

Vergaderjaar 2007–2008

**31 200 XII**

**Vaststelling van de begrotingsstaten van het  
Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor  
het jaar 2008**

**Nr. 2**

**MEMORIE VAN TOELICHTING**

**Inhoudsopgave**

**blz.**

**A. ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING BIJ HET BEGROTINGS-  
WETSVOORSTEL**

**2**

Wetsartikel 1 (begrotingsstaat ministerie)

2

Wetsartikel 2 (begrotingsstaat baten-lastendiensten)

2

**B. BEGROTINGSTOELICHTING**

**3**

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

### **Wetsartikel 1 (begrotingsstaat ministerie)**

De begrotingsstaten die onderdeel uitmaken van de Rijksbegroting, worden op grond van artikel 1, derde lid, van de Comptabiliteitswet 2001 elk afzonderlijk bij de wet vastgesteld. Het onderhavige wetsvoorstel strekt ertoe om de begrotingsstaat van het ministerie van Verkeer en Waterstaat voor het jaar 2008 vast te stellen.

Alle voor dit jaar vastgestelde begrotingswetten tezamen vormen de Rijksbegroting voor het jaar 2008 Een toelichting bij de Rijksbegroting als geheel is opgenomen in de Miljoenennota 2008.

Met de vaststelling van dit wetsartikel worden de uitgaven, verplichtingen en de ontvangsten voor het jaar 2008 vastgesteld. De in de begroting opgenomen begrotingsartikelen worden in onderdeel B van deze Memorie van Toelichting toegelicht (de zogenaamde begrotingstoelichting).

### **Wetsartikel 2 (begrotingsstaat baten-lastendiensten)**

Met de vaststelling van dit wetsartikel worden de baten en lasten en de kapitaaluitgaven en -ontvangsten van de baten-lastendiensten Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut, Rijkswaterstaat en de Inspectie Verkeer en Waterstaat voor het jaar 2008 vastgesteld.

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

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

## **B. BEGROTINGSTOELICHTING**

<b>Inhoudsopgave</b>	<b>blz.</b>
<b>B. Begrotingstoelichting</b>	<b>3</b>
1. Leeswijzer	4
2. Het beleid	5
2.1 De beleidsagenda	5
2.2 De beleidsartikelen	22
2.3 De niet-beleidsartikelen	115
3. De bedrijfsvoeringsparagraaf	124
4. De baten-lasten diensten	126
5. Verdiepingshoofdstuk	142
6. Bijlagen	162
6.1 Moties en toezeggingen	162
6.2 ZBO's en RWT's	191
6.3 Lijst met afkortingen	193

## 1. LEESWIJZER

De begroting opent met de beleidsagenda. Die beschrijft de beleidsprioriteiten van VenW voor 2008. Daarmee vormt de beleidsagenda meteen de eerste aanzet voor de discussie over de VenW-begroting 2008.

Na de beleidsagenda komen de beleidsartikelen (31 t/m 37) aan bod. De beleidsartikelen bieden systematisch inzicht in doelstellingen en de producten waarmee ze worden gerealiseerd, de hoeveelheid geld die daarmee is gemoeid en de manier waarop de evaluatie plaatsvindt.

Alle operationele doelstellingen in de begroting, met uitzondering van «Bestuurlijke organisatie en instrumentatie» op artikel 31 «Integraal Waterbeheer» zijn voorzien van meetbare gegevens.

Voor deze operationele doelstelling zijn geen aparte meetbare gegevens ontwikkeld, omdat de producten die bij deze operationele doelstelling horen gericht zijn op zowel veiligheid, als op kwaliteit en kwantiteit (de overige operationele doelstellingen van artikel 31) en ook daar zijn weergegeven.

Uitgaven die niet zinvol of doelmatig kunnen worden toegerekend aan de beleidsartikelen, zijn verantwoord onder de niet-beleidsartikelen (39 t/m 41).

Deze begroting bevat verder:

- een bedrijfsvoeringsparagraaf, welke ingaat op de belangrijkste bedrijfsvoeringsontwikkelingen bij het departement;
- een paragraaf baten-lastendiensten, waarin de relevante financiële gegevens van de agentschappen KNMI, RWS en IVW zijn opgenomen;
- een verdiepingshoofdstuk, waarin de opbouw van de beschikbare bedragen per begrotingsartikel wordt verduidelijkt;
- een bijlage met een lijst van moties en toezeggingen en
- een bijlage met zelfstandige bestuursorganen (ZBO) en rechtspersonen met een wettelijke taak (RWT).

In het coalitieakkoord zijn middelen vrijgemaakt voor diverse maatregelen. Deze middelen zijn grotendeels nog gereserveerd binnen het FES of op de aanvullende post van het Rijk. Deze bedragen zijn derhalve nog niet toegevoegd aan de begroting. Wel is kwalitatief bij de artikelen en kwantitatief (extracomptabel) bij de verschillende financiële tabellen aangegeven om welke bedragen en projecten het gaat.

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

## **2. HET BELEID**

### **2.1 De beleidsagenda**

#### *Sturen op duurzame groei*

Onder het motto «sturen op duurzame groei» wil het ministerie van Verkeer en Waterstaat (VenW) in de komende jaren duidelijke keuzes maken om Nederland op de lange en korte termijn sterker, mobieler, veiliger en schoner te maken. Mobiliteit en een krachtig logistiek netwerk vormen de basis onder een gezonde economie. En een klimaatbestendig Nederland is letterlijk van levensbelang voor de toekomst van ons land. De grootste uitdaging is om deze doelen te bereiken waarbij de druk op de ruimte, het milieu, de veiligheid en de leefbaarheid zo min mogelijk toeneemt. Kortom: bijdragen aan de duurzame ontwikkeling van mobiliteit en waterbeheer. Deze beleidsagenda maakt duidelijk met welke plannen VenW in 2008 en de jaren daarna vorm wil geven aan een land waarin economische groei en duurzaamheid meer met elkaar in balans zijn en elkaar waar mogelijk versterken. De politieke en bestuurlijke keuzes die daarvoor nodig zijn, worden in samenspraak met burgers, marktpartijen, decentrale overheden en maatschappelijke organisaties gemaakt. De belangrijkste randvoorwaarde daarbij is dat overleg niet ten koste mag gaan van snelheid in de besluitvorming. Dat kunnen we ons niet veroorloven gezien de ernst van de vraagstukken waar we voor staan, met name op het punt van bereikbaarheid.

Deze beleidsagenda bouwt voort op het Coalitieakkoord (met name de pijlers 2 en 3) en het Beleidsprogramma, en is opgebouwd rond vier hoofdthema's: een ambitieuze aanpak van de files, een sterke concurrentiepositie voor Nederland, groei en meer kwaliteit in het openbaar vervoer (OV), en een klimaatbestendige en veilige samenleving. Voor elk van deze thema's geldt dat succesvolle innovaties onmisbaar zijn om de doelen uit de Nota Mobiliteit te halen en Nederland op een duurzame manier klimaatbestendig te maken. VenW zal dan ook bij haar beleidsvoornemens streven naar nieuwe oplossingen en innovatie in de VenW-sectoren stimuleren.

Minstens even onmisbaar is internationale samenwerking. Niet voor niets is internationale samenwerking gekozen als eerste pijler van het nieuwe kabinetsbeleid. De internationale gemeenschap raakt onderling steeds nauwer verweven. Dit betekent dat onze kansen en mogelijkheden mede afhankelijk zijn van anderen. Voor VenW geldt dat des te meer. Verkeer, vervoer, en water houden nu eenmaal niet op aan de grenzen en luchtvaart is bijna per definitie internationaal. Veel VenW-beleid komt tot stand via Europese regelgeving. Daarnaast vergen veel problemen, zoals op het gebied van water en klimaat, een internationale aanpak, aangezien maatregelen op nationaal niveau onvoldoende zijn. Daarom zal VenW voor elk van de bovengenoemde thema's stevig inzetten op internationale samenwerking, zowel in Europees verband als daarbuiten.

#### **1. Fileaanpak**

De fileproblematiek is meer en meer een obstakel aan het worden voor toekomstige economische groei. Bovendien zijn ook het milieu en de leefbaarheid gebaat bij een betere doorstroming op de weg. In juni 2007 constateerde het Kennisinstituut voor Mobiliteit (KIM) weliswaar dat het mobiliteitsbeleid in het achter ons liggende decennium vruchten heeft

afgeworpen, in die zin dat het de groei van de files heeft afgeremd. Desondanks blijven de files toenemen en slijt Nederland langzaam maar zeker dicht. Het is dus duidelijk dat er tussen nu en 2020 (de beleids-horizon van de Nota Mobiliteit) veel moet gebeuren om Nederland over de weg mobieler te maken.

De drieslag benutten, bouwen en beprijzen uit de Nota Mobiliteit blijft het uitgangspunt, want alleen het complete pakket aan korte- en langetermijn maatregelen kan soelaas bieden. Gezien de ontwikkeling van de filecijfers zal het kabinet de komende jaren op alle fronten het maximale doen om Nederland op de korte en langere termijn in beweging te houden. Dat betekent een voortvarende uitvoering van geplande aanleg- en onderhoudsprojecten en een betekenisvolle eerste stap op het punt van Anders Betalen voor Mobiliteit. Met het gereedkomen van de Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse (LMCA) Wegen eind 2007 zet VenW bovendien, samen met de decentrale overheden, de volgende stap in de eerder geïntroduceerde gebiedsgerichte netwerkaanpak. Op basis van de LMCA Wegen en in overleg met de regio's vindt in deze kabinetsperiode de verdere invulling van het wegenprogramma 2015–2020 plaats.

Het kabinet onderschrijft daarbij nadrukkelijk de ook door de Kamer gevoelde noodzaak om de huidige besluitvormingprocedures en financieringsconstructies kritisch tegen het licht te houden. Daarom stelt VenW twee commissies in. De eerste richt zich op de vraag hoe procedures rond infrastructuurprojecten sneller kunnen zonder dat de zorgvuldigheid in het gedrang komt. Deze commissie kijkt daarbij in ieder geval naar mogelijkheden in de sfeer van wetgeving. De tweede commissie richt zich op de rol van private partijen bij de financiering van projecten.

#### *1.1 Het fundament op orde: knelpuntenaanpak, benutting, onderhoud*

De korte termijnmaatregelen die voor 2008 en verder in de planning zitten, vallen samengevat onder de noemer: «Het fundament op orde». Daarbij gaat het om de aanpak van knelpunten, benuttingsmaatregelen en onderhoud.

Een groot aantal geplande spitsstroken en andere maatregelen valt onder het fileplan Zichtbaar Snel Meetbaar (ZSM). Het gaat in totaal om 55 projecten: 33 projecten die onder de Spoedwet Wegverbreding vallen en 22 projecten op de belangrijkste knelpunten uit de file top 50. Veel van deze projecten zijn eerder vertraagd door de discussies over luchtkwaliteit. Het is de ambitie van het kabinet om het tempo in deze periode flink op te voeren. Concreet zullen tot eind 2008 tien projecten worden opgeleverd, waaronder de verbredingen van de A9-Holendrecht–Diemen en de A1/A6 Muiderberg–Almere Stad West. Op dit moment lopen er enkele tientallen luchtonderzoeken, die zo snel mogelijk worden afgerond. Nog vóór eind 2008 ondertekent de minister van VenW een groot aantal wegaanpassings- en tracébesluiten, waaronder de besluiten voor de A50 Valburg–Grijsoord en de A1 Diemen-Muiderberg. De ambitie is om vóór het einde van deze kabinetsperiode de besluitvorming over alle ZSM-projecten af te ronden en de overgrote meerderheid van de 55 projecten op te leveren.

Het programma Filevermindering loopt tot eind 2008 en is met name gericht op een optimale benutting van het wegennet. In dit programma zijn veertig projecten ondergebracht, geselecteerd uit drieduizend creatieve ideeën van deskundigen en weggebruikers, die de dagelijkse

files op een eenvoudige en snelle manier verkorten. Ook de inzet van ICT-instrumenten om de druk op het woon- en werkverkeer te reduceren maakt onderdeel uit van dit programma. In dit programma werkt VenW intensief samen met andere wegbeheerders en maatschappelijke organisaties. De projecten lopen uiteen van calamiteitenschermen om kijkfiles tegen te gaan tot speciaal opgeleide «groenegolfteams», die wegbeheerders helpen bij een optimale afstemming van verkeerslichten. Dat laatste project leidt tot 70 procent minder wachttijd op sommige locaties. Enkele voorbeelden van nieuwe projecten in 2008 zijn de opname van fileverminderend rijgedrag in het verkeersexamen en het toepassen van een verplaatsbare barrière bij wegwerkzaamheden, waardoor rijstroken snel kunnen worden vrijgemaakt op momenten dat er niet gewerkt wordt.

Een ander belangrijk benuttingsspoor loopt via de ontwikkeling en inzet van innovatieve (waaronder ook ICT) technieken, gericht op dynamisch verkeersmanagement (DVM) en het verstrekken van actuele verkeersinformatie. In 2007 heeft VenW een begin gemaakt met een programma voor DVM. Daarvoor is een bedrag van € 50 mln. vrijgemaakt. In 2007 en 2008 zitten onder meer de volgende concrete maatregelen in het vat:

- Op negen locaties waar een gebrek aan capaciteit tijdens de spits tot files leidt, worden kleine infrastructurele maatregelen genomen. Denk bijvoorbeeld aan het verlengen van de vluchtstrook of het aanbrengen van een extra opstelstrook;
- Op 87 km hoofdwegennet wordt (elektronische) signalering geplaatst. Dit gebeurt op trajecten met een hoge verkeersintensiteit of op trajecten waar veel incidenten met vrachtverkeer plaatsvinden.
- Er komen 74 nieuwe dynamische route-informatiepanelen (DRIP's) op plaatsen waar de informatie aan de weggebruikers snel moet worden verbeterd. De criteria daarvoor kunnen heel verschillend zijn, maar denk bijvoorbeeld aan informatie over omleidingsroutes bij wegwerkzaamheden, aan windwaarschuwingen of aan actuele verkeersinformatie rond grote publieksevenementen.
- Op 13 trajecten komen er «incidentcamera's om incidenten sneller op te kunnen lossen.

Daarnaast doet VenW een aantal proeven. Op de ring Amsterdam vindt een proef plaats waarin het effect van verkeersmanagement wordt getoetst op doorstroming en veiligheid en vergeleken met de mogelijkheden van navigatiesystemen en andere in-car systemen. Op drie plaatsen vindt een proef met dynamische snelheden plaats om te onderzoeken wat het effect daarvan is op de doorstroming, de verkeersveiligheid en geluid. Hiervoor zijn middelen gereserveerd binnen het Fes. In 2008 vindt besluitvorming plaats over mogelijke vervolgstappen.

Tot slot is en blijft goed onderhoud van cruciaal belang, omdat onvoldoende basiskwaliteit van het wegennet slecht is voor de lengte van de dagelijkse files. De afgelopen jaren is een flinke slag gemaakt in het inlopen van achterstallig onderhoud, maar we zijn er nog niet. Uiteraard blijft Rijkswaterstaat zich inspannen om de weggebruiker zo goed mogelijk te informeren over werkzaamheden en om de verkeersoverlast zoveel mogelijk te beperken, bijvoorbeeld door weekendafsluitingen. Conform de doelstelling voor de korte termijn voldoet begin 2008 95 procent van de wegen aan de technische normen. Voor bruggen en viaducten geldt dat dit eind 2008 ook moet gelden voor 78 procent van de bruggen en viaducten. Of deze laatste doelstelling haalbaar is hangt af van de resultaten van de lopende inspectie van de honderden bruggen en

viaducten van voor 1975, die samen meer dan de helft van het totaal vormen. De resultaten hiervan komen eind 2007 beschikbaar.

### *1.2 Anders Betalen voor Mobiliteit*

Gezien de ernst van de fileproblematiek kiest het kabinet ervoor om niet pas in 2012 maar al in deze kabinetsperiode een start te maken met Anders Betalen voor Mobiliteit. In het najaar van 2007 besluit het kabinet hoe die start er precies uit gaat zien. Het gaat om een eerste uitvoerbare, betekenisvolle en onomkeerbare stap op weg naar betalen voor gebruik in plaats van bezit. Dat betekent dat tegelijkertijd, conform het coalitieakkoord, de bestaande autobelastingen naar rato worden afgeschaft. De lasten worden daarmee eerlijker verdeeld over de weggebruikers, doordat mensen die veel rijden meer betalen dan mensen die minder rijden. Over het geheel genomen gaan alle automobilisten samen niet méér betalen.

Deze eerste stap moet passen binnen het eindbeeld dat door de leden van het Platform Nouwen is ontwikkeld: een landelijke kilometerprijs voor alle wegen gedifferentieerd naar tijd, plaats en milieukeurmerken. Dat eindbeeld wordt parallel aan de eerste stap uitgewerkt binnen de randvoorwaarden die in het coalitieakkoord zijn opgenomen. Om schokeffecten door een abrupte omzetting van de aanschafbelasting (BPM) in de kilometerprijs tegen te gaan zal een deel van de BPM in het Belastingplan 2008 en daarna worden omgebouwd in de Motorrijtuigenbelasting (MRB). De netto opbrengsten van de kilometerprijs vloeien via het Infrastructuurfonds terug naar de verkeersinfrastructuur.

Het kabinet hecht eraan het maatschappelijk draagvlak – dat dankzij het Platform Anders Betalen voor Mobiliteit is bereikt – te behouden. Daarvoor is het belangrijk dat weggebruikers weten waarvoor zij straks betalen en wat het ze oplevert: een betere doorstroming en een eerlijkere verdeling van lasten. Daarom zal het kabinet in 2008 – als de voorstellen voldoende zijn uitgewerkt – hierover met de weggebruiker in gesprek gaan.

## **2. Een sterke concurrentiepositie voor Nederland**

Een van de pijlers onder het kabinetsbeleid is de ambitie dat Nederland een innovatieve, concurrerende en ondernemende economie moet zijn. Het probleem dat zich daarbij voordoet, is dat de verschillende belangen (ruimte, verkeer, milieu en leefbaarheid) elkaar steeds meer in een wurggreep houden. Gecombineerd met veel «bestuurlijke drukte» leidt dat tot een gebrek aan bestuurlijke durf en besluitvaardigheid rond noodzakelijke projecten. Dat geldt het sterkst voor de Randstad, het hart van de Nederlandse economie. Recente rapporten over de Randstad van de OESO en de Commissie-Kok laten er geen twijfel over bestaan dat het internationale vestigingsklimaat en concurrentiepositie van de Randstad onder druk staan door onder meer de slechter wordende bereikbaarheid. Met het Urgentieprogramma Randstad (UPR) wil het kabinet daarin de komende jaren verandering brengen. De noodzaak daartoe wordt breed gevoeld, met name ook onder bestuurders in de Randstad.

Een ander belangrijk aandachtspunt van VenW is het bewaken en versterken van de functie van Nederland als internationale draaischijf van zakelijk verkeer en goederenstromen. De betekenis van onze logistieke functie in zijn geheel en de mainports Schiphol en Rotterdam in het



bijzonder overstijgt immers ruimschoots het sectorale belang. De kracht van het totale netwerk bepaalt in hoge mate onze concurrentiepositie ten opzichte van het buitenland.

