten van IenM voor 2012. De politieke focus over alle thema's van IenM worden hierin bondig beschreven. Conform de voorschriften van

- «Verantwoord begroten» is deze aangevuld met een totaaloverzicht van de beleidsdoorlichtingen.
2. De beleidsartikelen en de niet-beleidsartikelen
 - a) Toevoeging van een centraal apparaatsartikel (artikel 98)
 - b) Toevoeging van een deel van de beleidsartikelen van voorheen VROM (de artikelen die in het voormalige begrotingshoofdstuk XI 1 t/m 10, 91 en 92 waren genaamd, zijn hernummerd tot artikel 51 t/m 62)
 - c) Aanpassing van artikel 31 (integraal waterbeleid) in lijn met de voorschriften van het Verantwoord Begroten.
 - d) Toevoeging van een beleidsartikel «Inspectie Leefomgeving en Transport» (artikel 38); Vanwege de fusie van de voormalige Inspectie VenW en de VROM Inspectie wordt een nieuw beleidsartikel toegevoegd waarin de doelstellingen en instrumenten van de Inspectie Leefomgeving en Transport worden begroot. De begrotingspresentatie van dit artikel sluit vanaf deze begroting al aan op de voorschriften van «Verantwoord Begroten».
 - e) Toevoeging van een nieuw artikel «nominaal en onvoorzien» (artikel 99); De middelen op de artikelen 40 (artikel nominaal en onvoorzien van voorheen VenW) en 62 (artikel nominaal en onvoorzien van voorheen VROM) worden samengevoegd en gepresenteerd in artikel 99.
 - f) Alle beleidsartikelen hebben één uniforme structuur gekregen. Dit houdt in dat de wijze van presentatie van financiële en niet-financiële informatie uniform is over alle beleidsartikelen. Hieronder wordt dit nader toegelicht.
 3. De baten- en lastendiensten; Dit onderdeel wijzigt niet ten opzichte van de voorgaande jaren.
 4. Bijlagen; Conform de voorschriften van «Verantwoord begroten» worden twee nieuwe bijlagen opgenomen: het subsidieoverzicht en de evaluatie- en onderzoeksbijlage. Beide bijlagen worden digitaal aangeboden.

Verbetering van de presentatie van de (niet-financiële) beleidsinformatie

De begrotingspresentatie van de beleidsartikelen van voormalig VenW verschilden tot de begroting 2011 van die van voormalig VROM, onder meer doordat de VROM-begroting onderdeel was van het Experiment verbetering verantwoording en begroting. In deze begroting is de presentatie van de beleidsartikelen van lenM geüniformeerd.

De budgetflexibiliteit wordt ingevuld zoals in de begroting van voormalig VROM gebeurde. De uitgaven worden zowel absoluut als relatief in één figuur weergegeven.

De niet-financiële beleidsinformatie van de operationele doelstellingen is in drie delen verdeeld: (1) Motivering, (2) Instrumenten en (3) Meetbare gegevens. Bij de laatste twee is een aantal verbeteringen aangebracht.

Verbetering van het onderdeel «Instrumenten»

Per operationeel doel werd in de eerdere begrotingen van voormalig VenW de op te leveren producten uiteengezet. Naar voorbeeld van de begroting van voormalig VROM zijn in de begroting van 2012 niet de producten maar de instrumenten (wetgeving, beleidsplannen, etc) genoemd die ingezet worden om de doelstelling te bereiken. De prestaties die in 2012 worden geleverd worden niet langer bij dit onderdeel, maar bij

de meetbare gegevens uiteengezet. Ook hier wordt de lijn gevolgd van voormalig VROM.

Verbetering van het onderdeel «Meetbare gegevens»

Bij het onderdeel meetbare gegevens worden de prestaties voor 2012 opgesomd. Deze worden zo specifiek, meetbaar en tijdsgebonden mogelijk uiteengezet. Aanvullend op deze prestaties worden de daarbij horende kengetallen en indicatoren gepresenteerd.

De indicatoren geven inzicht in de mate waarin een bijdrage wordt geleverd aan bepaalde prestaties/effect/output/outcome («need to know»). IenM heeft hierbij een duidelijke verantwoordelijkheid. Indien andere kwantitatieve gegevens over de beleidscontext zinvol en relevant zijn worden kengetallen opgenomen («nice to know»). Kengetallen geven inzicht in omgevingsvariabelen die van belang zijn voor de doelstellingen. Te denken valt aan economische groei, de positie van Nederland ten opzichte van andere landen, etc.

Uit de evaluatie van het experiment verbetering verantwoording en begroting (TK 2010–2011, 31 865, nr. 26) komt naar voren dat bij veel artikelen het algemene beleidsdoel slechts in algemene of abstracte termen geformuleerd kan worden. In dergelijke gevallen wordt het opnemen van kwantitatieve indicatoren niet altijd even zinvol geacht. De uitkomst van de evaluatie is betrokken bij het opstellen van Artikel 31 (Integraal Waterbeleid). Dit jaar is een aantal indicatoren niet meer opgenomen. Het gaat dan om indicatoren die de waterkwaliteit en waterkwantiteit van het regionale watersysteem in kaart brachten; de Minister is slechts systeemverantwoordelijk voor deze wateren. Daarnaast zijn de effectindicatoren die het peilverloop van het hoofdwatersysteem t.o.v. het streefpijl aantoonde en de effectindicatoren die het chemische en ecologische doelbereik van rijkswateren weergaven niet opgenomen. Ook hier is de Minister in grote mate afhankelijk van de uitvoering door andere partijen en van natuurlijke omstandigheden. Dit is ook in lijn met het «Verantwoord Begroten» om in dergelijke gevallen geen indicatoren op te nemen; er wordt volstaan met het opnemen van relevante kengetallen.

2. HET BELEID

2.1 Beleidsagenda IenM 2012

Een nieuw departement: Infrastructuur en Milieu

De beleidsagenda 2012 maakt onderdeel uit van de eerste begroting van het ministerie voor Infrastructuur en Milieu (IenM)¹. IenM werkt aan integrale oplossingen voor vraagstukken over bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid. De ambitie daarbij is om de versterking van de economie te ondersteunen en zorg te dragen voor een veilig en toekomstbestendig Nederland.

IenM stelt kaders, maakt plannen, zorgt er voor dat de plannen worden uitgevoerd en dat de kaders worden gehandhaafd en beschermd. Met de verantwoordelijkheden voor beleid, uitvoering en toezicht onder één dak kan IenM efficiënt zichtbare en voelbare vernieuwingen doorvoeren op het terrein van mobiliteit en transport, zorg voor het milieu, de bescherming tegen water en de ruimtelijke inrichting van Nederland. De aanpak van IenM is daarbij gericht op ruimte scheppen, investeren, in stand houden en beter benutten. In deze beleidsagenda worden de belangrijkste acties voor 2012 toegelicht.

Investerings in onze infrastructuur, waterveiligheid en leefomgeving dragen bij aan het herstel van de economie. Ook een efficiënter gebruik van die infrastructuur levert daaraan een bijdrage. Dat alles doen we met minder regels en meer verantwoordelijkheid buiten de rijksoverheid. Dat maakt de overheid kleiner en slagvaardiger. Zo ontstaat ruimte voor groei en innovatie en komt uiteindelijk het huishoudboekje van Nederland weer in balans.

1. De aanpak van IenM

IenM schept ruimte voor groei en beweging door ruimtelijke ordening dichtbij degene te brengen die het aangaat, burgers en bedrijven. In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte², is het Rijk selectief in het bepalen van nationale belangen die van (inter-)nationale betekenis zijn. Hiermee wordt meer ruimte gegeven aan provincies en gemeenten. Dit betekent een heldere taakverdeling, minder nationale belangen en eenvoudigere regelgeving.

In het kader van de vereenvoudiging van het Omgevingsrecht werkt het kabinet aan een Omgevingswet waar als algemeen uitgangspunt geldt de bestuurlijke afwegingsruimte te vergroten en om geen nationale koppen toe te voegen aan Europese regels. Door het schrappen van veel regels kan dat bedrijven, burgers en overheden jaarlijks zo'n 650 miljoen euro schelen. In 2012 komt het kabinet met voorstellen tot bundeling en vereenvoudiging van de wet- en regelgeving. Ook maakt het kabinet de Crisis- en herstelwet permanent.

Het kabinet investeert alleen daar waar dat het meest effectief is. Met een gerichte focus op de mainports, brainports en greenports en hun achterlandverbindingen blijft het kabinet investeren in projecten om de bereikbaarheid te verbeteren, het vestigingsklimaat te versterken en de leefbaarheid te vergroten.

De leefbaarheid van Nederland is gebaat bij maatwerk. De regionale ruimtelijke verschillen in Nederland nemen fors toe. In het westen neemt het aantal inwoners gestaag toe, terwijl 153 gemeenten elders in het land

¹ Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu is bij het aantreden van het kabinet ontstaan uit het voormalige Ministerie van Verkeer en Waterstaat en delen van het voormalige Ministerie van VROM.

² TK 2010–2011, 32 660 nr. 17.

krimpen. Bovendien leiden de verschillende ontwikkelingen tot variërende ruimtelijke opgaven in de verschillende regio's. Een «one size fits all» benadering is dus niet meer toereikend.¹ Daarnaast laten gemeenten en provincies al jaren zien dat die regionale opgaven bij hen in goede handen zijn. Met de omslag naar een forse deregulering en decentralisatie geeft het kabinet daaraan een logisch en adequaat vervolg.

Bij het verbeteren van de bereikbaarheid let het kabinet op de samenhang tussen weg, spoor, lucht en water. Hoe beter dit op elkaar aansluit, des te soepeler de doorstroming verloopt. Ook de ontwikkeling van de Nederlandse steden speelt daarbij een rol. IenM investeert op plaatsen waar de meeste mensen wonen en werken. Om de bereikbaarheid van de steden op peil te houden, steekt het kabinet veel geld en energie in de infrastructuur: gedurende deze kabinetsperiode komen er 800 kilometers aan rijstrook bij. In 2012 wordt circa 190 km daarvan in gebruik genomen. Op de hoofdverbindingen buiten de Randstad waar structureel files staan, wordt 2x3 rijstroken de standaard. In de Randstad is de standaard 2x4 rijstroken.

In het regeerakkoord is afgesproken meer te investeren in spoorlijnen en wegen, oplopend van 100 miljoen euro tot structureel 500 miljoen euro vanaf 2015. Dit geld is in deze begroting toegevoegd. Het betreft hier bijvoorbeeld Ring Utrecht, Holland Rijnland, Ruit Rotterdam, A10 Zuidas en de spooraanluiting Maasvlakte 2.

Bij de investeringen in het openbaar vervoer staat de reiziger centraal. De aandacht is daarbij in de eerste plaats gericht op de grootste vervoerstromen en knelpunten. IenM zorgt voor hoogfrequent spoorvervoer met om de 10 minuten een trein tussen de grote steden in de Randstad, Brabant en Gelderland. Daarmee wordt op die drukke lijnen een gemiddelde groei van 5 procent per jaar mogelijk gemaakt en kan het goederenvervoer zonder problemen toenemen. Voor het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer is 4,4 miljard euro beschikbaar.

Naast deze investeringen in de infrastructuur is een betere benutting van ons wegen- en spoornet nodig. Meer rijstroken helpen, maar zijn niet toereikend om alle groei op te vangen. Efficiënter omgaan met het (vaar)wegen- en spoornetwerk is van essentieel belang. Technische innovaties spelen een belangrijke rol. Maar ook afspraken met werkgevers over mobiliteitsmanagement leiden tot een verbetering van de doorstroming op de weg, het spoor en het water. In het programma Beter benutten is uitgewerkt welke maatregelen in de komende jaren worden genomen met een concrete uitwerking per regio.

Het kabinet blijft inzetten op verantwoord beheer en onderhoud van onze infrastructuur. In vorige begrotingen werd geconstateerd dat kosten van beheer en onderhoud toenemen en dat de budgetten onder druk staan. Om het beheer en onderhoud ook in de komende jaren zeker te stellen, zijn maatregelen genomen om dit te kunnen beheersen. Dit is uitgewerkt in bijlage 4.2 van het Infrastructuurfonds.

Waterveiligheid nu en in de toekomst heeft onze voortdurende aandacht. Bescherming tegen water geeft de zekerheid dat Nederland ook in de komende eeuw aantrekkelijk blijft als vestigingsplaats, om te wonen en te werken. In het Deltaprogramma is uiteengezet hoe wordt omgegaan met de uitdagingen die ontstaan door ontwikkelingen in de komende decennia, zoals bodemdaling en een stijgend zeewaterpeil. Verder worden

¹ Het Rijk ondersteunt de krimpgebieden in 2012 actief via tal van maatregelen zoals die zijn vastgelegd in de interbestuurlijke voortgangsrapportage Bevolkingsdaling onder de coördinatie van het van BZK.

verschillende lopende programma's uitgevoerd om de huidige problemen op te lossen, zoals Ruimte voor de Rivier en het Hoogwaterbeschermingsprogramma. Zo wordt in 2012 onder meer de Delflandse kust versterkt en worden sluizen bij Lemmer aangepakt. Ook wordt verder gewerkt aan het project Toekomst Afsluitdijk.

Naast de waterveiligheid besteedt het kabinet ruim aandacht aan de waterkwaliteit en de zoetwatervoorziening. Ook hier zijn innovatieve maatregelen essentieel.

Bij alle beslissingen over ruimte, infrastructuur, mobiliteit en waterbeheer zoekt het kabinet naar een goede balans met de leefbaarheid van Nederland. Immers schone lucht, water en bodem zijn een voorwaarde voor onze gezondheid en leefomgeving.

Het kabinet gelooft in de kracht van het bedrijfsleven om vooruit te komen in het milieu- en klimaatdossier. Bedrijven nemen de verantwoordelijkheid om met duurzame oplossingen te komen. Het kabinet wil deze ontwikkeling ondersteunen. Niet door ingewikkelde regels te bedenken, maar met een pragmatische aanpak waarin ook de haalbaarheid en betaalbaarheid centraal staan. Als de overheid zich terughoudend opstelt en zorgt voor continuïteit van beleid en een gelijk speelveld, dan nemen bedrijven de handschoen op om te investeren in duurzame ontwikkelingen. Het bedrijfsleven is dan ook een belangrijke partner bij het uitvoeren van de Duurzaamheidsagenda.

Toezicht zal steeds meer op basis van vertrouwen worden ingericht, onder andere door in te zetten op systeemtoezicht en door handhavingsconvenanten te sluiten met bedrijven en brancheorganisaties. Goed presterende bedrijven kunnen rekenen op een lagere frequentie van inspecties, terwijl slechte nalevers extra in de gaten gehouden worden. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), die per 1 januari 2012 de IVW en de VROM-Inspectie opvolgt, geeft invulling aan de inspectietaak.

2. Mobiliteit en transport

Bij het verbeteren van de bereikbaarheid let het kabinet op de samenhang tussen de wegen, het spoor, de luchtvaart, de zeehavens en de binnenvaart. De ontwikkeling van de Nederlandse steden wordt daarbij ook nauwlettend in de gaten gehouden. Het kabinet hanteert een integrale benadering die de mobiliteitsgroei faciliteert en die rekening houdt met ruimtelijke ontwikkeling.

Het uitgangspunt van lenM zijn de reizigers en verladers. Een betere bereikbaarheid wordt geboden door het realiseren van een robuust en samenhangend mobiliteitsstelsel. Een robuust stelsel levert betrouwbare prestaties en een samenhangend stelsel geeft gebruikers keuzemogelijkheden die passen bij hun leefstijl en gebruikspatronen.

2.1 Wegen

lenM investeert in 2012 fors in de aanleg, beheer en onderhoud van het wegennet. Door de Tracéwet toe te passen wordt de doorlooptijd van besluitvorming vaak tot de helft teruggebracht. Daarnaast wordt het draagvlak bevorderd doordat het kabinet besluiten neemt in overleg met regionale en lokale overheden en pas na participatie van maatschappelijke organisaties en andere betrokkenen.

Beleidsagenda

In het aanlegprogramma wegen zijn projecten opgenomen met een cruciale betekenis voor het verbeteren van de bereikbaarheid en de leefbaarheid rond de grote steden. Bijvoorbeeld de A4 Delft – Schiedam, de Ring Utrecht en de A6-A9 Schiphol – Amsterdam – Almere. Ook worden knelpunten opgelost in ander delen van het land. Het knooppunt A6/A7 bij Joure bijvoorbeeld, en de N31 bij Harlingen.

Door het scheiden van regionaal verkeer op het hoofdwegennet ontstaan zogenaamde supersnelwegen. Hierdoor verbetert de doorstroming. Bij de randweg Eindhoven zijn hiermee positieve ervaringen opgedaan. In 2012 gaat het kabinet verder met het verkennen van de mogelijkheden.

Het kabinet zet stevig in op publiek private samenwerking (PPS). PPS is geen doel op zich, maar een middel om voor minder geld meer kwaliteit te realiseren bij aanleg, onderhoud en beheer van infrastructuur. Bovendien bevordert PPS ondernemerschap en innovatie bij de private partijen. Daarom verdubbelt het kabinet het aantal PPS-projecten. In het investeringsprogramma staan 32 projecten die voor PPS in aanmerking komen. Daarbij gaat het niet alleen om wegen en tunnels, maar ook om vaarwegen en sluizen. Het PPS-loket, waar private partijen met initiatieven kunnen komen, wordt in het najaar van 2011 geopend.

In 2011 is op acht trajecten bij wijze van experiment de maximumsnelheid (dynamisch) verhoogd naar 130 kilometer per uur. In het najaar van 2011 laat lenM weten hoe dat heeft uitgepakt en waar en wanneer we maximumsnelheden elders verhogen. De bedoeling is dat gedurende deze kabinetsperiode op ten minste een derde van de autosnelwegen de snelheid naar 130 km/uur wordt verhoogd. In 2012 wil het kabinet de snelheidsverhoging op de acht proeftrajecten definitief maken en ook elders toepassen.

Uiteraard wordt een snelheidsverhoging alleen doorgevoerd waar dat volgens de milieu en verkeersveiligheidsnormen mogelijk is, dan wel door maatregelen te nemen zodat aan de eisen kan worden voldaan.

Het aantal verkeersdoden daalt gestaag, maar het kabinet maakt zich zorgen over het stijgend aantal verkeersgewonden en streeft naar een structureel veiliger verkeer. Het aantal ernstig verkeersgewonden moet terug naar maximaal 10 600 in 2020, het aantal jaarlijkse verkeersdoden naar maximaal 500. In 2012 wordt het Strategisch Plan Verkeersveiligheid bijgesteld en voert het kabinet het alcoholslot en 2toDrive in. De nadruk ligt op het terugdringen van het aantal ernstig verkeersgewonden. De aandacht is daarbij gericht op met name de kwetsbare groepen in het verkeer: ouderen, fietsers en beginnende bestuurders.

2.2 Spoor en openbaar vervoer

Bij de investeringen in het openbaar vervoer staat de reiziger centraal. De focus ligt in de eerste plaats op de reiziger in de dichtbevolkte gebieden, waar de grootste knelpunten liggen en waar de grootste groeikansen aanwezig zijn.

lenM investeert 4,4 miljard euro in het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS), dat beter bekend staat als «reizen zonder spoorboekje». Op de drukste trajecten gedurende de werkdag rijden in 2020 zes intercity's en zes sprinters per uur. In 2012:

- worden eerste besluiten genomen voor alle infrastructurele maatregelen uit PHS;

Beleidsagenda

- wordt nader gesproken met de Tweede Kamer over de uitwerking van de goederenroutes in Oost-Nederland;
- wordt onderzocht of de PHS-maatregelen aan het doorstroomstation Utrecht kunnen worden versneld;
- worden uit het PHS-pakket seinoptimalisaties en de uitbreiding van fietsenstallingen op stations versneld uitgevoerd.

Eind 2012 wordt de Hanzelijn in gebruik genomen, inclusief de nieuwe stations Dronten en Kampen Zuid. Dankzij de Hanzelijn worden de reistijden tussen de Randstad, Flevoland en de Noordelijke provincies korter. Daarnaast openen in 2012 de stations Sassenheim, Halfweg-Zwanenburg, Westervoort en Maastricht-Noord hun deuren.

Ook investeert het kabinet in de spoorverbindingen met het buitenland. Met de spoorsector en regionale overheden wordt gekeken naar de opties om meer verbindingen te realiseren en de bestaande te verbeteren. In 2012 worden plannen gemaakt om de verbindingen Arnhem- Emmerich en Sittard – Aken te versterken.

Infrastructuur, materieel en de dienstregeling moeten beter bestand zijn tegen verstoringen en het weer. De reisinformatie voor de reiziger moet ook beter worden geregeld. Reizigers en verladers moeten weten waar ze aan toe zijn. Verbetermaatregelen zullen stap voor stap worden geïmplementeerd op basis van een plan van aanpak van de spoorsector.

De OV-chipkaart is in geheel Nederland te gebruiken (met uitzondering van de Vallei-lijn, een regionaal spoortraject). Het Nationaal Vervoerbewijs (NVB) is inmiddels in een groot aantal provincies en stadsregio's afgeschaft. De huidige planning is dat dit eind 2011 in geheel Nederland het geval zal zijn. NS is voornemens het papieren treinkaartje eind 2012 af te schaffen.

Daarnaast worden de aanbevelingen van de commissie-Meijdam over de OV-chipkaart verder uitgewerkt.

De verantwoordelijkheid voor het regionale openbaar vervoer ligt bij de regionale overheden. Zij treden op als concessieverlener voor het bus-, tram- en metrovervoer en regionale treindiensten. De rijksoverheid heeft vooral een verantwoordelijkheid voor wet- en regelgeving en bij medefinanciering van grote OV-projecten. Verder vindt decentralisatie plaats van de Brede Doeluitkering (zie ook Bestuursafspraken 2011–2015)¹, wordt het wetsvoorstel Lokaal Spoor gepubliceerd en ligt de wijziging Wet Personenvervoer 2000 over aanbesteding van het regionaal OV ter behandeling in het parlement.

2.3 Scheepvaart en havens

De binnenvaart is belangrijk voor de Nederlandse infrastructuur. Met behulp van de binnenvaart worden de wegen ontlast, wat de leefbaarheid en de doorstroming ten goede komt. Onze vaarwegen verbinden economische centra in Nederland en daarbuiten.

Investeren in de infrastructuur betekent dus ook investeren in vaarwegen en sluizen.

In 2012 volgt een voorkeursbeslissing voor de Volkeraksluizen en beginnen de werkzaamheden aan de schutsluis Zwartsluis.

¹ De Brede Doeluitkering (2005) zorgt ervoor dat verkeer- en vervoerbeleid op regionaal vlak samenvalt met landelijk beleid. Provincies en stadsregio's krijgen van het Rijk de ruimte om zelf vast te stellen, binnen de regels van de BDU, welke projecten in aanmerking komen voor een dergelijke uitkering.

Het programma «Impuls Dynamisch Verkeersmanagement Vaarwegen», gericht op een betere informatie-uitwisseling op en rond het vaarwegennet blijft bestaan. Dit programma past goed bij de doelstelling om onze infrastructuur beter te benutten.

Daarnaast stimuleert lenM de binnenvaartsector om te komen tot meer samenwerking en verdere professionalisering, zodat de binnenvaart efficiënter en duurzamer wordt en beter bestand is tegen economische tegenslag. Ook de versterking van de concurrentiepositie van de Nederlandse zeescheepvaart en de zeehavens blijft in 2012 een belangrijk doel. Veiligheid is ook in de zeevaart een belangrijk onderwerp, dat terecht hoog op de agenda staat. Het kabinet werkt in dat verband onder meer aan de bestrijding van piraterij.

Het kabinet werkt in 2012 verder aan de versterking van de positie van de Mainport Rotterdam en het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving in Rijnmond. Er komen twee nieuwe terminals en als compensatie hiervoor, worden natuurgebieden aangelegd.

Ook met andere aanlegprojecten worden in 2012 mijlpalen bereikt:

- Er wordt een besluit genomen over het overgaan naar de planstudiefase inzake sluiscomplex bij Kanaalzone Gent Terneuzen.
- Er vindt besluitvorming plaats over de realisatie van de nieuwe zeesluis IJmuiden en over de verdeling van de kosten en risico's.

2.4 Beter Benutten

Met het programma Beter Benutten wil lenM de bestaande netwerken beter gebruiken. Met investeringen in de infrastructuur alleen redden we het niet. Tot 2020 groeit het autoverkeer met 10 tot 35%¹. In de belangrijkste stedelijke gebieden neemt de drukte meer toe dan in andere gebieden. De drukte treft vooral de Randstad, in mindere mate Brabant en Oost-Nederland. In het algemeen geldt dat capaciteitstekorten of vertragingen op werkdagen vooral optreden tijdens de spits. In de daluren halveert het aantal reizigers. Op het gehele hoofdwegennet zijn op werkdagen in de spits circa één miljoen auto's onderweg. In de daluren halveert dat aantal. Het spoorvervoer kent een soortgelijke verdeling over de werkdagen. In de spitsen is het vol in de stedelijke gebieden; buiten de spitsen neemt de vraag en de bezettingsgraad af.²

Op de PHS-trajecten op het spoor is het doel om een gemiddelde jaarlijkse groei van 5% van het aantal reizigers te kunnen accommoderen. Daar wordt vanaf 2020 het aantal treinen verhoogd tot zes intercity's en zes sprinters per uur. En als de spitsdruk op het spoor beter verdeeld wordt over de dag, dan verbetert ook het comfort van de reizigers.

Met Beter Benutten wil het kabinet de files terugdringen met 20% op de drukste trajecten, ten opzichte van een situatie zonder het programma Beter Benutten. Het precieze aantal voertuigen varieert afhankelijk van wegvak of traject, maar we weten dat al een groot effect gesorteerd kan worden wanneer slechts een beperkt aantal reizigers de spits mijdt. Ter illustratie: als 1 800 motorvoertuigen de ochtendspits op de A13-A20 mijden, dan rijdt het daar goed door.

En in het algemeen heeft in 2008 en 2009 een beperkte afname van het verkeer op het hoofdwegennet (1%) in de spits geleid tot een afname van de files met 10%.

¹ (NMCA)

² Zie ook de brief over het Programma Beter Benutten van 14 juni 2011 (TK 2010–2011, 32 500 A nr. 81).

Beleidsagenda

Beter Benutten voorziet daarom onder andere in het ruimer openstellen van spitsstroken en het vaker inzetten van intelligente transportsystemen. Door incidentmanagement kan de plaats van een verkeersongeval sneller worden vrijgegeven, waardoor files sneller oplossen. Ook gaat het om afspraken met werkgevers om het woon-werkverkeer terug te dringen en uitbreiding van het aantal fietsstallingen bij stations.

lenM werkt aan Beter Benutten met overheden en ondernemers in de regio's Amsterdam, Rotterdam, Haaglanden, Utrecht, Brabant, Arnhem-Nijmegen en Maastricht. Voor deze gebieden is een urgentieaanpak aangekondigd: bestuurlijke trio's bestaande uit een vertegenwoordiger van het Rijk, de regio en het bedrijfsleven (bijvoorbeeld een CEO) worden benoemd.

Tot en met 2023 wordt voor het programma Beter Benutten wordt 794 miljoen euro uitgetrokken, waarvan 544 miljoen euro tot en met 2020.

2.5 Luchtvaart

De wereldwijde vraag naar luchtvaart blijft groeien. Om de concurrentiepositie van Schiphol te versterken moet de capaciteit van de luchthaven meegroeien met de toename in het luchtverkeer. In de luchtvaartnota¹ staan de maatregelen die het kabinet met de luchtvaartsector wil treffen om het internationale netwerk van verbindingen te versterken. Het zijn deze verbindingen die de kwaliteit van het netwerk bepalen.

Schiphol krijgt ruimte om te groeien waarbij gelet wordt op de kosten en geldende milieunormen en groeigrenzen. Het gaat om een selectieve ontwikkeling die erop gericht is op Schiphol ruimte te houden voor het Mainport gebonden verkeer. Het overige verkeer wordt zoveel mogelijk op regionale luchthavens afgehandeld.

De regionale luchthavens zijn belangrijk voor de regionale economieën. Ons beleid is erop gericht om op deze luchthavens voldoende capaciteit te creëren voor verkeer dat niet perse naar Schiphol hoeft.

Het kabinet maakt afspraken met de luchtvaartsector en de omgeving over maatregelen zodat aan milieu- en geluidsnormen en groeidoelstellingen wordt voldaan. Zo wordt de overlast voor de omgeving beperkt. Veilig, duurzaam en efficiënt zijn daarbij de kernbegrippen.

In 2012 voert het kabinet de volgende onderdelen van de luchtvaartnota uit:

- De Uitvoeringsagenda Luchtruimvisie wordt geïmplementeerd;
- Het uitvoeringsprogramma van de Beleidsagenda Luchtvaartveiligheid 2011 – 2015 wordt uitgevoerd. Tal van nationale regels worden vervangen door Europese regels. Ook het risico van vogelaanvaringen wordt verder beperkt;
- De regelgeving voor luchthaventarieven wordt herzien op basis van de evaluatie van de Wet Luchtvaart;
- Op basis van een advies van de Alderstafel Schiphol neemt het kabinet een besluit over een nieuw normen- en handhavingstelsel en hinderbeperkende maatregelen;
- Er wordt een besluit genomen over vorm van luchtverkeersleiding voor vliegveld Lelystad. Daarnaast komt het kabinet met een standpunt over de verdere ontwikkeling van vliegveld Lelystad na 2015;

¹ TK 2008–2009, 31 936 nr. 1 (luchtvaartnota van 17 april 2009); TK 2010–2011, 31 936 nr. 47 (actualisatiebrief van 14 januari 2011)

- Er wordt een luchthavenbesluit Eindhoven voorbereid op basis van het Aldersadvies Eindhoven;
- Het kabinet stelt een structuurvisie op voor de Schipholregio (Structuurvisie Mainport – Amsterdam – Schiphol – Haarlemmermeer);
- Het emissiehandelssysteem (emission trading scheme, ETS) voor de luchtvaart treedt in 2012 in werking;
- Op Europees niveau vindt actualisatie van de consumentenrechten in de luchtvaart plaats.

Dit kabinet wil dat het Europese luchtruim anders wordt ingericht dan nu het geval is. Net als onze tastbare infrastructuur, is een betere benutting van het Nederlandse en het Europese luchtruim mogelijk. Directe routes vliegen scheelt tijd, brandstof en CO₂ uitstoot. Met Frankrijk, Duitsland, België, Luxemburg en Zwitserland neemt Nederland deel in FABEC (Functional Airspace Block Europe Central). Het FABEC-verdrag dat een betere benutting van het Europees luchtruim als doel heeft, treedt in 2012 in werking. Vanaf dat moment vinden onder meer het luchtruimontwerp en organisatie van de dienstverlening steeds meer plaats in FABEC-verband.

3. Ruimte

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte geeft het kabinet een grondige actualisatie van het ruimtelijk beleid. Het roer gaat om in de ruimtelijke ordening. Overheden, burgers en bedrijven krijgen de ruimte om oplossingen te creëren. Het Rijk gaat niet op de stoel van provincies en gemeenten zitten en richt zich op het versterken van de internationale concurrentiepositie van Nederland en de nationale belangen zoals de nationale netwerken, de waterveiligheid en de milieukwaliteit. Ook zorgt het kabinet ervoor dat het omgevingsrecht op de schop gaat. Met eenvoudiger regels kan Nederland jaarlijks miljoenen euro's besparen.

3.1 Vereenvoudiging Omgevingsrecht

Het Rijk gaat snoeien in het woud van procedures en vereenvoudigt de regels voor ruimtelijke ordening, infrastructuur, water, wonen, milieu, natuur en monumenten. Dat versnelt de besluitvorming, vermindert plankosten en maakt het voor professionals in de publieke sector, bedrijven, investeerders en overheden transparanter. Voor burgers is sneller duidelijk of en welke vergunningen nodig zijn. Mensen die opkomen voor belangen die mogelijk conflicteren met het initiatief, weten waar en wanneer ze hun stem kunnen laten horen. Met de nieuwe Wet ruimtelijke ordening, de Wabo, de Waterwet en de aanpassing van de Tracéwet zijn al aanzienlijke verbeteringen doorgevoerd. Met de vernieuwing van het omgevingsrecht bouwt het kabinet hier op voort met als leidraad meer ruimte voor eigen initiatief.

In 2012 wordt het voorstel voor de Omgevingswet ingediend bij de Tweede Kamer. In dit voorstel staan vier thema's voorop: versnelling van procedures en besluitvorming volgens de Elverding-aanpak, vermindering en integratie van planvormen, doelmatiger omgang met onderzoeksverplichtingen en meer ruimte voor bestuurders om knopen door te hakken. De vier thema's samen dragen bij aan een inhoudelijk sterkere besluitvorming en een meer daadkrachtige bestuurscultuur.

Conform het regeerakkoord wordt de Crisis- en herstelwet in 2012 permanent gemaakt. Daarnaast wordt in 2012 de vierde tranche experimenten in het kader van de Crisis- en herstelwet aan de Tweede Kamer aangeboden.

3.2 Ruimtelijke ordening

Door provincies en gemeenten de ruimte te geven, kan het Rijk zich richten op het behartigen van ruimtelijke belangen die van nationale en internationale betekenis zijn. De ontwikkeling van de stedelijke regio's rond mainports, brainports en greenports gaat gepaard met economische ontwikkeling, energiebehoefte, vraag naar woningen en meer mobiliteit.

Projecten als de Zuidas, schaa sprong Almere, de ontwikkeling van Schiphol en regio Eindhoven zijn van belang voor de economie. Netwerken voor energieproductie en -voorziening en buisleidingen-transport zijn van nationaal belang. Ook het waarborgen van de waterveiligheid, van unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden (zoals de Stelling van Amsterdam en de Limes), en van gezondheid en veiligheid is een taak van het Rijk. Uitgangspunten daarbij zijn meer samenhang tussen ruimte en mobiliteit en zorgvuldig ruimtegebruik. Daartoe treedt in 2012 een ladder voor duurzame verstedelijking in werking, die bij ruimtelijk plannen duidelijk maakt hoe afwegingen ten aanzien van ruimtegebruik en bereikbaarheid zijn gemaakt.

In 2012 ontvangt de Tweede Kamer de resultaten van het actieprogramma Leegstand Kantoren en laat het kabinet weten welke acties door de markt en de overheid zullen worden ondernomen om de leegstand aan te pakken.

In 2012 stelt het kabinet structuurvisies voor de ondergrond en windenergie vast en brengt het ruimtelijke maatregelen in kaart voor de topsectoren¹. Verder werkt het kabinet aan alternatieve verdienmodellen, samenwerkingsvormen (waaronder PPS), financieringsvormen en allianties voor gebiedsontwikkeling en zorgt het voor een optimale inzet van geo-informatie binnen de overheid. Daarnaast wordt publieke geo-informatie zoveel mogelijk openbaar gemaakt. In de MIRT-aanpak, die samen met de regionale overheden wordt uitgevoerd, zorgt IenM voor coördinatie van de ruimtelijke en infrastructurele maatregelen via de gebiedsagenda's.

In 2012 werkt het kabinet plannen uit voor de ontwikkeling van de volgende prioritaire regio's:

- Om de groei van Almere mogelijk te maken en het noorden van de Randstad goed bereikbaar en concurrerend te houden is het rijk-regio programma Amsterdam, Almere, Markermeer (RRAAM). In 2012 wordt de concept structuurvisie voor dit gebied vastgesteld. De alternatieven worden met elkaar vergeleken in een plan-MER en een MKBA. Op basis daarvan neemt het kabinet een besluit over de plannen en de financiering.
- In de Structuurvisie Mainport – Amsterdam – Schiphol – Haarlemmermeer (SMASH) wordt onderzocht welke ruimtelijke en infrastructurele randvoorwaarden moeten worden geborgd voor de ontwikkeling van mainport Schiphol en het bijbehorend netwerk van verbindingen.
- Het kabinet wil de Zuidas ontwikkelen tot een economische toplocatie voor het internationaal opererende bedrijfsleven en als infrastructureel knooppunt van weg en openbaar vervoer. In 2012 zal een structuurvi-

¹ Het Ministerie van IenM draagt bij aan de topsectoren Logistiek en Water.

- sie voor de Zuidas worden gepresenteerd en wordt er een besluit genomen over het Zuidas-Dok.
- De structuurvisies Haaglanden en Rotterdam worden afgerond en er worden afspraken gemaakt over de verstedelijking in de Zuidvleugel en (rijks)investeringen in de infrastructuur.
 - In het Deltaprogramma Rijnmond Drechtsteden wordt gewerkt aan oplossingen voor de waterveiligheid, de zoetwaterproblematiek en de ruimtelijke en economische ontwikkeling. Daarnaast ligt er in het kader van het nationaal Programma Rotterdam Zuid prioriteit bij Stadshavens, als grootste Nederlandse herstructureringsopgave van de komende jaren. In 2012 wordt daar het eerste project opgeleverd. Ook sluit IenM een samenwerkingsovereenkomst met de gemeente Rotterdam en het Havenbedrijf over de ontwikkeling van het deelgebied Merwe-Vierhavens tussen 2012 en 2015.
 - De regio brainport Eindhoven investeert het kabinet met partners en regionale overheden in de verbetering van de bereikbaarheid vanuit het buitenland en een hoogwaardige woon- en werkomgeving.

4. Water

In 2012 gaat het onderhoud aan dijken en waterkeringen door en wordt de kust verder versterkt. Met het Deltaprogramma hebben de gezamenlijke overheden een basis om te werken aan veiligheid tegen overstromingen, aan beschikbaarheid van voldoende zoetwater en klimaatbestendige stedelijke ontwikkeling.

Binnen het Deltaprogramma worden op het vlak van waterveiligheid tal van programma's uitgevoerd. Het gaat dan om programma's zoals Ruimte voor de Rivier, de Maaswerken, het Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP), de Zwakke Schakels Kust en het herstel van steenbekledingen van waterkeringen. Werkzaamheden zijn onder andere de kribverlaging Midden-Waal, de versterking van de Delflandse kust, de kust bij Scheveningen en de sluizen bij Lemmer. Daarnaast zijn verschillende projecten en programma's in voorbereiding zoals de Afsluitdijk. Voor dit project neemt het kabinet eind 2011 een voorkeursbeslissing die vervolgens aan de Tweede Kamer wordt aangeboden. In 2012 begint de planfase en drie jaar later starten de werkzaamheden.

Onze waterveiligheid vergt de komende jaren aanzienlijke investeringen. In het voorjaar van 2011, heeft het kabinet afspraken gemaakt met de provincies, gemeenten, waterschappen en drinkwaterbedrijven. Deze afspraken staan in het Bestuursakkoord Water. Met het voorkomen van bestuurlijke drukte, een doelmatiger beheer van de waterketen, een beheersbaar programma voor de waterkeringen en het slim combineren van werkzaamheden kunnen we het werk efficiënt uitvoeren en worden de kosten zo laag mogelijk gehouden. Zo wordt vanaf 2020 een structurele besparing van 750 miljoen euro nagestreefd.

In het Bestuursakkoord Water staan afspraken over de financiering van het HWBP door Rijk en waterschappen vanaf 2014. Met die afspraken wordt ook de start mogelijk van een uitvoeringsprogramma dat gericht is op de aanpassing van waterkeringen die in de derde toetsronde zijn afgekeurd. De voorgestelde aanpassingen van het bekostigingssysteem en de uitwerking van de financiering worden opgenomen in een wetsvoorstel. Het streven is het wetsvoorstel medio 2012 bij de Tweede Kamer in te dienen. Deze wetgeving komt in de plaats van de overeenkomstige onderdelen uit de Spoedwet 100 miljoen.

Beleidsagenda

Ook komt het kabinet met een wetsvoorstel dat indirecte verkiezingen regelt van de leden in het waterschapsbestuur, die de ingezetenen vertegenwoordigen. Deze worden gekozen door de leden van de gemeenteraden, kort na de gemeenteraadsverkiezingen. Omdat de eerstvolgende gemeenteraadsverkiezingen pas plaatsvinden in 2014, worden de waterschapsverkiezingen van 2012 uitgesteld tot dat jaar.

Naast bescherming tegen het water wordt ook een betere waterkwaliteit nagestreefd. De uitvoering van de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) heeft een goede waterkwaliteit in de stroomgebieden van de Rijn, Maas, Schelde, Eems en de Noordzee als doel. Tot 2027 worden hiervoor tal van maatregelen uitgevoerd. In 2012 wordt de temporisering van de besluitvorming over de KRW-maatregelen in Rijkswateren uitgewerkt, zodat Nederland daarmee aansluit bij de Europese eindtermijnen. Ook worden in 2012 de voortgangsrapportages over de stroomgebiedbeheerplannen aan de Europese Commissie opgesteld.

In 2012 komt het kabinet met een visie op een duurzame drinkwatervoorziening en wordt een drinkwaterplan opgesteld voor de BES-eilanden in samenwerking met de eilandbesturen.

De bedrijfstak die zich met water bezighoudt is één van de economische topsectoren van Nederland. Het Kabinet wil de concurrentiepositie van de Nederlandse watersector versterken. Het bedrijfsleven, de kenniswereld en de overheid hebben een ambitieuze uitvoeringsagenda voorgesteld om in de komende tien jaar de internationale marktkansen voor de watersector te verzilveren. In 2012 start de uitvoering van tenminste tien voorbeeld businesscases.

In het najaar van 2011 informeert het kabinet de Tweede Kamer over de wijze waarop gevolg wordt gegeven aan de herbezinning van het huidige takenpakket van het KNMI. Afhankelijk van de uitkomsten van deze analyse krijgt dit een verdere uitwerking in 2012.

5. Milieu

Schone lucht, schoon water, gezonde bodem en een veilige leefomgeving; daar gaat het om. Die vormen samen de basis voor welzijn en welvaart in Nederland. Daarnaast is het van belang klimaatverandering zoveel mogelijk tegen te gaan en ons aan te passen aan de gevolgen van klimaatverandering. Het kabinet kiest hierbij voor een pragmatische aanpak, een die haalbaar en betaalbaar is waarbij Europese en mondiale afspraken leidend zijn.

Duurzaam handelen wordt ook door bedrijven steeds vaker beschouwd als noodzakelijke voorwaarde voor continuïteit en economische ontwikkeling. Door innovatie en duurzamere productie kunnen bedrijven hun marktaandeel vergroten. Tegelijkertijd worden bij provincies, gemeenten en andere organisaties initiatieven genomen om de duurzaamheid en leefbaarheid te verbeteren. Het kabinet wil deze ontwikkelingen verder stimuleren langs de lijnen die in de Duurzaamheidsagenda worden uitgewerkt. Het kabinet sluit hiermee aan bij de groene groei-strategie van de OESO en bij de wereldtop in Rio de Janeiro in 2012.

lenM wil op het vlak van milieu- en klimaatbeleid het aantal regels verminderen, helderheid over doelen te verschaffen en streeft een gelijk speelveld na in Europa en de rest van de wereld zodat ondernemers alle ruimte krijgen hun eigen duurzaamheidsagenda's te realiseren. Waar

mogelijk wordt gewerkt met financiële prikkels. lenM heeft een coördinerende rol voor de uitvoering van deze doelen, naast de verantwoordelijkheid voor haar eigen beleidsterreinen.

5.1 Concrete initiatieven ondersteunen

De Duurzaamheidsagenda heeft een nauwe relatie met de Green Deal van het Ministerie van EL&I. In de Duurzaamheidsagenda geeft het kabinet aan op welke manier het de huidige economie wil ombuigen naar een groene economie. Het kabinet wil de initiatieven in de markt verder stimuleren en ondersteunen en werkt dit uit in vijf thema's, te weten: grondstoffen en productieketens, water- en landgebruik, voedsel, mobiliteit alsmede klimaat en energie.

De Duurzaamheidsagenda biedt het kader, de Green Deal vormt de uitwerking in concrete initiatieven. De Green Deal sluit daarvoor deals met maatschappelijke partijen om gezamenlijk te werken aan verdere verduurzaming. Op klimaatgebied staan deze in de Lokale Klimaatagenda die in het najaar van 2011 verschijnt.

Met de afvalagenda wil het kabinet het storten en verbranden van afval minimaliseren en hergebruik en recycling bevorderen. Het hoge kwaliteitspeil van de Nederlandse afvalsector kan beter worden benut, mits de afvalsector, andere bedrijven, gemeenten en het Rijk goed samenwerken. In 2012 worden projecten uit de eerste ronde van de zeven prioritaire materiaalketens uit het Landelijk Afvalbeheerplan 2 (LAP2) afgerond. Geslaagde projecten worden nationaal ingezet. Het einddoel is om in 2015 voor tenminste vier ketens 20% milieuwinst te kunnen boeken. Onderdeel van de afvalagenda is de grondstoffenrotonde. In 2012 worden voor vier materiaalstromen activiteiten ontplooid om meer afval op grondstoffenrotondes te krijgen. Deze moeten hoogwaardiger worden verwerkt zodat we meer waarde uit ons afval halen. Afval dus als kostbare grondstof.

In 2012 wordt een actieplan uitgevoerd met EL&I voor de landbouwsector. Bestaande stallen worden aangepast zodat deze voldoen aan de emissiegrenswaarde voor ammoniak uit het Besluit huisvesting veehouderij. Het bestaande Besluit huisvesting veehouderij wordt aangevuld met emissienormen voor fijn stof conform het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Ook wordt in 2012 gestart met de voorbereidingen voor een certificeringssysteem voor stallen, gericht op het beëindigen van de activiteiten van lenM op dit gebied. In overleg met de glastuinbouwsector wordt het middelenbeleid voor gewasbescherming aangescherpt en wordt een CO₂-reductieplan opgesteld.

Het kabinet maakt werk van benutting van groen gas. Met de hoeveelheid mest in Nederland kunnen we aardig wat energie opwekken. Productie en benutting van groen gas is goed voor het klimaat en kan een nieuw perspectief bieden voor de landbouw, met name voor de intensieve veehouderijen. In 2012 worden de plannen ten aanzien van groen gas nader uitgewerkt.

Met het bedrijfsleven werkt lenM aan een duidelijke beoordeling van criteria en keurmerken op het vlak van duurzame biomassa. In 2012 worden duurzaamheidscriteria voor biobrandstoffen voor vervoer in de Europese richtlijn hernieuwbare energie uitgebreid. Hierbij wordt rekening gehouden met indirecte gevolgen van verandering in landgebruik. Ook

worden deze duurzaamheidscriteria voor biomassa voor andere toepassingen dan als autobrandstof ontwikkeld. Dit gebeurt bij voorkeur op EU-niveau.

Gemeenten, provincies en waterschappen hebben «klimaatprogramma's» opgesteld. Het kabinet ondersteunt deze initiatieven en stelt in 2011 met de klimaatambassadeurs van gemeenten, provincies en waterschappen de Lokale Klimaatagenda 2011–2014 op. Deze wordt in het najaar van 2011 naar de Tweede Kamer gestuurd. In de agenda richt het rijk zich vooral op het wegnemen van belemmeringen bij lokale klimaatinitiatieven. Lokale ambassadeurs mobiliseren andere gemeenten, om zo te komen tot een regionale aanpak.

De nationale routekaart klimaat 2 050 geeft aan hoe Nederland een klimaatneutrale samenleving kan realiseren. Het vervolg in 2012 bestaat uit een onder meer verdere behandeling in Europees verband en de nadere verkenning van de uitdagingen en strategieën in de routekaart geïdentificeerd zijn.

5.2 Nationale inzet

De overheid heeft als grote inkoper een behoorlijke invloed op producenten. De gezamenlijke waarde van de jaarlijkse inkoop van het Rijk en de andere overheden bedraagt circa 50 miljard euro. Deze koopkracht wordt ingezet om duurzame productie te bevorderen. Daarom worden met het bedrijfsleven inkoopcriteria ontwikkeld. Innovatie wordt gestimuleerd via vijf grootschalige initiatieven, waaronder de elektrische auto. Ook wil het kabinet dat informatie over de leefomgeving gemakkelijker toegankelijk wordt voor burgers. Daarom publiceert lenM in 2012 de Atlas Leefomgeving.

In het kader van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) stimuleert het kabinet de aankoop van de nieuwe, zeer schone vrachtauto's en bussen (Euro VI). Ook het fiscaal stimuleren van de nieuwste, schone personenauto's (Euro 6) wordt in 2012 voortgezet.¹

In 2011 heeft de Tweede Kamer het wetsvoorstel Swung-1 aangenomen. In aansluiting hierop zal in overleg met IPO en VNG geluidbeleid gerealiseerd worden op provinciaal en gemeentelijk niveau (Swung-2). Hierin zullen de geluidnormen worden uitgewerkt voor de overige infrastructuur, woningbouw en industrielawaai, waarbij ook aandacht is voor de verdeling van verantwoordelijkheden tussen Rijk en decentrale overheden.

lenM rondt in 2012 de invoering af van de herziening van het emissiehandelssysteem (ETS).

Voor de luchtvaart begeleidt lenM het startjaar voor deze sector in het ETS. Daarnaast stelt lenM in 2012 het nationaal toewijzingsbesluit vast voor toewijzing van emissierechten voor de periode 2013–2020.

Met de komst van Basisnet-regelgeving in 2012 wordt een duurzaam handelingsperspectief geboden voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over water, weg en spoor. Door Basisnet blijven belangrijke ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk, maar binnen een wettelijk vastgesteld risico-plafond. Chemische clusters in binnen- en buitenland blijven hierdoor verantwoord bereikbaar.

¹ De NSL valt onder lenM. De fiscale maatregelen zijn voor rekening van het Ministerie van Financiën.

Rond grote risicobedrijven, in het bijzonder de bedrijven die onder het Brzo of de PGS-15 vallen, houdt het Rijk meer en beter toezicht op de veiligheid. Bestaande afspraken rond toezicht en handhaving, gemaakt door en met betrokken partijen, worden voorzien van een wettelijke basis. Het voorstel bestrijkt onder meer de kwaliteitscriteria voor toezicht en handhaving, de wijze van registratie en toegankelijkheid van handhavinginformatie en een landelijke handhavingstrategie. De beschikbaarheid van goede actuele informatie betekent dat de Inspectie waar nodig gericht kan interveniëren terwijl de controledruk bij goede presteerders kan afnemen. Het voorstel wordt in de eerste helft van 2012 aangeboden aan de Raad van State.

De vorming van een landsdekkend stelsel van Regionale Uitvoeringsdiensten (RUD's) zal in 2012 worden afgerond. In deze RUD's worden capaciteit en kennis gebundeld op het gebied van vergunningverlening, toezicht en handhaving. Daarmee krijgen zij een rol in de uitvoering van het medebewind van gemeenten en provincies. Die hebben in dit proces binnen de landelijke kaders zelf het voortouw en zij stellen een concreet stappenplan op, dat gericht is op realisatie van de RUD's per uiterlijk 1 januari 2013. Er bestaat ruimte voor regionaal maatwerk in de aanpak die tegemoet komt aan de economische structuur van iedere provincie.

5.3 Internationale afspraken

In Europees en internationaal verband worden afspraken gemaakt over het tegengaan van de klimaatverandering en over een verantwoorde omgang met grondstoffen en natuurlijke hulpbronnen. Nederland streeft naar een gelijk mondiaal speelveld en zet in op een (kosten)effectief mondiaal en Europees klimaatbeleid.

Ten aanzien van het terugdringen van de CO₂-uitstoot houdt het kabinet zich aan de Europese afspraken om in 2020 tot een reductie van 20% te komen ten opzichte van 1990. We liggen hiervoor op koers.

Voor een effectief mondiaal klimaatregime werkt het kabinet internationaal verder aan het realiseren van de «Cancun Overeenkomsten» en de vervolgbesluiten van de klimaatop in Durban, inclusief de toekomst van het Kyoto-protocol. De dialoog met het bedrijfsleven en de deelname aan de «Cartagena Dialoog» wordt voortgezet.

Om de luchtkwaliteit te verbeteren werkt het kabinet in VN-verband aan nieuwe emissieplafonds voor luchtverontreinigende stoffen. Naar verwachting leidt dit uiterlijk in 2012 tot vaststelling van nieuwe emissieplafonds voor 2020 – 2030. Deze plafonds worden vervolgens in de Nederlandse wet- en regelgeving geïmplementeerd.

In Europa wordt gewerkt aan voorstellen voor een duurzamer gebruik van natuurlijke hulpbronnen wereldwijd door zowel producenten als consumenten. Daarbij gaat het bijvoorbeeld om een actieplan voor ecologische innovatie, het tegengaan van voedselverspilling en het versterken van de verantwoordelijkheid van de detailhandel bij het aanbieden van groene producten.

In 2012 worden de Europese onderhandelingen afgerond over het voorstel van de Europese Commissie om de teelt van toegelaten genetisch gemodificeerde gewassen te beperken of te verbieden.

Beleidsagenda

In juni 2012 vindt in Rio de Janeiro een wereldtop over duurzame ontwikkeling plaats. De conferentie richt zich op de groene economie in de context van duurzame ontwikkeling en armoedebestrijding alsmede op het institutionele raamwerk voor duurzame ontwikkeling. Nederland is leider van de Europese delegatie op het terrein van de groene economie. De inzet is onder meer gericht op het verduurzamen van handelsketens en de financiering van ecologische innovaties, waarbij samenwerking wordt gezocht met financiële instellingen.

Begroting op hoofdlijnen

De onderstaande tabel geeft de belangrijkste wijzigingen in de uitgaven en inkomsten aan ten opzichte van de eerste supplettoire begroting 2011. Een volledig overzicht van de mutaties is terug te vinden in het verdiepingshoofdstuk.

	art	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Stand ontwerp-begroting 2011		9 085 027	9 315 723	8 653 287	8 747 030	8 926 223	8 935 662
Nota's van Wijziging 2011		1 604 395	921 618	1 089 602	1 418 783	275 600	402 668
Mutaties ISB (+ of -) 2011		967 345	833 915	749 599	450 706	580 812	576 092
Mutaties 1e supplettoire wet 2011		- 356 325	- 155 682	86 209	- 141 174	- 750 147	- 288 058
Stand Voorjaarsnota 2011		11 300 442	10 915 574	10 578 697	10 475 345	9 032 488	9 626 364
I Belangrijkste mutaties Hoofdstuk XII		- 68 746	- 113 510	- 97 203	87 172	390 163	422 364
1. Loon- en prijsbijstelling	Div.		- 15 162	- 13 951	- 12 735	- 9 162	- 9 123
2. Aanvullende post: extra wegen	39			100 000	200 000	500 000	500 000
3. Rentevrijval verkoop Structon	39		- 8 610	- 8 610	- 8 610	- 8 610	- 8 610
4. Taakstelling tbv restproblematiek	40		- 36 800	- 35 200	- 21 400	- 18 900	- 18 900
5. Taakstelling batenlastendiensten	40		- 553	- 1 358	- 2 650	- 3 450	- 3 620
6. Overboekingen van en naar min EL&I	Div.	- 16 111	- 14 038	- 15 017	- 7 039	- 12 162	- 6 681
7. Overheveling Waddenfonds naar Provinciefonds	52	- 33 000	- 28 878	- 36 824	- 38 690	- 40 499	- 28 878
8. Clean Development Mechanism	57			- 65 000			
9. Naar Gemeentefonds	52	- 21 379	- 9 847	- 13 299	- 12 239	- 12 460	
10. Naar Provinciefonds	52	- 2 262	1 238	- 6 762	- 7 962	- 762	
11. Naar VWS (M&R-deel in taakstelling RIVM)	61	4 506	- 860	- 1 182	- 1 503	- 1 824	- 1 824
12. Subsidietaakstelling op NLR programmafinanciering	35					- 2 008	
II Diversen		2 188	3 832	3 211	- 1 748	- 1 423	- 3 836
Totale mutaties		- 66 558	- 109 678	- 93 992	85 424	388 740	418 528
Stand ontwerp-begroting 2012		11 233 884	10 805 896	10 484 705	10 560 769	9 421 228	10 044 892

Ad 1. Dit betreft een correctie op de in de Voorjaarsnota 2011 toegekende prijsbijstelling 2011.

Ad 2. In het Regeerakkoord is voor lenM een stevige beleidsambitie geformuleerd. Met name het belang van een goede infrastructuur is onderstreept. Daarom is het jaarlijkse budget voor aanleg van wegen en spoor vanaf 2015 structureel met € 500 mln. verhoogd.

Beleidsagenda

Met deze begroting worden de betreffende middelen toegevoegd. De projectmatige invulling sluit aan bij de Structuurvisie, de beleidsbrief Investerings en het plan Beter Benutten.

Ad 3. Dit betreft de rentevrijval door verkoop Structon.

Ad 4. Dit betreft de rijksbrede taakstellingen ter dekking van tekorten in de zorg en de rijksbrede problematiek.

Ad 5. Dit betreft het aandeel lenM uit hoofde van het opdrachtgeverschap in de taakstelling Rutte van de baten-lastendiensten van BZK.

Ad 6. Deze mutatie betreft verschillen overboekingen tussen ministerie EL&I en lenM. De belangrijkste zijn de overboekingen in het kader van elektrisch autorijden naar EL&I, verdroginggelden en diverse taakstellingen EL&I waarin lenM in bijdraagt.

Ad 7. Door middel van deze mutaties wordt het Waddenfonds gedecentraliseerd naar de betrokken provincies.

Ad 8. Dit betreft een verlaging van het budget ten behoeve van Clean Development Mechanism ten gunste van het generale beeld.

Ad 9. Dit betreft een bijdrage aan het Gemeentefonds ten behoeve van de gemeente Almere inzake ruimtelijke inpassing met betrekking tot de Hogeschool Windesheim, een overboeking inzake de decentralisatie van het ruimtelijk beleid, een overboeking in verband met Bestaand Rotterdams Gebied en Den Haag World Forum.

Ad 10. Dit betreft met name de overboeking naar het Provinciefonds inzake de decentralisatie van het ruimtelijk beleid.

Ad 11. In 2011 wordt een bedrag van ca. € 5 mln. van VWS overgeboekt in verband met de dienstverleningsovereenkomst ICT. De overboeking vanaf 2012 betreft het aandeel van lenM in de taakstelling ten laste van RIVM.

Ad 12. Deze mutatie betreft de subsidietaakstelling ten laste van het NLR.

Agendering beleidsdoorlichtingen								
Artikel / Operationele doelstelling	2010 (realisatie)	2011	2011 (planning)	2012	2013	2014	2015	2016
31 Integraal Waterbeheer								
31.01 Bestuurlijke Organisatie en Instrumentatie						x		
32.02 Veiligheid					x			
31.03 Waterkwantiteit					x			
31.04 Waterkwaliteit	x							
32 Het bereiken van optimale veiligheid in of als gevolg van mobiliteit								
32.02 Verkeersslachtoffers op de spoor verminderen							x	
32.03 Sociale veiligheid OV						x		
33 Veiligheid gericht op de beheersing van veiligheidsrisico's								
33.01 Externe veiligheid					x			

Beleidsagenda

Artikel / Operationele doelstelling	2010 (realisatie)	2011	2011 (planning)	2012	2013	2014	2015	2016
33.02 Veiligheid scheepvaart en binnenvaart				x				
33.03 Veiligheidsonderzoek Luchtvaart Nederland		x	x					
33.04 Bescherming tegen moedwillige verstoring				x				
34 Realiseren van robuurst mobiliteitssysteem van sterke verbindingen, sterke modaliteiten, voorspelbare reistijden en goede bereikbaarheid door het verbeteren en in stand houden van regio-specifieke mobiliteitskwaliteiten								
34.02 Netwerk vaarwegen				x				
34.04 BDU Verkeer en Vervoer			x					
35 Mainports en logistiek								
35.01 Mainport Schiphol en regionale luchthavens		x						
35.02 Mainport Rotterdam en overige zeehavens		x						
35.04 Vasthouden en versterken van de positie van goederenvervoer			x					
35.04 Evaluatie maatregelen beleidsbrief Zeevaart (inclusief fiscale evaluatie zeevaart-beleid)						x		
36 Bewaken, waarborgen en verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving, gegeven de toename van mobiliteit								
36.01 Leefomgeving hoofdwegen			x					
36.02 Leefomgeving spoorwegen			x					
36.03 Duurzame luchtvaart				x				
36.03 GIS		x						
36.04 Scheepvaart				x				
37 Weer, klimaat, seismologie en aardobservatie								
37.01 Weer, klimaat en seismologie				x				
52 Realisatie Nationaal Ruimtelijk Beleid								
52.04 Behouden en ontwikkelen van de ruimtelijke kwaliteit						x		
53 Klimaat en luchtkwaliteit								
53.08 Tegengaan klimaatverandering, actualisatie referentieraming				x				
53.14 Verbeteren luchtkwaliteit, NEC plafonds				x				
54 Duurzaam produceren								
54.14 Reductie van milieubelasting door (ketengericht) afval- en productenbeheer						x		
54.16 Verbeteren milieukwaliteit van bodem en water: onderdeel waterketen				x				
56 Risicobeleid								
56.34 Veilig gebruik van chemische stoffen				x				

Beleidsagenda

Artikel / Operationele doelstelling	2010 (realisatie)	2011	2011 (planning)	2012	2013	2014	2015	2016
56.40 Verantwoorde toepassing van genetisch gemodificeerde organismen (ggo's)				x				
57 Versterken van het internationale beleid en strategische aangelegenheden								
57.48 Clean Development Mechanism			x					
60 Leefomgevingskwaliteit								
60.02 Tegengaan geluidshinder						x		
IF Interdepartementaal Beleidsonderzoek Beheer en Onderhoud				x				

2.2 De Beleidsartikelen

Artikel 31 Integraal waterbeleid

Algemene doelstelling

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

Rol en verantwoordelijkheid

De minister is verantwoordelijk voor de vormgeving en deels ook de uitvoering van het integrale waterbeleid en voor het deltaprogramma. De minister draagt zorg voor de afstemming van het waterbeheer op zee en met de buurlanden bovenstrooms gelegen in de stroomgebieden van Rijn, Maas, Schelde en Eems. Daarnaast houdt de minister toezicht op de uitvoering van de wet- en regelgeving en streeft daar de volgende doelen na:

Bestuurlijke organisatie en instrumentatie

Het verbeteren van de doeltreffendheid en de doelmatigheid van de bestuurlijke organisatie en het instrumentarium van het waterbeleid.

Waterveiligheid

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

Waterkwantiteit/Waterkwaliteit

Het realiseren van een maatschappelijk afgewogen verdeling van water en daarvoor het hoofdwatersysteem zo te beheren dat wateroverlast en -tekort voorkomen worden. Het zorgen voor kaders en instrumentarium voor regionale afwegingen om het regionale watersysteem op orde te brengen en te houden, zodat problemen met wateroverlast en -tekort zoveel mogelijk voorkomen worden.

Het bereiken van een goede ecologische en chemische kwaliteit van de oppervlaktewateren in de stroomgebieden van de Rijn, Maas, Schelde, Eems en de Noordzee en het bereiken van een goede chemische en kwantitatieve toestand van de grondwateren in de vier stroomgebieden, conform de voorschriften zoals opgenomen in de Kaderrichtlijn Water.¹

Water in gebieden

Het bevorderen dat het waterbelang een volwaardige plek krijgt in ruimtelijke afwegingen. Het zorgen voor het ontwikkelen en implementeren van integraal waterbeleid in een gebiedsgerichte aanpak gericht op de gebieden met grote rijkswateren.

Indicatoren

Hoogwaterbescherming

De indicator voor hoogwaterbescherming is het toetsoordeel over de toestand van de primaire waterkeringen in Nederland (percentage van het totaal aantal kilometers). Het betreft een oordeel ten opzichte van de geldende wettelijke norm. Deze norm is uitgedrukt in de gemiddelde kans per jaar op een overstroming door het bezwijken van de betreffende waterkering. De grote stormvloedkeringen en grote voorliggende waterkeringen, zoals Afsluitdijk en Houtribdijk, vallen onder verantwoordelijkheid van Rijkswaterstaat. Het merendeel van de primaire waterkeringen is in het beheer bij de Waterschappen.

¹ www.kaderrichtlijnwater.nl

De resultaten van de 3^e Landelijke Rapportage Toetsingen (LRT-3) komen in het najaar van 2011 beschikbaar. De Tweede Kamer zal nader over de uitkomsten worden geïnformeerd.

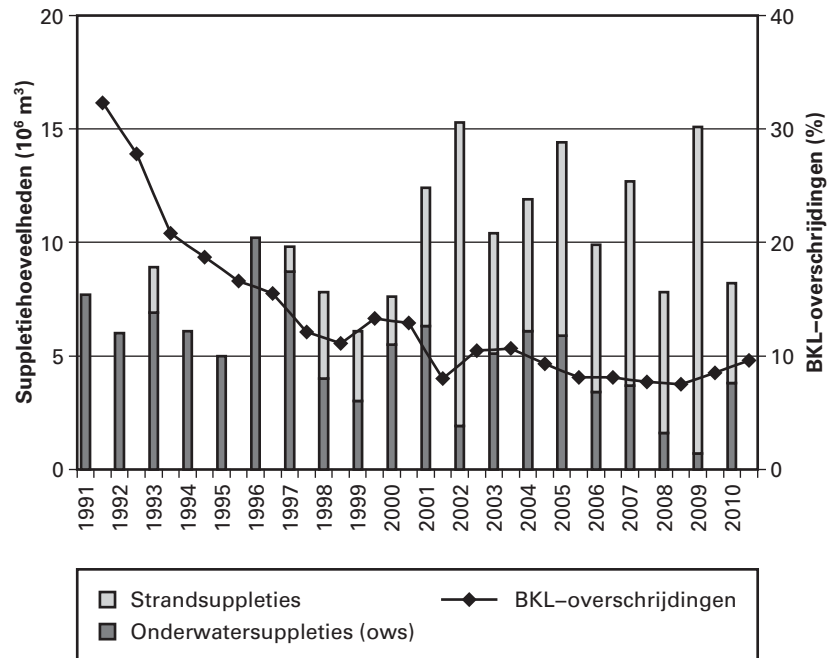
Elke zes jaar (was voorheen vijf) worden de primaire waterkeringen getoetst op grond van de Waterwet. Landelijke Rapportage Toetsingen (LRT) hebben plaatsgevonden in 2001 en 2006. In 2011 wordt over de derde toetsing gerapporteerd aan de Kamer.

Het wettelijk toetsinstrumentarium is eind 2008 zodanig aangepast en aangevuld om tot een substantiële reductie van de categorie «geen oordeel» te komen. De primair verantwoordelijke partijen – waterschappen en provincies – hebben zich aan dat streven gebonden.

Kust

De indicator voor kust is het percentage raaien (gedeelte van de Nederlandse kust) waar op het moment van toetsing de zee (de kustlijn) structureel verder landwaarts ligt dan de te handhaven norm (Basiskustlijn 2001). De methodiek wordt samengevat in het jaarlijks door Rijkswaterstaat, Waterdienst uitgegeven Kustlijnkaartenboek¹. De kustsuppleties worden door Rijkswaterstaat uitgevoerd.

Indicator: Jaarlijkse hoeveelheden zandsuppleties en percentages raaien waarin de Basiskustlijn (BKL) is overschreden.



Bron: Rijkswaterstaat, 2011

Toelichting

Het aantal raaien waarin de BKL overschreden wordt mag maximaal 15% zijn; het streven is om het aantal BKL-overschrijdingen rond de 10 procent te houden. De BKL werd in 2010 in ongeveer 10 procent van de gevallen overschreden. Dit betekent dat met het suppleren van zand de kustlijn nog juist op orde wordt gehouden. In artikelonderdeel 11.02 IF wordt dit nader toegelicht. De figuur geeft een overzicht van de hoeveelheden suppleties en het aantal BKL-overschrijdingen. Om de BKL en het kustfundament te kunnen handhaven wordt een suppletieprogramma uitgevoerd, waarbij jaarlijks gemiddeld 12 mln m³ zand aan het kustfundament wordt toegevoegd. Het suppleren van 12 mln m³ is een indicator om het doel te

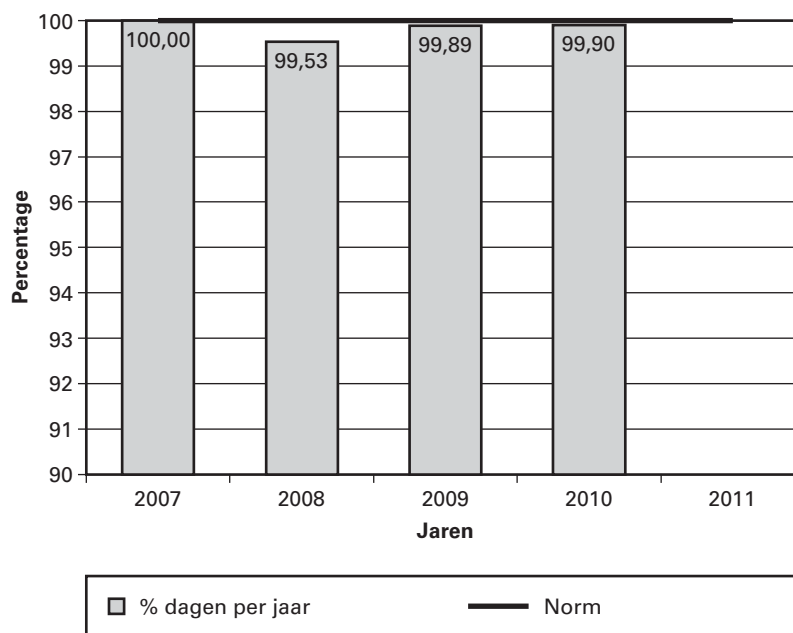
¹ www.kustlijnkaart.nl

bereiken dat het kustfundament meegroeit met de zeespiegel (zoals vermeld in 3^e kustnota). Met deze hoeveelheid zand moet tevens de BKL gehandhaafd worden.

Waterkwantiteit hoofwatersysteem

De indicator voor waterkwantiteit in het hoofwatersysteem is het percentage dagen dat de stuwen en de spuien van het hoofwatersysteem beschikbaar zijn conform de beschikbaarheidseisen, om onacceptabele wateroverlast en -tekort te voorkomen. Deze indicator laat zien of de kunstwerken op orde zijn, zodat onder normale omstandigheden voldaan kan worden aan de gewenste waterkwantiteit voor de verschillende gebruiksfuncties (scheepvaart, veiligheid waterkeringen, natuur etc.).

Percentage dagen dat de stuwen en sluizen van het HWS beschikbaar zijn



Bron: Rijkswaterstaat 2011

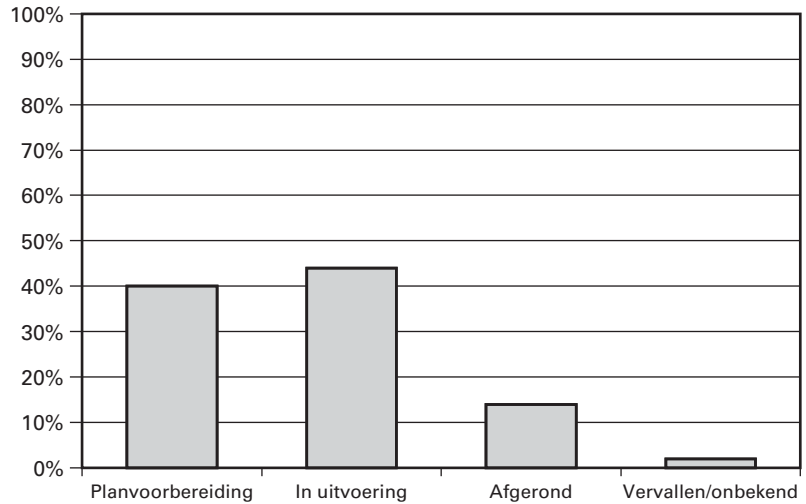
Toelichting

De norm is 100%. De reden dat stuwen en spuien niet het hele jaar door beschikbaar zijn, komt omdat Rijkswaterstaat als beheerorganisatie soms te maken heeft met kleine onverwachte storingen aan bijvoorbeeld de regelsystemen van stuwen en spuien. Deze storingen hebben in de gestelde periode niet geleid tot wateroverlast of watertekort.

Waterkwaliteit hoofwatersysteem

De uitvoeringsindicator voor goede chemische en ecologische waterkwaliteit in het hoofwatersysteem is het aantal geplande maatregelen uit het Beheer- en ontwikkelplan voor de Rijkswateren 2009–2015 (BPRW) dat daadwerkelijk in realisatie is getreden of is afgerond.

KRW maatregelen BPRW Stand van zaken maart 2011



Bron: Rijkswaterstaat, 2011

Toelichting

Deze indicator geeft aan of de uitvoering van het maatregelenprogramma uit de stroomgebiedbeheerplannen zoals opgenomen in het BPRW op schema ligt.

In maart 2011 zijn 40% van de maatregelen in voorbereiding, 44% zijn in uitvoering, 14% van de maatregelen zijn afgerond. 2% van de maatregelen zijn komen te vervallen. Het is de bedoeling dat in 2015 alle maatregelen in uitvoering zijn en zoveel als mogelijk zijn afgerond.

Majeure beleidswijzigingen

Op 21 april 2011 is het nieuwe Bestuursakkoord Water ondertekend. Met het uitvoeren van de maatregelen in dit Bestuursakkoord moet een doelmatigheidswinst worden bereikt van ca. 10% ten opzichte van de totale jaarlijkse kosten voor het beheer van het watersysteem en de waterketen in 2010. Hiermee kan een autonome kostenstijging worden beperkt. Het bestuursakkoord moet leiden tot (1) heldere verantwoordelijkheden en minder bestuurlijke drukte, (2) een beheersbaar programma voor de waterkeringen, (3) een doelmatig beheer van de waterketen, (4) het slim combineren van werkzaamheden en (5) aanpassingen van het waterschapsbestuur. De uitvoering van het bestuursakkoord brengt diverse wijzigingen van de Waterwet en de Waterschapswet met zich mee, bijvoorbeeld ten aanzien van de waterschapsverkiezingen. De voorbereidende werkzaamheden voor de wijziging van de waterwet zullen worden gecombineerd met reeds lopende activiteiten, namelijk: (1) technische wijzigingen van de Waterwet en uitvoeringsregelgeving inclusief wijzigingen ten aanzien van de verontreinigingsheffing (motie Madlener), indiening wetsvoorstel eerste helft 2012 en (2) het project Stroomlijn (onderhoudsplicht vegetatie), indiening wetsvoorstel medio 2012.

Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht budgettaire gevolgen van beleid (in € 1 000)							
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Verplichtingen	67 419	67 771	39 139	45 492	46 345	46 495	46 398
Uitgaven	72 825	67 900	50 916	46 493	46 494	46 495	46 398
31.01 Bestuurlijke organisatie en instrumentatie	26 034	26 970	19 446	15 187	14 840	14 840	14 812
<i>Opdrachten</i>			5 160	5 094	5 304	5 304	5 276
<i>Subsidies</i>			1 070	557	0	0	0
<i>HGIS Partners voor Water</i>			13 216	9 536	9 536	9 536	9 536
31.02 Waterveiligheid	23 608	19 102	3 442	3 361	3 479	3 479	3 450
<i>Opdrachten</i>			3 442	3 361	3 479	3 479	3 450
31.03 Waterkwantiteit / Waterkwaliteit	218	306	5 738	5 732	5 882	5 883	5 856
<i>Opdrachten</i>			2 714	2 674	2 919	2 991	2 964
<i>Subsidies</i>			122	166	36	0	0
<i>Bijdragen aan internationale organisaties</i>			2 902	2 892	2 927	2 892	2 892
31.04 Water in Gebieden	22 965	21 522	3 147	3 099	3 179	3 179	3 166
<i>Opdrachten</i>			3 147	3 099	3 179	3 179	3 166
31.05 Bijdragen aan baten/lastendiensten			19 143	19 114	19 114	19 114	19 114
Ontvangsten	275	570	570	570	570	570	570

Budgetflexibiliteit

Van de uitgaven die op dit artikel worden verantwoord, heeft 38% betrekking op bijdragen aan baten-lastendiensten. Het betreft hier opdrachtverlening aan de baten-lastendienst RWS (onder andere voor beleidsonderzoek en advies op het gebied van water). Verder heeft 28% betrekking op opdrachtverlening bijvoorbeeld in het kader van de uitwerking van de wettelijke taken op basis van de Waterwet (december 2009). 26% van de uitgaven heeft betrekking op de uitvoering van het programma «Partners voor Water» welke gefinancierd wordt vanuit HGIS-middelen. De overige uitgaven bestaan uit subsidies (2%) en bijdragen aan internationale organisaties (6%) zoals de internationale riviercommissies, OSPAR en UNESCO.

31.01 Bestuurlijke organisatie en instrumentatie*Opdrachten Bestuur en Regie*

Het in mei 2011 getekende bestuursakkoord water (TK 2010–2011, 27 625, nr. 204) bevat een aantal nog uit te werken thema's en uit te voeren acties. Deze zijn in 2011 gestart, maar lopen deels door in 2012. Daarbij is voor onderdelen beleidsonderzoek noodzakelijk. De opdrachten hiervoor betreffen bijvoorbeeld de monitoring van de doelmatigheidswinst en de integratie en stroomlijning van plannen.

Het huidige Nationaal waterplan loopt tot 2016. Conform het bestuursakkoord water zal er geen nieuw afzonderlijk waterplan meer worden opgesteld, maar wordt water geïntegreerd in een breder nationaal beleidsplan. De inhoudelijke voorbereiding van het waterdeel van het beleidsplan begint in 2012. Hiervoor zijn opdrachten nodig voor verkennend beleidsonderzoek, bijvoorbeeld om te kunnen komen tot een goede selectie van prioritaire beleidsthema's.

De huidige massamediale campagne «Nederland leeft met Water» wordt herijkt. Er zullen opdrachten worden gegeven voor het ontwerpen van een nieuwe communicatiestrategie. Zoals toegezegd (TK 2010–2011, 30 825, nr. 79) is 2012 een overgangsjaar voor de programma's «Leren voor Duurzame Ontwikkeling» en «Natuur en MilieuEducatie». Dit betekent dat de aflopende programma's worden afgerond en de nieuwe opzet wordt voorbereid.

De helpdesk water voorziet in een behoefte bij publiek en mensen die professioneel werkzaam zijn op het terrein van water. De helpdesk wordt op 50–50 basis door «beleid» en «uitvoering» (Rijkswaterstaat) bekostigd. In 2012 zal onderzocht worden of een vorm van samenwerking of integratie met het kenniscentrum Infomil (Agentschap NL) doelmatig is.

Opdrachten Uitvoering, monitoring en evaluatie

Het vastgestelde beleid wordt gemonitord op basis van de afspraken die zijn vastgelegd in het Nationaal Waterplan. In dit kader heeft het informatiehuis water als doel om waterinformatie efficiënt en effectief uit te wisselen tussen de waterpartners en ter beschikking te stellen aan derden. De inzet hiervoor betreft met name ICT-applicaties waarmee alle waterbeheerders de verplichte informatie voor de Kaderrichtlijn Water (KRW) gaan aanleveren, bewerken, opvragen en presenteren richting buitenwereld.

Het opstellen van de «Waterbalans». Dit betreft een beschrijving van de toestand van het watersysteem en een analyse van de realisatie van de doelen uit het waterbeleid.

De Raad voor Deltaonderzoek en het Kennisplatform water voeren een aantal onderzoeken uit; zij worden daarvoor ondersteund in hun secretariaatvoering. Het beleid wordt geëvalueerd en de resultaten van de evaluaties worden waar mogelijk verankerd waarmee de effectiviteit wordt vergroot. Ook worden de mogelijkheden verkend voor het inzetten van innovatie en kennis in de reguliere beleidsprocessen, met name door de beleidsprioriteiten uit het Nationaal Waterplan.