### *2.1 Urgentieprogramma Randstad*

Het kabinet wil dat de Randstad zich ontwikkelt tot een aantrekkelijke en concurrerende Europese topregio, maar de Randstad functioneert nu niet zoals dat eigenlijk zou moeten. De slechte bereikbaarheid, de druk op het leefklimaat en de bestuurlijke onmacht om op het niveau van de Randstad problemen aan te pakken, leiden ertoe dat de concurrentiepositie van de Randstad en de aantrekkelijkheid van Nederland als vestigingsplaats onder druk staan. De lijst met projecten waarmee de verschillende overheden deze problemen te lijf willen gaan is lang. Maar door een gebrek aan samenhang en door «bestuurlijke drukte» is het bij veel van die projecten moeilijk om tot besluitvorming en uitvoering te komen. Daarom is in het coalitieakkoord afgesproken met het Urgentieprogramma Randstad (UPR) een geselecteerd aantal samenhangende urgente, kansrijke en voor de Randstad noodzakelijke projecten te versnellen. De minister van VenW is daarvoor als verantwoordelijk programmaminister het eerste aanspreekpunt. Het UPR, dat op 22 juni is gepresenteerd, levert een belangrijke bijdrage aan een Randstad die beter bereikbaar en klimaatbestendiger is en waar een beter woon-, werk- en leefklimaat heerst. Als onderdeel van het UPR werkt het kabinet ook aan een inhoudelijke langetermijnvisie voor de Randstad. Deze lange termijnvisie krijgt vorm middels de projecten uit het UPR, waaronder het project Randstad 2040.

Een belangrijk kernbegrip in het UPR is «doorzettingsmacht». Daarvoor worden allereerst verantwoordelijkheden duidelijker en bij minder bestuurders belegd. Per project wordt een duo gevormd van een bewindspersoon en een regionale bestuurder. Samen zijn zij verantwoordelijk voor de voortgang van dat project. Zij bewaken de zorgvuldigheid én de snelheid van de besluitvorming, en rapporteren halfjaarlijks aan de minister van VenW als programmaminister. Mocht er alsnog een kink in de kabel komen, waardoor de besluitvorming over een project zich eindeloos dreigt te gaan voortslepen, dan zal de minister van VenW binnen zijn wettelijke bevoegdheden al het mogelijke doen om de bestuurlijke impasse te doorbreken. De urgentie van de problemen in de Randstad vraagt hierom.

Op het gebied van Verkeer en Waterstaat worden met het UPR in deze kabinetsperiode in elk geval de volgende resultaten behaald:

- een tracébesluit (incl. inpassing) over de A4 Delft–Schiedam;
- een tracébesluit en start van de bouw van de wegbuitbreiding Schiphol–Amsterdam–Almere;
- een extra rijstrook op de trajecten A4 Zoeterwoude–Burgerveen, A12 Woerden–Gouda en A12 Zoetermeer–Gouda;
- vaststelling van het tracébesluit A13/A16;
- bepalen van de mogelijkheden van een Openbaar Vervoersautoriteit;
- een besluit over de ontwikkelingsmogelijkheden voor de lange termijn van Schiphol en Luchthaven Lelystad;
- keuze van voorkeursalternatieven en financiering voor planstudie en pakketstudies Driehoek Utrecht–Hilversum–Amersfoort en Ring Utrecht;
- realisering Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR) en tracébesluit over achterlandverbinding A15;

- een met UPR afgestemde aanpak van de prioritaire zwakke schakels van de kust in de Randstad en een besluit over de ruimtelijke kwaliteit bij de uitvoering van deze projecten.

## *2.2 De kracht van het netwerk: mainports en meer*

Nederland is van oudsher een internationaal knooppunt van zakelijk verkeer en goederenstromen. De ruggengraat daarvoor wordt gevormd door onze uitgebreide infrastructuur, onze ligging in Europa, de aanwezigheid van Schiphol en de haven van Rotterdam, sterke regio's zoals Zuid-Oost Brabant en het Knooppunt Arnhem-Nijmegen, en de aanwezigheid van een hoogwaardig logistiek netwerk en bedrijfsleven. Die «connectiviteit» legt Nederland geen windeieren. Tenminste 700 000 mensen verdienen hun brood op en rond de mainports, de diverse logistieke knooppunten in Nederland en in de sector transport en logistiek. Maar de economische betekenis is groter, omdat de kracht van het netwerk ook de basis vormt van de aantrekkingskracht van Nederland als (internationale) vestigingsplaats voor bedrijven in andere sectoren. Het is belangrijk om deze positie te behouden, verder uit te bouwen en om knelpunten op te lossen. Overheid en bedrijfsleven moeten hierbij samen optrekken.

Tegen deze achtergrond heeft VenW in de beleidsbrief over logistiek en supply chains (juni 2006) uiteengezet hoe belangrijk innovaties en logistieke diensten zijn voor het creëren van toegevoegde waarde. Dit kabinet onderschrijft het belang van deze ingezette beleidslijn. De kansen voor Nederlandse marktpartijen liggen vooral in de ontwikkeling van supply chain management (SCM): niet alleen goederen van A naar B brengen, maar ook de hele afwikkeling op bijvoorbeeld juridisch, financieel en ICT-gebied verzorgen. Naarmate vervoersstromen complexer worden, neemt de vraag naar deze diensten toe. Door daar op in te spelen kan Nederland zijn «connectiviteit» versterken. Verkeer en Waterstaat zal daarin de komende jaren een faciliterende en stimulerende rol spelen.

Bij deze ambitie is het de opgave om een antwoord te vinden op vragen rond milieu, geluid en veiligheid, die in ons dichtbevolkte land altijd gekoppeld zijn aan economische ontwikkeling. Beide punten zijn duidelijk zichtbaar in het Schipholbeleid. Vanuit een macro-economisch perspectief is het belangrijk dat Schiphol groei kan realiseren die bijdraagt aan een hoogwaardig netwerk. Vanuit het perspectief van omwonenden is hinderbeperking en compensatie voor ondervonden hinder van belang. Met dit spanningsveld worstelen we al jaren. Het doel van dit kabinet is dat Schiphol binnen de bestaande milieu- en geluidsnormen kan doorgroeien, waarbij woningen op grotere afstand van Schiphol beter beschermd worden tegen geluidshinder. VenW neemt daarin de regie.

Recent hebben luchtvaartsector, omwonenden, rijksoverheid en regionale overheden een akkoord bereikt voor de korte termijn. Schiphol heeft daarbij toegezegd tot 2010 te groeien tot maximaal 480 000 vliegtuigbewegingen. Het akkoord omvat ook twee convenanten over hinderbeperking en een betere kwaliteit van de leefomgeving. Er zijn bijvoorbeeld afspraken gemaakt over de aanpassing van vliegroutes, de aanpak van grondgeluid in Hoofddorp, een forse tariefsverhoging voor lawaaiige vliegtuigen en gerichte compensatie voor schrijnende gevallen, waarvoor de provincie Noord-Holland en Schiphol al € 20 mln. hebben vrijgemaakt. VenW werkt in 2008 actief mee aan de uitvoering van de convenanten en ziet erop toe dat ze worden nageleefd.

Het kabinet gaat door met dit overleg tussen betrokken partijen om zo ook voor de middellange termijn (2010–2020) een akkoord te bereiken en convenanten af te sluiten. Begin 2008 komen de resultaten van de milieu-effectrapportage (m.e.r.) voor de middellange termijn beschikbaar. Het kabinet verwacht in maart 2008, op basis van de m.e.r. en de convenanten een advies te krijgen over de balans tussen groei en de leefomgeving. Voor de lange termijn (na 2020), als Schiphol mogelijk tegen de grenzen van de fysieke capaciteit en betrouwbaarheid aanloopt, bereidt het kabinet besluitvorming voor gericht op ontwikkelingsmogelijkheden voor de mainport. Daarvoor loopt al een verkenningstraject.

In samenhang met deze getrapte besluitvorming over Schiphol verschijnt begin 2008 een strategische beleidsvisie. Die zal onder meer ingaan op de inrichting van de luchtverkeersleiding in Nederland in het kader van Single European Sky en de kabinetsvisie op mainportontwikkeling en luchthavens, inclusief de mogelijkheden van uitplaatsing van vluchten van Schiphol naar regionale luchthavens.

Voor de mainport Rotterdam staan de komende jaren in het teken van de uitvoering van het Project mainport Rotterdam (PMR), waarvoor VenW het coördinerend departement is. Bij de besluitvorming over dit project is een goede balans gevonden tussen groei van de haven, natuurcompensatie en gewenste ruimtelijke ontwikkelingen in het huidige bebouwde Rotterdamse gebied. In 2008 ronden de decentrale partners de procedures af voor de landaanwinning en de natuurcompensatie. Het Rijk is verantwoordelijk voor de compensatie van het verlies aan natuurwaarden. Hierbij gaat het zowel om de instelling van het bodembeschermings- en rustgebied in de Voordelta, het zogenaamde zeereservaat, als om het mogelijk maken van duinen met strand voor de Delflandse kust. Het streven is om deze werkzaamheden in 2008 af te ronden, zodat het Havenbedrijf Rotterdam nog in 2008 met de landaanwinning kan beginnen.

Met de uitvoering van PMR kan de haven van Rotterdam alle kansen benutten die de globalisering biedt. Dat is belangrijk, want de mainport Rotterdam met zijn grootschalige chemische complex is een van de pijlers onder de Nederlandse economie. Het grootste deel van de internationale handel wordt immers via de zeescheepvaart afgewikkeld, met alle efficiency- en schaalvoordelen van dien.

In het voorjaar van 2008 presenteert VenW de beleidsvisie zeevaart, waarin het beleid wordt uitgewerkt op belangrijke thema's als economie, veiligheid en milieu. Daarbij is short sea shipping een vorm van zeevaart die nog onderbenut is en die intra-Europees nog volop kansrijke en duurzame perspectieven biedt. VenW blijft het Europese concept «Motorways of the sea» actief ondersteunen. En zet zich nationaal en internationaal in om procedures te vereenvoudigen en de voorlichting over short sea te verbeteren.

Voor de mainport Rotterdam zijn goede achterlandverbindingen cruciaal. De ingroei van de Betuweroute biedt in dat opzicht volop kansen. Daarnaast groeit het belang van de binnenvaart, in toenemende mate ook voor de containermarkt. Daarom streeft het Kabinet er naar dat in deze periode een besluit wordt genomen over de locatie van een Container-transferium voor de Tweede Maasvlakte, inclusief de vormgeving en ontsluiting daarvan. Om de binnenvaart in het hele land te stimuleren geeft het kabinet samen met regionale overheden een impuls aan de

verbetering van de toegang tot binnenhavens. Dit is van belang, omdat binnenhavens een kritische succesfactor zijn voor de concurrentiepositie van de binnenvaart. Daarnaast investeert het kabinet gericht in een betere benutting van het vaarwegennetwerk en in een verbetering van het bedieningsniveau van sluizen en bruggen. Voor investeringen in vaarwegen is deze begrotingsperiode 175 mln. euro gereserveerd binnen het FES. Tot slot liggen er kansen om door middel van innovatie de efficiëntie en de milieuprestaties van de binnenvaart te verbeteren (Zie daarover ook paragraaf 4.2.). Tot slot brengt VenW in het najaar van 2007 een beleidsvisie binnenvaart uit.

Vanuit het kabinetsadagium «Een overheid die helpt en niet hindert» zal Verkeer en Waterstaat tot slot de ontwikkeling van het logistieke netwerk op diverse fronten ondersteunen:

- De Inspectie VenW gaat krachtig door op de ingeslagen weg om de dienstverlening te verbeteren en zoveel mogelijk vergunningen te digitaliseren, in overleg met, en in samenhang met de overdracht van taken aan de markt.
- Rijkswaterstaat wil de meest publieksgerichte rijksuitvoeringsorganisatie worden. Het streven is bij alle activiteiten «de gebruiker» centraal te stellen. Dit uit zich onder meer in actievere en duidelijkere informatievoorziening aan gebruikers van wegen en vaarwegen, het actief meten van de tevredenheid van gebruikers van wegen en vaarwegen en het maken van afspraken met aannemers, zodat zij bij werkzaamheden rekening houden met de belangen van omwonenden en gebruikers.

### **3. Groei en meer kwaliteit in het OV**

Het OV is onmisbaar, ten eerste voor een goede bereikbaarheid. Dat geldt zeker voor de «dikke vervoerstromen» binnen en tussen stedelijke gebieden tijdens de spits. Op sommige verbindingen in de Randstad kiest de helft van alle forenzen voor trein, tram, bus en/of metro en begint de beschikbare capaciteit een serieuze rem op de groei en de kwaliteit van het OV te worden. Dat is, ook in het licht van de nijpende fileproblematiek, een ongewenste ontwikkeling. Ten tweede heeft het regionaal OV een belangrijke maatschappelijke functie voor specifieke groepen als jongeren en ouderen, omdat het hen in staat stelt naar school te gaan, te werken, bezoeken af te leggen, een ziekenhuis te bezoeken, enzovoort. Voor alle reizigers die kiezen voor het OV geldt dat zij voldoende vervoer van hoge kwaliteit willen. Daarom zal het kabinet in 2008 en daarna zich juist voor die twee punten – groei en kwaliteit – hard maken.

#### *3.1 Groei door een samenhangende aanpak*

In 2005 en 2006 is het aantal reizigers op het spoor met ongeveer vijf procent per jaar toegenomen. Het kabinet wil in nauwe samenwerking met de spoorsector en decentrale overheden proberen dit groeitempo zo lang mogelijk vast te houden. Dat vraagt om betere benutting van de bestaande capaciteit, mogelijke uitbreiding van de capaciteit en kwaliteitsverbetering. Bij dat laatste gaat het onder andere om meer comfort, een betere informatievoorziening, en betere overstapmogelijkheden tussen auto, fiets en OV. In het beleid van VenW staat immers de deur-tot-deurbenadering centraal. Dat betekent dat alle partijen in het OV de komende jaren de handen ineen moeten slaan om de reizigers een zo aantrekkelijk mogelijk product te leveren in termen van verbindingen, reistijd en comfort. Daarbij gaat het niet alleen om de verbeteringen zelf, maar ook om de manier waarop het OV door (potentiële) reizigers beleefd wordt.

Een beter imago leidt tot meer reizigers die bewust voor het OV kiezen. Hier ligt vooral een opgave voor de vervoerders en voor decentrale overheden. Maar VenW zal daaraan een bijdrage leveren, onder andere door bij de selectie van maatregelen, zoals hierna verwoord, op dit aspect te letten.

Voor het spoor stelt VenW nog in 2007 samen met de sector een actieplan op dat bijdraagt aan de groeiambitie op korte termijn. Daarbij zal het onder meer gaan om de inzet van hogere en/of langere treinen en een pakket op korte termijn realiseerbare maatregelen gericht op benutting en verbetering van de bestaande capaciteit. Daarbij zal in 2008 en verder de capaciteit op het spoor toenemen door een aantal lopende acties en projecten van VenW, ProRail en NS.

- Door de oplevering en het gebruik van nieuwe infrastructuur ontstaat er de komende jaren meer ruimte op het spoor. Denk bijvoorbeeld aan het gereedkomen van de HSL-Zuid, de ingroei van de Betuweroute en de viersporige verbinding Amsterdam Bijlmer–Utrecht, maar ook onderdelen van Randstadspoor (regio Utrecht) en Regionet (regio Amsterdam). Bij Regionet gaat het met name om de capaciteitsvergroting van de Schipholtunnel-Hoofddorp en om diverse nieuwe stations, waaronder Amsterdam Holendrecht.
- Er worden gerichte maatregelen genomen die leiden tot reistijdverbetering, bijvoorbeeld verplaatsing van seinen, aanpassingen in de infrastructuur en verlenging van perrons.
- Er worden verbeteringen in de dienstregeling doorgevoerd, bijvoorbeeld hogere frequenties op de Gooilijn en versnelling van de verbinding naar Noord-Nederland via de Veluweilijn.
- Door nieuw treinmaterieel van NS komen er in 2008 en 2009 in stappen circa 35 000 reizigersplaatsen bij.

Daarnaast wordt hard gewerkt aan de kwaliteit. Op tal van stations worden bijvoorbeeld de perrons aangepast en andere maatregelen getroffen om de toegankelijkheid te verbeteren.

In het coalitieakkoord is voor deze kabinetsperiode 250 mln. euro extra beschikbaar gesteld voor verbetering van het OV. Hiervan is 200 mln gereserveerd binnen het FES. Dat geld zal – behalve aan capaciteitsuitbreidingen – onder andere worden besteed aan overstappunten van fiets en auto naar OV, om zo de samenhang in de keten te versterken. Verder investeert het kabinet in adequate reisinformatie en zijn in het coalitieakkoord experimenten met gratis of goedkoop OV aangekondigd. Deze maatregelen leveren zowel een bijdrage aan de bereikbaarheidsdoelstelling van het OV als aan de maatschappelijke functie. Dit valt het best te illustreren aan de hand van de experimenten met gratis of goedkoop OV.

- In acht tot tien regio's experimenteert VenW in 2007 en 2008 met gratis of goedkoop OV voor forenzen. Het doel van deze experimenten is om zicht te krijgen op de mogelijkheden om op deze manier de files aan te pakken.
- Nog in 2007 worden in vier regio's pilots uitgevoerd met gratis of goedkoop OV voor ouderen in de daluren, met als doel te bezien of daarmee hun maatschappelijke positie kan worden versterkt. Daarbij wordt ook vergeleken welke invloed gratis openbaar vervoer op de mobiliteit heeft op het platteland en in de stad.

In het voorjaar van 2008 is de evaluatie van deze experimenten beschikbaar. De beleidsmatige consequenties worden zichtbaar in de VenW-begroting voor 2009.

De genoemde maatregelen op korte termijn zijn niet voldoende om de gewenste, verdergaande groei van het spoor op langere termijn te accommoderen. Daarom bereidt VenW zich voor op een fundamentele verbetering van het huidige spoorstelsel. Voor de *langere termijn* worden daartoe in de lopende LMCA Spoor de groeikansen en -mogelijkheden onderzocht voor hogere frequenties in het personenvervoer, gegeven de verwachte groei van het spoorgoederenvervoer. VenW werkt hierin nauw samen met de spoorsector, de decentrale overheden en consumentenorganisaties. De conclusies van de LMCA moeten eind 2007 uitwijzen welke scenario's realistisch en kansrijk zijn. Het onderzoek zelf richt zich op de kansen en mogelijkheden van een kwaliteitssprong door hogere frequenties voor de reiziger en brengt de consequenties daarvan in kaart op het gebied van mogelijke infrastructurele investeringen, zoals viersporigheid en metro-achtige systemen in de brede Randstad, als op maatregelen voor een betere benutting van de bestaande spoorcapaciteit. Dit kabinet is voorts voornemens een tweede tranche spoorse doorsnijdingen te starten als de evaluatie van de inschrijvings- en toedelingsprocedure van de eerste tranche (positieve) resultaten laat zien. De structurele doorwerking van de enveloppe wordt daarbij betrokken.

Aanvullend op het LMCA Spoor vindt er ook een LMCA voor het regionaal OV plaats. Een belangrijk aandachtspunt daarbij is de aansluiting tussen de (groei op) het spoor en het decentraal OV (de zogeheten «feederfunctie»). Doel is om eind 2007 een beeld te hebben van de groeioptimalisering en mogelijkheden binnen het regionaal OV. In 2008 worden deze inzichten en visies uitgewerkt en vertaald naar mogelijke maatregelen. De budgettaire consequenties van de besluitvorming over de beide LMCA's zullen worden verwerkt in de VenW-begrotingen van 2009 en verder.

### 3.2 Vernieuwing voor meer kwaliteit in het OV

Op drie terreinen vinden in 2008 en verder ontwikkelingen plaats, die de kwaliteit van het OV verder helpen verbeteren.

Ten eerste zal naar verwachting per 1 januari 2009 de migratie «van strip naar chip» zijn afgerond. Vanaf dan reizen alle OV-reizigers met de OV-chipkaart, die hen meer gebruiksgemak en meer veiligheid brengt. 2008 is daarmee het jaar waarin de OV-chipkaart landelijk moet worden uitgerold. De decentrale overheden en de vervoerbedrijven zijn daarvoor primair verantwoordelijk, maar VenW draagt in totaal 129 mln. euro bij aan de migratie. De overgangsfase wordt in 2008 opnieuw ondersteund door een gezamenlijk massamediale publiekscampagne.

Ten tweede is er in de aanbesteding en het beheer van concessies in het stads- en streekvervoer in toenemende mate aandacht voor de kwaliteit waar de reiziger behoefte aan heeft. Openbare aanbesteding heeft op dit punt al zijn waarde bewezen, maar het kan nog beter. VenW draagt daarom actief bij aan kennisontwikkeling bij en -uitwisseling met decentrale overheden. Dat gebeurt bijvoorbeeld met «*best practices*» en een studie naar de manier waarop kwaliteitselementen (nog) beter in bestekken zijn in te bouwen.

Minder direct zichtbaar voor de reiziger, maar wel belangrijk voor de kwaliteit van het OV, zijn – ten derde – de institutionele verhoudingen. Voor de spoorsector worden die in 2008 geëvalueerd. Voorafgaand aan dit onderzoek laat VenW, conform de motie-Wolfson, een internationaal vergelijkend onderzoek uitvoeren naar ordeningsmodellen voor de



spoorwegsector. Eind 2008 rapporteert VenW over de evaluatie aan de Kamer. Daarbij zal ook het concept van NS als maatschappelijke onderneming onder de loep worden genomen. Die term, opgenomen in het coalitieakkoord, slaat terug op de opdracht van NS om een zo groot mogelijk deel van de mobiliteitsbehoefte te accommoderen en de kwaliteit van het spoorvervoer te verbeteren. In dat kader zal het ministerie van Financiën, samen met VenW, de invulling van het aandeelhouderschap van de staat in NS onder de loep nemen. Samen met de uitkomsten van de evaluatie kan dit leiden tot wijzigingen in de wet, de vervoersconcessie, de positie van NS en de invulling van de aandeelhoudersrol van de staat.

#### **4. Een duurzame en klimaatbestendige leefomgeving**

Duurzaamheid is één van de pijlers onder het kabinetsbeleid. De verantwoordelijkheid van VenW op dit terrein strekt zich uit over verschillende beleidsterreinen. In het waterbeleid gaat het in de kern om een klimaatbestendige inrichting van Nederland, waarin zowel de waterveiligheid als de waterkwaliteit nu en straks gewaarborgd zijn. In het mobiliteitsbeleid richt VenW zich met name op vermindering van de uitstoot van broeikasgassen.

##### *4.1 Waterbeleid: Nederland veroveren op de toekomst*

Nederland is een waterland. Zee, rivieren, meren, vaarten en sloten bepalen het beeld. Een duurzame leefomgeving kan in Nederland dus niet zonder een duurzaam waterbeheer. De vraagstukken die op ons afkomen door de klimaatverandering zijn groot: een stijging van de zeespiegel en grotere extremen in neerslag (wateroverlast en droogte). Bovendien ligt er vanuit de Europese kaderrichtlijn water een uitdagende opgave om ook de waterkwaliteit te verbeteren. Deze ontwikkelingen zullen zoveel mogelijk in samenhang worden beoordeeld, niet alleen met elkaar, maar ook met de actuele vraagstukken rond verstedelijking, infrastructuur, energievoorziening en landbouw. Dit wordt in de Watervisie uitgewerkt. De Watervisie heeft twee kernfuncties:

- De Watervisie biedt een nadere uitwerking van het beleidsprogramma. Het stuk maakt duidelijk welke prioriteiten het kabinet in het waterbeleid aanbrengt.
- De Watervisie versterkt de integraliteit en daarmee de duurzaamheid van het waterbeleid. Het stuk verbindt de wateropgaven met de mogelijkheden en beperkingen voor (onder meer) ruimtelijke ordening, landbouw, natuur, vervoer, recreatie, wonen en werken en het benadert de klimaatuitdagingen én waterkwaliteitsrichtlijnen uit Europa ook als ecologische dan wel economische kans.

De Watervisie brengt focus aan in het waterbeleid aan de hand van vijf geformuleerde doelstellingen en bijbehorende maatregelenpakketten. De gekozen doelen zijn:

1. een klimaatbestendige inrichting van Nederland;
2. economische kansen van water meer benutten;
3. bestrijden van watervervuiling en meer natte natuur;
4. vanuit de watersector meer bijdragen aan ontwikkelingssamenwerking;
5. een impuls geven aan de waterbewustwording bij het algemeen publiek en specifieke doelgroepen, waaronder jongeren.

De Watervisie is ook bedoeld als opmaat naar het eerste Nationale Waterplan dat conform de Waterwet in 2009 zal verschijnen (afhankelijk

van parlementaire behandeling). Dit Nationale Waterplan is de opvolger van het vigerende landsdekkende plan (Nota Waterhuishouding 4), en bevat zowel een visie op de inrichting van ons land als een uitvoeringsagenda voor de periode 2009–2015. Het Nationale Waterplan verschijnt gelijktijdig met de Stroomgebiedsbeheerplannen die in december 2009 naar Brussel moeten worden gestuurd op grond van de Europese Kaderrichtlijn Water.

In het kader van de interdepartementale programmadirectie Kennis en Innovatie wordt gewerkt aan een gezamenlijke innovatie-agenda op het gebied van water. Deze agenda zal een interdepartementaal karakter hebben. Tevens zal het innovatieplatform op dit terrein een advies uitbrengen aan het kabinet.

Verder verschijnt eind 2007 een concept-beleidskader voor het IJsselmeer. Aan een nieuw beleidskader is behoefte vanwege de grote watergerelateerde en ruimtelijke vraagstukken die daar thans spelen en om het gebied voor de toekomst klimaatbestendig in te richten. Opgaven op het gebied van waterveiligheid, zoetwatervoorziening, ecologie en ruimtelijke ontwikkeling moeten elkaar versterken en verschillende regionale initiatieven en lopende processen zoals het UPR-project «Toekomstagenda Markermeer en IJmeer» worden verbonden.

Voor het waterveiligheidsvraagstuk op korte termijn ligt de basis in een aantal lopende projecten in uitvoering, die een horizon hebben tot maximaal 2020. Denk bijvoorbeeld aan Ruimte voor de Rivier, de Maaswerken en de aanpak van de zwakke schakels aan de kust. In 2006 heeft ook de tweede landelijke toetsing van primaire waterkeringen plaatsgevonden, die tot de conclusie leidde dat extra maatregelen nodig zijn om ervoor te zorgen dat alle waterkeringen hoog en sterk genoeg blijven. Een deel van de 375 mln. euro, die het kabinet deze kabinetsperiode extra heeft uitgetrokken voor het waterbeleid, zal hieraan worden besteed. Voor de lange termijn stelt VenW een deltacommissie voor de kust in, die in kaart moet brengen hoe ons land de komende honderd jaar tegen hoog water moet worden beschermd. De Deltacommissie brengt naar verwachting in 2008 een advies uit.

#### *4.2 Schone mobiliteit, veilige netwerken*

Het kabinet heeft in het coalitieakkoord een stevige ambitie neergelegd voor een drastische vermindering van de uitstoot van broeikasgassen. Het doel is dat Nederland in 2020 dertig procent minder CO<sub>2</sub> uitstoot dan in 1990. Om dat doel te halen, moeten in deze kabinetsperiode forse stappen worden gezet. Ook de sector verkeer moet daar een bijdrage aan leveren. Concreet is in deze sector voor 2020 een reductie voorzien van circa 14 Mton ten opzichte van de voor 2020 voorspelde trend bij ongewijzigd beleid. Om dit te kunnen halen is het absoluut noodzakelijk dat het Europees bronbeleid voortvarend wordt doorgezet én dat er heldere duurzaamheidscriteria komen voor de inzet van biobrandstoffen. Daarom zal VenW zich in Europees verband sterk blijven maken voor een ambitieuze norm voor de CO<sub>2</sub>-emissies van auto's. Een andere middel is innovatie, zoals die bijvoorbeeld vorm krijgt in het publiek-private Platform Duurzame Mobiliteit, het innovatieprogramma Duurzame logistiek, en in het programma «Auto van de Toekomst». In dat laatste programma werkt VenW samen met bedrijfsleven, andere departementen en maatschappelijke organisaties aan de versnelde introductie van nieuwe en duurzame brandstoffen en voertuigtechnieken.



Voor 2008 en verder streeft het kabinet naar concrete resultaten. Het kabinet wil bijvoorbeeld in 2008 en daarna de volgende maatregelen treffen.

- Als «launching customer» zal de rijksoverheid zelf het goede voorbeeld geven en innovaties stimuleren, bijvoorbeeld door het eigen wagenpark te «verduurzamen».
- Meer specifiek zal Rijkswaterstaat een pilotfunctie vervullen. De binnen Rijkswaterstaat ontwikkelde plannen om in het beheer van de droge en natte netwerken te komen tot een sterke reductie van het elektriciteitsverbruik, zullen versneld worden uitgevoerd. Het streven is om in de periode tot en met 2015 ten opzichte van 2006 het elektriciteitsverbruik op dit punt te verminderen. In 2008 zal op basis van nadere invulling van de plannen het streefpercentage voor deze kabinetsperiode worden bepaald. Ook zal Rijkswaterstaat versneld invulling geven aan het streven naar duurzame inkoop voor aanleg en beheer- en onderhoudsprojecten en voor de eigen bedrijfsvoering.
- Het kabinet wil toegankelijke consumenteninformatie over de totale milieuprestatie van een auto bevorderen, en denkt daarbij onder meer aan het invoeren van een ecolabel, gerichte voorlichting via internet en een grotere herkenbaarheid van schone en zuinige auto's in het verkeer.
- Het Kabinet gaat zuinige auto's vanaf 2008 aantrekkelijker maken via extra verlaging van de BPM en verhoging van de BPM voor onzuinige auto's. Aardgas en LPG zullen in de BPM op grond van hun aardgas-c.q. LPG-prestaties worden beoordeeld en daardoor fiscaal aantrekkelijker worden. Het Kabinet zal ook na 2008 de fiscaliteit van verkeer verder vergroenen en de introductie van duurzame brandstoffen en voertuigen nadrukkelijk stimuleren.
- Het kabinet zal een brede marktintroductie van aardgas en biogas stimuleren, resulterend in circa. 40 000 aardgasauto's en honderd aardgasvulstations in 2010. Deze doelstelling wordt gecombineerd met een grootschalige introductie van milieuvriendelijk openbaar busvervoer.
- Het kabinet onderzoekt de mogelijkheden voor het verplicht stellen van een hoger percentage bijmenging van biobrandstoffen en zal het gebruik van innovatieve biobrandstoffen en zogeheten «flexifuel voertuigen» (ethanol 85) stimuleren.
- Het kabinet zal experimenten starten met waterstofauto's in de regio Rotterdam, en grootschalige proeven doen met «slimme auto's», voorzien van een interactief ICT-systeem, in de vier grote steden.
- Het programma «Het Nieuwe Rijden» wordt uitgebreid.

Voor de luchtvaart neemt de EU naar verwachting in 2008 een besluit over het emissiehandelssysteem, zoals dat al geldt voor vaste installaties. Nederland steunt daarbij de inzet van de Europese Commissie om vanaf 2011 de emissies van de gehele vlucht van alle in de EU aankomende en vertrekkende vluchten onder te brengen in het systeem van emissiehandel. Daarbij worden ook analyses naar de bedrijfseconomische effecten uitgevoerd. Met het verhandelen van CO<sub>2</sub>-emissierechten levert ook de luchtvaart een bijdrage aan het terugdringen van de uitstoot van broeikasgassen.

Het kabinet streeft ook naar een schone en zuinige scheepvaartsector. Met het oog op het *level playing field* zet VenW zich daarbij vooral in om de internationale normen voor motoren en brandstofgebruik aan te scherpen. In 2008 en daarna gaat het om de volgende activiteiten:

- VenW zet zich samen met VROM in om gasolie voor de binnenvaart al in 2010 zwavelvrij te maken en niet pas in 2012, zoals de Europese Commissie voorstelt.
- VenW ontwikkelt uiterlijk in 2008 samen met de Europese Commissie, de Centrale Commissie voor de Rijnvaart, de motorindustrie en de binnenvaartsector strengere toekomstige normen voor emissies van binnenvaartschepen.
- In 2008 start de uitvoering van het programma «Het Nieuwe Varen». Het doel is om in 2010 vijf procent energiebesparing in de binnenvaart te realiseren.
- VenW stelt zich in de International Maritime Organization (IMO) actief op, gericht op aanscherping van de internationale regelgeving voor luchtemissies van zeeschepen (het verdrag «Marpol Annex VI»).
- VenW wil, bij voorkeur in Europees verband of samen met de landen om ons heen, een stelsel opzetten van gedifferentieerde haventarieven om het gebruik van de meest vervuilende schepen te ontmoedigen.

Tot slot blijft VenW werken aan veilige netwerken. Het streven is gericht op permanente verbetering van de veiligheid in de volle breedte van alle VenW-beleidsterreinen. In 2008 gaat het daarbij onder meer om de introductie van het basisnet vervoer gevaarlijke stoffen, een analyse van de security risico's voor een aantal infrastructuurobjecten onder beheer van VenW, aandacht voor de security op en rond de Mainports Schiphol en Rotterdam, en beperking van de risico's voor wegwerkers.

Uiteraard wordt in dat verband ook het succesvolle verkeersveiligheidsbeleid van de afgelopen jaren met kracht doorgezet. In 2006 is de doelstelling voor het aantal verkeersdoden voor 2010 al naar beneden bijgesteld van maximaal 900 naar maximaal 750.

Voor 2020 is de doelstelling nu nog maximaal 580 verkeersdoden. In overleg met de decentrale overheden wil VenW ook deze doelstelling naar beneden bijstellen, waarbij het ministerie inzet op een cijfer van maximaal 500 verkeersdoden. Bij de analyse van de verkeersveiligheidscijfers blijken bepaalde groepen verkeersdeelnemers kwetsbaarder dan anderen. Denk bijvoorbeeld aan ouderen, jongeren en langzaam verkeer. Die groepen zullen de komende jaren meer aandacht krijgen in het beleid. In het najaar van 2007 stuurt VenW een verkeersveiligheidsstrategie naar de Kamer waarin dit uitgangspunt wordt uitgewerkt. Daarnaast staan in 2008 onder meer de volgende concrete maatregelen op de rol:

- meer aandacht voor risicoperceptie in de rijopleiding en de introductie van een praktijkexamen voor bromfietzers;
- het puntenrijbewijs;
- de invoering van een «educatieve maatregel gedrag» en een lichte «educatieve maatregel alcohol» voor beginnende bestuurders;
- aanpak van de dodehoekproblematiek, onder andere door bijscholing van chauffeurs, spiegelafstelplaatsen, voorlichting en het stimuleren van nieuwe technieken.

### **Slot**

Het motto van deze beleidsagenda, «Sturen op duurzame groei», geeft aan dat VenW zijn verantwoordelijkheid kent en bij wil dragen aan een concurrerend Nederland waarin het goed werken en leven is. Dat doet het ministerie samen met alle partners binnen en buiten de overheid en in

voortdurende dialoog met de samenleving. Daarbij is er de komende jaren alles op gericht voortvarend die besluiten te nemen die belangrijk zijn voor de toekomst van Nederland.

### Begroting op hoofdlijnen

De onderstaande tabellen geven de belangrijkste wijzingen in de uitgaven en inkomsten aan ten opzichte van de eerste suppletore begroting 2007 (mutaties > € 15 mln).

Een volledig overzicht van de mutaties is terug te vinden in het Verdiepingshoofdstuk.

Uitgaven (x € 1 000)							
	Art.	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Stand ontwerp-begroting 2007		7 457 484	7 765 622	7 902 739	8 038 098	7 836 705	7 976 301
Amendementen		- 61 364					
Mutaties 1e suppletore wet 2007 (excl. loon- en prijsbijstelling)		- 646 375	- 81 209	166 994	365 846	- 32 085	405 966
Stand Voorjaarsnota 2007		6 749 745	7 684 413	8 069 733	8 403 944	7 804 620	8 382 267
<b>I Belangrijkste mutaties Hoofdstuk XII</b>		<b>0</b>	<b>- 91 106</b>	<b>- 89 024</b>	<b>- 111 517</b>	<b>- 150 109</b>	<b>- 152 109</b>
1. Ketenversterking OV (coalitieakkoord)	34		5 000	5 000	5 000	5 000	5 000
2. Experimenten gratis OV (coalitieakkoord)	34		10 000	10 000	10 000	10 000	10 000
3. Het Nieuwe Rijden (coalitieakkoord)	36		2 000	2 000	2 000	2 000	
4. Loon- en prijsbijstelling 2007	Div.	98 081	97 164	97 280	100 928	90 795	102 967
Loon- en prijsbijstelling 2007 (art 40)	40	- 98 081	- 97 164	97 280	- 100 928	- 90 795	- 102 967
5. Korting BDU conform Coalitieakkoord	39		- 80 000	- 80 000	- 80 000	- 80 000	- 80 000
Correctie korting Brede Doeluitkering (BDU)	39		63 709	47 581	31 272	14 777	- 1 910
Taakstelling BDU Coalitieakkoord	40		- 63 709	- 47 581	- 31 272	- 14 777	1 910
6. Taakstellingen coalitieakkoord	40/div		- 14 398	- 26 024	- 48 517	- 87 109	- 87 109
7. Leenfaciliteit	Div.		35 145				
Leenfaciliteit	Art 40		- 35 145				
<b>II Overige mutaties</b>		<b>975 966</b>	<b>589 904</b>	<b>638 042</b>	<b>688 296</b>	<b>796 851</b>	<b>426 086</b>
<b>Totale mutaties</b>		<b>975 966</b>	<b>498 798</b>	<b>549 018</b>	<b>576 779</b>	<b>646 742</b>	<b>273 977</b>
Stand ontwerp-begroting 2008		7 725 711	8 183 211	8 618 751	8 980 723	8 451 362	8 656 244

ad 1. In het kader van het coalitieakkoord is in de periode 2008–2012 € 100 mln bestemd voor ketenversterking, te behalen Quick Wins OV en ruimtelijke kwaliteit bij NSP's. Dit in het teken van een jaarlijkse groei van 5% van het personenvervoer over het spoor en de daarmee samenhangende groei in het stads- en streekvervoer. Over de daadwerkelijke maatregelen wordt besloten op basis van de resultaten van de netwerkanalyses. In deze begroting is een reeks van structureel € 5 mln. Toegevoegd voor ketenversterking; € 75 mln. is gereserveerd op de Aanvullende Post van het Rijk.