Subsidies

Het ministerie van IenM compenseert de waterschappen voor de kadastrale kosten. Deze compensatie werd ingevoerd na de verzelfstandiging van het Kadaster in 1994, waarbij de kosteloze informatievoorziening aan waterschappen kwam te vervallen. De compensatie wordt in het kader van de vereenvoudiging van de administratieve lasten bij doelmatig waterbeheer, waarbij verantwoordelijkheden (ook de financiële) bij de waterschappen neergelegd worden, en om invulling te geven aan de taakstelling subsidies uit het Regeerakkoord, in drie stappen afgebouwd. Hierover vindt overleg plaats met de waterschappen.

HGIS Partners voor Water

Het programma Water Mondiaal is een belangrijk instrument bij het realiseren van de mondiale ambities. Door de krachten te bundelen en daarmee de internationale positie van de Nederlandse watersector te verbeteren wordt bijgedragen aan de oplossingen voor de wereldwaterproblematiek. De interdepartementale samenwerking tussen de ministeries van IenM, BuZa (incl. DGIS) en EL&I wordt gecontinueerd, onderdeel hiervan is het uitvoeringsprogramma Partners voor Water dat loopt tot en met 2015. De uitgaven worden via de Homogene Groep Internationale Samenwerking (HGIS) gefinancierd.

31.02 Waterveiligheid

Opdrachten Veiligheid

In 2012 wordt onder regie van het rijk, op basis van een nationaal Overstromingsrisicobeheerplan (ORBP) een uitwerking gegeven aan vier ORBP's, die voor de vier stroomgebieden Eems, Rijn, Maas en Schelde moeten worden opgesteld. Deze vier ORBP's zullen in 2015 aan de EC worden gerapporteerd. Samen met rijkspartners en andere overheden wordt in 2012 opdracht gegeven voor ondersteuning bij het opstellen van risicokaarten en ORBP's.

Voor normering waterveiligheid worden in 2012 kennisbijeenkomsten georganiseerd, waarbij afstemming plaatsvindt tussen de betrokken partijen, om te komen tot geactualiseerde veiligheidsnormen. Hiervoor worden opdrachten verstrekt voor berekeningen, instrumenten voor kwaliteitsborging en aanvullend beleidsonderzoek.

Parallel aan de actualisering van de normering waterveiligheid wordt opdracht gegeven om te komen tot nieuwe concepten voor waterveiligheid. Tevens wordt verkennend onderzoek gedaan naar de haalbaarheid en toepasbaarheid van de Deltadijk.

Op basis van de derde ronde toetsing op veiligheid wordt opdracht gegeven tot het ontwikkelen van verbetermaatregelen, die in het HWBP-3 of de onderhoudsprogramma's van de waterkeringbeheerders worden opgenomen.

De vierde toetsing op waterveiligheid (2017) wordt voorbereid. Op basis van technische ontwikkelingen en voortschrijdend inzicht, wordt het wettelijk toetsinstrumentarium, te weten de Hydraulische Randvoorwaarden en het Voorschrift Toetsen op Veiligheid, geactualiseerd. Hiervoor worden opdrachten gegeven voor beleidsonderzoek en voor het organiseren van kennisuitwisselingsbijeenkomsten.

31.03 Waterkwantiteit/Waterkwaliteit

Opdrachten Waterkwantiteit en Waterkwaliteit

De stroomgebiedbeheerplannen onder de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW), beschikbaar op www.kaderrichtlijnwater.nl, kennen een 6-jaarlijkse cyclus. In 2012 wordt de voortgang van de uitvoering van de maatregelen gerapporteerd van de eerste generatie stroomgebiedbeheerplannen die in 2009 werden afgerond. In aanloop naar de volgende cyclus vinden diverse beleidsonderzoeken plaats, onder meer naar een verdieping van de kennis over ingreep-effectrelaties en verbetering van de kosten-baten module. De volgende versie van de stroomgebiedbeheerplannen moet in 2015 klaar zijn.

In 2011 is het Besluit bodemkwaliteit geëvalueerd. Daaruit is een verbeterplan voortgekomen. Binnen het waterdomein wordt onderzoek verricht naar het oplossen van watersysteemgerelateerde knelpunten (baggerspecie).

Net als de KRW kent de Europese Kaderrichtlijn Mariene strategie (KRM) een 6-jarige plancyclus. Nu wordt gewerkt in de eerste plancyclus. Voor de Initiële Beoordeling (IB), de Goede Milieu Toestand (GMT) en bijbehorende indicatoren zijn diverse onderzoeken lopende, die in 2012 worden afgerond. Op basis daarvan worden in 2012 de na te streven doelen voor

het mariene milieu op de Noordzee (politiek) vastgesteld en aan de Europese Commissie aangeboden. Verder zijn er uitbestedingen voor de Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse en voor het opstellen van een concept-monitoringprogramma.

Subsidies

Subsidies worden verstrekt aan de Wageningen Universiteit IMARES voor het onderzoeksprogramma MEECE en het onderzoeksprogramma MESMA. Daarnaast wordt een subsidie verstrekt aan het NWO voor het nationaal programma voor Zee- en Kustonderzoek en is sprake van een subsidie aan Stichting de Noordzee voor het programma op weg naar een gezonde zee.

Bijdragen aan internationale organisaties

Nederland is partij in de verdragen waarin de internationale riviercommissies voor de Rijn, Maas en Schelde zijn opgericht. In deze commissies bespreekt Nederland watervraagstukken, op het gebied van kwaliteit, droogte en overstroming. De contributie voor deze commissies wordt jaarlijks vastgesteld. Daarnaast worden de commissies ondersteund in de voorbereiding en de uitvoering van hun werkzaamheden.

Voor de internationale zee bestaat OSPAR, wat een soortgelijke commissie is als de riviercommissies, maar dan voor de internationale Noordzee. Ook voor OSPAR is jaarlijks contributie verschuldigd.

Middels twee Memoranda of Understanding (MOU's) wordt UNESCO ondersteund. Het gaat hier om ondersteuning van het grondwaterinstituut «IGRAC» en om capacity building door UNESCO-IHE. De activiteiten versterken de langjarige samenwerking in de Deltalanden uit het Nationaal Waterplan.

31.04 Water in gebieden

Opdrachten gebieden

Op de Noordzee wordt ecologische monitoringsonderzoek gedaan naar de effecten van het aanleggen van windenergie gebieden op zee. Tevens wordt onderzoek verricht voor de aanwijzing van windenergiegebieden op zee. Ten slotte wordt een jaarlijkse bijdrage verstrekt voor het Noordzee-loket; een online loket voor informatie over de Noordzee.

In het Waddengebied wordt onderzoek uitgevoerd in het kader van waterveiligheid. Tevens zijn er activiteiten teneinde Nederlandse beleidsdoelen te realiseren in samenhang met activiteiten in Duitsland en Denemarken. Ten slotte wordt het secretariaat van het regionaal college Wadden ondersteund.

In het IJsselmeergebied wordt (buiten de activiteiten in het kader van het Deltaprogramma) onderzoek gedaan naar de mogelijkheden voor de noodzakelijke versterkingen van de Markermeerdijken. In het kader van de RRAAM brief wordt onderzoek gedaan naar maatregelen in de Hoornse Hop als 1^{ste} fase van het toekomstbestendig ecologisch systeem (TBES).

In de Zuidwestelijke Delta wordt onderzoek uitgevoerd ten behoeve van de samenhangende besluitvorming (medio 2012) over de lopende MIRT-projecten in de ZW Delta, Volkerak-Zoommeer en Grevelingen, en de robuustheid daarvan voor de langere termijn als het gaat om veiligheid, waterberging, transport over water en ecologie.

Beleidsartikel 31

In de Schelde wordt onderzoek gedaan (waaronder monitoring) ten behoeve van de uitvoering van de Scheldeverdragen met het oog op de (lange termijn) doelstellingen van deze verdragen: een duurzame balans tussen de pijlers veiligheid, toegankelijkheid en natuurlijkheid.

In 2012 wordt de evaluatie van de watertoets afgerond.

31.05 Bijdragen aan baten/lastendiensten

Er is budget gereserveerd voor de agentschapbijdrage aan de RWS voor beleidsonderzoek voortvloeiend uit de hiervoor genoemde operationele doelstellingen.

Extracomptabele verwijzingen

Verwijzing naar het Infrastructuurfonds

Overzicht uitgaven waterbeleid op het Infrastructuurfonds (x € 1 000)							
Art. Omschrijving	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
art 11. Hoofdwatersystemen	805 124	1 085 263	617 781	563 231	603 980	585 999	691 505
art 16.02 Ruimte voor de rivier	146 604	112 865	154 610	292 036	341 925	349 884	191 854
art 16.03 Maaswerken	33 585	46 315	34 769	39 614	30 402	29 323	26 075
art 16.04 Apparaatsuitgaven RWS		14 816	18 324	18 626	18 093	16 274	12 961
art 16.05 Hoogwaterbeschermingsprogramma 2			215 517	437 350	356 711	346 188	358 919

Artikel 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.
Omschrijving van de samenhang van beleid	Om risico's voor verkeersdeelnemers te verminderen zodat het aantal verkeersslachtoffers op de weg en het aantal slachtoffers op het spoor permanent daalt en om de sociale veiligheid in het openbaar vervoer (OV) te verbeteren.
Verantwoordelijkheid	<p>De minister is samen met provincies, gemeenten en waterschappen verantwoordelijk voor de uitvoering van het verkeersveiligheidsbeleid. Dit betekent betrokkenheid bij (EU-) wetgeving, vaststellen van nationale kaders voor de verkeersveiligheid en het vaststellen van de nationale doelstelling in goed overleg met decentrale overheden.</p> <p>Ten aanzien van de veiligheid op het hoofdrailnet is de systeemverantwoordelijkheid vastgelegd door middel van de wetgeving (en daaruit voortvloeiende concessies) en de Kadernota «Veilig vervoeren, veilig werken, veilig leven met spoor¹». De minister is verantwoordelijk voor de veiligheidskaders die gelden voor het railvervoer en de railinfrastructuur. Binnen de kaders en de randvoorwaarden van de rijksoverheid ligt de verantwoordelijkheid voor een veilige dagelijkse uitvoering van het railvervoer bij de betrokken bedrijven zelf. Dit wordt gemonitord.</p> <p>Ten aanzien van de sociale veiligheid in het OV heeft IenM een coördinerende en stimulerende functie. Uitvoering vindt plaats door decentrale overheden en OV-bedrijven voor het stads- en streekvervoer en voor het hoofdrailnet via de concessies. Dit wordt gemonitord. Daarnaast houdt de minister toezicht op de uitvoering van de wet- en regelgeving. Dit toezicht bestaat uit toelating/continuering, inspectie/handhaving en kennis, advies en berichtgeving.</p>
Externe factoren	<p>Het behalen van deze doelstelling is afhankelijk van:</p> <ul style="list-style-type: none">• De mate waarin in de periode tot en met 2012 de toename van het absolute aantal slachtoffers, veroorzaakt door toename van de mobiliteit, teniet wordt gedaan door autonome verbeteringen, met name: voertuigen worden veiliger en verkeersdeelnemers leren beter met verkeer om te gaan.• De verschillende decentrale overheden hun bijdrage leveren aan de afgesproken doelstelling.• De inspanningen van de transportsector en spoorsector de eigen verantwoordelijkheid op te pakken en daar invulling aan te geven.• In EU-verband een forse stap wordt gezet op het gebied van voertuig-technologie.
Effecten van beleid	<p>Het behalen van deze doelstelling heeft als effect dat:</p> <ul style="list-style-type: none">• er maximaal 500 verkeersdoden en 10 600 ernstig verkeersgewonden zijn in 2020.• de veiligheid van het railvervoer voldoet aan de doelen (risiconormen) die gesteld zijn in de Derde Kadernota «Veilig vervoeren, veilig werken, veilig leven met spoor».• reizigers en personeel zich veilig voelen in het stads- en streekvervoer en in de trein.

¹ http://english.verkeerenwaterstaat.nl/kennisplein/4/0/402297/Veilig_vervoeren_veilig_werken_veilig_leven_met_spoor_derde_kadernota_railveiligheid.pdf

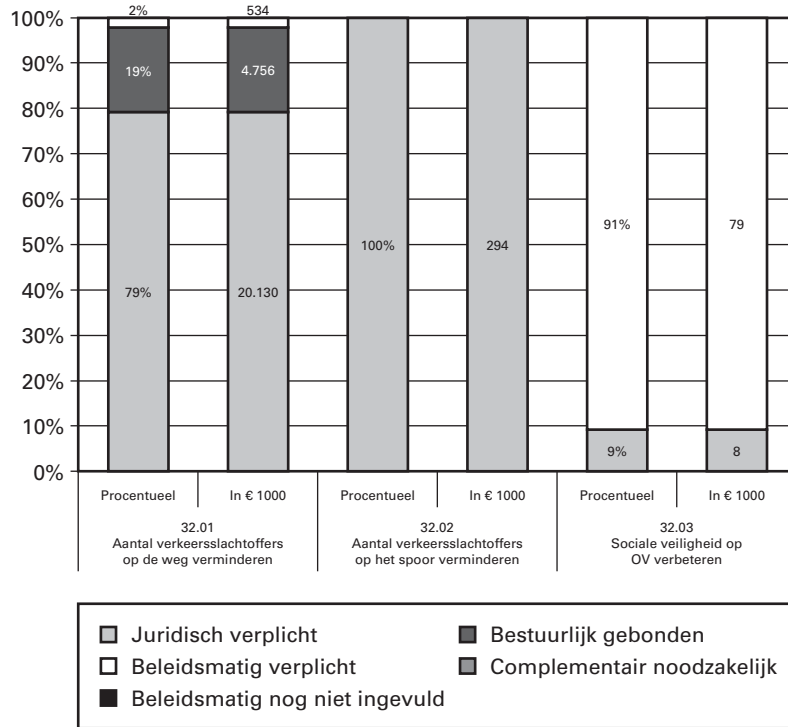
Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)							
32 Optimale veiligheid	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Verplichtingen	56 689	59 187	26 177	21 057	20 108	17 950	17 888
Uitgaven	57 676	59 082	26 849	21 303	20 118	17 950	17 888
<i>32.01 Aantal verkeersslachtoffers op de weg verminderen</i>	<i>48 560</i>	<i>50 611</i>	<i>26 468</i>	<i>20 999</i>	<i>19 809</i>	<i>17 641</i>	<i>17 580</i>
32.01.01 Algemene strategie en beleidsontwikkeling	2 026	2 075	1 206	1 202	1 204	1 204	1 203
32.01.02 Vereisten aan voertuig en technologie	3 833	3 888	4 353	4 323	4 357	4 357	4 340
32.01.03 Gedragsbeïnvloeding	22 063	21 030	20 653	15 228	14 238	12 080	12 037
32.01.04 Aanpassingen aan weginfrastructuur	0						
32.01.05 Inspectie Verkeer en Waterstaat	20 638	23 618	256	246	10		
<i>32.02 Aantal verkeersslachtoffers op het spoor verminderen</i>	<i>8 952</i>	<i>8 165</i>	<i>294</i>	<i>217</i>	<i>222</i>	<i>222</i>	<i>221</i>
32.02.01 Algemene strategie en beleidsontwikkeling	725	527	294	217	222	222	221
32.02.02 Kadernota Railveiligheid «Veiligheid op de rails»	289	206					
32.02.03 Inspectie Verkeer en Waterstaat	7 938	7 432					
<i>32.03 Sociale veiligheid OV verbeteren</i>	<i>164</i>	<i>306</i>	<i>87</i>	<i>87</i>	<i>87</i>	<i>87</i>	<i>87</i>
32.03.01 Algemene strategie en beleidsontwikkeling	80	240	87	87	87	87	87
32.03.02 Uitvoeren beleidskader Sociale veiligheid OV	84	66					
32.09 Ontvangsten	1 285	4 642	4 642	4 642	4 642	4 642	4 642

Budgetflexibiliteit

Deze tabel geeft voor het jaar 2012 per artikelonderdeel de programmamiddelen weer en maakt de mate van budgetflexibiliteit inzichtelijk door middel van vijf categorieën. De verhoudingen binnen de artikelonderdelen worden zowel procentueel als nominaal gepresenteerd.

Budgetflex in % en bedragen per operationeel doel voor 2012



32.01 Aantal verkeersslachtoffers op de weg verminderen

De juridisch verplichte en de bestuurlijk gebonden uitgaven hebben betrekking op het uitvoeren van verschillende verkeerscampagnes en de bijdragen aan de diverse verkeersveiligheidsorganisaties.

32.02 Aantal verkeersslachtoffers op het spoor verminderen

Alle programmamiddelen zijn juridisch verplicht ten behoeve van de actieplannen over de overwegveiligheid.

32.03 Sociale veiligheid OV verbeteren

De beleidsmatig verplichte uitgaven worden ingezet voor onderzoek

Operationele doelstellingen

Operationele doelstelling

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, productie-verlies, materiële kosten en afhandelingskosten) die daarmee gemoeid zijn hoog.

Daarom streeft lenM naar een vermindering van het aantal verkeersdoden tot 500 en ernstig verkeersgewonden tot 10 600 in 2020.

Instrumenten

Algemene strategie- en beleidsontwikkeling

- Strategisch Plan Verkeersveiligheid. In het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008–2020¹ staan de beleidslijnen en aandachtsgebieden aan de hand waarvan de doelstellingen voor verkeersveiligheid door de gezamenlijke overheden kunnen worden bereikt. Elke twee jaar worden de hoofdlijnen van maatregelen in het kader van het Strate-

¹ www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/notas/2009/06/15/strategisch-plan-verkeersveiligheid-2008-2020.html

gisch plan gebundeld in een gezamenlijk Actieprogramma Verkeersveiligheid. In 2012 wordt het Strategisch Plan geactualiseerd op basis van actuele trends en ontwikkelingen.

- Actieprogramma Verkeersveiligheid 2011–2012, hierbij krijgen 4 thema's extra aandacht: fietsers, enkelvoudige ongevallen, oudere verkeersdeelnemer en jonge beginnende bestuurders.
- toezicht op een aantal uitvoerende organisaties: RDW¹, Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen² (CBR), Innovam³.

Vereisten aan voertuig en technologie

- ISA: pilots met een verzekeraar en leasemaatschappij.
- stimuleren van de verkoop van veilige voertuigen middels deelname aan Euro NCAP⁴.

Gedragbeïnvloeding

- Netwerk Koers op Veilig, van start gegaan in 2011 (zie Kamerstukken 29 398, nr. 224, waar nog de werktitel «Roadsafety community» werd gehanteerd).
- Meerjarenprogramma Campagnes Verkeersveiligheid
- Verbeteren positie kwetsbare verkeersdeelnemers door:
 - onder meer onderzoek naar botsvriendelijke autofronten,
 - samenwerking met ouderenbonden en andere maatschappelijke organisaties,
 - uitvoering geven aan het meerjarenprogramma Blijf Veilig Mobiel.⁵
- Subsidies aan
 - maatschappelijke organisaties Veilig Verkeer Nederland⁶ (VVN), ANBO, Fietsersbond, Team Alert⁷ en wetenschappelijk onderzoek⁸ (SWOV);
 - World Health Organization⁹ (WHO) en de Nederlandse organisatie voor toegepast natuurwetenschappelijk onderzoek¹⁰ (TNO);
 - CBR t.b.v. onderzoeken geschiktheid.

Meetbare gegevens

De belangrijkste prestaties in 2012 zijn:

Algemene strategie- en beleidsontwikkeling

- Opstellen en doen uitvoeren van een jaarlijks onderzoeksprogramma.
- Kennisdeling ten aanzien van maatregelen met decentrale overheden (KpVV¹¹).
- Zorgen voor internationale afstemming van verkeersveiligheids-wetgeving en beleid.
- Invulling geven aan de regiefunctie op het gebied van verkeersveiligheid; op basis van de Nota Mobiliteit en het strategisch plan verkeersveiligheid wordt samengewerkt aan het gezamenlijk met decentrale overheden behalen van de nationale verkeersveiligheidsdoelstelling.
- Uitvoering geven aan het Actieprogramma Verkeersveiligheid 2011–2012.
- Opstellen Actieprogramma Verkeersveiligheid 2013–2014.
- Monitoren van voortgang strategisch plan en toetsen actualiteit strategisch plan.

Vereisten aan voertuig en technologie

- Stimuleren van ontwikkeling van veiligere voertuigen door,
 - Actief participeren in het EU-wetgevingsproces omtrent voertuigen.
 - Deelnemen in (Europese) overleggen over de ontwikkelingen in de voertuigindustrie (European Road Transport Research Advisory Council¹² (ERTRAC<http://www.ertrac.org/>), eSafety¹³.

¹ www.rdw.nl

² www.cbr.nl

³ www.innovam.nl

⁴ www.euroncap.com

⁵ www.blijfveiligmobiel.nl

⁶ www.vvn.nl

⁷ www.teamalert.nl

⁸ www.swov.nl

⁹ www.who.int

¹⁰ www.tno.nl

¹¹ www.kpvv.nl

¹² www.ertrac.nl

¹³ http://ec.europa.eu/information_society/activities/esafety/index_en.htm

Gedragbeïnvloeding

- Uitvoeren van de specifieke maatregelen gericht op het goederenvervoer over de weg zoals opgenomen in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008–2020¹ (TK, 2007–2008, 29 398, nr. 120). Dit wordt concreet gemaakt in het 2-jaarlijkse actieprogramma.
- Bevorderen van een veiligheidscultuur in transportbedrijven.
- De maatregelen Actieplan «verbetering verkeersveiligheid motorrijders» worden uitgevoerd in de periode 2011–2012. In 2012 zullen de resultaten van het onderzoek naar zichtbaarheid van motorrijders beschikbaar komen. Daarnaast zullen ook de voortgezette rijopleidingen ontwikkeld zijn, die meer een focus hebben op risicoperceptie.
- Actief participeren in het EU-wetgevingstraject omtrent rijbewijzen, voorbereidingen implementatie derde Rijbewijsrichtlijn², die onder andere tot doel heeft verdere Europese uniformering.
- Uitvoering Meerjarenprogramma Campagnes Verkeersveiligheid.
- Voorlichting over de gevaren van deelname aan het verkeer bij gebruik van bepaalde medicijnen.
- De procesevaluatie van het alcoholslot gaat in 2012 van start.
- In samenwerking met Veiligheid & Justitie wordt de herziening van het rijbewijshuis in gang gezet.
Inmiddels is ook aan de Kamer gemeld wat die herziening precies inhoudt:
 - Uitbreiding recidiveregeling ernstige verkeersdelicten met drugsdelicten
 - Beginnersregeling van 3 naar 2 punten
 - Verbeterde uitvoering van huidige maatregelen
 - Oplossen van onwerkbaar samenloop tussen maatregelen.
- Wetswijziging wordt voorbereid ten behoeve van invoering drugstester (voortouw bij Veiligheid & Justitie).
- continue internationale gegevensuitwisseling: beboeten van door buitenlanders begane verkeersovertredingen.
- Verdere verbetering nationale databank voor ongevalsgegevens, door gebruik van meerdere gegevensbronnen naast de politieregistratie en alternatieve analysemethoden.

Aanpassingen aan weginfrastructuur

- Programma met effectieve, niet MER-plichtige, infrastructurele maatregelen om de veiligheid op snelwegen en rijks-N-wegen te verbeteren.
- De Europese Richtlijn betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur wordt op het betreffende deel van de rijkswegen toegepast.

De uitgaven voor ombouw, uitbouw en beheer en onderhoud (BenO) worden geraamd op het Infrastructuurfonds (IF artikel 12).

¹ <http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/notas/2009/06/15/strategisch-plan-verkeersveiligheid-2008-2020.html>

² <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2006:403:0018:0060:NL:PDF>

Indicator(en)

Algemene strategie- en beleidsontwikkeling

De meetbare gegevens voor dit product zijn hieronder bij de overige producten weergegeven. Aangezien de genoemde activiteiten gericht zijn op zowel vereisten aan voertuigtechnologie, gedragsbeïnvloeding en aanpassingen aan weginfra, zijn hiervoor geen aparte meetbare gegevens ontwikkeld.

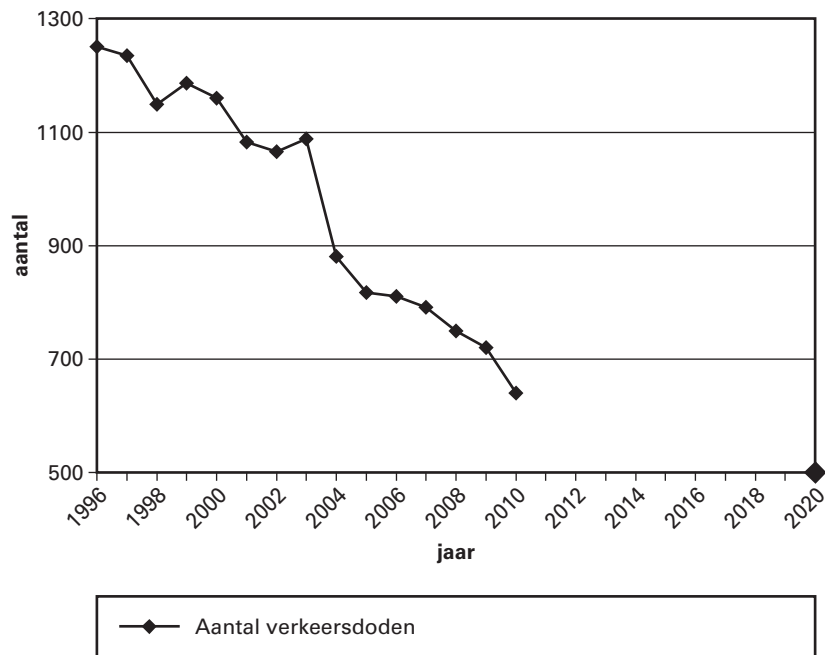
Het beleid op het gebied van deze drie producten draagt bij aan het streven naar een vermindering van het aantal verkeersdoden tot 500 en ernstig verkeersgewonden tot 10 600 in 2020.

	Basis- waarde 2002	2007	2008	2009	2010 Doelstelling	Doelstelling 2010	Streef- waarde 2012 ¹	Doelstelling 2020
aantal verkeersdoden	1 066	791	750	720	640	750	700	500
ernstig verkeersgewonden	16 100	16 600	17 600	18 600		14 800	14 380	10 600

¹ De streefwaarde voor 2012 is berekend door lineaire interpolatie tussen de doelstelling voor 2010 en de doelstelling voor 2020. Het aantal ernstig verkeersgewonden over 2010 is niet eerder beschikbaar dan in het najaar van 2011.

Bron: RWS/DVS, 2011

Toelichting



Deze indicator geeft informatie over de ontwikkeling van het aantal verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden. De streefwaarden voor 2020 zijn in overleg met de decentrale overheden vastgesteld. Dit aan de hand van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008–2020 (TK, 2007–2008, 29 398, nr. 120, herdruk), dat in 2011 is getoetst op actualiteit en koers richting doelen, en in 2012 wordt bijgesteld. Het bijbehorende 2-jaarlijkse actieprogramma komt tezamen met de decentrale overheden tot stand. In 2011 wordt de versie voor 2011–2012 aan de Tweede Kamer aangeboden.

Extracomptabele verwijzingen

Verwijzing Brede Doeluitkering (BDU)

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

Verwijzing naar het Infrastructuurfonds (IF)

De veiligheidscomponent is geïntegreerd in de reguliere aanleg- en beheer en onderhoudbudgetten.

Overzicht uitgaven op het Infrastructuurfonds (x € 1 mln)

Art. Omschrijving	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Art 12 Hoofdwegennet	3 270	2 590	2 458	2 692	3 201	2 175	3 439

Operationele doelstelling

32.02 Aantal verkeersslachtoffers op het spoor verminderen

Motivering

De veiligheid van het railvervoer staat op een hoog niveau. Het handhaven van dit veiligheidsniveau en waar mogelijk en haalbaar verbetering tot stand brengen vraagt continue aandacht van alle betrokken partijen. De gezamenlijk afgesproken doelen voor 2012 staan verwoord in de Derde Kadernota «Veilig vervoeren, veilig werken, veilig leven met spoor» (TK 2009–2010, 29 893, nr. 106).

De verantwoordelijkheden van spoorondernemingen en de spoorbeheerder zijn in wet- en regelgeving geborgd. De verankering van veiligheid binnen deze organisaties wordt getoetst door de Inspectie Leefomgeving en Transport. In toenemende mate worden in internationaal verband afspraken gemaakt op het gebied van veiligheid. Bijvoorbeeld over algemene doelen en indicatoren of over specifieke voorschriften (TSI's, Technical Specification for Interoperability). Daar waar relevant wordt dit geïmplementeerd in wet- en regelgeving.

Naast de hiervoor genoemde wet- en regelgeving is het van belang dat betrokken partijen een eigen verantwoordelijkheid hebben en nemen. De spoorsector neemt deze ten aanzien van het bereiken van de doelen uit de derde Kadernota Railveiligheid. In het beheerplan van ProRail en de jaarplannen van de vervoerders wordt daarover verantwoording afgelegd. De Inspectie monitort en toetst de resultaten.

Instrumenten

Algemene strategie- en beleidsontwikkeling

Railveiligheid

- Om de doelstellingen ten aanzien van overwegveiligheid en preventie zelfdoding op het spoor uit de Derde Kadernota Railveiligheid te halen worden door ProRail actieplannen uitgevoerd. Deze actieplannen zijn als bijlage bij de Derde Kadernota Railveiligheid aan de Kamer gestuurd (bijlagen bij TK 2009–2010, 29 893, nr. 106). Het betreft actieplannen voor overwegveiligheid (TK 2010–2011, 29 893, nr. 111; Veiligheid van het railvervoer; Spoorwegovergangen) en preventie zelfdoding op het spoor (TK 2010–2011, 22 894, nr. 296; Jaarrapportage Vermindering Suïcidaliteit 2010).

Meetbare gegevens

De belangrijkste prestaties in 2012 zijn:

- Implementatie van vastgestelde EU-richtlijnen in wet- en regelgeving.
- Uitbrengen van een tweetal voortgangsrapportages rondom de aanpak problematiek van Stop Tonend Sein (STS) passages door de Inspectie en de spoorsector.

Beleidsartikel 32

- Uitvoering van een eventuele herprioritering in het programma om risicovolle seinen te voorzien van ATB-Vv (TK 2009–2010, 29 893, nr. 94 (Veiligheid van het railvervoer) en TK 2010–2011, 29 893, nr. 118).
- Jaarlijks uitbrengen van de Trendanalyse over het afgelopen jaar: Trends in de veiligheid van het spoorwegsysteem in Nederland.
- Jaarrapportage Vermindering Suïcidaliteit 2010¹. Inzake preventie van zelfdoding op het spoor is de Kamer geïnformeerd via de Jaarrapportage Vermindering Suïcidaliteit 2010 (TK 2010–2011, 22 894, nr. 296).

Indicatoren / Kengetallen

Algemene strategie- en beleidsontwikkeling

De meetbare gegevens voor dit product zijn hieronder bij product Railveiligheid weergegeven. Aangezien de genoemde activiteiten hierop zijn gericht, zijn hiervoor geen aparte meetbare gegevens ontwikkeld.

Veiligheidsnormen

In onderstaande tabel is een overzicht gegeven van de veiligheidsnormen inzake reizigers, personeel en overige personen. In de komende jaren worden de streefcijfers nader uitgewerkt.

Indicator: Spoorveiligheid – Nationale Reference Value (NRV)					
Nr.	Risicodrager	Omschrijving indicator	Streefwaarde	NRV 2010	Waarde 2010
1.1	Reiziger	Aantal FWSI ¹ bij reizigers per jaar / jaarlijks aantal mld reizigertreinkilometers	Permanente verbetering	6,16	3,4
1.2	Reiziger	Aantal FWSI bij reizigers per jaar / jaarlijks aantal mld reizigerkilometers	Permanente verbetering	0,05	0,03
2	Personeel	Aantal FWSI bij personeel per jaar / jaarlijks aantal mld treinkilometers	Permanente verbetering; Structureel top 4 in EU	4,52	1,2
3.1	Overweggebruiker	Aantal FWSI bij overweggebruikers per jaar / jaarlijks aantal mld treinkilometers	Permanente verbetering	114,5	105,8
3.2	Overweggebruiker	Aantal FWSI bij overweggebruikers / [(Aantal treinkilometers per jaar * aantal spoorwegovergangen) / lijnkilometers]	Permanente verbetering	123,7	115,3
4	Anderen	Aantal FWSI bij anderen per jaar / jaarlijks aantal mld treinkilometers	Permanente verbetering	0,21	2,35
5	Onbevoegden	Aantal FWSI bij onbevoegden per jaar / jaarlijks aantal mld treinkilometers	Permanente verbetering	7,2	4,11
6	Maatschappij (derden)	Aantal FWSI per jaar in totaal / jaarlijks aantal mld treinkilometers	Permanente verbetering	133	120

¹ FWSI = Fatalities and Weighted Serious Injuries = aantal doden + 0,1 * aantal zwaargewonden.

Bron: Trendanalyse 2010, IVW (Inspectie Verkeer en Waterstaat)

¹ <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/behandeldossier/27925/kst-22894-296.html>

Toelichting

De tabel geeft op hoofdlijnen inzicht in de doelen en de trends. Het algemene beeld is dat de veiligheid op het spoor zich op een hoog niveau bevindt en zich positief ontwikkelt. In de Trendanalyse 2010 wordt de ontwikkeling nader toegelicht.

De streefwaarden in de tabel hebben betrekking op het voortschrijdende gemiddelde van het aantal dodelijke slachtoffers en zwaargewonden en zijn gebaseerd op de Derde Kadernota «Veilig vervoeren, veilig werken, veilig leven met spoor».

De NRV 2010 is de doelstelling voor de indicator 2010. De doelstelling voor latere jaren is permanente verbetering. Aangesloten wordt bij Europese indicatoren en definities. In Europees verband wordt gewerkt met zogenaamde voortschrijdende gemiddelden, de zogeheten national reference values (NRV). Deze systematiek wordt door alle Europese landen gehanteerd.

De NRV is een gewogen gemiddelde waarde van de voorgaande 4 jaar. Dus NRV 2010 is het gewogen gemiddelde van 2006 t/m 2009. De wijze van berekenen is toegelicht in de beschikking van de Europese Commissie, met kenmerk 2009/240/EG (EUR-Lex – 32 009D0240 – NL)¹.

Extracomptabele verwijzingen

Verwijzing Infrastructuurfonds

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

Overzicht uitgaven op het Infrastructuurfonds (x € mln)

Art. Omschrijving	t/m 2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Art. 13 Automatische Knipperlicht Installatie	289	12	23	17	17	8	0

Operationele doelstelling

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 als personeel belangrijk, alsook voor de beeldvorming over het openbaar vervoer. Gestreefd wordt naar een verbetering van het veiligheidsgevoel en naar een vermindering van het aantal incidenten in en rond het openbaar vervoer.

Instrumenten

Algemene strategie- en beleidsontwikkeling/Uitvoeren beleidskader Sociale Veiligheid OV (SVOV):

- Algemene beleidsontwikkeling en -ondersteuning die productoverstijgend is, op het gebied van sociale veiligheid. Met uitvoering van Aanvalsplan Sociale Veiligheid, het vervolg Aanvalsplan en de maatregelen uit de Taskforce Sociale Veiligheid (de laatste onder regie van BZK) wordt een breed pakket activiteiten uitgevoerd.
- Vervoerplan van NS. Voor het hoofdspoorvervoer maakt lenM jaarlijks afspraken over sociale veiligheid in het kader van het Vervoerplan van NS en het Beheerplan van ProRail² (Spoor: vervoer- en beheerplan; Brief regering; Prestaties van NS en ProRail in 2010 en 2011).

Meetbare gegevens

De belangrijkste prestaties in 2012 zijn:

Algemene strategie- en beleidsontwikkeling/Uitvoeren beleidskader Sociale Veiligheid OV (SVOV)

- Voortbouwen op de maatregelen en waar nodig met specifiek maatwerk aanvullen is de beleidslijn voor 2012.

¹ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32009D0240:nl:NOT>

² <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/dossier/22112/kst-29984-259.html>

Beleidsartikel 32

- Voor het stads- en streekvervoer zijn de decentrale OV-autoriteiten primair verantwoordelijk.

Indicatoren / Kengetallen

Algemene strategie- en beleidsontwikkeling

- De meetbare gegevens voor dit product zijn hieronder bij product Uitvoeren beleidskader Sociale Veiligheid OV weergegeven. Aangezien de genoemde activiteiten hierop zijn gericht, zijn hiervoor geen aparte meetbare gegevens ontwikkeld.

Uitvoeren beleidskader Sociale Veiligheid OV

- De verantwoordelijkheid voor het uitvoeren van maatregelen voor sociale veiligheid ligt bij de decentrale overheden die de concessies verlenen aan de vervoerders. De concessieverleners maken afspraken met de concessiehouder over de sociale veiligheid. Voor het stads- en streekvervoer is op basis van de Nota Mobiliteit afgesproken dat de decentrale overheden een streefcijfer voor de veiligheid van de reiziger tijdens de rit van 7,5 hanteren.
- Decentrale overheden verantwoorden naar provinciale staten en algemene besturen van stadsregio's hoe zij de middelen hiervoor inzetten en welke prestatie-indicatoren zij hanteren.
- Er zijn geen streefcijfers voor personeel, omdat lenM niet treedt in de relatie werkgever-werknemer.

Waardering veiligheidsgevoel in het voertuig als rapportcijfer¹

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Streef- waarde
– Reizigers	7,6	7,8	7,8	7,9	7,9	7,9	7,5
– Personeel ²	6,5	6,3	nb	6,3	nb	6,5	
Onveiligheidsincidenten in en rond het OV in %							
– Reizigers ³	25	25	23	23	24	23	
– Personeel ⁴	56	65	nb	69	nb	64	

¹ Alle gegevens in de tabel hebben betrekking op het stads- en streekvervoer.

² Dit cijfer betreft het veiligheidsgevoel van het personeel zowel in als rond het voertuig. Vervoerders meten dit onderdeel tweejaarlijks.

³ Dit is het ongewogen gemiddelde van de bus-, tram-, metro- en regionale trein reizigers, die ooggetuige en/of slachtoffer zijn geweest van één of meerdere incidenten. Percentage per modaliteit is in 2010: bus 18%, tram 27%, metro 27% en regionale trein 18%.

⁴ Dit is het percentage van het personeel dat één of meerdere keren slachtoffer is geweest van een incident. Vervoerders meten dit onderdeel tweejaarlijks.

Bron: KpVV – Reizigersmonitor, 2010 [http://www.kpvv.nl/templates/mercury.asp?page_id=2035&onderwerp_sub=6]

	2007	2008	2009	2010
Klantoordeel veiligheid reizigers ¹	76	78	78	78
Reizigers die slachtoffer/ooggetuige zijn geweest van tenminste één incident	28	26	24	28
Percentage NSR-medewerkers dat haar/zijn gevoel van veiligheid overdag in de werkomgeving met een 7 of hoger beoordeelt	91	²	91	²
Percentage NSR-medewerkers dat haar/zijn gevoel van veiligheid 's avonds in de werkomgeving met een 7 of hoger beoordeelt	63	²	60	²
Percentage NSR-medewerkers dat één of meerdere incidenten heeft meegemaakt	19	20	20	20

¹ In het Vervoerplan van NS wordt voor sociale veiligheid, net als voor diverse andere zorggebieden, het klantoordeel gebruikt. Het klantoordeel veiligheid geeft een percentage en niet een cijfer. 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 door NS gemeten. NS houdt gemiddeld een keer per twee jaar een enquête onder medewerkers. Sociale veiligheid is een van de onderwerpen die aan bod komen.

Bron: NS, 2011

Artikel 33 Veiligheid gericht op de beheersing van veiligheidsrisico's

Algemene doelstelling	Het verkleinen van veiligheidsrisico's van vervoer van personen en goederen over de weg, het spoor, het water en door de lucht.
Omschrijving van de samenhang in het beleid	Om de kans op letsel bij personen en schade aan goederen, infrastructuur en milieu als gevolg van ongevallen door goederenvervoer en luchtvaart te beperken, stelt lenM kaders voor de verbetering van de veiligheid en beveiliging door het voeren van beleid en het stellen van regels ter beheersing van veiligheidsrisico's. lenM houdt toezicht op de naleving van de regels. lenM helpt en motiveert betrokken partijen hun verantwoordelijkheid voor veiligheid en beveiliging te nemen en hierin samen te werken.
Verantwoordelijkheid	De minister is verantwoordelijk voor: <ul style="list-style-type: none">• Het stellen van voorwaarden via beleid, wet- en regelgeving aan de veiligheid van het goederenvervoer- en luchtvaartstelsel.• Het houden van toezicht en het uitvoeren van inspecties op het nalevingsgedrag.• Het bijdragen aan en implementeren van internationale afspraken op het gebied van veiligheid en beveiliging.• Het leveren van een bijdrage aan de maatschappelijke aandacht voor streven naar het permanent verbeteren van de veiligheid en beveiliging.
Externe factoren	Het behalen van de doelstelling hangt af van de betrokkenheid van en samenwerking met andere overheden en het bedrijfsleven, de internationale ontwikkelingen en de verhouding met andere ruimtelijke behoeften en ontwikkelingen in Nederland.
Effecten van beleid	Het behalen van deze doelstelling heeft als effect dat: <ul style="list-style-type: none">• De Nederlandse luchtvaart en het goederenvervoer aan de internationale eisen voldoen, waardoor Nederland onderdeel is en kan blijven van het internationale transportsysteem.• Het aantal ongevallen vermindert en er minder slachtoffers, schade en de daarmee gepaard gaande externe effecten zijn.• Het lucht- en goederenvervoer veilig en vlot plaatsvindt.• Het vervoer van gevaarlijke stoffen onder veiliger omstandigheden kan plaatsvinden.• De binnenvaartsector zelf zich beter bewust is van de eigen verantwoordelijkheid en mogelijkheden om de veiligheid te verbeteren.• De veiligheidsrisico's voor het scheepvaartverkeer op het Nederlandse deel van de Noordzee bekend zijn.• Beheersmaatregelen op het gebied van verkeersmanagement alsmede op het gebied van de veiligheid van op de Noordzee varende schepen (inclusief de Nederlandse vloot) worden toegepast om een permanente verbetering van de veiligheid te garanderen.• Vitale objecten in de rijksinfrastructuur en het goed functioneren van het openbaar vervoer voldoende beveiligd zijn tegen de dreiging van terreuraanslagen.

Tabel budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)								
33. Veiligheid gericht op de beheersing van veiligheidsrisico's		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Verplichtingen		67 543	58 754	8 593	11 803	9 691	9 523	8 497
Uitgaven		66 033	59 180	10 655	9 844	9 786	9 621	9 348
33.01	<i>Externe veiligheid</i>	7 418	7 101	6 020	5 157	5 202	5 192	5 221
33.01.01	Verbeteren veiligheid vervoer gevaarlijke stoffen	4 658	5 298	3 769	3 731	3 752	3 756	3 743
33.01.02	Externe veiligheid luchthavens	318	472	803	103	103	103	103
33.01.03	Aankoop LIB veiligheidssloopzones Schiphol	2 442	1 331	1 448	1 323	1 347	1 333	1 375
33.01.04	Inspectie Verkeer en Waterstaat	0						
33.02	<i>Veiligheid goederenvervoer scheepvaart</i>	21 687	21 853	2 314	2 320	2 296	2 291	2 289
33.02.01	Verbeteren veiligheid zeevaart	1 249	1 624	527	563	548	548	548
33.02.02	Verbeteren veiligheid zeehavens	454	985	710	686	686	686	686
33.02.03	Verbeteren veiligheid binnenwateren	441	531	152	146	137	132	130
33.02.04	IMO (HGIS)	372	416	416	416	416	416	416
33.02.05	Inspectie Verkeer en Waterstaat	18 678	17 788					
33.02.06	Centrale Commissie voor de Rijnvaart CCR (HGIS)	493	509	509	509	509	509	509
33.03	<i>Veiligheid luchtvaart</i>	36 512	29 815	2 168	2 235	2 156	2 006	1 706
33.03.01	Verbetering veiligheid luchtvaart	1 592	1 615	369	235	256	256	256
33.03.02	ICAO en EASA (HGIS)	1 304	1 165	1 115	1 115	1 015	1 015	1 015
33.03.03	Internationaal	259	242	384	435	435	435	435
33.03.04	Inspectie Verkeer en Waterstaat	24 657	23 666					
33.03.05	Luchtveiligheid BES-eilanden	8 700	3 127					
33.03.06	Galileo Supervisory Authority (HGIS)			300	450	450	300	
33.04	<i>Bescherming tegen moedwillige verstoring</i>	416	411	153	132	132	132	132
33.04.01	Beveiliging scheepvaart en zeehavens	81	97	153	132	132	132	132
33.04.02	Beveiliging luchtvaart	254	247					
33.04.03	Beveiliging infrastructuur hoofdwegen							
33.04.04	Beveiliging infrastructuur spoorwegen	81	67					
33.04.05	Beveiliging openbaar vervoer							
Ontvangsten		6	0	0	0	0	0	0

Budgetflexibiliteit

Deze tabel geeft voor het jaar 2012 per artikelonderdeel de programmamiddelen weer en maakt de mate van budgetflexibiliteit inzichtelijk door middel van vijf categorieën. De verhoudingen binnen de artikelonderdelen worden zowel procentueel als nominaal gepresenteerd.

Beleidsartikel 33

Externe veiligheid luchthavens en aankoop in de LIB veiligheidssloopzones:

- Wet Luchtvaart en Luchtvaartwet met onderliggende regelgeving, zoals het Luchthavenverkeerbesluit en het Luchthavenindelingbesluit (LIB) (met beperkingengebieden).

Meetbare gegevens

De belangrijkste prestaties in 2012 zijn:

Verbeteren veiligheid vervoer gevaarlijke stoffen

- Opstellen van een uitvoeringsagenda voor 2012 en verder behorende bij de Nota Vervoer Gevaarlijke Stoffen.
- Inwerking treden van het Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen in de loop van 2012.
- De nieuwe indicator voor externe veiligheid (vervoer van gevaarlijke stoffen) zal worden gebaseerd op de risicogrenzen van het Basisnet en is in ontwikkeling.

Externe veiligheid luchthavens

- Actualiseren van de LIB-zones voor Schiphol aan de hand van de experimenten in het kader van het nieuwe handhavingstelsel en uitvoering geven aan het kabinetsstandpunt uit 2006 ten aanzien van groepsrisico.
- Voorbereiden luchthavenbesluiten voor de overige luchthavens van nationale betekenis. Deze besluiten moeten uiterlijk in 2014 gereed zijn. Hiertoe wordt voor de regionale overheden een rekenmodel externe veiligheid beheerd en beschikbaar gesteld.

Aankoop LIB veiligheidssloopzones Schiphol

- Het aankopen en slopen van 72 objecten (woningen en woonboten) binnen de veiligheidssloopzone van het LIB2004. De uitvoeringsverantwoordelijkheid ligt bij de omringende (deel)gemeenten.

Indicatoren/Kengetallen

Kengetal: Jaarlijkse TRG-score voor Schiphol in relatie tot de TRG-grenswaarde in het Luchthavenverkeerbesluit						
	2006	2007	2008	2009	2010	Grens
TRG score	6,36	6,55	6,62	6,057	6,118	9,72

Bron: Handhavingsrapportage Schiphol (AAS) 2010

Het totale risicogewicht (TRG) is de som van de vermenigvuldiging van het maximale startgewicht met de ongevalkans per vliegbeweging. Het streven is dat het TRG van het luchthavenluchtverkeer bij Schiphol per gebruiksjaar niet meer dan 9,724 ton bedraagt (vastgelegd in het Luchthavenverkeersbesluit). Door het hanteren van een grenswaarde wordt het door het luchtverkeer veroorzaakte risico beheerst. De overheid ziet erop toe dat de gestelde grenswaarde niet wordt overschreden.

Indicator: Aantal aangekochte woningen en woonboten in de veiligheidssloopzones Schiphol

	Tot en met 2008	Tot en met 2009	Tot en met 2010	Streefwaarde 2011	Streefwaarde 2012	Streefwaarde 2013 e.v.	Totaal
Aantal aangekochte woningen	43	43	45	2	2	9	58
Aantal aangekochte woonboten	14	14	14	0	0	0	14

Bron: Rijkswaterstaat, Voortgangsrapportage GIS nr. 13, tweede halfjaar 2010 (TK 2010–2011, 26 959, nr. 136)

Het streven is om uiteindelijk alle woningen en woonboten aan te kopen en te slopen of te verwijderen in de veiligheidssloopzone Schiphol. De doelstelling voor woonboten is al gehaald. Omdat eigenaren als gevolg van de motie-Hofstra (TK, 2001–2002, 27 603, nr. 74) niet gedwongen kunnen worden hun woning te verlaten, is de reeks op basis van ervaringsgegevens bepaald.

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.

33.02 Veiligheid scheepvaart

Motivering

Werken aan een permanente verbetering van de veiligheid van het scheepvaartverkeer op de Noordzee en van de Nederlandse vloot. Omdat het grootste deel van de schepen op de Noordzee uit het buitenland komt, is het beleid tevens gericht op de veiligheid van de mondiale vloot.

De ambitie is een permanente verbetering van de veiligheid in de binnenvaart te realiseren en daarbij maximaal beroep te doen op de eigen verantwoordelijkheid van de partners in de vervoersketen.

Instrumenten

Verbeteren veiligheid zeevaart

- Inzet in IMO en EU verband op goed werkende, internationaal geldende veiligheidsregels en adequaat toezicht op de naleving, met een voorkeur voor het optimaliseren van bestaande regelgeving boven het ontwikkelen van nieuwe regels.
- Het in juni 2010 bekrachtigde herziene STCW verdrag (Standards of Training Certification and Watchkeeping), voor het veilig bemannen van schepen en herziening van EU Richtlijn 2008/106 inzake het minimum opleidingsniveau van zeevarenden.
- Beleidsontwikkeling en- handhaving op basis van risicoanalyses, waardoor zo gericht mogelijk op de oorzaken van onveiligheid kan worden gestuurd.
- Diverse EU richtlijnen betreffende passagiersschepen.

Verbeteren veiligheid zeehavens

- De Scheepvaartverkeerswet.
- Havenmeesterconvenant met Havenbedrijf Rotterdam.
- De Nederlandse Mededingingsautoriteit (NMa) als monitor van het ingestelde toezicht op het Loodswezen die ook de loodsgeldtarieven vaststelt en de efficiency bewaakt.
- Een deel van de middelen voor het leveren van prestaties is begroot op het Infrastructuurfonds artikel 15.

Verbeteren veiligheid binnenwateren

- Nationale en internationale regelgeving.
- Een samenhangend stelsel van maatregelen. Het gaat daarbij om voorlichting, toezicht, vaarwegbeheer en risicomanagement.
- Beleidsontwikkeling en -handhaving op basis van risicoanalyses, waardoor zo gericht mogelijk op de oorzaken van onveiligheid kan worden gestuurd.
- Samenwerking tussen overheid en binnenvaartsector, waaronder het Comité Binnenvaartveiligheid, waarbij de eerste verantwoordelijkheid voor verbetering van de veiligheid bij de binnenvaartsector zelf wordt gelegd.
- Toezicht van Inspectie Leefomgeving en Transport die het principe «vertrouwen, tenzij» hanteert. Door het afsluiten van convenanten met goed en veilig opererende bedrijven, krijgt de inspectie ruimte om meer werk te maken van het controleren van slecht en onveilig opererende bedrijven. Ook toezicht op afstand – met digitale hulpmiddelen – gaat tot het moderne toezichtinstrumentarium behoren.
- De subsidieregeling teneinde schepen van het Automatic Identification System (AIS)-transponders te voorzien.
- Toezicht op CBR/CCV voor groot en beperkt groot vaarbewijs en op de Stichting VAMEX voor het klein vaarbewijs en groot pleziervaarbewijs.

IMO (HGIS)

- Jaarlijkse contributie gefinancierd via de Homogene Groep Internationale Samenwerking (HGIS).

Centrale Commissie voor de Rijnvaart CCR (HGIS)

- Financiering als één van de vijf leden van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) via de Homogene Groep Internationale Samenwerking (HGIS).

Meetbare gegevens

De belangrijkste prestaties in 2012 zijn:

Verbeteren veiligheid zeevaart

- Implementatie in nationale wetgeving van het herziene STCW verdrag.
- Opstellen van een standpunt ten aanzien van mogelijke goedkeuring van het IMO Fisheries verdrag (STCW for Fishing Vessel Personnel, 1995) in overleg met sociale partners en maritiem onderwijs; indien positief start met opstellen voorstel van invoering.
- Aandringen op internationale maatregelen om overboord vallen van containers te voorkomen (aanbevelingen uit het project Lashing@Sea over het sjoeren van containers aan boord van schepen), als opvolging van het in 2010 door Nederland bij de IMO ingediende voorstel.
- Bijdragen aan herziening van diverse EU richtlijnen betreffende passagiersschepen, waaronder actieve deelname aan werkgroep onder het Committee on Safe Seas, onder andere over historische zeilschepen en personentenders voor de in aanbouw zijnde windparken in de Noordzee.
- Onderzoeken van knelpunten in huidige wet- en regelgeving met betrekking tot (de commerciële exploitatie van) schepen voor het vervoer van technici naar windmolenparken in de Noordzee.
- Het Plan van Aanpak «Veiligheidsrisico's scheepvaart op de Noordzee» is uitgevoerd.

Verbeteren veiligheid zeehavens

- Het aanpassen van onder andere de Scheepvaartverkeerswet om de Rijkshavenmeester binnen een pakket van verkeersmanagement

maatregelen te laten komen tot een optimale mix van maatregelen in zijn havengebied, zoals vaarwegmarkering, verkeersbegeleiding, routing, beloodsing, verkeersmaatregelen en informatieverlening.

- Uitvoeren van de beleidsvoornemens over het bevorderen van de innovatie en differentiatie in de loodsdiensverlening en de loodsplichtflexibilisering en het invoeren van een nieuwe tariefstructuur.

Verbeteren veiligheid binnenwateren

- Het vergroten van het veiligheidsbewustzijn binnen de sector en de eigen verantwoordelijkheid van de sector veiligheid.
- Het nemen van een samenhangend stelsel ter beheersing van risico's. De risico top 5 voor de Nederlandse binnenwateren is (in willekeurige volgorde):
 1. Gebrekkig onderhoud van schepen.
 2. Slechte communicatie (aan boord, tussen schepen en tussen wal en schip).
 3. Onjuiste stabiliteit en stuwage.
 4. Menselijke fouten die leiden tot aan- en schadevaringen.
 5. Onjuiste vervoersdocumentatie.
- Het vereenvoudigen van de nationale en internationale regelgeving waar dat wenselijk en mogelijk is teneinde de regeldruklasten voor bedrijven en burgers te verminderen;
- De totstandkoming van één Reglement voor de politievoorschriften (CEVNI);
- Invoering van River Information Services (RIS) om in Europa gestandaardiseerd informatie uit te wisselen over bijvoorbeeld schip, lading, route;
- Bijdrage leveren aan de verbetervoorstellen van het Comité Binnenvaartveiligheid (CBV) op het gebied van de 5 grootste veiligheidsrisico's.

IMO (HGIS)

- Deelname aan de Internationale Maritime Organization (IMO), als het mondiale (VN-) forum voor een veilige zeescheepvaart, inclusief milieuveiligheid en security.

Centrale Commissie voor de Rijnvaart CCR (HGIS)

- Het leveren van een bijdrage aan voorstellen voor de verdere verbetering van de veiligheid van het scheepvaartverkeer.

Indicatoren / Kengetallen

Verbeteren veiligheid zeevaart

Kengetal: Aantal scheepvaartongevallen (inclusief vissersvaartuigen en recreatievaart) op het Nederlandse deel van de Noordzee (Nederlandse en buitenlandse vlag)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Streefwaarde
Zeer ernstige scheepvaartongevallen	1	1	1	0	0	1	1	
Ernstige scheepvaartongevallen	7	4	2	6	3	7	9	
Totaal	8	5	3	6	3	8	10	Een jaarlijkse vermindering

Bron: SOS database RWS-DVS, juni 2011

Nadat uit analyse van de ongevallen die in 2010 plaatsvonden is gebleken dat relatief veel vissersvaartuigen bij de ongevallen betrokken waren, is mede als gevolg hiervan het toezicht op de visserij aangescherpt. Met ingang van 2011 is de registratieprocedure van de scheepsongevallen op het Nederlandse deel van de Noordzee aangepast, zodat ook ongevallen die plaatsvinden in de havenaanloopgebieden op zee, in de Westerscheldemonding en in de kustzones worden meegenomen. Daarnaast worden de ongevallen geïnclassificeerd volgens de internationale definities van de IMO. In de begroting wordt alleen gerapporteerd over de zeer ernstige scheepvaartongevallen (doden, verlies schip, ernstige milieuverontreiniging) en ernstige scheepvaartongevallen (ongevallen, waarbij sprake is van ernstige schade aan het schip of schade aan het milieu). Tevens bevatten de cijfers naast ongevallen met koopvaardij en visserij ook de zeer ernstige en ernstige ongevallen waarbij alleen recreatievaart is betrokken. Deze ongevallen waren voorheen niet meegenomen in de rapportage. Het streven is om in het kader van permanente verbetering van de veiligheid jaarlijks een vermindering van het totaal van het aantal zeer ernstige en ernstige scheepvaartongevallen op de Noordzee te bereiken. Bovengenoemde wijzigingen leiden tot een nieuwe cijferreeks, die afwijkt van de rapportages in voorgaande jaren.

Kengetal: Aantal doden en gewonden als gevolg van scheepsongevallen wereldwijd met in Nederland geregistreerde schepen onder Nederlandse vlag (inclusief vissersvaartuigen en exclusief de slachtoffers van persoonsgebonden (ARBO) ongevallen)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Aantal doden	11	3	4	10	0	0	8
Aantal gewonden	3	8	1	8	1	8	0

Bron: IVW, februari 2011

Verbeteren veiligheid zeehavens

Kengetal: Aantal significante ongevallen* met schepen op de Nederlandse binnenwateren

	Gemiddelde 2003–2007	2008	2009	2010
Aantal significante scheepsongevallen in de haven van Rotterdam	11,6	16	17	15

Bron: Rijkswaterstaat, juni 2011

Voor wat betreft de veiligheid in de zeehavens wordt er door de haven van Rotterdam in het kader van het havenmeesterconvenant over diverse veiligheidscijfers gerapporteerd, waaronder significante scheepsongevallen. Voor de overige havengebieden lopen gesprekken om op dezelfde wijze over significante scheepsongevallen te rapporteren. Het streven is om voor de andere zeehavens deze cijfers in de begroting 2013 op te nemen.

De ongevallen waarover de haven Rotterdam rapporteert vormen ook onderdeel van het aantal significante scheepsongevallen op de Nederlandse binnenwateren (tabel hierboven).

Beleidsartikel 33

Verbeteren veiligheid binnenwateren

Indicator: Aantal significante ongevallen¹ met schepen op de Nederlandse binnenwateren (ook onder niet Nederlandse vlag) en aantal doden en gewonden

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Streef- waarde 2015
Aantal significante scheepsongevallen	117	96	123	150	127	121	164	115

¹ Voor de beoordeling van de ontwikkeling van de veiligheid op de Nederlandse binnenwateren wordt gebruik gemaakt van het begrip «significant scheepsongeval». Hieronder worden ongevallen verstaan met grote (im)materiële of milieuschade.

Bron: Rijkswaterstaat, juni 2011

Kengetal: Aantal aantal doden en gewonden op schepen op de Nederlandse binnenwateren (ook onder niet Nederlandse vlag)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Aantal doden	4	7	3	4	4	4	4
Aantal gewonden	29	49	54	30	51	56	45

Bron: Rijkswaterstaat, juni 2011

De effectiviteit van het veiligheidsbeleid wordt op de volgende 3 aspecten beoordeeld:

- De ontwikkeling van de veiligheid op de Nederlandse binnenwateren.
- Het nalevingsniveau van de wet- en regelgeving.
- Het veiligheidsbewustzijn van de binnenvaartsector.

In bovenstaande tabel is een overzicht gegeven van het aantal significante scheepsongevallen op de Nederlandse binnenwateren vanaf 2004. Het Comité Binnenvaartveiligheid is om advies gevraagd naar de mogelijkheden om het aantal significante scheepsongevallen te laten dalen. Het comité acht het in zijn advies reëel om in 2015 tot een afname van 10 procent significante scheepsongevallen te komen. Dit betekent dat het aantal significante scheepsongevallen in 2015 zal moeten zijn gedaald tot 115. Om de beoogde daling te realiseren leverde het comité in de loop van 2011 een actieplan op, waarin wordt aangegeven welke initiatieven de binnenvaartsector hiertoe neemt.

Kengetal: Veiligheidsniveau bij sluizen en bruggen

	2008	2009	2010
Aantal significante scheepsongevallen bij bruggen	4	8	14
Aantal significante scheepsongevallen bij sluizen	14	7	18

Bron: Rijkswaterstaat, juni 2011

In de begroting 2011 is voor het eerst gerapporteerd over het veiligheidsniveau bij sluizen en bruggen. Ook daarbij is gebruik gemaakt van het begrip significant scheepsongeval. Omdat het aantal significante scheepsongevallen bij sluizen en bruggen klein en variabel is, is het niet goed mogelijk om hiervoor een representatieve streefwaarde te formuleren. Daarom wordt volstaan met het opnemen van kengetallen in de begroting. Zodra voldoende representatieve informatie beschikbaar is zal worden overgegaan tot het formuleren van prestatie-indicatoren en een daaraan gekoppelde streefwaarde.

Kengetal: Naleving door Nederlandse reders						
	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Percentages aanhoudingen/inspecties	2,02%	2,87%	1,76%	1,99%	1,24%	1,06%
Positie Nederlandse vloot op internationale ranglijst	7	16	12	12	9	5

Bron: Jaarverslagen Paris Memorandum of Understanding

De gepresenteerde gegevens zeggen iets over de inspecties aan boord van schepen onder Nederlandse vlag door buitenlandse autoriteiten in het kader van Paris Memorandum of Understanding (MOU) on Port State Control (PSC). Het streven is om in 2012 minder dan 3% aanhoudingen naar aanleiding van inspecties te laten plaatsvinden en dat de positie van de Nederlandse vloot op de internationale ranglijst tot de beste tien behoort.

33.03 Veiligheid luchtvaart

Motivering

Om de permanente verbetering van de veiligheid in de luchtvaartsector te bereiken moet de overheid randvoorwaarden voor het veilig uitvoeren van luchtvaart vaststellen.

Instrumenten

Verbetering veiligheid luchtvaart en Internationaal

- Regelgeving van de International Civil Aviation Organization (ICAO) en EASA.
- De in 2011 opgestelde Beleidsagenda Luchtvaartveiligheid 2011–2015, en het hieraan gekoppelde State Safety Program.

ICAO en EASA (HGIS)

- Jaarlijkse contributie aan de ICAO gefinancierd via de Homogene Groep Internationale Samenwerking (HGIS).
- Bijdrage aan het trainingscentrum JAA/EASTO (Joint Aviation Authorities/European Aviation Safety Training Organisation) in 2012 van maximaal € 100 000.

Galileo Supervisory Authority (HGIS)

- Het financieren van activiteiten ten behoeve van de vestiging in Noordwijk van een wezenlijk onderdeel van de Europese GNSS structuur.

Meetbare gegevens

De belangrijkste prestaties in 2012 zijn:

Verbetering veiligheid luchtvaart

- Het formuleren en inbrengen van Nederlands beleid in internationale gremia.
- Het beïnvloeden van internationale regelgeving en het hiertoe voorbereiden en deelnemen aan internationaal overleg ten aanzien van de luchtvaartveiligheid (mondiaal en EU).
- De doorvertaling van internationale regelgeving naar het nationale beleid en de nationale regelgeving.
- Het formuleren, ontwikkelen en vaststellen van nationaal beleid en nationale regelgeving specifiek voor de Nederlandse luchtvaart.
- Het uitvoeren Beleidsagenda Luchtvaartveiligheid 2011–2015, daarbij gaat het o.a. om aanpak vogelaanvaringen, invoering veiligheidsmanagement en versterken van Just Culture (o.a. meldingsbereidheid van voorvallen en incidenten).

ICAO en EASA (HGIS)

- Participatie in de International Civil Aviation Organization (ICAO) en EASA.

Internationaal

- De behartiging van de Nederlandse belangen via haar optreden in de relevante internationale organisaties.
- De Nederlandse positie (en belangen) optimaal te laten doorklinken in het EU standpunt en deze direct en via de EU (en EASA) te behartigen in de diverse overleg gremia (waarbij ECAC en ICAO voor de luchtvaart de belangrijkste zijn).
- Breedgedragen en effectieve Nederlandse standpunten die vroegtijdig zijn afgestemd met de departementen, organisaties, de luchtvaartsector en de relevante stakeholders.
- Prioriteit te zetten bij de inbreng en de behartiging van de belangen zo kosten effectief mogelijk te laten geschieden.

Galileo Supervisory Authority (HGIS)

- Activiteiten ondernemen ten behoeve van de vestiging in Noordwijk van een wezenlijk onderdeel van de Europese GNSS structuur, welke naar verwachting in de periode 2011–2013 wordt gerealiseerd. De Europese Commissie heeft bevestigd het voornemen te hebben om in Noordwijk het Galileo Performance Centre te vestigen.

Indicatoren / Kengetallen

De Nederlandse commerciële luchtvaart en de commerciële luchtvaart van buitenlandse maatschappijen in Nederland maken integraal onderdeel uit van grotere internationale en mondiale luchtvaartssystemen. Schiphol is uitgegroeid tot een majeur knooppunt van Europese en intercontinentale verbindingen met het wereldwijde netwerk. De voor het EASA-luchtvaartstelsel en voor het mondiale luchtvaartstelsel berekende ongevalratio's zijn goede graadmeters voor de veiligheid van het Nederlandse systeem en voor de buitenlandse deelnemers aan het systeem.

Echter omdat het Nederlandse luchtvaartstelsel beperkt van omvang is, is ook de invloed van de Nederlandse overheidsinspanningen op de ongevalratio's beperkt. Het zijn derhalve kengetallen en geen indicatoren voor de effecten van het Nederlandse beleid.

Kengetal: Aantal fatale ongevallen per miljoen vluchten

	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Ongevalsratio wereldwijd	0,85	0,63	0,65	0,60	0,59	0,69
Ongevalsratio EASA operators	0,24	0,16	0,16	0,17	0,18	0,00

Bron: Inspectie Verkeer en Waterstaat, februari 2011

De veiligheid van de luchtvaart neemt nog steeds toe. Met een ongevalratio van 0,00 was 2010 een veilig jaar en blijven EASA-landen, waaronder Nederland, ruim onder de doelstelling die Europese landen met elkaar zijn overeengekomen (maximaal 0,5 fatale ongevallen per miljoen vliegbewegingen).

Kengetal: Aantal ernstige incidenten en ongevallen in Nederland en met Nederlandse luchtvaartuigen in het buitenland

Vliegtuigtype	Aantal ongevallen				Ernstige incidenten				Dodelijke slachtoffers				(Zwaar)gewonden			
	2007	2008	2009	2010	2007	2008	2009	2010	2007	2008	2009	2010	2007	2008	2009	2010
Commerciële verkeersvluchten	3	0	1	1	18	7	8	13	0	0	9	0	3	0	66	1
Helikopters	1	3	1	3	1	2	1	0	0	1	0	4	2	0	0	1
Privé/Zakenluchtvaart	6	9	8	8	7	7	6	4	3	0	5	0	0	0	2	1
Zweefvliegtuigen	6	4	9	4	4	2	2	2	1	0	1	0	5	0	1	0
Hete luchtballon	0	1	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	1	1	1	2

Bron: Inspectie Verkeer en Waterstaat, februari 2011

Hoewel het Rijk geen directe invloed heeft op de uitkomst van deze kengetallen, geven de aantallen ernstige incidenten en ongevallen een goede indicatie van de veiligheid.

De toename «ernstige incidenten» bij de commerciële verkeersvluchten is terug te voeren naar een aantal incidenten waarbij de separatieminima tussen de grote commerciële luchtvaart en de recreatieve luchtvaart zijn onderschreden.

33.04 Bescherming tegen moedwillige verstoring

Motivering

Om de maatschappelijke en economische aspecten van de logistieke functie van Nederland in Europa blijvend te waarborgen en te versterken, dient de beveiliging van het verkeers- en vervoersysteem geoptimaliseerd te worden. Nederland staat als open en internationaal gerichte samenleving immers bloot aan de internationale dreiging van het terrorisme.

Instrumenten

Beveiliging scheepvaart en zeehavens

- De Europese Verordening inzake beveiliging van zeeschepen en havens.
- Financiële bijdrage aan het IMO Security Trust Fund.

Beveiliging luchtvaart

- Internationale en nationale beleidsbepaling van wet- en regelgeving.

Beveiliging infrastructuur spoorwegen

- Het in de Nota Security Spoor (een bijlage bij de Derde Kadernota Railveiligheid¹) aan de spoorsector geboden richtinggevende kader voor het beheersen van de security.
- Een spoorsector die haar verantwoordelijkheid neemt voor de beveiliging van de infrastructuur.

Beveiliging openbaar vervoer

- Afspraken met de Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding².
- Een gedecentraliseerde verantwoordelijkheid voor het stad- en streekvervoer.

Meetbare gegevens

De belangrijkste prestaties in 2012 zijn:

Beveiliging scheepvaart en zeehavens

- Nationaal en internationaal overleg gevoerd over (keten)security.
- Bijdragen aan het Project Bescherming Vitale Infrastructuur (Vitaal) en het European Program for Critical Infrastructure Protection (EPCIP). In 2011/2012 zal een road map worden opgesteld.

¹ www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/kamerstukken/2010/06/28/201034715-derde-kadernota-railveiligheid.html

² www.nctb.nl

Beleidsartikel 33

- Nationale en internationale inzet bij piraterijbestrijding.
- Het vervullen van de Focal Point functie. De Europese Verordening inzake beveiliging van zeeschepen en havens verplicht lidstaten in Artikel 2.6 tot het hebben van een Focal Point voor maritieme beveiliging, ofwel een contactpunt/persoon voor de Commissie en lidstaten, die o.a. de toepassing van maritieme beveiligingsmaatregelen uit de verordening faciliteert, de follow up verzorgt en informatie verschaft.

Beveiliging luchtvaart

- Implementatie van (inter)nationale wet- en regelgeving op het gebied van de beveiliging van luchthavens en de luchtvaart (passagiers en vracht), in het bijzonder de inflight security en supply chain security (in samenwerking met het Ministerie van Veiligheid en Justitie).
- Goedkeuren van beveiligingsplannen van exploitanten van luchthavens en luchtvaartmaatschappijen in samenwerking met het Ministerie van Veiligheid en Justitie.
- Zorgdragen voor de beveiliging van de Luchtverkeersleidingsorganisaties en van het luchtruim in Nederland en op de BES-eilanden.
- Afstemming vinden op internationale en nationale niveau op het terrein van de openbare orde en veiligheid in relatie tot bescherming van de vitale luchtvaartinfrastructuur (crisisbeheersing).
- De harmonisatie en financiële transparantie van de securitykosten in de luchtvaart zijn verder bevorderd en ongewenste verstoringen van het level playing field zijn voorkomen.

Beveiliging infrastructuur spoorwegen

- De verantwoordelijkheid van de spoorsector voor de beveiliging van de infrastructuur. De sector is aangesloten bij het Alerteringsstelsel Terrorismedbestrijding en neemt maatregelen in geval van dreiging.
- Een verdere uitwerking en implementatie van het programma Security door ProRail in de reguliere bedrijfsvoering van de diverse bedrijfseenheden.

Indicator: Gehercertificeerde beveiligingsplannen voor de totale haven

	Basiswaarde 2007	Realisatie 2008	Realisatie 2009	Realisatie 2010	Streefwaarde 2012
Aantal gehercertificeerde beveiligingsplannen voor de totale haven	17	0	0	0	17

Bron: Ministerie van Infrastructuur en Milieu, januari 2011

In de Europese Security Richtlijn 65/2005 is bepaald dat alle zeehavens die havenfaciliteiten hebben die onder Verordening 725/2004 vallen, per 15 juni 2007 moeten beschikken over een op een havenveiligheidsbeoordeling (analyse)gebaseerd goedgekeurd havenbeveiligingsplan (voor de hele haven).

Vanaf medio 2007 voldoen alle Nederlandse zeehavens aan de EU Richtlijn. In Nederland betreft dit 17 zeehavens. De havens dienen hun beveiligingsplannen actueel te houden en aan te passen in geval van wijzigingen in de haveninfrastructuur. Ieder gewijzigd plan dient op basis van de Richtlijn vervolgens opnieuw door de Minister van IenM goedgekeurd te worden. In 2012 (5 jaar na inwerkingtreding van de Richtlijn) dienen alle havenbeveiligingsplannen geëvalueerd te worden in verband met verplichte hercertificering.

Indicator: Gehercertificeerde beveiligingsplannen voor schepen en havenfaciliteiten					
	Basis waarde 2004	Realisatie 2008	Realisatie 2009	Realisatie 2010	Streef waarde 2014
Aantal gehercertificeerde beveiligingsplannen schepen	700	0	700	0	700
Aantal gehercertificeerde beveiligingsplannen havenfaciliteiten	350	10	350 ¹	0	350

¹ cumulatief

Bron: Ministerie van Infrastructuur en Milieu, januari 2011

Alle zeehavenfaciliteiten die onder Verordening 725/2004 vallen, dienen sinds 1 juli 2004 te beschikken over een op een veiligheidsbeoordeling (analyse) gebaseerd goedgekeurd beveiligingsplan. In Nederland betreft dit ongeveer 350 havenfaciliteiten in 17 zeehavens. Alle Nederlandse zeeschepen (circa 700) dienen volgens dezelfde verordening over een op een veiligheidsbeoordeling gebaseerd scheepsbeveiligingsplan te beschikken. Op basis van de bepalingen van de Verordening moeten de beveiligingsplannen van alle havens, havenfaciliteiten en schepen iedere vijf jaar worden geëvalueerd en gehercertificeerd. Hierbij wordt aangekend dat de aantallen te evalueren en te hercertificeren havenfaciliteiten en schepen kunnen fluctueren als gevolg van bijvoorbeeld faillissementen, oprichten nieuwe ondernemingen en in- of uitvlaggen van zeeschepen.

Artikel 34 Realiseren van robuust mobiliteitssysteem van sterke verbindingen, sterke modaliteiten, voorspelbare reistijden en goede bereikbaarheid door het verbeteren en in stand houden van regiospecifieke bereikbaarheidskwaliteiten

Algemene doelstelling

Realiseren van robuust mobiliteitssysteem van sterke verbindingen, sterke modaliteiten, voorspelbare reistijden en goede bereikbaarheid door het verbeteren en in stand houden van regiospecifieke mobiliteitskwaliteiten.

Omschrijving van de samenhang van beleid

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)¹ is een actualisatie van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau. De SVIR vervangt o.a. de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040, de MobiliteitsAanpak de Nota Mobiliteit². Daarmee is de SVIR de «kapstok» voor uitwerkingen van beleid met ruimtelijke consequenties. In de structuurvisie is de integrale beleidsaanpak waarin de relatie tussen mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling wordt versterkt verder vorm gegeven. Centraal staat de versterking van de bereikbaarheid door verbetering van robuustheid en samenhang van het mobiliteitssysteem. Daarom zet de rijksoverheid in op de beleidsmix van Slim Investeren, Innoveren en Instandhouden. Met slim investeren worden knelpunten aangepakt waar de meeste economische waarde kan worden gegenereerd, in samenhang met de ruimtelijke ontwikkeling(en). Innovatie wordt ingezet om het mobiliteitssysteem beter te benutten en te verduurzamen. Instandhouden van de netwerken door goed beheer en onderhoud vormt het fundament voor het robuuste en samenhangende netwerk.

Met deze beleidsmix verschuift ook het accent van generiek beleid naar gebiedsgericht beleid en focus op regiospecifieke bereikbaarheidskwaliteiten. Via de gebiedsagenda's wordt de inhoudelijke samenhang tussen (nationale) ruimtelijke projecten, verstedelijking, infrastructuur en (openbaar) vervoer zodanig in kaart gebracht dat het afgestemde investeringsbeslissingen tussen rijk en regio in het BO-MIRT ondersteunt.

Eens in de vier jaar, aan het einde van de kabinetsperiode, wordt een analyse uitgevoerd naar de staat van het mobiliteitsstelsel, de Nationale Markt- en CapaciteitsAnalyse (NMCA). Met een brief d.d. 21 juni 2011 is de Tweede Kamer geïnformeerd over de resultaten en conclusies op nationaal niveau inclusief regionale gebiedsuitwerking.³ ⁴. De gebiedsgerichte uitwerking van de NMCA en definitieve resultaten zijn onderdeel van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte en bieden onderbouwing voor de beleidskeuzes.

De besluitvorming rond het robuust maken van het netwerk door infrastructurele projecten wordt versneld en verbeterd als gevolg van de implementatie van de SVIR, het programma Beter Benutten⁵ en het Actieplan «Sneller en Beter»⁶. In SVIR is aangegeven hoe de Sneller & Beter werkwijze wordt toegepast in infrastructurele en gebiedsontwikkelingsprojecten.

¹ <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-32660-17.html>

² In bijlage 6 van de SVIR staan de essentiële onderdelen van beleid uit de PKB Nota Mobiliteit (NoMo), deel IV die (gewijzigd) van kracht blijven

³ <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-31305-180.html>

⁴ <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-31305-196.html>

⁵ <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-32500-A-81.html>

⁶ www.snellerenbeter.nl

Verantwoordelijkheid

lenM is voor het bereiken van de doelstelling afhankelijk van voldoende budgettaire middelen en richt zich op een integrale netwerkbenadering waarbij de relevante nationale belangen en verantwoordelijkheidsverdeling uit de SVIR leidend zijn. De minister is verantwoordelijk voor:

- Een robuust hoofdnetwerk van weg, spoor en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen.
- Betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem van weg, spoor en vaarwegen.
- Het in stand houden van de hoofdnetwerken van weg, spoor en vaarwegen om het functioneren van de netwerken te waarborgen.
- Toepassing van Sneller en Beter werkwijze met betrekking tot besluitvorming over infrastructuur en gebiedsontwikkeling.
- Middelen en instrumenten ontwikkelen die decentrale overheden in staat stellen om de regionale bereikbaarheid te verbeteren.
- Kaders die bedrijven en personen in staat stellen zelf in hun mobiliteit te voorzien, zoals bijvoorbeeld mobiliteitsmanagement.
- Het houden van toezicht op naleving van wet- en regelgeving door burgers en bedrijven. Dit toezicht bestaat uit de hoofdproducten toelating/continuering, inspectie/handhaving en kennis, advies en berichtgeving.
- Een vierjaarlijkse analyse naar de staat van het mobiliteitssysteem, de Nationale Markt- en CapaciteitsAnalyse (NMCA).
- Het aanpassen van relevante wetgeving en ontwikkelen van instrumenten die de doelen van het integrale mobiliteitsbeleid ondersteunen.