- ad 2. In 2008 zullen de evaluaties van gratis of goedkoop OV voor forenzen en voor 65-plussers (experimenten in 2007) beschikbaar komen. Op grond van de ervaringen met deze experimenten zal in 2008 een nieuwe tranche van experimenten worden gestart. Mogelijk zal ook onderzoek naar één of meerdere nieuwe doelgroepen of vormen van tariefdifferentiatie in het stads- en streekvervoer worden opgestart. Voor deze nieuwe tranche is in de begroting nu € 50 mln. gereserveerd (uit het coalitieakkoord).  
Voor de periode 2008–2011 is in het kader van het Coalitieakkoord € 2 mln. per jaar toegevoegd aan deze begroting voor het programma Het Nieuwe Rijden. Dit betreft projecten voor energiebesparing in verkeer en vervoer.
- ad 3. Voor de periode 2008–2011 is in het kader van het Coalitieakkoord € 2 mln. per jaar toegevoegd aan deze begroting voor het programma Het Nieuwe Rijden. Dit betreft projecten voor energiebesparing in verkeer en vervoer.
- ad 4. Deze mutatie betreft de loon- en prijsbijstelling tranche 2007, deze was bij eerste suppletore wet 2007 voorlopig verwerkt op artikel 40 en in deze begroting verdeeld over de diverse begrotingsartikelen.
- ad 5. Deze mutatie heeft betrekking op de uitvoering van de in het coalitieakkoord opgenomen korting op de BDU. Deze wordt uiteindelijk met een ander kasritme ingevuld omdat de korting van € 80,0 mln, zoals opgenomen in het coalitieakkoord, per jaar niet overeenkomt met een feitelijke korting van de groei van de BDU met 1%. De gecorrigeerde taakstelling was in 2007 voorlopig op artikel 40 geparkeerd. Deze wordt nu ingevuld op het BDU-artikel (39.02).
- ad 6. Dit betreffen de diverse taakstellingen voor VenW die in het Coalitieakkoord zijn afgesproken. De eerste taakstelling betreft de taakstelling Efficiency Rijksdienst. Deze taakstelling is op artikel 40 verwerkt. Bij VJN 2008 wordt deze taakstelling verdeeld over de artikelen. Daarnaast is naar aanleiding van het coalitieakkoord een financiële taakstelling op huisvestingskosten en op subsidies afgesproken. Deze zijn over de verschillende begrotingsartikelen verdeeld. Aanvullend heeft het kabinet besloten tot een aanvullende subsidietaakstelling en een taakstelling op het apparaat (materieelbudgetten) van de Rijksdienst. Deze taakstellingen zijn over de verschillende departementen verdeeld.
- ad 7. Tussen het ministerie van Financiën en het ministerie van Verkeer en Waterstaat is de afspraak gemaakt het beroep van Rijkswaterstaat op de leenfaciliteit bij het ministerie van Financiën niet meer onder het uitgavenkader van Verkeer en Waterstaat te laten vallen. Als gevolg van deze afspraak heeft een technische verwerking plaatsgevonden. Deze was in 2007 voorlopig op artikel 40 geparkeerd en wordt in deze begroting verdeeld over de diverse artikelen.

Tabel: doelstellingen beleidsprogramma, artikelnummers op de begrotingen en de enveloppen

	2008	2009	2010	2011	2012	Toedeling	
<b>PIJLER 2</b>							
<b>Enveloppe Innovatie, kennis en onderzoek</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>8</b>	<b>13</b>	<b>13</b>		
<i>Maatschappelijke innovatieprogramma's w.v. programma Water (VenW) (IF-artikel 11)</i>	3	3	8	13	13	AP	1
<b>Enveloppe Infra en (vaar)wegen</b>	<b>19</b>	<b>44</b>	<b>69</b>	<b>93</b>	<b>100</b>		
<i>Investeren in wegen (incl veiligheid) (IF-artikel 12)</i>	14	24	24	38	50	FES	2
<i>Investeren in vaarwegen (IF-artikel 15)</i>	5	20	45	55	50	FES	2
<b>Enveloppe Regionaal economisch beleid</b>	<b>2</b>	<b>17</b>	<b>35</b>	<b>35</b>	<b>7</b>		
<i>Sterke regio's (IF-artikelen 12, 14, 15)</i>	2	17	35	35	7	FES	2
<b>Enveloppe Openbaar vervoer</b>	<b>25</b>	<b>50</b>	<b>75</b>	<b>100</b>	<b>100</b>		
<i>Impuls spoorambitie (IF-artikelen 13)</i>	10	30	40	60	60	FES	2
<i>Ketenversterking (1e tranche) (XII-artikel 34)</i>	5	5	5	5	5	V&W	3
<i>Ketenversterking (latere tranches) (XII-artikel 34)</i>	0	5	20	25	25	AP	3
<i>Experiment gratis OV (XII-artikel 34)</i>	10	10	10	10	10	V&W	3
<b>PIJLER 3</b>							
<b>Enveloppe Energie</b>	<b>12</b>	<b>33</b>	<b>40</b>	<b>35</b>	<b>9</b>		
<i>w.v. Pakket project Schoon en Zuinig: overig (o.a. XII-artikel 36)</i>	10	31	38	33	9	AP/FES	4/2
<i>w.v. Pakket project Schoon en Zuinig: Het Nieuwe Rijden (XII-artikel 36)</i>	2	2	2	2		V&W	3
<b>Enveloppe Water en kust</b>	<b>43</b>	<b>68</b>	<b>93</b>	<b>143</b>	<b>143</b>		
<i>w.v. Hoogwaterbescherming (IF-artikel 11)</i>		10	25	90	125	AP	5
<i>w.v. Waterbeheer: KRW/ WB21 incl. nutriëntenpiloten en KRW Rijkswateren (IF-artikel 11)</i>	43	58	68	53	18	FES	2

- <sup>1</sup> Het ministerie van EZ werkt een procedurevoorstel uit voor de coördinatie van de maatschappelijke innovatieprogramma's via het interdepartementale project Nederland Ondernemend Innovatieland (NOI). De middelen staan geoormerkt op de aanvullende post (AP) van het Rijk.
- <sup>2</sup> Procedurevoorstel ten behoeve van de ICRE van 16 augustus wordt door de FES-beheerders voorbereid. Middelen kunnen in ieder geval pas na toetsing aan de FES-criteria aan de VenW-begroting worden toegevoegd.
- <sup>3</sup> De bedragen voor 2008, inclusief de meerjarige doorwerkingen, zijn overgeboekt naar de begroting van Verkeer en Waterstaat. De resterende bedragen voor 2009 en verder blijven conform de afspraak uit het Coalitieakkoord per departement gereserveerd op de aanvullende post van het Rijk. Deze bedragen worden jaarlijks bij Voorjaarsnota per tranche beschikbaar gesteld.
- <sup>4</sup> Dit pakket wordt nader verdeeld tussen VenW, VROM, EZ en LNV.
- <sup>5</sup> Deze reeks is gereserveerd op de aanvullende post van het Rijk en worden jaarlijks bij Voorjaarsnota per tranche beschikbaar gesteld.

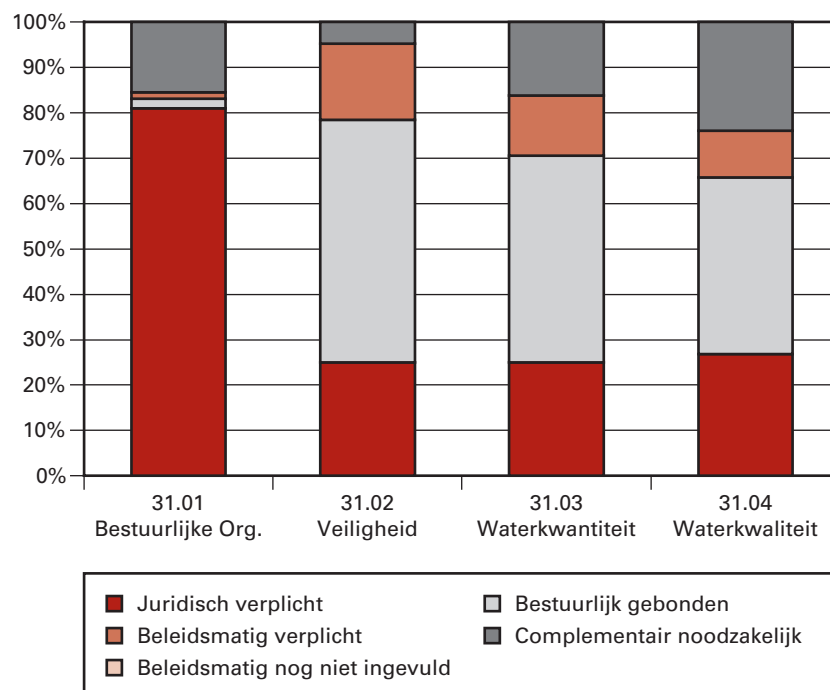
## 2.2 DE BELEIDSARTIKELLEN

### 31 Integraal Waterbeleid

Algemene doelstelling	Het op orde krijgen en houden van een duurzaam watersysteem tegen maatschappelijk aanvaardbare kosten.
Omschrijving van de samenhang in het beleid	Om de vitale functies in het landelijk en stedelijke gebied zoals veiligheid, economie, wonen, landbouw, recreatie en natuur, te waarborgen, draagt VenW zorg voor een gezamenlijke aanpak van de nationale waterproblematiek door de verschillende publieke en private partijen.
Verantwoordelijkheid	De Minister is verantwoordelijk voor de vormgeving en deels ook de uitvoering van het integrale waterbeleid. Daarnaast houdt zij toezicht op de uitvoering van de wet- en regelgeving. Dit toezicht bestaat uit toelating/continuering, inspectie/handhaving en kennis, advies en berichtgeving.
Succesfactoren	Het behalen van deze doelstelling hangt af van: <ul style="list-style-type: none"><li>• De acceptatie en juiste implementatie van Europese regelgeving op het gebied van water door de lidstaten.</li><li>• De acceptatie en juiste implementatie van het waterbeleid door provincies, waterschappen en gemeenten.</li><li>• Tijdig en adequaat anticiperen op structurele ontwikkelingen als klimaatontwikkeling, zeespiegelstijging, bodemdaling, verstedelijking en toename van economische waarden.</li></ul>

## Tabel budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (in € 1 000)							
<b>31 Integraal waterbeleid</b>	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Verplichtingen</b>	<b>62 879</b>	<b>69 317</b>	<b>69 567</b>	<b>69 528</b>	<b>70 006</b>	<b>69 854</b>	<b>69 542</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>53 195</b>	<b>79 443</b>	<b>75 502</b>	<b>73 850</b>	<b>70 606</b>	<b>69 854</b>	<b>69 542</b>
<i>31.01 Bestuurlijke Organsatie en instrumentatie</i>	<i>17 780</i>	<i>30 684</i>	<i>25 927</i>	<i>24 474</i>	<i>21 128</i>	<i>20 575</i>	<i>20 395</i>
31.01.01 Algemene strategie en beleidsvorming	8 294	11 006	10 440	10 458	10 834	10 881	10 701
31.01.02 HGIS Partners voor Water	7 460	11 491	11 207	12 227	10 294	9 694	9 694
31.01.03 Leven met Water	2 026	7 999	4 280	1 789	0	0	0
<i>31.02 Veiligheid</i>	<i>9 248</i>	<i>14 635</i>	<i>15 283</i>	<i>15 015</i>	<i>14 921</i>	<i>14 838</i>	<i>14 774</i>
31.02.01 Hoogwaterbescherming	6 878	9 552	9 797	9 621	9 470	9 463	9 463
31.02.02 Kust	1 882	1 752	1 955	1 956	1 923	1 920	1 920
31.02.03 Inspectie VenW		3 519	3 531	3 438	3 528	3 455	3 391
<i>31.03 Waterkwantiteit</i>	<i>2 798</i>	<i>4 263</i>	<i>2 953</i>	<i>2 959</i>	<i>2 941</i>	<i>3 087</i>	<i>3 087</i>
31.03.01 Waterbeleid 21e eeuw	2 798	4 263	2 953	2 959	2 941	3 087	3 087
<i>31.04 Waterkwaliteit</i>	<i>23 369</i>	<i>29 861</i>	<i>31 339</i>	<i>31 402</i>	<i>31 616</i>	<i>31 354</i>	<i>31 286</i>
31.04.01 Europese kaderrichtlijn water	19 941	22 228	23 664	23 775	23 953	23 773	23 773
31.04.02 OSPAR/Europese mariene strategie	3 263	3 842	3 871	3 924	3 865	3 861	3 861
31.04.03 Inspectie VenW		3 791	3 804	3 703	3 798	3 720	3 652
<b>Van totale uitgaven</b>							
– Apparaatsuitgaven:		5 824	5 822	5 821	5 817	5 817	5 817
– Baten-lastendiensten	22 152	29 193	29 137	29 184	26 401	26 386	26 449
– Restant		43 946	40 044	38 480	37 923	37 377	37 197
31.09 Ontvangsten	1 293	516	454	454	454	454	454



### *Bestuurlijke organisatie en instrumentatie*

Het juridisch verplichte deel heeft met name betrekking op de programma's «Leven met Water» en «Partners voor Water». Deze zijn voor het grootste deel reeds in voorgaande jaren verplicht. Daarnaast is op dit onderdeel tevens sprake van een eeuwigdurende verplichting voor de compensatie kadastrale kosten aan de Waterschappen.

### *Veiligheid*

De bestuurlijk gebonden en beleidsmatige verplichte uitgaven hebben vooral betrekking op de uitwerking van wettelijke taken op basis van de Wet op de waterkering. Ze zijn bedoeld als ondersteuning bij de uitvoering van de tweede toetsing en de voorbereiding op de derde toetsing. Daarnaast worden activiteiten ontplooid gericht op de aanpak van de zwakke schakels en het herijken van het waterveiligheidsbeleid.

### *Waterkwantiteit*

De bestuurlijk gebonden en beleidsmatig verplichte uitgaven hebben voornamelijk betrekking op activiteiten zoals met de regio vastgelegd is in het Nationaal bestuursakkoord water en in het Vervolg Nationaal Bestuursakkoord Water. Dit houdt onder andere in het integreren van de verdrogingbestrijding in de deelstroomgebiedsvisionen en waterbeheersingsmaatregelen in reconstructiegebieden. Het Vervolg Nationaal Bestuursakkoord Water wordt in 2007 ondertekend. In dit Vervolg Nationaal Bestuursakkoord Water worden afspraken opgenomen die gericht zijn op de samenwerking en uitvoering van KRW en WB21.

### *Waterkwaliteit*

De bestuurlijk gebonden en beleidsmatig verplichte uitgaven hebben voornamelijk betrekking op het vervaardigen van de concept stroomgebiedbeheerplannen in 2008, internationale activiteiten in het kader van OSPAR en de Europese marine strategie (EMS) en het vervaardigen van AMvB's voor de uitvoering van de Wet Verontreiniging Oppervlaktewateren (Wet milieubeheer en Wet bodembescherming)

## **31.01 Bestuurlijke organisatie en instrumentatie**

### Motivering

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

### Producten

#### *Algemene strategie en beleidsvorming*

Groepering van activiteiten ter realisatie van een heldere rollen verantwoordelijkheidsverdeling tussen overheden onderling en tussen publieke en private partijen, waarin tevens wordt aangegeven welke instrumenten worden ingezet om de wateropgave voor Nederland voor de 21e eeuw te realiseren.

Concrete activiteiten zijn:

- Implementatie van het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW). Het merendeel van de afgesproken acties is in 2006 afgerond. In 2007 maken gemeenten en provincies een start met de ruimtelijke invulling van de wateropgave. Het NBW is in 2006 geëvalueerd en eind 2007 wordt een vervolgakkoord gesloten. Zie ook: Evaluatie NBW, (Kamerstukken II 2006–2007, 27 625, nr. 81).
- Voorbereiding van de invoering van de Waterwet (o.a. opstellen invoeringswet). Alle bestaande waterbeheerswetten worden hiermee op termijn vervangen. De parlementaire behandeling is in 2007 gestart. (Kamerstukken 2004–2005, 29 694, nr. 1 en 2006, 30 818, nr. 1, 2, 3 en 4).



- De wet modernisering van het waterschapsbestel. Met een aanpassing van de waterschapswet (Wsw) en de Wvo wordt een modernisering van het waterschapsbestuur en een vereenvoudiging van de financieringsstructuur van het regionale waterbeheer voorbereid (Kamerstuk I, 2006–07, 30 601, nr. A). Verwacht wordt dat Wsw in 2008 in werking kan treden. In 2008 vinden de eerste verkiezingen op basis van de Wsw plaats. Deze verkiezingen zullen worden geëvalueerd.
- De wet verankering en bekostiging van de gemeentelijke watertaken. In de Wet op de Waterhuishouding, de Wet milieubeheer en de gemeentewet worden de zorgplichten van de gemeente voor afvalwater, hemelwater en grondwater en de bekostiging van de daaruit voortvloeiende taken geregeld. Het wetsvoorstel is in behandeling bij de Eerste Kamer (Kamerstuk I, 2006–07, 30 578, nr. A). Verwacht wordt dat Wgw in 2008 in werking kan treden. In 2008 wordt de wet vervolgens opgenomen in de Waterwet.
- Ontwikkeling en implementatie van het ruimtelijk waterbeleid gebaseerd op het principe «meebewegen met en anticiperen op water» zoals vastgelegd in de Nota Ruimte (Kabinetsstandpunt Nota Ruimte, Kamerstuk 2004–2005, 29 435, nr. 154). In het kader hiervan is in 2007 het proces gestart om samen met de gebiedspartijen een nieuw beleidskader voor het gehele IJsselmeergebied op te stellen en zal in 2008 een visie op de kust worden opgesteld.
- Opstarten van concrete pilots met een rol voor water in gebiedsontwikkeling.
- Bijdrage aan de kennisontwikkeling ten behoeve van adaptatie (aanpassing aan klimaatverandering)
- Participatie in het kennisprogramma «Ruimte voor water én economische ontwikkeling in Haaglanden» gericht op proeftuinen waarin innovatieve oplossingen voor de wateropgave in de regio Haaglanden ontwikkeld worden.

#### *HGIS Partners voor Water*

Interdepartementaal samenwerkingsverband van de ministeries van VenW, BuZa (incl. DGIS), EZ, LNV en VROM gericht op bevordering van de samenwerking binnen de Nederlandse watersector (overheid, bedrijfsleven, kennisinstellingen en NGO's) om de internationale positie van de sector te verbeteren.

Het samenwerkingsverband is voor de uitvoering van het interdepartementale programma Partners voor Water II. De uitgaven worden via de Homogene Groep Internationale Samenwerking (HGIS) gefinancierd. Het programma loopt tot eind 2009; in 2008 wordt een evaluatie in gang gezet. Zie ook: HGIS nota 2007, Kamerstuk 2006–2007, 30 803, nr. 2, HGIS nota 2006, Kamerstuk 2005–2006, 30 302, nr. 2, HGIS nota 2005, Kamerstuk 2004–2005, 29 802, nr. 2, HGIS jaarverslag 2004, Kamerstuk 2004–2005, 29 233, nr. 4.

#### *Leven met Water*

Gezamenlijk programma van het Rijk, provincies, gemeenten, waterschappen, kennisinstellingen en adviesbureaus (co-financiering) gericht op het verkrijgen van strategische kennis ten behoeve van het waterbeleid, versterking van kennisinfrastructuur en het versterken van het innovatief vermogen op het gebied van het waterbeleid en het -beheer. Het programma «Leven met Water» valt onder de derde investeringsimpuls in de kennisinfrastructuur (ICES/KIS-3).

Zie ook de brief aan de Tweede Kamer over kabinetsbesluit derde investeringsimpuls in de kennisinfrastructuur (ICES/KIS-3), Kamerstuk 2003–2004, 25 017, nr. 45 en [www.levenmetwater.nl](http://www.levenmetwater.nl).

In 2007 vindt een mid-term review plaats, waarvan de resultaten in 2008 uitgewerkt zullen worden.

### **Meetbare gegevens bij Bestuurlijke organisatie en instrumentatie**

De meetbare gegevens voor de operationele doelstelling «Bestuurlijke organisatie en instrumentatie» zijn hieronder bij de overige operationele doelstellingen van dit beleidsartikel weergegeven. Aangezien de hierboven genoemde waterproducten gericht zijn op zowel veiligheid, als op kwaliteit en kwantiteit, zijn hiervoor geen aparte meetbare gegevens ontwikkeld.

### **31.02 Veiligheid**

#### Motivering

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

#### Producten

##### *Hoogwaterbescherming*

Programma ten behoeve van de bescherming door primaire waterkeringen, conform de in 1996 in de Wet op de waterkering vastgelegde normen, van de dijkringgebieden in Nederland die aan buitenwater grenzen (zee, rivieren, grote meren).

Concrete activiteiten zijn:

- Verdere implementatie van het huidige veiligheidsbeleid conform het uitgangspunt «ruimte voor water»;
- In 2008 wordt een beleidsnota waterveiligheid aan de Tweede Kamer gezonden. Onderwerpen in deze beleidsnota zijn onder meer: actualiseren van de wettelijke systematiek (normering), het beperken van de gevolgen van een overstroming (compartimenteringstudie/ fysieke en organisatorische maatregelen) en het vergroten van het waterveiligheidsbewustzijn. Daarnaast is aan de Tweede Kamer toegezegd dat in de nota kaders worden gesteld met betrekking tot bouwen in diepe polders en buitendijks. Verder zal bezien worden hoe de lange termijn financiering (naar aanleiding van het advies Vellinga) verder wordt ingevuld. De beleidsnota richt zich op het beleid voor de middellange termijn. Daarnaast is aangegeven dat een (nieuwe) Deltacommissie zich gaat bezighouden met de ontwikkelingen en mogelijkheden voor de lange termijn (2050–2100 ev.). De Kamer heeft hiermee ingestemd tijdens een algemeen overleg in juni 2007.
- Het studieproject Veiligheid Nederland in Kaart wordt voortgezet. De uitkomsten vormen belangrijke bouwstenen voor de nieuwe veiligheidsbenadering (brieven aan de TK over VNK en de verkenning Waterveiligheid 21e eeuw, Kamerstuk 2004–2005, 29 800, nr. 49 en Kamerstukken 2005–2006, 27 625, nrs. 57 en 60).
- Uitvoering van het Hoogwaterbeschermingsprogramma naar aanleiding van de eerste (zie Kamerstuk 2002–2003, 18 106, nr. 124) en tweede ronde toetsing van de primaire waterkeringen. De resultaten van de tweede toetsing zijn eind september 2006 aan de Tweede Kamer gestuurd (zie Kamerstuk 2006–2007, 18 106, nr. 177). Deze toetsing laat een forse investeringsbehoefte zien om de primaire waterkeringen en kunstwerken in de Randstad, het Markermeer, de Hollandse en Zeeuwse Delta en de Waddenzee weer aan de normen van de Wet op de waterkering te laten voldoen. Dit kabinet heeft in het kader van het Coalitieakkoord en het Beleidsprogramma «Samen werken, samen leven» aanvullende middelen gereserveerd om het Hoogwaterbeschermingsprogramma (t/m 2020) uit te kunnen voeren.

- In de zomer 2006 en december 2006 hebben de Tweede Kamer en Eerste Kamer de PKB «Ruimte voor de Rivier» unaniem aanvaard. De fase van planstudie is ingezet en loopt tot uiterlijk 2010. De intensieve samenwerking met de provincies zal worden voortgezet.
- Het systeem van de Nederlandse waterkeringen is berekend op gebeurtenissen die zich voordoen met een waarschijnlijkheid van 1/250 tot 1/10 000 per jaar. De natuur is echter onvoorspelbaar en een extreme gebeurtenis blijft mogelijk. Het Kabinetstandpunt Rampenbeheersing Overstromingen (Kamerstuk 2006–2007, 27 625, nr. 77) presenteert een strategie voor de beheersing van dergelijke gebeurtenissen die bestaat uit fysieke/ruimtelijke maatregelen en organisatorische maatregelen. Voor de laatste geldt als doelstelling de voorbereiding eind 2008 op orde te hebben. Hiervoor is een verbeterprogramma onder regie van een bestuurlijke taskforce in uitvoering, met een omvang van € 15 mln. (10 mln. VenW). Het standpunt markeert de fysieke/ruimtelijke maatregelen als kansrijk, maar maakt nog geen keuze voor investeringen. Specifiek voor de optie compartimenteren is vanuit het FES verder € 2 mln. beschikbaar gesteld voor een nadere verkenning; oplevering is voorzien eind 2008. Mogelijke besluiten hierover worden genomen in de te verschijnen nota waterveiligheid (eind 2008). De Kamer heeft in juni 2007 met deze lijn ingestemd.
- Medio 2007 is de EU-Hoogwaterrichtlijn aangenomen door het Europees Parlement. Deze voorziet in een risicobeoordelingskaarten en plannen van aanpak. In 2009 zal de nationale implementatie gerealiseerd zijn. In 2008 wordt gewerkt aan de voorbereiding hiervan.

Het merendeel van de uitvoeringsmiddelen staat geraamd op artikel 11 en 16 van het Infrastructuurfonds.

#### *Kust*

Programma ten behoeve van voorkoming van structurele kustachteruitgang langs de Nederlandse kust. Medio 2007 moeten de planstudies Zwakke Schakels Kust door de provincies worden opgeleverd (zie Procesplan Zwakke Schakels Kust Kamerstuk 2003–2004, 27 625, nr. 34 en de brief aan de Tweede Kamer, Kamerstuk 2004–2005, 27 625 nr. 49). Vervolgens start de aanpak «zwakke schakels» in de kust. Het programma loopt door tot en met 2020.

Tevens wordt jaarlijks een zandsuppletieprogramma op basis van de jaarlijkse toetsing van de basiskustlijn gerealiseerd.

#### *Inspectie Verkeer en Waterstaat*

De Inspectie Verkeer en Waterstaat onderscheidt bij het toezicht op waterbeheer de volgende toezichtrelaties:

- intrabestuurlijk toezicht door de inspectie op RWS inzake uitvoering en toepassing van wet- en regelgeving jegens derden;
- intrabestuurlijk toezicht van de inspectie in de rol van bevoegd gezag met eindverantwoordelijkheid inzake de activiteiten van en namens de eigen dienst van RWS, waaronder begrepen vergunningverlening en handhaving;
- interbestuurlijk toezicht op medeoverheden inzake uitvoering en toepassing van wet- en regelgeving;
- uitvoeringstoezicht op intermediairs en certificerende instellingen in het kader van het Besluit Uitvoeringskwaliteit Bodembeheer (Kwalibo);

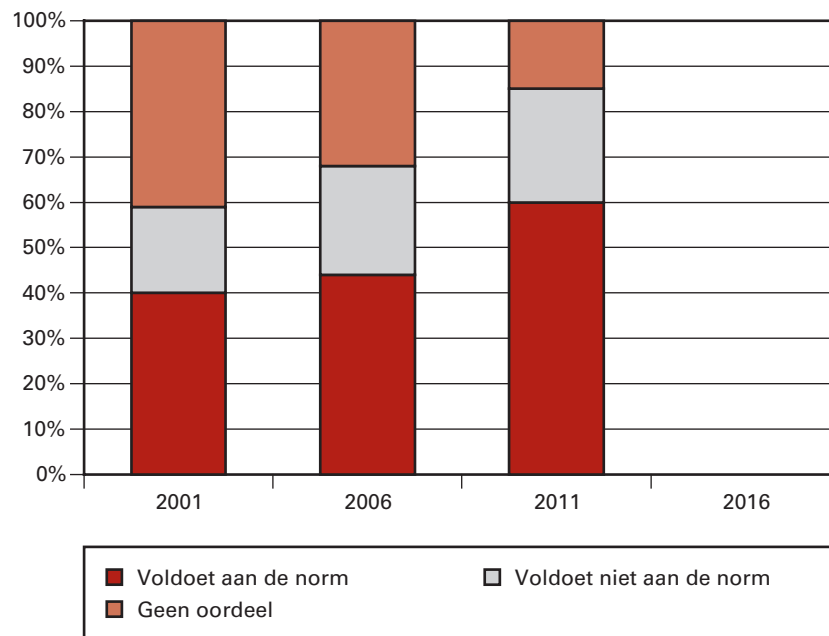
Speerpunten van de Inspectie Verkeer en Waterstaat voor 2008 op veiligheid zijn:

- bestuurlijke organisatie en instrumentatie: verschuiving van handha-

- ving vergunningen naar naleving algemene regels, concernvergunning, het Aarhus verdrag inzake openbaarheid;
- waterveiligheid: calamiteitenorganisatie, waterkeringen, project Ruimte voor de Rivier, implementatietraject waterwet;
- waterkwantiteit: effectiviteit waterakkoorden;
- betrokkenheid van de Inspectie bij implementatie en handhaving van Europese wet- en regelgeving (o.a. kaderrichtlijn water, hoogwater-richtlijn, zwemwaterrichtlijn, grondwaterrichtlijn).

### Meetbare gegevens bij Hoogwaterbescherming

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



Bron: Rijkswaterstaat 2006

### Toelichting

Elke vijf jaar worden de primaire waterkeringen getoetst op grond van de Wet op de waterkering. De 1e toetsing heeft plaatsgevonden in 2001, de 2e toetsing in 2006.

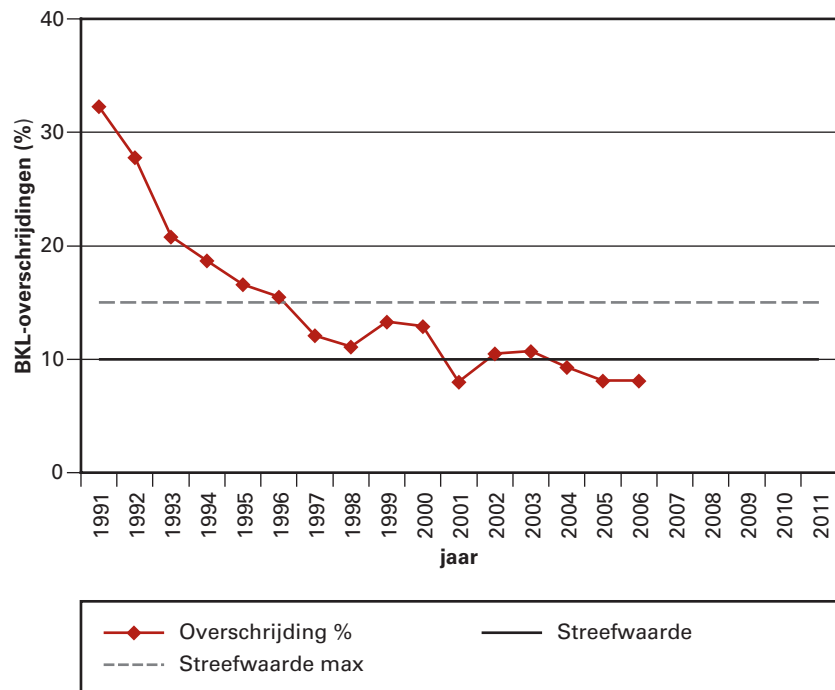
De resultaten van de toetsing in 2001 zijn anders weergegeven dan in voorgaande jaren. De modelberekeningen en meegenomen categorieën tussen 2001 en 2006 verschillen dusdanig ten opzichte van elkaar dat het niet mogelijk is de 2001- en 2006-resultaten te vergelijken. Om te kunnen vergelijken zijn de resultaten uit 2001 aangepast voor de resultaten uit 2006.

### Meetbare gegevens bij Basiskustlijn (BKL)

De prestatie-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 streefwaarde is dat ten minste 85% van de raaien aan de norm voldoet.

De methodiek wordt samengevat in het jaarlijks door Rijkswaterstaat Rijksinstituut voor Kust en Zee (RIKZ) uitgegeven Kustlijnkaartenboek (ook beschikbaar op <http://www.rijkswaterstaat.nl/wateroverzicht/kustlijn/zorg/>). Zie ook: Nieuwe inzichten in de golfbelasting langs de kust (bijlage bij Procesplan zwakke schakels in de Nederlandse kust, Kamerstuk 2003–2004, 27 625, nr. 34).

### BKL-overschrijdingen



Bron: Rijkswaterstaat, 2007

### Extracomptabele verwijzingen

Verwijzing naar het Infrastructuurfonds (IF)

Overzicht uitgaven veiligheid waterbeleid op het Infrastructuurfonds (x € 1 000)*						
Art. Omschrijving	2007	2008	2009	2010	2011	2012
11.02.01 Basispakket B&O Waterkeren	98 666	102 651	94 451	104 313	89 475	91 463
11.03.01 Realisatie Waterkeren	161 155	291 946	323 496	383 851	282 104	175 837
11.05.02 Planstudies waterkeren	52	5 360	68 657	71 339	72 582	70 061
16.02 Ruimte voor de Rivier	66 273	101 786	210 087	285 145	320 078	325 020
16.03 Maaswerken	49 665	60 845	53 266	16 349	33 129	31 823

\* Genoemde bedragen zijn exclusief de gereserveerde gelden uit het Coalitieakkoord.

### 31.03 Waterkwantiteitsbeheer

#### Motivering

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

#### Producten

##### *Waterbeleid 21e eeuw*

Een programma gericht op het op orde brengen van het hoofd- en regionale watersysteem, met als basisstrategie: anticiperen in plaats van reageren, meer ruimte vrijmaken voor water naast technische maatregelen, en hantering van de volgorde vasthouden, bergen, afvoeren bij wateroverlast. (Kabinetsstandpunt Waterbeleid in de 21e eeuw, Kamerstuk 2000–2001, 27 625, nr. 1).

Concrete activiteiten binnen het programma zijn:

- Voorkomen en bestrijden van wateroverlast en watertekort in rijkswateren en regionale wateren door het nemen van anticiperende maatregelen, het maken van ruimte voor water en het vasthouden van het water op de plaats van ontstaan van de problematiek.
- Integreeren van verdrogingsbestrijding in onder andere de deelstroomgebiedsvisies uit de Nota Waterbeleid 21e eeuw.
- (Vorbereiding van de) Implementatie van de Kaderrichtlijn Water en waterbeheersingsmaatregelen in reconstructiegebieden.
- Opstellen en implementeren van een uitvoeringsprogramma «synergie en innovatie KRW/WB21» gericht op het stimuleren en aanjagen van adequate en kosteneffectieve verbetering van de waterkwaliteit in het landelijk en stedelijk gebied. Hiervoor zijn binnen het FES gelden gereserveerd.

Het merendeel van de uitvoeringsmiddelen staat geraamd op artikel het Infrastructuurfonds.

#### **Meetbare gegevens bij het voorkomen van (regionale) wateroverlast (buitengewone omstandigheden)**

Een prestatie-indicator is het aantal hectaren van het door waterschappen beschermde Nederlandse grondgebied, ten opzichte van het totaal aantal hectaren Nederlands grondgebied dat door waterschappen wordt beschermd waarbij de vastgestelde kans op wateroverlast kleiner of gelijk is aan de vastgestelde regionale norm voor wateroverlast (zie ook Nationaal Bestuursakkoord Water, niet-dossier-stuk 2002–2003, vw03000480 en Voortgangsrapportage NBW 2004–2005, Kamerstuk 2004–2005, 27 625, nr. 50).

##### *Toelichting*

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

#### **Meetbare gegevens bij het handhaven van juiste grond- en oppervlaktepeil (normale omstandigheden)**

Een prestatie-indicator is het aantal hectaren ten opzichte van het totaal aantal hectaren Nederlands beheergebied van waterschappen, waarbij het actuele grond- en oppervlaktewaterregiem (AGOR) zich tenminste x% per jaar heeft bevonden binnen de marges van het gewenste grond- en oppervlaktewaterregiem (GGOR) (zie ook Evaluatienota Waterbeheer

### *Toelichting*

De rol van het Rijk is hier dezelfde als bij het voorkomen van wateroverlast. De indicator Handhaven van het juiste grond- en oppervlaktewaterpeil is nog in ontwikkeling. De provincies hebben de kaders voor het gewenste grond- en oppervlaktewaterregime (GGOR) vastgesteld. De waterschappen stellen het GGOR op in de periode 2005–2010, in nauwe samenwerking met gemeenten, grondwaterbeheerders en belanghebbenden. De provincies coördineren en bewaken de procesgang voor het opstellen van het GGOR. In 2007 worden concept GGOR's voor gebieden waarvoor waterkwantiteit sterk bepalend is voor behalen van de KRW/VHR doelen opgesteld. De GGOR's worden door de waterschappen uiterlijk in 2010 uitgewerkt in hun waterbeheerplan.

### **Extracomptabele verwijzingen**

#### *Verwijzing naar het Infrastructuurfonds (IF)*

De producten van het IF hebben soms betrekking op meerdere doelstellingen van Hoofdstuk XII. In dit geval ligt het zwaartepunt van de uitgaven bij Waterkwantiteitsbeheer, maar een deel van deze uitgaven betreft de Veiligheidsdoelstelling.

<b>Overzicht uitgaven waterkwantiteit op het Infrastructuurfonds (x € 1 000)*</b>						
Art. Omschrijving	2007	2008	2009	2010	2011	2012
11.01.01 Basispakket watermanagement	71 754	82 395	85 808	85 684	99 149	101 520
11.03.02 Realisatie Waterbeheren	149 423	149 914	111 248	115 319	65 194	63 289

\* Genoemde bedragen zijn exclusief de gereserveerde gelden uit het Coalitieakkoord.

### **31.04 Waterkwaliteit**

#### **Motivering**

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

#### **Producten**

##### *Europese Kaderrichtlijn Water (KRW)*

Bescherming van oppervlaktewater, overgangswater, kustwater en grondwater conform de KRW moet ertoe leiden dat:

- aquatische ecosystemen en gebieden die rechtstreeks afhankelijk zijn van deze ecosystemen, voor verdere achteruitgang worden behoed;
- door onder meer een forse vermindering van lozingen en emissies het aquatisch milieu verbetert;
- duurzaam gebruik van water wordt bevorderd (bescherming van beschikbare waterbronnen op lange termijn) en
- de verontreiniging van grondwater aanzienlijk vermindert.