Externe factoren

Het behalen van deze doelstelling is afhankelijk van:

- De verwachte ontwikkeling van de mobiliteitsgroei in de Nationale Markt- en CapaciteitsAnalyse in relatie tot de feitelijke ontwikkeling van de mobiliteit en congestie op het hoofdwegennet.
- Uitvoering van de MIRT-afspraken door rijksoverheid en decentrale overheden.
- Samenwerking met en tussen de openbaar vervoersector, maatschappelijke organisaties, bedrijven, mainports, brainports en greenports.
- Realiseren van doelmatige inpassing ten behoeve van de leefomgevingskwaliteit.

Effecten van beleid

Het behalen van deze doelstelling heeft als effect dat:

- De ruimtelijk-economische structuur van Nederland wordt versterkt en in het bijzonder het internationaal vestigingsklimaat in de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren.
- Regiospecifieke bereikbaarheid en mobiliteitskwaliteiten mogelijk worden gemaakt, verbeterd en in stand worden gehouden.
- Netwerken en modaliteiten goed op elkaar zijn aangesloten en de aanwezige capaciteit van alle modaliteiten beter worden benut.
- Reizigers en verladers meer keuzevrijheid in vervoerswijze hebben en profiteren van betere reisinformatie en betrouwbare reistijden.
- De gemiddelde doorlooptijd van infrastructurele projecten door betere besluitvorming, samenwerking, wetgeving en budgettering wordt gehalveerd.

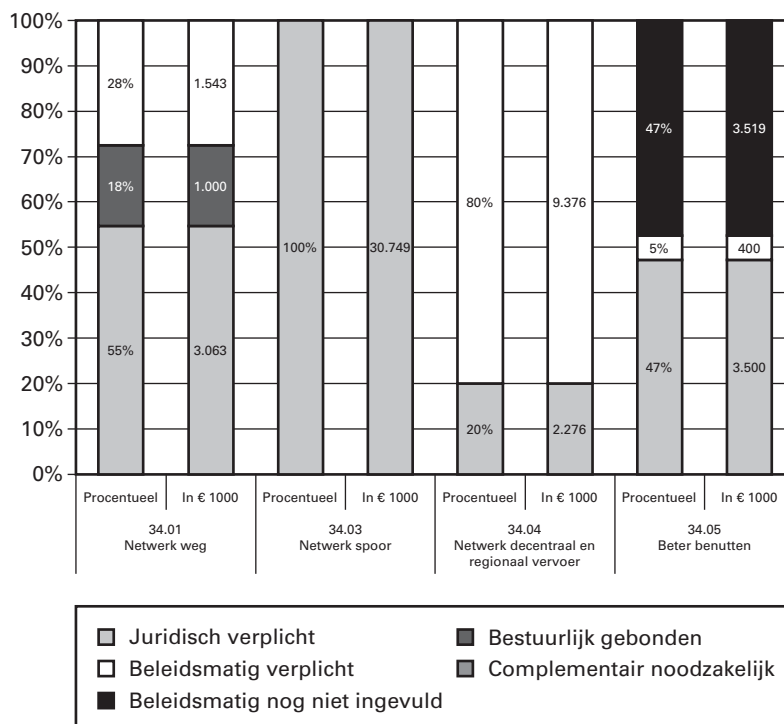
Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)							
34. Betrouwbare netwerken en acceptabele reistijd	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Verplichtingen	68 851	67 550	36 759	26 934	19 592	17 397	14 646
Uitgaven	105 316	88 711	58 697	48 188	33 082	17 397	14 646
<i>34.01 Netwerk weg</i>	<i>16 493</i>	<i>11 089</i>	<i>6 201</i>	<i>5 446</i>	<i>2 958</i>	<i>2 958</i>	<i>2 953</i>
34.01.01 Algemene strategie- en beleidsontwikkeling	14 894	9 804	6 201	5 446	2 958	2 958	2 953
34.01.02 Beheer en onderhoud	140	88					
34.01.03 Anders betalen voor mobiliteit		633					
34.01.04 Benutting en aanleg van weginfrastructuur	908	564					
34.01.06 Weginfrastructuur voor het goederenvervoer	551						
34.01.07 Inspectie Verkeer en Waterstaat							
<i>34.02 Netwerk vaarwegen</i>	<i>2 272</i>	<i>2 206</i>	<i>2 013</i>	<i>2 005</i>	<i>2 006</i>	<i>2 006</i>	<i>2 006</i>
34.02.01 Vaarweginfrastructuur	2 272	2 206	2 013	2 005	2 006	2 006	2 006
<i>34.03 Netwerk spoor</i>	<i>51 907</i>	<i>41 066</i>	<i>30 749</i>	<i>25 745</i>	<i>12 814</i>	<i>2 814</i>	<i>2 623</i>
34.03.01 Algemene strategie- en beleidsontwikkeling	1 328	1 020	122	121	122	122	122
34.03.02 Aanleg en B&l	753	560					
34.03.03 Beheer overig	700	639					
34.03.04 Vervoer	49 006	38 703	30 627	25 624	12 692	2 692	2 501
34.03.05 Vervoer overig	120	144					
<i>34.04 Netwerk decentraal/regionaal vervoer</i>	<i>34 644</i>	<i>26 132</i>	<i>12 315</i>	<i>7 551</i>	<i>7 785</i>	<i>7 100</i>	<i>7 064</i>
34.04.01 Algemene strategie- en beleidsontwikkeling	4 150	3 714	2 858	2 944	2 964	2 964	2 954
34.04.02 Samenwerking Rijk en decentrale overheden	1						
34.04.03 Stim. dec. overh.,bedrijfsleven en maatsch. org.	136						
34.04.04 Stimulering marktwerking OV	12 112	3 366	101				
34.04.05 Stimulering toegankelijkheid OV	0						
34.04.06 Stimulering marktwerking Taxi	126						
34.04.07 Inspectie Verkeer en Waterstaat	3 624	940					
34.04.08 Regionale Bereikbaarheid	6 237	11 155	7 576	3 224	3 183	2 488	2 472
34.04.09 Regionale OV systemen	8 258	6 957	1 780	1 383	1 638	1 648	1 638
<i>34.05 Beter Benutten</i>		<i>8 218</i>	<i>7 419</i>	<i>7 441</i>	<i>7 519</i>	<i>2 519</i>	
34.05.01 Beter benutten		8 218	7 419	7 441	7 519	2 519	
34.09 Ontvangsten	550	98	98	98	98	98	98

Budgetflexibiliteit

Deze tabel geeft voor het jaar 2012 per artikelonderdeel de programmamiddelen weer en maakt de mate van budgetflexibiliteit inzichtelijk door middel van vijf categorieën. De verhoudingen binnen de artikelonderdelen worden zowel procentueel als nominaal gepresenteerd.

34.01 Netwerk weg



De beleidsmatig verplichte uitgaven hebben met name betrekking op onderzoekskosten. Verder worden op dit onderdeel de laatste kosten van de implementatie commissie Elverding verantwoord.

34.04 Netwerk decentraal en regionaal vervoer

De post beleidsmatig verplicht bestaat uit kosten voor het programma Filevermindering (decentrale projecten), onderzoeken op het gebied van decentraal/regionaal vervoer en uitgaven ter stimulering van de marktwerking OV.

34.05 Programma Beter Benutten

Het onlangs gestarte programma Beter Benutten kent naast de juridisch verplichte uitgaven die met name betrekking hebben op mobiliteitsmanagement voorsnog een fors deel van de budgetten die nog beleidsmatig zullen worden ingevuld. De beoogde bestedingen richten zich op: nationale maatregelen, uitvoering van gebiedspakketten, onderzoek en communicatie.

Operationele doelstellingen

Operationele doelstelling

34.01 Netwerk Weg: Reistijden over de weg betrouwbaar en acceptabel maken; bijdragen aan een robuust mobiliteitssysteem

Motivering

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

Beleidsartikel 34

Om een robuust hoofdnetwerk (mobiliteitssysteem) van weg-, spoor- en vaarwegen te verkrijgen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen.

Instrumenten

- De SVIR en de NMCA zijn van belang bij de invulling en uitwerking van de gebiedsagenda's.

Beheer en onderhoud

- Rijkswaterstaat is uitvoerder van het beheer en onderhoud van de hoofdwegen.
- Middelen komen uit het Infrastructuurfonds artikel 12.

Benutten en aanleg weginfrastructuur

- Een MIRT-verkenning, een MIRT-onderzoek of netwerkanalyse wordt gebruikt bij het zoeken naar oplossingen voor knelpunten.
- Middelen komen uit het Infrastructuurfonds artikel 12.

Het hoofdwegennet en het onderliggend wegennet worden als één samenhangend netwerk benaderd. Bij knelpunten zoeken overheden gezamenlijk, in een MIRT-verkenning of als onderdeel van een netwerk-analyse, naar oplossingen. Dit kan bestaan uit benuttingsmaatregelen of aanleg van infrastructuur op zowel het hoofdwegennet als het onderliggend wegennet. Ook behoren ruimtelijke maatregelen of acties op het terrein van mobiliteitsmanagement tot de mogelijkheden. Bij de keuze van oplossingen staat verbetering van de deur-tot-deur bereikbaarheid voorop. Deze aanpak is in detail beschreven in de SVIR¹.

Het optimaal benutten van de bestaande infrastructuur is een belangrijke pijler om de bereikbaarheid te vergroten, zie 34.05 Programma Beter Benutten.

Weginfrastructuur voor het goederenvervoer

Het goederenvervoer over de weg stelt vanuit zijn unieke karakter specifieke eisen aan de kwaliteit en beschikbaarheid van weginfrastructuur:

- Uitvoeren van de vrachtspecifieke actielijnen (bijvoorbeeld verlenging in-/uitvoegstroken en wegvakken op specifieke locaties met veel vrachtverkeer).
- Vooral via inzet van netwerkorganisatie Connekt zal in 2012 de verdere opschaling van stedelijke distributie-afspraken tussen gemeenten en bedrijfsleven worden voortgezet.
- Realiseren van kleinschalige infrastructurele voorzieningen voor het wegvervoer, zoals verzorgingsplaatsen langs het hoofdwegennet.

Meetbare gegevens

De belangrijkste prestaties in 2012 zijn:

Algemene strategie en beleidsontwikkeling

- De kosten van de afbouw van de Commissie Tunnelveiligheid zullen op dit product plaatsvinden.

Beheer en onderhoud

- Het Rijk is beheerder van het hoofdwegennet en de decentrale overheden beheren het onderliggend wegennet. Het beheer en onderhoud van de hoofdwegen wordt door Rijkswaterstaat uitgevoerd. Deze activiteiten zijn op het Infrastructuurfonds (artikel 12) terug te vinden.

¹ Voor uitvoering van de Spoedaanpak wegen en het overige MIRT-programma, zie artikel 12 van het Infrastructuurfonds.

Beleidsartikel 34

Benutten en aanleg weginfrastructuur

- In geval van knelpunten zullen overheden gezamenlijk zoeken, in een MIRT-verkenning of als onderdeel van een netwerkanalyse, naar oplossingen. Deze kunnen bestaan uit benuttingsmaatregelen of aanleg van infrastructuur, andere ruimtelijke maatregelen of acties op het terrein van mobiliteitsmanagement. In de nieuwe SVIR staat de aanpak in detail beschreven.

Weginfrastructuur voor het goederenvervoer

- Realiseren van kleinschalige infrastructurele voorzieningen voor het wegvervoer.

Indicatoren/Kengetallen

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

Er is een nieuwe bereikbaarheidsindicator ontwikkeld, deze is opgenomen in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. Deze indicator is ontwikkeld om de kwaliteit van de bereikbaarheid voor de gebruiker beter te kunnen beoordelen. Deze indicator wordt gebruikt naast de huidige beleidsdoelen en zal doorontwikkeld worden, zodat deze medio 2012 in de begroting 2013 en ook in projectgerichte of gebiedsgerichte studies toepasbaar is.

Integrale bereikbaarheid

Zoals in de Structuurvisie beschreven brengt de nieuwe bereikbaarheidsindicator de integrale bereikbaarheid in beeld. Hierbij wordt met integrale bereikbaarheid zowel de bereikbaarheid over alle modaliteiten tezamen als de bereikbaarheid over alle netwerken (hoofd- en onderliggend) bedoeld, oftewel de bereikbaarheid van deur-tot-deur. Het is immers deze van deur-tot-deur bereikbaarheid die vanuit het perspectief van de reiziger relevant is. De indicator geeft dus inzicht in de kwaliteit van het totale mobiliteitssysteem. De bereikbaarheid wordt hierbij bepaald aan de hand van de moeite die het gemiddeld per kilometer kost om een bestemming te bereiken. Deze moeite wordt uitgedrukt in de gemiddelde kosten die reizigers per kilometer maken om hun plaats van bestemming te bereiken. Zoals in de Structuurvisie is aangegeven is de indicator geen absolute maatstaf of norm, maar een relatieve maat. Hiermee is de indicator een aanvulling op de bestaande absolute en sectorale indicatoren uit de Nota Mobiliteit die alle specifiek gericht zijn op de hoofdinfrastructuur van wegen, spoorwegen en vaarwegen.

De veelzijdigheid van de indicator in de begroting, maar ook de toepassing ingeval van projectspecifieke studies en op de diverse schaalniveaus wordt nog verder uitgewerkt. Dit is in de Structuurvisie als het doorontwikkelen van de indicator benoemd. Hierbij wordt ook het goederenvervoer over het spoor en de vaarwegen in de indicator geïntegreerd.

Algemene strategie en beleidsontwikkeling

De meetbare gegevens voor dit product zijn hieronder bij de overige producten weergegeven.

Beheer en onderhoud

De meetbare gegevens, zoals de prestatie-afspraken, de specificatie van het areaal en de oppervlakte van het wegdek staan vermeld in artikel 12 van het Infrastructuurfonds.

Beleidsartikel 34

Benutting en aanleg van weginfrastructuur, weginfrastructuur voor het goederenvervoer

Er is geen aparte indicator voor de weginfrastructuur voor het goederenvervoer, omdat vrachtwagens van dezelfde infrastructuur gebruik maken als personenauto's. De drie indicatoren (acceptabele reistijd, voertuigverliesuren, betrouwbaarheidspercentage HWN) gelden ook voor het goederenvervoer.

Bestaande indicatoren:

Indicator: Acceptabele reistijd						
	Basis- waarde 2000	2007	2008	2009	2010	Streef- waarde 2020
Een acceptabele reistijd: percentage waar de streefwaarde wordt gehaald.	89%	80%	80%	84%	83%	100%

Bron: Rijkswaterstaat/DVS 2010

– De reistijd op een traject is acceptabel als de reistijd in de spits maximaal 1,5x de reistijd buiten de spits is (referentiesnelheid 100 km/uur). Op stedelijke ringen is de streefwaarde maximaal 2x de reistijd in de spits.

– Er zijn 188 trajecten (alle autosnelwegen binnen het hoofdwegennet). Hiervan zijn er 82 trajecten onbemeten. Aangenomen is dat deze onbemeten trajecten voldoen aan de streefwaarde omdat dit de minst drukke trajecten zijn.

– Voor de bepaling van de streefwaarde wordt verwezen naar de SVIR.

Het beoogde doel voor 2020 was dat op alle trajecten (100%) de reistijd voldoet aan de streefwaarden uit de Nota Mobiliteit. In 2010 geldt dat voor 83% van de trajecten. Door de toename van het reistijdjaarverlies is het percentage trajecten waar de streefwaarde gehaald wordt met 1% afgenomen ten opzichte van 2009. Het verdere bouwprogramma uit het MIRT projectenboek 2011 zorgt voor verhoging van het percentage trajecten.

Nieuwe indicator:

In de SVIR (bijlage 6) zijn nieuwe aangepaste streefwaarden opgenomen gericht op het jaar 2028¹.

Bestaande indicatoren:

Indicator: Betrouwbaarheidspercentage hoofdwegennet (HWN)						
	Basis- waarde 2000	2007	2008	2009	2010	Streef- waarde 2020
Betrouwbaarheidspercentage: percentage van de verplaatsing in de spits op het HWN dat op tijd is ¹	94%	90%	90%	92%	91%	95%

¹ «Op tijd» wil zeggen op langere afstanden (boven 50 km) maximaal 20% vroeger of later dan de verwachte reistijd, en op korte afstanden maximaal 10 minuten korter of langer dan de verwachte reistijd op een bepaald tijdstip van de dag. Het werkelijke percentage zal iets hoger liggen dan in de tabel gepresenteerd, omdat de tabel betrekking heeft op de 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.

Bron: Rijkswaterstaat/DVS, 2010

Het beoogde doel in 2020 is dat 95% van de ritten «op tijd» afgewikkeld wordt. In 2010 geldt dat 91% van de ritten op tijd is, 1% minder dan in het jaar 2009. De toename van het reistijdjaarverlies in files met 6,7% is hiervan de directe oorzaak; hoe meer files hoe onbetrouwbaarder de reistijd. Het bouwprogramma uit het MIRT projectenboek 2011 zorgt voor een verbetering van de betrouwbaarheid.

¹ Zie bijlage 6, SVIR.

Beleidsartikel 34

Bestaande indicatoren:

Indicator: Voertuigverliesuren						
	Basis- waarde 2000	2007	2008	2009	2010	Streef- waarde 2020
Voertuigverliesuren in files; index 2000 = 100 ¹	100	157	158	140	149	60

¹ 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 Nota Mobiliteit aangegeven dat ook op deze doelstelling moet worden gestuurd.

Bron: Rijkswaterstaat/DVS, 2010

De afgelopen jaren heeft een stijging van het aantal voertuigverliesuren in files laten zien. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)¹ verwacht voor de periode 2011–2015 een verdere stijging van 16% t.o.v. het niveau in 2010. Hierbij is het uitgangspunt dat de MIRT projecten uit het projectenboek 2012 in de periode gerealiseerd worden. Zonder deze projecten zouden files in de periode 2011–2015 32% toenemen.

Extracomptabele verwijzingen

Verwijzing naar het Infrastructuurfonds (IF)

Overzicht uitgaven op het Infrastructuurfonds (x € 1 mln)								
Art. Omschrijving	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Art 12 Hoofdwegennet	2 909	3 270	2 590	2 458	2 692	3 201	2 176	3 439

Belastinguitgaven

Meerjarenraming van belastinguitgaven (x € mln), budgettair belang op transactiebasis							
Omschrijving	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Vervoer van personen (w.o. openbaar vervoer)	681	712	745	780	816	853	893

Operationele doelstelling

34.02 Netwerk Vaarwegen: Reistijden over het water betrouwbaar en voorspelbaar maken; bijdragen aan een robuust mobiliteitssysteem

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.

Om een robuust hoofdnetwerk (mobiliteitssysteem) van weg-, spoor- en vaarwegen te verkrijgen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen.

Instrumenten

Vaarweginfrastructuur

- Het reguliere beheer en onderhoudsprogramma.
- De extra impulsprogramma's gericht op het wegwerken van het achterstallig onderhoud (zie voor concrete activiteiten het Plan van Aanpak Onderhoud (2003)² en de latere extra impuls
- Het MIRT-projectenboek wordt gebruikt als leidraad voor de aanleg en benutting van vaarweginfrastructuur.
- Middelen uit het Infrastructuurfonds artikel 15.

¹ <http://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ienm/kennisinstituut-voor-mobiliteitsbeleid>

² Bijlage bij Kamerstukken II, 2003–2004, 29 200 XII, nr. 1.

Meetbare gegevens

De belangrijkste prestaties in 2012 zijn:

Vaarweginfrastructuur

- Uitvoeren van het achterstallig onderhoudsprogramma vaarwegen.
- Uitvoeren van het reguliere beheer- en onderhoudsprogramma vaarwegen.
- Verbeteren van het bedieningsniveau van sluisen en bruggen.
- Uitvoeren van het aanlegprogramma vaarwegen.
- Door samenwerking met de decentrale overheden in de Gebiedsagenda's de zwakste schakels in de logistieke keten versterken.
- In internationaal verband pleiten voor het opheffen van infrastructurele knelpunten in het Trans Europees Netwerk (TEN).

Indicatoren / Kengetallen

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

Zie onder Indicatoren/Kengetallen 34.01

Vaarweginfrastructuur

Indicator: Passeertijd sluisen					
	Realisatie 2008	Realisatie 2009	Realisatie 2010	Streef- waarde 2011	Streef- waarde 2012
Hoofdtransportas	63%	75%	68%	80%	85%
Hoofdvaarweg	84%	85%	81%	75%	75%
Overige vaarweg	92%	90%	88%	70%	70%

Bron: Rijkswaterstaat/Dienst Verkeer en Scheepvaart (DVS)

Bestaande indicatoren:

Om de effectiviteit van het vaarwegenbeleid te meten wordt sinds enige jaren de indicator «betrouwbaarheid reistijd vaarwegen» uitgewerkt. Deze indicator zal zich richten op de verschillende corridors en gevuld worden met gegevens over o.a. onderhoudsregime, verkeersmanagement, informatievoorziening naar de gebruiker, beschikbaarheid van ligplaatsen, passagetijd sluisen en bruggen. Veel van deze gegevens komen pas beschikbaar na invoering van River Information Services op de Nederlandse vaarwegen, inclusief het uitrusten van alle schepen met AIS transponders. Gezien de introductie van AIS is de verwachting dat een eerste aanzet voor zo'n nieuwe indicator vanaf 2013 kan worden gegeven. Tot op heden is de indicator «passeertijd sluisen» uitgewerkt. De «passeertijd sluisen» 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.

De realisatie voor de hoofdtransportassen blijft achter bij de streefwaarden. Dit wordt enerzijds veroorzaakt door (de aanpak van) achterstallig onderhoud en anderzijds door capaciteitsproblemen bij enkele sluisen. Achterstallig onderhoud zorgt allereerst voor het frequenter optreden van storingen, maar ook de aanpak van het achterstallig onderhoud zelf leidt tot tijdelijke stremmingen die de passeertijden beïnvloeden. Daarnaast is er sprake van capaciteitsproblemen bij de Zeeuwse sluisen. Via het MIRT-aanlegprogramma wordt daaraan gewerkt met studies naar de capaciteit van de Volkeraksluisen en de sluis bij Terneuzen.

Als de realisatiecijfers 2010 van de verschillende hoofdtransportassen naar corridor worden gedifferentieerd dan leidt dat tot het volgende beeld:

Amsterdam-Rijnkanaal = 86%
 Rijn-Scheldeverbinding = 66%
 Westerschelde = 58%.

Extracomptabele verwijzingen

Verwijzing naar het Infrastructuurfonds (IF)

Overzicht uitgaven op het Infrastructuurfonds (x € 1 mln)							
Art. Omschrijving	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
IF 15 Hoofdvaarwegennet	849	764	844	908	884	871	775

Operationele doelstelling

34.03 Netwerk Spoor: Betrouwbaarheid en capaciteit van het spoornetwerk vergroten; bijdragen aan een robuust mobiliteits-systeem

Motivering

Om de kerntaak van het spoor goed uit te voeren: 1. het bieden van een robuust netwerk van spoorverbindingen dat het hoogfrequent reizen en groei van het reizigersverkeer op de drukste corridors tussen de belangrijkste stedelijke regio's mogelijk maakt; 2. het bijdragen aan de bereikbaarheid van alle landsdelen per spoor; 3. het bieden van een robuust netwerk van internationale spoorverbindingen voor het spoorgoederenvervoer.

Om een robuust hoofdnetwerk (mobiliteitssysteem) van weg-, spoor- en vaarwegen te verkrijgen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen.

Instrumenten

Algemene strategie en beleidsontwikkeling

In 2012 vindt verder uitvoering en implementatie plaats van de maatregelen die voortvloeien uit het kabinetsstandpunt over de evaluatie van de spoorwetgeving (TK 2008–2009, XII, 31 987, nr. 1; Evaluatie spoorwetgeving). Dit omvat o.a.:

- het versterken van de aansturing van NS en ProRail.
- het verbeteren van de spelregels voor gebruik van het spoor en
- het organiseren van een betere positie voor decentrale overheden en overige vervoerders ten opzichte van ProRail en NS.

Aanleg en beheer en instandhouding

Het bestaande spoornet vertegenwoordigt een groot maatschappelijk geïnvesteerd kapitaal. Instandhouding hiervan is de eerste prioriteit.

- Tot 1 januari 2015 heeft ProRail de beheerconcessie gekregen voor een doelmatig en doeltreffend beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur.
- Tweede fase Herstelplan Spoor om met name de capaciteits- en punctualiteits-knelpunten op te lossen en het versneld uitvoeren van onderhoud en vervanging.
- In het Infrastructuurfonds zijn diverse projecten opgenomen ter vergroting van de spoorcapaciteit voor personen- en goederenvervoer. Daarnaast is inzet nodig op een aantal kleinere projecten die niet in het MIRT zijn opgenomen. Zoals kleine infra-aanpassingen en het beleid t.a.v. openbare laad- en losplaatsen en saneringsvraagstukken.
- Voor het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer¹ (Spoorboekloos reizen | Rijksoverheid.nl) worden vijf planstudies uitgevoerd.
- Middelen uit het Infrastructuurfonds artikel 13.

¹ www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/spoorvervoer/spoorboekloos-reizen

Vervoer

- Tot 1 januari 2015 heeft NV Nederlandse Spoorwegen een concessie gekregen voor het vervoer op het hoofdrailnet.
- Per 1 juli 2009 is een 15-jarige publiekrechtelijke concessie van toepassing op het vervoer over de HSL-Zuid door High Speed Alliance (HSA).
- Het subsidiëren van onrendabele lijnen in het Hoofdrailnet (HRN) en de contractsector. Middelen uit het Infrastructuurfonds artikel 13.

Meetbare gegevens

De belangrijkste prestaties in 2012 zijn:

Algemene strategie en beleidsontwikkeling

Bij grote verstoringen is gebleken dat de robuustheid van het spoorstelsel te wensen overlaat en de informatievoorziening aan reizigers tekort schiet. Om het functioneren van het spoorstelsel te verbeteren is de aanpak om:

- Cultuurverandering te bewerkstelligen waardoor de reiziger centraal komt te staan.
- De samenwerking binnen de verkeersleiding te verbeteren en de organisatie ervan aan te passen.
- De organisatie van de reisinformatie te verbeteren.
- De output-sturing aan te scherpen en
- De keten van infrastructuur, dienstregeling en logistiek van materieel en personeel te vereenvoudigen en meer betrouwbaar te maken.

Aanleg en beheer en instandhouding

- ProRail draagt zorg voor een doelmatig en doeltreffend beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur.
- De tweede fase Herstelplan Spoor uitvoeren om de doelstellingen in 2012 te kunnen realiseren en daarmee een basis te leggen voor de doelstellingen in de periode Nota Mobiliteit. Het gaat hierbij met name om het oplossen van capaciteits- en punctualiteits-knelpunten en het versneld uitvoeren van onderhoud en vervanging.
- ProRail draagt ook zorg voor het beheer en uitvoering van onder andere fietsenstallingen bij de stations, tankplaten, studies capaciteitsmanagement, transferruimtes. Verder betreft dit de voorbereiding van het in beheer nemen van toekomstige hoofdspoorweginfrastructuur.

Vervoer

- Toezicht houden op de naleving van de concessieovereenkomst met High Speed Alliance (HSA) voor het hogesnelheidsvervoer over de HSL-Zuid en de vervoerconcessie met NS voor het HRN.
- In het kader van het actieplan Groei op het Spoor worden maatregelen ondersteund met een niet infrastructureel karakter, zoals op het vlak van treinaanbod, kaartjes en kennismaking en informatievoorziening.
- Over alle 33 oorspronkelijke contractsectordiensten is een definitief besluit genomen:
 - 23 diensten zijn gedecentraliseerd.
 - 5 diensten zijn in het HRN opgenomen, waarvan 1 dienst (Zwolle-Enschede) per 2015 alsnog in aanmerking komt voor decentralisatie (na realisatie combi-tunnel Nijverdal).
 - 1 dienst wordt na realisatie van spoorverdubbeling Houten-Houten Castellum in het HRN opgenomen.
 - 4 diensten worden t/m 2014 door NS gereden.

Indicatoren / Kengetallen

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

Zie onder Indicatoren/Kengetallen 34.01

Algemene strategie en beleidsontwikkeling

De meetbare gegevens voor dit product zijn hieronder bij de overige producten weergegeven. Aangezien de genoemde activiteiten gericht zijn op zowel het beheer van de spoorweginfrastructuur als het vervoer erover zijn hiervoor geen aparte meetbare gegevens ontwikkeld.

Aanleg, Beheer en instandhouding en vervoer

Binnen de beheerconcessie ProRail worden tussen lenM en ProRail concrete afspraken gemaakt over prestaties op het gebied van het spoor (29 984, nr. 167). Deze prestaties worden in het Beheerplan uitgewerkt in nadere indicatoren met bijbehorende grens- of richtwaarden. Met de Nederlandse Spoorwegen maakt lenM afspraken over het personenvervoer. Deze prestaties werkt NS in het Vervoerplan uit in nadere indicatoren met bijbehorende grens- of richtwaarden.

Vanaf 1 januari 2008 worden NS en ProRail (voor wat betreft het concessiedeel) op output gestuurd. Dat betekent dat afspraken worden gemaakt over prestaties in de vorm van grenswaarden. Hieronder zijn de belangrijkste indicatoren opgenomen.

Een uitgebreider overzicht is opgenomen in het Beheerplan en Vervoerplan en in de onderhoudsparagraaf van het MIRT-projectenboek. De indicator betreft de in het jaarlijkse Beheerplan¹ (Spoor: vervoer- en beheerplan; Brief regering; Prestaties van NS en ProRail in 2010 en 2011) afgesproken grenswaarde voor beschikbaarheid. Met de lagere grenswaarde voor beschikbaarheid in 2011 ten opzichte van 2010 is ingestemd vanwege het grote aantal uitbreidingsprojecten dat in 2011 op druk bereiden baanvakken zal plaatsvinden.

Indicator: Beschikbaarheid Hoofdspoorweginfrastructuur (HSI), dit is incl. de regionale spoorlijnen, maar excl. BTR en HSL

	2007	2008	2009	2010	Grenswaarde 2011	Streefwaarde 2012
Beschikbaarheid HSI	99,4%	99,62%	99,51%	99,55%	99,45%	99,45%

Bron: Beheerplan 2010, Prorail

Met de NS is afgesproken om de punctualiteit te meten naar de 5 minuten-norm. De indicator 5-minuten-punctualiteit wordt gebruikt als indicator om de punctualiteit van de treindiensten te meten en in internationaal verband te vergelijken.

In onderstaand schema wordt ook nog de 3-minuten-norm gehanteerd. Op grond van de 5 minuten-norm zijn de in de tabel genoemde percentages vastgelegd.

¹ <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/behandelddossier/29984/kst-29984-259?resultIndex=7&sorttype=1&sortorder=4>

Prestatie-indicator: Punctualiteit reizigersvervoer Hoofdrailnet (HRN)

Indicator	Basis- waarde 2003	2005	2007	2008	2009	2010	2011	Streef- waarde 2012	Grens- waarde 2009–2015
Indicator 3 minuten punctualiteit reizigersvervoer HRN ¹	83,1%		87,0%	86,8%	86,6%	86,5%			
Indicator 5 minuten punctualiteit reizigersvervoer HRN ¹				93%	92,8%	92,5%			93%

¹ afhankelijk van de uitvoering van de 2e fase van het Herstelplan (2007–2012)

Bron: Vervoerplan 2011, NS

Kwaliteit van spoorverbindingen voor het goederenvervoer
Aangezien sprake is van projecten ter vergroting van de spoorcapaciteit van het goederenvervoer en kleine infrastructuraanpassingen wordt hier verwezen naar de artikelen 13 en 17 van het Infrastructuurfonds.

Extracomptabele verwijzingen *Verwijzing naar het Infrastructuurfonds (IF)*

Overzicht uitgaven op het Infrastructuurfonds (x € 1 000)

Art. Omschrijving	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
IF 13 Spoorwegen	2 645	2 433	2 446	2 569	2 392	2 576	2 400
IF 17.02 Betuweroute (realisatie)	32	22	10	2			
IF 17.03 Hogesnelheidslijn	54	90					
IF 17.04 Anders Betalen voor Mobiliteit	34	3					

Operationele doelstelling **34.04 Netwerk decentraal/regionaal vervoer: decentrale overheden in staat stellen een effectief regionaal mobiliteitsbeleid te voeren; bijdragen aan een robuust mobiliteitssysteem**

Motivering Om de stedelijke netwerken en economische kerngebieden bereikbaar te houden als voorwaarde voor economische groei en mede mogelijk te maken dat mensen kunnen meedoen aan de samenleving moeten de decentrale overheden in staat worden gesteld betrouwbaar, snel en gemakkelijk te gebruiken regionaal openbaar vervoer (regionaal en lokaal spoor, metro, tram, bus) aan te bieden aan de reiziger.
Om een robuust hoofdnetwerk (mobiliteitssysteem) van weg-, spoor- en vaarwegen te verkrijgen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen.

Instrumenten *Algemene strategie en beeldvorming*

- Het wetgevend- en beleidskader opstellen voor OV-systemen. De decentrale overheden zijn primair verantwoordelijk voor het goed functioneren van regionale OV-systemen.

Betrouwbaar en veilig

- De Europese Verordening voor passagiersrechten in het busvervoer. Het betreft bepalingen over onder meer aansprakelijkheid, toegankelijkheid, assistentie bij haltes, reisinformatie, klachtenbehandeling en handhaving.
- De Quick scan van de gedecentraliseerde spoorlijnen.

Snel

- Het Actieprogramma Regionaal Openbaar Vervoer (AROV) levert een bijdrage aan de inzet van het Rijk om samen met de decentrale

Beleidsartikel 34

overheden concrete maatregelen te realiseren om de snelheid en frequentie van het regionaal OV te verhogen.

- Het programma «Ruimte voor de fiets» draagt bij aan de verbetering en uitbreiding van fietsparkeervoorzieningen bij stations.

Gemakkelijk en comfortabel in gebruik

- Met de invoering van de OV-chipkaart als vervoer- en betaalbewijs in het openbaar vervoer kan de reiziger met één kaart door de OV-keten reizen.

Project Nationale Data OV-gegevens (NDOV)

- Het voor de markt mogelijk maken om innovatieve reisinformatieapplicaties te maken teneinde de reiziger te voorzien van actuele ov-reisadviezen. De overheden (provincies, stadsregio's en lenM) beogen met het project NDOV een impuls te geven aan de beschikbaarheid van ov-data.
- Voor de weggebruiker geldt dat via de Nationale Databank Wegverkeersgegevens (NDW¹) betere informatie beschikbaar komt voor meer wegvakken.

Meetbare gegevens

De belangrijkste prestaties in 2012 zijn:

Algemene strategie en beleidsvorming

- De modernisering en harmonisering van de regelgeving voor lokaal spoor treedt in werking in 2012:
- Na het onherroepelijk worden van de concessies zal het concessiebeheer van de Waddenveren worden ingericht. Dat betekent onder meer dat jaarlijks een goedkeuringsprocedure voor de vervoerplannen van de concessiehouders moet worden doorlopen en monitoring zal starten.
- Uitvoering van een experiment voor de verlaging van de minimumleeftijd voor buschauffeurs. De inwerkingtreding is per 1 januari 2011 gestart. Dit experiment loopt minimaal drie jaar en zal na afloop worden geëvalueerd.
- lenM blijft de kennisuitwisseling met het Kennisplatform Verkeer en Vervoer ondersteunen voor een kwaliteitsverbetering van het regionaal OV. De professionalisering van de reizigersinspraak wordt sinds 2011 uitgevoerd door het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV).

Betrouwbaar en veilig

- De implementatie van de nieuwe Europese Verordening over passagiersrechten in het busvervoer in de Nederlandse wetgeving wordt in procedure gebracht. Het betreft bepalingen over onder meer aansprakelijkheid, toegankelijkheid, assistentie bij haltes, reisinformatie, klachtenbehandeling en handhaving.
- Start van de uitvoeringsmaatregelen ter verbetering van de punctualiteit of de capaciteit op negen gedecentraliseerde spoorlijnen in het kader van de Quick scan van de gedecentraliseerde spoorlijnen.
- Borging van de publieke belangen in het taxivervoer (veiligheid, betrouwbaarheid, beschikbaarheid, betaalbaarheid) door samenwerking van lenM met de grote steden, belangenorganisaties en de taxibranche ter verbetering van de kwaliteit van zowel het straattaxivervoer als het contractvervoer in Nederland.
- Met ingang van 2011 verder invulling geven aan verschillende uitvoeringsmaatregelen die op basis van de Toekomstvisie Taxi² (Taximarkt sturen op kwaliteit | Rijksoverheid.nl) zijn opgesteld in nauwe samenwerking met vertegenwoordigers van de grote steden,

¹ www.ndw.nu

² www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/kamerstukken/2008/06/19/20085330-toekomstvisie-taxi.html

Beleidsartikel 34

belangenorganisaties en de taxibranche.

Snel

- Via het programma «Ruimte voor de fiets»¹ is de verwachting dat er in 2012 circa 20 000 fietsparkeervoorzieningen worden gerealiseerd bij stations, waarvan 15 000 capaciteitsuitbreiding zijn en 5 000 plekken worden vervangen.

Gemakkelijk en comfortabel in gebruik

- Het invoeringsproces van de OV-chipkaart wordt door lenM gevolgd, gefaciliteerd en waar nodig bijgestuurd.

Project Nationale Data OV-gegevens (NDOV)

- De beschikbaarheid van de ov-data wordt waar nodig door lenM gefaciliteerd. De verwachting is dat eind 2012 de actuele ov-data beschikbaar zijn.

Indicatoren/Kengetallen

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

Zie onder Indicatoren/Kengetallen 34.01

Algemene strategie en beleidsvorming

De meetbare gegevens voor dit product zijn hieronder bij de overige producten weergegeven. Aangezien de genoemde activiteiten gericht zijn op zowel het regionaal OV-systeem en de regionale bereikbaarheid zijn hiervoor geen aparte meetbare gegevens ontwikkeld.

Regionale bereikbaarheid

Klanttevredenheid geeft een indicatie van de waardering van het regionaal OV.

De aanbestedingsgraad geeft een beeld van de ontwikkeling van het procentuele aandeel van het totaal aantal OV-bedrijven waarvan het OV is aanbesteed.

De ontwikkeling van het aantal reizigerskilometers geeft een goed beeld van het gebruik van het OV. De decentrale overheden en vervoerders zijn hiervoor primair verantwoordelijk. lenM heeft een coördinerende en stimulerende functie.

Het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV) voert jaarlijks in opdracht van lenM 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.

De resultaten van de klantenbarometer worden door de decentrale overheden (de concessieverleners) gebruikt in het concessiebeheer. De resultaten worden met de concessiehouder besproken. In de concessies zijn bonus/malussen opgenomen met betrekking tot de resultaten van de Klantenbarometer.

¹ www.prorail.nl/Publiek/Infraprojecten/Ruimtevoordefiets/Pages/Ruimtevoordefiets.aspx

Beleidsartikel 34

Kengetal Klanttevredenheid regionaal openbaar vervoer				
	2007	2008	2009	2010
Algemeen oordeel	7,0	7,2	7,2	7,2
Informatie en veiligheid	7,3	7,5	7,5	7,5
Rijcomfort	7,0	7,2	7,2	7,3
Tijd en doorstroming	6,0	6,2	6,5	6,5
Prijs	6,3	6,5	6,3	6,0

Bron: KpVV – OV Klantenbarometer, 2011

Bestaande indicatoren:

Indicator: Aanbestedingsgraad regionaal OV						
	Basis- waarde 2002	2007	2008	2009	2010	Streef- waarde
Aanbestedingsgraad regionaal Openbaar Vervoer (excl. G3) G3-steden (A'dam, R'dam, Den Haag)	5%	72%	92%	92%	92%	100% n.v.t.

Bron: lenM, 2010

Indicator: Aanbestedingsgraad regionaal OV						
	Basis- waarde 2002	2007	2008	2009	2010	Streef- waarde
Aanbestedingsgraad regionaal Openbaar Vervoer (excl. G3) G3-steden (A'dam, R'dam, Den Haag)	5%	72%	92%	92%	92%	100% n.v.t.

Bron: lenM, 2010

De streefwaarde van 100% zal niet worden gehaald, omdat er voor enkele regionale spoorlijnen en een enkel gebied nog een ontheffing op de aanbestedingsplicht geldt ter overbrugging van een aanbesteding. In het Regeerakkoord is opgenomen dat er een verplichte aanbesteding komt voor het openbaar vervoer in de drie stadsregio's: Amsterdam, Rotterdam en Haaglanden .

Kengetal Overzicht reizigerskilometers regionaal OV (x 1 mrd; excl. regionale trein)				
	2007	2008	2009	2010 ¹
Stadsregio's	3,6	3,6	3,7	3,8
Provincies	2,9	2,8	2,9 ²	3,0
Totaal	6,5	6,4	6,5 ³	6,7 ³

¹ Cijfers 2010 nog gebaseerd op een raming.

² Verschil met Jaarverslag 2010 door herberekening op basis van recent afgeronde onderzoeken en interpolatie daarvan met voorgaande jaren.

³ Afrondingsverschil.

Bron: Wroov 2010

De ontwikkeling vertoont een min of meer stabiel beeld, met mogelijk een positieve ontwikkeling vanaf 2010. Deze lichte groei kan zijn veroorzaakt door minder zwartrijden in de metro als gevolg van de invoering van de chipkaart.

Verbeteren regionale OV-systemen

De decentrale overheden en vervoerders zijn primair verantwoordelijk voor het verbeteren van de regionale OV-systemen. Door middel van aanvullende gemeentelijke bevoegdheden in de nieuwe wet wordt het voor gemeenten mogelijk om, afhankelijk van de specifieke lokale situatie, maatwerk te leveren om de kwaliteit van het gemeentelijk straattaxi-vervoer te verbeteren en lokale problemen op te lossen. Deze maatregelen kunnen zich richten op herkenbaarheid, traceerbaarheid en groepsvorming. Als lid van een groep zijn individuele taxichauffeurs beter herkenbaar en aanspreekbaar op de geleverde prestatie. Daarnaast krijgen gemeenten ook de mogelijkheid om rechtstreeks op kwaliteit in te grijpen. Het wetsvoorstel behelst daarnaast een aantal wijzigingen ten behoeve van overzichtelijkheid en vereenvoudiging van de regelgeving voor taxivervoer. De verschillende maatregelen zijn opgenomen in een wijziging van de Wet Personenvervoer 2000 en het Besluit Personenvervoer 2000. De wijziging van de Wet Personenvervoer 2000 is in juni 2010 voorgelegd aan de Tweede Kamer. In september 2010 heeft de Kamer een Verslag vastgesteld. Als gevolg van de afspraken in het Regeerakkoord diende de wet aangepast te worden: er kwam een aanbestedingsverplichting voor het OV in de drie grote steden. In januari 2011 is hiertoe een nota van wijziging samen met de Nota naar aanleiding van het Verslag aan de Kamer gestuurd. De Kamer heeft vervolgens een tweede verslag opgestuurd. De nota naar aanleiding van het nader verslag zal naar verwachting medio 2011 naar de Kamer worden gezonden. Hierna dient het Besluit Personenvervoer gewijzigd te worden om het aan te passen aan de Wp2000 en in de besluitvormingsprocedure gebracht te worden. Het dient tegelijk met de Wp2000 in werking te treden. De behandeling van de Wp2000 door de Tweede Kamer wordt verwacht in de tweede helft van 2011. Om de stadsregio's in de gelegenheid te stellen een aanbesteding fatsoenlijk voor te bereiden, is de verplichte aanbestedingsdatum voor bus en multimodale concessies in de drie grote steden opgeschoven. Voor de zomer 2011 wordt de laatste hand aan het besluit gelegd, waarna het in de zomer gepubliceerd kan worden.

Kengetallen taxi			
Output	Verwachte ontwikkeling	Landelijke ontwikkeling relatief	4 grote steden
1. Waarderingconsument ¹ (gebruikers)	Verbetering	Constant hoog: 2007: 7,2 2008: 7,3 2009: 7,2 2010: 7,5	iets lager dan het landelijk gemiddelde: 2007: 7,1 2008: 7,4 2009: 7,2 2010: 7,2
2. Prijsontwikkeling (straattaxi) ²	Prijzdaling	2007: + 3,9% 2008: 1,2 % 2009: varieert van 1,2% voor stadsrit en 1,1% voor buitenrit ² 2010: – 0,9% voor een stadsrit en 0,0% voor een buitenrit	2007: + 3,6% 2008: – 24,6% tot + 6% ² 2009: varieert van 0,1% voor stadsrit en – 0,1% voor buitenrit ² 2010: +0,2 voor een stadsrit en +0,4 voor een buitenrit

¹ Jaarlijks vindt onderzoek plaats naar zowel de waardering van de consument als de prijsontwikkeling in de straattaxi. De gemiddelde waardering in de periode 2000–2010 bedraagt 7,3. In 2010 ligt de landelijke waardering met 7,5 iets hoger. Dit kan worden verklaard door hogere waarderingen voor met name: gedrag en rijstijl van de chauffeur, het comfort in de taxi en het inzicht in de ritkosten. In de vier grote steden ligt de klantenwaardering tussen 2005 en 2010 rond de 7,2. Ook in 2010 bedraagt de klantwaardering in de vier grote steden 7,2.

² De landelijke prijsontwikkeling van de straattaxi wordt jaarlijks gemeten voor een tweetal referentieritten; één met 5 kilometer lengte (meest voorkomende rit in de steden) en één met een lengte van 15 kilometer (vooral kleinere steden en platteland).

Bron: Waardering consument:

– Vier grote steden: Mysteryshopper Onderzoek 2006–2008; TNS Consult.

– Landelijke ontwikkeling: taximonitor gebruikers 2008–2010; I&O Research.

«Prijsontwikkeling»: De ontwikkeling van bedrijven en hun tarieven in de Nederlandse taximarkt in 2010: TNS Consult.

OV-Chipkaart

Voor de invoering van de OV-chipkaart zijn hier geen meetbare gegevens opgenomen omdat de decentrale overheden en vervoerders verantwoordelijkheid dragen voor de uitrol.

Extracomptabele verwijzingen

Belastinguitgaven

Meerjarenraming van belastinguitgaven (x € mln.), budgettair belang op transactiebasis							
Omschrijving	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Teruggaaf taxi's	65	60	62	65	67	70	73
Vrijstelling taxi's	52	53	54	56	58	59	61

Operationele doelstelling

34.05 Programma Beter Benutten: Forse vermindering files in gebieden met hoogste spitsdruk en accommoderen van groei op het spoor; bijdragen aan een robuust mobiliteitssysteem

Motivering

Naar aanleiding van het Regeerakkoord en de Beleidsbrief Infrastructuur en Milieu (november 2010)¹ is per 1 januari 2011 het programma Beter Benutten van start gegaan. De Tweede Kamer is op 14 juni 2011 over de doelstellingen, voornemens, activiteiten en inhoud van het programma geïnformeerd.²

Het programma Beter Benutten heeft als doelstelling:

- In gebieden waar de meeste spitsdruk op de weg optreedt circa 25 000 voertuigen per dag in de spits te reduceren; hierdoor worden de files op de specifieke trajecten waar deze spits-problematiek zich voordoet de komende jaren met 20–30% verminderd.
- Op spoorgebied de stijgende vraag te accommoderen en op de PHS-corridors een gemiddelde groei van 5% per jaar van het aantal

¹ <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-32500-XII-55.html>

reizigerskilometers mogelijk te maken tot 2020; hierbij tevens de spitsdruk op het spoor beter te verdelen over de dag en het reiscomfort te vergoten.

Het programma wil dit bereiken door te komen tot:

- Gebiedspakketten in enkele specifieke regio's (maatwerk-oplossingen).
- Gerichte maatregelen op het hoofdwegennet en versnelling van enkele PHS-projecten.
- Maatregelen op nationale schaal.

De focus ligt op het behalen van direct resultaat door het verlagen van de spitsdruk in specifieke regio's en corridors, op de weg, het spoor en de vaarwegen. Het programma richt zich hierbij zowel op personen- als goederenvervoer. Daarnaast wil het programma de keuzemogelijkheden voor de gebruiker vergroten om bewuste (reis)keuzes te maken, reistijden verkorten, reis- en systeembetrouwbaarheid verbeteren en het comfort voor de reiziger vergroten.

Instrumenten

- Nationale maatregelen: intelligente transportsystemen (ITS), onderzoek naar treffende maatregelen op multimodale knooppunten waar overgestapt kan worden van de ene op de andere vervoerwijze, reisinformatie, fiscaliteit en logistiek.
- Maatregelen en initiatieven gericht op gezamenlijke doelstellingen per prioritair gebied (gebiedspakket).
- Gerichte maatregelen op het hoofdwegennet (verruimen openingstijden van spits- en plusstroken en onderzoeken permanente openstelling plusstroken) en versnelling van enkele PHS-projecten (fietsenstallingen, seinoptimalisaties en onderzoek versnelling Doorstroomstation Utrecht) en maatregelen gericht op het beter benutten van de vaarwegen.
- Platform Slim Werken Slim Reizen¹ waar werkgevers en werknemers afspraken maken over bijvoorbeeld gedragsverandering via mobiliteitsmanagement.

Meetbare gegevens

Met het programma Beter Benutten wordt ingezet op:

- In gebieden waar de meeste spitsdruk op de weg optreedt circa 25 000 voertuigen per dag in de spits te reduceren; hierdoor worden de files op de specifieke trajecten waar deze spitsproblematiek zich voordoet de komende jaren met 20–30% verminderd.
- Op spoorgebied de stijgende vraag te accommoderen en op de PHS-corridors een gemiddelde groei van 5% per jaar van het aantal reizigerskilometers mogelijk te maken tot 2020; hierbij tevens de spitsdruk op het spoor beter te verdelen over de dag en het reiscomfort te vergoten.

De belangrijkste prestaties in 2012 zijn:

- Start uitvoering van de gebiedspakketten.
- Besluitvorming en start uitvoering nationale maatregelen

Extracomptabele verwijzingen

Verwijzing naar het Infrastructuurfonds

De investeringen die samenhangen met het programma «Beter Benutten» worden met name verantwoord op artikel 12 «Hoofdwegennet» en 13 «Spoorwegen» van het Infrastructuurfonds.

¹ www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/toespraken/2011/03/15/start-platform-slim-werken-slim-reizen.html

Artikel 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 van de samenhang van beleid	Goede (internationale) verbindingen en een efficiënte afwikkeling van de passagiers- en goederenstromen vanuit de mainports zijn onontbeerlijk voor de Nederlandse samenleving en economie. IenM zorgt voor het realiseren van de benodigde infrastructuur en voor de regelgeving op het gebied van marktordening, (verkeers-) veiligheid, milieu en security. IenM draagt bij aan het innovatief vermogen van het bedrijfsleven en het realiseren van een internationaal level playing field op de diverse vervoersmarkten. Dit gelijk speelveld omvat de afspraken die zijn overeengekomen om eerlijke concurrentie te waarborgen.
Verantwoordelijkheid	De minister is verantwoordelijk voor: <ul style="list-style-type: none">• Goed functioneren van het systeem voor het goederenvervoer en de luchtvaart.• Ontwikkelen van kaders, bevoegdheden, middelen en instrumenten die de samenwerking met overige bestuurslagen en de bedrijven faciliteren en/of bevoegdheden daar positioneren waar voor het functioneren van het systeem dat het meest optimaal is.• Voorbereiden, implementeren en handhaven van de nationale wetgeving op het terrein van het goederenvervoer en de luchtvaart.
Externe factoren	Het behalen van deze doelstelling is afhankelijk van: <ul style="list-style-type: none">• Ontwikkelingen in internationale organen, zoals de Europese Unie (EU), Eurocontrol, European Aviation Safety Agency (EASA), International Maritime Organization (IMO), International Civil Aviation Organization (ICAO), International Labour Organization (ILO), Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR), Donaucommissie en Noord Atlantische Verdragsorganisatie (NAVO).• Innovatief vermogen op het gebied van logistiek bij het bedrijfsleven.• De internationale economische ontwikkelingen.
Effecten van beleid	Het behalen van deze doelstelling heeft als effect dat: <ul style="list-style-type: none">• Gebruikers van de mainports, het goederenvervoer-systeem en het luchtvaartbestel «waar voor hun geld krijgen» binnen de bovengenoemde randvoorwaarden.• Nederland in 2020 beschikt over de meest efficiënte, innovatieve en duurzame logistieke draaischijf in Europa. Deze draaischijf draagt bij aan: <ul style="list-style-type: none">• De concurrentiepositie van het Nederlandse bedrijfsleven, zowel het logistieke bedrijfsleven zelf als het overige bedrijfsleven.• De aantrekkelijkheid van Nederland als vestigingsplaats voor internationaal opererende bedrijven en daarmee aan het behalen van de vernieuwde EU doelstellingen in termen van groei, duurzaamheid en werkgelegenheid door Nederland.

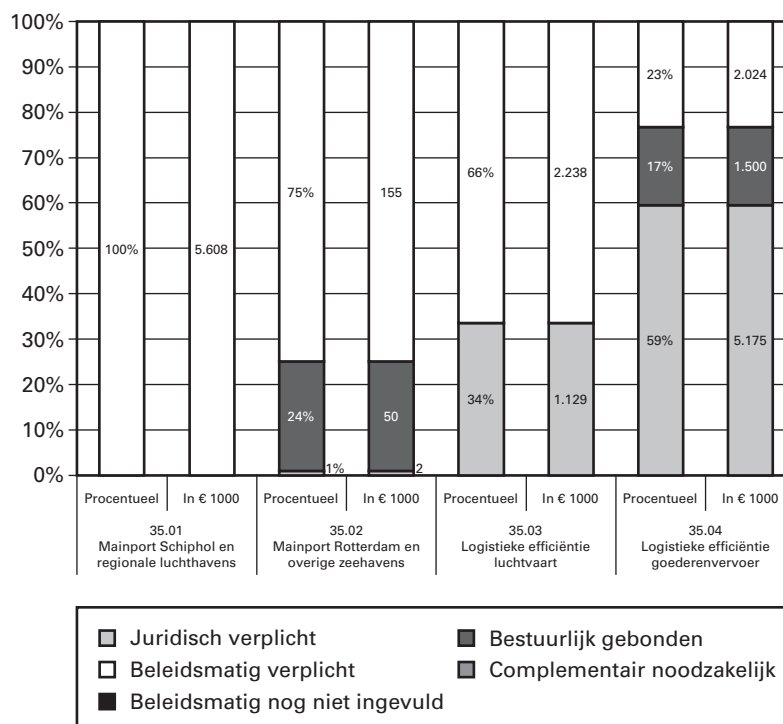
Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht budgettaire gevolgen van beleid (in € 1 000)								
35. Mainports en logistiek		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Verplichtingen		43 281	33 385	18 797	15 790	15 343	13 681	14 980
Uitgaven		71 606	39 594	21 644	16 833	15 938	13 681	14 980
<i>35.01</i>	<i>Mainport Schiphol en reg. Luchthavens</i>	<i>4 970</i>	<i>6 395</i>	<i>5 608</i>	<i>4 068</i>	<i>4 068</i>	<i>2 702</i>	<i>2 702</i>
35.01.01	Kostenconvenant Schiphol	40	0	0	0	0	0	0
35.01.02	Ontwikkeling luchthavens	3 733	4 328	3 796	3 406	3 406	1 106	1 106
35.01.03	Evaluatie Schipholbeleid	0	0	0	0	0	0	0
35.01.04	Implementatie Schipholwet en luchthavenbesluiten	0	0	0	0	0	0	0
35.01.05	Regelgeving Regionale en Kleine Luchthavens	1 197	2 067	1 812	662	662	1 596	1 596
35.01.06	Inspectie Verkeer en Waterstaat	0	0	0	0	0	0	0
<i>35.02</i>	<i>Mainport Rotterdam en overige zeehavens</i>	<i>1 263</i>	<i>1 492</i>	<i>426</i>	<i>452</i>	<i>427</i>	<i>427</i>	<i>427</i>
35.02.01	Verbetering marktwerking	891	1 108	374	400	375	375	375
35.02.02	Formulieren maatschappelijke randvoorwaarden	205	197	0	0	0	0	0
35.02.03	Instandhouden en verbeteren infracapaciteit	167	187	52	52	52	52	52
<i>35.03</i>	<i>Logistieke efficiëntie luchtvaart</i>	<i>35 912</i>	<i>10 167</i>	<i>3 367</i>	<i>2 851</i>	<i>2 775</i>	<i>2 674</i>	<i>3 978</i>
35.03.01	Kennis luchtvaart en luchthavens	27 272	1 023	1 260	1 252	1 176	1 075	2 379
35.03.02	Luchtruim	2 054	2 231	660	660	660	660	660
35.03.03	Marktordening en markttoegang	2 931	3 516	1 447	939	939	939	939
35.03.04	Inspectie Verkeer en Waterstaat	3 655	3 397	0	0	0	0	0
<i>35.04</i>	<i>Logistieke efficiëntie goederenvervoer</i>	<i>29 461</i>	<i>21 540</i>	<i>12 243</i>	<i>9 462</i>	<i>8 668</i>	<i>7 878</i>	<i>7 873</i>
35.04.01	Vergroting strategische en internationale oriëntatie	4 325	3 572	1 530	1 524	1 496	1 419	1 414
35.04.02	Logistieke efficiëntie zee- en kustvaart	6 575	4 330	2 338	1 324	739	439	439
35.04.03	Logistieke efficiëntie binnenvaart	5 793	3 717	2 381	645	564	151	151
35.04.04	Logistieke efficiëntie wegvervoer	3 904	5 228	3 070	3 054	2 954	2 954	2 954
35.04.05	Logistieke efficiëntie spoorvervoer	8 864	4 693	2 924	2 915	2 915	2 915	2 915
35.04.06	Inspectie Verkeer en Waterstaat	0	0	0	0	0	0	0
Ontvangsten		10 646	2 068	2 042	2 042	2 042	2 042	2 042
35.09.01	Ontvangsten Stichting Buisleidingen-straat	0	2 068	2 042	2 042	2 042	2 042	2 042
35.09.02	Overige ontvangsten	10 646	0	0	0	0	0	0

Budgetflexibiliteit

Deze tabel geeft voor het jaar 2012 per artikelonderdeel de programmamiddelen weer en maakt de mate van budgetflexibiliteit inzichtelijk door middel van vijf categorieën. De verhoudingen binnen de artikelonderdelen worden zowel procentueel als nominaal gepresenteerd.

Beleidsartikel 35



35.01 Mainport Schiphol en regionale luchthavens

De beleidsmatig verplichte uitgaven hebben betrekking op de uitvoering van de activiteiten uit de Luchtvaartnota en de activiteiten voor de luchthavens van nationale betekenis.

35.02 Mainport Rotterdam en overige zeehavens

De bestuurlijk gebonden en beleidsmatig verplichte uitgaven hebben voornamelijk betrekking op gezamenlijk onderzoek in de havenalliantie en de monitoring van beleidsindicatoren.

35.03 Logistieke efficiëntie luchtvaart

De beleidsmatig verplichte uitgaven hebben voornamelijk betrekking op co-financiering van de Geschillencommissie Luchtvaart, de bijdrage aan de NMa voor de Loodsenwet en de Wet Luchtvaart, de subsidie aan het Knowledge Development Center (KDC) en experimenten in het kader van het nieuwe normen- en handhavingstelsel.

35.04 Logistieke efficiëntie goederenvervoer

De verplichtingen zijn grotendeels (60%) al juridisch verplicht. De bestuurlijk gebonden en beleidsmatig verplichte uitgaven hebben voornamelijk betrekking op een subsidie aan de Stichting Nederland Maritiem Land (NML), op de eeuwigdurende bestuursovereenkomst met de brandweer voor piketdiensten en worden ingezet voor activiteiten in het kader van logistieke efficiency weg- en spoorvervoer.

Operationele doelstellingen

Operationele doelstelling	35.01 Het versterken van de concurrentiepositie van de mainport Schiphol en de overige luchthavens
Motivering	De netwerkqualiteit van de mainport Schiphol en de infrastructurele voorzieningen van de luchthavens verbeteren zodat de economie, de internationale concurrentiepositie en bereikbaarheid van Nederland structureel worden versterkt.
Instrumenten	<p><i>Ontwikkeling luchthavens:</i></p> <ul style="list-style-type: none">• Wet Luchtvaart en Luchtvaartwet met onderliggende regelgeving, zoals het Luchthavenverkeersbesluit en het Luchthavenindelingenbesluit.• De Luchtvaartnota (TK 2008–2009, 31 936, nr. 1).• De actualisatiebrief (TK 2010–2011, 31 936, nr.47) waarin het luchtvaartbeleid is neergelegd. Het Aldersadvies Schiphol, waarin is gekozen voor een selectieve groei naar maximaal 510 000 vliegtuigbewegingen in 2020 voor vliegtuigbewegingen die bijdragen aan de mainportfunctie. Bij een verwachte vraag van 580 000 vliegtuigbewegingen op Schiphol in 2020, betekent dit dat voor 70 000 vliegtuigbewegingen niet-mainportgebonden verkeer extra capaciteit moet worden gecreëerd op in eerste instantie de luchthavens van Lelystad en Eindhoven. Het tempo waarin dit gebeurt moet passen bij de marktontwikkeling.• Het Aldersadvies Eindhoven (TK 2010–2011, 31 936, nr. 45).• Convenant hinderbeperking.• Convenant behoud en versterking mainportfunctie en netwerkqualiteit luchthaven Schiphol.• De beleidsbrief Infrastructuur en Milieu 2011.• De nota Mobiliteit en Ruimte. <p><i>Voor Regelgeving Regionale en Kleine Luchthavens:</i></p> <ul style="list-style-type: none">• De wet RBML die op 1 november 2009 in werking is getreden. Hiermee is de besluitvorming met betrekking tot de luchthavens van regionale betekenis gedecentraliseerd naar de provincies. Het Rijk blijft vooralsnog verantwoordelijk voor de luchthavens van nationale betekenis.
Meetbare gegevens	<p>De belangrijkste prestaties in 2012 zijn:</p> <p><i>Ontwikkeling luchthavens</i></p> <ul style="list-style-type: none">• De voorbereiding van een luchthavenbesluit voor Eindhoven voor 25 000 extra vliegtuigbewegingen conform het Aldersadvies.• De uitvoering van de afspraken in de intentieovereenkomst bij het Aldersadvies inzake de landzijdige bereikbaarheid en de deels te verplaatsen militaire reservefunctie wordt ter hand genomen.• Omdat Lelystad een belangrijke strategische reserve voor Schiphol vormt, zal het Rijk bezien of de problematiek in het luchtruim kan worden opgelost zonder nadelige effecten op de capaciteit van Schiphol. Dit vraagstuk is onderdeel van een nieuw luchtruimontwerp, dat het Rijk eind 2011 («luchtruimvisie») zal opleveren. Daarna brengt de heer Alders zijn definitieve advies over Lelystad uit.• Experimenten voor hinderbeperkende maatregelen worden gecontinueerd, experimenten in het kader van de invoering van CDA's (glijvluchten) worden opgestart en door de Stichting voor de leefomgeving wordt er gewerkt aan het oplossen van de zogeheten «schrijnende gevallen» en worden nadere afspraken gemaakt voor de financiering

van gebiedsgerichte projecten. De eerste vierjaarlijkse evaluatie van de afspraken vindt plaats.

- Het nieuwe normen- en handavingsstelsel voor Schiphol wordt voor het tweede jaar in een experiment beproefd en eind 2012 geëvalueerd, waarbij in ieder geval wordt ingegaan op de bescherming voor de omgeving, operationele uitvoerbaarheid, handhaafbaarheid en begrijpelijkheid. Begin 2013 wordt besloten of het vigerende normen- en handavingsstelsel door het nieuwe stelsel wordt vervangen.
- In een rijksprogramma voor de Schipholregio wordt met inbreng van de luchtvaartsectoren en de regionale partijen gewerkt aan een verkenning voor de Schipholregio. Dit moet leiden tot prioritering van ruimteclaims rond Schiphol, het stimuleren van Schipholafhankelijke prioriteiten en het gericht verbeteren van de landzijdige bereikbaarheid van Schiphol per weg en spoor. Deze prioriteiten zijn betrokken in de actualisatie Nota Mobiliteit en Nota Ruimte en zullen worden betrokken in het doortrekken van het Infrastructuurfonds 2021–2028.

Regelgeving Regionale en Kleine Luchthavens

- De Aanwijzingsbesluiten van de luchthavens van nationale betekenis worden afgerond op basis van de oude wetgeving. Afhankelijk van de voortgang bij de diverse luchthavens in 2011 betreft dit de luchthavens van Rotterdam, Eelde, Maastricht en Lelystad.
- Voor de militaire luchthaven Eindhoven worden in uitvoering op het Aldersadvies een luchthavenbesluit (Defensie) en een vergunning burgermedegebruik (Defensie en lenM) opgesteld.
- Voor alle luchthavens, met uitzondering van Schiphol, worden omzettingsregelingen – opgesteld die voldoen aan de vereisten van de nieuwe regelgeving (Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens (RBML)).
- In aanloop naar de luchthavenbesluiten van Eelde en Maastricht en een eventueel luchthavenbesluit Twente zal worden gezien of het voor de regionaal-economische ontwikkeling beter is om het bevoegd gezag van het Rijk voor deze luchthavens te decentraliseren naar de provincies.

Indicatoren / Kengetallen

Luchthavens en omgeving

Kengetal: Aantal bestemmingen waarnaar wordt gevlogen per luchthaven						
Luchthaven	Waarde 2005	Waarde 2006	Waarde 2007	Waarde 2008	Waarde 2009	Waarde 2010
Amsterdam	243	251	260	245	253	264
Frankfurt	279	283	287	293	282	288
London Heathrow	182	187	181	176	172	165
Parijs Charles de Gaulle	236	247	261	275	273	268
Brussel	133	131	159	194	184	186

Bron: Amsterdam Airport Schiphol (AAS), op basis van APGdat, januari 2011

Beleidsartikel 35

Kengetal: Aantal vliegbewegingen per luchthaven (x 1 000)

	Waarde 2005	Waarde 2006	Waarde 2007	Waarde 2008	Waarde 2009	Waarde 2010
Amsterdam	405	423	436	428	391	386
Frankfurt	482	482	485	480	458	458
London Heathrow	472	471	476	473	460	449
Parijs Charles de Gaulle	514	533	544	551	518	492
Brussel	231	232	241	236	212	205

Bron: Amsterdam Airport Schiphol (AAS), januari 2011

Kengetal: Aantal passagiers in miljoenen per luchthaven

	Waarde 2005	Waarde 2006	Waarde 2007	Waarde 2008	Waarde 2009	Waarde 2010
Amsterdam	44	46	48	47	44	45
Frankfurt	52	53	54	53	51	53
London Heathrow	68	67	68	67	66	66
Parijs Charles de Gaulle	54	57	60	61	58	58
Brussel	16	17	18	19	17	17

Bron: Amsterdam Airport Schiphol (AAS), januari 2011

Kengetal: Vrachtonnage per luchthaven (x 1 000 ton)

	Waarde 2005	Waarde 2006	Waarde 2007	Waarde 2008	Waarde 2009	Waarde 2010
Amsterdam	1 450	1 527	1 610	1 568	1 286	1 512
Frankfurt	1 864	2 031	2 074	2 021	1 808	2 199
London Heathrow	1 306	1 306	1 314	1 401	1 278	1 473
Parijs Charles de Gaulle	1 767	1 884	2 053	2 039	1 819	2 177
Brussel	700	706	762	659	449	476

Bron: Amsterdam Airport Schiphol (AAS), januari 2011

In lijn met de Luchtvaartnota wordt ingezet op het optimaliseren van de netwerkqualiteit in combinatie met een concurrerende en duurzame luchtvaart. De strategie van de rijksoverheid is gericht op het daartoe creëren van optimale randvoorwaarden. Voor de mainportpositie van Schiphol zijn de netwerkqualiteit en de infrastructurele voorzieningen essentieel. De netwerkqualiteit wordt mede bepaald door overheidstarieven en -maatregelen, maar is voor een groot deel niet direct beïnvloedbaar door het Rijk. Bovenstaande kengetallen geven de netwerkqualiteit van Schiphol weer in vergelijking met andere grote Noordwest Europese luchthavens. Het Rijk heeft geen directe invloed op het aantal bestemmingen waarnaar gevolgen wordt. Het aantal bestemmingen geeft wel een goed beeld van de kwaliteit van het netwerk.

Indicator: Creëren van luchthavencapaciteit Schiphol

	Basiswaarde 2009	Gerealiseerd 2010	Streefwaarde 2020
Gerealiseerd aantal vliegtuigbewegingen tov plafond 510 000	390 000 76%	386 000 76%	510 000 100%

Bron: Wet Luchtvaart en luchthavenverkeersbesluit Schiphol en Amsterdam Airport Schiphol, januari 2011

Voor de luchthaven Schiphol is tot 2020 een plafond aan het aantal vliegtuigbewegingen aan de orde. Met het oog op netwerkqualiteit moet binnen dit plafond ruimte blijven voor de ontwikkeling van mainport

gebonden verkeer. In het convenant «Behoud en versterking mainport-functie en netwerkkwaliteit luchthaven Schiphol» is tussen Schiphol en het Rijk overeen gekomen dat op het moment dat 95% van het plafond van 510 000 vliegtuigbewegingen op Schiphol gerealiseerd wordt de afspraken uit het convenant in werking treden. Het Rijk is hierbij verantwoordelijk voor het creëren van capaciteit op de luchthavens Eindhoven en Lelystad. De marktontwikkeling op Schiphol wordt daarom nauwlettend gevolgd.

Indicator: Creëren van luchthavencapaciteit Eindhoven en Lelystad

	Basiswaarde 2009	Streefwaarde 2011	Streefwaarde 2015	Streefwaarde 2020
Luchthavencapaciteit Eindhoven	18 050	23 000	28 000	43 000
Luchthavencapaciteit Lelystad	0	0	5 000	35 000 – 45 000

Bron: Wet Luchtvaart en luchthavenverkeersbesluit Schiphol

De ontwikkeling van Eindhoven en Lelystad (met in totaal 70 000 extra vliegtuigbewegingen per jaar) vindt plaats in een tempo en uitvoering waarmee de concurrentiepositie van Schiphol wordt versterkt doordat Schiphol hiermee meer ruimte krijgt voor écht mainportverkeer, conform het Convenant «Behoud en versterking mainportfunctie en netwerkkwaliteit luchthaven Schiphol».

Op basis van het Aldersadvies Eindhoven heeft het kabinet in 2010 besloten tot uitvoering van de afspraken over het accommoderen en in een luchthavenbesluit vastleggen van 25 000 extra vliegtuigbewegingen waarmee het totaal in 2020 uitkomt op ca. 43 000 vliegbewegingen. De feitelijke toevoeging van capaciteit vindt plaats op het moment dat deze is vastgelegd in het luchthavenbesluit. De procedure start in 2011 en zal naar verwachting in 2012 worden afgerond.

Voor de ontwikkeling van Lelystad is aan de heer Alders gevraagd de mogelijkheden te onderzoeken voor een scenario van de ontwikkeling van totaal 35 000 – 45 000 vliegtuigbewegingen. De uitkomsten worden in 2012 verwacht.

Regelgeving regionale en kleine luchthavens

Stand van zaken aanwijzingen en beroepsprocedures regionale en kleine luchthavens (huidige wetgeving)

Veld	Stand van zaken/ planning aanwijzing gereed	Beslissing Op Bezwaar	Beroep/RvS
Lelystad	2009	nvt	2011
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	2009	2011
Maastricht	Gereed	2011	evt
Midden-Zeeland	Gereed	nvt	
Eelde	Gereed	2010	2011
Rotterdam	2010	nvt	2011
Hilversum	Gereed	nvt	
Drachten	Gereed	nvt	

Bron: Ministerie van Infrastructuur en Milieu, januari 2011

RvS = uitspraak Raad van State

Nvt = niet van toepassing; procedure is afgerond

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

Deze indicator geeft een beeld van de mate waarin alle zaken die nog lopen onder de Luchtvaartwet (aanwijzingen en beroepsprocedures) zijn afgerond. Onder het oude wettelijke regime was lenM het bevoegd gezag voor alle burgerluchthavens. Pas na de afronding van de omzettingsregelingen op basis van de RBML kunnen de taken en verantwoordelijkheden van het Rijk voor de luchthavens van regionale betekenis worden overgedragen aan de provincies. Het streven is dit in 2012 af te ronden. De verantwoordelijkheid voor de luchthavens van nationale betekenis blijft voornamelijk bij het Rijk liggen. In aanloop naar de luchthavenbesluiten van Eelde en Maastricht en een eventueel luchthavenbesluit Twente zal worden bezien of het voor de regionaal-economische ontwikkeling beter is om het bevoegd gezag van het Rijk voor deze luchthavens te decentraliseren naar de provincies.

Indicator: Stand van zaken omzettingsregelingen en luchthavenbesluiten

Veld	Gereed	
	Luchthaven- besluit	Omzettings- besluit
Midden-Zeeland		2011
Hoogeveen		2010
Teuge		2010
Seppe		2011
Budel		2011
Drachten		2010
Ameland		2011
Stadskanaal		2012
Terlet		2011
Hilversum		2011
Texel		2011
Maastricht	voor 2015	
Lelystad	voor 2015	
Rotterdam	voor 2015	
Groningen-Eelde	voor 2015	

Bron: Ministerie van Infrastructuur en Milieu, januari 2011

Het bevoegd gezag over de luchthavens, die geen functie hebben voor groot handelsverkeer en internationale bereikbaarheid en daarmee een beperkt nationaal belang dienen, is met de wet RBML gedecentraliseerd naar de provincies, omdat die beter in staat zijn om op regionaal niveau de kosten en baten van deze luchthavens af te wegen. Dit zijn de zogenaamde luchthavens van regionale betekenis. De wet RBML is op 1 november 2009 in werking getreden. Voor de burgerluchthavens van regionale betekenis moet het Rijk omzettingsregelingen vaststellen. Het eerste luchthavenbesluit onder de RBML voor de luchthavens van nationale betekenis moet uiterlijk op 1 november 2014 zijn vastgesteld.

Operationele doelstelling

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

Motivering

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

Instrumenten

Verbetering marktwerking

- Overleggen met de Europese Commissie.
- Vooroverleg met de havens en de sector.
- Samenwerking voor de visievorming met het ministerie van EL&I en de havensector in de zeehavenalliantie.
- Inbreng in de Nationale Havenraad, waarin het overleg met overheden en bedrijfsleven concreet vorm krijgt.

Instandhouden en verbeteren infracapaciteit

- Overleg met Vlaanderen ten aanzien van kanaalzone Gent-Terneuzen.
- Bestuurlijk overleg met de haven van Amsterdam en de provincie Noord-Holland.
- De middelen voor de uitvoering van deze activiteiten worden grotendeels begroot op het Infrastructuur artikel 15.

Meetbare gegevens

De belangrijkste prestaties in 2012 zijn:

Verbetering marktwerking

- Het ministerie is betrokken bij initiatieven gericht op het stroomlijnen van het logistieke proces in de zeehavens (bijvoorbeeld programma «Slim Geregeld Goed Verbonden») en het terugdringen van de toezichtlast (bijvoorbeeld programma «Vernieuwing Toezicht») met het oog op een level playing field tussen de Europese zeehavens.
- Er wordt gestreefd om een goede marktwerking, een Europees level playing field en een goed vestigingsklimaat te waarborgen door te participeren in overleg met en beïnvloeden van de Europese Commissie over de herziening van de richtsnoeren staatssteun zeehavens en concessieverlening in zeehavens.
- Een beleidslijn wordt ontwikkeld op basis van resultaten van de drie onderzoeken verricht in opdracht van de Alliantie Zeehavens (waarin de vier grootste havenbeheerders in Nederland samen met de ministeries van IenM en EL&I samenwerken aan gezamenlijke lange termijn visieontwikkeling). De onderzoeken betreffen: goederenvervoerstromen 2 040, ruimte en infrastructuur en samenwerking en marktfocus.
- Deelnemen aan de plenaire vergaderingen van de Nationale Havenraad, waarin het overleg met overheden en bedrijfsleven concreet vorm krijgt.
- Uitvoeren van de jaarlijkse Havenmonitor.

Instandhouden en verbeteren infracapaciteit

- De zeetoegangen en de achterlandverbindingen worden beheerd en onderhouden.
- De uitvoering verdieping Eemsgeul is gestart in 2012.
- Naar verwachting afronden van de 1^e fase van de planstudie Zeetoeegang IJmond met een technisch en financieel haalbaar voorkeursbesluit begin 2012 en nader onderzoek ter voorbereiding van een realisatiebesluit naar verwachting eind 2012.
- Uitvoeren van de planstudie maritieme toegankelijkheid Kanaalzone Gent Terneuzen indien in 2011 een positief planstudiebesluit genomen wordt.

Kengetallen

Voor de verschillende kengetallen geldt dat de inzet van de rijksoverheid op het nationaal zeehavenbeleid slechts één van de beïnvloedende factoren is.

In de Havenmonitor 2009 zijn op basis van recente inzichten een aantal nieuwe bedrijven toegevoegd. Ook zijn er een aantal correcties gepleegd op onjuistheden uit eerdere jaren. Hierdoor zijn de cijfers voor het aantal werkzame personen licht gewijzigd ten opzichte van eerdere publicaties.

Verbetering marktwerking, formuleren maatschappelijke randvoorwaarden

Kengetal: Ontwikkeling toegevoegde waarde Nederlandse zeehavens van 2003 tot en met 2009 (in mrd. Euro, lopende prijzen)							
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Directe toegevoegde waarde zeehavengebieden	18,1	19,8	22,4	23,0	24,8	26,5	20,5
<i>In % van het BBP</i>	3,8%	4,0%	4,4%	4,3%	4,3%	4,4%	3,6%
Indirecte toegevoegde waarde	9,6	9,8	10,6	11,7	13,0	13,8	11,9
<i>In % van het BBP</i>	2,0%	2,0%	2,1%	2,2%	2,3%	2,3%	2,1%
Totale zeehavengerelateerde toegevoegde waarde	27,7	29,5	32,9	34,7	37,8	40,3	32,4
<i>In % van het BBP</i>	5,8%	6,0%	6,4%	6,4%	6,6%	6,8%	5,7%
Bruto binnenlands product (BBP)	476,9	491,2	513,4	540,2	571,8	596,2	572,0

Bron: Erasmus universiteit Rotterdam (RHV BV), *Economische betekenis van de Nederlandse zeehavens 2009*, Rotterdam, mei 2011
 De toegevoegde waarde voor de sectoren dienstverlening aan het vervoer, opslag en overslag is op een andere wijze berekend. Het resultaat is een lagere inschatting van de toegevoegde waarde voor deze sectoren, die meer in lijn is met de publicatie van het CBS over deze bedrijfstakken. Verder zijn als gevolg van de overgang van SBI 93 naar SBI 08 (SBI codes worden door CBS gebruikt voor indeling bedrijven naar sectoren) ook een aantal bedrijven in havens in een andere categorie ingedeeld. Hierdoor zijn de reeds eerder gepubliceerde cijfers gewijzigd.

De verbetering van de marktwerking wordt gemeten door de ontwikkeling van de toegevoegde waarde en werkgelegenheid van de Nederlandse zeehavens.

Dit kengetal geeft informatie over de ontwikkeling van de toegevoegde waarde van Nederlandse zeehavens in de periode 2003–2009.