Met de zogenoemde Decemhernota's (2006 en 2007 en 2008) wordt de voortgang in het traject tot implementatie van de KRW (Europese Kaderrichtlijn Water, richtlijn nr. 2000/60/EG tot vaststelling van een kader voor communautaire maatregelen betreffende het waterbeleid) gerapporteerd. In 2008 worden de concept stroomgebiedbeheersplannen voor Rijn, Maas Schelde en Eems opgesteld. In een stroomgebiedbeheersplan staat



welke concrete waterdoelen we gaan bereiken in 2015 (schoon, niet te veel en niet te weinig) en wie wat doet.

Nederland moet voortgang blijven boeken bij het terugdringen van verontreiniging in het water door chemische stoffen. In een aantal gevallen zal het baggeren van de waterbodems een belangrijke bijdrage leveren. Die maatregel is belangrijk voor het verwijderen van verontreinigd slib én voor de scheepvaart.

Een belangrijk aspect van het nieuwe integrale waterbeheer is de communicatie. Het beleid voor WB21 en KRW wordt steeds concreter en de uitvoering komt op gang. Mensen zullen daarom steeds vaker met watermaatregelen geconfronteerd worden in hun eigen woon- en leefomgeving. Het is belangrijk om uit te leggen waarom soms ingrijpende maatregelen nodig zijn voor een duurzaam waterbeheer in de toekomst.

Het Nederlandse waterbeleid staat voor onontkoombare nieuwe uitdagingen en de kosten worden mede door klimaatverandering en toenemende milieueisen steeds hoger. Water als drager van ruimtelijke ontwikkeling vraagt bij uitstek om een ander manier van investeren: hoogwaardig, duurzaam en doelmatig door innovatie en synergie met andere beleidsdoelen. Door waterdoelen op effectieve en efficiënte wijze te koppelen aan de doelstellingen voor natuur, landschap en stedelijke herstructurering kunnen de totale maatschappelijke kosten worden verlaagd en de baten worden verhoogd. Het kabinet heeft daarom in het kader van het Coalitieakkoord en het beleidsprogramma «Samen werken, samen leven» extra geld in het FES gereserveerd voor een uitvoeringsprogramma «synergie KRW/WB21». Dit stimuleringsprogramma op basis van concrete waterdoelstellingen is gericht op een tijdige en effectieve opstart van de benodigde fysieke ingrepen in het landelijk en stedelijk gebied. Daarnaast heeft het Kabinet extra geld in het FES gereserveerd voor stimulering van innovatie. Generieke maatregelen zijn duur en hebben vaak een (te) laag rendement. Er is een doorbraak nodig in de vorm van systeemvernieuwing om te komen tot betere en betaalbare oplossingen. Met deze impuls voor innovatie worden publieke en private partijen gestimuleerd om snel met nieuwe praktijkgerichte uitvoerbare oplossingen te komen die zowel voor de korte als langere termijn een hoog rendement opleveren. De daarbij te ontwikkelen kennis en ervaring kan ook worden geëxporteerd.

#### *Europese Kaderrichtlijn mariene strategie (KRM)/OSPAR*

Bescherming van de zee conform internationale regelgeving zoals OSPAR en de Europese Kaderrichtlijn mariene strategie en het nieuwe Groenboek maritiem beleid moet ertoe leiden dat;

- de verontreiniging van de zee verder wordt teruggedrongen en zo
- duurzaam gebruik veilig wordt gesteld.

De internationale onderhandelingen over de nieuwe Europese Kaderrichtlijn mariene strategie zullen naar verwachting worden afgerond eind 2007, begin 2008. Na afronding zal een start worden gemaakt met de implementatie van de richtlijn. Daartoe zullen een handhavingstoets, een uitvoeringstoets en een implementatieplan worden opgesteld in 2008. Een belangrijk aspect bij de implementatie is communicatie; in 2007 wordt daarvoor een communicatieplan opgesteld voor een periode van 2 jaar (2008–2010). Aangezien er nog een grote kennislacune bestaat ten aanzien van het mariene milieu is het belangrijk te investeren in een stuk kennisopbouw wat essentieel is om de programma's en maatregelen die verplicht zullen volgen uit de KRM goed te kunnen onderbouwen. Daarvoor zal Nederland inzetten op bestaande kennisontwikkeling in



internationaal verband (OSPAR, ICES) en het EU 7e Kaderprogramma waarbinnen voor mariene onderzoek veel mogelijkheden zijn gecreëerd.

In 2008 zal OSPAR tevens het implementatieorgaan gaan worden van de KRM. Daartoe moeten institutionele veranderingen in de organisatiestructuur worden doorgevoerd. Een tweetal producten die in 2008 moeten worden opgeleverd en ook van belang zijn voor de KRM zijn: de uitwerking van de ecosysteembenadering in het proefproject ecologische kwaliteitsdoelstellingen Noordzee (zomer 2008) en de 1e fase van het Quality Status Report (QSR 2010), waarin een assessment wordt uitgevoerd van het mariene milieu van het gehele conventiegebied.

#### *Bijdrage Inspectie Verkeer en Waterstaat*

Speerpunten van de Inspectie Verkeer en Waterstaat voor 2008 op waterkwaliteit zijn:

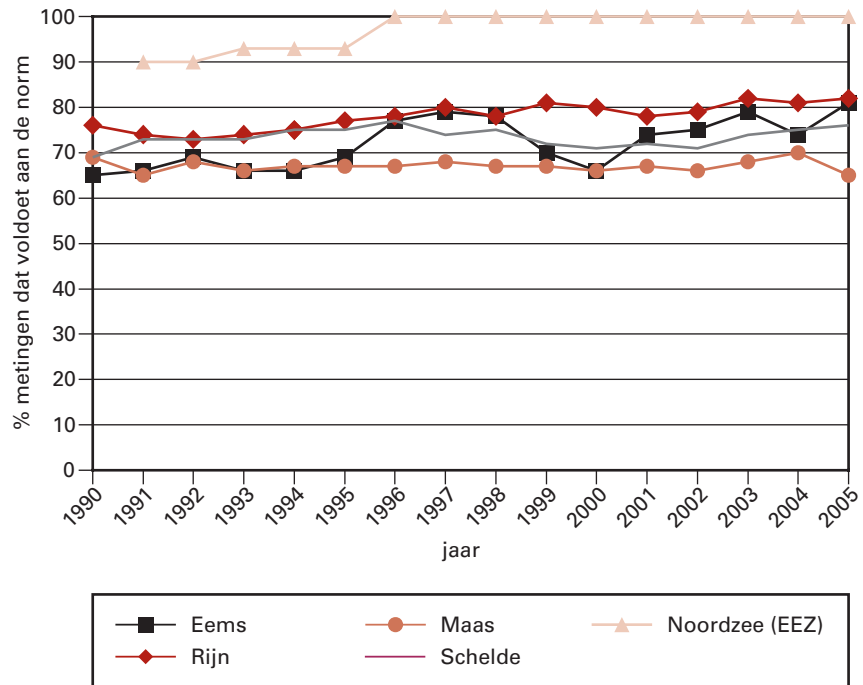
- Waterbodem/baggerwerken (o.a. kwalibo-regeling);
- Afvalverwerkers, huishoudelijk lozingen, emissie en immissietoets, implementatietraject waterwet;
- betrokkenheid Inspectie bij implementatie en handhaving van Europese wet- en regelgeving (o.a. kaderrichtlijn water, hoogwater-richtlijn, zwemwaterrichtlijn, grondwaterrichtlijn).

#### **Meetbare gegevens Waterkwaliteit**

- Realiseren goede waterkwaliteit

De prestatie-indicator voor een goede waterkwaliteit is het oppervlak waterlichamen (in hectaren) ten opzichte van het totaal oppervlak waterlichamen waarvan de gemeten waarden (chemische en ecologische parameters) voldoen aan de geldende normen van KRW en Mariene Strategie. Deze normen zijn nog niet vastgesteld. Ook zijn nog niet alle gegevens bekend over het totaal oppervlak waterlichamen. Tot die tijd wordt getoetst aan de MTR-waarde (maximaal toelaatbaar risico) uit de Regeling milieukwaliteitseisen gevaarlijke stoffen en oppervlaktewateren (zie ook Integraal Beheerplan Noordzee 2015, Kamerstuk 2004–2005, 30 195, nr. 1).

### Realiseren goede waterkwaliteit



Bron: Waterkwaliteitsenquête 2006

#### Toelichting op de grafiek

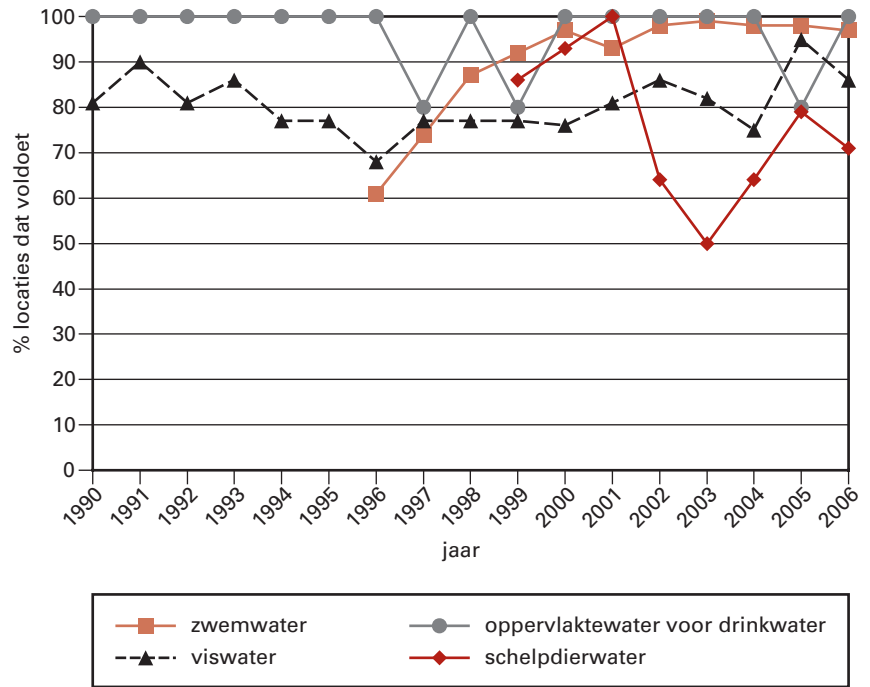
De waterkwaliteitsmetingen in de territoriale zee (binnen de 12-miles-zone) zijn meegenomen bij de desbetreffende KRW-stroomgebieden. De Noordzee scoort bijna volledig 100% als gevolg van de gekozen beoordelingsmethodiek (1-mile-zone voor ecologie en 12-miles-zone voor chemie).

Prestatie-indicator	Basiswaarde 1990	Peildatum	Streefwaarde	Planning Periode	Streefwaarde
Realiseren goede waterkwaliteit	Eems: ca 70% Maas: ca 60% Noordzee: nvt Rijn: ca 80% Schelde: ca 80%	Jaarlijks	PM (de KRW normen voor 2015 worden in 2008 vastgesteld)	2015	100%

- Ongehinderd gebruik waterfuncties

De prestatie-indicator voor het ongehinderd gebruik van waterfuncties is het oppervlak waterlichamen (in hectaren) t.o.v. het totaal oppervlak waterlichamen waarvan de actuele waterkwaliteit voldoet aan de geldende normen die zijn gesteld aan de bestemde gebruiksfuncties (Saneringsprogramma waterbodembodem rijkswateren 2005–2010, Kamerstuk 2003–2004, 27 625, nrs. 27, 39 en 44).

### Ongehinderd gebruik waterfuncties



Bron: Rijkswaterstaat MWTL, 2007

#### Toelichting op de grafiek

De kwaliteit van oppervlaktewateren waaraan specifieke gebruiksfuncties zijn gekoppeld, vertoont de laatste jaren een stijgende lijn. De locaties met de functie zwemwater of viswater voldoen bijna allemaal aan de Europese gebruiksnormen. De zwemwaterkwaliteit is beoordeeld op basis van een geactualiseerde lijst en de normen uit de zwemwater-richtlijn 1976.

Prestatie-indicator	Basiswaarde 1990	Peildatum	Streefwaarde	Planning Periode	Streefwaarde
Ongehinderd gebruik waterfuncties	Zwemwater: nb Opp.water: ca 100% Viswater: ca 75% Schelpdierwater: nb	jaarlijks	PM (de KRW normen voor 2015 worden in 2008 vastgesteld)	2015–2027	100%

Kengetallen Inspectie VenW domein Waterbeheer							
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Toelating/continuering (aantal vergunningen)	85	80	75	75	75	75	75
Aantal inspecties	6	15	15	15	15	15	15
Percentage gebaseerd op risicoanalyse	70%	70%	70%	70%	70%	70%	70%
Uitvoering conform jaarplan	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%

## Extracomptabele verwijzingen

### Verwijzing naar het Infrastructuurfonds (IF)

De producten van het IF hebben soms betrekking op meerdere doelstellingen van Hoofdstuk XII. In dit geval ligt het zwaartepunt van de uitgaven bij waterkwaliteit, maar een deel van deze uitgaven betreft het onderwerp waterkwantiteitsbeheer.

Overzicht uitgaven waterkwaliteit op het Infrastructuurfonds (x € 1 000)*						
Art. Omschrijving	2007	2008	2009	2010	2011	2012
11.02.05 Basispakket B&O waterbeheer	56 071	54 031	55 986	68 081	124 091	126 257
11.02.08 Groot variabel onderhoud waterbeheer	23 856	35 273	31 984	23 356	3	77
11.03.02 Realisatie Waterbeheer	149 423	149 914	111 248	115 319	65 194	63 289
11.05.03 Planstudies Waterbeheer	3 720	1 812	1 116	531	522	812

\* Genoemde bedragen zijn exclusief de gereserveerde gelden uit het Coalitieakkoord.

## Overzicht onderzoek naar doelmatigheid en doeltreffendheid van beleid

Onderzoek	Onderwerp	OD	A. Start B Afgerond	Vindplaats
<b>Beleidsdoorlichtingen</b>	Bestuurlijke Organisatie en Instrumentatie	31.01	A: 2014 B: 2014	
	Veiligheid	31.02	A: 2013 B: 2013	
	Waterkwantiteit	31.03	A: 2008 B: 2008	
	Waterkwaliteit	31.04	A: 2010 B: 2010	
<b>Effectenonderzoek ex post</b> Kustvisie (vervolg op 3e kustnota)	Evaluatie 3e Kustnota	31.02	A: 2006 B: 2007	
<b>Overig evaluatieonderzoek</b> Waterveiligheid in de 21e eeuw	Verkenning naar een andere wettelijke systematiek	31.02	A: 2005 B: 2008	TK 2006–2007, 27 625, nr. 79
Rampenbeheersingsstrategie	Onderzoeksprogramma naar opties voor rampenbeheersingsstrategie bij overstromingen.	31.02	A: 2006 B: 2008	
Evaluatie toetsproces	Evaluatie van de 5-jaarlijkse toetscyclus.	31.02	A: 2006 B: 2007	
Veiligheid Nederland in Kaart-2	Verkenning van de veiligheid in Nederland fase 2.	31.02	A: 2006 B: 2009	
Proef Grootchalige Verwerking Baggerspecie (GVB)	Deze grootchalige proef heeft tot doel op praktijkschaal aan te tonen wat de mogelijkheden en onmogelijkheden zijn en tegen welke prijs grootchalige verwerking gerealiseerd kan worden. Er vindt na de aanbesteding een tussentijdse evaluatie plaats (medio 2004). Vervolgens zal de proef aan het eind van de looptijd worden geëvalueerd (2009).	31.04	A: 2004 B: 2009	
Beleidsregels ABR/ABM	Vaststellen of beleidsregels Actief Bodembeheer Rijntakken (ABR) en Actief Bodembeheer Maas (ABM) functioneren, goed worden benut, lacunes of achterhaaldheden bevatten.	31.04	A: 2004 B: 2007	
Kaderrichtlijn mariene milieu (KRM, voorheen EMS)	MKBA maatregelen en kosten voor de uitvoering van de KRM.	31.04	A: 2004 B: 2007	
KRW	MKBA/multicriterium afweging van maatregelen en kosten voor de uitvoering van de KRW.	31.04	A: 2004 B: 2008	
Project MER's Schelde	Toetsing van milieueffecten van geselecteerde projecten binnen het Schelde estuarium.	31.04	A: 2005 B: 2007	TK 2006–2007, 26 980, nr. 29

Evaluatie naar de beleidsregels ABR/ABM (2007) is vervallen in verband met nieuw beleid (Besluit Bodemkwaliteit).

## **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 in het 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 te verbeteren.

### Verantwoordelijkheid

De Minister is samen met provincies, gemeenten en waterschappen verantwoordelijk voor de uitvoering van het verkeersveiligheidsbeleid. Dit betekent betrokkenheid bij (EU) wetgeving, vaststellen van nationale kaders voor de verkeersveiligheid en het vaststellen van de nationale doelstelling in goed overleg met decentrale overheden. Ten aanzien van de veiligheid op het spoor is de systeemverantwoordelijkheid vastgelegd door middel van de concessies en de Kadernota «Veiligheid op de Rails» (Tweede Kamer 2004–2005, 29 893, nrs. 1 en 2). De Minister van VenW 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. Ten aanzien van de sociale veiligheid in het OV heeft de Minister 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. De Minister monitort hierop. Daarnaast houdt de minister toezicht op de uitvoering van de wet- en regelgeving. Dit toezicht bestaat uit toelating/continuerend, inspectie/handhaving en kennis, advies en berichtgeving.

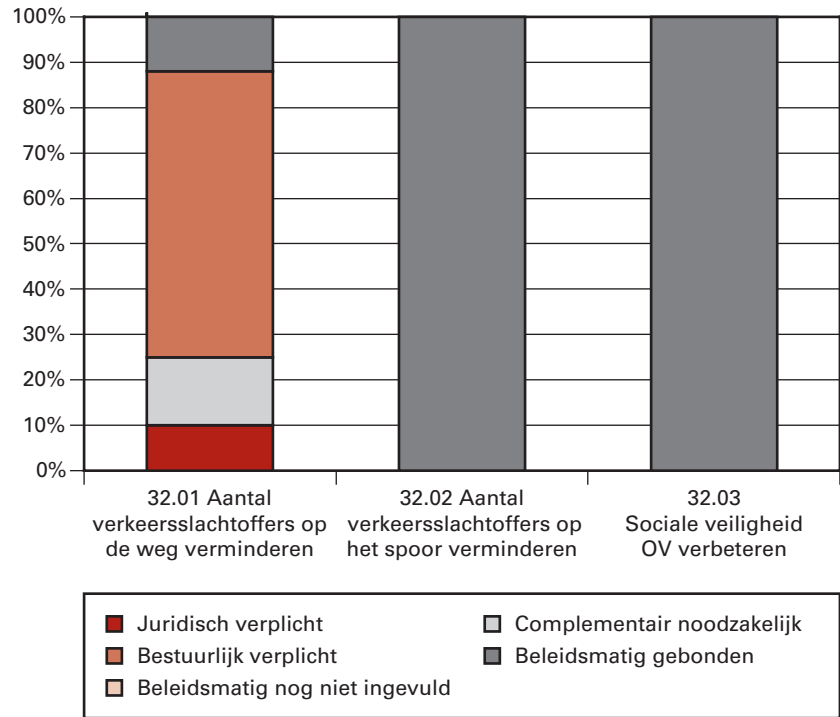
### Succesfactoren

Om de doelstelling te behalen is het nodig dat:

- In de periode tot en met 2010 de toename van het absolute aantal slachtoffers, veroorzaakt door de toename van de mobiliteit, teniet wordt gedaan door autonome verbeteringen, met name: voertuigen worden veiliger en verkeersdeelnemers leren beter met verkeer om te gaan;
- De verschillende decentrale overheden hun bijdrage leveren aan de afgesproken doelstelling;
- De transportsector en spoorsector de eigen verantwoordelijkheid oppakken en daar invulling aan geven;
- In EU-verband een forse stap wordt gezet op het gebied van voertuig-technologie.