Om de versterking van het netwerk van de Mainport Rotterdam en de overige zeehavens te monitoren wordt de toegevoegde waarde samenhangend met het haven- en industrieel complex gemeten. Nadat er over de periode 2003–2008 een constante stijging heeft plaatsgevonden, is het aandeel dat zeehavens van de Nederlandse economie uitmaken in 2009 fors afgenomen. Met name de sectoren transport, Petrochemische industrie en aardolie industrie bleken tijdens de crisis extra te worden beïnvloed door de conjunctuur.

Kengetal: Ontwikkeling werkgelegenheid Nederlandse zeehavengebieden van 2003 tot en met 2009 (in aantallen werkzame personen)							
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Directe werkgelegenheid zeehavengebieden	161 945	157 707	160 456	163 560	168 163	170 704	163 387
<i>In % van totale Nederlandse werkgelegenheid</i>	2,0%	1,9%	1,9%	1,9%	2,0%	2,0%	1,9%
Indirecte werkgelegenheid	103 743	103 466	105 582	111 550	121 571	117 314	108 617
<i>In % van totale Nederlandse werkgelegenheid</i>	1,3%	1,3%	1,3%	1,3%	1,4%	1,3%	1,3%
Totale zeehavengerelateerde werkgelegenheid	265 688	261 173	266 038	275 109	289 754	288 018	272 003
<i>In % van totale Nederlandse werkgelegenheid</i>	3,2%	3,2%	3,2%	3,3%	3,4%	3,3%	3,2%
Totale Nederlandse werkgelegenheid	8 283 000	8 211 000	8 252 000	8 392 000	8 606 000	8 731 000	8 630 000

Bron: Erasmus universiteit Rotterdam (RHV BV), *Economische betekenis van de Nederlandse Zeehavens 2009*, Rotterdam, mei 2011

Bovenstaande kengetallen geven informatie over de ontwikkeling van de werkgelegenheid in de Nederlandse zeehavengebieden, uitgedrukt in aantallen werkzame personen in de periode 2003–2009. De ontwikkeling van de werkgelegenheid in de Nederlandse zeehavens is van vele factoren afhankelijk.

De werkgelegenheid in de Nederlandse zeehavens over de periode 2003–2009 laat in absolute aantallen zien dat een neerwaartse trend is gekeerd. Als percentage van de Nederlandse werkgelegenheid is ze stabiel. Ook in het crisisjaar 2009 is de werkgelegenheid in de zeehavens redelijk op peil gebleven.

Kengetal: Private investeringen in Nederlandse zeehavens

	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Nederlandse zeehavens	2 096 000	2 285 968	2 203 792	2 967 344	3 025 369	4 233 867
Nederland totaal						13 104 903
Percentage	x	x	6 609 163 33%	8 562 016 35%	9 277 817 33%	32%

Bron: Erasmus universiteit Rotterdam (RHV BV), *Economische betekenis van de Nederlandse Zeehavens 2009*, Rotterdam, mei 2011
(x = niet beschikbaar)

Deze tabel met kengetallen geeft informatie over de ontwikkeling van de private investeringen in de Nederlandse zeehavengebieden, uitgedrukt in absolute bedragen en in verhouding tot de totale private investeringen in de periode 2003–2008. De ontwikkeling van de private investeringen in de Nederlandse zeehavens is van vele factoren afhankelijk.

Een aanzienlijk deel van de private investeringen in Nederland (ongeveer 1/3 van het totaal) vindt plaats in de Nederlandse zeehavens.

Kengetal: Ontwikkeling in zeehavengerelateerde bedrijfsvestigingen 2003–2009

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Totaal aantal bedrijfsvestigingen	3 141	3 126	3 102	3 120	3 133	3 127	3 069

Bron: Erasmus universiteit Rotterdam (RHV BV), *Economische betekenis van de Nederlandse Zeehavens 2009*, Rotterdam, mei 2011

Deze tabel met kengetallen geeft informatie over de ontwikkeling van het aantal bedrijfsvestigingen in de Nederlandse zeehavengebieden in de periode 2003–2009. De ontwikkeling van het aantal bedrijfsvestigingen in de Nederlandse zeehavens is van vele factoren afhankelijk.

Nadat het aantal bedrijfsvestigingen in de Nederlandse zeehavens in de periode 2003–2008 betrekkelijk stabiel is gebleven, waren er in 2009 2% minder bedrijven dan in 2008.

Instandhouden en verbeteren infracapaciteit

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

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Totaal Nederlandse Zeehavens	45,5	45,9	44,4	44,9	44,9	44,2	44,5	45,0	46,9	47,8
Mainport Rotterdam	35,0	35,6	34,5	34,6	34,9	33,8	34,2	34,4	36,0	37,0
Overige Nederlandse Zeehavens	10,5	10,3	9,9	10,3	10,0	10,4	10,4	10,6	10,9	10,8

Bron: Nationale Havenraad, www.Havenraad.nl, maart 2011

Deze tabel met kengetallen geeft informatie over het marktaandeel van de Nederlandse zeehavens ten opzichte van de concurrerende Noordwest Europese havenrange (de zogenaamde Hamburg-Le Havre range). Het streven is het marktaandeel van de Nederlandse havengebieden ten opzichte van de totale Noordwest Europese havenrange (de «Hamburg-Le Havre range») ten minste te handhaven.

Na een jarenlange stabilisatie van het marktaandeel is het marktaandeel in 2009 en 2010 aanzienlijk toegenomen. Met name de Mainport Rotterdam blijkt het relatief beter te doen dan de voornaamste concurrenten.

Extracomptabele verwijzingen Verwijzing naar het Infrastructuurfonds (IF)

Overzicht uitgaven op het Infrastructuurfonds (x € 1 mln.)						
Art. Omschrijving	2011	2012	2013	2014	2015	2016
IF 16.01.02 PMR realisatie	464	438	51	19	5	4

Operationele doelstelling	35.03 Aansluiting op het internationale luchtvaartnet versterken
Motivering	Het zeker stellen van de internationale bereikbaarheid van Nederland door de lucht.
Instrumenten	<p><i>Kennis luchtruim en ATM (Air Traffic Management)</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Een bijdrage van € 0,9 mln ter ondersteuning van het Knowledge Development Center (KDC, een samenwerkingsverband van LVNL, Air France-KLM en Schiphol Group). <p><i>Luchtruim</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Het verdrag inzake de Functional Airspace Block Europe Central FABEC. • Single European Sky (SES). • EU-brede prestatiebesturingssysteem en de heffingenverordening. • Nationale en internationale kaders voor het gebruik van het luchtruim. • De met de LVNL gemaakte afspraken inzake het LVNL terminal tarief 2009. • De operationele civiel-militaire samenwerking in het Nederlandse luchtruim. • Samenwerking met het ministerie van Defensie en LVNL, ook buiten de operationele sfeer (beleidsmatig, toezicht, bestuurlijk). • Het Aldersakkoord en het onderliggend convenant hinderbeperkende maatregelen. <p><i>Marktordening en markttoegang</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • EU regelgeving (luchthaventarieven, grondafhandeling en slots), waaronder EU-mandaatverlening. • Bilaterale luchtvaartrelaties, waaronder bilaterale onderhandelingen over o.a. landingsrechten. • Vergunningverlening. • Afspraken tussen Staat en Air France-KLM. • Beleidskader Vracht en Logistiek.
Meetbare gegevens	<p>De belangrijkste prestaties in 2012 zijn:</p> <p><i>Kennis luchtruim en ATM (Air Traffic Management)</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Het stimuleren van de ontwikkeling van logistieke innovatie in het luchtruim én Air Traffic Management; en het daarbij onderkennen van een verantwoordelijkheid ten aanzien van het luchtvaartbedrijfsleven en daarin werkzame instellingen. <p><i>Luchtruim</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • De FABEC gaat in de loop van 2012 functioneren, mits het verdrag inzake de Functional Airspace Block Europe Central FABEC wordt geratificeerd. • Het Europa-brede prestatie-sturingssysteem treedt in werking; ten aanzien van capaciteit en milieu zal dat plaats hebben op FABEC-niveau; vanwege het ontbreken van een Single Unit Rate binnen het

FABEC luchtruim zal prestatiebesturing ten aanzien van kostenefficiëntie op het niveau van de individuele lidstaten plaats hebben.

- Een bijdrage leveren aan de door te voeren maatregelen ter wijziging van het route netwerk systeem.
- Het Nederlandse en route tarief in reële termen (prijsspeil 2009) zal dalen ingevolge het EU-brede prestatiebesturingssysteem en de nieuwe heffingenverordening. De LVNL heeft voorgesteld haar tarieven voor terminal met voor en route met 2% en 1% te verlagen ten opzichte van 2011.
- De operationele civiel-militaire samenwerking in het Nederlandse luchtruim blijft intensief door het flexibel gebruik van het luchtruim: de gezamenlijke Airspace Flow Management Unit (AFMU) draagt bij aan minder omvliegen en daarmee minder vertragingen, kosten en CO₂ uitstoot.

Marktordening en markttoegang

- Een bijdrage leveren aan de ontwikkeling van externe EU beleid.
- Onderhouden bilaterale luchtvaartrelaties, waaronder bilaterale onderhandelingen over o.a. landingsrechten.
- Verlenen vergunningen, waaronder goedkeuring chartervluchten, routevergunningen voor geregeld vervoer.
- Het herzien van EU regelgeving (luchthaventarieven, grondafhandeling en slots).
- De resterende afspraken tussen Staat en Air France-KLM worden nagekomen.
- Het netwerk vanaf Schiphol, het vrachtnetwerk en de logistieke functie worden verder versterkt.
- De positie van de consument en de informatievoorziening is versterkt.
- Er is toezicht gehouden op een concurrerend kostenniveau.

Indicatoren / Kengetallen

Luchtruim

Kengetal: Gemiddelde vertraging per vlucht toe te rekenen aan Air Traffic Management (in minuten)										
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Taakstelling vanaf 2000 met herijking voor 2002-2006	2,8	2,44	2,08	1,72	1,4	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
Gerealiseerd	3,1	1,8	1,2	1,2	1,3	1,4	1,6	1,9	1,2	0,9

Bron: Eurocontrol, Performance Review Report 2010 (www.eurocontrol.int/prc/public/standard_page/doc_prr.html) en LVNL 2011

Het Rijk heeft geen directe invloed op het aantal minuten vertraging in het Europese luchtruim. Dit kengetal is een internationaal gemiddelde en wordt bepaald door operationele factoren, zoals capaciteitsplanning en human resource management. Dit kengetal geeft wel een beeld van de efficiëntie van het luchtvaartbestel.

Indicator: Stand van zaken experimenten

Omschrijving experiment	Start	Besluit obv evaluatie
Bochtstraal Hoofddorp/Nieuw Vennep	2010	2011
Uitbreiden CDA's	eind 2012	
Alternatief M17	eind 2011	
Nieuw normen en handhavingstelsel	2010	begin 2013
Overige routemaatregelen	vanaf eind 2011	

Bron: voor start Staatscourant en voor besluiten brieven aan de Tweede Kamer

De geplande experimenten komen voort uit de Aldersafspraken middel-lange termijn. IenM is verantwoordelijk voor de formele procedure (Artikel 8.23a Wet Luchtvaart). Voorwaarde hierbij is dat de CROS bij advies heeft aangegeven dat het experiment een gunstig effect kan hebben op de hinderbeleving. Belangrijke ijkpunten zijn de start van het experiment nadat de regeling gepubliceerd is en na de evaluatie het besluit over het al dan niet definitief uitvoeren van het experiment.

Ten aanzien van de CDA's is aan de Alderstafel afgesproken om in de loop van 2012 te starten met het vliegen van nieuwe routes. Ten aanzien van maatregel 17, die voorziet in het verlengen van de nachtprocedure tot 06.30 in de ochtend, is afgesproken deze te continueren, zolang het verkeersvolume dit toelaat. Een alternatief hiervoor is vooralsnog nog niet aan de orde. Ten aanzien van het nieuwe normen en handhavingstelsel is geen formeel experiment gestart cf 8.23a. Een formeel experiment is aan de orde op het moment dat der grenswaarden in handhavingpunten moeten worden aangepast. Wel is afgesproken het experiment na het eerste jaar (eind 2011/begin 2012) en na het tweede jaar (eind 2012/begin 2013) te evalueren. Op basis van de eindevaluatie wordt besloten het nieuwe stelsel al dan niet in te voeren en de wetgeving hiervoor aan te passen.

Marktordening en markttoegang

Indicator: Luchthavengelden, ATC-heffingen en overheidsheffingen (aeronautical kosten)

Ranglijst kostenniveau (van hoog naar laag)	Realisatie 2010	Streefwaarde 2011	Streefwaarde 2012
London Heathrow (LHR)	1		
Parijs (CDG)	2		
Frankfurt (FRA)	3		
Gatwick	6		
Schiphol	5	< LHR, FRA, CDG	< LHR, FRA, CDG
Zürich	4		
München	7		
Brussel	8		
Madrid	9		

Bron: SEO, oktober 2010

Het streven is om de huidige positie van Schiphol onder die van Londen Heathrow, Frankfurt en Parijs Charles de Gaulle te houden.

Extracomptabele verwijzingen

Meerjarenraming van belastinguitgaven (x € 1 miljoen), budgettair belang op transactiebasis							
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Vrijstelling luchtvaartuigen	917	964	984	1 004	1 029	1 051	1 075

Operationele doelstelling

35.04 Logistieke efficiëntie goederenvervoer verbeteren

Motivering

De ontwikkeling en concurrentiepositie van het Nederlandse bedrijfsleven en de mainports bevorderen en zo bijdragen aan de concurrentiepositie van Nederland als geheel door efficiënte en duurzame afwikkeling van het goederenvervoer.

Instrumenten

Vergroting strategische en internationale oriëntatie

- Samenwerking met andere overheden en het bedrijfsleven. Ondersteuning aan het innovatieprogramma logistiek en supply chains.
- Interdepartementale en internationale overleggen.
- Topsector Logistiek zoals aangekondigd in het Regeerakkoord (Bedrijfslevenbrief).
- Bilaterale relaties (inclusief de organisatie van werkbezoeken en -economische-missies) met andere landen en internationale organisaties.

Logistieke efficiëntie zee- en kustvaart

- EU-beleid zoals EU maritieme strategie, integraal maritiem beleid en witboek over de toekomst van het vervoer.
- Subsidiëring van de Stichting Nederland Maritiem Land (NML) met € 0,5 miljoen.
- Ondersteuning van kennismakingsstages aan boord van koopvaardij- en baggerschepen (€ 0,3 miljoen).
- Het ILO Maritiem Arbeidsverdrag (MLC 2006).
- Het «Rotterdam Rules»-Verdrag van de Verenigde Naties inzake de overeenkomsten voor het internationaal vervoer van goederen geheel of gedeeltelijk over zee.
- Het Nairobi Internationaal Verdrag inzake het opruimen van wrakken.
- Het 2002 Verdrag van Athene inzake zeevervoer van passagiers en hun bagage.
- De pilot verhogen efficiency bemanningen (uitkomst van het project Shore support).

Logistieke efficiëntie binnenvaart

- Het rapport van de binnenvaartambassadeur.
- Het Transitiecomité Binnenvaart.
- Samenwerking met marktpartijen.
- Scholing.
- Impactanalyses in de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR).

Logistieke efficiëntie wegvervoer

- Betere regelgeving, gelijke implementatie van wetgeving in de lidstaten en de harmonisatie van uitvoering en handhaving daarvan.
- De inzet van en samenwerking met decentrale overheden en bedrijven.
- Connekt (SD TEAM).
- Derde EU Rijbewijsrichtlijn.
- Adviezen Commissie Noordzij.

Beleidsartikel 35

- Subsidiëring van de imagocampagne logistiek in het kader van het dieselakkoord 2008.

Logistieke efficiëntie spoorvervoer

- Subsidie van € 0,185 mln. aan Railcargo.
- Deelname aan werkgroepen van het spoorwegagentschap.
- Bijdrage van ca. € 2,1 mln. ten behoeve van de Complete Lijn Uitschakeling en de inzet van de 25kV Spanningtester (CLU+) op Betuweroute en HSL in het kader van de daartoe gesloten overeenkomst met betrokken Veiligheidsregio's.

Meetbare gegevens

De belangrijkste prestaties in 2012 zijn:

Vergroting strategische en internationale oriëntatie

- Logistieke initiatieven en Nederland Distributieland zijn ondersteund
- Mainports en relevante economische sectoren in het buitenland zijn sterker geïmponeerd en geprofileerd.
- Een gemeenschappelijk beleidskader en strategische kennis en innovatieagenda voor de mainports, logistiek, knooppunten en de achterlandverbindingen zijn ontwikkeld op basis van gericht onderzoek.
- Er is uitvoering gegeven aan het vormen van de Topsector Logistiek.
- Het innovatieprogramma logistiek en supply chains is ondersteund.
- In EU trajecten zoals het witboek transport en de herziening van de trans-Europese vervoersnetwerken (TEN-T) worden Nederlandse standpunten ingebracht en besluitvoering beïnvloed.
- Bilaterale relaties zijn onderhouden met andere landen en internationale organisaties door o.a. de organisatie van werkbezoeken en -economische- missies.

Logistieke efficiëntie zee- en kustvaart

- Bijdragen aan de herziening en ontwikkeling van EU beleid (zoals EU maritieme strategie, de veiligheid van passagiersschepen en een nieuw witboek over de toekomst van het vervoer).
- De aanwas in het maritieme onderwijs is bevorderd.
- Bestaande wetgeving voor de zeevaart als gevolg van wijzigingen in marktomstandigheden en internationale regels en ter reductie van administratieve lasten, zoals het HNS Protocol (Hazardous and Noxious Substances) is aangepast, daarnaast worden voorstellen ingediend voor goedkeuring en invoering.
- Ratificatie van het ILO Maritiem Arbeidsverdrag (MLC 2006) heeft plaatsgevonden. Voorstellen zijn bij de Tweede Kamer ingediend ter goedkeuring en invoering van (1) het VN- «Rotterdam Rules» – Verdrag inzake de overeenkomsten voor internationaal vervoer over zee; (2) het Nairobi Internationaal Verdrag inzake het opruimen van wrakken; en (3) het 2002 Verdrag van Athene inzake zeevervoer van passagiers en hun bagage.
- Implementatie van de EU Richtlijn Meldingsformaliteiten (maritieme «Single Window») in nationale wet- en regelgeving.

Logistieke efficiëntie binnenvaart

- Initiatieven zijn ontwikkeld voor verbetering van de afhandelingscondities voor containers in de Rotterdamse haven.
- Een Masterplan Achterlandlogistiek is tot stand gebracht in relatie tot de uitwerking van de Topsector Logistiek.
- De professionaliteit in de sector wordt versterkt door scholing.

- Administratieve lasten en onnodige regeldruk voor het bedrijfsleven worden zoveel mogelijk beperkt.
- Het Transitiecomité Binnenvaart wordt gefaciliteerd met als doel de komende jaren de binnenvaart een grote rol te laten spelen bij het opvangen van de verwachte groei van het goederenvervoer vanuit de mainport Rotterdam. Basis hiervoor is het rapport van de Binnenvaartambassadeur.

Logistieke efficiëntie wegvervoer

- De administratieve lasten zijn gereduceerd ter verbetering van de randvoorwaarden voor efficiënte logistieke ketens.
- Het vrije verkeer van goederen en het internationale level playing field wordt verbeterd en bewaakt. Hierbij gaat het o.a. om implementatie van herziene regels voor toegang tot het beroep en de markt (o.a. cabotage) en streven naar internationale inzet voor LZV's (Langere, Zwaardere Vrachtwagens).
- De Derde EU Rijbewijsrichtlijn¹ is uitgewerkt en geïmplementeerd; de richtlijn zorgt voor wijzigingen in het aantal rijbewijscategorieën, de toegang tot rijbewijsexamens en de eisen daaraan.
- Nadat de conclusies over LZV-proeven positief zijn gebleken, blijft monitoring plaatsvinden t.a.v. ontwikkelingen verkeersveiligheid en mogelijke modal shift. Er wordt gewerkt aan verankering in nationale regelgeving.
- De eis van een periodieke nascholing vakbekwaamheid beroepschauffeurs wordt ingevoerd.
- De actieplannen in het kader van de adviezen van de Commissie Noordzij worden uitgevoerd.
- Met een subsidie aan stichting VERN wordt getracht het imago van de logistieke sector te verbeteren met oog op verwachte personeelstekorten komende jaren, m.n. chauffeurs en logistieke medewerkers.

Logistieke efficiëntie spoorvervoer

- Doorgaande internationale treinpaden worden aangeboden aan de goederenvervoerders.
- Technische standaarden worden geharmoniseerd en het aantal nationale verschillen wordt verminderd.
- De geharmoniseerde standaarden (TSI's, Technische Specificaties voor de Interoperabiliteit) in nationale regelgeving worden geïmplementeerd.
- Er is bijgedragen aan nieuwe EU-regelgeving door actief deel te nemen aan werkgroepen van het spoorwegagentschap.
- Internationale spoorcorridors worden verder geoptimaliseerd, doordat de inframangers per corridor samenwerken en de kwaliteit van de spoorinfrastructuur verbeteren.
- In 2012 wordt verder gewerkt aan het onderzoeken en/of uitwerken van het vervolg van de exploitatie van de Betuweroute, die per september 2013 afloopt.
- De ERTMS van de Betuweroute wordt naar versie 2.3.0d opgewaardeerd, die interoperabel is met het Europese net en de toekomstige ERTMS-locomotieven.
- Het gebruik van goederenvervoer wordt bevorderd en het imago van de spoorsector wordt verbeterd.

¹ (<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2006:403:0018:0060:NL:PDF>)

Indicatoren / Kengetallen

Vergroting strategische en internationale oriëntatie

De meetbare gegevens voor dit product zijn hieronder bij de overige producten weergegeven. Daarnaast voert het CBS in opdracht van lenM een jaarlijkse monitor uit waarbij de omzet-ontwikkelingen van een deel van het logistieke bedrijfsleven in kaart worden gebracht aan de hand van een uitsplitsing van de logistieke waardeketen in een vijf lagen model. Dit kan onder andere worden gebruikt bij het beoordelen van de vorderingen van het innovatieprogramma Logistiek en Supply Chains.

De verwachting is dat deze nieuwe indicator in de begroting 2013 wordt gepresenteerd met als rapportagejaar 2009 (nulmeting).

Logistieke efficiëntie zee- en kustvaart

Kengetal: Directe toegevoegde waarde zeevaart en maritieme cluster (in € 1 miljard)									
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Zeevaart	1,1	1,1	1,1	1,1	1,2	1,2	1,2	1,2	0,8
Overige maritieme sector/ dienstverlening	3,5	3,2	3,1	3,2	3,3				
Totaal brede maritieme sector¹	4,6	4,3	4,2	4,3	4,5				
Totaal maritieme cluster²						10,3	11,2	11,4	10,6

¹ totaal brede maritieme sector: Zeevaart, Binnenvaart, Laad-, los en overslagactiviteiten, Opslag, Expeditie, Dienstverlening vervoer water, Nieuwbouw en reparatie van schepen, Natte waterbouw (baggeren etc.), Verhuur van schepen, Groothandel in scheepsbenodigdheden.

² totaal maritieme sector: Zeevaart, Scheepsbouw, Offshore, Binnenvaart, Waterbouw, Havens, Marine, Visserij, Maritieme dienstverlening, Watersportindustrie en Maritieme toeleveranciers.

De laatst genoemde definitie sluit aan bij de clusteractiviteiten van NML en bij de behoefte aan informatie over een breder spectrum van de onderdelen van de maritieme sector.

Bron: cijfers 2001–2005 uit *Ecorys, Beleidsmonitor 2008, cijfers 2006–2009 uit PRC Maritieme monitor 2010*

Dit kengetal geeft informatie over de ontwikkeling van de toegevoegde waarde zeevaart en maritieme sector in constante prijzen en meet hoe sterk de zeevaart zich ontwikkelt. De inzet van de Rijksoverheid is slechts één van vele beïnvloedende factoren.

Kengetal: Ontwikkeling in aantallen en bruto tonnage (GT) van de vloot van in Nederland geregistreerde zeeschepen onder Nederlandse vlag ¹											
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Aantallen											
Handelsvaart	591	607	619	622	600	570	574	566	640	688	725
Zeesleepvaart	164	176	191	164	168	164	174	212	222	222	249
Waterbouw	150	156	157	156	160	151	148	139	118	121	120
Totaal	905	939	967	942	928	885	896	917	980	1 031	1 094
Bruto tonnage (GT) (x1000)											
Handelsvaart	4 393	4 760	4 780	4 755	4 934	4 932	5 031	5 114	5 980	6 313	6 075
Zeesleepvaart	194	205	228	188	186	178	181	243	264	237	310
Waterbouw	466	509	521	535	570	498	509	477	375	441	450
Totaal	5 053	5 474	5 529	5 478	5 690	5 608	5 721	5 834	6 619	6 991	6 835

¹ schepen >100 GT en pontons >1 000 GT

Bron: *Inspectie Verkeer en Waterstaat, februari 2011*

Beleidsartikel 35

Kengetal: Ontwikkeling in aantallen en bruto tonnage (GT) van de vloot onder buitenlandse vlag in Nederlands eigendom of beheer ¹											
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Aantallen											
Handelsvaart	309	411	448	435	418	375	434	462	395	410	433
Zeesleepvaart	246	262	272	301	306	329	284	332	358	406	459
Waterbouw	29	37	33	31	34	37	39	45	52	66	63
Totaal	584	710	753	767	758	741	757	839	805	882	955
Bruto tonnage (GT) (x1000)											
Handelsvaart	3 740	5 718	5 656	5 384	5 244	4 692	5 566	6 278	4 542	5 057	5 259
Zeesleepvaart	312	1 071	1 773	1 741	1 786	2 704	2 782	1 903	1 423	1 217	1 011
Waterbouw	90	76	86	79	75	99	102	122	184	225	251
Totaal	4 142	6 865	7 515	7 204	7 105	7 495	8 450	8 303	6 149	6 499	6 521

¹ schepen >100 GT en pontons >1 000 GT

Bron: cijfers tot 2006 Ecorys (dec 2008) en cijfers van 2006–2009 Policy Research Corporation (april 2010), cijfers 2010 IVW (april 2011). Alle op basis van Lloyd's Register Fairplay.

De cijfers vanaf 2006 zijn berekend op basis van een herijkte methodologie die transparant en eenvoudig te actualiseren is door het meer direct aansluiten bij publiek beschikbare data.

Bovenstaande kengetallen geven informatie over de ontwikkeling in aantallen en bruto tonnage (GT) van de vloot in Nederlands eigendom of beheer onder Nederlandse en buitenlandse vlag. De gegevens zijn opgesplitst naar de sectoren handelsvaart, zeesleepvaart en waterbouw. De groei of afname van de vloot onder Nederlandse vlag is niet alleen van overheidsbeleid afhankelijk, maar van meerdere factoren zoals de wereldwijde groei van het ladingaanbod en investeringsklimaat, het zeevaartbeleid (waaronder fiscale klimaat) van andere landen en de individuele prestaties van de ondernemingen. Een toename van de vanuit Nederland beheerde vloot (en dan met name de Nederlandse vlag) is gunstig voor de ontwikkeling van de toegevoegde waarde.

Kengetal: Ontwikkeling van werkgelegenheid Nederlandse zeevaartsector (in werkzame personen)							
	1997	2002	2005	2006	2007	2008	2009
Directe werkgelegenheid in Nederland	6 100	6 470	6 140	6 090	6 060	6 070	5 930
– waarvan Nederlandse zeevarenden	4 536	5 179	4 554	4 300	4 230	4 190	4 040
Indirecte werkgelegenheid in Nederland	5 200	5 500	5 470	5 070	5 050	5 420	5 120
Totaal Nederlandse werkgelegenheid	11 300	11 970	11 610	11 160	11 110	11 490	11 050
Totaal zeevarenden op Nederlandse vlagschepen	niet bekend	18 230	20 500	20 500	21 050	21 560	23 620

Bron: PRC Maritieme monitor 2010

Deze tabel over de werkgelegenheid geeft inzicht in de ontwikkeling van het aantal zeevarenden (Nederlandse en buitenlandse nationaliteit) in de Nederlandse zeevaart, plus de directe en indirecte werkgelegenheid in Nederland.

Logistieke efficiëntie binnenvaart

Kengetal: Toegevoegde waarde binnenvaart in lopende prijzen (in € miljard)									
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Binnenvaart	0,76	0,68	0,73	0,78	0,72	0,78	0,80	0,83	0,72

Bron: cijfers tot 2006 Goederenvervoermeter Ecorys, december 2008 en cijfers vanaf 2006 De Nederlandse Maritieme Cluster Monitor, oktober 2010

De cijfers zijn vanaf deze Begroting gebaseerd op lopende prijzen.

Dit kengetal geeft informatie over de ontwikkeling van de toegevoegde waarde van de binnenvaart in constante prijzen en meet hoe sterk de binnenvaart zich ontwikkelt. De inzet van de Rijksoverheid is slechts één van vele beïnvloedende factoren. De daling in 2009 is te wijten aan de economische crisis die de binnenvaart hard raakte.

Logistieke efficiëntie wegvervoer

Door de relatief lage prijs van wegtransport en de zwakke positie van de transporteur versus de verlader is de innovatie en samenwerking in het wegvervoer niet groot en is er sprake van een relatief lage beladingsgraad. De sector heeft zelf (via Topsector Logistiek aanpak) een streven opgenomen om de beladingsgraad van 45 naar 65% te verhogen. Deze noodzakelijke vergroting van de efficiency is nodig om in te spelen op infrastructurele schaarste en knelpunten rond fossiele brandstofprijzen, luchtkwaliteit en klimaatverandering op zodanige wijze dat er ook nog geld verdiend wordt. IenM en EL&I beraden zich op de rol die daarin door overheden en bedrijfsleven moet worden gespeeld.

Logistieke efficiëntie spoorvervoer

Indicator: Aantal treinbewegingen per week op A15-tracé van Betuwelijn					
	2009	2010	Streef- waarde 2011	Streef- waarde 2012	Streef- waarde 2013
Aantal treinbewegingen	220	400	500	600	800

Bron: KeyRail

Deze indicator geeft inzicht in de omvang van het gebruik van dit tracé¹. Dankzij de instroom van nieuwe (elektrische) locomotieven kan steeds meer verkeer over de Betuweroute worden afgewikkeld.

Extracomptabele verwijzingen

Verwijzing naar het Infrastructuurfonds (IF)

Overzicht uitgaven op het Infrastructuurfonds (x € 1 mln.)						
Art. Omschrijving	2011	2012	2013	2014	2015	2016
IF 18.03.01 Intermodaal Vervoer realisatie	9	5	1	0	0	0

¹ www.uic.org/spip.php?rubrique850

Beleidsartikel 35

Belastinguitgaven

Meerjarenraming van belastinguitgaven (x € 1 mln.), budgettair belang op transactiebasis							
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Willekeurige afschrijving zeeschepen	3	4	4	4	4	5	5
Keuzeregime winst uit zeescheepvaart (tonnagebelasting)	81	81	82	84	86	87	89
Afdrachtvermindering zeevaart	105	101	103	104	106	107	109
Vrijstelling cummunitaire wateren	878	861	843	827	813	798	783

Artikel 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 van de samenhang van beleid	De kwaliteit van de leefomgeving waarborgen, door de negatieve effecten van mobiliteit op de leefomgeving te minimaliseren. IenM werkt aan normstelling voor lucht- en vaartuigen in nationaal en internationaal verband. IenM stimuleert systeem-vernieuwingen en innovaties om deze normen te realiseren. IenM beïnvloedt het gedrag van vervoerders en gebruikers. IenM lost de knelpunten in de ecologische hoofdstructuur op.
Verantwoordelijkheid	De Minister van IenM is verantwoordelijk voor: <ul style="list-style-type: none">• De nationale luchtkwaliteit en geluid voor zover deze samenhangen met rijksinfrastructuur (luchthavens, (water)wegen en spoor) en/of het vervoersysteem.• Het realiseren van Europese CO₂ doelstellingen, waaraan de sector verkeer en vervoer haar bijdrage levert (artikel 53)
Externe factoren	Het behalen van de doelstelling is afhankelijk van: <ul style="list-style-type: none">• De daadwerkelijke vervoersgroei, voortvloeiend uit de economische ontwikkeling; in de Ontwerp Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (TK 2010–2011, 32 660, nr. 17) zijn hiervoor scenario's opgenomen.• Daadkracht op Europees en mondiaal niveau bij het vaststellen en handhaven en normstellingen (bronbeleid) voor voertuigen, lucht- en vaartuigen en de brandstofkwaliteit (EU, VN/ECE en VN/IMO).• Samenwerking met regionale, nationale en internationale partijen (waaronder effectuering van het sectorakkoord Duurzaamheid in Beweging).• Bereidheid en inzet van de private en publieke sector ten aanzien van innovatie, gedrag en technologische ontwikkelingen.
Effecten van beleid	Het behalen van deze doelstelling heeft als effect dat: <ul style="list-style-type: none">• In 2015 alle knelpunten voor luchtkwaliteit langs het hoofdwegenet zijn opgelost met behulp van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit¹.• In 2020 de meeste geluidsknelpunten gesaneerd zijn. De aanpak van een beperkt aantal saneringen zal doorschuiven tot kort na 2020 om deze te kunnen combineren met regulier beheer en onderhoud of andere projecten.• In 2020 de saneringsoperatie die onder de huidige wet geluidhinder valt is afgerond en zijn de woningen die onder deze wet een flinke groei van geluidbelastingen hebben ondervonden gesaneerd.• In 2018 alle ontsnipperingsknelpunten in de herijkte ecologische hoofdstructuur (EHS) vanwege doorsnijdingen door de rijksinfrastructuur zijn opgelost.• Het huidige niveau van de lokale luchtkwaliteit en het huidige niveau van relatief weinig ernstig gehinderden ten opzichte van andere Europese luchthavens wordt gehandhaafd, dan wel verbeterd.• Er verminderde uitstoot is van schadelijke stoffen door investeringen in techniek en terugdringen van het brandstofgebruik; Nederland gaat voldoen aan de Europese en mondiale milieudoelstellingen op het gebied van energie en klimaat.• De bijdrage van het vervoer aan de internationale klimaatproblematiek op de lange termijn zal worden gereduceerd.

¹ www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/luchtkwaliteit

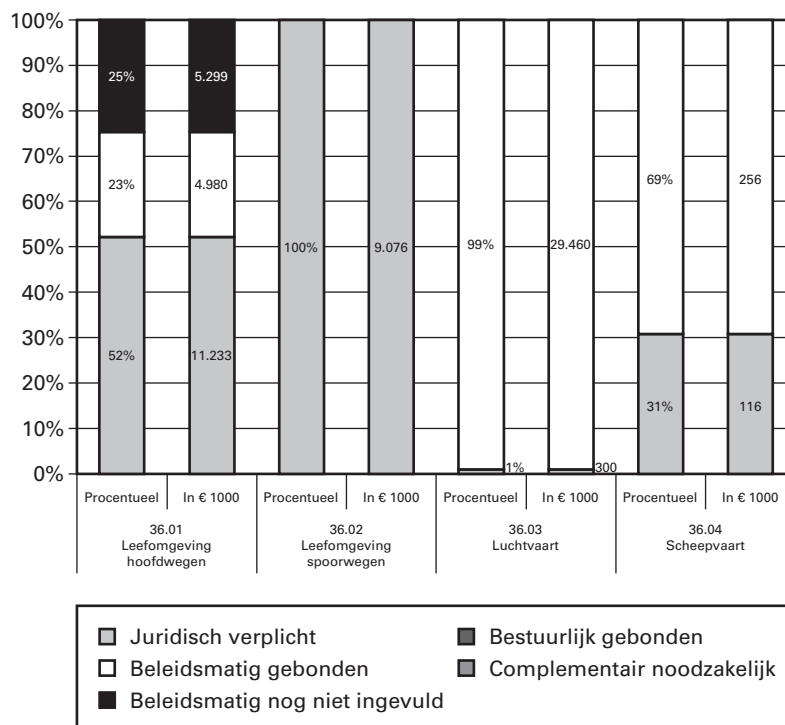
Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht budgettaire gevolgen van beleid (in € 1 000)								
36. Bewaken, waarborgen en verbeteren van kwaliteit leefomgeving		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Verplichtingen		66 551	83 303	20 565	12 324	9 554	11 254	8 356
Uitgaven		77 592	62 159	61 098	35 339	44 243	39 894	10 205
36.01	<i>Leefomgeving hoofdwegen</i>	24 237	17 290	21 890	12 607	22 378	14 867	8 013
36.01.01	Algemene strategie- en beleidsvorming	1 528	822	555	552	554	554	553
36.01.02	Investeringsimpuls voor innovatie	5 764	200	0	0	0	0	0
36.01.03	Maatregelen energie en klimaat	11 764	11 409	15 478	5 952	15 073	8 162	1 333
36.01.04	Maatregelen lokale luchtkwaliteit	1 070	1 026	930	928	931	931	929
36.01.05	Maatregelen geluid	169	150	0	0	0	0	0
36.01.06	Duurzaam weggoederenvervoer	3 942	3 683	4 927	5 175	5 820	5 220	5 198
36.02	<i>Leefomgeving spoorwegen</i>	9 195	9 120	9 076	9 076	9 076	9 076	0
36.02.01	Algemene strategie- en beleidsvorming		0	0	0	0	0	0
36.02.02	Bevorderen geluidsreducerende oplossingen voor personen- en goederenvervoer per spoor	119	44	0	0	0	0	0
36.02.03	Duurzaam personen- en goederenvervoer per spoor	9 076	9 076	9 076	9 076	9 076	9 076	0
36.03	<i>Luchtvaart</i>	41 529	33 916	29 760	13 303	12 441	15 608	1 854
36.03.01	Doorstorting heffingen GIS-1 aan Stichting GIS	9 878	6 097	0	0	0	0	0
36.03.02	Geluidsisolatie Schiphol fase 2 (GIS-2)	416	208	203	0	0	0	0
36.03.03	Geluidsisolatie Schiphol fase 3 (GIS-3)	14 510	14 709	14 470	0	0	10 476	0
36.03.04	Klachtenafhandeling Geluidsisolatie Schiphol	101	659	708	656	663	2 394	1 539
36.03.05	Woonschepen geluidszones Schiphol	11	219	0	0	0	0	0
36.03.06	Behandeling en uitbetaling schadeclaims Schiphol	13 453	10 096	13 264	12 333	11 463	2 422	0
36.03.07	Aankoop LIB geluidsliepzones Schiphol	802	1 327	600	0	0	0	0
36.03.08	Geluidsisolatie regionale luchthavens	567	0	0	0	0	0	0
36.03.09	Behandeling en uitbetaling schadeclaims regionale luchthavens	1	0	0	0	0	0	0
36.03.10	Duurzame luchtvaart	1 790	601	515	314	315	316	315
36.03.11	Groenvoorziening Schiphol		0	0	0	0	0	0
36.03.12	Inspectie Verkeer en Waterstaat		0	0	0	0	0	0
36.04	<i>Scheepvaart</i>	2 631	1 833	372	353	348	343	338
36.04.01	Duurzame zeevaart	532	641	227	226	228	228	227
36.04.02	Duurzame zeehavens	962	121	71	60	61	61	60
36.04.03	Duurzame binnenvaart	1 137	1 071	74	67	59	54	51
36.04.04	Inspectie Verkeer en Waterstaat	0	0	0	0	0	0	0

Overzicht budgettaire gevolgen van beleid (in € 1 000)								
36. Bewaken, waarborgen en verbeteren van kwaliteit leefomgeving		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Ontvangsten		37 318	43 718	43 524	45 744	45 744	24 643	2 059
36.09.01	Ontvangsten heffingen GIS-1	9 914	6 097	0	0	0	0	0
36.09.02	Ontvangsten GIS klachten-afhandeling GIS-1	0	25 307	30 849	32 697	32 697	11 596	0
36.09.03	Ontvangsten heffingen GIS-2 & 3	16 850	12 039	12 400	12 772	12 772	12 772	1 784
36.09.04	Ontvangsten wensvoorzieningen GIS-2 & 3	216	0	0	0	0	0	0
36.09.05	Ontvangsten heffingen overige Schiphol projecten	10 085	250	250	250	250	250	250
36.09.06	Ontvangsten heffingen regionale luchthavens	197	0	0	0	0	0	0
36.09.07	Overige ontvangsten	56	25	25	25	25	25	25

Budgetflexibiliteit

Deze tabel geeft voor het jaar 2012 per artikelonderdeel de programmamiddelen weer en maakt de mate van budgetflexibiliteit inzichtelijk door middel van vijf categorieën. De verhoudingen binnen de artikelonderdelen worden zowel procentueel als nominaal gepresenteerd.



36.01 Leefomgeving hoofdwegen

De uitgaven voor leefomgeving hoofdwegen zijn voor 75 % juridisch verplicht of er zijn afspraken gemaakt over de besteding van de beschikbare middelen. De resterende middelen worden ingezet voor maatregelen lokale luchtkwaliteit, energie en klimaat en maatregelen geluid.

36.03 Luchtvaart

De beleidsmatig verplichte uitgaven voor luchtvaart hebben voornamelijk betrekking op de uitvoering van de isolatieprojecten Schiphol, uitbetaling schadeclaims Schiphol en aankopen in de LIB-geluidsslooplezones.

36.04 Scheepvaart

De beleidsmatig verplichte uitgaven hebben voornamelijk betrekking op uitgaven in het kader van klimaatonderzoek en onderzoek naar luchtkwaliteit.

Operationele doelstellingen

Operationele doelstelling

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

De nationale en internationale verplichtingen op het gebied van milieu-kwaliteit nakomen en op de lange termijn (2030) een transitie naar een duurzaam mobiliteitssysteem realiseren.

Instrumenten

Algemene strategie en beleidsvorming

- Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO). Het kader van het ontsnipperingsbeleid van IenM voor hoofdwegen in de periode 2006 t/m 2018.
- BO-MIRT.

Maatregelen energie en klimaat

- Het programma «De Auto van de Toekomst gaat rijden»¹. IenM streeft ernaar om de energie en klimaatdoelstellingen voor verkeer en vervoer te realiseren en een transitie naar duurzame mobiliteit te realiseren naast bronbeleid dat in EU verband (CO₂ normering voertuigen) wordt vastgesteld. Dat gebeurt door uitvoering te geven aan dit programma «» en het met private partijen opgestelde Sectorakkoord Duurzaamheid in beweging.
- Subsidieverlening aan het Instituut voor Duurzame Mobiliteit (IvDM) dat zich richt op verduurzaming van de sector door innovatie en consumentenvoorlichting.
- Met het programma Truck van de Toekomst² wordt (vooruitlopend op EU normering) ingezet op het vergroten van de klimaatprestatie van de vrachtvoertuigen.
- Experimentenregeling Duurzaam Openbaar Busvervoer.
- Proeftuinen duurzame mobiliteit, een innovatieprogramma waarbij publiek en private partijen samenwerken om innovaties in de verkeer en vervoersector versneld naar de markt te brengen zoals elektrisch en hybride rijden, rijden op biobrandstoffen en op waterstof.
- Stimuleringsprogramma Duurzame logistiek.

Maatregelen lokale luchtkwaliteit

- Om overall in Nederland tijdig aan de EU-normen voor fijnstof (PM₁₀) en stikstofdioxide (NO₂) te voldoen is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) ontwikkeld. Hierin staan zowel generieke als locatiespecifieke maatregelen opgenomen. Sinds 2009 is dit programma van kracht. Dit is een gezamenlijk programma van het ministerie van IenM en de decentrale overheden.

¹ www.agentschapnl.nl/

² www.nlmilieu-leefomgeving.nl/subsidietruckvande toekomst/

Maatregelen geluid

- Wet geluidhinder. De wijziging van de Wet geluidhinder voor de rijksinfrastructuur door o.a. de introductie van geluidproductieplafonds (SWUNG I) is eind 2009 aan de Tweede Kamer aangeboden (TK 2009–2010 nr. 32 252). Dit wetsvoorstel is niet alleen efficiënter en kosteneffectiever, maar beschermt ook de burger tegen ongebeeerde groei van geluidbelasting.
- De invoeringswet (TK 2010–2011, 32 625, nr. 2) waarin het overgangsrecht naar SWUNG I en de saneringsoperatie rijkswegen en hoofdspoorwegen is geregeld.
- Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG; MIRT Projectenboek 2012).

Meetbare gegevens

De belangrijkste prestaties in 2012 zijn:

Algemene strategie en beleidsvorming

- Productoverstijgende beleidsontwikkeling en -ondersteuning op het gebied van leefomgeving hoofdwegen, zoals het uitvoeren van het Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO).
- De BO-MIRT heeft voor de gehele duur van het programma de programmering vastgesteld.
- Als grote maatregelen komen 8 ecoducten gereed, Gelderland (4), Noord-Holland (1), Overijssel (1), Utrecht (1) en Limburg (1).

Maatregelen energie en klimaat

- Het bevorderen van duurzaam (rij)gedrag van automobilisten en vrachtwagenchauffeurs door projecten voor energiebesparing in verkeer en vervoer. Dit is het vervolg op het Nieuwe Rijden bij het Instituut voor Duurzame Mobiliteit¹.
- Uitvoering van de Proeftuinen duurzame mobiliteit.

Maatregelen lokale luchtkwaliteit

Bij het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) wordt gewerkt aan:

- Het versterken van het internationaal bronbeleid door inzet op verdere aanscherping van emissienormen voor voer- en vaartuigen; bij emissienormen voertuigen vooral inzet op verbeteren praktijkprestaties euromotoren ten opzichte van testcyclus.
- Versnelde introductie van toekomstige Euronormen, zoals euro 6 personenauto's (BP 2010) en euro VI vrachtauto's (eind 2011/begin 2012, afhankelijk van introductie euro VI op markt).
- Locatiespecifieke maatregelen om de lokale luchtkwaliteit te verbeteren (financiële inzet vanuit Infrastructuurfonds artikel 12.05).
- Bevorderen van versnelde marktintroductie van innovatieve brandstoffen en voertuigtechnologie die schoon, stil en zuinig zijn.

Maatregelen geluid

- Onderliggende regelgeving van de invoeringswet wordt uitgewerkt en de IenM organisatie wordt voorbereid op een systeem van geluidproductieplafonds.
- Aan de voorbereiding van de uitvoering van het Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG; Mirt Projectenboek 2012) is gewerkt. (Financiële inzet vanuit Infrastructuurfonds artikel 12.05).
- Door middel van het MJPG zijn hoge geluidbelastingen langs de rijksinfrastructuur aangepakt. De uitvoerders van dit programma zijn Rijkswaterstaat en ProRail.

¹ www.ivdm.nl

Beleidsartikel 36

- Stille wegdekken zijn verder ontwikkeld en toegepast; internationaal is ingezet op het aanscherpen van geluidsemissie-eisen die aan banden en voertuigen worden gesteld.

Indicatoren

Algemene strategie en beleidsvorming

De meetbare gegevens voor dit product zijn hieronder bij de overige producten weergegeven. Aangezien de genoemde activiteiten gericht zijn op klimaatbeleid personenvervoer, de enveloppe Innovatie en Energiebesparing, maatregelen lokale luchtkwaliteit, het bevorderen geluidsreducerende oplossingen wegvervoer, duurzaam weggoederenvervoer, zijn hiervoor geen aparte meetbare gegevens ontwikkeld.

Maatregelen energie en klimaat, maatregelen geluid en maatregelen lokale luchtkwaliteit

Indicatoren: Emissie NO_x, SO₂, VOS, CO₂ in verkeer en vervoer, lokale luchtkwaliteit NO₂, Geluidsknelpunten langs hoofdwegen, aantal opgeloste MJPO knelpunten gesommeerd

	Waarde 1990	Waarde 1995	Waarde 2000	Waarde 2005	Waarde 2006	Waarde 2007	Waarde 2008	Waarde 2009	Waarde 2010	Basis- waarde peildatum	Streef- waarde peildatum
Emissie NO_x ^{1,2}	327	272	243	206	197	193	185	171		268 kton	158 kton
Bron: (A)										2000	2010–2020
Emissie SO₂ ^{1,2}	19	18	9	6	6	5	3	3		9 kton	4 kton
Bron: (A)										2000	2010–2020
Emissie VOS (NM) ^{1,2}	181	120	80	56	51	49	47	45		90 kton	55 kton
Bron: (A)										2000	2010–2020
Emissie CO₂ in verkeer en vervoer ³	30,5	33,5	36,8	38,9	39,7	39,0	39,8	38,1		36,6 Mton	30–34 mton
Bron: (B)											
Lokale luchtkwaliteit NO₂ ⁴											0 knelpunten langs rijkswegen 2015
Bron: (C)											
Geluidsknelpunten langs hoofdwegen ⁵					12 000	12 000	12 000	12 000	7 500	12 000	0
Bron: (C en D)											
Aantal opgeloste MJPO knelpunten gesommeerd ⁶					17	29	41	43	55	0	208
Bron: (C en E)											

¹ Emissies NO_x, SO₂ en VOS in verkeer en vervoer berekend volgens het NEC-protocol. Bron: CBS-statline, natuur en milieu/lucht, update van 21 februari 2011. De cijfers over 2009 zijn indicatief. De voorlopige emissiecijfers voor 2010 zijn nog niet bekend. De vaststelling van de NEC-plafonds voor het jaar 2020 voor de stoffen NO_x, SO₂ en VOS zal binnen enkele jaren plaatsvinden.

² Betreft mobiele bronnen, totaal. Mobiele bronnen zijn transportmiddelen en mobiele werktuigen met een verbrandingsmotor, inclusief buitenlandse transportmiddelen. Exclusief zeevaart.

³ Cijfer 2009 nog gebaseerd op voorlopige energie- en productiestatistieken van het CBS.

⁴ Voor lokale luchtkwaliteit geldt dat uiterlijk per 1 januari 2015 op alle locaties langs rijkswegen de grenswaarde voor NO₂ gehaald moet worden. Tussentijdse waarden zijn niet vastgesteld. Voor PM₁₀ wordt op alle locaties langs rijkswegen aan de grenswaarde voldaan voor juni 2011.

⁵ Het saneringsprogramma opheffen geluidsknelpunten langs spoor- en hoofdwegen gaat in 2011 van start. De geluidsknelpunten langs hoofdwegen (>65 dB Lden) worden opgelost, zoals in de Nota Mobiliteit geformuleerd. Voor 10% van de woningen zal de aanpak bestaan uit gevelisolatie en zal de belasting boven de 65 dB blijven. Indien mogelijk wordt nu al meteen bij reconstructie van een (spoor)weg om andere redenen dan geluid een geluidsknelpunt aangepakt. Uit onderzoek blijkt dat het aantal knelpunten langs hoofdwegen afgenomen is. Dit is enerzijds het effect van recent gerealiseerde maatregelen zoals geluidsschermen en stille wegdekken in infrastructuurprojecten en een aantal saneringsprojecten. Anderzijds is dit het effect van verbeterde en geüpdate databestanden (o.a. locaties geluidsschermen, adresbestanden saneringsobjecten).

⁶ Van toepassing vanaf 2006 i.v.m. Kamerbehandeling medio 2005.

Bronnen: (A) www.rivm.nl/bibliotheek/rapporten, nr; (B) www.compendiumvoordeleefomgeving.nl Referentiecode: PBL/sep10/0168; (C) RWS/DVS; (D) dGmR Rapport V.2011 0068.00.R001; Samenvoeging saneringsbudgetten VenW en VROM; Actualisatie X-onderzoek; (E) www.mjpo.nl

Het streven is de emissies van verkeer en vervoer terug te dringen, de luchtkwaliteit te verbeteren en de MJPO-knelpunten door middel van ontsnipperingsmaatregelen op te lossen.

De uitstoot van NO_x, SO₂, VOS en NO₂ geeft een indicatie van de maatregelen ten aanzien van de lokale luchtkwaliteit. Sinds 2009 is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL; Luchtkwaliteit) van kracht. Dit is een gezamenlijk programma van rijk en decentrale overheden gericht op het tijdig halen van de grenswaarden voor luchtkwaliteit. Het NSL beschermt de gezondheid van de Nederlandse bevolking en er ontstaat ruimte voor noodzakelijke ruimtelijke ontwikkelingen. Door middel van jaarlijkse monitoring wordt gegarandeerd dat de normen voor luchtkwaliteit gehaald worden.

De CO₂-uitstoot geeft een indicatie van de effectiviteit van het klimaat- en energiebeleid (Europees, nationaal, lokaal) dat voor verkeer en vervoer wordt ingezet. De indicatoren met betrekking tot knelpunten geven informatie over objecten, voornamelijk woningen in de (onmiddellijke) nabijheid van rijkswegen, waar de geluidsbelasting te hoog is volgens de geldende normen.

Indicator: aantal opgeloste MJPO knelpunten														
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Aantal opgeloste knelpunten MJPO	10	7	12	12	2	12	14	16	16	15	21	26	22	23
Totaal aantal	10	17	29	41	43	55	69	85	101	116	137	163	185	208

Bron: DVS

De tabel geeft een indicatie van de planning van de aanpak van de MJPO-knelpunten. Deze knelpunten zijn opgenomen in het Meerjarenprogramma Ontsnippering¹ (MJPO) 2004.

Extracomptabele verwijzingen

Verwijzing naar het Infrastructuurfonds (IF)

Overzicht uitgaven op het Infrastructuurfonds (x € 1 mln.)						
Art. Omschrijving	2011	2012	2013	2014	2015	2016
IF 12.02 Servicepakket meer kwaliteit leefomgeving	275	343	550	472	332	420
IF 12.03 Innovatieprogramma Geluid en Lucht	1 517	1 512	1 190	938	542	146

Operationele doelstelling

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 op te lossen

Motivering

Alle nationale en internationale verplichtingen op het gebied van milieukwaliteit nakomen en op de lange termijn (2030) een transitie naar een duurzaam mobiliteitssysteem realiseren.

Instrumenten

Duurzaam personen- en goederenvervoer

- De wijziging van de Wet geluidhinder en de bijbehorende invoeringswet. Deze wetwijziging leidt tot een betere bescherming van burgers, vereenvoudiging van de regelgeving en een efficiënte en kosteneffectieve uitvoering.
- Meerjarenprogramma Ontsnippering¹ (MJPO) voor spoorwegen.
- Meerjarenprogramma geluidsanering spoor (MJPG spoor, Mirt)

¹ www.mjpo.nl

Projectenboek 2011¹). Een wettelijk vastgelegd doelmatigheidscriterium bepaalt welke maatregelen getroffen dienen te worden. In dit programma worden geluidreducerende maatregelen getroffen

- bij woningen met een geluidbelasting van meer dan 70 dB als gevolg van een hoofdspoorweg;
 - bij woningen die nog deel uit maken van de bestaande saneringsoperatie van de Wet geluidhinder;
 - bij woningen die als gevolg van verkeersgroei onder de huidige Wet geluidhinder een groei van meer dan 5 dB hebben ondergaan.
- Middelen uit het Infrastructuurfonds, artikel 13.
 - Sinds 1996 doneren IenM en NS jaarlijks geld aan de Stichting Bodemsanering Nederlandse Spoorwegen voor de landelijke aanpak van bodemverontreiniging in NS-percelen.

Meetbare gegevens

De belangrijkste prestaties in 2012 zijn:

Duurzaam personen- en goederenvervoer

- Invoeren van de wijziging van de Wet Geluidhinder.
- Uitvoeren van het Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO) voor spoorwegen in de periode 2007 t/m 2018. In 2010 is de uitvoering van de eerste tranche gestart en vanaf 2012 in uitvoering.
- Starten met de uitvoering van het Meerjarenprogramma geluidsaneering spoor (MJPG spoor, Mirt Projectenboek 2011).
- Implementeren van nieuwe maatregelen voor geluidsreductie die een aantrekkelijk alternatief zijn voor geluidsschermen. Het gaat hierbij om implementatie van maatregelen uit het in 2007 afgeronde Innovatieprogramma Geluid² (IPG, Innovatie programma Geluid (fluistertrein)) en de doorontwikkeling en de bepaling van de Life Cycle Costs (LCC) van enkele producten uit dat programma, waaronder de proeven met LL-blokken op goederentreinen en het bevorderen van een internationale vrijgave van LL-blokken³.
- Opstellen vervolg uitvoeringsprogramma geluid emplacementen, waarin wordt gezorgd dat geluidsschermen bij emplacementen worden gerealiseerd. Dit programma is opgenomen in het Beheerplan.

¹ mirt2011.mirtprojectenboek.nl/Images/552_tcm317-285852.pdf

² www.innovatieprogrammangeluid.nl/

³ www.innovatieprogrammangeluid.nl/page.asp?id=851

Indicatoren / Kengetallen

Duurzaam personen- en goederenvervoer

Indicator: Leefomgeving spoorwegen							
	Basis- waarde peildatum	Waarde 2006	Waarde 2007	Waarde 2008	Waarde 2009	Waarde 2010	Streef- waarde peildatum
Geluidsknelpunten langs spoorwegen (1)	12 500 woningen	7 500 woningen	8 900 woningen	7 200 woningen	(3)		0 (in 2020)
Aantal opgeloste MJPO knelpunten (2)	0 (in 2004)	0	0	0	3	2	79 (in 2018)

Bron: (1) ProRail, (2) www.mjpo.nl/downloads/100_267-DWW-Jaarverslag09_LR1.pdf, (3) Zodra de nieuwe geluidwetgeving SWUNG in werking is getreden, zal de saneringsvoorraad bekend worden en kan het MJPG (meerjarenprogramma geluidsanering) formeel starten. Vanaf dat moment zal over de knelpunten uit het MJPG worden gerapporteerd.

Het streven is de geluidsemissies van verkeer en vervoer terug te dringen en de MJPO-knelpunten door middel van ontsnipperingsmaatregelen op te lossen. Door toenemende (verkeers)intensiteiten kan het aantal geluidsbelaste woningen toenemen. Zie voor meetbare gegevens onder artikelonderdeel 36.01.

Doelstellingen en gegevens over de bodemsanering van NS percelen zijn te vinden op www.sbns.nl/downloads.

Extracomptabele verwijzingen

Verwijzing naar het Infrastructuurfonds (IF)

Overzicht uitgaven op het Infrastructuurfonds (x € 1 mln.)						
Art. Omschrijving	2011	2012	2013	2014	2015	2016
IF 13.03 Ontsnippering	8	14	12	14	12	13
IF 13.03 Geluid sanering spoorwegen	2	7	4	17	44	56

Operationele doelstelling

36.03 Duurzame luchtvaart bewerkstelligen en in stand houden

Motivering

Groei van de luchtvaart mogelijk maken binnen de wettelijke en beleidsmatige kaders voor milieu en leefomgeving.

Instrumenten

Doorstorting heffingen GIS-1 aan Stichting GIS

- Geluidsheffingen

Geluidsisolatie Schiphol fase 2 (GIS-2)

- Op grond van de PKB-Schiphol is in 1997 het project GIS-2 van start gegaan. De isolatie van GIS-2 panden is op 30 juni 2008 beëindigd. Tijdens GIS-2 zijn 8 465 panden geïsoleerd.

Geluidsisolatie Schiphol fase 3 (GIS-3)

- De isolatie van woningen in het kader van het GIS-3 project is in 2011 afgerond. De financiële afwikkeling van het project zal in 2012 plaatsvinden.

Klachtenafhandeling Geluidsisolatie Schiphol

- Na oplevering van een object geldt een garantietermijn van tien jaar. In deze periode zijn aannemers gehouden eventuele herstelwerkzaamheden uit te voeren. De garantietermijn voor objecten die in het kader

Beleidsartikel 36

van GIS-2 zijn geïsoleerd loopt uiterlijk tot en met 2018. De garantie op GIS-3 objecten loopt nog langer door.

Woonschepen geluidszones Schiphol

- Aankoop woonschepen.

Behandeling en uitbetaling schadeclaims Schiphol

- Schadevergoedingen.

Aankoop LIB geluidsluopzones Schiphol

- Aankoop van woningen die een geluidsbelasting van meer dan 65 Ke hebben.

Geluidsisolatie regionale luchthavens

- Het geluidsisolatieproject rondom de regionale luchthaven Maastricht Aachen Airport (Fase 2) bevindt zich in de uitvoeringsfase. De uitvoering is gestart in voorjaar 2008 en betreft circa 160 woningen. De isolatiewerkzaamheden zijn op één zaak na, waarin juridische stappen worden gezet, afgerond.

Behandeling en uitbetaling schadeclaims regionale luchthavens

- Behandelen en uitbetalen van schadeclaims.

Duurzame luchtvaart

- Internationale afspraken ten aanzien van de uitstoot van NO_x, CO₂ en andere gassen.
- Conclusies Klimaatop Durban 2011.
- Afspraken 37ste ICAO Assemblee in september 2010.
- Europese emissiehandelssysteem.
- De oprichting van de CROS is vastgelegd in de Wet Luchtvaart 2003 (artikel 8.23a en artikel 8.34 tot en met 8.40, de Ministeriële regeling CROS 2005 (in 2009 gewijzigd op het punt van de klachtenafhandeling en in 2011 zijn er in artikel 4 en artikel 5 nog een aantal wijzigingen doorgevoerd in verband met de wijziging van het bestuursreglement van de CROS). De bijdrage aan de CROS (Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol) bedraagt maximaal 0,3 mln.

Meetbare gegevens

De belangrijkste prestaties in 2012 zijn:

Geluidsisolatie Schiphol fase 3 (GIS-3)

- De isolatiewerkzaamheden verlopen volgens planning, hetgeen betekent dat de afronding van de objectisolatie naar verwachting zal plaatsvinden tussen april en november 2011. Na de isolatie van de laatste woning zal het project in 2011 en gedeeltelijk in 2012 financieel en administratief worden afgerond.

Duurzame luchtvaart

- Bijdrage leveren aan internationale afspraken die de uitstoot van NO_x, CO₂ en andere gassen door de luchtvaart beperken.
- Deelnemen aan het Klimaatoverleg en uitvoering van conclusies klimaatop in Durban 2011.
- Deelname aan verdere uitvoering van afspraken die voortvloeien uit de conclusies van de 37^{ste} ICAO Assemblee in september 2010, zoals op gebied van market based measures en de minimis regeling.
- Bijdrage aan beleidsvragen die ontstaan tgv inwerkingtreden van het Europese emissiehandelssysteem en aan de internationale discussie daarover.

- Deelnemen aan de discussie in CAEP-verband (Committee on Aviation Environment Protection) over een aanscherping van de geluidsnormering van vliegtuigen en over de ontwikkeling van internationale CO₂-standaarden voor vliegtuigen.
- het opstellen van ICAO action plans voor CO₂-reductie in de luchtvaart.
- Aanpassing van de Renewables Directive op het terrein van produceren en toepassen van biokerosine.
- Inzet op en ondersteuning van Europese aanpak voor ontwikkeling en toepassing van biobrandstoffen in de luchtvaart.
- Ontwikkelen beleid isolatie- en leefbaarheidsmaatregelen rondom luchthavens.

Kengetallen

Geluidsisolatie Schiphol fase 3 (GIS-3)

Van alle woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen die in het isolatiegebied GIS-3 liggen, zijn 5211 objecten in het isolatieprogramma opgenomen. Deze woningen komen mogelijk voor isolatie in aanmerking. Gebleken is dat de eigenaren van 2256 objecten in het isolatieprogramma geen prijs stellen op isolatie. Daarnaast blijkt dat 1820 objecten volgens de regelgeving geen aanvullende geluidsisolatie nodig hebben. Naar huidige inzichten zullen onder GIS-3 circa 1100 objecten worden geïsoleerd. De isolatie van woningen in het kader van het GIS-3 project is in 2011 afgerond.

Aankoop LIB geluidsloopzones Schiphol.

Kengetal: Aantal aangekochte en aan te kopen woningen in de geluidsloopzones Schipho										
	Tot en met 2005	2006	2007	2008	2009	2010	Streef-waarde 2011	Streef-waarde 2012	Streef-waarde 2013 ev	Totaal
>65 Ke	5	0	1	1	3	2	2	2	1	17
55–65 Ke	24	2	0	0	0	0	0	0	0	26
Totaal	29	2	1	1	3	2	2	2	1	43

Bron: Rijkswaterstaat, Voortgangsrapportage GIS nr. 13, tweede halfjaar 2010 (Kamerstuk 2010–2011, 26 959, nr. 136)

Eigenaren kunnen als gevolg van de motie-Hofstra (Kamerstukken II, 2001–2002, 27 603, nr. 74) niet worden gedwongen hun woning te verlaten. Een einddatum kan daarom niet worden vastgesteld.

Duurzame luchtvaart

Kengetal: De grenswaarde voor de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen in gram per ton Maximum take off weight (MTOW)									
Stof	2005	2006	2007	2008	realisatie		grenswaarden		
					2009	2010	2005–2009	vanaf 2010	
CO	59,3	56,6	55,1	54,1	53,4	54,1	58,1	55,0	
NO _x	66,3	66,8	67,4	67,1	67,6	69,7	74,6	74,6	
VOS	10,1	9,0	8,6	8,2	7,9	8,0	9,9	8,4	
SO ₂	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,1	2,1	
PM ₁₀	2,2	2,2	2,3	2,3	2,3	2,4	2,5	2,5	

Bron: Schiphol Group, januari 2011

lenM draagt bij aan het maken van internationale afspraken om de uitstoot van gassen te beperken, maar lenM heeft geen directe invloed op het maximum take off weight van de vliegtuigen. Het onderstaande kengetal geeft een goed beeld van de mate waarin de uitstoot van verontreinigende stoffen zich in de loop der jaren heeft ontwikkeld en in hoeverre de sector in staat is aan de gestelde grenswaarden te voldoen.

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 zijn nogmaals aangescherpt in 2010 en zijn zo een prikkel voor de luchtvaartsector om een minder vervuilende vloot aan te schaffen. Inspectie Leefomgeving en Transport ziet toe op naleving van voorschriften uit het Luchthavenverkeerbesluit.

Kengetal: Geluidsbelasting rond Schiphol

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

Bron: Luchthavenverkeerbesluit 2004

In het Luchthavenverkeersbesluit 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. Voor de regionale luchthavens zijn door de inwerkingtreding van de wet Regeling Burger- en Militaire Luchthavens de verantwoordelijkheden gedecentraliseerd naar de provincies, behoudens de luchthavens van nationale betekenis. Provincies en het Rijk dienen rondom de luchthaven een beperkingengebied vast te stellen. De geluidsbelasting van het vliegverkeer moet worden begrensd met op handhavingpunten vastgestelde grenswaarden (aan de baankoppen en bij aanpalende bebouwde kom). lenM heeft geen directe invloed op de daadwerkelijk gerealiseerde geluidsbelasting. Dat is de verantwoordelijkheid van de sector.

Operationele doelstelling

36.04 Scheepvaart: Een milieuvriendelijk goederenvervoersysteem over het water bevorderen

Motivering

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

Instrumenten

Duurzame zeevaart

- Internationale wet- en regelgeving.
- Maatregelen IMO om de uitstoot van broeikasgassen (in het bijzonder CO₂ door de zeevaart te verminderen.
- Convenant Energie-Efficiency en CO₂-reductie Zeevaart.
- Het Ballastwaterverdrag.
- Afspraken met Noordzeelanden over uniforme implementatie en handhaving van het Ballastwaterverdrag.
- Het Hong Kong Sloopverdrag.

Beleidsartikel 36

Duurzame zeehavens

- Subsidieprogramma Zeehaven Innovatieproject voor Duurzame Zeehavens.
- Wet voorkoming vervuiling schepen (wvvs) en de implementatie van de Europese richtlijn Havenontvangstvoorzieningen (HOV's).

Duurzame binnenvaart

- Internationale normstelling voor motoremissies.
- Scheepsafvalstoffenverdrag.

Meetbare gegevens

De belangrijkste prestaties in 2012 zijn:

Duurzame zeevaart

- Implementeren van gewijzigde internationale regelgeving in nationale wet- en regelgeving.
- Invoering van in de IMO ontwikkelde concrete maatregelen om de uitstoot van broeikasgassen (in het bijzonder CO₂) door de zeevaart te verminderen dan wel, bij het uitblijven hiervan, vaststellen en uitdragen van het Nederlandse standpunt inzake eventuele unilaterale maatregelen van de EU.
- Monitoren van de afspraken gemaakt in het kader van het Convenant Energie-efficiency en CO₂-reductie Zeevaart.
- Uitvoering van afspraken met Noordzeelanden over uniforme implementatie en handhaving van het Ballastwaterverdrag in het Noordzeegebied.
- Bijdragen aan de formulering van specifieke Ballastwaterafspraken over vrijstellingen in ballastwater wisselgebieden in de Noordzee.
- Afronden laatste twee van zes internationale richtlijnen behorend bij het Hong Kong Sloopverdrag, te weten de «Guidelines for survey and certification» en de «Guidelines for inspection of ships».

Duurzame zeehavens

- Uitvoeren subsidieprogramma Zeehaven Innovatieproject voor Duurzame Zeehavens;
- Inzet bij herziening van de Europese richtlijn Havenontvangstvoorzieningen (HOV's), met name op het gebied van:
 - aanscherping van de afgifteplicht;
 - harmonisatie van de havenafvalsystemen in Europese havens; en
 - Europese informatie-uitwisseling.
- Ondersteunen van initiatieven voor de aanleg van walstroomvoorzieningen in zeehavens voor zeeschepen.

Duurzame binnenvaart

- Bevorderen van de introductie van LNG (vloeibaar aardgas), onder andere door stimuleren van de aanleg van vulpunten.
- Pleiten binnen de EU voor het vaststellen van scherpere internationale normen voor motoremissies.
- Uitvoeren van het in 2009 in werking getreden Scheepsafvalstoffenverdrag (door o.a. implementatie betalingssysteem voor olie- en vethoudende stoffen).

Kengetallen

Duurzame zeevaart en binnenvaart

Het streven is om de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen van de binnenvaart en de zeevaart (Nederlands grondgebied) te verminderen. Hierdoor wordt een bijdrage geleverd aan de verbetering van de luchtkwaliteit.

De kengetallen laten de feitelijke uitstoot in de jaren 2003 t/m 2009 zien. De jaren 2010, 2015 en 2020 betreffen prognoses op basis van de verwachte ontwikkeling in de omvang van het transport en op basis van vastgesteld beleid.

Kengetal: Uitstoot luchtverontreinigende stoffen										
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2015	2020
NO_x-emissies goederenvervoer (x mln. kg)										
Binnenvaart	27,1	25,1	24,8	24,2	24,9	24,6	21,3	23,7	22,5	21,7
Zeevaart (NL grondgebied) ¹	17,3	17,8	18,0	19,1	19,4	23,3	22,0	19,4	20,2	21,1
PM₁₀-emissies goederenvervoer (x mln. kg)										
Binnenvaart	1,1	1,0	1,0	1,0	1,0	0,9	0,8	0,9	0,8	0,8
Zeevaart (NL grondgebied) ¹	1,1	1,1	1,1	1,2	1,1	1,3	1,2	²	²	3
VOS-emissies goederenvervoer (x mln. kg)										
Binnenvaart	3,5	3,2	2,3	1,4	1,4	1,3	1,2	1,3	1,1	1,0
Zeevaart (NL grondgebied) ¹	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,9	0,9	0,7	0,8	0,8
SO₂-emissies goederenvervoer (x mln. kg)										
Binnenvaart	2,0	1,9	1,8	1,8	1,8	1,1	0,9	0,9	0,0	0,0
Zeevaart (NL grondgebied) ¹	10,0	10,2	10,0	10,6	9,8	9,5	9,0	5,0	0,8	1,0
CO₂-emissies (x mln. kg)³										
Binnenvaart	1 871	1 734	1 713	1 672	1 721	1 698	1 499	1 700	1 785	1 877
Zeevaart (NL grondgebied) ¹	936	969	983	1 041	1 067	1 466	1 406	1 220	1 389	1 558

¹ De cijfers over 2007 t/m 2009 zijn met een andere, nauwkeuriger methode berekend dan in voorgaande jaren; om die reden zijn de cijfers over deze jaren niet volledig vergelijkbaar met die van voorgaande jaren. De cijfers van de SO₂-emissies over 2008 en 2009 worden daarnaast verklaard door een verplicht lager zwavelgehalte voor scheepsbrandstof vanaf augustus 2007 (i.v.m. de zgn. MARPOL Annex VI-regelgeving).

² Geen prognose beschikbaar.

³ Bij de CO₂ emissies is de eenheid gecorrigeerd in mln. kg.

Bron cijfers 2003 t/m 2009: CBS, luchtverontreiniging; emissies door mobiele bronnen, CBS StatLine (website: www.statline.cbs.nl/statweb), 25 maart 2011.

Bron prognoses 2010, 2015 en 2020: PBL/ECN, 18 mei 2010

Voor de luchtverontreinigende emissies van de binnenvaart is een neerwaartse trend zichtbaar. Deze loopt door in de beleidsarme prognoses (tot 2020) die door Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) zijn opgesteld. De abrupte emissiereductie in 2009 is toe te schrijven aan de crisis in de binnenvaart, die leidde tot een sterke afname van het aantal vervoersbewegingen.

Bij de SO₂ emissies van de zeevaart is een licht neerwaartse trend zichtbaar. Dit vindt zijn oorzaak in de daling van het zwavelgehalte van de zeevaartbrandstoffen. Van andere stoffen neemt de emissie toe. Dit komt door de autonome groei van de zeevaart. Voor CO₂ is (nog) geen internationale regelgeving van kracht. Voor NO_x emissies is in 2011 een aanscherping van kracht geworden. Deze is in de cijfers uiteraard nog niet waarneembaar.

Kengetal: Afgifte olie- en vethoudend afval door de binnenvaart

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Bilgewater (x miljoen kg)	48,1	46,6	26,7	21,2	21,8	20,1	20,8	21,0	19,2
Schroefassmeervet (x miljoen kg)	0,12	0,15	0,14	0,14	0,12	0,11	0,11	0,12	0,12
Vast oliehoudend afval (x miljoen kg)	0,25	0,38	0,41	0,44	0,32	0,32	0,34	0,38	0,46

Bron: Stichting Afvalstoffen en Vaardocumenten Binnenvaart (SAB), augustus 2010

Wat betreft emissies naar het water is het streven een zo laag mogelijke belasting van het oppervlaktewater door de binnenvaart. Mede hiertoe is destijds het Scheepsafvalstoffenverdrag opgesteld. Nu dit verdrag in werking is getreden, zal naar verwachting het aantal afgiftes van scheepsbedrijfsafval door de binnenvaart verder toenemen. Onderstaande kengetallen laten de afgifte van verschillende soorten olie- en vethoudend afval zien voor de periode 2001–2009. De daling vanaf 2003 is enerzijds te verklaren uit een directe betaling bij afgifte die vanaf dat moment is ingevoerd, en anderzijds door het in de markt komen van nieuwe, schonere schepen die minder afval produceren.

Duurzame zeehavens

Kengetal: Afgiftcijfers scheepsafval in zeehavens

	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Afgegeven hoeveelheid scheepsafval (m3)	98 241	104 698	133 517	148 483	149 427	174 651
Aantal afgevendende schepen	14 396	18 296	22 486	22 152	22 741	23 902
Aantal betalende schepen	34 293	38 410	39 313	39 279	36 580	37 456
Het percentage afgevendende schepen van het aantal betalende schepen	42%	48%	57%	56%	62%	64%

Bron: De Nederlandse zeehavens, juni 2011

Van alle schepen die de afvalheffing moeten betalen (conform de EU richtlijn) gaan ook steeds meer schepen daadwerkelijk afgeven.

Was in 2005 dit percentage nog 42%, in 2010 is dit opgelopen tot 64%. De Nederlandse Havenontvangstvoorzieningen hebben in 2010 ook weer meer m3 scheepsgebonden afval ingezameld dan in 2009. Het aantal afgevendende schepen is in 2010 met 5% gestegen en de hoeveelheid ingezameld afval is maar liefst met 17% toegenomen.

Artikel 37 Weer, Klimaat, Seismologie en Aardobservatie

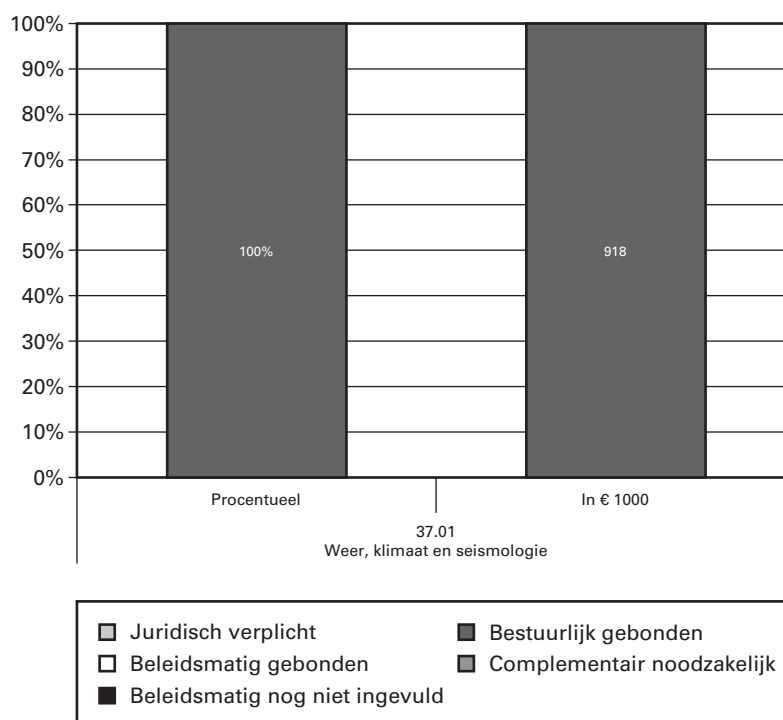
Algemene doelstelling	Waarborgen en bevorderen van de veiligheid, de economische ontwikkeling en een duurzaam milieu van Nederland.
Omschrijving van de samenhang van beleid	<p>Het Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut (KNMI) draagt, als hét nationale instituut voor weer, klimaat en seismologie, zorg voor het onderhouden van de nationale meet- en data-infrastructuur op dit terrein, het beschikbaar maken van een algemeen weerbericht voor de Nederlandse samenleving, het alarmeren bij gevaarlijke of ontwrichtende weersituaties, het leveren van luchtvaartmeteorologische inlichtingen, het leveren van klimaatverwachtingen en klimaatscenario's en het verrichten van onderzoek op deze gebieden. Op het gebied van aardobservatie is het KNMI verantwoordelijk voor het Nederlandse beleid ten aanzien van EUMETSAT.</p> <p>Het kader van het nationale beleid is neergelegd in de Wet op het Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut. In die wet staat onder meer ook de (uitvoerende) taak van het KNMI vermeld.</p> <p>In het regeerakkoord is in het kader van de bezuinigingen afgesproken dat de taken van het KNMI nader zullen worden gezien en eventueel worden geprivatiseerd. Omdat de gevolgen van deze afspraak nog niet geheel in beeld zijn gebracht kon hiermee voor deze begroting nog geen rekening worden gehouden.</p>
Verantwoordelijkheid	De minister is systeemverantwoordelijk voor de taken van de batenlastendienst KNMI conform de KNMI-wet van 2001.
Externe factoren	<p>Het behalen van de doelstelling hangt af van:</p> <ul style="list-style-type: none">• Ontwikkelingen in de (informatie)technologie.• Weer- en klimaatgerelateerde milieumaatregelen.• Europese en Mondiale wet- en regelgeving m.b.t. luchtvaartmeteorologie.• Scheiding van markt en overheid (wet op het KNMI).• Internationale besluitvorming over EUMETSAT programma's.• Intensieve samenwerking in het Caribische gebied.
Effecten van beleid	<p>Het behalen van de doelstelling heeft als effect dat voor de Nederlandse samenleving:</p> <ul style="list-style-type: none">• Individuele burgers, bedrijven en (overheids)organisaties tijdig kunnen reageren op de verwachte (gevaarlijke) weersomstandigheden, doordat deze informatie op internet beschikbaar wordt gesteld en tijdig weeralarmen worden uitgegeven.• Tijdig en gericht (beleidsmatig) kan worden ingespeeld op ontwikkelingen, zoals op het gebied van klimaatverandering en seismische activiteit.• Hulpdiensten, burgers en bedrijven tijdens ontwrichtende situaties toegang hebben tot specifieke berichten die tijdens die situaties van belang worden geacht bij het oplossen daarvan.• Er op Europees niveau intensief wordt samengewerkt bij de uitvoering van het aardobservatiebeleid.

Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)							
37. Weer, klimaat, seismologie en aardobservatie	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Verplichtingen	46 845	45 195	41 032	45 343	48 767	42 969	39 743
Uitgaven	45 945	44 277	41 950	44 607	49 503	42 233	40 479
<i>37.01 Weer, klimaat en seismologie</i>	<i>34 391</i>	<i>34 647</i>	<i>29 607</i>	<i>28 348</i>	<i>26 524</i>	<i>25 008</i>	<i>24 881</i>
37.01.01 Weer	19 456	19 236	15 170	14 461	13 429	12 552	12 482
37.01.02 Klimaat	12 565	12 985	12 053	11 620	10 894	10 276	10 226
37.01.03 Seismologie	1 572	1 508	1 466	1 531	1 465	1 444	1 437
37.01.04 Contributie WMO (HGIS)	798	918	918	736	736	736	736
<i>37.02 Aardobservatie</i>	<i>11 554</i>	<i>9 630</i>	<i>12 343</i>	<i>16 259</i>	<i>22 979</i>	<i>17 225</i>	<i>15 598</i>
37.02.01 EUMETSAT	11 554	9 630	12 343	16 259	22 979	17 225	15 598
37.09 Ontvangsten	100	0	0	0	0	0	0

Budgetflexibiliteit

Deze tabel geeft voor het jaar 2012 per artikelonderdeel de programmamiddelen weer en maakt de mate van budgetflexibiliteit inzichtelijk door middel van vijf categorieën. De verhoudingen binnen de artikelonderdelen worden zowel procentueel als nominaal gepresenteerd.



Toelichting

37.01 Weer, klimaat en seismologie

De bestuurlijk gebonden uitgaven hebben betrekking op de contributie die jaarlijks door het KNMI aan de World Meteorological Organization (WMO) wordt voldaan. Dit betreffen middelen uit de Homogene Groep Internationale Samenwerking (HGIS).

Operationele doelstellingen

Operationele doelstelling

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 vitale nationale infrastructuur tegen veranderingen in het klimaat te helpen beschermen en ten slotte om de seismische risico's in kaart te brengen. Het KNMI draagt deze verantwoordelijkheden voor wat betreft Weer, Klimaat en Seismologie activiteiten niet alleen voor het Nederlands grondgebied binnen het koninkrijk maar ook voor de openbare lichamen Saba, Sint Eustatius en Bonaire. De klimaatgerelateerde activiteiten voor het overzeese gebied van het koninkrijk beperken zich tot het bijdragen aan de internationale waarnemingsstructuur.

Instrumenten

Weer

- Bijdragen aan de internationale waarnemingsinfrastructuur.
- Brede verspreiding en steeds meer toegankelijk maken van weergegevens.
- Uitgeven van een algemeen weerbericht.
- Uitgeven van algemene waarschuwingen ten behoeve van de scheepvaart en het verkeersmanagement.
- Verstrekken van luchtvaartmeteorologische inlichtingen.
- Meteorologische ondersteuning bij calamiteiten waarbij weer een rol speelt.
- Waarschuwen voor gevaarlijk weer, voor (levens)bedreigende extreme weersomstandigheden en luchtkwaliteit.
- Verstrekken van informatie omtrent vulkanisch as.
- Verrichten van strategisch en toegepast onderzoek op het gebied van weerwaarnemingen en -verwachtingen.
- Beantwoorden van vragen vanuit de maatschappij.

Klimaat

- Bijdragen aan de internationale waarnemingsinfrastructuur, waaronder het ontwikkelen van waarneming- en modelsystemen ten behoeve van het produceren van data.
- Vastleggen van klimaatverandering.
- Verrichten van strategisch en toegepast onderzoek op het gebied van klimaat, zoals de ontwikkeling en evaluatie van het globale klimaatmodel EC-Earth en het regionale klimaatmodel RACMO.
- Opstellen van klimaatverwachtingen op tijdschalen van seizoenen tot eeuwen.
- Bijdragen aan de wetenschappelijke basis van het Nederlandse beleid op het gebied van adaptatie en mitigatie van klimaatverandering.
- Zorgen voor brede verspreiding en steeds meer toegankelijk maken van nationale en Europese klimatologische gegevens, door middel van – bij voorkeur – gratis webservices.
- Bijdragen aan internationale Europese kennisinfrastructuur op een kwalitatief hoog niveau, bijvoorbeeld via de door het KNMI gecoördineerde EU-projecten EURO4M en EUCLIPSE.
- Beantwoorden van vragen vanuit de maatschappij.

Beleidsartikel 37

- Door de diverse modellen en datasets te standaardiseren en te integreren, realiseren van een familie van aaneensluitende modellen die de partners in staat stelt beter en sneller een integraal beeld te ontwikkelen van milieu en leefomgeving in Nederland en daarmee complexe beleidsbeslissingen op deze terreinen beter te kunnen onderbouwen.

Seismologie

- Onderhouden van seismische stations en het ontwikkelen van waarneming- en modelsystemen ten behoeve van het produceren van data.
- Verrichten van waarnemingen en onderzoek ten behoeve van het kernstopverdrag.
- Verrichten van strategisch en toegepast onderzoek op het gebied van seismologie.
- Beantwoorden van vragen vanuit de maatschappij.

Contributie Wereld Meteorologische Organisatie (WMO)

Betalen van de Nederlandse WMO contributie. Deelname aan de activiteiten van het WMO worden gefinancierd uit HGIS

Meetbare gegevens

Indicatoren

Indicatoren Weersverwachtingen							
Indicator	Realisatie		Begroot				
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
<i>Algemene weersverwachtingen en adviezen</i>							
– afwijking min.temperatuur (°C)	– 0,28	– 0,24	ABS ¹ (<0,5)	ABS (<0,5)	ABS (<0,5)	ABS (<0,5)	ABS (<0,5)
– afwijking max.temperatuur (°C)	– 0,34	– 0,21	ABS (<0,5)	ABS (<0,5)	ABS (<0,5)	ABS (<0,5)	ABS (<0,5)
– gemiddelde afwijking windsnelheid (m/s)	0,18	0,04	ABS (<1,0)	ABS (<1,0)	ABS (<1,0)	ABS (<1,0)	ABS (<1,0)
<i>Luchtvaartverwachtingen</i>							
– tijdigheid TAF. ² Schiphol (%)	99	99	> 99	> 99	> 99	> 99	> 99
<i>Maritieme verwachtingen</i>							
– tijdigheid marifoonbericht (%)	98,4	99,3	> 99	> 99	> 99	> 99	> 99

¹ Is absolute waarde.

² Tijdigheid TAF (Terminal Aerodrome forecast). Dit is de tijdigheid waarmee de luchtvaartmeteorologische berichten worden verstrekt; gemeten wordt welk percentage berichten binnen het vastgestelde tijdvenster vallen.

Bron: KNMI

De indicatoren geven een indruk van de tijdigheid van berichtgeving door het KNMI en de gemiddelde afwijking van verwachte waardes ten opzichte van de waargenomen waardes.

Kengetal aantal uitgegeven weeralarmen					
	2006	2007	2008	2009	2010
Aantal weeralarmen	2	5	1	3	4

Bron: KNMI

Het aantal weeralarmen is afhankelijk van de weersomstandigheden, hierdoor is geen norm aan te geven. Bovendien is het afgeven van een weeralarm geen doel op zich. In het jaarverslag zal worden ingegaan op het aantal weeralarmsituaties en de mate waarin het KNMI gegrond heeft gewaarschuwd c.q. gegrond niet heeft gewaarschuwd.

Indicator kwaliteit en kwantiteit kennis klimaatsysteem, weersysteem en seismologische data en kennis					
Indicatoren	2009	2010	2011	2012	2013 e.v.
Gereviewde publicaties	89	120	> 80	> 80	> 80

Bron: KNMI

Het betreffen publicaties in vooraanstaande wetenschappelijke tijdschriften en is daarmee een maatstaf voor kwantiteit en kwaliteit van het onderzoek van het KNMI.

Extracomptabele verwijzingen Extracomptabele verwijzing hier niet van toepassing.

Operationele doelstelling **37.02 Aardobservatie**

Motivering Om te voorzien in de noodzakelijke waarnemingen ten behoeve van weeranalyse, weersverwachting en klimaatonderzoek.

Instrumenten De tijdige beschikbaarheid van continue meteorologische waarnemingen vanuit de ruimte en de hierbij benodigde diensten:

- Waarnemingen van de EUMETSAT Meteosat satellieten.
- Waarnemingen van de EUMETSAT MetOp en van de NOAA satellieten.
- Oceanografische waarnemingen van de Jason-2 satelliet.

Meetbare gegevens *Indicatoren*

Indicator				
Indicator	2009	2010	2011	2012 e.v.
Percentage tijdige beschikbaarheid van de meteorologische producten	> 98,5	> 98,5	> 98,5	> 98,5

Bron: EUMETSAT

De indicator geeft de benodigde/gewenste beschikbaarheid aan van de meteorologische producten van de METEOSAT satelliet van EUMETSAT op de nulmeridiaan. Indien de streefwaarde niet wordt gehaald heeft dat een negatieve impact op de weersverwachting op de dagen van gebrekkige beschikbaarheid van de waarnemingen afhankelijk van de dan optredende weerssituatie.

Artikel 38 Inspectie Leefomgeving en Transport

Algemene doelstelling

Het stimuleren en bewaken van veilige vervoers- en watersystemen en een duurzame leefomgeving.

Verantwoordelijkheid

De minister is verantwoordelijk voor het toezicht op de naleving van wet- en regelgeving in het transport en de leefomgeving. Binnen het ministerie van Infrastructuur en Milieu is het toezicht belegd bij de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). De minister heeft een nationale coördinatie- c.q. verantwoordingsverplichting richting de EU ten aanzien van internationale milieuregelgeving.

Bij de totstandkoming van wet- en regelgeving beoogt de wetgever een door haar gewenst niveau van veiligheid en duurzaamheid te bewerkstelligen. Daarbij worden de rechtsbeginselen van rechtvaardigheid, rechtszekerheid en rechtsgelijkheid gehanteerd, met een oog voor de nalevingseisen die van de ondertoezichtstaanden worden gevraagd (administratieve lasten). Zij streeft samenwerking met andere overheidspartners na.

De Inspectie voert de volgende activiteiten uit:

1. *Vergunningverlening*
2. *Toezicht*: Het handhaven van wet- en regelgeving geschiedt door middel van dienstverlening, toezicht en opsporing. Het zwaartepunt van de inspectieactiviteiten ligt op het terrein van het toezicht. De ILT kent de volgende vormen:
 - Objectinspecties.
 - Bedrijfsinspecties.
 - Audits.
 - Convenanten.
 - Digitale inspectie.
3. *Incidentmelding en ongevalonderzoek*

Binnen IenM is de portefeuille Caribisch Nederland (BES) belegd bij de Inspectie Leefomgeving en Transport. Belangrijkste activiteiten op de BES eilanden zijn toezicht op scheepvaart en luchtvaart. Voorts wordt gewerkt aan verbetering van de meteorologische en seismologische infrastructuur. Daarnaast worden maatregelen getroffen om de waterzuivering en milieubescherming te verbeteren. In totaal is hiermee structureel € 3,6 mln per jaar mee gemoeid. Een uitgebreidere toelichting is te lezen in het Jaarverslag over 2010 en het Meerjarenplan 2011–2015 van de Inspectie Verkeer en Waterstaat.

Een uitgebreidere toelichting op de producten is te vinden in de batenlastenparagraaf van de inspectie.

Indicatoren

Leefomgeving					
Domein	Vergunningen (advisering)	Inspecties	Audits	Convenanten	Ongevallen onderzoeken
Risicovolle bedrijven	225	805	–	1	10
Risicovolle stoffen en producten	–	3 040	25	–	–
Water- en bodembeheer	–	450	–	–	–
Ruimte, wonen en bouwen	–	3 660	–	–	–

Beleidsartikel 38

Transport					
Domein	Vergunningen	Inspecties	Audits	Convenanten	Ongevallen onderzoeken
Rail- en wegvervoer					
<i>Rail</i>	3 790	1 750	5	3	700
<i>Taxi</i>	–	4 600	40	5	–
<i>Bus</i>	–	1 450	80	12	–
Goederen- vervoer over de weg	–	19 750	140	20	–
Scheepvaart					
<i>Binnenvaart</i>	500	710	53	10	10
<i>Koopvaardij</i>	4 800	2 300	–	20	60
<i>Visserij</i>	850	225	–	–	¹
Luchtvaart	15 000	1 305	–	30	–

¹ is inbegrepen bij aantal onderzoeken koopvaardij

Majeure beleidswijzigingen Binnen Infrastructuur en Milieu is het toezicht vanaf 1 januari 2012 belegd bij de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). De ILT is ontstaan uit de Inspectie Verkeer en Waterstaat en de VROM-Inspectie.

Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht budgettaire gevolgen van beleid (in € 1 000)								
38 Inspectie Leefomgeving en Transport		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Verplichtingen				145 251	129 793	124 897	118 517	117 936
Uitgaven				145 251	129 793	124 897	118 517	117 936
<i>waarvan juridisch en bestuurlijk verplicht</i>				<i>145 251</i>				
38.01.01	Bijdrage aan de baten-lastendienst: Risicovolle bedrijven			15 070	13 467	12 959	12 297	12 236
38.01.02	Bijdrage aan de baten-lastendienst: Rail en wegvervoer			31 102	27 791	26 743	25 377	25 254
38.01.03	Bijdrage aan de baten-lastendienst: Scheepvaart			25 171	22 491	21 644	20 538	20 437
38.01.04	Bijdrage aan de baten-lastendienst: Luchtvaart			25 972	23 208	22 333	21 192	21 088
38.01.05	Bijdrage aan de baten-lastendienst: Risicovolle stoffen en producten			26 292	23 495	22 608	21 453	21 348
38.01.06	Bijdrage aan de baten-lastendienst: Water en bodembeheer			9 940	8 883	8 547	8 111	8 071
38.01.07	Bijdrage aan de baten-lastendienst: Ruimte, wonen, bouwen			11 704	10 458	10 063	9 549	9 502
38.09	<i>Ontvangsten</i>			882	882	882	882	882

Toelichting

De inspectie levert voor de bijdragen aan de baten-lastendienst in de hieronder weergegeven zeven domeinen de volgende producten. In het meerjarenplan 2012–2016 dat in december 2011 aan de Kamer wordt gezonden, staat per domein uitgebreid beschreven welke taken worden uitgevoerd en de bijbehorende kengetallen ten aanzien van naleving, vergunningverlening en toezicht.

Bijdrage aan de baten-lastendienst: Domein risicovolle bedrijven (leefomgeving)

De inspectie houdt (eerstelijns) toezicht op de naleving van de WABO en andere (internationale) milieu- en veiligheidsregelgeving bij een aantal specifieke doelgroepen.

a. Nucleair en straling (onder verantwoordelijkheid van EL&I)

De Kernfysische Dienst houdt toezicht op de naleving van de Kernenergiewet bij de nucleaire industrie in Nederland en bij alle andere branches waar radioactieve stoffen en ioniserende straling kunnen worden toegepast (bijvoorbeeld ziekenhuizen). Daarnaast adviseert de inspectie bij de vergunningverlening en levert inzet voor de crisisbeheersing bij nucleaire ongevallen.

- Radioactieve bronnen als bijvoorbeeld ziekenhuizen en schrootbedrijven worden gecontroleerd op hun beveiligingsplan en hun beveiliging.
- In 2012 verwerkt de inspectie meldingen van transporten nucleair materiaal en van vondsten onverwachte radioactieve bronnen.
- De inspectie houdt in 2012 diverse bedrijfsinspecties en systeemcontroles bij nucleaire installaties en daarmee gelieerde bedrijven en faciliteert inspecties door de IAEA en Euratom.
- Ongevallenonderzoek: de inspectie informeert de minister van EL&I periodiek over de staat van de nucleaire veiligheid bij de Nederlandse nucleaire installaties.

b. Veiligheid mens en omgeving

- Bij het toezicht op de buisleidingexploitanten werkt de inspectie vanuit een concernbenadering samen met de branche om via een systeemgerichte toezichtbenadering een goed naleefniveau van de externe veiligheid te bereiken en te borgen.
- Bij het toezicht op de markttoelating van ggo's gaat het vooral om handhaving van de condities die zijn gesteld aan toelating en het weren van niet-toegelaten producten. Bij het toezicht op ggo's bij ingeperkt gebruik, veldproeven en klinische toepassingen zet de inspectie in op het handhaven en waar mogelijk verbeteren van het niveau van ruim 80% naleving dat in het afgelopen decennium gerealiseerd is.
- Bij het toezicht op Defensie gaat het om de naleving van rechtstreeks werkende milieuregels en de (milieu- en bouwgerelateerde) eisen uit omgevingsvergunningen (Wabo) op defensie-inrichtingen zoals vliegbases, marinehaven, kazernes, zendinstallaties, schietbanen en opslaglocaties voor gevaarlijke stoffen (inclusief munitie). Met Defensie worden waar mogelijk nalevingsconvenanten afgesloten en wordt gewerkt aan de implementatie van systeemgericht toezicht ter verhoging van zelfregulering, toezichtefficiency en de naleving.
- Bij de zogenaamde Security inspecties controleert de inspectie de beveiliging tegen sabotage en terroristische aanslagen op de sectoren chemie en kunstmest, bij kunstmest vanwege de mogelijkheid om er explosieven van te maken. Met beide sectoren zijn afspraken vastgelegd in een tweetal convenanten.

c. Nationale en Europese verplichtingen

- De inspectie toetst of de Wabo-vergunningen, die het bevoegd gezag verleent aan majeure bedrijven, voldoen aan de nationale en Europese milieueisen. Daarnaast adviseert de inspectie bij de verlening van dergelijke vergunningen.

- Om een goed inzicht te krijgen in de naleving door de bedrijven en het behalen van de beoogde eisen wordt informatie- en risicogestuurd gewerkt voert de inspectie in 2012 thematische toezichtacties en trendanalyses uit, bijvoorbeeld gericht op risico's en naleeftekorten en op de inzet van instrumenten zoals certificerende instellingen.
- Bij zogenaamde Brzo-bedrijven (risicobedrijven die vallen onder het Besluit Risico's Zware Ongevallen 1999) ligt de verantwoordelijkheid voor toezicht bij het Wabo bevoegd gezag, de Arbeidsinspectie en de veiligheidsregio. De ILT houdt toezicht op het bevoegd gezag. Op dit moment wordt een verkenning uitgevoerd naar de mogelijkheden om op rijksniveau de grip op de veiligheidssituatie van majeure risicobedrijven te versterken. Eén van de genomen maatregelen is dat het programma Landelijke Aanpak Toezicht (LAT) Risicobeheersing Bedrijven is gevraagd jaarlijks te rapporteren over de naleving door en de handhaving bij alle majeure risicobedrijven. Deze informatie zal worden gebruikt om na te gaan of invullende acties nodig zijn bij bedrijven die achterblijven.
- Bij ongevallenonderzoek ligt de verantwoordelijkheid primair bij het bevoegd gezag. Ongewone voorvallen dient het bevoegd gezag te melden aan de inspectie die aanvullend onderzoek kan uitvoeren. Ook op verzoek van bijvoorbeeld de OvV of het OM levert de inspectie op aanvraag expertise of deskundigen bij ongevallenonderzoek.

Bijdrage aan de baten-lastendienst: Domein rail- en wegvervoer (transport)

Taxi

De voornaamste ontwikkeling binnen het taxivervoer betreft de invoering van de Boordcomputer Taxi als gevolg van de Wet personenvervoer 2000. Vooral de naleving van de rij- en rusttijden laat te wensen over, evenals het overschrijden van de maximumtarieven. Dit blijft in de komende jaren aandacht vragen.

Bus

De inspectie houdt toezicht op de naleving van de arbeidstijdenwetgeving (ATB-V) en de Wet personenvervoer 2000. In het nationale busvervoer met zijn relatief veilige status wil de inspectie de nadruk leggen op het afsluiten van de convenanten met goed presterende bedrijven. Er wordt naar gestreefd voor het busvervoer naar het van kracht hebben van twaalf convenanten eind 2012. In 2015 wil de inspectie met alle daarvoor in aanmerking komende bedrijven een convenant gesloten hebben of bezig zijn met het traject om daartoe te komen.

Goederenvervoer over de weg

De rol van de inspectie binnen het goederenvervoer is beperkt door de enorme omvang van de modaliteit. Door het sluiten van convenanten en het daardoor beperken van de toezichtslast met de best presterende bedrijven, aangevuld met nieuwe digitale toezichtinstrumenten (digitale tachograaf) en methodieken (auditing, selfassessment) en dienstverlening vergroot de inspectie de effectiviteit en het bereik van haar toezicht. De inspectie gaat het toezicht op overbelading intensiveren en de toezichtmethodiek verscherpen. Deze taak is overgenomen van het KLPD.

Bijdrage aan de baten-lastendienst: Domein scheepvaart (transport)

Binnenvaart

De taken van de inspectie op het terrein van de binnenvaart zijn vastgelegd in de Binnenvaartwet, de Scheepvaartverkeerswet en de Wet vervoer gevaarlijke stoffen. De inspectie is primair verantwoordelijk voor de handhaving van de Binnenvaartwet en het toezicht op het vervoer van gevaarlijke stoffen in de binnenvaart. De handhaving van de Scheepvaartverkeerswet is primair een taak van de politie en Rijkswaterstaat. De pleziervaart is een bijzonder terrein. De enige rol van de inspectie is hier het toezicht op de aanwezigheid van het CE-keurmerk op nieuw verkochte pleziervaartuigen.

Koopvaardij en Visserij

Het algemene beeld is dat het veiligheidsbewustzijn in de koopvaardij op een behoorlijk niveau is en de naleving op de meeste onderdelen goed (tussen de 80 en 95%). De Nederlandse koopvaardij scoort beter dan het gemiddelde over alle landen. Nederland is inmiddels ook weer teruggekeerd in de top tien van de best presterende landen.

De naleving met name op het terrein van de bemanning in de visserij baart zorgen. De visserij staat bekend als een risicovolle sector. Het percentage doden en gewonden per 10 000 medewerkers is relatief hoog.

Bijdrage aan de baten-lastendienst: Domein luchtvaart (transport)

De luchtvaartsector is een hightech industrie waarin de zorg voor veiligheid vanaf haar ontstaan een van de belangrijkste oorzaken is geweest voor uitgebreide en zeer gedetailleerde internationale regelgeving. De Europese regelgeving en de Europese vormen van samenwerking nemen een steeds prominentere plaats in. Het toezicht richt zich op de hele keten: luchtvervoerders, luchtvaartuigen, technische bedrijven, grondafhandelingsbedrijven, luchtverkeersleiding, bemanning, onderhoudstechnici, keurings- en examineringsinstanties, opleidingsinstellingen, meteodiensten, het luchtruim, luchthavens en luchtvaartvertoningen. Naast toezicht op veiligheid is de inspectie wettelijk ook betrokken bij de handhaving van milieuvoorschriften met name op het gebied van geluid.

Bijdrage aan de baten-lastendienst: Domein risicovolle stoffen en producten (leefomgeving)

Bij dit domein is sprake van een keten van activiteiten zoals productie, transport, opslag, verwerking en gebruik. In deze keten zijn verschillende overheidsorganen bevoegd gezag; de inspectie vervult bij een aantal onderwerpen de rol van ketenregisseur voor de onderwerpen afval, milieugevaarlijke en explosiegevaarlijke stoffen.

a. Afval

- Bij grensoverschrijdend transport van afval richt de inspectie zich op het voorkomen van illegale import, export en doorvoer van afval; dit behelst ook het retour zenden van illegale afvaltransporten. De inspectie werkt hierbij samen met politie en douane.
- De inspectie voert in 2012 objectinspecties uit naar de naleving van de Ecodesign richtlijn die een beperking van het energieverbruik bij elektrische apparaten beoogt.
- De inspectie voert in 2012 bedrijfsinspecties uit naar de realisatie van de hergebruikdoelstellingen van o.a. kunststof verpakkingsafval en

elektronica afval en audits bij producenten en importeurs van verpakkingen naar het verminderen van het gewicht van verpakkingsproducten.

- Dienstverlening: de inspectie ontwikkelt methodieken voor de uitvoering van een uniforme handhavingsaanpak met de handhavingpartners, bijvoorbeeld bij de controle van de inzameling van afvalstoffen bij zeeschepen.

b. Milieugevaarlijke stoffen

Het toezicht op de naleving van wet- en regelgeving rondom milieugevaarlijke stoffen is verdeeld over rijk, provincie, waterschappen en gemeenten. De inspectie is o.a. verantwoordelijk voor het toezicht op de sanering van asbestwegen, het toezicht op het verwijderen van asbest en het verbod op het verhandelen van asbest, de industriële toepassingen van biociden en de kwaliteit en samenstelling van brandstoffen. Voor wat betreft de registratie en autorisatie van chemische stoffen (REACH) investeert de inspectie in de samenwerking met o.a. de Arbeidsinspectie, nieuwe Voedsel en Waren Autoriteit, Staatstoezicht op de Mijnen, douane en provincies. Internationaal wordt geparticipeerd in het Europees REACH forum.

- De inspectie voert bedrijfsinspecties uit naar ozonlaagafbrekende stoffen die, ondanks een verbod in de EU verordening, nog steeds op de markt gebracht, verkocht en uitgestoten worden en naar de naleving van de REACH en biociden regelgeving.
- Asbest: de sanering van de binnen de saneringsregeling vallende asbestwegen wordt afgerond. Er blijft aandacht voor meldingen van asbestwegen die buiten de regeling vallen.

c. Explosiegevaarlijke stoffen

De inspectie houdt toezicht op de naleving van de Wet explosieven voor civiel gebruik en het Vuurwerkbesluit bij o.a. producenten, transporteurs en importeurs. Zowel bij vuurwerk als bij explosieven is steeds meer sprake van een ketenbenadering.

- Bij vuurwerk richt de inspectie zich enerzijds op het vergroten van de veiligheid van consumentenvuurwerk en anderzijds op het terugdringen van ondeugdelijk en illegaal vuurwerk. Het laatste betreft onder andere het aanpakken van de georganiseerde handel in en het tegengaan van de invoer van dit soort vuurwerk.

d. Transport van gevaarlijke stoffen

Het toezicht op het vervoer van gevaarlijke stoffen is belegd bij de vervoersdomeinen Rail- en Wegvervoer, Scheepvaart en Luchtvaart en richt zich op de grootste risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen. De inzet is hierbij vooral multimodaal. Ook hier ligt de nadruk op systeemtoezicht en het afsluiten van convenanten met de best presterende bedrijven. Bovendien wordt de inspectiecapaciteit zoveel mogelijk ingezet op de logistieke knooppunten.

Bijdrage aan de baten-lastendienst: Domein water- en bodembeheer (leefomgeving)

In dit domein betreft het vooral de naleving van de Drinkwaterwet resp. het Besluit bodemkwaliteit waar de inspectie toezicht op houdt bij (semi) private partijen als de drinkwaterbedrijven en de bodemintermediairs. Bodemintermediairs zijn bedrijven die werken met grond, bagger en bouwstoffen; een deel van deze bedrijven heeft een erkenning nodig van het rijk.

a. Waterbeheer

Het toezicht op het waterbeheer richt zich enerzijds op andere overheden, anderzijds op private partijen bij het toezicht op de bodemintermediairs. Bij het toezicht op Rijkswaterstaat heeft de inspectie een dubbele taak. Direct toezicht op de vergunningverlenende en handhavende taken en bestuurlijk toezicht. Binnen het bestuurlijk toezicht speelt de gelaagdheid een belangrijke rol bij de invulling ervan. De provincies houden in eerste lijn toezicht op de waterschappen en de inspectie houdt toezicht op de provincies. Bij internationale verplichtingen of onderwerpen van bovenregionaal belang kan de inspectie rechtstreeks toezien op de waterschappen. Het domein Waterbeheer bevordert en bewaakt de naleving van wet- en regelgeving, waterplannen, vergunningen ed. door de waterbeheerders. Door belangrijke wijzigingen in de wet- en regelgeving zal vanaf 2012 vooral het naleefgedrag van de ondertoezichtstaande organisaties bepalend zijn voor de programmering.

b. Drinkwater

De inspectie voert het eerstelijns toezicht uit op de Drinkwaterwet. Voor wat betreft de legionella-wetgeving richt de inspectie zich op locaties waar de volksgezondheid een groot risico loopt als er legionellabacteriën in het drinkwater voorkomen. Deze zogenaamd prioritaire instellingen zijn bijvoorbeeld ziekenhuizen, campings, zwembaden, zorginstellingen en asielzoekerscentra.

- Het toezicht van de inspectie op waterleidingbedrijven bestaat uit het beoordelen van meetprogramma's, tarieftoezicht en het eens in de drie jaar uitvoeren van de benchmark.
- De waterleidingbedrijven controleren de collectieve installaties; de inspectie coördineert dit, stelt de rapportages op en handhaaft bij overtredingen. Daarnaast voert de inspectie themaonderzoeken uit bij collectieve installaties en decentrale overheden.
- De inspectie handelt in 2012 meldingen van normoverschrijdingen bij waterleidingbedrijven en eigen winningen (bedrijven die zelf grondwater oppompen voor consumptie) af en meldingen van overschrijdingen van de legionellanorm.
- Om de naleving van de legionellavoorschriften te bevorderen voert de Inspectie ook in 2012 een communicatieplan uit. Dit plan voorziet onder andere in voorlichting d.m.v. informatiebladen via 17 brancheorganisaties.
- Vanwege de lage naleving wordt direct proces-verbaal opgemaakt als er niets is gedaan aan legionellapreventie (risicoanalyse, beheersplan en uitvoering maatregelen).

c. Bodem

De inspectie heeft op grond van het Besluit bodemkwaliteit eerstelijns taken bij het toezicht op grondstromen en bij het private toezicht (certificering). Decentrale overheden zijn het bevoegde gezag voor het toezicht op bodemsaneringen en bodembedreigende activiteiten; de inspectie kan hiervoor wel interbestuurlijk toezicht uitvoeren. Naast de eerstelijns taken heeft de inspectie een regierol. Dit is noodzakelijk omdat meerdere toezichthouders toezicht houden op bedrijven die werken met grond, bagger en bouwstoffen.

- De inspectie werkt via handhaving gericht op structurele overtreders en via handhaving gericht op thema's. In het tweede geval bepaalt de inspectie op basis van gegevensanalyses waar de grootste risico's optreden. Dit leidt tot thema's waarvoor themaonderzoeken worden uitgevoerd.

Beleidsartikel 38

- Bodemintermediairs moeten een erkenning aanvragen bij AgentschapNL/Bodemplus. In 2012 toetst de inspectie aanvragen op de vraag of de aanvrager een handhavingverleden heeft. Wanneer de inspectie een negatief advies geeft weigert Bodemplus de erkenning.
- In 2012 handelt de inspectie meldingen van overtredingen af.
- De IOD van de inspectie streeft ernaar jaarlijks een aantal strafrechtelijke onderzoeken te doen.

Bijdrage aan de baten-lastendienst: Domein ruimte, wonen en bouwen (leefomgeving)

Ruimte

De realisatie van de nationale ruimtelijke belangen is veelal een taak van provincies en gemeenten. Het Rijk geeft hen kaders in vooral in de AMvB-ruimte en enkele sectorale besluiten. De inspectie houdt toezicht op een goede doorwerking hiervan in gemeentelijke ruimtelijke plannen en provinciale inpassingsplannen en door uitvoering van themaonderzoeken. Er speelt een aantal ontwikkelingen die van invloed zullen zijn op de huidige taken van de inspectie: in 2011 is de ontwerp Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte ter behandeling aan de Tweede Kamer aangeboden. Meer zal worden overgelaten aan provincies en gemeenten. Daarnaast zal nadere besluitvorming plaatsvinden over de (herijking van) de verantwoordelijkheidstoedeling van het toezicht.

- In 2012 beoordeelt de inspectie plannen die worden aangeboden in het kader van het wettelijk vooroverleg. In ongeveer een derde van de plannen waar nationaal ruimtelijke belangen spelen geeft de inspectie een reactie op het plan, vanwege een (potentiële) strijdigheid met de regels.
- De inspectie beoordeelt daarnaast ontwerpplannen, dit kan ertoe leiden dat de inspectie een zienswijze geeft, en (gewijzigd) vastgestelde plannen. In bijna alle gevallen volgt de gemeente de inspectiezienswijze op.
- De inspectie voert in 2012 een aantal themaonderzoeken uit en beoordeelt aanvragen van gemeenten om een verklaring van geen bezwaar op grond van artikel 8.9 van de Wet luchtvaart.

Wonen

De taken op het terrein van wonen zijn belegd bij gemeenten en woningcorporaties. Het toezicht is belegd bij respectievelijk de provincies en BZK/WWI. De inspectie houdt direct toezicht op de integriteit bij woningcorporaties. Bij de Tweede Kamer is een wetsvoorstel ingediend voor de herziening van de Huisvestingswet. Dit heeft als uitgangspunt dat het bestuurlijk toezicht door de provincies zal worden uitgevoerd. Vermoedelijk tijdstip van inwerkingtreding is begin of medio 2012.

- Huisvesting van verblijfsgerechtigden: als provincies geen uitvoering geven aan de taakstelling voorziet de inspectie door middel van in-de-plaats-treding door de minister van BZK in de uitvoering.
- In 2012 zullen meldingen over huisvesting arbeidsmigranten en over integriteit woningcorporaties (bij het gelijknamige meldpunt) binnenkomen en afgehandeld worden.
- Zware gevallen van integriteitschending worden door de IOD strafrechtelijk verder onderzocht; overige gevallen worden bestuursrechtelijk en/of civielrechtelijk aangepakt
- De inspectie ondersteunt gemeenten bij de aanpak van de leefbaarheid van de woonomgeving en stelt handreikingen op.

Bouwen

De bouw kent regelgeving als bijvoorbeeld het Bouwbesluit en de Regeling energiebesparing gebouwen. Gemeenten zijn verantwoordelijk voor vergunningverlening en het toezicht bij de bouw en voor het toezicht op de kwaliteit van de bestaande gebouwde voorraad. Wetgeving is in voorbereiding om sancties in te voeren met betrekking tot energielabels.

- In 2012 doet de inspectie themaonderzoeken naar constructieve veiligheid en brandveiligheid. Voor gemeenten, gebruikers en gebouweigenaren stelt de inspectie handreikingen op.
- In 2012 wordt voortgegaan met onderzoek naar de naleving van voorschriften voor binnenmilieu bij nieuwbouwwoningen.
- De inspectie controleert daarnaast in 2012 de verplichting tot het zichtbaar ophangen van het energielabel in publieke gebouwen.

Artikel 39 Bijdragen IF en BDU

Algemene doelstelling	Op dit artikel worden de bijdragen aan het Infrastructuurfonds en de Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer (BDU) verantwoord.
Omschrijving van de samenhang van beleid	lenM levert, door middel van een beschikking BDU, een financiële bijdrage aan het regionale en lokale overheden. De voeding van het Infrastructuurfonds loopt voor het grootste gedeelte via deze lenM-begroting.
Verantwoordelijkheid	De minister is deels beleids- en deels systeemverantwoordelijk voor de gelden die lopen via het Infrastructuurfonds en systeemverantwoordelijk voor de bijdrage aan de BDU.

Tabel budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (in € 1 000)							
39 Bijdrage aan IF en BDU	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Verplichtingen	8 454 078	9 592 635	9 234 536	9 346 522	7 957 947	6 767 820	7 398 912
Uitgaven	8 707 892	9 585 622	9 383 403	9 364 220	9 637 742	8 446 416	9 100 212
<i>39.01 Bijdrage aan IF</i>	<i>6 430 684</i>	<i>7 554 671</i>	<i>7 376 313</i>	<i>7 552 230</i>	<i>7 875 414</i>	<i>6 718 707</i>	<i>7 355 672</i>
<i>39.02 Bijdrage aan de BDU</i>	<i>2 277 208</i>	<i>2 030 951</i>	<i>2 007 090</i>	<i>1 811 990</i>	<i>1 762 328</i>	<i>1 727 709</i>	<i>1 744 540</i>
39.09 Ontvangsten	92	0	0	0	0	0	0

39.01 Bijdrage aan het Infrastructuurfonds

Motivering	Om de in de beleidsagenda genoemde uitvoeringsprioriteiten ten behoeve van de bijdrage aan het Infrastructuurfonds te kunnen uitvoeren, waarbij zo veel mogelijk de samenhang met de beleidsdoelstellingen in de begroting van lenM is aangegeven.
Instrumenten	De bijdragen/instrumenten zijn in de begroting van het Infrastructuurfonds zichtbaar.

39.02 Bijdrage aan de BDU

Motivering	Om het mogelijk te maken dat er op decentraal niveau maatwerkoplossingen kunnen worden gemaakt voor verkeers- en vervoervraagstukken.
Instrumenten	Het verstrekken van een beschikking BDU.

Artikel 40 Nominaal en onvoorzien

Algemene doelstelling

De artikelstructuur is veranderd en daarom worden geen bedragen mee rop artikel 40 (Nominaal en Onvoorzien voorheen VenW) en 62 (Nominaal en Onvoorzien voorheen VROM) geadministreerd. Artikel 99 is voor deze artikelen in de plaats gekomen.

Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)							
40. Nominaal en onvoorzien	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Verplichtingen	0	0	0	0	0	0	0
Uitgaven	0	0	0	0	0	0	0

Artikel 41 Ondersteuning functioneren Infrastructuur en Milieu

Algemene doelstelling

Op dit artikel worden alle uitgaven opgenomen die niet specifiek aan een van de beleidsdoelstellingen uit de beleidsartikelen zijn toe te rekenen.

Omschrijving van de samenhang van beleid

Deze programmamiddelen zijn gericht op het vergroten en versterken van de strategische, bestuurlijke, wetgevende en juridische kennis van lenM, alsmede de communicatie daarover. In het kader van de vorming van één centraal apparaatartikel zijn alle apparaatsmiddelen die voorheen op dit artikel stonden, overgeboekt naar artikel 98.

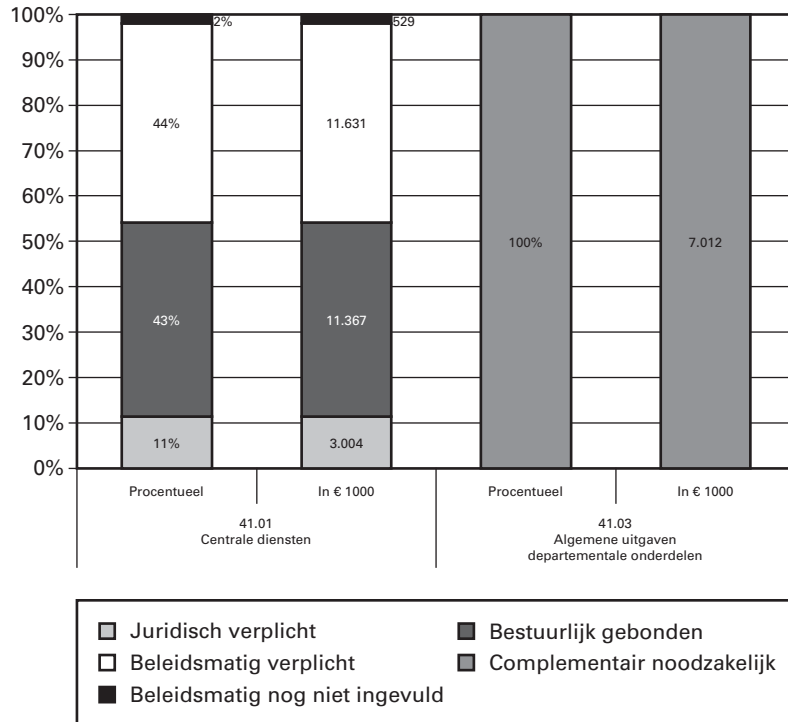
Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)							
41 Ondersteuning functioneren lenM	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Verplichtingen	216 477	214 957	31 918	24 877	26 470	24 359	24 280
Uitgaven	236 519	229 192	34 152	27 102	26 470	24 359	24 280
<i>41.01 Centrale diensten</i>	<i>116 536</i>	<i>121 169</i>	<i>27 140</i>	<i>20 184</i>	<i>19 965</i>	<i>17 852</i>	<i>17 810</i>
41.01.01 Interne en externe communicatie lenM	8 369	9 884	3 782	3 351	3 345	3 429	3 427
41.01.02 Bedrijfsvoering lenM	45 039	43 233	0	0	0	0	0
41.01.03 Ondersteuning ambtelijke en politieke leiding	7 271	10 619	3 280	3 148	3 059	964	951
41.01.04 Internationaal beleid lenM	0	24	0	0	0	0	0
41.01.05 Wetgeving en bestuurlijk-juridische advisering	8 747	9 630	14 762	8 370	8 245	8 143	8 116
41.01.06 Financial en operational auditing	7 167	7 784	0	0	0	0	0
41.01.07 Externe oriëntatie en inspraak	5 911	7 632	0	0	0	0	0
41.01.08 HGIS-gelden	1 903	2 104	0	0	0	0	0
41.01.09 Uitgaven tbv algemeen departement en Bijdragen derden	28 570	24 758	3 231	3 231	3 231	3 231	3 231
41.01.10 Kennis Instituut Mobiliteit	3 559	5 501	2 085	2 085	2 085	2 085	2 085
<i>41.02 Shared Services Organisatie</i>	<i>101 979</i>	<i>89 168</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
41.02.01 ICT-dienstverlening	35 070	21 821	0	0	0	0	0
41.02.02 Facilitaire dienstverlening	40 554	40 673	0	0	0	0	0
41.02.03 Personele dienstverlening	15 019	12 987	0	0	0	0	0
41.02.04 Financiële dienstverlening	8 242	8 392	0	0	0	0	0
41.02.05 Communicatie en strategie	3 094	5 295	0	0	0	0	0
<i>41.03 Algemene uitgaven departementale onderdelen</i>	<i>18 004</i>	<i>18 855</i>	<i>7 012</i>	<i>6 918</i>	<i>6 505</i>	<i>6 507</i>	<i>6 470</i>
41.03.01 Regeringsvliegtuig	6 240	7 290	6 461	6 898	6 468	6 469	6 441
41.03.02 Personeel en materieel DGMO	4 498	2 135	0	0	0	0	0
41.03.03 Personeel en materieel DGLM	4 802	5 726	0	0	0	0	0
41.03.04 Personeel en materieel DGW	2 464	3 704	0	0	0	0	0
41.03.05 Verzameluitkering	0	0	551	20	37	38	29
41.09.01 Ontvangsten	34 381	6 345	2 771	2 685	2 685	2 685	2 685

Budgetflexibiliteit

Deze tabel geeft voor het jaar 2012 per artikelonderdeel de programmamiddelen weer en maakt de mate van budgetflexibiliteit inzichtelijk door middel van vijf categorieën. De verhoudingen binnen de artikelonderdeel worden zowel procentueel als nominaal gepresenteerd.

Beleidsartikel 41



Toelichting:

41.01 Centrale diensten

Bij de bestuurlijke verplichtingen gaat het om uitgaven waarover met derden afspraken zijn gemaakt die nog niet in strikte zijn juridisch verplicht zijn. De beleidsmatige verplichte uitgaven hebben betrekking op reserveringen op grond van een formele regeling of op grond van een beleidsprogramma waarmee de Tweede Kamer heeft ingestemd. De complementair noodzakelijke uitgaven zijn uitgaven die ten opzichte van de initiële verplichtingen technisch noodzakelijk zijn om de initiële verplichtingen aan haar doel te laten beantwoorden.

41.03 Algemene uitgaven departementale onderdelen

De complementair noodzakelijk uitgaven hebben geheel betrekking op de exploitatie en het onderhoud van het regeringsvliegtuig.

Operationele doelstellingen

Operationele doelstelling

41.01 Centrale diensten

Motivering

Om te zorgen voor een verbetering van de departementale effectiviteit door middel van een kwalitatief hoogwaardige ondersteuning en advisering op het gebied van: communicatie, strategie, kennis en juridische zaken.

Instrumenten

Interne en externe communicatie lenM

- Het voeren van een effectieve en strategische communicatie op de beleidsprioriteiten en de grote projecten van lenM en het versterken en op elkaar afstemmen van de identiteit en imago van lenM.
- Bijdragen op het gebied van Maatschappij en Verkenning (o.a. Milieu Centraal).

Beleidsartikel 41

Ondersteuning ambtelijke en politieke leiding

- Tijdig onderkennen van nieuwe strategische vragen en de verbinding met kennis en innovatie.

Wetgeving en bestuurlijk-juridische advisering

- Bijdrage aan de RWT STAB.
- Transitieprogramma werk in uitvoering.
- Externe juridische advisering.

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

Dit betreft het lenM-deel van rijksbrede uitgaven aan de volgende instellingen en organisaties:

- DCC.
- NNI.
- Geo Delft.

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

Het versterken van de strategische kennisbasis voor het mobiliteitsbeleid door:

- Het leveren van kennisproducten zoals analyses van aan mobiliteit gerelateerde trends en ontwikkelingen, (toekomst)verkenningen, scenariostudies en beleidsevaluaties.
- Het uitbrengen van een jaarlijkse «Mobiliteitsbalans» waarin inzicht wordt gegeven in en verklaringen worden gegeven voor de ontwikkeling van de mobiliteit in Nederland en waarin een of meerdere actuele thema's worden uitgediept.

Operationele doelstelling

41.03 Algemene uitgaven ten behoeve van het departement of derden

Instrumenten

Regeringsvliegtuig

De raming heeft betrekking op de uitgaven voor het onderhoud en de exploitatie van het regeringsvliegtuig.

Verzameluitkering

Onder verzameluitkering zijn alle financieel geringe bedragen (kleiner dan 10 miljoen euro) aan medeoverheden opgenomen. Met de verzameluitkering wordt beoogd de medeoverheden ruimte te bieden voor lokaal maatwerk zonder de administratieve lastendruk te laten toenemen (zie ook TK 2007–2008, 31 327; Stb. 2008, 312)

De Financiële-verhoudingswet geeft de wettelijke grondslag voor de verzameluitkering.

Artikel 51 Optimaliseren van de ruimtelijke afweging

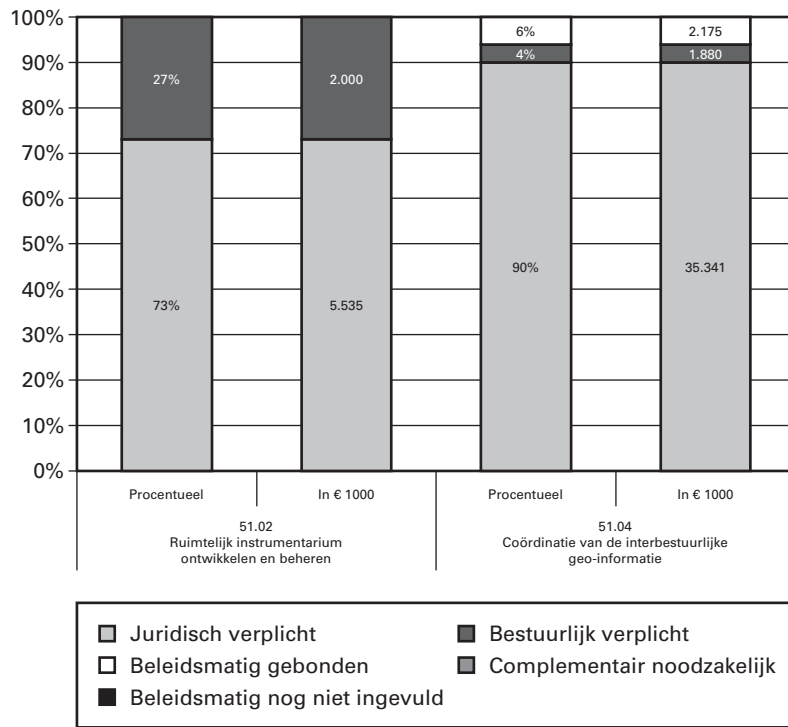
Algemene doelstelling	Naarmate meer activiteiten op ons grondgebied worden uitgevoerd, wordt de locatiekeuze en het afwegingsproces belangrijker voor een succesvolle uitvoering van die activiteiten. Het handelen van de Rijks-overheid is er hierbij gericht om de nationale belangen te borgen.
Omschrijving van de samenhang van beleid	Het artikel richt zich op het zodanig beheren en ontwikkelen van instrumenten dat Rijk en andere overheden kunnen bijdragen aan het versterken en duurzaam ontwikkelen van de ruimtelijke aspecten van het economisch vestigingsklimaat in Nederland. Het betreft enerzijds het verkennen, instrumenteren en evalueren van het nationale ruimtelijke ordeningsbeleid en anderzijds er voor zorgen dat andere overheden voldoende geïnstrumenteerd zijn om hun taak op het gebied van ruimtelijke ordening te kunnen vervullen. Daarbij wordt toegewerkt naar een samenhangend en overzichtelijk stelsel van omgevingsrecht.
Verantwoordelijkheid	De Minister van IenM is verantwoordelijk voor: <ul style="list-style-type: none">• Het opstellen, onderhouden en coördineren van nationale kaders en wet- en regelgeving op ruimtelijk gebied en ten aanzien van interbestuurlijke geo-informatie. Het vertalen en implementeren van relevante Europese beleidskaders.• De vernieuwing en vereenvoudiging van het omgevingsrecht.• Vanuit de ruimtelijke invalshoek bijdragen aan (de nieuwe) bestuurlijke structuren en inrichting.• Het ontwikkelen van nationale ruimtelijke visies.• Het ontwikkelen van kennis op het ruimtelijke vlak en het faciliteren van de toepassing daarvan.• Het ontwikkelen van visies op de nationale basisvoorzieningen, voor de interbestuurlijke geo-informatie in Nederland.• De structurele verankering van het ruimtelijk ontwerp in de beleidsprocessen en• projecten van de ruimtelijke ontwikkeling.
Externe factoren	De Wet ruimtelijke ordening (Wro) stoelt op het basisprincipe dat iedere bestuurslaag verantwoordelijk is voor het eigen ruimtelijk beleid en het instrumentarium krijgt om dat beleid te realiseren. De wet geeft duidelijkheid over welke overheid waarvoor verantwoordelijk is, welke normen en kaders door de hogere bestuurslaag zijn gesteld en welke beleidsruimte dit vervolgens voor elke bestuurslaag biedt. De realisatie van de ruimtelijke doelstellingen is hierdoor mede afhankelijk van de invulling van het beleid door andere overheden.
Effecten van beleid	Zie meetbare gegevens bij de operationele doelstellingen.

Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht budgettaire gevolgen van beleid (in € 1 000)							
51 Optimalisering van de ruimtelijke afweging	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Verplichtingen	0	41 042	44 857	36 379	31 432	29 172	28 958
Uitgaven	0	48 809	46 931	37 189	31 388	29 172	28 958
<i>51.02 Ruimtelijk instrumentarium ontwikkelen en beheren</i>	<i>0</i>	<i>8 298</i>	<i>7 535</i>	<i>6 403</i>	<i>5 286</i>	<i>3 286</i>	<i>3 269</i>
<i>51.04 Coördinatie van interbestuurlijke geo-informatie</i>	<i>0</i>	<i>40 511</i>	<i>39 396</i>	<i>30 786</i>	<i>26 102</i>	<i>25 886</i>	<i>25 689</i>
Ontvangsten	0	934	934	934	934	934	934

Budgetflexibiliteit

Deze tabel geeft voor het jaar 2012 per artikelonderdeel de programmamiddelen weer en maakt de mate van budgetflexibiliteit inzichtelijk door middel van vijf categorieën. De verhoudingen binnen de artikelonderdelen worden zowel procentueel als nominaal gepresenteerd.



Toelichting:

51.02 Ruimtelijk instrumentarium ontwikkelen en beheren

De juridische verplichtingen betreffen uitgaven voor beheerskosten voor het digitaal uitwisselen van ruimtelijke plannen en kosten voor monitoring van de Wro. De middelen voor het Project Eenvoudig Beter (stroomlijning omgevingsrecht) zijn als bestuurlijke gebonden opgevoerd.

51.04 Coördinatie van de interbestuurlijke geo-informatie

De juridische verplichtingen betreffen de uitgaven voor de opdracht aan het Kadaster en Geonovum voor de ontwikkeling en exploitatie van basisregistraties en ontsluiting van geo-data die reeds verplicht zijn conform de wet. Bestuurlijk verplicht zijn de ontwikkeling en exploitatie van de basisregistraties waarover reeds afspraken zijn gemaakt met waterschappen, provincies, gemeenten en netbeheerders.

Operationele doelstellingen

Operationele doelstelling

51.02 Ruimtelijk instrumentarium ontwikkelen en beheren

Motivering

Voor de verbetering van de kwaliteit van de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland wordt structureel het ruimtelijk ontwerp in het ruimtelijke ontwikkelingsproces van visies, kaders en projecten verankerd en versterkt. Verder worden nationale kaders voor de ruimtelijke beslissingen van provincies en gemeenten ontwikkeld (de rijkvisie) en ondersteunt het rijk de aan andere overheden toevertrouwde taken. De vernieuwing van het omgevingsrecht werkt aan een fundamentele herziening van de wet- en regelgeving, met als doel een betere samenhang waardoor het mogelijk wordt om actiever en efficiënter aan een duurzame leefomgeving te werken.

Instrumenten

Kaders

- Wet ruimtelijke ordening: de Wro bepaalt hoe ruimtelijke plannen van Rijk, provincies en gemeenten tot stand komen en gewijzigd worden alsook de taken van de overheid en de rechten en plichten van burgers, bedrijven en instellingen.
- De Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo): deze wet maakt dat voor projecten in de fysieke leefomgeving in het algemeen nog maar één omgevingsvergunning nodig is.
- Besluit ruimtelijke ordening (Bro): het Bro bevat voorschriften die dienen ter uitvoering van de Wro.
- Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro): indien nationale belangen met het oog op een goede ruimtelijke ordening het noodzakelijk maken, kunnen bij Amvb regels worden gesteld over de inhoud van bestemmingsplannen.
- Wet voorkeursrecht gemeenten (Wvg): de Wvg heeft betrekking op de bijzondere positie bij grondverwerving door gemeenten en het toekennen van gelijke
- bevoegdheden aan provincies en het Rijk.
- Crisis- en herstelwet (Chw): via de Chw kunnen categorieën van projecten en concreet aangewezen projecten gebruik maken van bepaalde bestuursrechtelijke versnellingen en zijn experimenten mogelijk met gebiedsontwikkelingsplannen en innovaties.
- MKBA gebiedsontwikkeling: instrument ten behoeve van de afweging van de maatschappelijke kosten en baten van integrale gebiedsprojecten.

Visies

- Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (TK 2010–2011, 32 660, nr. 17): deze geeft weer welke ruimtelijke belangen het Rijk heeft en hoe het deze wil gaan realiseren. De structuurvisie vervangt de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040, grote delen van de Nota Mobiliteit, de MobiliteitsAanpak, de PKB Tweede structuurschema Militaire terreinen en de Structuurvisie voor de Snelwegomgeving.

Onderzoek en communicatie

- RO-Online: RO-Online is de landelijke digitale registratie voor alle ruimtelijke plannen in Nederland.
- Monitor ruimtelijke ontwikkelingen: op verzoek van de Minister van IenM rapporteert het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) tweejaarlijks over de ruimtelijke ontwikkelingen.
- Het PBL rapporteert tweejaarlijks over de werking en het gebruik van de Wro.
- Toekomstverkenningen als basis voor de ruimtelijke visievorming, zoals het Schetsboek Ruimte voor Olympische Plannen en de Verkenning Rijksagenda Krimp en Ruimte, Verkenning voedselschaarste/voedselzekerheid.
- Ontwerpend onderzoek ten behoeve van de ruimtelijke visievorming.
- Ontwikkeling van kennis ten behoeve van ruimtelijke ontwikkeling door opdrachtverlening aan en samenwerking met vakorganisaties.

Meetbare gegevens

De belangrijkste prestaties in 2012 zijn:

Kaders

- Wetsvoorstel voor een Omgevingswet in 2012: In de komende jaren zal de wetgeving op het gebied van het omgevingsrecht worden herijkt. Dit moet leiden tot vermindering, versobering en vereenvoudiging van regels. Daarbij wordt gewerkt langs twee parallelle sporen. Enerzijds vindt per thema een doorlichting plaats van het omgevingsrecht. De samenhang tussen wetgeving staat daarbij centraal. Anderzijds wordt gekeken naar mogelijke vereenvoudigings- en versoberingsopties binnen bestaande wetten, waarbij wordt gestart met de Wro en het Milieurecht.
- Permanent maken Chw door deze te verankeren in de reguliere wetgeving en enkele andere verbetering van het bestuursrecht en omgevingsrecht (quick wins).
- De eerste aanvulling op de Amvb Ruimte treedt uiterlijk op 1 oktober 2012 in werking.
- De digitalisering Wet ruimtelijke ordening wordt verbreed naar andere wetten op het gebied van het omgevingsrecht en koppeling van RO-online met andere aanpalende digitale registraties wordt gemaakt (en vice versa).

Onderzoek en communicatie

- De eerste Monitor ruimtelijke ontwikkeling van het PBL verschijnt in 2012.
- Het programma Ontwerp & Politiek is één van de instrumenten om uitvoering te geven aan de Visie Architectuur en Ruimtelijk Ontwerp (VARO). In 2012 levert deze:
 - Een leerstoel Ontwerp & Politiek voor onderwijs en onderzoek op actuele beleidsopgaven, vanuit het snijvlak van planning, ontwerp en politiek. Deze levert tevens een bijdrage aan de 5^e Internationale Architectuur Biënnale Rotterdam.
 - Boekenreeks Design and Politics.
- Ter voorbereiding op een te nemen besluit over de Olympische Spelen zal in 2012 gewerkt worden aan een uitvoeringsprogramma voor het ruimtelijk plan voor de Olympische Hoofdstructuur.
- Programma ontwikkeling MKBA voor gebiedsontwikkeling is in 2012 beschikbaar.
- In 2012 wordt de uitvoering van de acties op het gebied van de ruimtelijke ordening uit de Voortgangsrapportage Bevolkingsdaling

Beleidsartikel 51

voortgezet met aandacht voor de nieuwe krimpgebieden. De coördinatie van de Voortgangsrapportage wordt gecoördineerd door BZK.

- lenM informeert en ondersteunt in 2012 de decentrale overheden, vooral gemeenten, om de Amvb Ruimte te implementeren. Doorwerking van nationale belangen naar bestemmingsplannen wordt hierdoor bevorderd.

Indicatoren

Indicatoren								
Effectindicatoren	Basiswaarde oude Wro	Waarde onder Nieuwe Wro	Peildatum	Streefsw. 1	Periode	Streefsw. 2	Periode	Bron (Instantie; publicatie)
Actualiteit bestemmingsplannen/beheersverordeningen	63% verouderd	Alle gemeenten een actualiseringsprogramma	2009	100% actueel	2013	100% digitaal	2019	PBL; Monitor Wro
Beschikbaarheid structuurvisies	Onderzoek lenM	28%	2010	75%	2013	100%	2020	lenM: VROM-Inspectie "Zicht op Structuurvisies PBL; Monitor Wro
Doorlooptijd bestemmingsplanprocedure Provincies hebben de rijksbelangen geborgd in een provinciale verordening	46 weken 0%	17 weken 20%	2009	< dan in 2009	2013	< dan in 2009	2020	lenM
			2009	50%	2010	100%	2013	
Waardering omgevingsrecht door gebruiker	Nulmeting moet nog plaatsvinden	–	2011	–	2015	–	2020	lenM
De doorlooptijd van gebiedsontwikkelingsprojecten	Nulmeting moet nog plaatsvinden	–	2011	–	2015	–	2020	PBL; Monitor Wro

Toelichting:

Dit operationele doel gaat in op het ontwikkelen en onderhouden van het systeem van de ruimtelijke ordening in Nederland. Behalen van deze doelstelling heeft als effect dat ruimtelijke afwegingen integraal en gecoördineerd plaatsvinden, zowel verticaal (tussen bestuurslagen) als horizontaal (tussen departementen). Een belangrijk instrument hierbij is de Wro. De Wro is een procedurewet en richt zich hierbij vooral op de manier waarop de ruimtelijke ordening vorm krijgt. De effectindicatoren geven voor enkele belangrijke instrumenten uit de Wro de stand van zaken weer en geven hiermee een beeld in hoeverre invulling is gegeven aan de systeemverantwoordelijkheid van de Minister.

Extracomptabele verwijzingen

Extracomptabele verwijzing is hier niet van toepassing.

Operationele doelstelling

51.04 Coördinatie van interbestuurlijke geo-informatie

Motivering

Dit operationele doel gaat in op het ontwikkelen en onderhouden van de infrastructuur van de geo-informatie in Nederland. Het Ministerie van lenM is sinds het Besluit Informatievoorziening Rijksdienst verantwoord-

delijk voor de coördinatie van de geo-informatie. Het belang van geo-informatie voor de maatschappij is groot, omdat het gebruik van geo-informatie de dienstverlening van de overheid verbetert, een adequate analyse en afweging in beleidsketens mogelijk maakt, het de administratieve lastendruk van bedrijven en burgers vermindert en het helpt bij het voorkomen en opsporen van fraude.

Instrumenten

Kaders

- Wet basisregistratie Kadaster en Topografie met bijbehorende ministeriële regelingen;
- Wet basisregistraties Adressen en Gebouwen met bijbehorende Amvb's en ministeriële regelingen;
- Wet en amvb's implementatie Europese richtlijn Inspire: harmonisatie van ruimtelijke gegevens;
- Wet in ontwerp: Basisregistratie Ondergrond en Basisregistratie Grootchalige Topografie;
- Besluit Informatievoorziening Rijksdienst 1991.

Visies

- Nota Gideon: Basisvoorziening geo-informatie.

Onderzoek en communicatie

- Het GI-beraad is een strategisch adviesorgaan van de Minister bestaande uit de publieke partijen;
- De Geomeeting is het reguliere overleg tussen overheid, bedrijfsleven en wetenschap;
- Het Nationaal Geo-register is een elektronische voorziening waarin de relevante geografische overheidsbestanden zijn opgenomen. Deze bevat ook het register voor Inspire (Europese Richtlijn voor harmonisatie van geo-informatie);
- lenM is opdrachtgever voor het Kadaster als uitvoerder van de (landelijke voorziening) van de basisregistraties, waarmee de geo-basisinfrastructuur in Nederland wordt gevormd. Ook is lenM opdrachtgever voor Geonovum voor wettelijke verplichtingen in het kader van de Europese richtlijn Inspire;
- Bijdragen aan vakorganisaties: de Minister van lenM verleent doelsubsidies aan enkele vakorganisaties (Geonovum, Stichting arbeidsmarkt Geo etc). Hun activiteiten leveren een bijdrage aan het realiseren van de beleidsdoelstellingen van lenM; Geonovum voor standaardisatie van ruimtelijke informatie, Stichting arbeidsmarkt Geo voor stimulering van de arbeidsmarkt.

Meetbare gegevens

De belangrijkste prestaties in 2012 zijn:

- Invoering van verplicht gebruik door alle overheden van Basisregistratie Adressen en Gebouwen;
- Inrichting shared service geo-informatie infrastructuur;
- Voorbereiding landelijke implementatie en daadwerkelijke realisatie Basisregistratie Grootchalige Topografie;
- Voorbereiding landelijke implementatie en daadwerkelijke realisatie Basisregistratie Ondergrond;
- Data annex 1 Europese richtlijn Inspire voldoen aan eisen conformiteit.

Beleidsartikel 51

Indicator(en)

Effectindicatoren	Basiswaarde	Peildatum	Streef-waarde 1	Periode	Streefwaarde 2	Periode
1 Gebruik nationaal Georegister	Index is 100	1-1-2011	Index is > 100	2011	Gebruik relevante overheidsbestanden 100%	2014
2 Implementatie Inspire	Inspire-monitor indicatoren	15-5-2010	Beter dan 2010- Beter conform Inspire	2013	Volledig Inspire Compliant	2016
3 Gebruik basisregistraties:						
– BAG	0%	1-1-2011	10%	2011	>90%	2014
– Overige	0%	1-1-2011	% > in 2011	2011	>90%	2014

Bronnen: 1. Geonovum, 2. Geonovum en Rapportage EU en 3. Kadaster

Toelichting:

De beschikbaarheid en het daadwerkelijke gebruik van publieke geo-informatie binnen de overheid en het gebruik door het bedrijfsleven is de meetlat voor de stand van zaken en geeft daarmee een beeld in hoeverre invulling is gegeven aan de systeemverantwoordelijkheid van de Minister.

Extracomptabele verwijzingen Extracomptabele verwijzing is hier niet van toepassing.

Artikel 52 Realisatie Nationaal Ruimtelijk Beleid

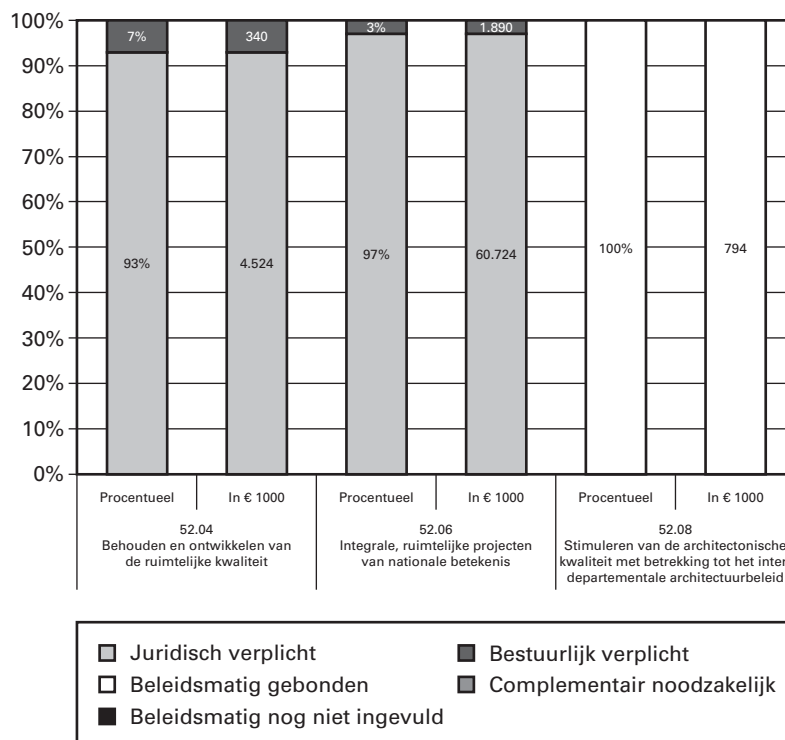
Algemene doelstelling	Het Rijk zet het ruimtelijk beleid in ten behoeve van een concurrerend, leefbaar en veilig Nederland, door een krachtige aanpak die ruimte geeft aan regionaal maatwerk, de reiziger voorop zet, investeringen scherp prioriteert en ruimtelijke ontwikkelingen en mobiliteit met elkaar verbindt.
Omschrijving van de samenhang van beleid	Hervormingen Kabinet Rutte-Verhagen nr. 7 Infrastructuur: Decentralisatie Ruimtelijke Ordening: In 2011 is het roer van de nationale ruimtelijke ordening omgegooid in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte: het ruimtelijk beleid is voor een belangrijk deel gedecentraliseerd en het Rijk beperkt zich tot een selectief aantal nationale belangen. De focus van lenM op het gebied van ruimtelijke ontwikkeling richt zich op het versterken van de ruimtelijk-economische structuur. De eerste operationele doelstelling richt zich op het ontwikkelen en uitvoeren van het ruimtelijk beleid in algemene zin, de tweede operationele doelstelling richt zich op de realisatie van concrete ruimtelijke projecten die bijdragen aan deze hoofddoelstelling.
Verantwoordelijkheid	Zoals aangegeven in de Structuurvisie Infrastructuur en Milieu is de Minister van lenM verantwoordelijk voor: <ul style="list-style-type: none">• Het creëren van ruimtelijke voorwaarden voor een goede ontwikkeling van de ruimtelijk-economische structuur.• Het verbeteren, in stand houden en ruimtelijk zeker stellen van de bereikbaarheid.• Het waarborgen van een gezonde, veilige en aantrekkelijke leefomgeving, waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.
Externe factoren	De Wro stoelt op het basisprincipe dat iedere bestuurslaag verantwoordelijk is voor het eigen ruimtelijk beleid en het instrumentarium krijgt om dat beleid te realiseren. Minder regels, decentraal wat kan en meer uitvoeringsgericht. Bemoeienis met een andere overheid is alleen mogelijk indien de noodzaak vanuit het eigen ruimtelijke belang kan worden aangetoond. De Wro geeft duidelijkheid over welke overheid waarvoor verantwoordelijk is, welke normen en kaders door de hogere bestuurslaag zijn gesteld en welke beleidsruimte er vervolgens voor elke bestuurslaag is.
Effecten van beleid	In samenwerking met het Planbureau voor de Leefomgeving en het Kennisinstituut voor Infrastructuur en Milieu zullen de indicatoren in 2012 worden uitgewerkt.

Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht budgettaire gevolgen van beleid (in € 1 000)							
52. Realisatie Nationaal Ruimtelijk Beleid	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Verplichtingen	0	33 328	6 623	10 999	5 372	6 123	5 747
Uitgaven	0	93 575	68 272	45 874	29 490	18 361	5 527
<i>52.04 Behouden en ontwikkelen van de ruimtelijke kwaliteit</i>	<i>0</i>	<i>8 639</i>	<i>4 864</i>	<i>7 149</i>	<i>789</i>	<i>1 178</i>	<i>0</i>
52.04.03 Mooi Nederland	0	4 019	1 495	1 400	400	800	0
52.04.09 Bufferzones	0	3 661	2 963	5 369	0	0	0
52.04.10 Overige instrumenten behouden en ontwikkelen van de ruimtelijke kwaliteit	0	959	406	380	389	378	0
<i>52.06 Integrale ruimtelijke projecten van nationale betekenis:</i>	<i>0</i>	<i>84 142</i>	<i>62 614</i>	<i>35 769</i>	<i>25 720</i>	<i>14 202</i>	<i>2 559</i>
52.06.01 Projecten gebiedsontwikkeling	0	69 170	60 724	33 886	23 618	12 238	0
52.06.10 Overige instrumenten gebiedsontwikkeling	0	14 094	1 890	1 883	2 102	1 964	2 559
52.06.16 Het Waddenfonds	0	878	0	0	0	0	0
<i>52.08 Stimuleren van de architectonische kwaliteit met betrekking tot het interdepartementale architectuurbeleid:</i>	<i>0</i>	<i>794</i>	<i>794</i>	<i>2 956</i>	<i>2 981</i>	<i>2 981</i>	<i>2 968</i>
Ontvangsten	0	7 105	0	0	0	0	0

Budgetflexibiliteit

Deze tabel geeft voor het jaar 2012 per artikelonderdeel de programmamiddelen weer en maakt de mate van budgetflexibiliteit inzichtelijk door middel van vijf categorieën. De verhoudingen binnen de artikelonderdelen worden zowel procentueel als nominaal gepresenteerd.



Toelichting:

52.04 Behouden en ontwikkelen van de ruimtelijke kwaliteit

Juridisch verplicht zijn de bijdragen aan gebiedsontwikkeling. Bestuurlijk gebonden zijn overige materiële middelen ten behoeve van de uitvoering van regelingen.

52.06 Integrale, ruimtelijke projecten van nationale betekenis

Juridisch verplicht zijn toezeggingen in het kader van projecten met betrekking tot de Nota Ruimte, BIRK en NSP.

52.08 Stimuleren van de architectonische kwaliteit met betrekking tot het interdepartementale architectuurbeleid

De beleidsmatig gebonden middelen betreffen de jaarlijkse bijdrage van lenM voor het Atelier van de Rijksbouwmeester.

Operationele doelstellingen

Operationele doelstelling

52.04 Behouden en ontwikkelen van de ruimtelijke kwaliteit

Motivering

Deze operationele doelstelling betreft de uitvoering van het rijksbeleid zoals verwoord in de structuurvisie Infrastructuur en Ruimte en richt zich hierbij op de 13 nationale belangen:

- 1. Een excellent en internationaal bereikbaar vestigingsklimaat in de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren.
- 10. Ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationale unieke culturele en natuurlijke kwaliteiten.
- 11. Ruimte voor een nationaal netwerk van natuur voor het overleven en ontwikkelen van flora- en faunasoorten.
- 12. Ruimte voor militaire terreinen activiteiten.

De overige nationale belangen uit de structuurvisie Infrastructuur en Ruimte zijn ondergebracht bij de volgende begrotingsartikelen:

- 5. Een robuust hoofdnetwerk van weg, spoor en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief achterlandverbindingen (artikel 34).
- 6. Betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem van weg, spoor en water (artikel 34).
- 7. Het in stand houden van de hoofdnetwerken van weg, spoor en vaarwegen om het functioneren van de netwerken te waarborgen (artikel 34).
- 2. Ruimte voor het hoofdnetwerk voor (duurzame) energievoorziening en de energietransitie (artikel 60).
- 3. Ruimte voor het hoofdnetwerk voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen (artikel 60).
- 4. Efficiënt gebruik van de ondergrond (artikel 60).
- 8. Verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem en water) en bescherming tegen geluidoverlast en externe veiligheidsrisico's (artikelen 60).
- 9. Ruimte voor waterveiligheid, duurzame zoetwatervoorziening en klimaatbestendige stedelijke ontwikkeling (artikel 31).
- 13. Zorgvuldige afwegingen en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke plannen (artikel 51).

Instrumenten

Kaders

- AMvB Ruimte; zie artikel 51.

Beleidsartikel 52

- Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte; zie artikel 51.
- Besluit ruimtelijke ordening (Bro); zie artikel 51.

Meetbare gegevens

De belangrijkste prestaties in 2012 zijn:

Algemeen

- De Amvb Ruimte is in zijn geheel vastgesteld.
- In het Bro is een motiveringseis opgenomen dat de voorkeursvolgorde voor verstedelijking regelt.
- Samen met het PBL is de Monitor Nota Ruimte omgevormd naar een monitor ruimtelijke ontwikkelingen.

Gebiedsgericht

- Coördinatie in drie regio's van de ruimtelijke en infrastructurele maatregelen via MIRT-gebiedsagenda's vindt in 2012 plaats.
- Er wordt gewerkt aan alternatieve verdienmodellen, financieringsvormen en allianties voor gebiedsontwikkeling.

Thema's

- Handreiking erfgoed en ruimte is gereed.
- Op basis van de Randstadmonitor is een monitor concurrentiekracht opgesteld.
- Monitor van kwaliteitsontwikkeling landschappelijke en cultuurhistorische waarden wordt ontwikkeld.
- Ontwikkelen van een kennisinfrastructuur die past bij de decentralisatie van het RO-beleid.
- Uitwerken van een nieuwe architectuurnota op basis van de evaluatie van de huidige Visie Architectuur en Ruimtelijk Ontwerp.
- Standaardisatie van de inbreng van natuur, landschap en cultuurhistorie in MKBA.

Extracomptabele verwijzingen

Extracomptabele verwijzing is hier niet van toepassing.

Operationele doelstelling

52.06 Integrale, ruimtelijke projecten van nationale betekenis

Motivering

Gebiedsontwikkeling is de inrichting van een gebied met één of meerdere functies (zoals wonen, werken, mobiliteit) waarbij vaak meerdere partijen betrokken zijn in veelal langdurige samenwerkingsverbanden. IenM staat met integrale gebiedsontwikkeling een duurzame ruimtelijke inrichting van Nederland voor. In 2011 heeft daarom een herijking plaatsgevonden van de huidige gebiedsontwikkelingsprojecten. Uitgangspunt was een scherpere prioritering én de verantwoordelijkheid neerleggen waar deze hoort.

Instrumenten

MIRT gebiedsagenda's: De acht gebiedsagenda's geven de ontwikkeling per regio weer, die Rijk en regio gezamenlijk voorstaan met betrekking tot de beleidsvelden mobiliteit, wonen, werken, natuur en landschap, water en ruimtelijke ordening. De vastgestelde gebiedsagenda's zijn in 2011 geactualiseerd, op grond van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. De actualisatie heeft geleid tot een scherpe prioritering van Rijk en regio (meer informatie in het MIRT projectenboek 2012).

Kaders

- Het MIRT Projectenboek: Het MIRT projectenboek is de ruimtelijke investeringsagenda van de fysieke departementen. Doel van het MIRT

is het realiseren van beter afgestemde en inhoudelijk samenhangende investeringen in het ruimtelijk domein. De samenvattingen van deze gebiedsagenda's zijn opgenomen in het MIRT Projectenboek.

- Rijksinpassingsplannen: De Minister van IenM is op grond van de Wro (mede)bevoegd gezag voor alle Rijksprojecten die door middel van een Rijkscoördinatieregeling of Rijksinpassingsplan tot stand komen.
- Toezicht: Het Rijk zal door middel van systeem- of themagerichte onderzoeken achteraf nagaan of bestemmingsplannen aan nationale wet- en regelgeving voldoen.

Projecten

- Urgentieaanpak: Op basis van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, blijft er directe rijksbetrokkenheid bij 3 gebieden: Rotterdam (Stadshavens en omgeving), Schiphol/Haarlemmermeer en Amsterdam/Almere en Eindhoven Brainport. Voor deze gebieden wordt in een gebiedsgerichte, programmatische urgentieaanpak afspraken gemaakt over de versnelling van lopende en geplande projecten.
- Nieuwe verdienconstructies: uitwerken van innovatieve financieringsmogelijkheden en opheffen van belemmerende regelgeving om realisering van nationale opgaven te versnellen en vereenvoudigen.
- Nota Ruimtebudget: Het budget is een extra impuls voor de versterking van de economische concurrentiepositie, krachtige steden en platteland, borging belangrijke ruimtelijke waarden en borging van veiligheid. Beoogd wordt alle projecten te decentraliseren. Dit wordt in de loop van 2012 verder onderzocht.
- Nieuwe Sleutel Projecten (NSP): de financiële bijdrage van IenM wordt ingezet ter ontwikkeling en versterking van zes centra in nationale stedelijke netwerken door (her)ontwikkeling van HSL-stations en de nabije omgeving. Het betreft: Den Haag, Rotterdam, Breda, Utrecht, Arnhem en Amsterdam (Zuidas). Alle projecten behalve de Zuidas zijn in uitvoering. Voor de Zuidas wordt in 2012 de tracéwetprocedure doorlopen.
- Budget Investerings Ruimtelijke Kwaliteit (BIRK): het BIRK wordt ingezet ter versterking van de ruimtelijke kwaliteit in stedelijke centra of stedelijke gebieden. De projecten zijn volop in uitvoering. De financiële bijdrage van een groot aantal projecten is in 2011 overgemaakt naar het gemeentefonds, waarmee de projecten gedecentraliseerd zijn. Van de overige projecten wordt in 2012 bezien of decentralisatie mogelijk is.
- Convenant bedrijventerreinen: de convenantpartijen maken in 2012 de tussenbalans op over de voortgang van de uitvoering van de provinciale herstructureringsprogramma's. Vervolgens vindt een evaluatie plaats van de aanpak en voortgang van de inhaalslag herstructurering waarmee de rijksactiviteiten in het kader van het convenant bedrijventerreinen worden afgerond.
- Kantoren: de aanpak van de leegstand van kantoren is in 2011 vormgegeven. In 2012 wordt de rijksbetrokkenheid bij het programma afgebouwd omdat vervolgacties plaatsvinden op regionaal/lokaal niveau ofwel besloten liggen in de herziening van het omgevingsrecht.

Meetbare gegevens

De belangrijkste prestaties in 2012 zijn:

- Beslissing over welke projecten met een bijdrage uit het NR budget en BIRK projecten wel en niet gedecentraliseerd worden.
- Eindrapportage van het programma NederLandBovenWater.
- Vaststelling van de concept-Rijksstructuurvisie Rijk-Regio programma Amsterdam – Almere – Markermeer (RRAAM) vastgesteld zodat het

Kabinet een besluit kan nemen over de drievoudige ambitie, inclusief financiering.

- Vaststelling van de rijksstructuurvisie voor het gebied Haarlemmermeer/Schiphol met bijbehorende uitvoeringsagenda en implementatie via de AMvB LIB.
- Vaststelling van de Structuurvisie Zuidas.
- Oplevering van de eerste projectonderdelen Stadshavens als onderdeel van het nationaal programma Rotterdam-Zuid en afsluiten van een samenwerkingsovereenkomst met de gemeente Rotterdam en het Havenbedrijf Rotterdam voor de realisatie van het deelgebied Merwe-Vierhavens.
- Invullen van de rol van (mede) bevoegd gezag van de Minister van IenM bij circa 25 rijksinpassingsplannen.
- Afronden en evalueren van de pilotprojecten «verzakelijking bedrijventerreinen»; lessen worden getrokken voor het structureel betrekken van private partijen bij het bedrijventerreinenbeleid («verzakelijking»)
- Het Waddenfonds is gedecentraliseerd. Het definitief te decentraliseren bedrag wordt in 2012 vastgesteld.

Extracomptabele verwijzingen

Extracomptabele verwijzing is hier niet van toepassing.

Operationele doelstelling

52.08 Stimuleren van de architectonische kwaliteit met betrekking tot het interdepartementale architectuurbeleid

Motivering

Het is van belang om «een goede ruimtelijke ordening» in alle ruimtelijke plannen te hebben. De Minister van IenM is hierbij verantwoordelijk voor het ruimtelijk integrerende deel van het interdepartementale Architectuurbeleid. De Minister coördineert daartoe op rijksniveau de sectoroverstijgende adviezen van het College van Rijksadviseurs (CRA). Via de nota Een Cultuur van Ontwerpen – visie architectuur en ruimtelijk ontwerp wordt ingezet op de verdere versterking van de rol, positie en profilering van het ontwerp (architectuur, stedenbouw en landschapsarchitectuur). Daar waar het Rijk zelf verantwoordelijk is voor thema's en prioritaire gebieden wordt ruimtelijk ontwerp vroegtijdig en structureel ingezet in eigen rijksprojecten en -programma's. Daar waar anderen verantwoordelijk zijn voor ruimtelijke thema's of gebieden stimuleert en faciliteert het Rijk hen om ontwerp vroeg en structureel in te zetten met een landsdekkende ontwerpinfrastructuur.

Instrumenten

Bestuurlijk:

Visie Architectuur en Ruimtelijk Ontwerp (Een Cultuur van Ontwerpen).

Financieel:

Er is sprake van een investering in landsdekkende ontwerpinfrastructuur en mede-investering in ontwerpprojecten.

Meetbare gegevens

De belangrijkste prestaties in 2012 zijn:

Ondersteuning van ontwerpprojecten:

- Ontwerpend onderzoek in zes rijksprojecten (Zuidas, Groen Blauwe Delta, Rotterdam Zuid, Rijnmond-Drechtsteden, Olympische Hoofdstructuur, Knooppunten) in het kader van de vijfde Internationale Architectuur Biënnale Rotterdam (Making City).
- De Studio Unsolicited Architecture van het Nederlands Architectuur Instituut.
- Ontwerpprijzen European, StedenbouwNU. Via de StedenbouwNU-prijs stimuleren de Ministers van IenM, OCW en Atelier Rijksbouwmeester

Beleidsartikel 52

de Nederlandse stedenbouw en landschapsarchitectuur. Via het Stimuleringsfonds voor Architectuur (SfA) Het SfA is een van de landelijke cultuurfondsen en ondersteunt culturele projecten die betrekking hebben op het ruimtelijk ontwerp en de ruimtelijke inrichting.

Extracomptabele verwijzingen

Extracomptabele verwijzing is hier niet van toepassing.

Artikel 53 Klimaat en Luchtkwaliteit

Algemene doelstelling	Het tegengaan van klimaatverandering door menselijke beïnvloeding, als ook de vermisting van het milieu en aantasting van de gezondheid door luchtverontreiniging.
Omschrijving van de samenhang van beleid	<p>In het klimaatbeleid is sprake van drie sporen:</p> <ul style="list-style-type: none">• Voor de periode 2008–2012 moet Nederland in het kader van het Kyoto-protocol onder een plafond blijven van jaarlijks gemiddeld 200,3 Mton CO₂ (inclusief JI/CDM).• Voor de middellange termijn, tot en met 2020, gaat het Kabinet uit van de doelen uit het Europees klimaat- en energiepakket.• Voor de lange termijn, 2050, geldt de mondiale doelstelling om de temperatuurstijging wereldwijd gemiddeld onder de 2 graden te houden. <p>In het luchtkwaliteitsbeleid is er eveneens sprake van drie sporen:</p> <ul style="list-style-type: none">• Uitvoering van het in 2009 van kracht geworden Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) ter implementatie van EU-normen voor NO₂ en fijn stof.• Verdere uitvoering van de in 2001 in de Wet milieubeheer (Wm) en het Nationaal Milieubeleidsplan (NMP) geïmplementeerde National Emissions Ceilings-richtlijn (NEC-richtlijn) met emissieplafonds voor 2010 voor zwaveldioxide (SO₂), stikstofoxide (NO_x), ammoniak (NH₃) en vluchtige organische stoffen (NMVOS) en de specifieke doorvertaling daarvan naar de verschillende sectoren.• In 2011/2012 in internationaal verband vaststellen van nieuwe emissieplafonds voor 2020, die tot aanpassing van de NEC-richtlijn leiden en voor de luchtkwaliteit in Nederland en omliggende landen een belangrijke kwaliteitsimpuls zijn.
Verantwoordelijkheid	<p>De Minister van IenM is verantwoordelijk voor:</p> <ul style="list-style-type: none">• De coördinatie van het Nederlandse klimaatbeleid en zorg dragen voor de inbreng in internationale kaders.• De coördinatie van het reductiebeleid van overige (niet CO₂) broeikasgassen (met uitzondering van methaan en lachgas in de landbouw), de CO₂ emissie-eisen aan voertuigen, in de transportsector en de introductie en duurzaamheid van biobrandstoffen in het vervoer.• Het emissiehandelssysteem: de Nederlandse Emissieautoriteit toetst als onafhankelijk toezichthouder de naleving van de regels voor emissiehandel.• De implementatie van de Europese F-gassen verordening in verband met regulering van productie, consumptie en gebruik van ozonlaagbreekende stoffen en voor de Nederlandse inbreng in het internationale beleid ter bescherming van de ozonlaag.• Het luchtkwaliteitsbeleid en voor de Nederlandse inbreng daarover in de internationale kaders.• Het treffen van emissiebeperkende maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit is voor een belangrijk deel de verantwoordelijkheid van IenM (eisen aan industriële installaties via de implementatie van de EU Richtlijn Industriële Emissies, NO_x-emissiehandel en in EU-verband stellen van normen aan voertuigen en (bio)brandstoffen).• De Minister van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie (EL&I) coördineert het energiebeleid. EL&I is verantwoordelijk voor de reductie van CO₂ in de energiesector en de industrie, in de glastuinbouw, voor het beleid voor afvang en opslag van CO₂ en voor de

reductie van de broeikasgassen methaan en lachgas in de landbouw. EL&I is ook verantwoordelijk voor het mechanisme van Joint Implementation (JI). Samen met het Clean Development Mechanism (CDM) bij IenM, is dit een internationaal mechanisme om de uitstoot van broeikasgassen terug te dringen.

- De Minister van BZK is verantwoordelijk voor de reductie van CO₂ in de gebouwde omgeving.
- De Minister van Financiën is verantwoordelijk voor de mede op milieugrondslag gebaseerde belastingen op onder andere voertuigen, brandstoffen en energie.

Externe factoren

Het behalen van de doelstelling is afhankelijk van:

- Voldoende adequate afspraken op Europees en mondiaal niveau over bronbeleid en van
- Draagvlak en verantwoordelijkheidsbesef in de samenleving (bedrijven, burgers en overheden) om de gestelde doelen te verwezenlijken en indien noodzakelijk het eigen gedrag daartoe aan te passen.

Effecten van beleid

Zie meetbare gegevens bij de operationele doelstellingen.

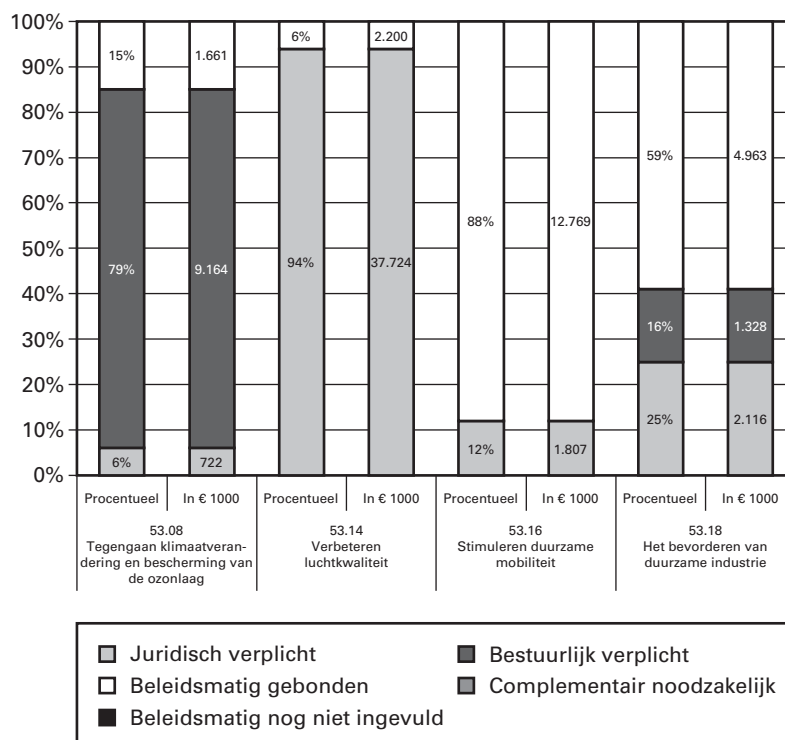
Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht budgettaire gevolgen van beleid (in € 1 000)							
53. Klimaat en luchtkwaliteit	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Verplichtingen	0	51 518	76 595	73 537	30 695	24 288	16 231
Uitgaven	0	76 317	74 454	72 691	30 695	24 288	16 231
<i>53.08 Tegengaan klimaatverandering</i>	<i>0</i>	<i>12 466</i>	<i>11 547</i>	<i>10 435</i>	<i>11 436</i>	<i>12 184</i>	<i>9 442</i>
<i>53.14 Verbeteren luchtkwaliteit</i>	<i>0</i>	<i>46 239</i>	<i>39 924</i>	<i>54 151</i>	<i>12 626</i>	<i>5 366</i>	<i>2 713</i>
<i>53.16 Stimuleren van duurzame mobiliteit</i>	<i>0</i>	<i>13 281</i>	<i>14 576</i>	<i>2 189</i>	<i>2 391</i>	<i>2 497</i>	<i>1 024</i>
<i>53.18 Bevorderen duurzame industrie</i>	<i>0</i>	<i>4 331</i>	<i>8 407</i>	<i>5 916</i>	<i>4 242</i>	<i>4 241</i>	<i>3 052</i>
Ontvangsten	0	0	0	700 000	700 000	700 000	700 000

Budgetflexibiliteit

Deze tabel geeft voor het jaar 2012 per artikelonderdeel de programmamiddelen weer en maakt de mate van budgetflexibiliteit inzichtelijk door middel van vijf categorieën. De verhoudingen binnen de artikelonderdelen worden zowel procentueel als nominaal gepresenteerd.

Beleidsartikel 53



Toelichting:

53.08 Tegengaan klimaatverandering en bescherming van de ozonlaag

De juridisch gebonden bedragen zijn het gevolg van in eerdere jaren verstrekte subsidies. De bestuurlijk gebonden budgetten betreffen voornamelijk de bijdrage aan de NEa. Beleids gebonden budgetten betreffen de Kyoto/roadmap 2 050 inspanningen.

53.14 Verbeteren luchtkwaliteit

De juridisch verplichte budgetten betreffen uitgaven met betrekking tot de uitvoering van het NSL. De beleidsmatig gebonden budgetten betreffen onderzoekskosten (opdracht aan ECN en inzake verzuring).

53.16 Stimuleren duurzame mobiliteit

De juridisch verplichte budgetten betreffen de uitvoeringskosten voor de bepaling van verkeersemissies. Beleidsmatig gebonden zijn de budgetten voor de stimulering van verkeersmaatregelen (o.a. roetfilters).

53.18 Het bevorderen van duurzame industrie

Beleidsmatig gebonden zijn de budgetten voor de uitvoering van diverse regelingen door AgentschapNL. Bestuurlijk gebonden zijn de uitgaven verbonden aan uitvoeringskosten voor emissiereducties bij de industrie. Beleidsmatig gebonden is het budget voor de uitvoering van de ProMT (milieutechnologie).

Operationele doelstellingen

Operationele doelstelling

53.08 Tegengaan klimaatverandering en bescherming van de ozonlaag

Motivering

Klimaatverandering is een probleem dat op wereldschaal opgelost moet worden. De motivering van het klimaatbeleid ligt in de volgende doelstellingen:

- Nederland kent in het kader van het Kyoto-protocol een verplichting om de nationale broeikasgasemissies in de periode 2008–2012 met 6% te reduceren ten opzichte van 1990.
- Voor 2020 geldt voor de Europese ETS-bedrijven een plafond dat 21% lager ligt dan de uitstoot in 2005.

Voor de sectoren die niet onder het ETS (Emission Trading System) vallen, geldt een doelstelling van 104,6 Mton CO₂-equivalenten in 2020. De raming voor de niet ETS sectoren voor 2020 is 98,8 Mton. Daarmee is de doelstelling – zonder inzet van reducties in het buitenland – haalbaar. De raming is exclusief het effect van de invoering van 130 km/u en de wijzigingen in de fiscale stimulering van zuinige auto's en ook exclusief de effecten van de Green Deal in de SDE+.

Tussen de departementen is onderstaande afspraak gemaakt over de verdeling van de emissieruimte in 2020:

Tabel Niet ETS CO₂-eq. Raming Mton voor 2020

CO ₂ industrie en energie	CO ₂ verkeer en vervoer	CO ₂ Gebouwde omgeving	CO ₂ Land- en tuinbouw	Overige broeikasgassen Landbouw	Resterende overige broeikasgassen
EL&I 10,7	IenM 35,0 plus effect 130 km/h en wijziging fiscaliteit	BZK 22,5	EL&I 5,75	EL&I 16	IenM 8,8

Toelichting:

In deze tabel zijn de ramingen per sector weergegeven. In de brief «Kabinetsaanpak klimaatbeleid op weg naar 2020» is opgenomen, dat indien in een sector tegenvallers optreden, die samenhangen met (de uitvoering van) beleid van het vakdepartement, de voor deze sector verantwoordelijke bewindspersoon in beginsel compenserende maatregelen zal nemen.

- In de Europese Raad is afgesproken om voor 2050 te streven naar een EU reductie van broeikasgassen met 80%-95% ten opzichte van 1990, in de context van de noodzakelijke reducties volgens het IPCC door de groep van ontwikkelde landen, als bijdrage aan de 2-graden doelstelling.
- Om de concentraties van ozonlaagafbrekende stoffen te verminderen zijn in internationaal verband afspraken gemaakt. Aantasting van de ozonlaag leidt tot verhoogde UV-straling waardoor gezondheidsproblemen, met name huidkanker en oogproblemen zoals staar, toenemen. De meeste ozonlaagafbrekende stoffen zijn ook zeer sterke broeikasgassen.
- In 2020 moet een aandeel van 10% hernieuwbare energie in het vervoer bereikt zijn. Dit komt overeen met een emissiereductie van

Instrumenten

- tussen de 3 en 3,5 Mton CO₂ in 2020, mede afhankelijk van de ontwikkeling van soorten biobrandstoffen («tweede generatie») die mogen dubbeltellen in het halen van deze doelstelling. Stapsgewijs wordt naar de doelstelling voor 2020 toegewerkt, waarbij de tussen-doelen tot en met 2014 al zijn vastgelegd.
- Beperking van de emissieruimte via het emissiehandelssysteem (ETS) en het CO₂-kostenvereveningssysteem voor de glastuinbouw.
 - Internationale normstelling, bijvoorbeeld voor de CO₂-uitstoot van nieuwe voertuigen en elektrische apparaten.
 - Convenanten en afspraken met verschillende sectoren en bedrijven (industrie, energie, landbouw, verkeer en vervoer en gebouwde omgeving) en met medeoverheden.
 - Fiscale faciliteiten zoals de energie-investeringsaftrek.
 - Kennisoverdracht en -ontwikkeling, en een op innovatie gerichte transitiebenadering.
 - Aanvullen en/of aanscherpen van afspraken in internationale verdragen.
 - Ter aanvulling op nationaal beleid het aankopen van CO₂-rechten via het Clean Development Mechanism en Joint Implementation (CDM/JI, zie hiervoor artikel 57).
 - Nederland wil op EU-niveau het indirect landgebruik op een adequate manier meegewogen hebben in de duurzaamheidsbeoordeling. Het ontwikkelen van duurzaamheidseisen voor vaste biomassa voor energie wordt opgepakt in samenwerking met het bedrijfsleven, waarbij de voorkeur is om deze in Europees verband te realiseren.
 - Mondiale samenwerking via onder met het Global Bio-Energy Partnership (GBEP) en het Biodiversiteitsverdrag, waar wordt ingezet op (vrijwillige) internationale afspraken over duurzaamheid en bescherming van gebieden die rijk zijn aan biodiversiteit en koolstofvoorraad.

Meetbare gegevens

De belangrijkste prestaties in 2012 zijn:

Klimaatbeleid (CO₂ en overige broeikasgassen)

- In 2012 loopt het Reductieprogramma overige broeikasgassen af. Daarmee zijn grote reducties behaald: 45% vermindering van emissies ten opzichte van het basisjaar 1990. Het doel blijft in samenwerking met de sectoren zoveel mogelijk verlagen van de emissies van methaan, lachgas en de gefluoreerde broeikasgassen: SF₆, PFK's en HFK's. Voor een aantal kansrijke bronnen zal het reductiebeleid in 2012 worden voortgezet.
- De Europese F-gassen verordening is in 2011 geëvalueerd. Dit leidt mogelijk tot herziening die in 2012 in de Nederlandse regelgeving moet worden geïmplementeerd.
- Vervolg op de eind 2011 uitgebrachte routekaart klimaat 2050. In de routekaart wordt aangegeven langs welke wegen Nederland zich kan ontwikkelen tot een klimaatneutrale samenleving (low-carbon economy), zodanig dat ook het verdienpotentieel voor de Nederlandse economie wordt bevorderd.
- Het vervolg in 2012 bestaat uit het ontwikkelen van beleidsopties, pilots en het in kaart brengen en wegnemen van belemmeringen voor klimaatmaatregelen door bedrijven, deels als onderdeel van de lokale klimaatagenda.
- Het uitvoeren van de lokale klimaatagenda 2011–2014. Een belangrijk deel van de uitvoering van het klimaatbeleid vindt plaats door inspanningen van lokale overheden. Samen met lokale bestuurders is de lokale klimaatagenda samengesteld, waarin uitvoering, versnelling,

kennisdeling en opschaling van succesvolle rendabele klimaatinitiatieven centraal staan.

Emissiehandel

- De realisatie van het afgesproken emissieplafond is gegarandeerd doordat de bedrijven die onder het ETS al hun emissies in 2012 zullen moeten afdekken met emissierechten, onder toezicht staan van de Nederlandse Emissieautoriteit (NEa).
- Implementatie van de herziening van het emissiehandelssysteem ETS in de EU wordt in 2012 afgerond.
- lenM werkt aan maatregelen om fraude of misbruik van het ETS verder tegen te gaan door nadere regelgeving en een betere uitvoering (ETS register).
- In Europees verband wordt de Nederlandse inzet geleverd in het Comité Klimaatverandering ten aanzien van de EU-besluiten ter uitwerking van de ETS-richtlijn.
- Ten behoeve van een gelijk speelveld draagt lenM in het International Carbon Action Partnership bij aan het overdragen van expertise aan landen die willen beginnen aan emissiehandel. Daarnaast werkt lenM aan harmonisatie van de uitvoering van het ETS in de EU door het delen van beste praktijken in het EU ETS Compliance Forum.
- lenM stelt in 2012 het nationaal toewijzingsbesluit vast voor toewijzing van emissierechten voor de periode 2013–2020. Daarnaast besluit lenM over de toewijzing aan de nieuwkomers (startende ETS-bedrijven of uitbreidingen).
- In opdracht van lenM vinden in 2012 één of twee veilingen van emissierechten plaats van in totaal 4 miljoen emissierechten.

Bescherming van de ozonlaag

- Jaarlijkse voortgangsrapportage aan de Europese Commissie en het UNEP Ozon-secretariaat.
- In Europees verband bijdragen aan (aanscherping van de) internationale afspraken over de bescherming van de ozonlaag in samenhang met het tegengaan van klimaatverandering. In 2012 zet lenM onder andere in op afspraken over:
 - beperking van de quota voor productie en consumptie van de ozonlaagafbrekende stoffen;
 - terugbrengen van het gebruik van methylbromide voor quarantaine toepassingen en voorafgaand aan vervoer (onder andere gassen van containers);
 - klimaatvriendelijke alternatieven voor HCFC's; en
 - vernietiging van CFK's in bestaande toepassingen (met name in ontwikkelingslanden).

Hernieuwbare energie in het vervoer (nationaal, Europees en mondiaal)

- Het verwezenlijken van de jaardoelstelling door middel van een verplichting voor degenen die in 2012 biobrandstoffen op de markt brengen om 4,5% daarvan in de vorm van hernieuwbare energie te realiseren, waaronder duurzame brandstoffen.
- Het verbreden van het toepassen van hernieuwbare energie voor het vervoer naar de luchtvaart en de binnenvaart (dit laatste mede afhankelijk van de uitvoeringslasten en van stappen die in omliggende landen worden gezet).
- Oplevering van een geautomatiseerd register, te beheren door de NEa, waarmee bedrijven per 2013 de vereiste transacties registreren.
- In Brusselse onderhandelingen wil Nederland bereiken dat de effecten van indirecte verschuiving van landgebruik voor de productie van

- biobrandstoffen mee worden genomen in de duurzaamheidsbeoordeling, leidend tot een aanpassing van de Europese wetgeving.
- Ontwikkeling van duurzaamheidscriteria voor het gebruik van vaste biomassa voor energie, bij voorkeur in Europees verband.

Indicatoren

Ontwikkeling doelstelling hernieuwbare energie										
Jaar	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	→	2020
%	2	3,25	3,75	4	4,25	4,5	5	5.5	→	10

Extracomptabele verwijzingen Extracomptabele verwijzing is hier niet van toepassing.

Operationele doelstelling

53.14 Verbeteren Luchtkwaliteit

Motivering

Slechte lucht schaadt, vooral bij langdurige blootstelling, de gezondheid en heeft negatieve effecten op de natuur. Daarom dient de luchtkwaliteit te verbeteren. In Europees verband zijn normen vastgesteld waar Nederland aan moet voldoen. IenM zorgt voor de Nederlandse inbreng bij het tot stand komen van de Europese richtlijnen en let daarbij op hetgeen in Nederland redelijkerwijs haalbaar is.

Instrumenten

- Wet- en regelgeving: de Wet milieubeheer hoofdstuk 5 (Wet luchtkwaliteit), AMvB's: besluit derogatie, besluit richtwaarden, Besluit gevoelige bestemmingen, Besluit Niet In Betekenende Mate bijdragen; ministeriële regelingen zoals de Smog regeling en de Regeling beoordeling luchtkwaliteit; het NSL, de jaarlijkse monitoring NSL; de EU richtlijn 2008/50/EG (luchtkwaliteitsrichtlijn), de EU richtlijn 2001/81/EG (NEC-richtlijn), de Conventie inzake Grensoverschrijdende luchtverontreiniging over grote afstand (CLRTAP).
- Financiële prikkels en fiscale instrumenten: subsidieverlening aan lokale overheden in het kader van het NSL, en subsidieregelingen en fiscale prikkels voor bronmaatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit.

Meetbare gegevens

De belangrijkste prestaties in 2012 zijn:

Luchtkwaliteit

- Op basis van de monitoringsgegevens wordt voor 1 oktober een jaarlijkse rapportage over luchtkwaliteit aan de Europese Commissie gestuurd over het voorgaande jaar.
- In november 2012 komt de derde monitoring van het NSL gereed.

Emissieplafonds voor luchtverontreinigende stoffen

- In 2012 zullen de definitieve emissiecijfers van 2009 worden gerapporteerd van de stoffen die vallen onder de NEC-richtlijn. 2010 is het eerste jaar waarin aan de emissieplafonds op grond van de NEC-richtlijn moet worden voldaan.
- De tweejaarlijkse voortgang van de NEC-richtlijn wordt in kaart gebracht in de Balans voor de Leefomgeving.
- IenM werkt in VN-verband (VN Economische Commissie voor Europa) aan nieuwe emissieplafonds voor luchtverontreinigende stoffen. Naar verwachting zal dit in 2011/2012 leiden tot vaststelling van nieuwe emissieplafonds voor 2020/2030. Deze emissieplafonds worden vervolgens in de Nederlandse wet- en regelgeving geïmplementeerd.

Indicatoren

Tabel Emissies 1990, 2000, en 2009, doelstellingen en prognoses 2012 en 2015 (kton/jr)							
	1990	2000	2009	2010	2010	2012	2015
				Gotenburg Protocol	NEC-Richtlijn	Raming PBL ¹	Raming PBL ¹
SO ₂	192	73	38	50	50	41	41
NO _x	563	394	279	266	260	259	237
NH ₃	356	162	125	128	128	PM	124
VOS	464	232	154	191	185	PM	146

¹ Raming PBL van mei 2011 (publicatienummer 5002530020) is de meest recente raming met betrekking tot vermelde stoffen.

Bron: Nederlandse rapportage aan Conventie inzake luchtverontreiniging over grote afstand (CLRTAP), 15 februari 2011.
<http://cdr.eionet.europa.eu/nl/eu/colqt3lza> Eén kiloton (Kton) is één miljoen kilogram.

Extracomptabele verwijzingen Extracomptabele verwijzing is hier niet van toepassing.

Operationele doelstelling

53.16 Stimuleren Duurzame Mobiliteit

Motivering

Het verkeer, exclusief internationale lucht- en scheepvaart, neemt in Nederland 19% van de uitstoot van alle broeikasgassen voor zijn rekening en is daarmee op de energiesector na de grootste veroorzaker van klimaatverandering. Daarnaast draagt het verkeer bij aan andere milieuproblemen, zoals luchtverontreiniging. Zo komt 63% van de NO_x emissies in Nederland van het verkeer. Om schadelijke gezondheidseffecten weg te nemen en om te voorkomen dat toekomstige generaties met de milieugevolgen van mobiliteit worden belast, moeten broeikasgassen en luchtverontreinigende emissies van het verkeer sterk worden gereduceerd.

Instrumenten

- Wet- en regelgeving voor voer- en vaartuigen: EU Richtlijnen (NEC) en EU Verordeningen (CO₂- normstelling voor voertuigen en Euronormen voor voertuigen en emissienormen voor NO_x en PM₁₀ voor vaartuigen en andere mobiele machines), nationaal milieuzones voor vrachtwagens en het NSL.
- Wet- en regelgeving ter implementatie van EU-richtlijnen ten aanzien van de brandstofkwaliteit en hernieuwbare energiebronnen, gericht op vermindering van de CO₂-emissies als gevolg van de inzet van fossiele motorbrandstoffen.
- Subsidieverlening, zoals de stimulering van de aankoop van Euro VI-vrachtauto's en bussen.
- Fiscale instrumenten, zoals de fiscale bijtelling van de auto van de zaak, de differentiatie van Belasting van Personenauto's en Motorrijwielen (BPM) en de Motorrijtuigenbelasting (MRB).
- Voorlichting en kennisoverdracht op het gebied van duurzame mobiliteit.
- Vrijwillige afspraken met marktpartijen en andere overheden, zoals het convenant over milieuzonering.

Meetbare gegevens

De belangrijkste prestaties in 2012 zijn:

Vermindering van de uitstoot van broeikasgassen door het verkeer

- Publicatie van het Brandstofverbruikboekje 2012.
- Komen tot een voorstel voor een typekeuringsmethodiek in UN-ECE verband voor bepaling van de CO₂- emissies van personenauto's.

Beleidsartikel 53

- Komen tot een voorstel voor een EU-verplichting dat nieuwe benzineauto's op afzienbare termijn geschikt moeten zijn voor biobrandstoffen (flexfuel).
- Publicatie van een aangepast energielabel voor personenauto's.
- Indien in 2011 geen substantiële mondiale klimaatafspraken voor de internationale zeescheepvaart kunnen worden gemaakt, zal lenM zich conform de afspraken in de Europese Raad en op basis van een voorstel van de Europese Commissie, inzetten voor de totstandkoming van Europese afspraken, die volgens de Europese Commissie in 2016 in werking zouden kunnen treden.

Vermindering van de uitstoot van luchtverontreinigende emissies door het verkeer

- In januari 2012 start de stimulering van de in bedrijfname van Euro VI-vrachtauto's en bussen met als doel in 2012 tweeduizend toegelaten voertuigen in Nederland. Dit leidt tot een jaarlijkse emissiereductie van 1,6 kton NO_x vanaf 2014 en draagt bij aan het wegnemen van luchtkwaliteitsknelpunten op het hoofdwegennet.
- lenM zal de realisatie van 3 prijswinnende milieuverbeterplannen voor de vermindering van de uitstoot van NO_x en fijnstof door binnenvaartschepen financieren en de met de milieuverbeterplannen opgedane kennis verbreiden binnen de sector.
- Voor retrofit dual fuel vrachtwagens, die tegelijkertijd op zowel aardgas of LPG als op diesel rijden, loopt een testprogramma, op grond waarvan Nederland in 2012 een typegoedkeuringsmethode zal vaststellen om te borgen dat de emissie van luchtverontreinigende stoffen en de veiligheid aan de eisen blijven voldoen.
- Publicatie van de aangescherpte kwaliteitseisen aan retrofit bij LPG-installaties.

Indicatoren

Indicator	Basiswaarde 1990	Peiljaar 2009	Streefwaarde 2012 ¹
NO _x	327,0 Kton	170 Kton	158,0 Kton
SO ₂	18 Kton	3 Kton	4,0 Kton
PM ₁₀	20 kton	10 kton	–
NH ₃	1 Kton	3 Kton	3,0 Kton
NMVOS	181 Kton	45 Kton	55,0 Kton
CO ₂	30 Mton	38 Mton	38,7 Mton
Gemiddelde CO ₂ -emissie nieuwe personenauto's	170 g/km (2005)	135 g/km	120 g/km (2015) 95 g/km (2020)

¹ De streefwaarde 2012 is gelijk aan de in het kader van de NEC-richtlijn vastgestelde emissieplafonds voor 2010. Eind 2011 worden in het kader van het Gotenburg-protocol nationale emissieplafonds voor 2020 vastgesteld. Binnen EU-verband worden deze plafonds in 2013 vastgelegd. Nederland zal deze emissieplafonds versleutelen naar emissieplafonds voor sectoren.

Bron: Milieu- en Natuurcompendium PBL/CBS, 14 september 2010

Extracomptabele verwijzingen

Extracomptabele verwijzing is hier niet van toepassing.

Operationele doelstelling

53.18 Het bevorderen van duurzame industrie

Motivering

De industrie, inclusief de elektriciteitsproductie, speelt een sleutelrol in het bereiken van een duurzame samenleving, niet alleen als een bron van milieubelasting maar ook als bron van innovatieve oplossingen voor

milieuproblemen. Een deel van die milieuproblemen wordt veroorzaakt door luchtverontreinigende emissies. De Minister van IenM is verantwoordelijk voor het ontwikkelen en uitvoeren van beleid dat zich richt op het tegengaan van luchtverontreiniging. Europese afspraken over de milieukwaliteit, zoals vastgelegd in de NEC-richtlijn en de richtlijn voor luchtkwaliteit, maken de komende jaren een verdere reductie noodzakelijk, rekening houdend met de economische groei. Deze paragraaf beperkt zich tot luchtverontreiniging; het onderdeel emissiehandel broeikasgassen is opgenomen in operationeel doel 53.08.

Instrumenten

- Wet- en regelgeving: normstelling voor de uitstoot van industriële installaties is in veel gevallen het belangrijkste instrument. De basis voor de normstelling ligt veelal in de Richtlijn industriële emissies, die wordt doorvertaald naar de Nederlandse situatie via algemene regels en vergunningen. Dit geldt ook voor de milieuverslaglegging: grote bedrijven rapporteren jaarlijks volgens Europese regels hun emissies en/of afvoer van afval via het elektronisch milieujaarverslag.
- Financiële prikkels en fiscale instrumenten: milieu-innovatie wordt gestimuleerd via fiscale instrumenten die zijn gekoppeld aan de vennootschapsbelasting en de inkomstenbelasting. Dit zijn de milieu-investeringsaftrek (MIA), de willekeurige afschrijving milieu-investeringen (VAMIL) en de Regeling Groenprojecten.
- Kennisoverdracht en -ontwikkeling: kennis wordt overgedragen via een helpdesk van AgentschapNL.
- Samenwerking met de industrie en andere overheden: met koplopers in het bedrijfsleven, brancheorganisaties en andere overheden vindt overleg plaats en worden afspraken gemaakt over de invulling van milieutaakstellingen.

Meetbare gegevens

De belangrijkste prestaties in 2012 zijn:

Tegengaan van luchtverontreiniging

- Afronding implementatie van de Richtlijn industriële emissies inclusief de gerelateerde vereenvoudiging van Nederlandse regelgeving over industriële emissies en bijbehorende invoeringsbegeleiding en ICT-ondersteuning van vergunningverleners (gemeenten, provincies, waterschappen, Rijkswaterstaat) en het bedrijfsleven.
- De Nederlandse emissierichtlijn lucht (NeR) is vereenvoudigd en wettelijk verankerd in het Activiteitenbesluit als vangnet voor situaties waar Europese regelgeving nog niet voorziet in voldoende normstelling.
- Bijdrage van Nederland aan de totstandkoming in de EU van nieuwe BREF's (BAT Referentiedocumenten) die innovatie in de industrie stimuleren, zodat milieudoelen binnen bereik blijven en meer ruimte ontstaat voor economische en ruimtelijke ontwikkeling. Het gaat om BREF's voor grote stookinstallaties, organische bulkchemie en monitoring. De definitieve documenten moeten eind 2012 gereed zijn.
- De fiscale regelingen MIA, VAMIL en Groenprojecten worden uitgevoerd. Met fiscale voordelen, in totaal ter grootte van ruim € 300 mln, worden goedkope financieringsmogelijkheden geschapen voor milieuvriendelijke investeringen die bijdragen aan de doelen van het milieu- en natuurbeleid van heel IenM en EL&I.
- Het sectorplafond voor fijn stof voor 2010 is behaald. Het beleid richt zich thans op het behalen van de plafonds in 2015 en 2020. De maatregelen hiertoe zijn beschreven in het NSL. Zie ook tabel 53.5 voor ontwikkeling van het plafond.

Beleidsartikel 53

Indicatoren

Tabel Sectorplafond fijnstof

	Realisatie 2008	Doelstelling 2010	Doelstelling 2015	Doelstelling 2020
PM ₁₀ emissie industrie (incl. op- en overslag) in Kton	10,8	10	10,5	10,0

Bron: Fijn stof en BBT: Achtergrondrapportage Actieplan Fijn Stof en Industrie (juni 2008); Actieplan Fijn stof en Industrie (juni 2008), VROM

Extracomptabele verwijzingen

Extracomptabele verwijzing is hier niet van toepassing.

Artikel 54 Duurzaam produceren

Algemene doelstelling	Het zorgen dat nu en in de toekomst verstandig wordt omgegaan met de aarde, haar natuurlijke hulpbronnen en biodiversiteit, gericht op een planeetvriendelijke economie.
Omschrijving van de samenhang van beleid	Het winnen van grondstoffen, het maken en gebruiken van producten en het ontstaan van afval zorgt voor milieudruk. Het is zaak deze milieudruk te beperken zodat een goede milieu- en leefomgevingskwaliteit behouden blijft of ontstaat, ook voor toekomstige generaties en mensen in andere landen. Daarmee wordt gezorgd dat het vermogen van bodem en water om ecosysteemdiensten te leveren en te voorzien in onze behoeften voor wonen, voedselvoorziening, economische activiteiten en recreatie voor de maatschappij behouden blijft. Met haar beleid voorkomt de Rijksoverheid afwenteling (naar elders en later) van de milieudruk en ondersteunt innovatie rondom duurzaamheid.
Verantwoordelijkheid	De Minister van IenM is verantwoordelijk voor: <ul style="list-style-type: none"> • De milieu-aspecten van duurzame ontwikkeling. • De sturing van het afvalstoffenbeleid en het producten- en materialenbeleid. • Het ontwikkelen van nationaal en gebiedsspecifiek beleid om de milieukwaliteit van water en bodem te waarborgen. • Het scheppen van de kaders voor een duurzaam gebruik van hulpbronnen en ecosysteemdiensten.
Externe factoren	Essentieel is de betrokkenheid en inzet van maatschappelijke organisaties, bedrijfsleven, overheden en burgers. Een groot deel van de inzet is op de internationale gremia gericht: veel van de regelgeving wordt in Europees verband vormgegeven.
Effecten van beleid	Meetbare effectgegevens zijn opgenomen bij de operationele doelen.

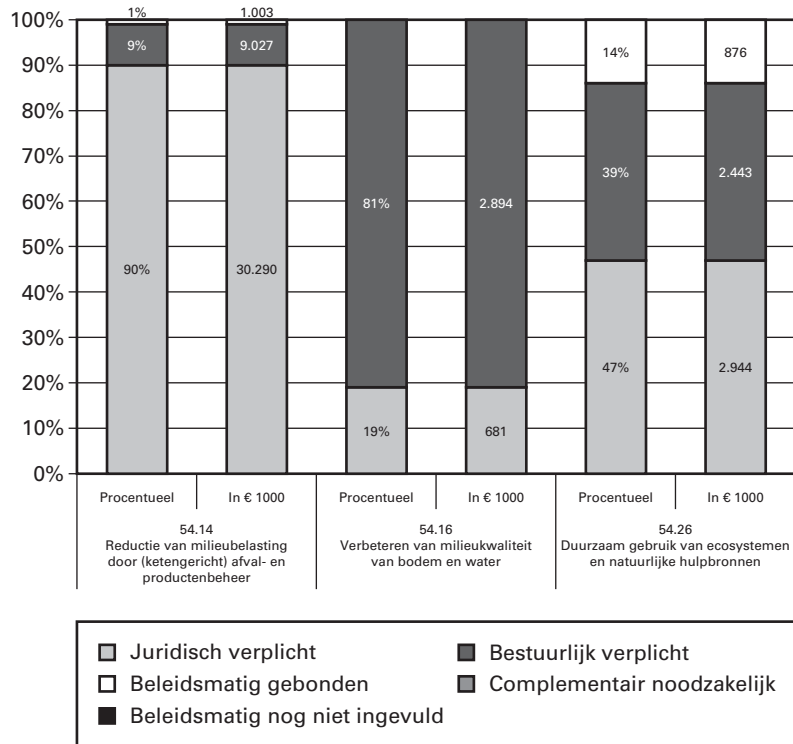
Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht budgettaire gevolgen van beleid (in € 1 000)							
54. Duurzaam produceren	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Verplichtingen	0	20 558	22 351	20 693	16 384	15 466	15 277
Uitgaven	0	133 690	110 158	46 348	16 809	15 466	15 277
<i>54.14 Reductie van milieubelasting door (ketengericht) afval- en productenbeheer</i>	0	118 775	100 320	35 141	9 062	9 538	9 385
<i>54.16 Verbeteren van Milieukwaliteit van Bodem en Water</i>	0	4 633	3 575	3 866	3 867	3 858	3 836
<i>54.26 Duurzaam gebruik van ecosystemen en natuurlijke hulpbronnen</i>	0	10 282	6 263	7 341	3 880	2 070	2 056
Ontvangsten	0	0	0	0	0	0	0

Budgetflexibiliteit

Deze tabel geeft voor het jaar 2012 per artikelonderdeel de programmamiddelen weer en maakt de mate van budgetflexibiliteit inzichtelijk door middel van vijf categorieën. De verhoudingen binnen de artikelonderdelen worden zowel procentueel als nominaal gepresenteerd.

Beleidsartikel 54



Toelichting:

54.14 Reductie van milieubelasting door (ketengericht) afval- en productenbeheer

De juridisch verplichte bedragen betreffen voor het grootste deel de betaling aan het Afvalfonds. Bestuurlijk gebonden uitgaven betreffen voornamelijk de uitvoering van de opgedragen taken aan AgentschapNL. Beleidsmatig gebonden budgetten betreffen uitgaven voor onderzoek, innovatie en duurzaam inkopen.

54.16 Verbeteren van milieukwaliteit van bodem en water

Budgetten voor ondermeer de coördinatie van de NEN-werkzaamheden zijn juridisch verplicht. Budgetten voor onderzoek en uitvoering van taken zijn bestuurlijk gebonden.

54.26 Duurzaam gebruik van ecosystemen en natuurlijke hulpbronnen

De juridisch verplichte bedragen betreffen uitvoeringskosten voor gebiedsspecifieke maatregelen landelijk gebied en het bevorderen van duurzame landbouw. Bestuurlijk gebonden budgetten hebben vooral betrekking op de ILG-middelen in relatie tot het gebiedsbeleid van het Ministerie van EL&I.

Operationele doelstellingen

Operationele doelstelling

54.14 Reductie van milieubelasting door (ketengericht) afval- en productenbeheer

Motivering

lenM zet concrete stappen om bedrijven te stimuleren en faciliteren om slimmer om te gaan met grondstoffen, materialenkringlopen verder te sluiten, meer waarde uit afval te halen (zowel voor het milieu als de economie) via grondstoffenrotondes, ketenverduurzaming, eco-innovatie

en maatschappelijk verantwoord ondernemen. Naast milieuwinst leidt dit ook tot het versterken van de concurrentiekracht van het Nederlandse bedrijfsleven.

Instrumenten

Voor het bereiken van de doelen binnen het afvalbeleid en het producten- en grondstoffenbeleid worden verschillende instrumenten ingezet.

- Op gebied van afval- en productenbeleid wordt de wet- en regelgeving grotendeels Europees vastgesteld. Het afvalbeleid kent zowel algemene regelgeving (Kaderrichtlijn Afvalstoffen) als richtlijnen voor afvalbeheerswijzen, afzonderlijke afvalstoffen en milieugericht productenbeleid.
- Via producentenverantwoordelijkheid zijn producenten en importeurs (mede) verantwoordelijk voor afvalpreventie en het beheer van hun producten in het afvalstadium.
- De verwerking van afvalstoffen wordt verder gestuurd door de in het Landelijk afvalbeheerplan (LAP) opgenomen minimumstandaarden.
- Aanvullend kunnen beleidsafspraken en convenanten met het bedrijfsleven en overheden worden gemaakt, zoals de Raamovereenkomst verpakkingen.
- Het instrument Duurzaam Inkopen door overheden biedt handvatten voor overheidsinkopers (onder meer in de vorm van duurzaamheids-criteria) die worden gebruikt bij inkopen en aanbestedingen.
- Het bedrijfsleven wordt via programma's ondersteund om te komen tot ketenverduurzaming, maatschappelijk verantwoord ondernemen (MVO) en eco-innovatie.

Meetbare gegevens

De belangrijkste prestaties in 2012 zijn:

Uitvoering van de interdepartementale Duurzaamheidsagenda

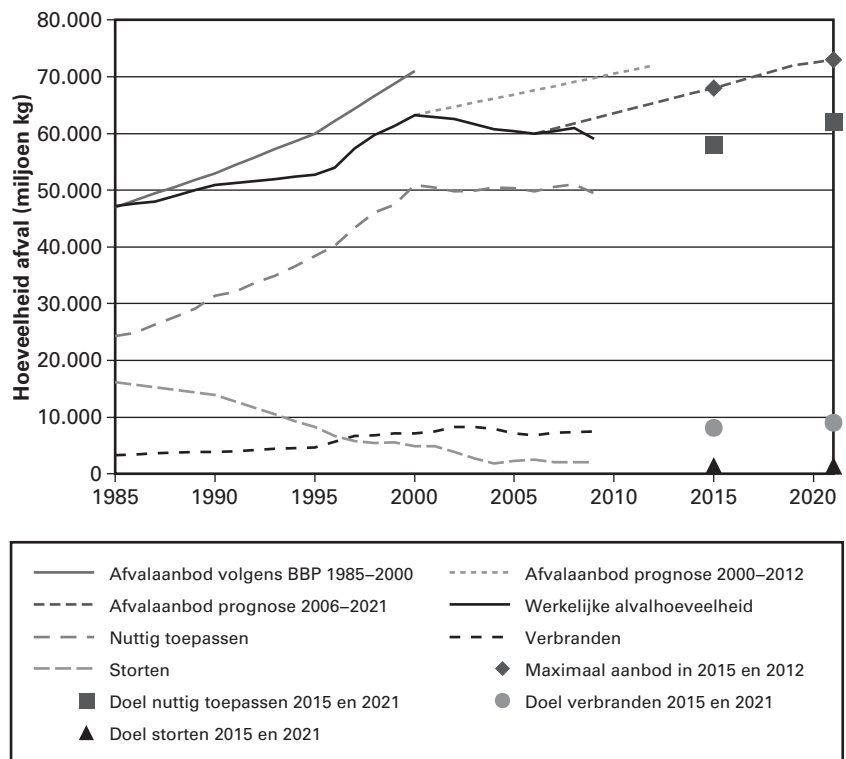
- De interdepartementale duurzaamheidsagenda wordt samen met het bedrijfsleven uitgevoerd en de coördinerende rol van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu voor nationale duurzaamheid krijgt verder vorm.
- Nederland draagt bij aan de herziening van de Richtlijn Eco-design met als inzet een verbreding naar alle relevante milieugevolgen en in beginsel alle producten.
- De MVO monitor waarmee het niveau van ondernemen transparant kan worden gemaakt, wordt gestimuleerd in meerdere sectoren. Het bedrijfsleven wordt gefaciliteerd bij eco-innovatie, door voortzetting van het programma MKB Doe Mee en de ontwikkeling van nieuwe modellen voor duurzaam ondernemen.
- De systematiek van Duurzaam Inkopen wordt aangepast, waardoor het inkoopproces zal verbeteren. Innovatie wordt gestimuleerd via vijf concrete en grootschalige initiatieven (de elektrische auto, rijksgebouwen, woningen, scholen en duurzame wegen) en via het versterken van de rol van overheidsinkopers als eerste gebruikers van innovaties.

Uitvoering van de Afvalagenda

- Het afronden van de verkenning voor een Nederlands afvalpreventieplan (zoals voorgeschreven in de Kaderrichtlijn Afval).
- De publicatie van een herzien Besluit beheer verpakkingen en papier en karton.
- Afronden van alle projecten uit de eerste ronde van de 7 prioritaire materiaalketens uit LAP2. Daarnaast opschaling naar nationale schaal van geslaagde projecten waar milieuwinst is geboekt, teneinde in 2015 voor tenminste vier ketens 20% milieuwinst te kunnen boeken.

- In het kader van de zogeheten grondstofrotondes worden, in samenwerking met bedrijfsleven, kennisinstituten en andere betrokkenen, voor vier materiaalstromen (kunststof, textiel, fosfaat en elektr(on)ische apparaten) activiteiten ontplooid om meer afval hoogwaardiger te verwerken en daarmee meer waarde uit afval te halen.
- Het stimuleren en vereenvoudigen van nuttige toepassing van afvalstoffen. Bedrijven en burgers worden uitgenodigd voorstellen te doen om wetgeving te verlichten, waarvan er minimaal 3 actief worden opgepakt.
- In samenwerking met de recyclingsector worden nationale «end of waste» criteria voor puingranulaat gemaakt. End of waste criteria leiden tot een hogere kwaliteit van secundaire grondstoffen en geven een positieve impuls voor de recycling en daarmee besparing om primaire grondstoffen.
- Implementatie van de wijziging van de RoHS-richtlijn (Restriction on Hazardous Substances), betreffende beperking van het gebruik van gevaarlijke stoffen in elektrische en elektronische apparatuur.

Grafiek Ontwikkeling afvalaanbod en -toepassing



Toelichting:

In maart 2010 is het gewijzigde Landelijk afvalbeheersplan (LAP) 2009–2021 van kracht geworden. In dat plan zijn kwantitatieve en kwalitatieve doelen geformuleerd. De indicatoren in bovenstaande grafiek zijn gekoppeld aan de kwantitatieve doelen voor 2015 en 2021 (punten bij 2015 en 2012).

De lijn «Afvalaanbod volgens BBP 1985–2000» geeft aan wat het afvalaanbod in de periode 1985–2000 zou zijn geweest als het dezelfde groei als het BBP had gevolgd.

De lijn «Afvalaanbod prognose 2000–2012» geeft aan hoe in het eerste LAP werd voorzien dat het afvalaanbod zich zou ontwikkelen volgens een toen opgesteld beleidsscenario.

De lijn «Afvalaanbod prognose 2006–2021» geeft aan hoe in het tweede LAP afvalbeheersplan wordt voorzien dat het afvalaanbod zich zal ontwikkelen volgens het beleidsscenario.

Het verschil tussen de drie Afvalaanbodlijnen en de lijn «Werkelijke afvalhoeveelheid» geeft aan hoeveel preventie is bereikt. In 2000 en 2006 zijn breuken te zien in de Afvalaanbodlijn vanwege nieuwe scenario's en prognoses in het eerste en tweede LAP.

Verder is in de grafiek te zien hoeveel afval nuttig is toegepast, is verbrand en is gestort. Er zijn bij het LAP, en dus deze indicator, buiten 2015 en 2021 geen tussendoelen geformuleerd, met name vanwege de verschillende looptijden tussen het treffen van maatregelen en het effect daarvan.

De kwalitatieve doelen richten zich onder meer op het realiseren van een gelijkwaardig Europees speelveld, verduurzamen van materiaalketens en het bevorderen van marktwerking en innovatie. Deze doelen zijn niet in de vorm van een indicator uit te drukken.

Extracomptabele verwijzingen

Extracomptabele verwijzing is hier niet van toepassing.

Operationele doelstelling

54.16 Verbeteren van milieukwaliteit van bodem en water

Motivering

Het borgen en verbeteren van de milieukwaliteit van bodem en water is van belang om de vele functies van bodem en water te beschermen, zoals de voedsel- en drinkwatervoorziening en de natuur. Verontreiniging moet daarom zo veel mogelijk worden voorkomen en duurzaam gebruik gestimuleerd.

Instrumenten

Afhankelijk van de fase van het beleidsproces, de (inter)nationale context en de betrokken doelgroep, worden verschillende instrumenten ingezet:

- Europese richtlijnen, zoals de Kaderrichtlijn Water en de Grondwater-Zwemwater- en Drinkwaterrichtlijn.
- Nationale wet- en regelgeving, zoals de Wet bodembescherming, de nieuwe Drinkwaterwet en besluiten zoals het Besluit bodemkwaliteit en het Besluit kwaliteitseisen en monitoring water.
- Communicatie/beleidsoverdracht: Toegankelijk maken van kennis over bodem- en waterbeheer via websites en handreikingen voor andere overheden.
- In specifieke gevallen worden beleidsafspraken en convenanten met het bedrijfsleven en overheden gemaakt, zoals het Bestuursakkoord Water.

Meetbare gegevens

De belangrijkste prestaties in 2012 zijn:

- Het realiseren van het »digitaal bodemfunctie- en bodemkwaliteitskaartsysteem«. Dit systeem zal een volledig beeld geven van de bodemkwaliteit in Nederland. Met behulp van dit systeem kunnen voor het eerst op landelijke schaal de effecten op de bodemkwaliteit worden beoordeeld.
- De inwerkingtreding van de AMvB Modernisering Stortbesluit.
- Het uitbrengen van een handleiding voor andere overheden voor het toepassen van een toetsingskader voor het duurzaam gebruiken van de ondergrond, als onderdeel van het afwegingskader in de structuurvisie ondergrond.
- Publicatie ontwerp Zwemwaterwet, waarmee de veiligheid en hygiëne van zwemwater wordt geborgd en innovatie wordt gestimuleerd.
- Het uitbrengen van een beleidsnota drinkwater met het oog op de implementatie van de nieuwe regelgeving op het gebied van drinkwa-

ter en inbreng ten behoeve van de 2^e generatie stroomgebiedsbeheerplannen Kaderrichtlijn water.

- Rapportage aan de Tweede Kamer van een evaluatie van het Uitvoeringsprogramma Diffuse Bronnen Waterverontreiniging. De inzet is erop gericht de activiteiten van het uitvoeringsprogramma onder te brengen in het sectorale bronbeleid.

Indicator(en)

Indicator	Basiswaarde	Peildatum	Streefwaarde 1	Periode	Streefwaarde 2	Periode
1) Aantal en % vastgelegde gebieden op bodemkwaliteitskaarten	200 (50%)	2007	300 (75%)	2009	408 (95%)	2012
2) Percentage meetresultaten die voldoen aan de wettelijke normen voor drinkwaterkwaliteit	99,90%	2004	99,90%	2009	99,90%	2012
3) Mate waarin drinkwaterbedrijven beschikken over goedgekeurde leveringsplannen	50%	2008	100%	2011	100%	2012
4) Mate waarin drinkwaterbedrijven voldoen aan de wettelijke leveringszekerheidsnorm	70%	2008	90%	2010	100%	2015
5) Percentage zwemlocaties die voldoen aan Zwemwaterrichtlijn	99% zoet 100% zout	2008 2008	100% 100%	2009 2009	100% 100%	2015 2015

Bron: AgentschapNL

Toelichting:

- 1) Gemeenten zijn reeds enige jaren bezig met het vastleggen van de bodemkwaliteit van hun beheersgebied op een bodemkwaliteitskaart. Via de Impuls Lokaal Bodembeheer is dit proces in een versnelling gebracht.
- 2-4) De indicatoren met betrekking tot de drinkwaterbedrijven betreffen de essentiële elementen van de drinkwatervoorziening: kwaliteit en continuïteit. De eisen ten aanzien van continuïteit hebben een wettelijke basis gekregen in de nieuwe Drinkwaterwet (2009). De verplichting om over een goedgekeurd leveringsplan te beschikken, de daaraan te stellen eisen en de leveringszekerheidsnorm zijn vastgelegd in de nieuwe Drinkwaterwet. De basiswaarde is gebaseerd op een inschatting in hoeverre drinkwaterbedrijven hierop vooruitlopend al aan de inhoudelijke vereisten voldoen.
- 5) De indicatoren voor zwemwater worden vastgesteld op grond van de verplichte jaarlijkse rapportages van de waterbeheerders over de kwaliteit van het zwemwater.

Extracomptabele verwijzingen

Extracomptabele verwijzing is hier niet van toepassing.

Operationele doelstelling

54.26 Duurzaam gebruik van ecosystemen en natuurlijke hulpbronnen

Motivering

Ecosystemen leveren allerlei producten en diensten aan de samenleving, zoals voedsel en grondstoffen. Deze ecosysteemdiensten worden gebruikt om de milieukwaliteit te verbeteren en om een bijdrage te leveren aan het oplossen van het klimaatvraagstuk. Hierbij gaat het om de nutriënten-

cyclus, het watervasthoudend en zelfreinigend vermogen van de bodem, waterzuivering en natuurlijke ziekte- en plaagregulatie.

Instrumenten

Afhankelijk van de fase van het beleidsproces, de (inter)nationale context en de te bereiken doelgroep, worden verschillende instrumenten ingezet: Wet- en regelgeving gericht op de landbouw: Nitraatrichtlijn, Besluit ammoniakemissie huisvesting veehouderij, National Emission Ceilings (NEC)-richtlijn en algemene regels voor agrarische bedrijven, zoals vastgelegd in het Activiteitenbesluit. Ontwikkeling van economisch instrumentarium dat duurzaam gebruik van ecosysteemdiensten bevordert dan wel verdere aantasting voorkomt (onder meer via innovatieve financieringsmechanismen). Uitvoeren van voorbeeldprojecten om de effectiviteit van maatregelen vast te stellen en de bewustwording voor duurzame agrarische bedrijfsvoering te vergroten.

Meetbare gegevens

De belangrijkste prestaties in 2012 zijn:

- Vervolg van het interdepartementale Beleidsprogramma op het gebied van biodiversiteit.
- Middels een vervolg op het project Functionele Agrobiodiversiteit (FAB), wordt naast natuurlijke gewasbescherming ingezet op de integratie van bodem-ecosysteemdiensten in het praktisch bodemgebruik- en beheer. De meetresultaten en de lessen uit pilots worden gebruikt voor actualiseren van het handboek «Referenties Biologische Bodemkwaliteit».
- De biociden in de categorie hoog-risico zullen ofwel een toelatingsbeoordeling hebben ofwel van de markt zijn gehaald. Ook zal de Verordening biociden geïmplementeerd worden.
- Aanscherpen van het gewasbeschermingsmiddelenbeleid aan de hand van invoering van reële emissiecijfers naar oppervlaktewater in de toelatingsbeoordeling.
- Uitvoeren van een actieplan voor aanpassing van bestaande stallen aan emissiegrenswaarde voor ammoniak uit het Besluit huisvesting veehouderij. Aanvullen van het bestaande Besluit huisvesting veehouderij met emissienormen voor fijn stof (conform Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit). Voorbereidingen voor een certificeringssysteem voor stallen, gericht op het beëindigen van de activiteiten van dit ministerie op dit gebied.
- Aanscherpen van emissienormen voor ammoniak door een wijziging van het Besluit Huisvesting, ter uitvoering van de PAS (Programmatiesche Aanpak Stikstof).

Beleidsartikel 54

Indicatoren

Indicatoren duurzame landbouw						
Indicator:	Basiswaarde	Peildatum	Streefwaarde 1	Periode	Streefwaarde 2	Periode
1. <i>Ammoniak</i> : totale emissie van alle doelgroepen (bron: Milieubalans 2007)	133 kiloton	2003	128 kiloton	2010 (Europees)	118	2020
2. <i>Gewasbeschermingsmiddelen</i> : procentuele vermindering van de milieubelasting t.o.v. 1998 (bron: Nota duurzame gewasbescherming)	50%	2001	75%	2005	95%	2012
3. <i>Meststoffen</i> : nitraatgehalte in het grondwater (bron: Evaluatie Meststoffenwet 2007)	Circa 75 mg/l zandgrond	2006	Nitraat: gemiddelde concentratie in water van zandgronden: 58 mg/l Fosfaat: evenwichts-bemesting	2015	50 mg/l	lange termijn
4. <i>Fijn stof</i> , aantal overschrijdingen van de normen voor fijn stof			0% van de veehouderij-bedrijven overschrijdt de norm	2012		
5. <i>Natuurlijke hulpbronnen</i> : Aandeel van het op de Nederlandse markt ingekocht hout dat duurzaam wordt geproduceerd	15%	2005	>50%	2012		

Toelichting:

1. Ammoniak; de indicatoren zijn ontleend aan de emissieplafonds uit de EU-NEC-richtlijn, de tweede streefwaarde is mede afhankelijk van de uitkomsten van de onderhandelingen over de emissieplafonds 2020.
2. Gewasbeschermingsmiddelen; de indicatoren voor de procentuele vermindering van de milieubelasting zijn ontleend aan de doelstellingen van de Nota Duurzame Gewasbescherming en de balans van de leefomgeving 2010.
3. Meststoffen; de indicatoren voor nitraat zijn ontleend aan de doelstellingen van de EU-Nitraatrichtlijn en het in dat kader bij de Europese Commissie ingediende 4^e Nitraatactieprogramma.
4. Fijn stof; de indicator voor fijn stof is ontleend aan het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).
5. Natuurlijke hulpbronnen; Monitoring vindt plaats door middel van de «Monitor aandeel duurzaam hout Nederlandse markt».

Extracomptabele verwijzingen

Extracomptabele verwijzing is hier niet van toepassing.

Artikel 56 Risicobeleid

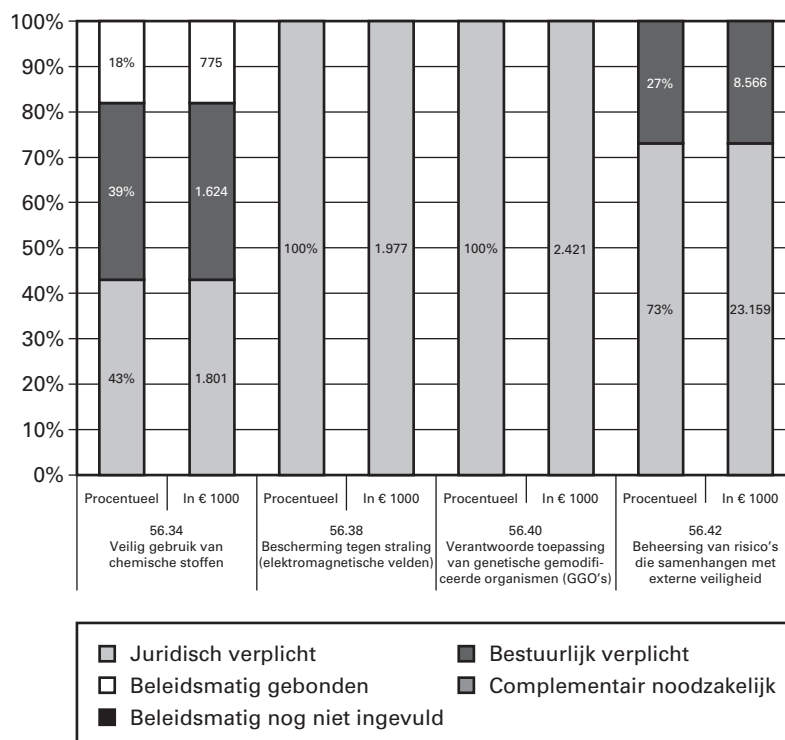
Algemene doelstelling	Het uitvoeren van een veiligheids- en risicobeleid om mens en milieu te beschermen tegen maatschappelijk onaanvaardbaar geachte gezondheids- en milieurisico's. Voor externe veiligheid garandeert de overheid een zgn. basisveiligheidsniveau.
Omschrijving van de samenhang van beleid	Veel veiligheids- en risicobeleid speelt zich af in een maatschappelijk en wetenschappelijk complexe nationale en internationale omgeving. Het verantwoord omgaan met onzekerheden en risico's vergt maatwerk en proactief handelen van de overheid bij het beheersen van de risico's. IenM voert de regie op het omgaan met risico's gericht op een veilige, gezonde en duurzame woon- en leefomgeving. De aandacht is daarbij primair gericht op externe veiligheid en het beheersen van (mogelijke) risico's van chemische stoffen, elektromagnetische velden (EM-velden), en genetisch gemodificeerde organismen (ggo's) voor mens en milieu, ook als dit het gevolg is van dreiging door moedwillige verstoring.
Verantwoordelijkheid	De Minister van IenM is verantwoordelijk voor: <ul style="list-style-type: none">• Het ontwikkelen en coördineren van het Rijksbeleid met betrekking tot chemische stoffen en de ontwikkeling en implementatie van regelgeving op het gebied van chemische stoffen en nanodeeltjes• De veiligheid van mens en milieu bij handelingen met ggo's, en de ontwikkeling en uitvoering van nationaal en EU beleid in bredere zin.• De bescherming van mens en milieu tegen de mogelijke gevaren van elektromagnetische velden.• Het zo goed als redelijkerwijs mogelijk beschermen van mens en maatschappij tegen de referentiedreigingen van moedwillige verstoring van de vitale infrastructuur van de sector chemie.• Het ontwikkelen en coördineren van het Rijksbeleid met betrekking tot externe veiligheid bij gevaarlijke stoffen in inrichtingen, en het transport van gevaarlijke stoffen per water, rail, weg en buisleidingen.• Het ontwikkelen en coördineren van het asbestbeleid en het intensiveren van het bronbeleid naar aanleiding van het Gezondheidsraadadvies over asbest.• De beleidsacties die voortkomen uit: de Strategienota Omgaan met Stoffen, de nota Nuchter Omgaan met Risico's, de kabinetsvisie betreffende het WRR- en Gezondheidsraadadvies over voorzorg, de Nationale Aanpak Milieu & Gezondheid en de Strategienota Omgaan met Risico's van Nano(deeltjes).
Externe factoren	Het behalen van de algemene beleidsdoelstelling hangt af van factoren als internationale ontwikkelingen en de stand van de techniek. Essentieel is de betrokkenheid van een groot aantal maatschappelijke organisaties, bedrijfsleven, overheden en burgers.
Effecten van beleid	Het is niet mogelijk een indicator te creëren en te presenteren die aangeeft in welke mate deze algemene beleidsdoelstelling is bereikt. Daarom is gekozen voor het opstellen en gebruiken van specifieke deelindicatoren voor de risico's op het gebied van chemische stoffen, nanodeeltjes, milieu & gezondheid, ggo's, en Externe Veiligheid (transport, inrichtingen en buisleidingen) die recht doen aan de vastgestelde specifieke doelen en normen op deze gebieden. Deze indicatoren zijn bij de operationele doelen opgenomen. De feitelijke risico's worden bepaald en afgewogen tegen deze doelen en normen.

Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht budgettaire gevolgen van beleid (in € 1 000)							
56. Risicobeleid	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Verplichtingen	0	78 227	35 599	9 188	11 582	40 787	70 475
Uitgaven	0	84 609	40 341	14 585	15 958	40 787	70 475
<i>56.34 Veilig gebruik van chemische stoffen</i>	0	4 555	4 218	3 363	3 426	3 613	3 598
<i>56.38 Bescherming tegen straling</i>	0	1 493	1 977	1 512	1 363	1 953	1 943
<i>56.40 Verantwoorde toepassing van ggo's</i>	0	1 832	2 421	1 942	2 202	3 187	3 173
<i>56.42 Beheersing van risico's die samenhangen met externe veiligheid</i>	0	76 729	31 725	7 768	8 967	32 034	61 761
Ontvangsten	0	0	0	0	0	0	0

Budgetflexibiliteit

Deze tabel geeft voor het jaar 2012 per artikelonderdeel de programmamiddelen weer en maakt de mate van budgetflexibiliteit inzichtelijk door middel van vijf categorieën. De verhoudingen binnen de artikelonderdelen worden zowel procentueel als nominaal gepresenteerd.



Toelichting:

56.34 Veilig gebruik van chemische stoffen

De opdrachten die juridisch verplicht zijn betreffen onderzoek en uitvoeringskosten van het beleid op het gebied van chemische stoffen. Bestuurlijk gebonden zijn budgetten zoals die met betrekking tot de relatie tussen gezondheid en milieu.

56.38 Bescherming tegen straling (elektromagnetische velden)

Het juridisch verplichte deel betreft de uitvoering van het meerjarig onderzoekprogramma elektromagnetische velden en het kennisplatform.

56.40 Verantwoorde toepassing van genetisch gemodificeerde organismen (GGO's)

Jaarlijks wordt aan het RIVM de toezegging gedaan voor de COGEM. Daarnaast is het programma biotechnologie opgedragen. Deze toezeggingen zijn beide juridisch verplicht.

56.42 Beheersing van risico's die samenhangen met externe veiligheid

De uitgaven in het kader van de saneringsregeling asbestwegen in de provincies Overijssel en Gelderland zijn juridisch verplicht. Het bestuurlijk gebonden bedrag is bestemd voor resterende saneringsopgaven met betrekking tot bijvoorbeeld risicovolle bedrijven. Deze saneringen vloeien rechtstreeks voort uit het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi).

Operationele doelstellingen

Operationele doelstelling

56.34 Veilig gebruik van chemische stoffen

Motivering

Om mens en milieu zoveel mogelijk te beschermen tegen maatschappelijk onaanvaardbaar geachte gezondheids- en milieurisico's van chemische stoffen voert de overheid veiligheids- en risicobeleid uit.

Het doel is om een situatie te bereiken waarin mens en milieu hooguit verwaarloosbare risico's lopen als gevolg van de schadelijke effecten van chemische stoffen en van nanotechnologie, ook als dit het gevolg is van dreigingen door moedwillige verstoring. De negatieve gezondheidseffecten die optreden als gevolg van (een opeenstapeling van) blootstelling aan agentia in het milieu (zoals o.a. asbest, geluid, elektromagnetische velden, lucht- en bodemverontreiniging etc.) te reduceren en om zoveel als mogelijk is, de ongerustheid weg te nemen over de mogelijke gezondheidseffecten van milieurisico's.

Instrumenten

Afhankelijk van de fase van het beleidsproces en de (inter)nationale context wordt een mix van beleidsinstrumenten ingezet:

- (Inter)nationale regelgeving, bijvoorbeeld in geval van het beheersen van risico's van chemische stoffen -REACH-.
- Voorlichting, bijvoorbeeld informatieavonden over hoogspanningslijnen, asbest.
- Het met maatschappelijke partijen opzetten van gezamenlijke projecten, bijvoorbeeld in geval van het beheersen van de risico's van nanotechnologietoepassingen, omdat de regelgeving nog niet toepasbaar is vanwege ontbrekende kennis over gevaareigenschappen van nanodeeltjes.
- Het toekennen van subsidies of schadevergoedingen, bijvoorbeeld in geval van het saneren van asbestwegen of aan slachtoffers met asbestmesothelioom.
- Onderzoek naar nieuwe risico's en naar (nieuwe) instrumenten om deze te voorkomen of beheersen.

Meetbare gegevens

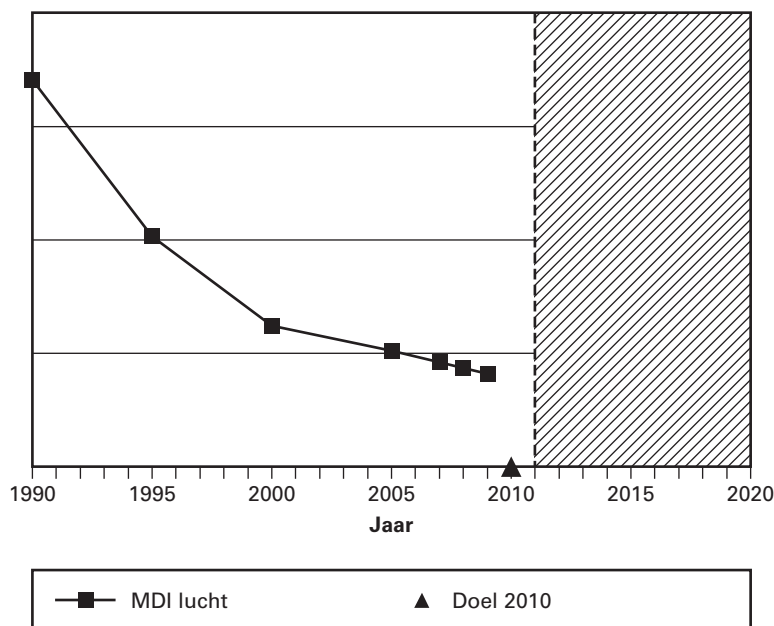
De belangrijkste prestaties in 2012 zijn:

- Op weg naar het bereiken van het einddoel in 2020 voor chemische stoffen zijn voor 2013, 2018 (inter)nationale tussendoelen geformuleerd. Om die te bereiken:

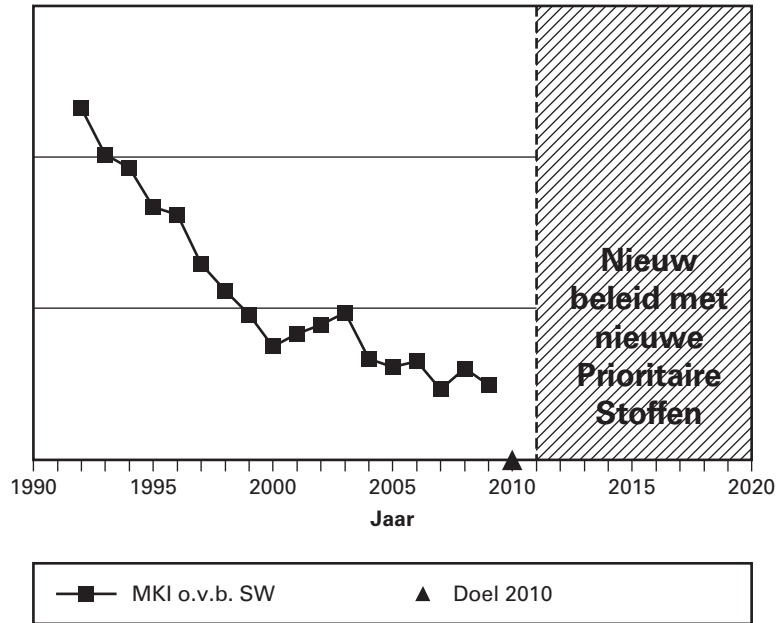
- Wordt de voorlichting aan bedrijven over REACH gecontinueerd, gemonitord en geëvalueerd;
- Zal Nederland de reguliere onderhandelingen gebruiken om onder andere de uitvoering van REACH door het Europese Agentschap voor Chemische stoffen (ECHA) zo effectief en efficiënt mogelijk te laten plaatsvinden;
- Wordt tussentijds, in 2012 en 2014, de voortgang van het project Invoering Nieuwe EU-stoffenbeleid (2011–2015) aan de Tweede Kamer gerapporteerd.
- Nederland geeft in het kader van «stoffenbeleid mondiaal» uitvoering aan de jaarlijkse verplichtingen die samenhangen met de internationale strategie chemie en diverse verdragsverplichtingen (Verdrag van Stockholm, Verdrag van Rotterdam, etc.).
- De overheid financiert de sanering asbestwegen 3e fase en de regeling niet-beroepsgebonden asbestmesothelioomslachtoffers.
- Ontwikkelen en implementeren (inclusief voorlichting) van beleid voor elektromagnetische velden.
- Uitvoering van activiteiten in het kader van de vier speerpunten van de Nationale Aanpak Milieu & Gezondheid (per speerpunt wordt de Tweede Kamer geïnformeerd).
- In 2012 wordt de Atlas Leefomgeving opgeleverd: burgers en professionals kunnen op basis van postcode op digitale wijze kaartgerelateerde informatie (in eerste instantie een beperkt aantal indicatoren) over de leefomgeving krijgen.

Indicatoren

Grafiek: Milieudrukindicatoren voor 8 prioritaire stoffen



Grafiek: Milieukwaliteitsindicatoren voor 15 prioritaire stoffen



Bron: Rapportage MDI en MKI 2011, RIVM (2011)

Toelichting:

De milieukwaliteitsindicator (MKI) en de milieudrukindicator (MDI) voor emissies van prioritaire stoffen naar lucht (zie ook de bovenstaande tabel) zijn een maat voor de emissies van stoffen naar het milieu en de daaruit voortvloeiende concentraties van stoffen in het milieu. Daarnaast is aangegeven welke emissies en concentraties gewenst zijn (streefwaarde).

Extracomptabele verwijzingen

Extracomptabele verwijzing is hier niet van toepassing.

Operationele doelstelling

56.38 Bescherming tegen straling (elektromagnetische velden)

Motivering

Het meerjarig onderzoekprogramma elektromagnetische velden, uitgevoerd door het NWO, zal worden gecontinueerd. De planning van het programma loopt tot en met 2026.

Het kennisplatform EMV is volgens afspraak geëvalueerd (wenselijkheid van voortzetting en de eventuele vorm/omvang daarvan zijn meegenomen). Besloten is de werkzaamheden van het platform voor een laatste periode van vier jaren (in afgeslankte vorm) te continueren.

Operationele doelstelling

56.40 Verantwoorde toepassing van genetisch gemodificeerde organismen (GGO's)

Motivering

De toepassing van GGO's biedt kansen in bijvoorbeeld het wetenschappelijk onderzoek en voor landbouw, industrie of geneeskunde die optimaal benut moeten worden met waarborging van het vereiste veiligheidsniveau. Om mens en milieu te beschermen tegen mogelijk nadelige effecten worden door de overheid voorafgaand aan de toepassing van ggo's de mogelijke schadelijke effecten afgewogen tegen het gebruik van ongemodificeerde organismen in vergelijkbare situaties. Alleen die ggo's worden toegestaan, indien de mogelijke effecten een aanvaardbaar risico voor mens en milieu betekenen.

Instrumenten

Afhankelijk van de fase van het beleidsproces en de (inter)nationale context:

- Vergunningen en meldingen voor het gebruik van ggo's op basis van internationale regelgeving, die is vastgelegd in het Besluit GGO.
- Communicatie over het ggo-beleid.
- Onderzoek ten behoeve van het adequaat in kunnen schatten van de risico's (risicoanalyse) van het gebruik van ggo's (mede van belang voor de vergunningverlening).
- Monitoren van het milieu in zijn algemeen door het Netwerk Ecologische Monitoring, dit ten behoeve van het opsporen van eventuele milieueffecten van het gebruik van ggo's.
- Beleidsontwikkeling: het komen tot adequatere regelgeving in de EU ten behoeve van het gebruik van ggo's waarbij naast een veiligheidsbeoordeling ook plaats is voor andere sociaal economische aspecten die verbonden zijn aan ggo's.

Meetbare gegevens

De belangrijkste prestaties in 2012 zijn:

- Uitvoeren ggo-beleid en nationale regelgeving, waaronder het afhandelen (door het Bureau GGO) van vergunningaanvragen.
- Publicatie van het gewijzigde en vereenvoudigde Besluit GGO en de Regeling GGO ter vermindering van de administratieve lasten eind 2012.
- Uitvoeren EU-regelgeving over ggo's. Nederland levert hierbij input in het Europese beoordelingsproces waarmee ongeveer 20 aanvragen per jaar om toelating van ggo's tot de markt op grond van verordening 1829/2003/EG worden afgehandeld.
- Uitvoering van verplichtingen in het kader van het Biosafety Protocol zoals geïmplementeerd in verordening 1946/2003/EG. Ratificatie en implementatie van het supplementair protocol aansprakelijkheid en verhaal van ggo's.
- Implementatie in nationaal beleid en uitvoeren van EU-standpunt, dat naar verwachting in 2012 in de afrondende fase van besluitvorming is, ten aanzien van nieuwe plantveredelingstechnieken in relatie tot genetische modificatie.
- Implementatie in nationaal beleid en uitvoeren van de nieuwe EU regels, die -afhankelijk van de uitkomst van de EU onderhandelingen- mogelijk in 2012 gaan gelden ten aanzien van de sociaal-economische aspecten van ggo's en de mogelijkheid voor lidstaten om te kunnen besluiten over teelt van ggo's in eigen land onafhankelijk van de risicobeoordeling.
- Implementatie in beleid en uitvoering geven aan de acties die volgen uit de in 2011 opgestelde kabinetsreactie op de Trendanalyse 2009 en daarover rapporteren.