**Tabel budgettaire gevolgen van beleid**

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)							
32. Optimale Veiligheid	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Verplichtingen</b>	<b>37 796</b>	<b>39 239</b>	<b>51 480</b>	<b>51 383</b>	<b>48 151</b>	<b>47 836</b>	<b>47 395</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>41 925</b>	<b>50 129</b>	<b>52 580</b>	<b>54 383</b>	<b>48 161</b>	<b>47 836</b>	<b>47 395</b>
<i>32.01 Aantal verkeersslachtoffers op de weg verminderen</i>	<i>40 396</i>	<i>44 409</i>	<i>46 841</i>	<i>48 786</i>	<i>42 419</i>	<i>42 214</i>	<i>41 869</i>
32.01.01 Algemene strategie- en beleidsontwikkeling	1 632	1 601	1 801	1 803	1 819	1 814	1 816
32.01.02 Vereisten aan voertuig en technologie	2 966	4 302	4 668	4 668	4 668	4 668	4 668
32.01.03 Gedragsbeïnvloeding	35 798	25 157	24 857	26 194	22 740	22 937	22 937
32.01.04 Aanpassingen aan weginfrastructuur	0	0	0	0	0	0	0
32.01.05 Inspectie Verkeer en Waterstaat	0	13 349	15 515	16 121	13 192	12 795	12 448
<i>32.02 Aantal verkeersslachtoffers op het spoor verminderen</i>	<i>291</i>	<i>5 632</i>	<i>5 651</i>	<i>5 509</i>	<i>5 644</i>	<i>5 534</i>	<i>5 438</i>
32.02.01 Algemene strategie- en beleidsontwikkeling	176	197	197	197	197	197	197
32.02.02 Kadernota Railveiligheid «Veiligheid op de rails»	115	210	210	210	210	210	210
32.02.03 Inspectie Verkeer en Waterstaat	0	5 225	5 244	5 102	5 237	5 127	5 031
<i>32.03 Sociale veiligheid OV verbeteren</i>	<i>1 238</i>	<i>88</i>	<i>88</i>	<i>88</i>	<i>88</i>	<i>88</i>	<i>88</i>
32.03.01 Algemene strategie- en beleidsontwikkeling	193	27	27	27	27	27	27
32.03.02 Uitvoeren beleidskader Sociale Veiligheid OV	1 045	61	61	61	61	61	61
<b>Van totale uitgaven:</b>							
– Apparaatsuitgaven	2 360	2 445	2 502	2 502	2 502	2 502	2 502
– Agentschapsbijdrage	951	19 551	21 735	22 202	19 410	18 900	18 457
– Restant	38 614	28 133	28 343	29 679	26 239	26 434	26 436
<b>32.09 Ontvangsten</b>	<b>1 794</b>	<b>3 827</b>	<b>3 400</b>	<b>3 400</b>	<b>3 400</b>	<b>3 400</b>	<b>3 400</b>



#### *Aantal verkeersslachtoffers op de weg verminderen*

De middelen voor de verschillende verkeersveiligheidsorganisaties, het uitvoeren van verscheidene (verkeersveiligheids)campagnes en de aan de SWOV te verstrekken doelsubsidie zijn opgenomen onder bestuurlijk gebonden/complementair noodzakelijk.

#### *Aantal verkeersslachtoffers op de weg verminderen en Sociale veiligheid OV verbeteren*

Onder beleidsmatig verplicht zijn de middelen opgenomen welke voor beide doelstellingen worden ingezet voor onderzoek.

### **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.

#### Producten

#### *Algemene strategie- en beleidsontwikkeling*

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

- opstellen en doen uitvoeren van een jaarlijks onderzoeksprogramma;
- kennisdeling ten aanzien van maatregelen met decentrale overheden (KpVV, maatregelwijzer goederenvervoer);
- zorgen voor internationale afstemming van verkeersveiligheidswetgeving en beleid;
- invulling geven aan de regiefunctie op het gebied van verkeersveiligheid; in de tweede fase «Duurzaam Veilig» wordt samengewerkt aan het gezamenlijk met decentrale overheden behalen van de nationale verkeersveiligheidsdoelstelling;
- beschikbaar stellen van de rijksbijdrage voor regionaal en lokaal



verkeersveiligheidsbeleid aan de decentrale overheden via de Brede Doeluitkering (BDU) (zie ook artikel 39.02);

- toezicht houden op een aantal uitvoerende organisaties (RDW, Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR), Innovam);
- stimuleren dat maatschappelijke partijen en bedrijfsleven eigen verantwoordelijkheid nemen.

#### *Vereisten aan voertuig en technologie*

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

- stimuleren van ontwikkeling van veiliger voertuigen;
- actief participeren in het EU-wetgevingsproces omtrent voertuigen;
- deelnemen in (Europese) overleggen over de ontwikkelingen in de voertuigindustrie (European Road Transport Research Advisory Council (Ertrac), eSafety);
- stimuleren van de verkoop van veilige voertuigen middels Euro-NCAP door het verstrekken van subsidie voor proeven met betrekking tot botscompatibiliteit;
- onderzoeken mogelijkheden proef ter preventie van kantelongevallen; indien positief advies eventueel uitvoeren van de proef;

#### *Gedragbeïnvloeding*

Een belangrijke sleutel tot meer verkeersveiligheid is een veilig verkeersgedrag van verkeersdeelnemers. Het overgrote deel van de ongevallen en slachtoffers is namelijk (mede) het gevolg van menselijk handelen, vaak onopzettelijk (inschattingfouten, onvermogen), maar ook opzettelijk. Het gedragsbeleid richt zich zowel op preventieve als repressieve maatregelen. Verkeershandhaving is naast educatie en communicatie een belangrijk instrument om veilig verkeersgedrag te bevorderen. De middelen voor verkeershandhaving staan op de begroting van BZK en Justitie. Er wordt een meerjarenprogramma veiligheid wegvervoer opgesteld en uitgevoerd met daarin een vergrote verantwoordelijkheid voor de inhoud en resultaat voor de goederenvervoersector. Volgens de SWOV (SWOV-factsheet, 2005) kunnen verkeersongevallen met vracht- en bestelverkeer niet alleen bestreden worden met generieke maatregelen. Vanwege het unieke karakter van vracht- en bestelverkeer zijn specifieke maatregelen nodig. Daartoe worden de volgende activiteiten ondernomen:

- uitvoeren convenant bestelverkeer (begrenzing maximumsnelheid en registratie weggedrag in stedelijke gebieden);
- opstellen en uitvoeren actieprogramma met de bedoeling het beïnvloeden van het gedrag van chauffeurs en aanpak vermoeidheid;
- bevordering van een veiligheidscultuur in transportbedrijven (bijvoorbeeld Safety Scan) door middel van systeemtoezicht;
- uitvoeren van vervolgonderzoek naar ongevallen met vrachtauto's op het Hoofdwegennet en Onderliggend wegennet waaronder met name kantelstabiliteit, zichtbaarheid, en files.

Ook motorrijders vormen een unieke groep. Zij hebben procentueel meer kans bij een ongeval betrokken te raken. Vanuit de meerjarige campagnes wordt specifiek aan deze kwetsbare doelgroep aandacht besteed.

Op het gebied van gedragsbeïnvloeding worden de volgende concrete activiteiten ondernomen:

- bijdragen aan kosten van onderzoeken naar rijgeschiktheid door CBR; maatregelen hoe deze kosten te beperken;
- actief participeren in het EU-wetgevingstraject omtrent rijbewijzen, voorbereidingen implementatie 3e Rijbewijsrichtlijn, die onder andere tot doel heeft verdere Europese uniformering;
- invoering vernieuwd theorie en praktijkexamen;
- invoering praktijk bromfietsexamen;
- Onderzoek naar de invoering van het Puntenrijbewijs
- uitvoering Meerjarenprogramma Campagnes Verkeersveiligheid en opzetten vervolgstategie 2009–2013, waaronder voorlichting aan vrachtwagenchauffeurs en overige verkeersdeelnemers met als doel reductie van ongevallen ten gevolge van dode hoek ongevallen en interactieproblemen;
- verstrekken van subsidies aan maatschappelijke organisaties (Veilig Verkeer Nederland, Team Alert) en wetenschappelijk onderzoek (SWOV);
- verstrekken van subsidies aan World Health Organization (WHO) en de Nederlandse organisatie voor toegepast natuurwetenschappelijk onderzoek (TNO);
- verstrekken van subsidies aan RDW tbv nieuw rijbewijs document;
- voorlichting over de gevaren van deelname aan het verkeer bij gebruik van bepaalde medicijnen;
- aanpak alcohol- en drugsbeleid door voorbereiding van de invoering alcoholslot en aanpassing vorderingsprocedure (verkenning educatieve maatregelen gedrag, lichte Educatieve Maatregel Alcohol en Verkeer (EMA)).

#### *Aanpassingen aan weginfrastructuur*

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

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

Bij aanleg en de aanpak van specifieke knelpunten wordt rekening gehouden met alle weggebruikers, dus ook motorrijders. In samenwerking met verschillende belangengroepen worden gevaarlijke punten in kaart gebracht en voorzien van motorfiets vriendelijke vangrails. Het programma van kleine infrastructurele maatregelen aan de rijks N-wegen (niet-autosnelwegen) is in uitvoering. Het programma wordt afgerond in 2010/2011.

De komende jaren worden de lwegen buiten de bebouwde kom voorzien van nieuwe belijning, de zogenaamde essentiële herkenbaarheidskenmerken.

De uitgaven voor ombouw, uitbouw en beheer en onderhoud (B&O) worden geraamd op het Infrastructuurfonds (IF).

#### *Inspectie Verkeer en Waterstaat*

De Inspectie houdt toezicht op het bus-, goederen- en taxivervoer over de weg. Dit omvat ondernemingen, chauffeurs en overig personeel, voertuigen, gevaarlijke stoffen en overige lading.

Speerpunten 2008 op het gebied van goederenvervoer:

- ontwikkelen en implementeren Frontoffice Wegvervoer (programma Eenduidig Toezicht (samenwerkende rijksinspecties));
- het met systeemtoezicht een beroep doen op verantwoordelijkheid van de sector;
- ongevallenonderzoek.

Speerpunten 2008 op het gebied van busvervoer:

- openbaar vervoer (veiligheidsaspecten, met name onderhoudsmanagement);
- internationaal vervoer (technische keuringen en rij- en rusttijden);
- systeemtoezicht keurmerk (meer zelfregulering en meer aandacht voor «onderkant» van de markt)
- thema-acties.

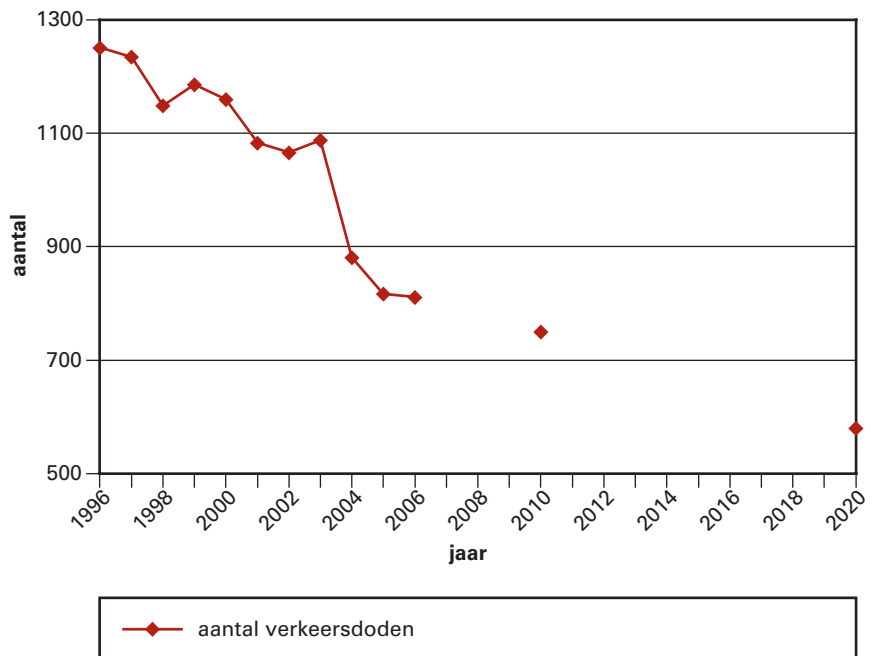
### Meetbare gegevens bij Aantal verkeersslachtoffers op de weg verminderen<sup>1</sup>

Prestatie-indicatoren verkeersslachtoffers					
Indicator	Basiswaarde 2002	Waarde 2006	Streefwaarde 2008	Streefwaarde 2010	Streefwaarde 2020
Aantal verkeersdoden	1 066	811	829	750	580
Aantal ziekenhuisgewonden	18 420	pm*	17 355	17 000	12 250

Bron: Rws-AVV

\* Deze gegevens zijn niet op tijd beschikbaar om in deze begroting te worden opgenomen.

#### Prestatie-indicator: Ontwikkeling aantal verkeersdoden



<sup>1</sup> In 2006 zijn nieuwe afspraken gemaakt met de decentrale overheden over een nieuwe doelstelling voor 2010. De streefwaarden voor 2020 zijn onder de aanname van invoering van Anders betalen voor mobiliteit volgens het volledige scenario Nouwen. De discussie hierover wordt nog gevoerd.

De streefwaarden voor 2008 zijn verkregen door lineaire interpolatie tussen het aantal in het basisjaar 2002 en de streefwaarde voor 2010.

Kengetallen naleving busvervoer			
Kengetallen	Waarde 2004	Waarde 2005	Waarde 2006
Aantal busvervoerders	982	987	977
Aantal ingetrokken vergunningen Collectief vervoer	18	0	0
Aantal overtredingen	586	586	383
Aantal staandehoudingen besloten en ongeregeld vervoer	900	1 095	1 165
Overtredingspercentage besloten en ongeregeld vervoer	18%	19%	20%
Aantal staandehoudingen internationale lijndiensten	100	169	150
Overtredingspercentage internationale lijndiensten	22%	22%	14%
Aantal staandehoudingen pendelvervoer	460	526	513
Overtredingspercentage pendelvervoer	14%	33%	10%

Prestatie-indicator naleving busvervoer					
	Waarde 2004	Waarde 2005	Waarde 2006	Waarde 2007	Waarde 2008
Aantal bedrijfsinspecties	141	222	480	480	480

Kengetallen naleving goederenvervoer			
Kengetallen	Waarde 2004	Waarde 2005	Waarde 2006
Overtredingspercentage algemeen	19,50%	18,70%	20%
Overtredingspercentage bedrijfsonderzoeken	38%	68%	64%
Aantal transportinspecties gevaarlijke stoffen	1 620	1 857	416%
Overtredingspercentage gevaarlijke stoffen	31,70%	28%	32%
Overtredingspercentage overbelading	45%	42%	37%

Prestatie-indicator naleving goederenvervoer					
	Waarde 2004	Waarde 2005	Waarde 2006	Waarde 2007	Waarde 2008
Aantal bedrijfsinspecties	268	593	589	589	589
Aantal transportinspecties	23 712	27 965	20 250	20 250	20 250
Aantal gewogen voertuigen	849	566	465	460	460

### Extracomptabele verwijzingen

#### *Verwijzing Brede Doeluitkering (BDU)*

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

#### *Verwijzing naar het Infrastructuurfonds (IF)*

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

Overzicht uitgaven op het Infrastructuurfonds (x € 1 mln)*						
Art. Omschrijving	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Art 12	2 580	2 878	2 939	3 090	1 860	1 970

\* Genoemde bedragen zijn exclusief de gereserveerde middelen uit het Coalitieakkoord.

### 32.02 Aantal verkeersslachtoffers op het spoor verminderen

#### Motivering

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

#### Producten

##### *Algemene strategie- en beleidsontwikkeling*

Algemene beleidsontwikkeling en -ondersteuning die productoverstijgend is, op het gebied van veiligheid op het spoor en het borgen van veiligheidsaanpak binnen ProRail enerzijds via het beheerplan en anderzijds via veiligheidsjaarplannen van vervoerders.

##### *Kadernota railveiligheid «veiligheid op rails»*

Uitvoering van het railveiligheidsbeleid dat erop gericht is het hoge veiligheidsniveau duurzaam te bestendigen door te streven naar permanente verbetering van de veiligheidssituatie van het railvervoer. De onderstaande activiteiten worden in dit kader uitgevoerd:

- uitvoering van het overwegenbeleid in de periode 2006–2010, rekening houdend met diverse moties;
- ProRail past (innovatie) maatregelen toe, zoals Automatische Dubbele OverwegBomen Nieuw Concept (ADOB-NC);
- implementatie in 2008 door de spoorsector van het plan van aanpak STS: Rijden door Stoptonend Sein, o.a. door maatregelen aan de infrastructuur (ATBverbeterde versie) en het materieel;
- plaatsen van hekwerken om aantal zelfdodingen te verminderen (door ProRail);
- toepassen van maatregelen om vandalisme te voorkomen (door ProRail);
- communicatie en voorlichting aan andere overheden, omwonenden en belanghebbenden (door ProRail);
- veiligheid bij in- en uitstappen reizigers, (her)scholing personeel en veiligheidsmanagement vervoerbedrijven door vervoerders;
- toepassen door ProRail van het in 2005 ontwikkelde normenkader lightrail;
- toepassing van de in de kadernota gestelde risiconormen voor risicodragers door ProRail en decentrale overheden;
- bij de eisen aan de veiligheid in railtunnels wordt aangesloten bij de Europese ontwikkelingen. In 2008 zal dit in de Nederlandse wetgeving zijn geïmplementeerd.
- implementatie van ERTMS (European Rail Traffic Management System) op de Betuweroute en de HSL-Zuid;

- opstellen van een ERTMS implementatieplan in combinatie met een vervangingsplan voor de huidige beveiligingssystemen (cf. beheerplan ProRail);
- locaties op het landelijke spoornetwerk waar relatief veel zelfdodingen voorkomen zijn geselecteerd voor deelname aan een gezamenlijk project van ProRail, NS en de Ivonne van der Ven Stichting. Dit gebeurt op basis van gegevens van de afgelopen jaren.

De uitvoeringsuitgaven van bovenstaande producten worden begroot op het infrastructuurfonds.