Indicatoren

Het beleidsterrein verantwoorde toepassing van genetisch gemodificeerde organismen leent zich slecht voor beleidsindicatoren.

Extracomptabele verwijzingen

Extracomptabele verwijzing is hier niet van toepassing.

Operationele doelstelling

56.42 Beheersing van risico's die samenhangen met Externe Veiligheid

Motivering

Alle burgers in Nederland in de woonomgeving een basis veiligheidsniveau van 10^{-6} (geen grotere kans dan 1 op 1 miljoen dat men buiten een bedrijf of een transportroute dodelijk letsel oploopt ten gevolge van een

ongeval met (transport van) gevaarlijke stoffen) tegen externe veiligheidsrisico's bieden, ook als het risico het gevolg is van dreigingen door moedwillige verstoring.

Instrumenten

Er wordt een mix van instrumenten ingezet afhankelijk van de fase van het beleidsproces en de (inter)nationale context.

- Saneringsprogramma's voor te risicovolle inrichtingen (LPG-tankstations), ketenstudies, buisleidingen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, water en rail.
- Completeren of herzien van regelgeving voor vergunningverlening en ruimtelijke besluiten door bevoegd gezag.
- Incidentele financiële bijdragen in verband met versterken van de uitvoering van taken in relatie tot Externe Veiligheid en het opdragen van onderzoek.
- Convenanten en vrijwillige afspraken met de chemie sector over beveiliging en zelfgemaakte explosieven evenals ontwikkeling en implementeren van Europese regelgeving over onder andere zelfgemaakte explosieven die naar verwachting in 2012 wordt geïntroduceerd.
- Vergunningverlening van defensie-inrichtingen op basis van de Wet milieubeheer en van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.
- Voorbereiding van een verbeterprogramma voor de uitvoering groepsrisicobeleid samen met IPO en VNG.

Meetbare gegevens

De belangrijkste prestaties in 2012 zijn:

- Afronden en complementeren Regeling externe veiligheidsinrichtingen (REVI) (oa mijnbouw).
- Inwerkingtreding van de Besluit en Regeling Externe Veiligheid buisleidingen.
- Afronden Structuurvisie Buisleidingen.
- Afronden Programma Buisleidingen, om uiterlijk in 2012 aan de doelstelling van het beleid te voldoen; saneringen lopen door tot 2015.
- Inwerkingtreding van het Besluit en Regeling transportroutes externe veiligheid.
- Opstellen van beveiligingsmaatregelen binnen de sector buisleidingen, implementatie van het convenant Olie en (petro)chemische industrie vitaal security, respectievelijk het Security covenant kunstmest en omzetten van EU-regelgeving over zelfgemaakte explosieven.
- Meewerken aan het ontwikkelen en implementeren van Europese regelgeving voor beveiliging van chemische stoffen alsook van het chemiedeel van het «European Program for Critical Infrastructure Protection».
- Aanpassing Besluit risico's zware ongevallen en besluit externe veiligheid inrichtingen aan herziening Sevesorichtlijn.
- Uitvoering van verbeterprogramma groepsrisicobeleid samen met IPO en VNG;
- Aanpassing beleid en/of regelgeving als gevolg van «quick scan» Besluit risico's zware ongevallen bedrijven en verkenning grip van het rijk op risicobedrijven.

Beleidsartikel 56

Indicatoren		
Indicator	Basiswaarde	Streefwaarde
Actualiteit van vulling van het Register van risicogegevens	Actueel in 2010	Voor het Register van risicogegevens wordt elk jaar gestreefd naar een actuele vulling.
Beschikbaarheid van onderzoeksgegevens betreffende de categorale inrichtingen en buisleidingen	Geen volledig overzicht van risicovolle situaties	In 2012 is er inzicht in de knel- en aandachtspunten bij buisleidingen voor gevaarlijke stoffen:
Aantal (opgeloste) knelpunten met betrekking tot externe veiligheid.	Het aantal knelpunten is eind 2008 vastgesteld. De urgente sanering van LPG-stations is in 2008 voltooid. Overige sanering vindt plaats in kader van uitvoering LPG-convenant. Voor gastransportleidingen is dit beeld in 2009 (gas) en 2010 (brandbare vloeistoffen) vastgesteld. Voor de overige transportleidingen voor gevaarlijke stoffen wordt dit beeld in 2011 vastgesteld. Voor basisnet vervoer gevaarlijke stoffen wordt dit beeld in 2009 (weg/water) en 2010 (spoor) vastgesteld.	Knelpunten die niet voldoen aan het basisveiligheidsniveau van het BEVI zijn aangepakt. Knelpunten mbt het Besluit Transportroutes Externe Veiligheid (BTEV) en het Besluit Externe Veiligheid Buisleidingen zijn bekend. Uitvoering LPG convenant zal in 2011 worden afgerond. PM Maatregelen uit het kabinetsstandpunt Ketenstudies zijn op een enkel onderdeel na uitgevoerd, en worden in 2012 afgerond. Voor buisleidingen en basisnet vervoer gevaarlijke stoffen zijn alle knelpunten opgelost in 2015. Nieuwe luchthavenbesluiten kennen een zelfde of betere bescherming dan het beschermingsniveau dat is vastgelegd met de gelijkwaardigheidscriteria. ¹

¹ Over de voortgang met betrekking tot het Externe Veiligheidsbeleid is jaarlijks gerapporteerd middels de z.g. voortgangsrapportages.

Bron: 8e voortgangsrapportage inzake Externe Veiligheid, Kamerstukken II 2008–2009, 27 801 nr. 63.

Extracomptabele verwijzingen

Extracomptabele verwijzing is hier niet van toepassing.

Artikel 57. Versterken van het internationale beleid en strategische aangelegenheden

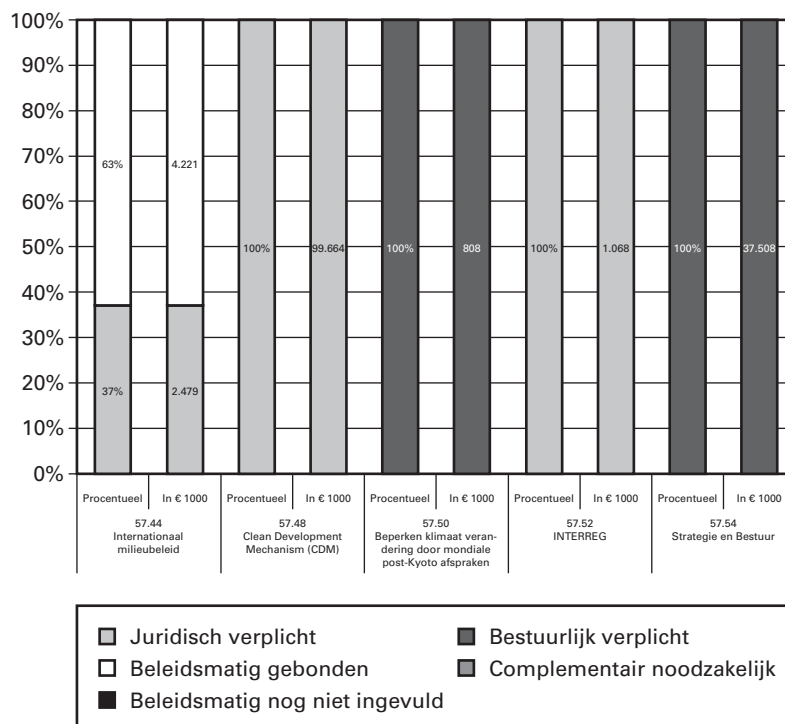
Algemene doelstelling	Om zo effectief mogelijk internationaal op te treden moet lenM met name haar beïnvloedingsmogelijkheden in Brussel gebruiken, maar ook via die Europese band de mondiale inzet voor de realisering van een duurzame leefomgeving adresseren. Daarnaast vragen de internationale bilaterale contacten van lenM om gerichte inzet van, op deze contacten toegesnelde, kennis en expertise.
Omschrijving van de samenhang van beleid	<p>Er is een aantal redenen waarom actief en anticiperend opereren in de internationale arena belangrijk is:</p> <ul style="list-style-type: none">• Het halen van de beoogde milieu- en leefomgevingskwaliteit en de daartoe te nemen maatregelen in Nederland is sterk afhankelijk van afspraken binnen de Europese Unie (EU).• Een gelijk speelveld ten aanzien van milieueisen aan producten en processen is van groot belang om de internationale concurrentiekracht van Nederland te handhaven (binnen Europa en daarbuiten) en om kansen te geven aan duurzame ontwikkeling in ontwikkelingslanden en het realiseren van de Millennium Development Goals (MDG's).• Het klimaatprobleem en de aantasting van de biodiversiteit zijn problemen op wereldschaal.• Voor een relatief klein land als Nederland is het belangrijk om in de EU op het goede moment invloed uit te oefenen op het besluitvormingsproces. Nederland zou door zijn goede kennispositie goed in staat moeten zijn om deze invloed uit te oefenen, mits deze kennis effectief wordt ingebracht en er bereidheid is samen met de juiste partners tijdig informatie te delen.
Verantwoordelijkheid	<p>De Minister van lenM is verantwoordelijk voor:</p> <ul style="list-style-type: none">• Milieu, duurzaamheid en coördinatie van het beleid gericht op het bevorderen en bewaken van duurzaamheid in de fysieke leefomgeving.• De internationale aspecten van het milieubeleid, inclusief het politieke optreden en de vertegenwoordiging in de betreffende internationale gremia. Daartoe horen onder andere de Europese Milieuraad en relevante VN-bijeenkomsten. <p>De Minister van Buitenlandse Zaken coördineert het internationaal milieubeleid ten behoeve van geïntegreerde besluitvorming door het Kabinet.</p>
Externe factoren	Het behalen van de genoemde beleidsdoelstellingen hangt af van voldoende maatschappelijk draagvlak in binnen- en buitenland voor de noodzakelijke maatregelen en de daarmee samenhangende gedragswijziging van burgers en bedrijven.
Effecten van beleid	Waar mogelijk zijn deze opgenomen bij de operationele doelen.

Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht budgettaire gevolgen van beleid (in € 1 000)							
57. Versterken van het internationale milieubeleid en strategische aangelegenheden	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Verplichtingen	0	8 661	13 468	12 950	33 331	33 785	33 788
Uitgaven	0	98 630	145 519	70 870	34 054	33 785	33 788
<i>57.44 Internationaal milieubeleid</i>	0	3 138	6 872	6 245	6 407	6 102	6 097
57.44.04 Internationaal milieubeleid (HGIS)	0	3 115	4 323	4 911	5 071	5 066	5 061
57.44.06 Internationaal milieubeleid (niet-HGIS)	0	23	2 549	1 334	1 336	1 036	1 036
57.48 Clean Development Mechanism	0	93 447	99 664	32 627	0	0	0
57.50 Beperken klimaatverandering door post-Kyoto afspraken:							
57.52 Interreg	0	181	808	842	842	1 753	1 746
57.54 Coördinerend opdrachtgeverschap en strategische aangelegenheden	0	1 864	928	2 873	873	874	889
	0	0	37 247	28 283	25 932	25 056	25 056
Ontvangsten	0	0	0	0	0	0	0

Budgetflexibiliteit

Deze tabel geeft voor het jaar 2012 per artikelonderdeel de programmamiddelen weer en maakt de mate van budgetflexibiliteit inzichtelijk door middel van vijf categorieën. De verhoudingen binnen de artikelonderdelen worden zowel procentueel als nominaal gepresenteerd.



Toelichting:

57.44 Internationaal milieubeleid

Juridisch verplicht zijn de budgetten voor Programma Uitzending Managers (PUM) en het onderzoekprogramma Antarctica (NWO). De beleidsmatig gebonden budgetten betreffen de uitvoering van internationale milieutaken (HGIS en niet-HGIS) en de bijdragen voor de internationale verdragen

57.48 Clean Development Mechanism (CDM)

Het budget voor de CDM (stimulering duurzame energie en schone technologieën in ontwikkelingslanden) is internationaal overeengekomen en juridisch verplicht.

57.50 Beperken klimaatverandering door mondiale post-Kyoto afspraken

De hier opgevoerde budgetten betreffen diverse uitgaven in het kader van onderzoek en uitvoering van het internationale post-Kyoto beleid en zijn alle bestuurlijk gebonden.

57.52 INTERREG

Betreffen de uitgaven in verband met de Nederlandse deelname aan het INTERREG programma (duurzame ruimtelijke en regionale ontwikkeling) en zijn volledig juridisch verplicht

57.54 Strategie en Bestuur

Het juridisch verplichte deel betreft de jaarlijkse opdrachtverlening aan AgentschapNL voor de uitvoering van wettelijke voorgeschreven taken en de opdrachtverlening aan het RIVM voor de structurele uitvoering van onderzoeksinspanningen op het gebied van ruimte en milieu.

Operationele doelstellingen

Operationele doelstelling

57.44 Internationaal milieubeleid

Motivering

lenM moet de internationale beleidsontwikkelingen op milieu en ruimtelijke ordeningsterrein met name via Brussel beïnvloeden. Timing van initiatieven en het juiste niveau voor interventies is essentieel voor een effectieve belangenbehartiging. Effectief staat hier voor implementeerbaar, de burger aansprekend en uitvoering gevend aan de doelstellingen.

De internationale beleidsagenda heeft naast de specifieke inzet op het klimaat (zie artikelonderdeel 57.50) nog drie centrale thema's, waarbij de laatste twee als dwarsdoorsnijdend en generiek kunnen worden gezien:

1. Versterkte inzet op natuurlijke hulpbronnen/biodiversiteit door nadere concretisering van de EU 2020 Roadmap, de EU Roadmap for resource Efficiency, de EU Biodiversiteitsstrategie, CSD 19, en door het verder betrekken van het bedrijfsleven bij het beleid door het opzetten van publiek private partnerschappen voor duurzame ontwikkeling in het kader van Rio+20.
2. Verbetering proces richting Europa door EU-voorstellen al in de voorfase actief te signaleren en het bevorderen van goed onderbouwde, uitvoerbare regelgeving die oog voor een «level playing field» paart aan een hoog beschermingsniveau voor mens en milieu.
3. Verbetering internationale regelgeving en handhaving van regels met het oog op het realiseren van de afgesproken milieudoelstellingen, maar evenzeer met oog voor eerlijke economische concurrentie van Nederlandse bedrijven (level playing field).

Instrumenten

De aanpak bij het internationale milieu-, en ruimtelijke ordeningbeleid kent als onderdelen:

- Het onderhouden van een netwerk met lidstaten, EU-instellingen en mondiale organisaties, denktanks en non-gouvernementele organisaties.
- Het tijdig signaleren van nieuwe internationale ontwikkelingen die van invloed (kunnen) zijn op de lenM-beleidsterreinen en het ontwikkelen van een visie en strategie voor de internationale beleidsinzet (inclusief «best practices»).
- Bi- en multilaterale overleggen (formeel en informeel) gericht op de totstandkoming van coalities met gelijkgezinde landen en op overreding van twijfelende landen.
- Het met andere lidstaten nemen van besluiten in verschillende configuraties van de Europese Raad, Conferenties van Partijen bij de Internationale milieuverdragen, de Beheersraad van United Nations Environment Programme (UNEP), UN-ECE, OESO.
- Bilaterale samenwerking: samenwerking/kennisuitwisseling gericht op het ondersteunen van beleidsontwikkeling in een aantal geselecteerde landen (bijvoorbeeld China).
- Gerichte financiële ondersteuning van het werk van (inter-)nationale organisaties die zich inzetten voor de bevordering van internationale samenwerking en overdracht/uitwisseling van kennis.

Meetbare gegevens

Voor de drie genoemde centrale thema's van de internationale beleidsagenda zullen in 2012 de belangrijkste prestaties zijn:

1. *Versterkte inzet op natuurlijke hulpbronnen en biodiversiteit*

- Duurzame Productie en Consumptie (SCP), met name in de EU dossiers Duurzaam grondstoffengebruik, Ecolabelling, Duurzaam Inkopen en het UNEP Panel Natuurlijke Hulpbronnen;
- Verbreden van het gebruik van duurzaamheidscriteria voor de productie en consumptie van andere goederen dan biobrandstoffen.
- Vlaggenschip Resource-efficiënt Europa. Dit betreft concretisering en uitwerking van de »Europe 2020 Strategy« met betrekking tot:
 - Commissiemededeling over een Europees biodiversiteitsbeleid en -strategie.
 - Commissiemededeling over kritische grondstoffen met aandacht voor extractie, recycling, research, innovatie en substitutie.
 - Herziening van de energie- en belastingrichtlijn, met als doel bevordering energie-efficiëntie en vergroening van de economie.
 - «Roadmap for a resource efficient Europe» met als doel ontkoppeling van economische groei en milieudruk van grondstofgebruik.
 - Herijking van het Gemeenschappelijk landbouw- en visserijbeleid.
- Deelname aan de Ministersconferentie 20 jaar na de United Nations Conference on Environment and Development UNCED (Rio +20), met als hoofdagendapunten vergroening van de economie en internationaal bestuur. Naar verwachting zal tijdens Rio+20 een aantal publiek-private partnerschappen worden afgesloten, o.a. voor lenM-brede onderwerpen. Dit sluit aan bij passages in het Regeerakkoord waarin het belang van samenwerking tussen de overheid en het bedrijfsleven wordt benadrukt en wordt ingezet op verduurzaming van de economie. De resultaten van de bijeenkomst van de Commission on Sustainable Development (CSD 19) – met name die inzake het 10 Year Framework on Sustainable Consumption and Production – zullen verder worden uitgewerkt tijdens Rio 2012.
- Behoud van biodiversiteit/betalen voor ecosysteemdiensten.

2. *Verbetering proces richting Europa*

- Voor alle belangrijke internationale onderwerpen wordt gewerkt met dossierteams die de inbreng van Nederland in de EU of internationale conventies en verdragen voorbereiden. Aan deze dossierteams nemen naast het Rijk ook waar gewenst andere overheden deel. In dossierteams worden, vaak op basis van zgn. «impact assessments», nieuwe initiatieven getoetst op aspecten als doelbereik, lastendruk en territoriale impact.
- Detacheren van medewerkers naar strategische plekken bij internationale organisaties.

3. *Verbetering naleving en handhaving van internationale regels*

- Inzetten op internationale afspraken die goed handhaafbaar zijn. Veel milieuproblemen hebben per definitie een grensoverschrijdend karakter. Om die reden zijn er talloze internationale afspraken gemaakt op bijvoorbeeld het gebied van afvaltransport, luchtverontreiniging, watervervuiling en chemicaliën. Willen deze internationale afspraken slagen, dan zullen beleid en regelgeving op nationaal en internationaal niveau op effectieve en gecoördineerde wijze geïmplementeerd en nageleefd moeten worden, zowel uit het oogpunt van milieu en gezondheid, als eerlijke economische concurrentie van het Nederlandse bedrijfsleven. Bij milieuverdragen die nog geen zogenaamd nalevingsregime hebben (zoals bijvoorbeeld het Verdrag van Stockholm over persistente organische vervuilende stoffen), wil lenM de discussie starten over de meest effectieve manier om nalevingsproblemen op te lossen. Er zal hierbij ook gekeken worden naar het synergieproces dat aan de gang is in het cluster van chemische en afvalverdragen. Een goedwerkend milieuverdrag moet het uiteindelijke doel zijn.

Indicatoren

Bij dit operationele doel kunnen geen meetbare effect- of prestatie-indicatoren worden opgenomen omdat het ondersteunend is aan in andere operationele doelen geformuleerde prestaties. De beoogde beleidseffecten zijn bovendien niet alleen afhankelijk van de Nederlandse inzet, maar ook van de inbreng van partners en andere partijen. De internationale taken van lenM zijn bij verschillende dienstonderdelen belegd en worden op diverse begrotingsartikelen gepresenteerd; de voornaamste internationale beleidsprestaties 2012 worden daar aangegeven en verantwoord. Een integrale beleidsdoorlichting is bij dit operationele doel derhalve ook niet zinvol uit te voeren.

Extracomptabele verwijzingen

Extracomptabele verwijzing is hier niet van toepassing.

Operationele doelstelling

57.48 Clean Development Mechanism

Motivering

Nederland kent in het kader van het Kyoto-protocol een verplichting om de nationale broeikasgasemissies in de periode 2008–2012 met 6% ten opzichte van 1990 te reduceren.

Instrumenten

Het Clean Development Mechanism (CDM) is een van de drie flexibele instrumenten uit het Kyoto-protocol, waarmee industrielanden een deel van hun reductieverplichting voor broeikasgassen in het buitenland kunnen realiseren. De andere twee flexibele instrumenten zijn Joint Implementation (JI), waarvoor het Ministerie van EL&I verantwoordelijk is, en internationale emissiehandel.

Het CDM stimuleert duurzame energie en schone technologieën in ontwikkelingslanden en draagt zo bij aan een vermindering van de uitstoot van broeikasgassen. In 2012 zal Nederland zich richten op de noodzakelijke vernieuwing en verbetering van het instrument, alsmede de toegankelijkheid van het instrument voor meer regio's, landen en/of sectoren. Hierbij zal onder andere gebruik worden gemaakt van de participatie in het «Partnership for Market Readiness» van de Wereldbank.

Meetbare gegevens

De belangrijkste prestaties in 2012 betreft heteind 2012 geleverd krijgen van in totaal circa 8 Mton aan CDM-rechten.

Onderstaande tabel biedt inzicht in de hoeveelheid gecontracteerde CDM-projecten en de verwachte leveringen tot en met 2013.

Overzicht CDM projecten	
Gecontracteerd	48,1 Mton
Leveringen Kyoto-periode	
Geleverd t/m 30 juni 2011	13,6 Mton
Nog verwachte leveringen in 2011	3,5 Mton
Verwachte leveringen 2012	8,0 Mton
Verwachte leveringen 2013	5,7 Mton
Totaal leveringen Kyoto-periode	30,8 Mton
Leveringen Post-Kyoto periode	2,3 Mton
Uitval waarschijnlijk niet geleverd ¹	15,0 Mton

¹ minder leveringen als gevolg van het later registreren van projecten als CDM-project en/of vertragingen bij projecten. De informatie is gebaseerd op het meest recente overleg met de uitvoerders van het CDM koopprogramma van I&M (juni 2011).

Bron: I&M interne administratie en het CO₂ register van de Nederlandse Emissieautoriteit.

Het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) geeft aan dat Nederland de Kyoto-doelstelling bij de huidige raming voor 2008–2012 (de Kyoto-budgetperiode) en gegeven de huidige hoeveelheid aangekochte JI en CDM credits, waarschijnlijk gaat halen (Bron: Raming van broeikasgassen en luchtverontreinigende stoffen 2011–2015, PBL).

Extracomptabele verwijzingen

Extracomptabele verwijzing is hier niet van toepassing.

Operationele doelstelling

57.50 Beperken klimaatverandering door mondiale post-Kyoto afspraken

Motivering

Om de meest bedreigende gevolgen van de klimaatverandering te kunnen voorkomen, blijft de Nederlandse inzet gericht op het beperken van de mondiale temperatuurstijging tot twee graden Celsius. Hiervoor is een forse trendbreuk in de wereldwijde uitstoot van broeikasgassen nodig. Uiteindelijk kan dit mondiale probleem alleen maar effectief worden bestreden door internationale afspraken.

Instrumenten

In 2012 wordt stapsgewijs verder gewerkt aan de operationalisering van de zgn. «Cancun Besluiten» en de vervolgbesluiten van de klimaatop in Durban. Hierbij wordt ingezet op drie elkaar versterkende sporen:

- Het bredere onderhandelingsproces onder het Raamwerkverdrag klimaatverandering (UNFCCC) en het Kyoto-protocol, met het accent op de ontwikkeling van internationaal instrumentarium en desintegratie van watergerelateerde aspecten.
- Het beter en gericht benutten van slimme fora, zoals de zogenoemde «Cartagena Dialoog», een informele dialoog met kleine UNFCCC partijen en de voortzetting van de in 2011 ingezette dialoog met het internationaal opererende bedrijfsleven.
- De ontwikkeling en ondersteuning van concrete initiatieven, waaronder «Market readiness», gericht op de ontwikkeling van nieuwe marktmechanismen en pilotactiviteiten ten behoeve van de ontwikkeling van «low emission development strategies», sectorale creditering en emissie-inventarisaties.

Voorts wordt er beleidsrelevant wetenschappelijk onderzoek verricht, gericht op aanvulling en versterking van de Nederlandse inzet via de EU in mondiale onderhandelingen.

Meetbare gegevens

Zoals hiervoor is aangegeven kan de doelstelling alleen maar effectief worden gerealiseerd in internationaal verband. Dit is niet alleen afhankelijk van de Nederlandse inzet, maar ook van de inbreng van partners en andere partijen. Hierbij is tevens sprake van een stapsgewijze ontwikkeling van een nieuw internationaal klimaatregime. Het opnemen van kwantitatieve meetbare indicatoren gerelateerd aan het te realiseren doel is in dit verband zelden relevant of toepasselijk.

Wel is het mogelijk om ten aanzien van de hiervoor geschetste sporen de volgende prestaties te definiëren, die met ondersteuning vanuit of door initiatief van Nederland gerealiseerd zullen worden:

- Het ontwikkelen van nieuwe marktmechanismen onder het mondiale klimaatregime.
- Het ontwikkelen van nieuwe internationale innovatieve financieringsarrangementen die de benodigde klimaat investeringsstroom stimuleren en versterken.
- Internationale besluiten over een emissie-monitorings-, rapportage- en verificatiesysteem voor ontwikkelingslanden.
- Een aantal bijeenkomsten om de in 2011 ingezette dialoog met het internationaal opererende bedrijfsleven voort te zetten.
- Een internationaal besluit over de verdere operationalisering van de spelregels van het «Green Climate Fund».

Extracomptabele verwijzingen

Extracomptabele verwijzing is hier niet van toepassing.

Operationele doelstelling

57.52 INTERREG

Motivering

Het programma «INTERREG» heeft als doel het verstrekken van subsidies voor creatieve en vernieuwende projecten op het gebied van Europese samenwerking, gericht op duurzame, ruimtelijke en regionale ontwikkeling. IenM neemt deel aan INTERREG om zoveel mogelijke Nederlandse organisaties internationaal te laten samenwerken op onderwerpen die voor IenM van belang zijn. Hierdoor wordt via Europese subsidie uitvoering gegeven aan nationaal beleid en wordt zo optimaal mogelijk gebruik gemaakt van beschikbare Europese middelen voor IenM doelen.

Instrumenten

De Minister van IenM is in Nederland coördinerend bewindspersoon voor de onderdelen:

Beleidsartikel 57

- INTERREG IV-B (transnationale samenwerking).
- INTERREG IV-C (interregionale samenwerking).
- ESPON (het Europese Observatie netwerk voor territoriale ontwikkeling en cohesie). ESPON ondersteunt beleidsontwikkeling op het gebied van territoriale cohesie d.m.v. beleidsonderzoek.
- INTERACT (kennisontwikkeling en -overdracht over en tussen INTERREG-programma's).

De huidige budgetperiode loopt van 2007 t/m 2013, met uitloopmogelijkheden in de uitvoering van projecten tot 2015. Het geld binnen de INTERREG programma-onderdelen wordt besteed aan de beste projecten, onafhankelijk vanuit welk land zo'n project wordt opgestart.

De beoordeling welke projecten worden gehonoreerd geschiedt door de lidstaten gezamenlijk in zogeheten beheerscomités. Hierdoor staat niet van tevoren vast hoeveel geld naar welke lidstaat terugvloeit.

Daarnaast neemt Nederland deel in het overkoepelende programma INTERACT, dat zorgt voor kennisuitwisseling over en tussen de verschillende programma's.

Meetbare gegevens

Naar verwachting zijn de projectgelden van de programma's eind 2011 voor het overgrote deel gecommiteerd. Het aantal projecten met Nederlandse deelname zal daarna niet meer sterk veranderen. De belangrijkste prestaties in 2012 zijn:

- In uitvoering zijn van INTERREG IV projecten binnen B en C met Nederlandse deelname.
- Hoge deelname van Nederlandse organisaties in INTERREG IV-B en INTERREG IV-C.

Indicatoren								
Prestatie-indicator	Basis waarde 2006	Gereali- seerd 2007	Gereali- seerd 2008	Gereali- seerd 2009	Gereali- seerd 2010	Streef- waarde 2011	Streef- waarde 2012	Streef- waarde 2013
In uitvoering zijn van INTERREG IV projecten binnen B en C met Nederlandse deelname	0	21	64	118	130	145	155	160
Deelname van Nederland in INTERREG IV B.	0	In de top 4	In de top 4	In de top 4	In de top 4	In de top 4	In de top 4	In de top 4

Bron: *IenM* Voor de jaren 2007 t/m 2010 zijn ten behoeve van de inzichtelijkheid van het verloop van de cijfers in tegenstelling tot eerdere begrotingen de gerealiseerde waarden opgenomen in plaats van de streefcijfers.

Nederland is actief in het organiseren van voorlichtingsbijeenkomsten voor potentiële projectpartners, waarbij hen wordt duidelijk gemaakt wat Europese samenwerking hen kan brengen. Ook heeft Nederland een aantal contactpersonen, dat projectpartners actief begeleidt in de voorbereiding en opzet van projecten. Dit heeft geleid tot een relatief hoge deelname van Nederlandse partners in projecten, waardoor Nederland binnen de B-programma's in de top 4 van actieve landen staat. Het aantal projecten waarin per ultimo 2010 Nederlandse partners actief zijn komt overeen met de geformuleerde doelstelling.

Extracomptabele verwijzingen

Extracomptabele verwijzing is hier niet van toepassing.

Operationele doelstelling	57.54 Strategie en Bestuur
Motivering	De kwaliteit van het beleid te verbeteren door te ondersteunen bij de eenduidige en effectieve uitvoering van milieutaken en bij de beleidseconomische onderbouwing. Ook wordt de bekostiging van externe uitvoeringsorganisaties op milieugebied integraal vorm gegeven.
Instrumenten	Het opstellen van maatschappelijke kosten-baten analyses en centraal gecoördineerd opdrachtgeverschap aan externe uitvoeringsorganisaties zoals het AgentschapNL en het RIVM.
Meetbare gegevens	De belangrijkste prestaties in 2012 zijn: <ul style="list-style-type: none">• Er is een indicator opgesteld die op het gebied van ecologische duurzaamheid de ontwikkelingen op de belangrijkste uitdagingen in beeld brengt.• De indicator is nu voor het eerst in de beleidsagenda opgenomen en zal de komende begrotingen terugkomen, zodat de ontwikkelingen gevolgd kunnen worden.• Jaarlijks worden thema's geselecteerd en geanalyseerd op maatschappelijke kosten-baten, kosteneffectiviteit of herdefiniëring rol van het rijk. Mede in het licht van de kabinetsbrede ambitie tot minder regels en andere rol van de overheid.• Via het Project milieubeleidsinstrumenten worden beleidsmakers ondersteund bij het vormgeven van effectieve beleidsinstrumenten.• Als uitvloeisel van de ontwikkeling naar kerndepartementen is de beleidsuitvoering uitbesteed aan externe uitvoeringsorganisaties zoals het AgentschapNL en het RIVM.• Het Wetsvoorstel private vergroening wordt afgerond waarmee het bedrijfsleven gefaciliteerd wordt eigen milieugerichte initiatieven te ontwikkelen.• Leveren van economische expertise in beleidsdossiers en bijdragen aan interdepartementale dossiers op het terrein van milieu en ruimte.
Extracomptabele verwijzingen	Extracomptabele verwijzing is hier niet van toepassing.

Artikel 59 Handhaving en toezicht

Algemene doelstelling

Het bevorderen van de naleving met het oog op behoud en versterking van een duurzame en veilige leefomgeving

Omschrijving van de samenhang van beleid

De middelen uit begrotingsartikel 59 worden met ingang van deze begroting verantwoord op artikel 38 Inspectie Leefomgeving en Transport.

Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht budgettaire gevolgen van beleid (in € 1 000)							
59. Handhaving en toezicht	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Verplichtingen	0	65 577	0	0	0	0	0
Uitgaven	0	65 577	0	0	0	0	0
<i>Programma</i>	<i>0</i>	<i>16 339</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
59.56 Bevorderen naleving wetgeving voor Wonen, Wijken en Integratie	0	657	0	0	0	0	0
59.58 Bevorderen naleving wetgeving voor Milieu en Ruimte	0	8 347	0	0	0	0	0
59.60 Bevorderen samenwerking methodiek en strategie	0	1 448	0	0	0	0	0
59.62 Crisismanagement organiseren	0	4 857	0	0	0	0	0
59.64 Opsporen en bestrijden van fraude	0	1 030	0	0	0	0	0
<i>Apparaat</i>	<i>0</i>	<i>49 238</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
Ontvangsten	0	882	0	0	0	0	0

Artikel 60 Leefomgevingskwaliteit

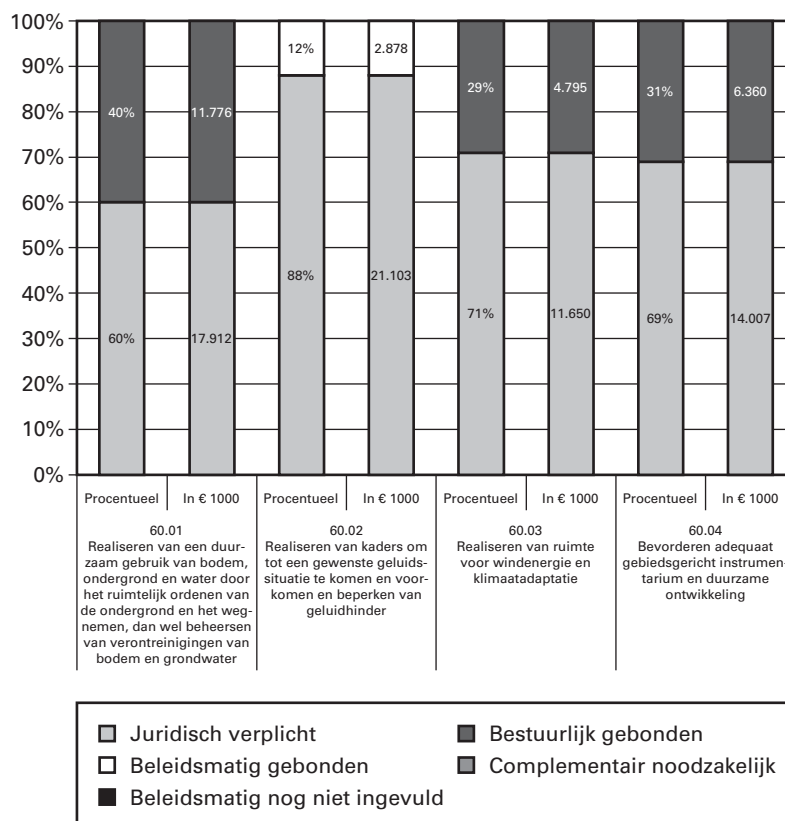
Algemene doelstelling	Het creëren van de randvoorwaarden voor een gezonde en veilige leefomgeving (bodem-, lucht- en waterkwaliteit, geluid en externe veiligheid). Een leefomgeving die bijdraagt aan de economische ontwikkeling en positieve effecten heeft op de volksgezondheid.
Omschrijving van de samenhang van beleid	Het gaat om maatschappelijke opgaven waarbij zowel een ruimtelijke als een milieucomponent aan de orde is. Door de gecombineerde aanpak wordt een kwalitatieve betere oplossing geboden dan wel kan de aanpak efficiënter zijn. Het betreft het realiseren van een duurzaam gebruik van de bodem, het voorkomen en beperken van geluidhinder, de inrichting van de ruimte afstemmen op het veranderende klimaat en het realiseren van ruimte voor windenergie en de ontwikkeling van een adequaat gebiedsgericht instrumentarium.
Verantwoordelijkheid	<p>De Minister van IenM is verantwoordelijk voor het ontwikkelen van generiek en gebiedsspecifiek rijksbeleid voor het realiseren van een duurzame kwaliteit van de leefomgeving:</p> <ul style="list-style-type: none">• De ontwikkeling van beleid en regelgeving op het gebied van bodem, ondergrond en grondwater en het implementeren van de relevante Europese regelgeving op dit gebied.• De ontwikkeling van beleid en generieke regelgeving voor het voorkomen en beperken van geluidhinder.• De ontwikkeling van een adequaat gebiedsgericht instrumentarium, waarmee duurzame gebiedsontwikkeling vorm kan krijgen (wet- en regelgeving op het terrein van de milieueffectrapportage (mer)).• Het faciliteren van de uitvoering van bovengenoemde onderwerpen door andere overheden, burgers en bedrijven. De Minister van IenM scheidt hiervoor de juiste condities.• Het instandhouden en actueel houden van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) en de bijbehorende digitale tool Omgevingsloket online.• Daarnaast is de Minister van IenM medeverantwoordelijk voor het klimaatbestendig maken van ruimtelijke reserveringen, de energiehoofdinfrastructuur zoals grootschalige windenergie en de klimaatbestendige inrichting van Nederland.
Externe factoren	Belangrijke externe factor voor het behalen van deze doelstelling is helderheid over verantwoordelijkheden bij andere overheden en of deze in staat zijn hun wettelijke taken uit te voeren. Voor de realisatie van een passende milieukwaliteit van bodem en water zijn de economische ontwikkeling in de projectontwikkelings- en bouwsector en de investeringen in de herstructurering van stedelijk en landelijk gebied van grote invloed. Een externe factor die bepalend is voor het realiseren van de doelstelling op het terrein van geluid is een adequate normstelling voor (onderdelen van) voertuigen in EU- of UN/ECE-verband.
Effecten van beleid	Meetbare gegevens zijn opgenomen bij de operationele doelen.

Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht budgettaire gevolgen van beleid (in € 1 000)							
60. Leefomgevingskwaliteit	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Verplichtingen	0	126 218	122 132	132 144	136 435	248 982	256 905
Uitgaven	0	95 318	90 481	97 009	77 791	183 738	189 535
<i>60.01 Realiseren duurzaam gebruik bodem, ondergrond en grondwater</i>	0	26 662	29 688	38 102	38 909	150 447	154 430
<i>60.02 Tegengaan van geluidhinder</i>	0	27 093	23 981	26 430	29 139	27 061	26 993
<i>60.02.04 Tegengaan van geluidhinder</i>	0	27 000	23 981	23 930	27 083	27 061	26 993
<i>60.02.06 Geluidskaarten</i>	0	93	0	2 500	2 056	0	0
<i>60.03 Realiseren ruimte voor windenergie en klimaatadaptie</i>	0	25 625	16 445	11 944	4 099	586	481
<i>60.03.08 Kennis, onderzoek en projecten klimaat</i>	0	22 664	14 600	9 800	2 500	100	0
<i>60.03.10 Overige instrumenten realiseren ruimte voor windenergie en klimaatadaptatie</i>	0	2 961	1 845	2 144	1 599	486	481
<i>60.04 Bevorderen adequaat gebiedsgericht instrumentarium en duurzame ontwikkeling</i>	0	15 938	20 367	20 533	5 644	5 644	7 631
Ontvangsten	0	0	0	0	0	0	0

Budgetflexibiliteit

Deze tabel geeft voor het jaar 2012 per artikelonderdeel de programmamiddelen weer en maakt de mate van budgetflexibiliteit inzichtelijk door middel van vijf categorieën. De verhoudingen binnen de artikelonderdelen worden zowel procentueel als nominaal gepresenteerd.



Toelichting:

60.01 Realiseren van een duurzaam gebruik van bodem, ondergrond en water door het ruimtelijk ordenen van de ondergrond en het wegnemen, dan wel beheersen van verontreinigingen van bodem en grondwater

De juridische verplichtingen betreffen de budgetten voor bodemsanering, waartoe in 2009 een convenant is ondertekend. De bestuurlijk gebonden budgetten hebben te maken met duurzaam bodemgebruik en de bedrijvenregeling (vrijwillige sanering).

60.02 Realiseren van kaders om tot een gewenste geluidssituatie te komen en voorkomen en beperken van geluidhinder

De juridische verplichtingen betreffen voor het grootste gedeelte de sanering van het wegverkeerlawaai. Beleidsmatig gebonden zijn opdrachten in het kader van onderzoek op het gebied van geluidhinder.

60.03 Realiseren van ruimte voor windenergie en klimaatadaptatie

Juridisch verplicht zijn de budgetten betreffende Kennis voor Klimaat en het Deltaprogramma. Bestuurlijk gebonden zijn de budgetten verbonden aan de uitvoering van projecten met betrekking tot Klimaatbuffers.

60.04 Bevorderen adequaat gebiedsgericht instrumentarium en duurzame ontwikkeling

Juridisch verplicht zijn de budgetten verbonden aan het gebiedsinstrumentarium en het Investeringsprogramma Landelijk gebied (ILG). Bestuurlijk gebonden zijn de opdrachten aan de Commissie MER, ILG, duurzame ontwikkeling en de uitvoering van de WABO.

Operationele doelstellingen

Operationele doelstelling

60.01 Realiseren van een duurzaam gebruik van bodem, ondergrond en grondwater door het ruimtelijk ordenen van de ondergrond en het wegnemen dan wel beheersen van verontreinigingen van bodem en grondwater

Motivering

Het Kabinet zet in op duurzame benutting van de ondergrond, met als randvoorwaarde het behoud van een vitale bodem met een goed werkend ecosysteem. Dit is van groot belang voor de volksgezondheid in verband met voedsel en drinkwatervoorziening. Bij duurzame benutting gaat het om kaderstelling voor:

- Delfstofwinning.
- Genereren van bodemenergie (wko, geothermie).
- Inzetten van de ondergrond ten behoeve van klimaatbeleid (CO₂ opslag, voorkomen van uitstoot van broeikasgassen).
- Ondergronds ruimtegebruik (ondergronds transport van goederen en dubbel ruimtegebruik).
- Gebruik drinkwater en industriewater.
- Actief beheren van de kwaliteit van bodem en ondergrond.

Ruimtelijke afweging en optimalisering van functies in bodem en ondergrond moeten gefaciliteerd worden door wet- en regelgeving ten behoeve van de borging van nationale belangen. De integrale afweging voor alle gebruiksfuncties zal plaatsvinden op lokaal en regionaal niveau. De ondergrond is bij duurzame benutting een belangrijke asset voor de topsectoren water logistiek en duurzame energie in de Nederlandse economie.

Instrumenten

Kaders

- Wet bodembescherming (Wbb) en onderliggende regelgeving; met deze wet- en regelgeving wordt een bodemkwaliteit zonder gezondheidsrisico's geregeld.
- Wet ruimtelijke ordening (Wro) en onderliggende regelgeving; met deze wet- en regelgeving krijgt de ruimtelijke inpassing van gesaneerde (onder)grond vorm.
- Wet milieubeheer (Wm) en onderliggende regelgeving; met deze wet- en regelgeving wordt handhaving van de milieuregelgeving (onder andere op terrein van bodem) geregeld.
- Waterwet en de daarop gebaseerde besluiten; met deze wet- en regelgeving wordt duurzaam waterbeheer geregeld.
- Convenant bodemontwikkelingsbeleid en aanpak spoedlocaties.
- In bestuurlijk overleg wordt de voortgang van de herverdeling van verantwoordelijkheden op het terrein van de bodemsanering gevolgd.
- Bestuursovereenkomsten met alle provincies over ILG, met name betreffende milieucondities Ecologische Hoofdstructuur en Vogel- en Habitat Richtlijn (VHR).

Projecten

- Bijdragen voor saneringen in specifieke sectoren; de specifieke bijdrageregeling is gericht op sanering van bedrijventerreinen.
- Subsidies aan kennisinstellingen voor kennisoverdracht en kwaliteitsverbetering over gebruik bodem en water.

Meetbare gegevens

De belangrijkste prestaties in 2012 zijn:

- Structuurvisie Ondergrond in inspraak brengen.
- Beleidsvisie Geothermie is opgesteld.
- Acceptatie twee wetsvoorstellen voor aanpassing van het bodembeleid, namelijk gebiedsgericht beheer en de aanpassingswet voor het terugbrengen van administratieve en uitvoeringslasten.
- Afspraken met EL&I over duurzame benutting van de ondergrond via gebruik van de warmtewet, bevorderen innovatie en ondergronds transport.
- Ontwikkelen nieuwe toolbox voor provincies en gemeenten in verband met baten en lasten ondergrond.
- Structuurvisie Buisleidingen is in 2012 vastgesteld.
- Een convenant voor projectmatige aanpak van de grootschalige grondwaterverontreiniging in de Rotterdamse haven is afgesloten.
- De aanbevelingen uit het rapport taskforce warmte/koude opslag zijn geïmplementeerd.
- De midterm review van het convenant bodemontwikkeling is gereed.

Indicatoren

Effectindicatoren			
Omschrijving	Basisjaar 2008	2010 ¹	2015 ¹
Baten ten gevolg van verminderde negatieve gezondheidseffecten bij Nederlandse bevolking ten gevolge van bodemverontreiniging	op basis omrekenfactor uit MKBA: 100	100	100
Baten ten gevolg van hogere waardering van vastgoed	op basis van omrekenfactor uit MKBA: 60	60	60
Bedreiging van drinkwatervoorzieningen en strategische grondwatervoorraden	op basis van omrekenfactor uit MKBA: 5	5	5

¹ Bedragen x € 1,0 mln. Het betreft bedragen berekend over een periode van 100 jaar met een discontovoet van 4%. In de bedragen zit een onzekerheidsmarge van circa +/- 50 % tot + 50 %

Bron: MKBA Bodemsanering (Kamerstukken II, 2006–2007, 30 015, nr. 14)

Prestatie-indicator 1 Spoedlocaties					
Spoedlocaties	Schatting werkvoorraad per	Te realiseren gemiddelde jaar productie	Periode	Streefwaarde rest	Opmerkingen
Bodemonderzoeken en bodemsaneringen spoedlocaties:	1-1-2011				
Beschikking risico's en nemen maatregelen bij spoedlocaties met humane risico's	750–900	150	2011–2015	80	90% afgerond in 2015
Beschikking risico's en nemen maatregelen bij spoedlocaties met overige risico's	3000–4000	500	2011–2015	1 000	70% afgerond in 2015

Prestatie-indicator 2 Saneringen in stedelijk gebied; niet-spoed, af te handelen op een natuurlijk moment (bouwaanvraag, gebiedsrichting) voortgang is afhankelijk van economische situatie					
Bodemonderzoeken en bodemsaneringen in stedelijk gebied:	1-1-2011				
Beheersen risico's / saneren	38 000	1 900	2011–2030	400	99% afgerond in 2030
BUS-meldingen	26 000	1 300	2011–2030	260	99% afgerond in 2030
Nader onderzoek	20 000	1 000	2011–2030	200	99% afgerond in 2030

Prestatie-indicator 3 Saneringen in grondwaterbeschermingsgebieden; niet-spoed, af te handelen op een natuurlijk moment afhankelijk van verwachte of aangetroffen risico's in de betreffende situatie

Bodemonderzoeken en bodemsaneringen in grondwaterbeschermingsgebied:	1-1-2011				
Beheersen risico's / saneren	2 300	230	2011-2020	25	99% afgerond in 2030
Inventariserende onderzoeken	1 600	160	2011-2020	15	99% afgerond in 2030
Nader onderzoek	3 500	350	2011-2020	35	99% afgerond in 2030

Aantal locaties per jaar met aanpak door risicobeheersing of sanering (in latere perioden minder sanering en meer aanpak door risicobeheersing)

Begin	Eind	Spoed humaan	Spoed -verspreiding / ecologie	Overig Stedelijk	Overige Drinkwater	Totaal
2011	2015	150	500	1 900	230	2 780
2011	2020	20	200	1 900	230	2 350

Bron: Projectorganisatie Uitvoeringsprogramma Bodemconvenant

Toelichting:

Sinds het afsluiten van het convenant bestaat de afspraak om een kwalitatieve rapportage te leveren. De verplichting voor het bevoegd gezag om kwantitatieve getallen te leveren over de voortgang bestaat niet meer (art.87 is gewijzigd). In principe is er sprake van verantwoording op het eigen niveau(bv. in de provincie wordt verantwoord aan Provinciale Staten). Omdat dan ook over 2010 geen monitoring is uitgevoerd, berust de opgave van de werkvoorraad meer dan vorig jaar op schattingen. Wel is in 2010 veel onderzoek gedaan in verband met de vaststelling van de spoedlocaties.

Extracomptabele verwijzingen

Extracomptabele verwijzing is hier niet van toepassing.

Operationele doelstelling

60.02 Realiseren van kaders om tot een gewenste geluidssituatie te komen en voorkomen en beperken van geluidhinder

Motivering

De beleidsverantwoordelijkheid van het Rijk op het gebied van geluid is erop gericht gezondheidseffecten zoveel mogelijk terug te dringen en waar mogelijk hinder te voorkomen. Dit draagt bij aan een aantrekkelijke leefomgeving voor burgers en een goede kwaliteit van gebieden. Geluid is medebepalend voor de capaciteit van de infrastructuur, geluid is van grote invloed op de mogelijkheden voor de ruimtelijke ontwikkelingen en geluid bepaalt mede de kwaliteit van de leefomgeving.

Instrumenten

Het voorkomen en beperken van geluidhinder wordt bij voorkeur gerealiseerd via bronbeleid mede om de groei van het verkeer te compenseren.

Waar bronbeleid niet mogelijk is of onvoldoende soelaas biedt, worden maatregelen in de overdracht getroffen (schermen) of geluidwering van woningen verbeterd (isolatie). In een uiterst geval kan ervoor gekozen worden de bron of een woning te verplaatsen. Regelgeving voor geluid

weerspiegelt een goede balans tussen de leefomgevingskwaliteit en de effecten van de regelgeving op economische en mobiliteitsbelangen.

Kaders

- Wet geluidhinder (Wgh) en onderliggende regelgeving; met deze wet- en regelgeving wordt beoogd te zorgen voor een geluidskwaliteit zonder gezondheidsrisico's. Eind 2009 is een wetsvoorstel ingediend, ter introductie van geluidproductieplafonds (SWUNG-1), dat naar verwachting begin 2012 in werking zal treden.
- Wet milieubeheer en onderliggende regelgeving; met deze wet- en regelgeving wordt de handhaving van milieuregelgeving (onder andere op terrein van geluid) geregeld.
- De EU-richtlijnen en regelgeving op terrein van geluid.
- De richtlijnen typekeuringen in UN/ECE verband.
- Wet Luchtvaart en Luchtvaartwet met onderliggende regelgeving, zoals het Luchthavenverkeersbesluit en het Luchthavenindelingsbesluit (met beperkingen gebieden).
- Kabinetsbesluiten over de adviezen van de Alderstafels voor Schiphol, Eindhoven en Lelystad.

Projecten

- Sanering van verkeerslawaaai bij «niet rijksinfrastructuur».
- Sanering bij rijksinfrastructuur: afhankelijk van de inwerkingtreding van SWUNG I / herziening geluidregelgeving wordt medio 2012 een integrale saneringsoperatie gestart. De hiervoor benodigde middelen worden samengevoegd: projectsubsidies en NoMo-gelden.
- Stimulering stille banden via het project «De Nieuwe Band» en via het kader van Duurzaam Inkopen.
- Bijdragen aan het opstellen van geluidbelastingskaarten en actieplannen.

Meetbare gegevens

De belangrijkste prestaties in 2012 zijn:

- Integrale saneringsoperatie bij rijksinfrastructuur is van start gegaan.
- Een wetsvoorstel voor de overige infrastructuur en het industrielawaaai (SWUNG 2) wordt uitgewerkt.
- Internationale inzet op aanscherping geluidseisen voertuigen en banden.
- Herziening Europese richtlijn omgevingslawaaai (waaronder rekenmethodiek).
- Regelgeving over de effecten van buitenlandse luchthavens op Nederlands grondgebied.
- Actualisatie luchthaveninrichtingenbesluit (LIB) eind 2012.

Indicatoren

Omschrijving					
aantal woningen	t.g.v. rijksinfrastructuur	t.g.v. andere infrastructuur			Totaal
	rijkswegen (incl. betreffend deel A-lijst)	spoorwegen (incl. Raillijst)	A-lijst	Overig	
Totaal	111 250	73 030	77 355	332 800	594 435
uitgevoerd 1980–1990 (schatting)	40 000	8 500	–	40 000	88 500
uitgevoerd 1990 t/m 31-12-2009	57 500	13 150	46 050	34 902	151 602
uitvoering gepland 2010	414	2 514	3 215	220	6 363
uitvoering gepland 2011	–	990	3 121	1 790	5 901
Uitvoering gepland 2012	–	740	3 031	830	4 601
Gepland restant per 31-12-2011	13 336	47 136	21 938	255 058	337 468
Gepland restant per 31-12-2020	–	–	–	nrb	

Bron: Bureau Sanering Verkeerslawaai (BSV), 6 juni 2011

Toelichting:

- De bovenstaande tabel geeft een overzicht van alle saneringswoningen, die vallen onder de lopende sanering op grond van de Wgh;
- Voor de overige sanering (anders dan vanwege rijksinfrastructuur) geldt dat de middelen voor de A-lijst via het ISV worden verdeeld, zodat ook deze categorie apart is opgenomen; De voortgang van de A-lijst bij aanvang van de ISV3 periode (2010–2015) zijn verdeeld.
- In de tabel is verder rekening gehouden met de toekomstige wetswijziging waarin de sanering vanwege de rijksinfrastructuur wordt samengevoegd met de aanpak van hoge geluidbelastingen zoals aangekondigd in de Nota Mobiliteit. In het wetsvoorstel is opgenomen dat uiterlijk op 31-12-2020 alle saneringsplannen zijn opgesteld.

Aangezien er sprake is van een stabiele relatie tussen geluidbelasting en gezondheidseffecten kan voortgang in het beleid gevolgd worden door de ontwikkeling van de geluidbelasting. In principe vindt er eens in de vijf jaar onderzoek plaats naar het aantal gehinderde door geluid gespecificeerd naar de bron. De effectindicator is dat het aantal geluidgehinderden, inclusief het aantal gehinderden als gevolg van luchtvaartlawaai, niet toeneemt.

Indicatoren						
Effectindicator	Basisjaar	Streefwaarde 1	Periode	Streefwaarde 2	Periode	Bron
Aantal geluidgehinderden	– (2009)	geen toename	2010	geen toename	2020	RIVM
Aantal gehinderden Schiphol	239 500 (2007)	gelijk of afname	tot 2020	– 5%	2020	RIVM

Het gelijkwaardigheidprincipe is bij de ontwikkeling van het beleid voor Schiphol het uitgangspunt. Dit principe houdt in dat, bij wijziging van wetten en regels, de hoeveelheid mensen met een bepaalde geluidsbelasting per saldo dezelfde blijft of minder wordt. In het Alders-advies is daarnaast opgenomen dat het aantal gehinderden in 2020 met 5% is afgenomen ten opzichte van het aantal in 2007 (239 500 gehinderden).

De inzet van lenM ten behoeve van het terugdringen van de negatieve effecten vanwege de NAVO-vliegbasis Geilenkirchen is, in samenwerking met het Ministerie van Defensie, gericht op de uitvoering van de motie Neppéus Samsom, (35% minder geluidsoverlast), waarbij ondermeer het aantal vliegbewegingen wordt beperkt.

Extracomptabele verwijzingen	Extracomptabele verwijzing is hier niet van toepassing.
Operationele doelstelling	60.03 Realiseren van ruimte voor windenergie en klimaatadaptatie
Motivering	<p>De inrichting, het gebruik en het beheer van de Nederlandse ruimte wordt afgestemd op het veranderende klimaat zodanig dat bedreigingen worden beperkt en kansen worden benut. Schade aan de gezondheid en economische schade moeten zoveel mogelijk worden beperkt.</p> <p>De rijksoverheid garandeert de energievoorziening voor Nederland. De opwekking en distributie van elektriciteit via een hoofdnetwerk van centrales, hoogspanningsleidingen is een zaak van nationaal belang. IenM is verantwoordelijk voor de ruimtelijke reserveringen voor grote elektriciteitscentrales en voor ruimte voor toekomstige hoogspanningsverbindingen. Daarnaast raken fossiele grondstoffen steeds verder uitgeput en moet naar alternatieven worden gezocht. Windenergie op land is voor de korte termijn een van de goedkopere vormen van energie. Op nationaal niveau moeten in overleg met provincies ruimtelijke keuzes worden gemaakt voor concentratiegebieden voor windenergie. Ruimtelijke knelpunten moeten zoveel mogelijk worden weggenomen zodat ook provincies en gemeenten in staat zijn om kleinschalige windenergieprojecten te realiseren.</p>
Instrumenten	<p><i>Kaders</i></p> <ul style="list-style-type: none">• Deltaprogramma, waarin het rijksbeleid ten aanzien van waterveiligheid en zoetwatervoorziening in samenhang met een duurzame en toekomstbestendige stedelijke (her-)ontwikkeling wordt uitgewerkt (deelprogramma Nieuwbouw en Herstructurering, zie bijlage Tweede Deltaprogramma).• Verstedelijkingsafspraken en MIRT-gebiedsagenda's.• Wro en 1e tranche Amvb Ruimte; in dit kader van belang ten aanzien van het bouwen in het buitendijks gebied van de grote rivieren en het bouwbeleid in het kustfundament.• Klimaatconvenanten met IPO en VNG.• Electriciteitswet 1998; (wijziging 2009): initiatiefnemers windmolenparken >100 MW kunnen Minister van EL&I vragen om rijkscoördinatieregeling toe te passen. (Minister van IenM is voor het rijksinpassingsplan mede bevoegd gezag).• Crisis en herstelwet (Chw): provincies passen voor windenergieprojecten tussen 5 MW en 100 MW de provinciale coördinatieregeling toe en maken per project een provinciaal inpassingsplan. Bij de Chw hoort een Amvb met realisatienormen per provincies (in 2011 gereed). Daarnaast zijn er convenanten en/of samenwerkingsafspraken om in bepaalde regio's te komen tot grootschalige windenergie (Rotterdamse Haven, Wieringermeer).• Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. <p><i>Projecten</i></p> <ul style="list-style-type: none">• Onderzoeksprogramma Kennis voor Klimaat.• Subsidies voor klimaatbufferprojecten (www.klimaatbuffers.nl).• Actieprogramma Water en Ruimte (in samenwerking met UvW).

Meetbare gegevens

De belangrijkste prestaties in 2012 zijn:

- Het vaststellen van een ontwerpbeleidskader voor Nieuwbouw en Herstructurering en kansrijke strategieën voor Rijnmond. Zie verder de bijlage bij deze begroting over het Deltaprogramma.
- Rijksstructuurvisie voor wind op land: ruimtelijke visie op doorgroei naar 6 000 MW met verantwoordelijkheidsverdeling tussen de overheden.
- In de beoogde concentratiegebieden voor grootschalige windenergie zijn regionale bestuurlijke afspraken gemaakt om te komen tot realisatie van grootschalige windenergie. Voor windmolenparken >100 MW worden samen met EL&I als medebevoegd gezag rijksinpassingsplannen gemaakt (Veendam-Menterwolde, Drentse Monden, IJssel-meerdijken, Krammersluizen en Maasvlakte 2).
- Afronding onderzoek naar mogelijkheden voor de plaatsing van meer windmolens op waterkeringen.
- In 2012 vindt een verkenning plaats naar het instrumentarium dat nodig is om bouw van nieuwe windmolens te laten samengaan met sanering van oude molens in concentratiegebieden.
- Nieuwe systematiek om windturbines te toetsen op radarverstoring is in werking.

Indicatoren

Effectindicatoren						
Omschrijving	Basisjaar	Stand	Streefwaarde 1	Periode	Streefwaarde 2	Periode
De vermeden CO ₂ - uitstoot door gebruik windenergie	1968 kton (2007)	2 414 kton (2008)	vermindering CO ₂ - uitstoot	2011	vermindering CO ₂ - uitstoot	2020

Bron: CBS statline

Voor windenergie moet ruimte worden gecreëerd om een substantiële bijdrage te leveren aan de taakstelling die op Europees niveau is afgesproken: 14% van het finale energieverbruik dient duurzaam te zijn. Deze ruimte wordt voor een groot deel gecreëerd in de Rijksstructuurvisie Windenergie. Het overig deel moeten provincies en gemeenten regelen in ruimtelijke plannen. De effectindicator is dat klimaatverandering ten gevolge van CO₂ beperkt blijft door gebruik van schonere (onder meer wind) energiebronnen. De verminderde CO₂- uitstoot wordt berekend aan de hand van de gemiddelde CO₂- uitstoot bij niet duurzame energieopwekking in Nederland.

Prestatie-indicatoren					
Omschrijving	Basiswaarde	1-1-2010	Streefw. 1	Periode	
Voldoende ruimte voor windenergie in 2011	1 749 MW (2007)	2 245 MW (2011)	6 000 MW	2020	

Bron: windenergie-nieuws.nl

Extracomptabele verwijzingen

Extracomptabele verwijzing is hier niet van toepassing.

Operationele doelstelling	60.04 Bevorderen adequaat gebiedsgericht instrumentarium en duurzame ontwikkeling
Motivering	Om andere overheden in staat te stellen op gebiedsniveau te komen tot de gewenste kwaliteit van de leefomgeving is een integrale gebiedsgerichte aanpak nodig van de ruimtelijke opgaven én de opgaven met betrekking tot milieu, water en natuur. Een gezonde en veilige leefomgeving (bodem-, lucht- en waterkwaliteit, geluid en externe veiligheid) draagt bij aan de economische ontwikkeling en heeft geen/zo min mogelijk negatieve effecten op de volksgezondheid.
Instrumenten	<i>Kaders</i> <ul style="list-style-type: none">• Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte.• Milieueffectrapportage (mer): Met het mer bevordert het Rijk dat het milieubelang een volwaardige rol krijgt in de besluitvorming over ruimte- en milieugebruik in Nederland en wordt uitvoering gegeven aan beide Europese richtlijnen op dit gebied evenals het ESPOO-Verdrag en het Verdrag van Aarhus.• Wet milieubeheer en onderliggende regelgeving.• EU-richtlijnen inzake milieueffectrapportage voor plannen en voor projecten alsmede het ESPOO-Verdrag en het Verdrag van Aarhus.• Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo): Met de Wabo (omgevingsvergunning) en de bijbehorende digitale tool het Omgevingsloket online worden vergunningprocedures in het omgevingsrecht versneld en de dienstverlening van overheden richting burgers en bedrijven verbeterd
Meetbare gegevens	De belangrijkste prestaties in 2012 zijn: <ul style="list-style-type: none">• Evaluatie van de modernisering van de regelgeving mer wat betreft de aspecten participatie, relatie passende beoordeling en project-mer (in werking sinds 1 juli 2010) evenals de verschuiving van projecten van de C-lijst (merplicht) naar de D-lijst (mer-beoordelingsplicht) van het Besluit mer (in werking sinds 1 april 2011).• Nederlands standpunt over het verwachte voorstel van de Europese Commissie tot herziening van de mer-richtlijn (voor projecten) vormgeven.• Met ondersteuning van lenM functioneert er een Platform Duurzame gebiedsontwikkeling, waarin overheden, marktpartijen, NGO's, wetenschappers en ontwerpers gezamenlijk de verduurzaming van de leefomgeving proberen te versnellen. Het Platform begeleidt projecten, maakt ervaringen van koplopers overdraagbaar aan anderen en doet voorstellen voor vernieuwing van nationaal beleid en wet- en regelgeving. Het Platform heeft een looptijd tot september 2013.• Het beheer en actualiseren van de Wabo en het digitale loket. Daarbij zal in 2012 worden bepaald hoe het Omgevingsloket toekomstvast kan worden gebouwd, als ook een toekomstvisie op het omgevingsloket worden opgesteld.
Extracomptabele verwijzingen	Extracomptabele verwijzing is hier niet van toepassing.

Artikel 61 Algemeen

Algemene doelstelling

Tot en met het begrotingsjaar 2011 zijn op dit artikel alle uitgaven opgenomen die niet specifiek aan de beleidsartikelen 51 tot en met 60 waren toe te rekenen. In het kader van de vorming van één centraal apparaatartikel (artikel 98) en de centralisatie van de VROM-brede programmabudgetten (artikel 41) vanaf het begrotingsjaar 2012 is dit artikel leeggeboekt.

Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht budgettaire gevolgen van beleid (in € 1 000)							
61. Algemeen	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Verplichtingen		256 673	0	0	0	0	0
Uitgaven		301 906	0	0	0	0	0
<i>61.81 Programma:</i>		<i>21 501</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
61.81.02 Communicatie-instrumenten		3 425	0	0	0	0	0
61.81.04 Stichting Advisering Bestuursrecht-spraak (StaB)		5 835	0	0	0	0	0
61.81.06 Overige vastgoedinformatievoorziening		0	0	0	0	0	0
61.81.14 Programma Juridische Zaken		9 256	0	0	0	0	0
61.81.90 Verzameluitkering		2 985	0	0	0	0	0
<i>61.82 Apparaat Beleidsartikelen begroting XI VROM</i>		<i>46 016</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
<i>61.85 Planbureau en Raden:</i>		<i>28 864</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
61.85.62 VROM-Raad		0	0	0	0	0	0
61.85.64 Raad voor Ruimtelijk, Milieu- en Natuuronderzoek (RMNO)		0	0	0	0	0	0
61.85.66 Raad voor de Wadden		717	0	0	0	0	0
61.85.68 Adviesraad Gevaarlijke Stoffen (AGS)		0	0	0	0	0	0
61.85.70 Technische Commissie Bodembescherming (TCB)		635	0	0	0	0	0
61.85.80 Apparaat Planbureau Leefomgeving (PBL)		27 512	0	0	0	0	0
<i>61.86 Postactieven</i>		<i>8 003</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
<i>61.87 Gemeenschappelijke voorzieningen:</i>		<i>114 609</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
61.87.86 Gemeenschappelijke voorzieningen		100 948	0	0	0	0	0
61.87.88 Huurbijdrage aan Rgd		13 661	0	0	0	0	0
<i>61.89 Bekostiging van externe uitvoeringsorganisaties</i>		<i>82 913</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
Ontvangsten	0	980	0	0	0	0	0

Artikel 62 Nominaal en onvoorzien

Algemene doelstelling

De artikelstructuur is veranderd en daarom worden er geen bedragen meer op artikel 40 (Nominaal en Onvoorzien voorheen VenW) en 62 (Nominaal en Onvoorzien voorheen VROM) geadministreerd. Artikel 99 is voor deze artikelen in de plaats gekomen.

Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)							
62. Nominaal en onvoorzien	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Verplichtingen	0	0	0	0	0	0	0
Uitgaven	0	0	0	0	0	0	0

2.3 Niet-beleidsartikelen

Artikel 98 Apparaatuitgaven van het Kerndepartement

Op dit artikel staan alle personele en materiële uitgaven en ontvangsten van het ministerie van Infrastructuur en Milieu met uitzondering van de baten-lastendiensten RWS, KNMI, ILT en NEa. Het omvat de verplichtingen en uitgaven voor ambtelijk personeel, inhuur externen en materieel voor het kerndepartement.

Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van de budgettaire gevolgen (x € 1 000)					
98 Apparaat van de bestuurskern	2012	2013	2014	2015	2016
Verplichtingen	391 393	362 699	322 262	292 044	297 516
Uitgaven	398 586	363 424	323 748	302 186	295 897
<i>Apparaatuitgaven</i>	<i>398 586</i>	<i>363 424</i>	<i>323 748</i>	<i>302 186</i>	<i>295 897</i>
<i>waarvan gefinancierd met HGIS-middelen</i>	<i>2 369</i>	<i>2 334</i>	<i>2 255</i>	<i>2 174</i>	<i>2 174</i>
<i>waarvan bijdrage aan Rijksbrede Shared Services Organisaties</i>	<i>85 892</i>	<i>77 113</i>	<i>64 917</i>	<i>63 194</i>	<i>57 295</i>
98.09. Ontvangsten	1 834	1 834	1 834	1 834	1 834

De uitgaven bevatten alle personeelsuitgaven inclusief externe inhuur en de materieeluitgaven van de ondersteunende processen van het kerndepartement. De materieeluitgaven omvatten onder andere ICT, huisvesting, opleidingen, communicatie et cetera De bijdrage aan de Rijksbrede Shared Services Organisaties betreft o.a. P-direkt en Rijksgebouwendienst. In huisvestingsbudgetten zijn de gevolgen van de taakstelling Rutte verwerkt, daarbij is de norm van 0,7 werkplek per FTE gehanteerd.

Tabel taakstellingen «Rijk, agentschappen en uitvoerende ZBO's»					
Kleinere overheid	2012	2013	2014	2015	2016
Taakstelling Rijk, Agentschappen en uitvoerende ZBO's:					
– Efficiencykorting personeel en materieel		– 23 730	– 63 273	– 87 378	– 92 370
– Aanvullende korting		– 39 550	– 105 455	– 145 630	– 153 951
Taakstellingen «Rijk, agentschappen en uitvoerende ZBO's» aandeel lenM	0	– 63 280	– 168 728	– 233 008	– 246 321
Geparkeerde taakstelling bedrijfsvoering	– 4 197	– 8 990	– 15 923	– 15 923	– 15 923
Geparkeerde taakstelling arbeidsproductiviteit (1,5 procent)	– 21 724	– 25 573	– 25 573	– 25 573	– 25 573
Totale taakstelling 2012–2016	– 25 921	– 97 843	– 210 224	– 274 504	– 287 817

Binnen lenM is de taakstelling «Rijk, agentschappen en uitvoerende ZBO's» uit het Regeerakkoord gedifferentieerd verdeeld naar verschillende onderdelen van het ministerie.

Tabel verdeling taakstelling 2012–2016

	2012	2013	2014	2015	2016	Struc- tureel
Bestuurskern	- 8 646	- 32 635	- 70 119	- 91 559	- 96 000	- 105 462
Handhaving	- 935	- 3 529	- 7 583	- 9 902	- 10 382	- 11 405
Uitvoering	- 16 340	- 61 679	- 132 522	- 173 043	- 181 435	- 189 168
Totale taakstelling	- 25 921	- 97 843	- 210 224	- 274 504	- 287 817	- 306 035

Ook de nog geparkeerde taakstellingen van het kabinet Balkenende IV zijn op basis van deze verdeling toebedeeld. Bij deze gedifferentieerde toedeling is rekening gehouden met de opbouw van de taakstelling in het regeerakkoord. De generieke en additionele taakstelling komt voor lenM neer op 17,5% (7,5% generiek en 10% additioneel).

De integratie van de voormalige ministeries van VROM en VenW is sinds het aantreden van dit kabinet voortvarend ter hand genomen. De combinatie van integratie en taakstelling leidt tot belangrijke veranderingen in de organisatie van lenM: het aantal beleidsdirectoraten wordt teruggebracht van vijf naar drie, de Inspectie VenW en de VROM-Inspectie worden samengevoegd, in de bedrijfsvoering en stafondersteuning worden forse integratieslagen, standaardisaties en versoberingen in de dienstverlening doorgevoerd. Hierbij wordt aangesloten op mogelijke besparingen uit het programma Compacte Rijksdienst.

Naast een aanzienlijke inhoudelijke synergiewinst zal de samenvoeging ook tot meer efficiëntie in de apparaatskosten gaan leiden. Binnen lenM is de taakstelling «Rijk, agentschappen en uitvoerende ZBO's» uit het Regeerakkoord gedifferentieerd verdeeld naar verschillende onderdelen van het ministerie. Voor beleid en kennis is een verhoudingsgewijs hogere taakstelling gekozen omdat het regeerakkoord nadrukkelijk de reductie, afbouw en overdracht van beleidstaken noemt. Bij de inspectie geldt de generieke efficiencykorting en een klein integratie-effect. Voor bedrijfsvoering en ondersteuning wordt een fors integratie-effect verwacht en een hogere efficiency.

Naar de huidige inschattingen is de verwachte fte-reductie in de periode 2012–2018 tussen de 2 000 en 2 300 fte. De feitelijke reductie is afhankelijk van de daadwerkelijke reductie op de materiële kosten.

In onderstaande tabel is de gedifferentieerde verdeling naar de verschillende onderdelen weergegeven. De genoemde percentages zijn kortingen op het apparaatbudget.

Handhaving	- 10,0%
Uitvoering (o.a. RWS, NEa)	- 17,5%
Beleid	- 25%
Kennis en raden	- 25%
Bedrijfsvoering	- 35%
Beleids- en bestuursondersteuning	- 35%

De taakstellingen zijn financieel toegedeeld in deze begroting. De taakstelling is in mindering gebracht op de agentschapbijdrage aan de uitvoeringsorganisaties en de Inspectie. Voor de overige onderdelen is deze ingeboekt als «min-regel» op het apparaatartikel.

De concrete (financiële) invulling wordt meegenomen bij de vormgeving van de nieuwe organisatiestructuur van lenM en de inhoudelijke beleidskeuzes. De invulling per onderdeel bestaat uit combinaties van efficiencymaatregelen, takenreducties, taakversoberingen, beëindiging of decentralisatie van taken en effecten/ontdubbelingen als gevolg van de samenvoeging van voormalig VenW en delen van voormalig VROM. Dit zal zijn beslag krijgen in de begroting 2013.

Apparaatsuitgaven beleidsDG's onderverdeeld naar artikel (x € 1 000)

	Raming apparaat	artikelen op de begroting
DG Bereikbaarheid i.o.	€ 41 570	32 t/m 36
DG Ruimte en Water i.o.	€ 33 379	31, 32, 34, 51, 52 en 60
DG Milieu en internationale coördinatie i.o.	€ 28 203	31, 33, 35, 36, 53 t/m 57 en 60

De hierboven gepresenteerde cijfers zijn indicatief. Ten tijde van de opstelling van deze begroting moet nog besluitvorming plaatsvinden over enkele aspecten die de inrichting van lenM betreffen. Er zijn nog verschuivingen mogelijk tussen materiële budgetten van de beleids-DG's i.o. en lenM-brede materiële budgetten. Ook de nieuwe DG-structuur is nog niet geformaliseerd, vandaar dat gesproken wordt over DG's in oprichting (i.o.).

Totaaloverzicht van de apparaatsuitgaven baten-lastendiensten en de kosten van de aan lenM gelieerde ZBO's/RWT's

lenM is verantwoordelijk voor vier baten-lastendiensten: Rijkswaterstaat, het KNMI, de ILT en de NEa. In de onderstaande tabel zijn de totale apparaatskosten van deze organisaties weergegeven. Deze worden verder toegelicht in de baten-lastendiensten paragraaf.

De apparaatskosten van de begrotingsgefinancierde ZBO's en RWT's kunnen niet worden geconsolideerd met de cijfers van het moederdepartement, omdat dit kosten betreffen die niet zijn gelieerd aan de rijksbijdrage die door het departement wordt verstrekt.

Totaaloverzicht (x € 1 000)

Apparaatsuitgaven baten-lastendiensten	Verwijzing	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Rijkswaterstaat	zie paragraaf 4	1 081 171	1 038 511	1 044 133	1 045 454	1 047 718	1 049 030	1 037 854
KNMI	zie paragraaf 4	34 326	30 503	27 318	26 503	25 461	24 577	24 514
ILT	zie paragraaf 4	0	0	146 963	131 795	126 645	120 271	119 820
NEa	zie paragraaf 4	4 503	4 542	5 147	5 147	5 147	5 147	5 147

Niet-beleidsartikel 98

Kosten van ZBO's en RWT's	Verwijzing	2010	2011
ProRail	zie bijlage 6.3	314 000	289 000
Kadaster	zie bijlage 6.3	2 344	2 500
StAB	zie bijlage 6.3	5 703	5 800

Artikel 99 Nominaal en onvoorzien

Dit artikel is een administratief begrotingstechnisch artikel. Dit betekent dat er geen daadwerkelijke uitgaven ten laste van artikel 99 worden gedaan. Het artikel dient hoofdzakelijk als tussenstation voor de overboeking van middelen naar de andere artikelen op de lenM begroting, zoals de loon- en prijsbijstelling. Ook taakstellingen die nog niet direct kunnen worden doorgeboekt worden op dit artikel geadministreerd.

Overzicht budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)							
99. Nominaal en onvoorzien	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Verplichtingen	0	- 264	- 3 461	- 7 007	- 7 437	- 3 118	- 7 168
Uitgaven	0	- 264	- 3 461	- 7 007	- 7 437	- 3 118	- 7 168

3. BATEN-LASTENDIENSTEN

Inspectie Leefomgeving en Transport

Introductie

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu kent een scheiding tussen beleid, uitvoering en toezicht. Het formuleren van beleid en wet- en regelgeving is primair belegd bij de beleidsdirectoraten-generaal. De toezichthoudende taken zijn belegd bij de Inspectie Leefomgeving en Transport. Deze nieuwe inspectie ontstaat door de samenvoeging van de Inspectie Verkeer en Waterstaat en de VROM-Inspectie per 1 januari 2012. In 2011 is gewerkt aan de voorbereidingen voor de integratie van de inspecties (hoofdinrichting, besturing, huisvesting, ICT en HRM). De doelstelling van de Inspectie Leefomgeving en Transport is het stimuleren en bewaken van veilige vervoers- en watersystemen en een duurzame leefomgeving.

De inspectie onderhoudt en versterkt de bereidheid tot naleving van verplichtingen vanuit een rechtskader waarbij rechtszekerheid, rechtsgelijkheid en rechtmatigheid de leidende beginselen zijn. Een dienstverlenende houding en respect voor ondertoezichtstaanden en passagiers zijn bepalend bij haar optreden.

Producten en diensten

De producten en diensten van de Inspectie betreffen de toelating op de markt (vergunningen) en vervolgens de handhaving van de van toepassing zijnde wet- en regelgeving.

1. vergunningverlening

Nieuwe toetreders tot een markt moeten aan wettelijke eisen voldoen. Wordt daar aan voldaan, dan verleent de inspectie één of meer vergunning(en) of certificaten. De wetgever verbindt door die keuze veiligheidseisen aan marktordeningsprincipes: zonder vergunning mag het bedrijf niet handelen.

2. toezicht

Het handhaven van wet- en regelgeving geschiedt door middel van dienstverlening, toezicht en opsporing.

Het zwaartepunt van de inspectieactiviteiten ligt op het terrein van het toezicht. De inspectie kent de volgende vormen:

- objectinspecties;
- bedrijfsinspecties;
- audits;
- convenanten;
- digitale inspecties

Toezicht wordt gehouden vanuit het beginsel «vertrouwen, tenzij». Basis daarvoor vormt een nog verder uit te werken risicoselectiesysteem. Bij correcte naleving krijgt de ondertoezichtstaande minder toezicht en kunnen handhavingsconvenanten worden gesloten (horizontaal toezicht). Fysieke inspecties (objecten, producten en personen), audits, bedrijfsinspecties, steekproefcontroles en acties (landelijk, regionaal of themagegericht) vormen het verdere instrumentarium.

3. incidentmelding en ongevalsonderzoek

Ongevallenonderzoek is bij ernstige ongevallen, soms geheel (luchtvaart) opgedragen aan de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV). In die gevallen levert de inspectie expertise en deskundigen. In de scheepvaart en het railvervoer heeft de inspectie een eigen taak bij het onderzoeken van ongevallen. Op de weg ligt die taak bij de politie. Ongevallenonderzoek kan aanleiding zijn om de dienstverlening te vergroten en/of het toezicht te versterken. In ernstige gevallen van falen kan uit het onderzoek een toezichtmaatregel voortvloeien.

Incidenten en ongevallen vragen om een snelle respons en moeten gecoördineerd worden aangepakt. Crisismanagement is geen toezichtstaak, maar de (systeem) verantwoordelijkheid voor de uitvoering van de crisisbeheersingstaak is belegd bij de Inspecteur-generaal. Het betreft de preparatie, respons en (deels) nazorg van incidenten. Jaarlijks komen ongeveer 400 incidentmeldingen binnen bij de inspectie, waarvan een aantal follow-up krijgen. Daarnaast is 30 tot 45 keer per jaar sprake van een crisis waarbij de inzet van crisismanagement noodzakelijk is. Daarnaast vinden jaarlijks circa 30 oefeningen en preparaties op calamiteiten plaats.

De begroting van baten en lasten

INSPECTIE LEEFOMGEVING EN TRANSPORT					
Staat van baten en lasten	2012	2013	2014	2015	2016
BATEN					
opbrengst lenM	145 251	129 793	124 897	118 517	117 936
opbrengst derden	6 046	6 046	6 046	6 046	6 046
rentebaten	0	0	0	0	0
buitengewone baten	0	0	0	0	0
exploitatiebijdragen	0	0	0	0	0
Totaal baten	151 297	135 839	130 943	124 563	123 982
LASTEN					
apparaatskosten	148 097	132 639	127 743	121 363	120 781
* personele kosten	94 744	94 150	91 840	89 760	89 260
* materiële kosten	53 353	38 489	35 903	31 603	31 521
rentelasten	300	300	300	300	301
afschrijvingskosten	2 900	2 900	2 900	2 900	2 900
* materieel	1 400	1 400	1 400	1 400	1 400
* immaterieel	1 500	1 500	1 500	1 500	1 500
totaal lasten	151 297	135 839	130 943	124 563	123 982
saldo van baten en lasten	0	0	0	0	0

Toelichting

Baten

Opbrengst lenM

De opbrengst lenM is een vergoeding voor de productgroepen handhaving en vergunningen. Naast de bijdragen voor vergunningen en handhaving is hierin een bijdrage voor de BES activiteiten.

De opbrengsten derden zijn de doorberekende kosten aan de afnemers van de hoofdproductgroep vergunningen.

Baten-lastendiensten

Lasten

Personele kosten

De specificatie van de personele kosten is als volgt:

Personele kosten					
	2012	2013	2014	2015	2016
Aantal FTE's (formatie)	1 207	1 200	1 170	1 144	1 137
Kosten per FTE (x € 1 000)	78,0	78,0	78,0	78,0	78,0
Personele kosten	94 744	94 150	91 840	89 760	89 260

Binnen lenM is de taakstelling «Rijk, agentschappen en uitvoerende ZBO's» uit het Regeerakkoord gedifferentieerd verdeeld naar verschillende onderdelen van het ministerie (zie ook de toelichting onder artikel 98 in de begroting van HXII). Ook de nog geparkeerde taakstellingen van het kabinet Balkenende IV zijn op basis van deze verdeling toebedeeld en vervolgens financieel ingeboekt.

De invulling bestaat uit combinaties van efficiencymaatregelen, takenreducties/-versoberingen, beëindiging of decentralisatie van taken en effecten/ontdubbelingen als gevolg van de samenvoeging van de Inspectie Verkeer en Waterstaat en de VROM-inspectie.

Materiële kosten

De materiële uitgaven omvatten onder andere ICT, huisvesting, opleidingen, communicatie, etcetera. In huisvestingsbudgetten zijn de gevolgen van de taakstelling Rutte verwerkt, daarbij is de norm van 0,7 werkplek per FTE gehanteerd.

Kasstroomoverzicht

Kasstroomoverzicht (x € 1 000) ILT							
	Realisatie 2010 ¹	2011 ¹	2012	2013	2014	2015	2016
1. Rekening courant RHB 1 januari 2012 + stand deposito-rekening	55 825	45 825	12 825	8 619	6 913	4 407	1 901
2. Totaal operationele kasstroom	- 6 000	- 30 500	- 1 500	2 000	2 000	2 000	2 000
3a. totaal investeringen (-/-)	6 841	2 500	3 706	3 706	3 706	3 706	3 706
3b. totaal desinvesteringen (+)	0	0	0	0	0	0	0
3. Totaal investeringskasstroom	- 6 841	- 2 500	- 3 706	- 3 706	- 3 706	- 3 706	- 3 706
4a. eenmalige uitkering aan moederdepartement (-/-)	0	0	0	0	0	0	0
4b. eenmalige storting door het moederdepartement (+)	0	0	0	0	0	0	0
4c. aflossingen op leningen (-/-)	4 000	4 000	3 000	3 000	3 000	3 000	3 000
4d. beroep op leenfaciliteit(+)	6 841	4 000	4 000	3 000	2 200	2 200	2 200
4. Totaal financieringskasstroom	2 841	0	1 000	0	- 800	- 800	- 800
5. Rekening courant RHB 31 december 2012 + stand deposito-rekening (=1+2+3+4)	45 825	12 825	8 619	6 913	4 407	1 901	- 605

¹ Maximale roodstand 0,5 miljoen Euro

Baten-lastendiensten

Toelichting

Operationele kasstroom

De verwachting is dat de gereserveerde middelen voor het project boordcomputer taxi vanaf 2012 tot betaling komen.

Investeringskasstroom

Investerings vinden vooral plaats in computersystemen en software (zelf ontwikkeld en licenties) en het wagenpark.

Financieringskasstroom

Het beroep op de leenfaciliteit van het ministerie van Financiën betreft investeringen in 2011.

Doelmatigheid en performance					
Omschrijving Generiek Deel	2012	2013	2014	2015	2016
<i>1. Kostprijzen per produkt (groep)</i>					
– Handhaving	143 155	128 770	123 874	117 494	116 913
– Vergunningverlening	7 260	7 069	7 069	7 069	7 069
<i>2. Tarieven/uur</i>					
– Handhaving	120	120	120	120	120
– Vergunningverlening	110	110	110	110	110
<i>3. Omzet per produktgroep (pxq)</i>					
– Handhaving	143 155	128 770	123 874	117 494	110 356
– Vergunningverlening	7 260	7 069	7 069	7 069	7 069
<i>4. FTE-totaal (excl. externe inhuur)</i>	1 207	1 200	1 170	1 144	1 137
<i>5. Saldo van baten en lasten (%)</i>	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
<i>6. Kwaliteitsindicator 1: Binnen norm doorlooptijd vergunningen</i>	n.t.b.	n.t.b.	n.t.b.	n.t.b.	n.t.b.
<i>7. Kwaliteitsindicator 2: wachttijden informatie-centrum</i>	< 60 sec.	< 60 sec.	< 60 sec.	< 60 sec.	< 60 sec.
Omschrijving Specifiek Deel Inspectiediensten					
<i>8. Kostprijs/produkt:</i>					
Inspectie	143 155	128 770	123 874	117 494	116 913
Vergunningverlening	7 260	7 069	7 069	7 069	7 069
Monsterafname	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
<i>9. Kwaliteit Handhaving:</i>					
<i>Klachten</i>	25	25	25	25	25
<i>Waarvan afgerond binnen wettelijke termijn</i>	95%	95%	95%	95%	95%

Toelichting

Bovenstaand overzicht bevat de doelmatigheidsindicatoren van de Inspectie Leefomgeving en Transport en is opgesteld conform de Rijksbegrotingsvoorschriften 2011.

1. Met name door de overdracht van taken aan de KIWA per 1 juni 2010 is de productgroep vergunningen vanaf 2011 kleiner en daarmee de hieraan verbonden kosten en omzet.
2. Het aantal fte's in de organisatie is gebaseerd op de formele formatie. De inspectie streeft echter naar verdere reductie van het aantal fte's, met name in de ondersteunende functies.
3. De kwaliteitsindicatoren en zijn indicatief opgenomen. De overdracht van een groot deel van de vergunningverlening heeft geleid tot verschuivingen binnen de organisatie. De doorlooptijd van de niet overgedragen vergunningen moet opnieuw vastgesteld.

Baten-lastendiensten

9. Deze indicator heeft betrekking op het aantal ontvangen klachten. Aangezien «gegronde klachten» in het Inspectieproces niet bestaan, cq. van de klachten niet formeel wordt vastgesteld of deze wel of niet gegrond zijn, is deze vervangen door «afgerond binnen wettelijke termijn.» Conform de AWB moeten deze klachten binnen zes weken in behandeling worden genomen. De inspectie verwacht voor 95 % van het aantal klachten aan deze norm te voldoen.

Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut (KNMI)

Introductie

Sinds 1 januari 1995 is het KNMI een baten-lastendienst. De bijdrage van het moederdepartement aan de baten-lastendienst KNMI wordt verantwoord op beleidsartikel 37 «Weer, klimaat, seismologie en aardobservatie» van de begroting van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. De werkzaamheden van het KNMI zijn gericht op de algemene doelstelling van het KNMI: bijdragen aan veiligheid, economie en duurzaam milieu in en van Nederland met informatie, kennis en data op het gebied van weer, klimaat en seismologie.

Sinds de privatisering van de commerciële taken in 1999 richt het KNMI zich volledig op de publieke taken. Deze taken zijn vastgelegd in de Wet op het KNMI, die op 1 maart 2002 in werking is getreden. De daarbij behorende Ministeriële regeling is op 5 juli 2002 in werking getreden. De taken van het KNMI zijn (Wet op het KNMI, artikel 3, eerste lid):

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

In de herfst van 2008 is naar aanleiding van de afgesproken evaluatie van de KNMI-wet een kabinetsstandpunt over de KNMI-wet toegezonden aan de Tweede Kamer. Op 24 maart 2009 heeft over de KNMI-wet een Algemeen Overleg plaatsgevonden. Vervolgens is het wetgevingstraject opgestart met het plan de wijziging van de KNMI-wet begin 2010 aan de Tweede Kamer aan te bieden. Door de val van het Kabinet heeft dit proces vertraging opgelopen en heeft het demissionaire kabinet opnieuw een besluit moeten nemen. In april 2010 is de gewijzigde KNMI-wet aangeboden aan de Tweede Kamer. De behandeling van de wetswijziging door de Tweede Kamer is aangehouden naar aanleiding van een passage in het regeerakkoord van oktober 2010 die betrekking heeft op het bezien van de taken van het KNMI in het kader van de subsidietaakstelling van IenM.

Producten en diensten

Om de bovengenoemde algemene beleidsdoelstelling te bereiken levert het KNMI voortdurend informatie, kennis en data op het gebied van weer, klimaat en seismologie. Deze informatie, kennis en data worden permanent «up to date» gehouden volgens de modernste inzichten van wetenschap en techniek. Informatie, kennis en data moeten ook effectief op de plaatsen terechtkomen waar ze daadwerkelijk nodig zijn: burgers, brandweer, politie, water- en wegbeheerders, luchtvaartautoriteiten, bedrijven, beleidsmakers en rampenbestrijders. Daarbij spelen ook de particuliere weerbureaus en de media een belangrijke rol.

Het KNMI heeft zijn producten en diensten ingedeeld in de productgroepen Weer, Klimaat en Seismologie. Daarnaast wordt Aardobservatie als product onderscheiden. Meetbare gegevens voor deze productgroepen zijn opgenomen in het beleidsartikel 37.

Baten-lastendiensten

Indien in de begroting de baten en lasten in het kader van aardobservatie en het Nationaal Modellen en Data Centrum (NMDC, een specifiek project in het kader van de Vernieuwing Rijksdienst) niet worden meegeteld, nemen de totale kosten jaarlijks af. Bij een gelijkblijvend productieniveau impliceert dit een stijging van de doelmatigheid.

De begroting van baten en lasten

De begroting van baten en lasten (x € 1 000) van de batenlastendienst KNMI							
	Realisatie 2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Baten							
opbrengst lenM	38 089	43 359	41 032	43 871	48 767	41 497	39 743
opbrengst overige departementen	887	883	883	883	883	883	883
opbrengst derden	18 878	17 439	16 133	16 275	16 275	16 275	16 275
rentebaten	1	25	25	25	25	25	25
vrijval voorzieningen	223						
bijzondere baten	2						
Totaal baten	58 080	61 706	58 073	61 054	65 950	58 680	56 926
Lasten							
apparaatskosten							
* personele kosten	34 326	30 711	27 496	26 687	25 644	24 752	24 689
* materiele kosten	21 675	28 691	28 385	31 278	37 292	30 964	29 273
rentelasten	152	262	236	280	286	280	280
afschrijvingskosten							
* materieel	2 036	2 358	2 270	2 311	2 241	2 197	2 197
* immaterieel							
dotaties voorzieningen							
buitengewone lasten							
Totaal lasten	58 189	62 022	58 387	60 556	65 463	58 193	56 439
Saldo van baten en lasten¹	- 109	- 316	- 314	498	487	487	487

¹ Het negatieve resultaat in de jaren tot en met 2012 wordt ten laste gebracht van het Eigen Vermogen. Toekomstige verliezen worden voorkomen door bezuinigingen.

Toelichting

Baten

Opbrengst lenM

Dit betreffen opbrengsten voor de Productgroepen Weer, Klimaat, Seismologie en Aardobservatie.

	Realisatie 2010	Begroot 2011	Begroot 2012
Weer	19 456	19 236	15 170
Klimaat	12 565	12 985	12 053
Seismologie	1 572	1 508	1 466
Aardobservatie	11 554	9 630	12 343
Totaal	45 147	43 359	41 032

Baten-lastendiensten

Opbrengst derden en overige departementen			
	Realisatie 2010	Begroot 2011	Begroot 2012
Opbrengsten luchtvaart	10 254	9 862	9 622
Projecten extern gefinancierd	7 705	6 355	5 420
Dataverstrekingen en licenties	534	780	780
Overige opbrengsten	1 272	1 325	1 194
Totaal opbrengst derden	19 765	18 322	17 016

Lasten

Personele kosten

In de onderstaande tabel is het aantal fte's (vaste en projectmedewerkers) weergegeven en de gemiddelde prijs, exclusief opleidings- en reiskosten etc., per fte (bedragen x € 1 000).

Personeel	Realisatie 2010	Begroot 2011	2012	2013	2014	2015	2016
<i>Ambtelijk personeel</i>							
Loonkosten (x1 000)	30 386	28 045	27 438	27 027	26 494	26 189	26 126
Aantal fte's	431,6	398,4	389,8	383,9	376,3	372,0	371,1
Kosten per fte (x 1 000)	70,4	70,4	70,4	70,4	70,4	70,4	70,4

De specificatie van de personele kosten is als volgt:

- de salariskosten van personeel in dienst van het KNMI;
- de kosten van inhuur van externen door het KNMI;
- de overige personeelskosten.

Binnen lenM is de taakstelling «Rijk, agentschappen en uitvoerende ZBO's» uit het Regeerakkoord gedifferentieerd verdeeld naar verschillende onderdelen van het ministerie (zie ook de toelichting onder artikel 98 in de begroting van HXII). Ook de nog geparkeerde taakstellingen van het kabinet Balkenende IV zijn op basis van deze verdeling toebedeeld en vervolgens financieel ingeboekt.

De invulling bestaat uit combinaties van efficiencymaatregelen en takenreducties/-versoeringen.

Materiële kosten

De materiële uitgaven omvatten onder andere ICT, huisvesting, opleidingen, communicatie etc. In de huisvestingsbudgetten zijn de gevolgen van de taakstelling Rutte verwerkt, daarbij is de norm van 0,7 werkplek per FTE gehanteerd.

Baten-lastendiensten

Kasstroomoverzicht (in € 1 000) van de baten en lastendienst KNMI							
	realisatie 2010 ¹	2011 ¹	2012	2013	2014	2015	2016
1. Rekening courant RHB 1 januari 2012 + stand deposito rekening	8 019	19 349	19 150	18 701	19 276	19 967	20 620
2. Totaal operationele kasstroom	11 933	1 615	1 668	2 658	2 728	2 684	2 684
3a. totaal investeringen (-/-)	- 4 633	- 7 600	- 4 200	- 2 000	- 2 000	- 2 000	- 2 000
3b. totaal desinvesteringen (+)	134						
3. Totaal investeringskasstroom	- 4 499	- 7 600	- 4 200	- 2 000	- 2 000	- 2 000	- 2 000
4a. eenmalige uitkering aan moederdepart. (-/-)							
4b. eenmalige storting door het moederdepart. (+)							
4c. aflossingen op leningen (-/-)	- 964	- 1 814	- 2 117	- 2 083	- 2 037	- 2 031	- 1 286
4d. beroep op leenfaciliteit (+)	4 860	7 600	4 200	2 000	2 000	2 000	2 000
4. Totaal financieringskasstroom	3 896	5 786	2 083	- 83	- 37	- 31	715
5. Rekening courant RHB 31 december 2012 + stand deposito rekening (=1+2+3+4)	19 349	19 150	18 701	19 276	19 967	20 620	22 018

¹ (maximale roodstand 0,5 miljoen Euro)

Toelichting

Operationele kasstroom

De operationele kasstroom bestaat uit het geraamde saldo van baten en lasten gecorrigeerd voor afschrijvingen, mutaties in de voorziening en vooruitontvangen bedragen voor Aardobservatie.

Investeringskasstroom

Investeringskasstroom vinden vooral plaats in waarneemapparatuur en computer-systemen. De ruimte om te investeren is gezien het verleden op een niveau van € 2 mln. per jaar gesteld. Voor de jaren 2010, 2011 en 2012 zijn echter substantiële verhogingen noodzakelijk. Dit in verband met de uitgaven in het kader van het Deltaplan Infrastructuur en de vernieuwing van de reken- en opslagcapaciteit.

Financieringskasstroom

Het beroep op de leenfaciliteit van het ministerie van Financiën betreft investeringen in 2012.

Baten-lastendiensten

Doelmatigheidsindicatoren						
Omschrijving Generiek Deel	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Kostprijzen per product (groep)						
– percentage overhead ¹	100	100	100	100	100	100
– fte's overhead	82	78	76	73	71	71
Tarieven/uur ¹	100	94	92	90	88	88
Omzet per produktgroep						
– Weer	32 792	28 121	27 554	26 522	25 645	25 575
– Klimaat	17 434	15 847	15 414	14 688	14 070	14 020
– Seismologie	1 826	1 737	1 802	1 736	1 715	1 708
– Aardobservatie	9 630	12 343	16 259	22 979	17 225	15 598
FTE-totaal (excl. externe inhuur)	398	390	384	376	372	371
Saldo van baten en lasten (%)	0%	– 1%	1%	1%	1%	1%
Algemene weersverwachtingen en adviezen						
– afwijking min.temperatuur (°C)	ABS (<0,5)	ABS (<0,5)	ABS (<0,5)	ABS (<0,5)	ABS (<0,5)	ABS (<0,5)
– afwijking max.temperatuur (°C)	ABS (<0,5)	ABS (<0,5)	ABS (<0,5)	ABS (<0,5)	ABS (<0,5)	ABS (<0,5)
– gemiddelde afwijking windsnelheid (m/s)	ABS (<1,0)	ABS (<1,0)	ABS (<1,0)	ABS (<1,0)	ABS (<1,0)	ABS (<1,0)
Luchtvaartverwachtingen						
– tijdigheid TAF1 Schiphol (%)	> 99	> 99	> 99	> 99	> 99	> 99
Maritieme verwachtingen						
– tijdigheid marifoonbericht (%)	> 99	> 99	> 99	> 99	> 99	> 99

¹ Geïndexeerd 2011=100

1. Het tarief per uur daalt in 2012 omdat er in dat jaar enkele incidentele kostenposten wegvallen.
2. De omzetten per produktgroep dalen als gevolg van het invullen van de bezuinigingen van het kabinet Rutte I.

Nederlandse Emissieautoriteit (NEa)

Introductie

De Nederlandse Emissieautoriteit (NEa) ondersteunt de uitvoering van emissiehandel en toetst als onafhankelijk toezichthouder de naleving van de regels. De NEa doet dat op transparante en rechtvaardige wijze, waarbij ze een effectieve en efficiënte uitvoering nastreeft. Op deze wijze wil de NEa emissiehandel betrouwbaar en vertrouwd maken. Vanaf begin 2011 is de NEa ook verantwoordelijk voor de uitvoering van de Richtlijnen Hernieuwbare energie en Brandstofkwaliteit en voor de toetsing van de naleving van de regels op dat terrein.

Producten en diensten

De verwachting is dat de NEa medio 2011 alsnog tot een zelfstandig bestuursorgaan (ZBO) zal zijn omgevormd. De baten-lastendienst NEa zal dan niet meer onder eindverantwoordelijkheid van de minister van IenM opereren waar het gaat om de uitvoering van de wettelijke taken van de NEa, maar onder eindverantwoordelijkheid van het bestuur van de NEa dat als zodanig het ZBO zal zijn. Vanaf dat moment ondersteunt de baten-lastendienst NEa het bestuur in de uitvoering van haar wettelijke taken. Het gaat daarbij waar het emissiehandel betreft om een drietal hoofdtaken: verlenen en actualiseren van emissievergunningen, beheren van de CO₂- en NO_x- registers en toezicht en handhaving van de wetgeving. In de loop van 2011 zal nader in beeld moeten worden gebracht op welke wijze de NEa de hoofdtaken op het gebied van biobrandstoffen zal gaan invullen.

De begroting van baten en lasten

De begroting van baten en lasten (x € 1 000) van de batenlastendienst NEa							
	Realisatie 2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Baten							
opbrengst IenM	6 773	6 578	7 815	7 557	7 157	6 923	6 862
opbrengst derden	4						
rentebaten		2					
bijzondere baten	3						
Totaal baten	6 780	6 580	7 815	7 557	7 157	6 923	6 862
Lasten							
apparaatskosten:							
– personele kosten	4 503	4 537	5 085	4 912	4 643	4 489	4 457
– materiële kosten	1 761	1 710	2 180	2 107	1 991	1 925	1 911
rentelasten	4	42	69	58	43	29	14
afschrijvingskosten:							
– materieel	14	11	1				
– immaterieel	63	280	480	480	480	480	480
bijzondere lasten							
Totaal lasten	6 345	6 580	7 815	7 557	7 157	6 923	6 862
Saldo van baten en lasten	435	0	0	0	0	0	0

Toelichting

Baten

Opbrengst lenM

De opbrengst van lenM betreft de verwachte inkomsten die voortkomen uit de opdracht van de directie Klimaat en Emissie. In de opbrengst van 2012 zijn ook de werkzaamheden voor de projecten Validatie en Biobrandstoffen opgenomen. De definitieve opbrengst hangt af van de nog vast te stellen kostprijzen en de te leveren producten en diensten. Doordat de Europese wet- en regelgeving voor CO₂-emissiehandel nog voortdurend verandert, is het moeilijk om het aantal producten in de toekomst goed in te schatten. De kostprijzen van de producten zullen kostendekkend worden vastgesteld want de NEa heeft geen winstoogmerk. In het overzicht doelmatigheidsindicatoren staan de baten naar productgroep gespecificeerd.

Lasten

Personele kosten

De personele kosten laten een lichte daling zien. Naarmate de EU de emissiehandel op meer bedrijven van toepassing laat zijn zal het aantal bedrijven dat deelneemt aan de emissiehandel eveneens toenemen. De groei van het aantal producten zal door de NEa grotendeels worden opgevangen via efficiencyverbetering, waardoor extra inhuur zo veel mogelijk achterwege blijft. Er zal nog nadere besluitvorming nodig zijn rond de personele inzet op het gebied van biobrandstoffen.

Binnen lenM is de taakstelling «Rijk, agentschappen en uitvoerende ZBO's» uit het Regeerakkoord gedifferentieerd verdeeld naar verschillende onderdelen van het ministerie (zie ook de toelichting onder artikel 98 in de begroting van HXII). Ook de nog geparkeerde taakstellingen van het kabinet Balkenende IV zijn op basis van deze verdeling toebedeeld en vervolgens financieel ingeboekt.

De invulling bestaat uit combinaties van efficiencymaatregelen en takenreducties/-versoberingen.

Materiële kosten

De materiële uitgaven omvatten onder andere ICT, huisvesting, opleidingen, communicatie etc. In de huisvestingsbudgetten zijn de gevolgen van de taakstelling Rutte verwerkt, daarbij is de norm van 0,7 werkplek per FTE gehanteerd.

Kasstroombegroting

Kasstroombegroting (in € 1 000) van de baten en lastendienst NEa							
	Realisatie 2010 ¹	2011 ¹	2012	2013	2014	2015	2016
1. Rekening-courant RHB 1 januari 2012 + stand deposito rekening	1 193	1 353	1 364	1 365	1 365	1 365	1 365
2. Totaal operationele kasstroom	1 366	291	481	480	480	480	480
3a. totaal investeringen (-/-)	- 1 080	- 1 400	- 1 000				
3b. totaal desinvesteringen (+)							
3. Totaal investeringskasstroom	- 1 080	- 1 400	- 1 000				
4a. eenmalige uitkering aan moederdepart. (-/-)							
4b. eenmalige storting door moederdepart. (+)							
4c. aflossingen op leningen (-/-)	- 126	- 280	- 480	- 480	- 480	- 480	- 480
4d. beroep op leenfaciliteit (+)		1 400	1 000		0	0	0
4. Totaal financieringskasstroom	- 126	1 120	520	- 480	- 480	- 480	- 480
5. Rekening courant RHB 31 december 2012 + stand deposito rekening (=1+2+3+4)	1 353	1 364	1 365	1 365	1 365	1 365	1 365

¹ Maximale roodstand 0,5 miljoen Euro

Toelichting

Investeringskasstroom

De investeringen in 2012 hebben betrekking op het bouwen van een biobrandstoffen register.

Financieringskasstroom

Het beroep op de leenfaciliteit in 2012 is ter financiering van de investering in de bouw van een biobrandstoffen register. De raming van de aflossingen is gebaseerd op de begrote leenfaciliteit bij het ministerie van Financiën.

Doelmatigheidsindicatoren

In het algemeen kan worden gesteld dat de NEa op een doelmatige wijze haar rol als bevoegd gezag voor emissiehandel binnen Nederland vervult. De doelmatigheidsindicatoren in onderstaande tabel laten de komende jaren verbeteringen zien ten opzichte van voorgaande jaren.

Doelmatigheidsindicatoren							
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Kostprijzen per product (x € 1):							
Vergunningaanvragen (per vergunning)	4 029	3 626	3 660	3 678	3 641	3 605	3 569
Onderhoud dossier (per dossier)	852	1 162	711	715	708	701	694
Audits (per audit)			7 024	6 919	6 815	6 713	6 612
Ad hoc onderzoeken (per onderzoek)			6 712	6 611	6 512	6 414	6 318
Afsluiten handelsjaar (per emissiejaarverslag)			424	418	411	405	399
Infodesk (per vraag)			138	136	134	132	130
Registeradministratie (per gemiddelde rekening in beheer)			601	592	583	574	566
Helpdesk en registeradministratie	924	832					
Tarieven per uur (x € 1):							
Laag	107	85	84	83	82	81	80
Midden	136	95	94	93	92	91	90

Baten-lastendiensten

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Hoog	139	116	115	114	113	112	111
FTE totaal (excl. externe inhuur en biobrandstoffen)	36	43	43	43	43	43	43
Omzet per productgroep (x € 1 000)							
Vergunningaanvragen (p*q)	117	156	91	90	89	87	86
Onderhoud dossier (p*q)	399	593	359	354	348	343	338
Validatie en toewijzing rechten luchtvaart			81	79	75	74	73
Toezicht en handhaving	1 864	1 785					
Audits (p*q)			1 004	982	934	906	893
Ad hoc onderzoeken (p*q)			470	456	436	423	417
Diepte- en themaonderzoeken			250	240	225	215	223
Handhaving	94	204	209	204	194	190	185
Bezwaren en beroepen			83	81	77	76	75
Afsluiten handelsjaar (p*q)			212	209	206	203	200
Infodesk (p*q)			235	231	228	224	221
Registeradministratie (p*q)			571	562	554	546	537
Helpdesk en registeradministratie	905	1 080					
Registeronderhoud	769	1 370	959	938	889	870	864
Rekeningbeheer overheid			88	86	82	81	80
Fraudebestrijding			43	42	39	38	37
Vorbereiding nieuwe regelgeving en beleidsafstemming			350	342	315	308	300
Advisering en beleidsafstemming	203	230					
Toewijzing rechten nieuwkomers			96	94	90	88	87
Overige producten/diensten	974	240	132	129	120	120	119
Projecten	1 448	920	2 582	2 438	2 256	2 131	2 127
Totaal	6 773	6 580	7 815	7 557	7 157	6 923	6 862
Saldo van baten en lasten (%)	6,42	0	0	0	0	0	0
Kwaliteitsindicatoren							
Validatie& vergunningen							
% vergunningen verleend binnen wettelijke termijn	97%	>99%	>99%	>99%	>99%	>99%	>99%
% meldingen afgehandeld binnen wettelijke termijn	88%	>99%	>99%	>99%	>99%	>99%	>99%
Aantal bedrijven met een vergunning	468	510	500	510	520	540	550
Registratie Emissiehandel							
Register CO ₂ online	99,5%	>99%	>99%	>99%	>99%	>99%	>99%
Register NO _x online	99,7%	>99%	>99%	>99%	>99%	>99%	>99%
Toezicht en handhaving							
Aantal uitgevoerde audits bij bedrijven gebaseerd op IGT en Nieuwkomers	110	92	87	77	77	62	70
Aantal uitgevoerde audits bij bedrijven gebaseerd op een steekproef	Nvt	30	30	30	30	30	30
Aantal uitgevoerde audits bij luchtvaartoperators	1	17	10	10	10	10	10
Aantal uitgevoerde ad hoc onderzoeken bij bedrijven	89	80	80	80	80	80	80
Aantal uitgevoerde thema onderzoeken	1	3	4	4	4	4	4
Algemeen							
Aantal gegronde klachten over uitoefening taken	0	<3	<3	<3	<3	<3	<3%
Aantal ongegronde klachten over uitoefening taken	0	<2	<2	<2	<2	<2	<2
% klachten afgerond binnen wettelijke termijn	Nvt	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Tevreden belanghebbenden	69%	>70%	>65%	>65%	>68%	>69%	>70%
Ontevreden belanghebbenden	8%	<10%	<10%	<10%	<10%	<10%	<10%
Directe uren/totaal aantal gewerkte uren	63%	>56%	>58%	>60%	>62%	>64%	>65%

Toelichting

% meldingen en vergunningen

Het gaat hier om het percentage meldingen en vergunningen dat binnen de wettelijke termijn van acht weken is afgehandeld.

Registers CO₂ en NO_x online

Met deze percentages wordt de beschikbaarheid van beide registers weergegeven.

Directe uren/totaal aantal gewerkte uren

Hieronder wordt verstaan het percentage van het totaal aantal directe uren gedeeld door het totaal aantal gewerkte uren van alle medewerkers (primair en secundair proces). Gewerkte uren is gelijkgesteld aan de beschikbare productieve uren op jaarbasis.

Rijkswaterstaat

Introductie

Rijkswaterstaat is de uitvoeringsorganisatie van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu die, in opdracht van de minister en de staatssecretaris van IenM de nationale infrastructurele netwerken in Nederland aanlegt, beheert en ontwikkelt.

Rijkswaterstaat werkt aan:

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

Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu kent een scheiding tussen beleid, toezicht en uitvoering. Rijkswaterstaat fungeert hierbij als uitvoeringsorganisatie van het ministerie en is sinds 1 januari 2006 een baten-lastendienst. Het formuleren van beleid is belegd bij de beleids-Directoraten-Generaal. Dit betekent dat de doelstellingen van het agentschap afhankelijk zijn van de (veelal lange termijn) beleidsdoelstellingen en kaders welke door Infrastructuur en Milieu worden aangegeven. Deze beleidsdoelen zijn geformuleerd in de beleidsartikelen van de begroting van Hoofdstuk XII.

Producten en diensten

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

- **Verkeersmanagement:** het inzetten van instrumenten en hulpmiddelen om vraag en aanbod op elk moment zo goed mogelijk op elkaar af te stemmen en om het verkeersaanbod zo goed mogelijk af te wikkelen. Het betreft vooral bediening van instrumenten en objecten, verstrekken van route-informatie en incidentmanagement.
- **Watermanagement:** reguleren van de hoeveelheden water in het hoofdwatersysteem en van de kwaliteit daarvan, door het hanteren van de te onderscheiden categorieën «vasthouden/bergen/afvoeren» en «schoonhouden/scheiden/zuiveren».
- **Beheer, onderhoud & ontwikkeling:** instandhouding van objecten en areaal op een vooruitstrevende, toekomstgerichte manier, gericht op het ook in technische zin steeds verder ontwikkelen van het netwerk of systeem. Dit product voegt dus kwaliteit toe aan het netwerk.
- **Aanleg:** dit betreft investeringen om de functionaliteit van het netwerk te vergroten. Nieuwe verbindingen of verbreding van bestaande. Sleutelwoord: capaciteitsvergroting.
- **Beleidsondersteuning en -advisering:** het uitvoeren van studies of het leveren van bijdragen daaraan, adviezen met betrekking tot beleidsnota's en de uitvoerbaarheid van beleid.
- **Leveren van kennis en expertise:** ten behoeve van beleidsondersteuning en -advisering, grote (aanleg)projecten en aansturing projecten en uitvoeringsorganisaties, het verstrekken van subsidies en basisinformatie.

Baten-lastendiensten

De begroting van baten en lasten (x € 1 000) van de batenlastendienst RWS							
	Realisatie 2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
opbrengst moederdepartement nog uit te voeren werkzaamheden	2 410 095 –	1 918 705 288 269	1 968 723 –	1 998 192 –	1 879 580 –	1 778 644 –	1 927 082 –
opbrengst overige departementen	36 764	30 000	30 000	30 000	30 000	30 000	30 000
opbrengst derden	110 698	81 504	82 000	82 000	82 000	82 000	82 000
rente-baten	838	800	800	800	800	800	800
Vrijval uit voorzieningen	1 099	–	–	–	–	–	–
bijzondere baten	11 363	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000
Totaal baten	2 570 857	2 329 278	2 091 523	2 120 992	2 002 380	1 901 444	2 049 882
Lasten							
apparaatskosten	1 081 171	1 054 104	1 033 091	993 099	930 498	894 232	875 687
– personele kosten	767 973	742 094	720 184	692 462	647 215	619 943	611 168
– materiële kosten	313 198	312 010	312 907	300 637	283 283	274 289	264 519
Onderhoud	1 398 933	1 196 932	980 191	1 049 651	993 640	928 970	1 095 953
rentelasten	9 035	14 748	14 748	14 748	14 748	14 748	14 748
afschrijvingskosten	52 317	63 494	63 494	63 494	63 494	63 494	63 494
– materieel	50 575	60 769	60 769	60 769	60 769	60 769	60 769
– immaterieel	1 742	2 725	2 725	2 725	2 725	2 725	2 725
Overige kosten	3 804	0	0	0	0	0	0
– dotaties voorzieningen	–	–	–	–	–	–	–
– bijzondere lasten	3 804	–	–	–	–	–	–
Totaal lasten	2 545 260	2 329 278	2 091 523	2 120 992	2 002 380	1 901 444	2 049 882
Saldo van baten en lasten	25 597	0	0	0	0	0	0

Toelichting op de begroting van baten en lasten

Baten

Opbrengst moederdepartement

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 onder andere een vergoeding voor:

- het beheer en onderhoud van de infrastructuur;
- de apparaatskosten (personeel en materieel) van Rijkswaterstaat die verband houden met de aanleg, verkeers- & watermanagement en onderhoud van infrastructuur;
- de capaciteit die Rijkswaterstaat levert in het kader van zijn kennis- en adviestaken.

Met name als gevolg van schommelingen in de beschikbaarheid van middelen voor beheer en onderhoud door de jaren heen, fluctueert de post Opbrengst Moederdepartement.

Baten-lastendiensten

Specificatie opbrengst moederdepartement (x € 1 000)

	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Hoofdwatersystemen	356 916	381 733	367 715	358 520	345 783	337 928
Hoofdwegen	728 745	829 537	840 671	764 039	700 690	802 034
Regionaal/lokaal	–	–	–	–	–	–
Hoofdvaarwegen	504 189	426 319	471 470	454 402	437 395	504 107
Megaprojecten niet verkeer en vervoer	14 816	18 323	18 626	18 093	16 273	12 962
Megaprojecten verkeer en vervoer	–	–	–	–	–	–
Kennis en expertise	29 125	29 102	29 056	29 057	29 057	29 057
Netwerkoverstijgende kosten	284 914	283 709	270 654	255 469	249 446	240 994
Totaal	1 918 705	1 968 723	1 998 192	1 879 580	1 778 644	1 927 082

Nog uit te voeren werkzaamheden

Dit betreft enerzijds middelen die RWS reeds in 2010 van het moederdepartement heeft ontvangen en bestemd waren voor werkzaamheden die gepland waren in 2010, maar waarvan de uitvoering is doorgeschoven naar 2011 (€ 88 mln.). Anderzijds bestaat deze post uit een in 2010 vooruit ontvangen bijdrage voor in 2011 uit te voeren werkzaamheden (€ 200 mln.)

Opbrengst derden

Deze opbrengsten hebben betrekking op vergoedingen van onder meer provincies, gemeenten en de Europese Unie in het kader van het beheer en onderhoud van de infrastructuur en de kennis- en adviesfunctie. Daarnaast bevat deze post de verwachte opbrengsten uit schaderijdingen en schadevaringen ter dekking van de kosten van reparatiewerkzaamheden.

Specificatie opbrengst derden (x € 1 000)

Specificatie opbrengst derden	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Schaderijdingen/schadevaringen	21 000	21 000	21 000	21 000	21 000	21 000
Vergunningen WVO	22 500	22 500	22 500	22 500	22 500	22 500
Vergoeding provincies etc.	38 004	38 500	38 000	38 500	38 500	38 500
Totaal	81 504	82 000	82 000	82 000	82 000	82 000

Rentebaten

Rentebaten hebben voornamelijk betrekking op vergoedingen over de rekening-courant en korte termijn deposito's die door Rijkswaterstaat worden aangehouden.

Bijzondere baten

De geraamde bijzondere baten betreffen voornamelijk verwachte boekwinst op de verkoop van vaste activa.

Lasten

Binnen het Ministerie van IenM is de taakstelling «Rijk, agentschappen en uitvoerende ZBO's» uit het Regeerakkoord gedifferentieerd verdeeld naar verschillende onderdelen van het ministerie (zie artikel 98 voor de verdeling). Ook de nog geparkeerde taakstellingen van het kabinet Balkenende IV zijn op basis van deze verdeling toebedeeld. De apparaatstaakstelling voor Rijkswaterstaat loopt op naar 17,5% in 2018. Een dermate forse taakstelling kan niet alleen worden gevonden in efficiency, maar zal ook zijn weerslag hebben op de omvang van het uit te voeren

Baten-lastendiensten

takenpakket. Met de huidige inzichten kan ca. 10% gevonden worden door diverse efficiencymaatregelen. De overige 7,5% zal echter gevonden moeten worden door het kwaliteitsniveau aan te passen naar de intensiteit van het gebruik. Dit betekent dat bepaalde taken die RWS nu nog doet, niet meer of minder intensief worden gedaan. Het gaat hierbij concreet om de volgende maatregelen:

- verlagen van de inzet van weginspecteurs in de daluren op rustige wegen;
- reduceren bedieningstijden van sluizen op rustige vaarwegen;
- aanpassen van de verkeersbegeleiding aan de verkeersdrukte en beëindigen daarvan op een aantal locaties.

In het ondernemingsplan 2015 van Rijkswaterstaat worden de taakstelling van het Kabinet en de doorontwikkeling van de organisatie van Rijkswaterstaat met elkaar verbonden.

Personele kosten

De personele kosten worden als volgt gespecificeerd:

Specificatie personele kosten (x € 1 000)						
	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Aantal fte's ¹	9 168	9 042	8 682	8 114	7 789	7 726
Kosten per fte	75	75	75	75	75	75
Eigen personeelskosten	683 699	674 346	647 498	605 104	580 873	576 192
Inhuur	58 395	45 838	44 964	42 111	39 070	34 976
Totale pers. kosten	742 094	720 184	692 462	647 215	619 943	611 168

¹ de apparaatstaakstelling is vooralsnog evenredig over de budgetten voor personeel, inhuur en materieel verwerkt en doorgerekend naar formatie. Op basis van de nadere uitwerking in concrete maatregelen zal in een later stadium nog een herverdeling plaatsvinden. Dit kan ook de formatieve ontwikkeling beïnvloeden.

De daling van de inhuurkosten is het gevolg van het streven van Rijkswaterstaat om de kernactiviteiten uit te voeren met medewerkers in vaste dienst. Daarnaast heeft RWS zich tot doel gesteld circa 10% van de formatie flexibel (inhuur; tijdelijke contracten; specifieke expertise) in te vullen. Op deze manier kan zowel het opbouwen en behouden van kritische kennis en ervaring en de gewenste flexibiliteit (inspelen op wijzigingen in de opdrachtenstroom) het best geborgd worden.

Materiële kosten

De materiële kosten omvatten onder andere ICT, huisvesting, bureaukosten en communicatie. De taakstelling die in het regeerakkoord Rutte-Verhagen is afgesproken wordt onder meer ingevuld met een reductie van het aantal werkplekken per FTE. Daarbij is financieel rekening gehouden dat wordt toegewerkt naar de norm van 0,7 werkplek per FTE.

Onderhoud

De kosten beheer en onderhoud hebben betrekking op de kosten die in rekening worden gebracht door derden (met name aannemers en ingenieursbureaus). Deze voeren werkzaamheden uit die direct bijdragen aan het beheer en de instandhouding van de infrastructuur. Deze post fluctueert als gevolg van schommelingen in de beschikbaarheid van middelen voor het uitvoeren van beheer en onderhoud.

Baten-lastendiensten

Kasstroomoverzicht (in € 1 000) van de baten en lastendienst RWS							
Omschrijving	Realisatie 2010 ¹	2011 ¹	2012	2013	2014	2015	2016
1. Rekening-courant RHB 1 januari 2012 + stand depositorekening	307 708	108 982	149 204	170 615	191 735	214 114	234 908
2. Totaal operationele kasstroom	162 218	63 494	63 494	63 494	63 494	63 494	63 494
3a. Totaal investeringen (-/-)	- 73 507	- 66 500	- 66 500	- 112 500	- 82 000	- 85 000	- 85 000
3b. Totaal boekwaarde desinvesteringen (+)	2 818	-	-	-	-	-	-
3. Totaal investeringskasstroom	70 689-	66 500-	66 500-	112 500-	82 000-	85 000-	85 000-
4a. Eenmalige uitkering aan moederdepartement (-/-)	-	-	-	-	-	-	-
4b. Eenmalige storting door het moederdepartement (+)	11 500	12 900	8 400	9 400	8 700	7 300	15 800
4c. Aflossingen op leningen (-/-)	- 43 226	- 54 672	- 50 483	- 51 774	- 49 815	- 50 000	- 50 000
4d. Beroep op leenfaciliteit (+)	56 600	66 500	66 500	112 500	82 000	85 000	85 000
4. Totaal financieringskasstroom	24 874	43 228	24 417	70 126	40 885	42 300	50 800
5. Rekening-courant RHB 31 december 2012 + stand depositorekening (=1+2+3+4)	424 111	149 204	170 615	191 735	214 114	234 908	264 202

¹ Maximale roodstand 0,5 miljoen Euro.

Toelichting op het kasstroomoverzicht

Operationele kasstroom

Hieronder vallen de inkomsten en uitgaven uit de reguliere bedrijfsvoering. Meerjarig wordt gestreefd naar een stabiel saldo van baten en lasten.

Investeringskasstroom

Hieronder vallen de verkopen van activa en de nieuwe investeringen. De investeringen hebben betrekking op het in stand houden van de activa van RWS. Deels betreft het investeringen in activasoorten waarbij de omvang van de jaarlijkse investeringen op een constant niveau ligt.

Financieringskasstroom

Hieronder vallen alle geldstromen die gerelateerd zijn aan de financiering van het agentschap. Rijkswaterstaat doet een beroep op de leenfaciliteit bij het ministerie van Financiën ter financiering van haar investeringen als baten-lastendienst. Daarnaast is in de begroting van de baten-lastendienst rekening gehouden met aflossing op deze leenfaciliteit. De storting door moederdepartement betreft de aflossing van de langlopende vordering die Rijkswaterstaat heeft op het moederdepartement.

Doelmatigheidsindicatoren						
	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Apparaatskosten B&O/VM per eenheid areaal (x € 1 000)						
HWS	€ 1 176	€ 1 159	€ 1 114	€ 1 043	€ 1 002	€ 992
HWN	€ 27 898	€ 27 332	€ 26 002	€ 23 990	€ 22 757	€ 22 358
HVWN	€ 25 538	€ 25 184	€ 24 196	€ 22 651	€ 21 758	€ 21 544
aandeel apparaatskosten van omzet	21%	23%	20%	17%	20%	16%
Kosten per fte (x € 1 000,-)	124	123	123	124	125	125

Baten-lastendiensten

	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Omzet per productgroep (x € 1 000)						
HWS	356 916	381 733	367 715	358 520	345 783	337 928
HWN	728 745	829 537	840 671	764 039	700 690	802 034
HVWN	504 189	426 319	471 470	454 402	437 395	504 107
overig	328 855	331 134	318 336	302 619	294 776	283 013
Formatie / bezetting (fte)	9 168	9 042	8 682	8 114	7 789	7 726
% overhead	16,80%	16,80%	16,80%	16,80%	16,80%	16,80%
Saldo van baten en lasten (%)	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Ontwikkeling pinwaarden						
HWS	100	100	100	100	100	100
HWN	100	100	100	100	100	100
HVWN	100	100	100	100	100	100
Gebruikerstevredenheid						
Publieksgerichtheid	65%	66%	67%	68%	70%	70%
Gebruikerstevredenheid HWS	65%	66%	67%	68%	70%	70%
Gebruikerstevredenheid HWN	75%	76%	77%	78%	80%	80%
Gebruikerstevredenheid HVWN	70%	71%	72%	73%	75%	75%

Toelichting doelmatigheidsindicatoren

Apparaatskosten per eenheid areaal

Deze indicator geeft informatie over hoe de kosten die het apparaat van Rijkswaterstaat maakt voor verkeersmanagement en beheer en onderhoud zich ontwikkelen ten opzichte van het areaal. Een dalende trend van de kosten per eenheid areaal geeft een indicatie van een toename in de efficiëntie van de organisatie op het gebied van Beheer en Onderhoud en Verkeersmanagement. Vanwege de aanpassing van de bekostiging per 1-1-2011, is het niet mogelijk deze bedragen te vergelijken met bedragen in eerdere begrotingen.

% Apparaatskosten tov omzet

Deze indicator geeft de verhouding weer tussen de kosten van het apparaat en de totale omzet (incl GVKA-gelden) van Rijkswaterstaat. Een daling van dit percentage is een indicatie van een toenemende efficiëntie van de organisatie.

Kosten per FTE

Deze indicator geeft de ontwikkeling weer van de kosten (loonkosten en materiële kosten) per formatieve ambtelijke FTE. Wanneer deze kosten minder snel stijgen dan de loon- en prijsstijging dan is dit een indicatie van een toename in doelmatigheid van de organisatie zijn.

Omzet per productgroep

In de tabel is de Opbrengst Moederdepartement uitgesplitst naar de verschillende netwerken.

Organisatiegrootte in FTE

Deze voorgeschreven indicator geeft aan hoe de ambtelijke formatie van Rijkswaterstaat zich ontwikkelt.

Baten-lastendiensten

Percentage overhead

Deze indicator geeft aan welk deel van het ambtelijke personeel (in FTE) binnen Rijkswaterstaat zich bezig houdt met de bedrijfsvoering. Bedrijfsvoering bevat alle processen die ondersteunend zijn aan de organisatie. Het streven is daarbij voortdurend een optimale kwalitatieve en kwantitatieve omvang van de bedrijfsvoering.

Exploitatiesaldo (% van de omzet)

Deze voorgeschreven indicator toont de ontwikkeling van het exploitatiesaldo als percentage van de omzet over de afgelopen 4 jaar. Een positief percentage duidt op een positief exploitatiesaldo.

Ontwikkeling PIN-waarden

De ontwikkeling van de PIN-waarden geeft een beeld hoe de ontwikkeling is in de toestand van het door Rijkswaterstaat beheerde areaal. Het weergegeven cijfer betreft een index ten opzichte van het jaar 2011. Omdat voor de jaren na 2012 nog afspraken moeten worden gemaakt over de gewenste serviceniveaus worden de PINwaarden van 2012 voor deze jaren constant verondersteld.

Gebruikerstevredenheid

Publieksgerichtheid: geeft aan hoe tevreden onze gebruikers en partners over Rijkswaterstaat zijn als publieke dienstverlenende organisatie. Dan gaat het over zaken als «luisteren; verwachtingenmanagement; aanspreekbaarheid; houding en gedrag en de wijze waarop wij communiceren».

Gebruikerstevredenheid (per netwerk): geeft aan hoe tevreden onze gebruikers over de kwaliteit van onze 3 netwerken zijn. Denk daarbij aan veiligheid, doorstroming; kwaliteit infrastructuur en tijdige en betrouwbare informatievoorziening (gekoppeld aan de netwerken). Deze kengetallen wijken af van de eerder opgenomen kengetallen als gevolg van een vormgeving van de gebruikersonderzoeken.

4. DE BIJLAGEN

4.1 Bijlage ZBO's en RWT's

Naam organisatie	RWT	ZBO	Functie	Begrotingsartikel(en)	Realisatie Apparaatsuitgaven 2010 (in € mln.)	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		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.slotcoördination.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 Havenbeheerders		X	div. bevoegdheden	n.v.t.		n.v.t.
Rijkshavenmeester Rotterdam	X	X	zorgdragen voor ontvangstinstellingen voor scheepsafval havenverkeersleiding	33.02.02		div.
Nationale Loodsencorporatie (NLC)	div	div	beloodsen van schepen	33.02.02		www.portofrotterdam.com www.loodswezen.nl
Regionale Loodsencorporaties (RLC's)	X	X	beloodsen van schepen	33.02.02		www.loodswezen.nl
Klassebureaus art. 6 Schepenwet en art. 6 en 3.1 Schepenbesluit 1965		X	klassificeren van schepen	n.v.t.		div.
Keuringsinstanties 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.
Commissie Examens Scheepswerktuigkundigen		X	afnemen examens scheepswerktuigkundigen	n.v.t.		n.v.t.
Commissie Stuurliedenexamens		X	afnemen examens stuurlieden	n.v.t.		n.v.t.
Commissie Zeevisvaartexamens		X	afnemen examens zeevisvaart	n.v.t.		n.v.t.
Landelijke Examencommissie verkeersinformatie en verkeersaanwijzingen (scheepvaart)		X	afnemen examen verkeersinformatie- en aanwijzingen	n.v.t.		n.v.t.

Bijlagen

Naam organisatie	RWT	ZBO	Functie	Begrotingsartikel(en)	Realisatie Apparaats-uitgaven 2010 (in € mln.)	URL
Regionale Examencommissies verkeersinformatie en verkeersaanwijzingen (scheepvaart)		X	afnemen examen verkeersinformatie- en aanwijzingen	n.v.t.		n.v.t.
Examencommissies luchtvaart		X	afnemen luchtvaartexamens	n.v.t.		n.v.t.
Commissie van advies inzake opleidingen en examens betreffende vervoer van gevaarlijke stoffen door de lucht		X	adviseren over opleidingen en examens vervoer gevaarlijke stoffen door de lucht	33.01		n.v.t.
Examencommissies Loodsen		X	afnemen loodsensexamens	33.02.02		n.v.t.
Commissie van Beroep Loodsensexamens		X	beroepsinstantie loodsensexamens	33.02.02		n.v.t.
Commissie voor Beroep WRM 1993		X	beroepsinstantie examen rij-instructuur	n.v.t.		n.v.t.
HISWA-vereniging	X	X	afgeven fabriekscodes	n.v.t.		www.hiswa.nl
Stichting Scheeps Afvalstoffen Vaarbewijzen	X	X	afgeven olieafgifteboekje	36.04.03		www.sabni.nl
Binnenvaart (SAB) ProRail	X		beheren spoorinfrastructuur	13.02	314 (excl. BTW)	www.prorail.nl
Nederlands Loodswezen BV	X		faciliteren beloodsen schepen	33.02.02		www.loodswezen.nl
KIWA	X		Vergunningverlening voor ILT	38.01		www.kiwa.nl
Regionale luchthavens	X		div	35.01.05		div.
Dienst voor het Kadaster en de openbare registers	X	X	Het bijhouden van de openbare registers en kadastrale registratie en het cartografisch weergeven van geografische basisgegevens. Het verstrekken van inlichtingen aan belanghebbers	51	2,5	www.kadaster.nl
Stichting Advisering Bestuursrechtspraak	X	X	Het op verzoek van de bestuursrechter uitbrengen van onafhankelijke deskundigenberichten op het gebied van milieu, ruimtelijke ordening, water, bouw en schade.	41.01	5,4	www.stab.nl

- Met invoering van het wetsvoorstel RRKL zullen de regionale luchthavens geen RWT meer zijn.
- In de loop van 2011-2012 zullen enkele ZBO's, als gevolg van de Kaderwet ZBO's, worden opgeheven of worden samengevoegd met andere ZBO's.
- Het Kadaster en het Ctgb worden slechts voor een beperkt deel gefinancierd vanuit de begroting van lenM. Het overige komt uit de tarieven.
- Het CBR ontvangt t.b.v. het alcohol en drugsprogramma een bijdrage in de kosten van lenM.
- De STAB wordt gefinancierd door zowel lenM als ELI. In deze begroting is het geraamde bedrag lenM opgenomen.

Bijlagen

- De bedragen apparaatsuitgaven van de begrotingsgefinancierde RWT's betreffen de bedragen zoals opgenomen in de begrotingen 2011 van deze organisaties.

4.2 Overzichtsconstructie Milieu

Toelichting:

In de ministerraad van 24 augustus 2001 is besloten om vanaf de begroting 2003 een Overzichtsconstructie Milieu (OCM) op te nemen als vervanging van het Milieuprogramma. Dit is een overzicht waarin informatie bijeen wordt gebracht van (onderdelen van) beleidsartikelen van verschillende begrotingen met een milieudoelstelling. In de overzichtsconstructie zijn operationele doelen uit beleidsartikelen van de verschillende departementen opgenomen, exclusief de Zelfstandige Bestuursorganen (ZBO's) en de Baten- en Lastendiensten, die overwegend een uitvoerend karakter hebben.

Het opnemen van een overzichtsconstructie door een daartoe aangevozen minister dient louter een informatiefunctie voor de Staten-Generaal. Op deze wijze wordt het integrale overheidsbeleid op een beleidsterrein zichtbaar gemaakt in één begroting of jaarverslag, ook al wordt het beleid door meerdere ministers ontwikkeld en/of uitgevoerd. De individuele ministeriële verantwoordelijkheid blijft daarbij gehandhaafd.

De Overzichtsconstructie Milieu is opgezet volgens de vigerende Regeling Rijksbegrotingsvoorschriften. Er wordt een overzicht gegeven van alle met milieubeleid in verband staande artikelen en operationele doelstellingen bij lenM en andere ministeries. Begrotingsprestaties en -bedragen worden niet opgenomen; in de begroting van de andere ministeries kan de precieze invulling van het operationele doel worden teruggevonden.

De Overzichtsconstructie Milieu kent primair een thematische indeling waarbij is uitgegaan van de kerntaken van het milieubeleid bij het Ministerie van lenM:

1. Klimaatverandering en luchtkwaliteit
2. Duurzaam produceren
3. Verminderen van risico's van stoffen, straling en GGO's
4. Versterken van het internationale milieubeleid
5. Leefomgevingskwaliteit

Aangezien een operationeel doel kan bijdragen aan meerdere taken, komen sommige operationele doelen in de overzichtsconstructie op meerdere plaatsen voor. De overzichtsconstructie bevat geen andere informatie dan in de individuele begrotingen is terug te vinden. De kwaliteit van de informatie is daarom direct afhankelijk van de informatie die is opgenomen in de afzonderlijke departementale begrotingen.

Niet alle ministeries hebben specifieke beleidsdoelstellingen op milieugebied of de milieubijdrage is niet expliciet ondergebracht in een operationeel doel:

- III Algemene Zaken (AZ)
Algemene Zaken heeft geen specifieke beleidsdoelstellingen op het milieugebied en ook geen significante milieu-uitgaven.
- VII Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK)
De Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties is verantwoordelijk voor het beleid en de kaders op het terrein van de bedrijfsvoering van de rijksdienst. Dit betreft onder meer duurzame faciliteiten, duurzame huisvesting en ict, duurzame mobiliteit en duurzaam inkopen. De uitgaven hiervoor maken onderdeel uit van de begrotingen van departementen zelf.
De rijksuitgaven voor stedelijke vernieuwing in het kader van het stedenbeleid zijn opgenomen in de begrotingen van Binnenlandse

Bijlagen

Zaken en Koninkrijksrelaties en Infrastructuur & Milieu en maken onderdeel uit van het extracomptabel overzicht stedenbeleid. De Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties is programmaminister voor het stedenbeleid.

Gemeentes en Provincies ontvangen van het Rijk verschillende bijdragen voor milieu. Deels staan die uitgaven op de betreffende departementale begrotingen (specifieke- of verzameluitkering) en deels maken zij onderdeel uit van het Gemeente- (B) en/of het Provinciefonds (C) (algemene, integratie- of decentralisatieuitkering). De Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties is Fondsbeheerder voor beide fondsen; de Staatssecretaris van Financiën is medefondsbeheerder.

- VIII Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen (OCW)
In het kader van wetenschapsbeleid heeft OCW geen taken en specifieke doelen ten aanzien van milieubeleid. OCW oormerkt geen subsidies of begrotingsbedragen aan milieubeleid.
- IX Financiën (Fin)
Financiën heeft geen specifieke beleidsdoelstellingen op het milieugebied en ook geen significante milieu-uitgaven.
Voor de volledigheid is voor de fiscale ontvangsten een verwijzing in de OCM opgenomen naar het desbetreffende ontvangstenoverzicht in bijlage 3 en belastinguitgavenoverzicht in bijlage 5 van de Miljoenennota. Er mag overigens geen relatie gelegd worden tussen fiscale ontvangsten en milieu-uitgaven; milieugerelateerde fiscale ontvangsten zijn uit hun aard niet geoormerkt voor milieu-uitgaven.
- X Defensie (Def)
Naast de zichtbare uitgaven heeft Defensie niet zichtbare milieu-uitgaven in investerings- en exploitatiebudgetten. Deze niet zichtbare uitgaven betreffen onder andere de (meer)kosten voor inkoop van groene stroom, basispakket duurzaam bouwen en energie-efficiënte apparaten en voertuigen en personeelsuitgaven voor de milieu-uitvoeringsorganisatie.

Bijlagen

Taak 1: Klimaatverandering en luchtkwaliteit

	Ministerie	Artikel	Nr OD	Naam OD
VII	BZK	4	1	Energie en bouwkwaliteit
VII	BZK	9	1	Een doelmatige uitvoeringspraktijk van de rijkshuisvesting
X	DEF	90	3	Beheersing en ontwikkeling van departementsbrede programma's (o.a. milieu-uitgaven)
XII	lenM	34	34.04	Netwerk decentraal/regionaal vervoer
XII	lenM	36	36.01	Leefomgeving hoofdwegen
XII	lenM	36	36.03	Luchtvaart
XII	lenM	36	36.04	Scheepvaart
XII	lenM	37	37.01	Weer, klimaat en seismologie
XII	lenM	38	38.01	Inspectie Leefomgeving en Transport
XII	lenM	53	53.08	Tegengaan klimaatverandering:
XII	lenM	53	53.14	Verbeteren luchtkwaliteit
XII	lenM	53	53.16	Stimuleren van duurzame mobiliteit
XII	lenM	53	53.18	Bevorderen duurzame industrie
XIII	EL&I	14	3	Bevorderen van een duurzame en veilige energievoorziening
XIII	EL&I	16	1	Versterken concurrentiekracht en verduurzaming agroketens en visserij
	Fin	Bijlage 3 Milj.nota	Tabel 3.2.2	Toelichting op de belasting <i>ontvangsten</i>
	Fin	Bijlage 5 Milj.nota	Tabel 5.4.1	Toelichting op de belasting <i>uitgaven</i>
	Fin	Bijlage 5 Milj.nota	Tabel 5.4.2	Toelichting op de belasting <i>uitgaven</i>

Taak 2: Duurzaam produceren

	Ministerie	Artikel	Nr OD	Naam OD
V	BZ	6	2	Efficient en duurzaam watergebruik, veiliger delta's en stroomgebieden en verbeterde toegang tot drinkwater en sanitaire voorzieningen in ontwikkelingslanden / partnerlanden
VII	BZK	9	1	Een doelmatige uitvoeringspraktijk van de rijkshuisvesting
X	DEF	90	3	Beheersing en ontwikkeling van departementsbrede programma's (o.a. milieu-uitgaven)
XII	lenM	31	31.02	Veiligheid
XII	lenM	31	31.03	Waterkwaliteit
XII	lenM	36	36.02	Leefomgeving spoorwegen
XII	lenM	36	36.04	Scheepvaart
XII	lenM	38	38.01	Inspectie Leefomgeving en Transport
XII	lenM	54	54.14	Reductie van milieubelasting door (keten)gericht afval- en productiebeheer
XII	lenM	54	54.16	Verbeteren van Milieukwaliteit van Bodem en Water
XII	lenM	54	54.26	Duurzaam gebruik van ecosystemen en natuurlijke hulpbronnen
XIII	EL&I	16	1	Versterken concurrentiekracht en verduurzaming agroketens en visserij
XIII	EL&I	16	3	Plant- en diergezondheid
XIII	EL&I	18	1	Versterking mainports, brainport, greenports en andere clusters gerelateerd aan topsectoren
XIII	EL&I	18	2	Wederzijds versterken van ecologie en economie
XIII	EL&I	18	3	Behouden van intern-/nationale biodiversiteit en versterken van onze natuur
XIII	EL&I	16	2	Borgen voedselveiligheid en -kwaliteit
	Fin	Bijlage 5 Milj.nota	Tabel 5.4.1	Toelichting op de belasting <i>uitgaven</i>
	Fin	Bijlage 5 Milj.nota	Tabel 5.4.2	Toelichting op de belasting <i>uitgaven</i>

Bijlagen

Taak 3: Verminderen van risico's van stoffen , straling en GGO's				
	Ministerie	Artikel	Nr OD	Naam OD
VI	VenJ	23	4	Vergroten bestuurlijke en operationele slagkracht veiligheidsregio's en deze regio's voorzien in middelen die nodig zijn voor een adequate taakuitvoering door veiligheidsregio's
VII	BZK	9	1	Een doelmatige uitvoeringspraktijk van de rijkshuisvesting
X	DEF	90	3	Beheersing en ontwikkeling van departementsbrede programma's (o.a. milieu-uitgaven)
XII	lenM	33	33.01	Externe veiligheid
XII	lenM	33	33.02	Veiligheid scheepvaart
XII	lenM	33	33.03	Veiligheid luchtvaart
XII	lenM	36	36.03	Luchtvaart
XII	lenM	36	36.04	Scheepvaart
XII	lenM	38	38.01	Inspectie Leefomgeving en Transport
XII	lenM	56.34	1	Veilig gebruik van chemische stoffen
XII	lenM	56.40	3	Verantwoorde toepassing van ggo's
XII	lenM	56.42	4	Beheersing van risico's die samenhangen met externe veiligheid
XIII	EL&I	16	2	Borgen voedselveiligheid en -kwaliteit
XV	SZW	44	1	Bevorderen dat werkgevers en werknemers in bedrijven, branches en sectoren een effectief en efficiënt arbeidsomstandigheden- en verzuimbeleid voeren
XV	SZW	50	2	Het zoveel mogelijk bij leven verstrekken van een eenmalige financiële tegemoetkoming in de immateriële schade aan werknemers, of huisgenoten van werknemers met maligne mesotheliom door asbestblootstelling, die niet via de voormalige werkgever een schadevergoeding kunnen krijgen
	Fin	Bijlage 3 Milj.nota	Tabel 3.2.2	Toelichting op de belasting <i>ontvangsten</i>
	Fin	Bijlage 5 Milj.nota	Tabel 5.4.1	Toelichting op de belasting <i>uitgaven</i>
	Fin	Bijlage 5 Milj.nota	Tabel 5.4.2	Toelichting op de belasting <i>uitgaven</i>

Bijlagen

Taak 4: Versterken van het internationale milieubeleid				
	Ministerie	Artikel	Nr OD	Naam OD
V	BZ	1	1	Een goed functionerende internationale rechtsorde
V	BZ	2	4	Het bevorderen van energievoorzienings- en grondstoffen zekerheid
V	BZ	3	1	Een democratische, slagvaardige en transparante Europese Unie die haar burgers vrijheid, recht, veiligheid, welvaart en duurzame economische groei biedt
V	BZ	3	2	Een effectief, efficiënt en coherent optreden van de Unie ten opzichte van derde landen of regio's
V	BZ	3	3	Een hechtere Europese waardengemeenschap
V	BZ	4	1	Toegenomen voedselzekerheid in partnerlanden
V	BZ	4	3	Private sector ontwikkeling
V	BZ	6	1	Duurzaam milieugebruik wereldwijd
V	BZ	6	2	Efficient en duurzaam watergebruik, veiliger delta's en stroomgebieden en verbeterde toegang tot drinkwater en sanitaire voorzieningen in ontwikkelingslanden / partnerlanden
VII	BZK	4	1	Energie en bouwkwaliteit
X	DEF	90	3	Beheersing en ontwikkeling van departementsbrede programma's (o.a. milieu-uitgaven)
XII	lenM	36	36.01	Leefomgeving hoofdwegen
XII	lenM	36	36.02	Leefomgeving spoorwegen
XII	lenM	36	36.03	Luchtvaart
XII	lenM	36	36.04	Scheepvaart
XII	lenM	38	38.01	Inspectie Leefomgeving en Transport
XII	lenM	57	57.54	Strategie en bestuur
XII	lenM	57	57.48	Clean Development Mechanism
XII	lenM	57	57.44	Internationaal milieubeleid
XII	lenM	57	57.50	Beperken klimaatverandering door post-Kyoto afspraken
XII	lenM	57	57.52	Interreg
XIII	EL&I	12	2	Meer bedrijven die meer (technologische) kennis ontwikkelen, delen en benutten
XIII	EL&I	12	1	Bevorderen van publiek/private kennisontwikkeling voor topsectoren en maatschappelijke vraagstukken
XIII	EL&I	13		Een excellent ondernemingsklimaat
XIII	EL&I	16	1	Versterken concurrentiekracht en verduurzaming agrotetens en visserij
XIII	EL&I	18	1	Versterking mainports, brainport, greenports en andere clusters gerelateerd aan topsectoren
XIII	EL&I	18	2	Wederzijds versterken van ecologie en economie
XIII	EL&I	18	3	Behouden van intern-/nationale biodiversiteit en versterken van onze natuur
XIII	EL&I	16	4	Kennisontwikkeling en innovatie ten behoeve van het groene domein
XVI	VWS	41	2	Het voorkomen van gezondheidsschade door onveilig voedsel en onveilige producten
XVI	VWS	46	1	Voor iedere Nederlander die dat wil is een passend sport- en beweegaanbod in de buurt aanwezig, dat bovendien toegankelijk is
XVI	VWS	98	3.2	Gezondheidsraad
	Fin	Bijlage 5	Tabel 5.4.1	Toelichting op de belastinguitgaven
	Fin	Milj.nota Bijlage 5 Milj.nota	Tabel 5.4.2	Toelichting op de belastinguitgaven

Bijlagen

Taak 5: Leefomgevingskwaliteit				
	Ministerie	Artikel	Nr OD	Naam OD
V	BZ	6	2	Efficient en duurzaam watergebruik, veiliger delta's en stroomgebieden en verbeterde toegang tot drinkwater en sanitaire voorzieningen in ontwikkelingslanden / partnerlanden
VII	BZK	4	1	Energie en bouwkwaliteit
VII	BZK	9	1	Een doelmatige uitvoeringspraktijk van de rijkshuisvesting
X	DEF	90	3	Beheersing en ontwikkeling van departementsbrede programma's (o.a. milieu-uitgaven)
XII	lenM	31	31.03	Waterkwaliteit
XII	lenM	36	36.02	Leefomgeving spoorwegen
XII	lenM	36	36.04	Scheepvaart
XII	lenM	60	60.01	Realiseren duurzaam gebruik bodem, ondergrond en grondwater
XII	lenM	60	60.02	Tegengaan van geluidhinder
XII	lenM	60	60.03	Realiseren ruimte voor windenergie en klimaatadaptatie
XII	lenM	60	60.04	Bevorderen adequaat gebiedsgericht instrumentarium en duurzame ontwikkeling
XIII	EL&I	18	1	Versterking mainports, brainport, greenports en andere clusters gerelateerd aan topsectoren
XIII	EL&I	18	2	Wederzijds versterken van ecologie en economie
XIII	EL&I	18	3	Behouden van intern-/nationale biodiversiteit en versterken van onze natuur
	Fin	Bijlage 5 Milj.nota	Tabel 5.4.1	Toelichting op de belasting <i>uitgaven</i>
	Fin	Bijlage 5 Milj.nota	Tabel 5.4.2	Toelichting op de belasting <i>uitgaven</i>

4.3 Afkortingenlijst

AAS	Amsterdam Airport Schiphol
AIS	Automatic Identification System
AKI	Automatische Knipperlichtinstallaties
AMvB	Algemene Maatregel van Bestuur
APK	Algemene periodieke keuring
ATB	Automatische treinbeïnvloeding
ATB-V	Arbeidstijdenbesluit Vervoer
Barro	Besluit algemene regels ruimtelijke ordening
BBP	Bruto Binnenlands Produkt
BCT	boordcomputer taxi
BDU	Brede Doeluitkering
BenO	Beheer en Onderhoud
BES	Bonaire, st. Eustatius en Saba
Bevi	Besluit externe veiligheidinrichtingen
BGT	Basisregistratie Grootchalige Topografie
BIRK	Budget Investeringen Ruimtelijke Kwaliteit
BKL	Basiskustlijn
BLD	Baten-Lastendienst
BLS	Baten-Lastenstelsel
BPM	Belasting van Personenauto's en Motorrijwielen
Bro	Besluit ruimtelijk ordening
BuZa	Ministerie van Buitenlandse Zaken
BZK	Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
CBR	Stichting Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen
CBS	Centraal Bureau voor de Statistiek
CBV	Comité voor Binnenvaartveiligheid
CCR	Centrale Commissie voor de Rijnvaart
CDM	Clean Development Mechanism
CE-	Conformité Européenne markering
markering	
CenD	Centrale Diensten
CFK	chloorfluor koolwaterstof
Chw	Crisis- en herstelwet
CLRTAP	Conventie inzake Grensoverschrijdende luchtverontreiniging over grote afstand
CO ₂	Koolstofdioxide
COGEM	Commissie Genetische Modificatie
CRA	College van Rijksadviseurs
Ctgb	College voor de Toelating van Gewasbeschermingsmiddelen en biociden
dB	Decibel
db(A)	decibel (audio)
DG	Directeur Generaal
EAM	Environmental Assessment Module
EASA	European Aviation Safety Agency
ECAC	European Civil Aviation Conference
ECE	Economic Commission for Europe
ECHA	European Chemicals Agency
ECN	EnergieonderzoekCentrum Nederland
EHS	Ecologische Hoofd Structuur
EL&I	Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie
EM-velden	Electromagnetische-velden
EPC	Energie Prestatie Coëfficiënt
EPCIP	European Program for Critical Infrastructure Protection
ERTMS	European Rail Traffic Management System
ESPON	Europese Observatienetwerk voor territoriale ontwikkeling en cohesie

Bijlagen

ETS	Emission Trading System
EU	Europese Unie
EUMESTAT	European Organisation for the Exploration Meteorological Satellites
FAB2	Functionele Agrobiodiversiteit II
FABEC	Functional Airspace Block Europe Central
GBEP	Global Bio-Energy Partnership
GGO	Genetisch Gemodificeerd Organisme
GI	Geo-informatie
GIS	Geluidsisolatieproject Schiphol
HCFK	hydrochloorfluorkoolwaterstoffen
HFK	fluorkoolwaterstoffen
HGIS	Homogene Groep Internationale Samenwerking
HNS	Hazardous and Noxious Substances
HOV	Havenontvangst voorzieningen
HSA	High Speed Alliance
HSL	Hogesnelheidslijn
HWBP	Hoogwaterbeschermingsprogramma
HWN	Hoofd Wegennet
HWN	hoofdwegennet
IAEA	International Atomic Energy Agency
ICAO	International Civil Aviation Organization
ICT	Informatie en Communicatie Technologie
lenM	Infrastructuur en Milieu
IF	Infrastructuur Fonds
ILG	Investeringsbudget Landelijk Gebied
ILO	International Labour Organization
IMO	International Maritime Organisation
Inspire	Europese Richtlijn voor harmonisatie van geo-informatie
INTERREG	Programma voor transnationale samenwerking op het gebied van de ruimtelijke ordening
IOD	Inlichtingen- en Opsporingsdienst
IPCC	Intergovernmental Panel on Climate Change
IPG	Innovatieprogramma Geluid
IPO	Interprovinciaal Overleg
ISA	Intelligente SnelheidsAssistent
IVW	Inspectie Verkeer en Waterstaat
JAA	Joint Aviation Administration
JI	Joint Implementation
KDC	Knowledge Development Center
KNMI	Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut
KpVV	Kennisplatform Verkeer en Vervoer
KRM	Kaderrichtlijn Mariene Strategie
KRW	(Europese) Kaderrichtlijn Water
Kton	Kiloton (miljoen kilo)
LAP	Landelijk Afvalbeheerplan
LCC	Life Cycle Costs
LIB	Luchthavenindelingbesluit
LPG	Liquified Petrol Gas
LRT	Landelijke Rapportage Toetsing
LVB	Luchthavenverkeerbesluit
LVNL	Luchtverkeersleiding Nederland
LZV	Langere, Zwaardere Vrachtwagens
MDG's	Millennium Development Goals
MDI	Milieudrukindicator
MER	Milieu Effect Rapportage
MIA	milieu-investeringsaftrek
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
MIT	Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport
MJPO	Meerjarenprogramma Ontsnippering

Bijlagen

MKB	Midden- en Kleinbedrijf
MKBA	Maatschappelijke Kosten-Batenanalyse
MKI	Milieukwaliteitsindicator
MOU	Memorandum of Understanding
MRB	Motorrijtuigenbelasting
Mton	Megaton (1 miljard kilo)
MTOW	Maximum take off weight
MVO	Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen
MW	Megawatt
NAVO	Noord-Atlantische Verdrags Organisatie
NEa	Nederlandse Emissieautoriteit
NEC	National Emission Ceilings
NEN	Nederlands Normalisatie Instituut
NeR	Nederlandse emissierichtlijn
NGO	Niet Gouvernementele Organisatie
NH ₃	Ammoniak
NIWO	Stichting Nationale en Internationale Wegvervoerorganisatie
NLR	Nationaal Lucht- en Ruimtevaart Laboratorium
NMCA	Nationale Markt en capaciteitsanalyse
NML	Stichting Nederland Maritiem Land
NMP	Nationaal Milieubeleidsplan
NMVOS	vluchtige organische stoffen excl. methaan
NNI	Nederlands Normalisatie Instituut
NO ₂	Stikstofdioxide
NOMO	Nota Mobiliteit
NO _x	Stikstofoxiden
NR	Nota Ruimte
NS	Nederlandse Spoorwegen
NSL	Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit
NSP	Nieuwe Sleutel Projecten
NV	Naamloze vennootschap
NWO	Nederlandse Organisatie voor Wetenschappelijk Onderzoek
OCW	Onderwijs, Cultuur en Wetenschap
OD	Operationeel Doel
OESO	Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling
OSPAR	Oslo-Parijs
OV	Openbaar vervoer
PBL	Planbureau voor de Leefomgeving
PFK	Perfluorkoolwaterstoffen
PGS(15)	Publicatiereeks gevaarlijke stoffen
PKB	Planologische Kernbeslissing
PM ₁₀	fijnstof met een aerodynamische diameter kleiner dan 10 micrometer
PPS	Publiek-private samenwerking
ProMT	Programma Milieu en Technologie
PSC	Port State Control
RBML	Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens
RDW	Rijksdienst voor het Wegverkeer
REACH	Registratie, evaluatie en autorisatie chemische stoffen
REVI	Regeling externe veiligheidinrichtingen
RHB	Rijkshoofdboekhouding
RIS	Rivier Informatie Systemen
RIVM	Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu
RO	Ruimtelijke Ordening
RoHS	Restriction of Hazardous Substances
ROM	Ruimtelijke Ordening en Milieu
RRKL	Regeling Regionale en Kleine Luchthavens

Bijlagen

RWS	Rijkswaterstaat
RWT	Rechtspersoon met een wettelijke taak
SCP	EU Actieplan voor duurzaam consumeren en produceren
SDE	Stimuleringsregeling Duurzame Energie
SES	Single European Sky
SF ₆	Sulfur hexafluoride
SfA	Stimuleringsfonds voor Architectuur
SO ₂	Zwavel dioxide
StAB	Stichting Advisering Bestuursrechtspraak
STCW	Standards of Training Certification Watchkeeping for Seafarers
STS	Stoptonend Sein
SVIR	Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte
SVOV	Sociale Veiligheid Openbaar Vervoer
SWOV	Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid
SZW	Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid
TEN	Trans Europees Netwerk
TK	Tweede Kamer
TNO	Nederlandse Organisatie voor Toegepast Natuurwetenschappelijk Onderwijs
TRG	Totaal Risicogewicht Grenswaarde
TSI SRT	Technical Specification for Interoperability Safety in Railway Tunnels
TVG	Totaal Volume Geluid
UN/ECE	United Nations Economic Commission for Europe
UNEP	United Nations Environment Programme
UNESCO	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization
UNFCCC	United Nations Framework Convention on Climate Change
VAMIL	vrijwillige afschrijving milieu-investeringen
VenW	Verkeer en Waterstaat
VHR	Vogel en Habitat Richtlijn
VI	VROM-Inspectie
VN	Verenigde Naties
VNG	Vereniging Nederlandse Gemeenten
VOS	vluchtige organische stoffen
VROM	Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer
VWS	Volksgezondheid, Welzijn en Sport
Wabo	Wet algemene bepalingen omgevingsrecht
Wbb	Wet bodembescherming
Wgh	Wet geluidhinder
WHO	World Health Organisation
Wm	Wet milieubeheer
WMO	Wereld Meteorologische Organisatie
Wro	Wet ruimtelijke ordening
Wvg	Wet voorkeursrecht gemeenten
WWI	Wonen, Wijken en Integratie
ZBO	Zelfstandig Bestuursorgaan