#### *Inspectie Verkeer en Waterstaat*

Het toezicht door de Inspectie richt zich op de Nederlandse Spoorwegen en overige personen- en goederenvervoerders, machinisten en overig personeel, railvoertuigen, reizigers en goederen, ProRail en «notified bodies».

Het toezicht bij tram/metro richt zich op de veiligheid van nieuwe tram- en metrolijnen voordat deze in gebruik worden genomen, railvoertuigen, personeel en reizigers. Hiermee wordt een bijdrage geleverd aan het voorkomen en beperken van letsel en schade in en door het railverkeer.

Speerpunten 2008 op het gebied van spoor zijn:

- roodseinpassages;
- veiligheid van baanwerkers;
- veilige bereikbaarheid van infrastructuur;
- beoordeling nieuwe vervoerssystemen HSL-Zuid en Betuweroute

Speerpunten op het gebied van tram en metro zijn:

- voorbereiden van het nieuwe toezichtarrangement voor tram en metro;
- veiligheidsbeoordeling nieuwe projecten (o.a. Noord/Zuidlijn Amsterdam).

De activiteiten van de Inspectie Verkeer en Waterstaat op het gebied van veiligheid spoor leveren tevens een bijdrage aan artikel 33.

### **Meetbare gegevens bij Aantal verkeersslachtoffers op het spoor verminderen**

<b>Prestatie-indicatoren spoorveiligheid</b>			
	Waarde 2006	Basiswaarde 2002	Risiconorm
<b>Indicator – dodelijke slachtoffers</b>			
Reizigers	1	1	1,5 dodelijke slachtoffers per 10 miljard reizigerskilometers
Personeel (baanwerkers, rangeerders)	1	1	1 dodelijk slachtoffer op 10 000 werknemers
Overweggebruikers	12	17	maximaal 24 dodelijke slachtoffers in 2010
Onbevoegden op het spoor	2	4	maximaal 1,5 dodelijke slachtoffers per jaar
<b>Indicator – gewonden</b>			
Reizigers	182	87*	51 gewonden per jaar

Bron: Kadernota railveiligheid, Trendanalyse 2006 IVW

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

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

Overzicht uitgaven op het Infrastructuurfonds (x € 1 mln)						
Art. Omschrijving	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Art. 13 (AKI)	26	48	42	42	24	12

### 32.03 Sociale veiligheid openbaar vervoer verbeteren

#### Motivering

Sociale veiligheid is onderdeel van het kabinetsbeleid om de veiligheid in de samenleving te verbeteren. Het is zowel voor reizigers en personeel belangrijk. Gestreefd wordt naar een verbetering van het veiligheidsgevoel en naar een vermindering van het aantal incidenten in en rond het openbaar vervoer.

#### Producten

##### *Algemene strategie- en beleidsontwikkeling*

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

##### *Uitvoeren beleidskader Sociale Veiligheid OV (SVOV)*

VenW heeft, op verzoek van de Tweede Kamer, een regie- en stimuleringsfunctie voor de sociale veiligheid in het OV. Voor het spoorvervoer zijn afspraken over sociale veiligheid in de vervoerconcessie en beheerconcessie gemaakt en voor het stads- en streekvervoer worden streefwaardes voor de sociale veiligheid opgesteld door de OV-autoriteiten, die op hun beurt afspraken maken met de vervoerders. Uitgangspunt voor deze streefcijfers is in de Nota Mobiliteit vastgelegd. Via monitoring worden de ontwikkelingen gevolgd en kunnen partijen zonodig worden aangesproken. Het Aanvalsplan SVOV (Kamerstuk 2002–2003, 28 642, nr. 1), dat in 2002 samen met BZK en Justitie, is opgezet, is nagenoeg geheel gerealiseerd. De uitkomsten van de evaluatie van dit plan zijn in 2006 aan de Kamer aangeboden en met de Kamer besproken. Er wordt een beperkt «vervolg Aanvalsplan» opgesteld, dat gericht zal zijn op:

- chipkaart en toegangspoortjes;
- het elektronisch betalen in taxi's;
- de rol van menselijk toezicht.

Dit aanvalsplan wordt uitgevoerd door decentrale overheden. VenW vervult slechts een regiefunctie.

Daarnaast worden de afspraken rond jaarlijkse actualisering van streefcijfers door de OV-autoriteiten en monitoring van de ontwikkelingen op het gebied van SVOV gecontinueerd.

Aan de decentrale overheden worden via de Brede Doeluitkering (BDU) middelen beschikbaar gesteld mede voor sociale veiligheid in het OV (zie ook artikel 39.02).

## Meetbare gegevens bij sociale veiligheid openbaar vervoer verbeteren

Kengetallen verbeteren sociale veiligheid in het stads- en streekvervoer <sup>1</sup>							
Art. Omschrijving	2001	2002	2003	2004 <sup>2</sup>	2005	2006	doel 2008
Waardering veiligheidsgevoel in het voertuig als rapportcijfer							
– Reizigers	7,3	7,2	7,3	7,9	7,9	8	7,5
– Personeel <sup>3</sup>	6,0	6,2	6,1	6,5	6,5	6,3	
Onveiligheidsincidenten in en rond het OV in %							
– Reizigers <sup>4</sup>	28	27	22	27	25	25	
– Personeel <sup>5</sup>	61	66	62	59	56	65	

Bron: Reizigers- en personeelsmonitor 2006

### Toelichting

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

- <sup>1</sup> Alle gegevens in de tabel hebben alleen betrekking op het stads- en streekvervoer. Voor de reizigersgegevens zijn dat in 2001 t/m 2003 alleen de bus-, tram- en metroreizigers, in 2004 zijn de regionale treinreizigers (gedecentraliseerde treintrajecten) toegevoegd. Voor het personeel zijn dat alle jaren de medewerkers van de bus, tram, metro en regionale trein.
- <sup>2</sup> Voor de gegevens met betrekking tot de reiziger is de vergelijkbaarheid tussen 2004 en voorgaande jaren beperkt. Dit vanwege aanpassingen in de onderzoeksmethodiek en in het aantal vragen dat gesteld wordt over sociale veiligheid. Hierdoor wordt echter een betere weergave van de werkelijkheid bereikt. De cijfers 2001 tot en met 2003 zijn wel onderling vergelijkbaar. De gegevens met betrekking tot het personeel zijn ook vergelijkbaar in de tijd.
- <sup>3</sup> Dit cijfer betreft het veiligheidsgevoel zowel in als rond het voertuig.
- <sup>4</sup> Dit is het gemiddelde van de bus-, tram-, metro- en (per 2004) regionale trein reizigers, die ooggetuige en/of slachtoffer zijn geweest van één of meerdere incidenten. Percentage per modaliteit is in 2005: bus 19%, tram 30%, metro 30% en regionale trein 19%. Percentage per modaliteit in 2006: bus 20%, tram 33%, metro 26%, regionale trein 19%.
- <sup>5</sup> Dit is het percentage van het personeel dat één of meerdere keren slachtoffer is geweest van een incident.

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

Bron: NS (Jaarverslag 2006).

### Toelichting:

- <sup>1</sup> In 2004 zijn deze cijfers tot stand gekomen na het houden van een schriftelijke enquête, de cijfers over 2005 komen voort uit een mondelinge enquête, de cijfers uit 2006 zijn gebaseerd op meldingen van het personeel in de Railpocket. Dit percentage was in de vorige jaren achtereenvolgens 2003: 31%; 2004: 29% en 2005: 23%.



**Overzicht onderzoek naar de doelmatigheid en de doeltreffendheid van beleid**

Onderzoek	Onderwerp	OD	A. Start B. Afgerond	Vindplaats
<b>Beleidsdoorlichting</b>	Aantal verkeersslachtoffers op de weg verminderen	32.01	A. 2012 B. 2012	
	Aantal verkeersslachtoffers op het spoor verminderen	32.02	A. 2007 B. 2007	
	Overall Evaluatie Sociale Veiligheid beleid	32.03	A. juli 2005 B. juli 2006	Kamerstukken 2006–2007, 28 642, nr. 16 en 18 www.rws-avv.nl; produkten: verkeersveiligheid > mens en gedrag
<b>Effectenonderzoek ex post</b>	Voorrang fietsers van rechts	32.01	A. 2005 B. 2006	
	Invoering GAIK	32.01	A. mrt 2007 B. sept 2007	
	Verkeersveiligheid goederenvervoer	32.01	A. juli 2008 B. febr. 2009	
	Kentekening aanhangwagens	32.01	A. april 2007 B. juli 2007	
	Meerjarenvoorlichtingscampagne verkeersveiligheid	32.01	A. jan 2007 B. okt 2007 Jaarlijks	
	Meerjarenvoorlichtingscampagne verkeersveiligheid	32.01	A. juli 2008 Meerjarige evaluatie	
	APK (art. 71 t/m 91 WVV 1994)	32.01	A. juli 2008 B. juli 2009	
Aanpak benzinediefstal	32.01	A. okt. 2006 B. april 2007		
<b>Overig evaluatieonderzoek</b>	Kentekening brom- en snorfietsen	32.01	A. juli 2010	
	Klantenbarometer CVOV; Personeelsmonitor SVOV; Incidentenregistratiemethode SV en OV bedrijven	32.03	jaarlijkse monitoring	
	Spoorveiligheid personen	32.02	jaarlijkse monitoring	

### 33 Veiligheid gericht op de beheersing van veiligheidsrisico's

#### Algemene doelstelling

Het verkleinen van veiligheidsrisico's.

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

#### Verantwoordelijkheid

De minister is verantwoordelijk voor:

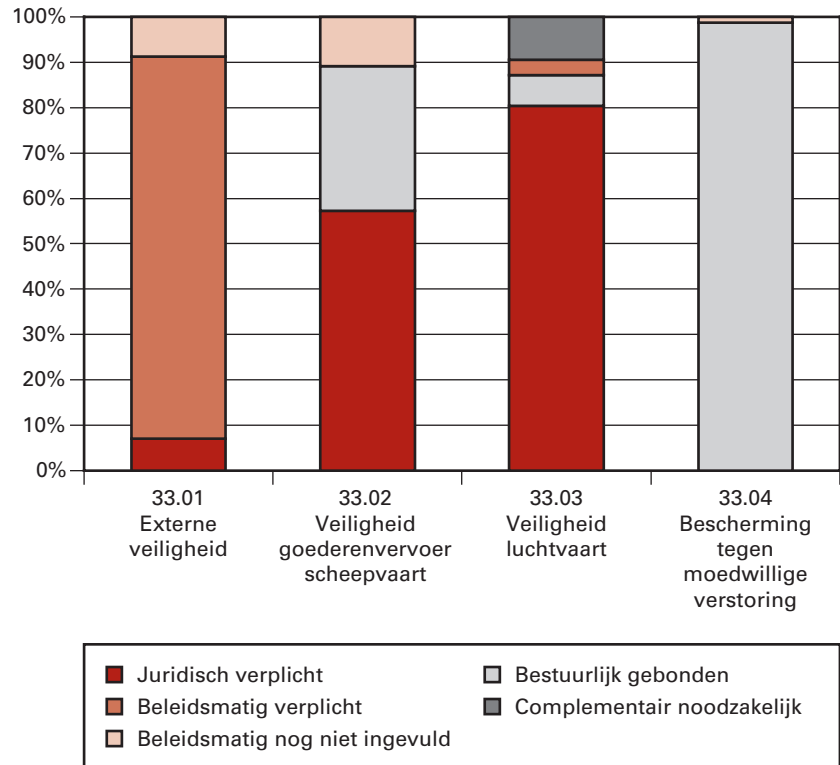
- Het stellen van voorwaarden via beleid, wet- en regelgeving aan de veiligheid van het goederenvervoer- en luchtvaartstelsel.
- Het houden van toezicht en het uitvoeren van inspecties op het nalevingsgedrag.
- Het bijdragen aan en implementeren van internationale afspraken op het gebied van veiligheid.
- Het leveren van een bijdrage aan de maatschappelijke aandacht voor streven naar het permanent verbeteren van de veiligheid en beveiliging.

#### Succesfactoren

Behalen van de doelstelling hangt af van de betrokkenheid van en samenwerking met andere overheden en het bedrijfsleven, de internationale ontwikkelingen en de verhouding met andere ruimtelijke behoeften en ontwikkelingen in Nederland.

Tabel budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (in € 1 000)							
33. Veiligheid gericht op de beheersing van veiligheidsrisico's	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Verplichtingen</b>	<b>14 679</b>	<b>59 544</b>	<b>46 220</b>	<b>53 232</b>	<b>48 096</b>	<b>44 070</b>	<b>44 475</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>19 231</b>	<b>60 243</b>	<b>51 005</b>	<b>56 488</b>	<b>46 083</b>	<b>45 135</b>	<b>44 325</b>
<i>33.01 Externe veiligheid</i>	<i>6 898</i>	<i>14 922</i>	<i>8 484</i>	<i>17 833</i>	<i>6 353</i>	<i>6 280</i>	<i>6 227</i>
33.01.01 Verbeteren veiligheid vervoer gevaarlijke stoffen	4 882	7 062	4 069	3 567	3 285	3 283	3 283
33.01.02 Externe veiligheid luchthavens	893	1 179	428	378	378	378	378
33.01.03 Aankoop LIB veiligheidszones Schiphol	1 123	3 726	1 021	11 283	9	0	0
33.01.04 IVW-domein goederenvervoer	0	2 955	2 966	2 605	2 681	2 619	2 566
<i>33.02 Veiligheid goederenvervoer scheepvaart</i>	<i>5 434</i>	<i>19 546</i>	<i>19 438</i>	<i>18 577</i>	<i>19 095</i>	<i>18 672</i>	<i>18 309</i>
33.02.01 Verbeteren veiligheid zeevaart	3 899	4 563	4 374	4 332	4 335	4 330	4 330
33.02.02 Verbeteren veiligheid zeehavens	745	890	890	890	890	890	890
33.02.03 Verbeteren veiligheid binnenwateren	372	490	490	490	490	490	490
33.02.04 IMO (HGIS)	418	433	416	416	416	416	416
33.02.05 IVW-domein binnenvaart, koopvaardij en visserij	0	13 170	13 268	12 449	12 964	12 546	12 183
<i>33.03 Veiligheid luchtvaart</i>	<i>6 227</i>	<i>23 391</i>	<i>22 259</i>	<i>19 254</i>	<i>19 811</i>	<i>19 359</i>	<i>18 965</i>
33.03.01 Verbetering veiligheid luchtvaart	3 476	3 683	2 974	1 282	1 282	1 282	1 282
33.03.02 ICAO en EASA (HGIS)	1 685	1 265	1 265	1 265	1 265	1 265	1 265
33.03.03 Internationaal	1 066	1 375	1 373	1 370	1 370	1 370	1 370
33.03.04 IVW-domein luchthavens/ luchtruim, luchtvaartoperationele- en luchtvaarttechnische bedrijven	0	17 068	16 647	15 337	15 894	15 442	15 048
<i>33.04 Bescherming tegen moedwillige verstoring</i>	<i>672</i>	<i>2 384</i>	<i>824</i>	<i>824</i>	<i>824</i>	<i>824</i>	<i>824</i>
33.04.01 Beveiliging scheepvaart en zeehavens	343	509	509	509	509	509	509
33.04.02 Beveiliging luchtvaart	274	313	253	253	253	253	253
33.04.03 Beveiliging infrastructuur hoofdwegen	0	0	0	0	0	0	0
33.04.04 Beveiliging infrastructuur spoorwegen	55	62	62	62	62	62	62
33.04.05 Beveiliging openbaar vervoer	0	1 500	0	0	0	0	0
<b>Van totale uitgaven</b>							
– <i>Apparaatsuitgaven</i>	6 100	5 428	5 424	5 422	5 422	5 422	5 422
– <i>Baten-lastendiensten</i>	799	34 514	33 727	31 246	32 398	31 459	30 649
– <i>Restant</i>	12 332	20 301	11 854	19 820	8 263	8 254	8 254
<b>Ontvangsten</b>							
<b>33.09.01 Ontvangsten</b>	<b>873</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>



#### *Externe veiligheid*

De beleidsmatig verplichte uitgaven hebben betrekking op het aankopen en slopen van woningen en woonboten binnen de LIB veiligheidszones en de uitwerking van de Nota Vervoer gevaarlijke stoffen.

#### *Veiligheid goederenvervoer scheepvaart*

De bestuurlijk gebonden uitgaven hebben voornamelijk betrekking op uitgaven in het kader van tuchtrecht, Europese verplichtingen in het kader van zeevaartveiligheid en een bijdrage aan de International Maritime Organization (IMO).

#### *Veiligheid luchtvaart*

De bestuurlijk gebonden en complementair noodzakelijke uitgaven hebben voornamelijk betrekking op uitgaven in het kader van het verbeteren van de veiligheid van derde landen en contributie ten behoeve van de ECAC en ABIS.

#### *Bescherming tegen moedwillige verstoring*

De bestuurlijk gebonden uitgaven hebben betrekking op uitgaven gerelateerd aan diverse onderzoeken op het gebied van security, zoals bijvoorbeeld interceptie van burgerluchtvaartuigen.

### **33.01 Externe Veiligheid**

#### **Motivering**

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

*Verbeteren veiligheid vervoer gevaarlijke stoffen*

Het treffen van maatregelen in nationaal en internationaal verband ter verbetering van de veiligheid van vervoer van gevaarlijke stoffen door het uitwerken van de Nota Vervoer Gevaarlijke Stoffen (Kamerstuk 2005–2006, 30 373, nr. 2). Het hierin voorgestelde beleid beheerst de spanning tussen ruimte en het vervoer van gevaarlijke stoffen langs twee hoofdlijnen:

- 1) een basisnet dat grenzen stelt aan de vervoersontwikkeling en ruimtelijke veiligheidszones rondom de infrastructuur vastlegt. Hiermee wordt tevens helderheid geboden over het externe veiligheidsbeleid en de acceptatie van restrisico's.
- 2) het permanent verbeteren van de veiligheid van de bedrijfsprocessen van vervoerders, verladere en ontvangers en stimuleert het rijk betrokken partijen hun verantwoordelijkheid te nemen. Dit omvat met name:
  - het hiervoor ontwikkelen van een gezamenlijke uitvoeringsagenda met het bedrijfsleven, medeoverheden en overige betrokken partijen, met onder andere aandacht voor veiligheidszorgsystemen;
  - verbeteren en actualiseren regelgeving;
  - implementeren veiligheidsmanagement;
  - subsidiëren Nederlandse Normalisatie-instituut (NEN) (€ 9 000).

*Externe veiligheid luchthavens*

Voor Schiphol is de externe veiligheid onderdeel van de Schiphol regelgeving. Deze regelgeving wordt geëvalueerd. Voor de overige luchthavens wordt een wetgevingsproces doorlopen. De volgende activiteiten worden op dit gebied uitgevoerd:

- de verdere implementatie van regelgeving voor nieuw groepsrisicobeleid voor Schiphol;
- implementeren van wetgeving voor de regionale en kleine luchtvaartterreinen (RBML) ten aanzien van externe veiligheid en voor een nieuw groepsrisicobeleid;
- het verder ontwikkelen en verbeteren van rekenmodellen voor externe veiligheid luchtvaart inclusief helikopters.

*Aankoop LIB veiligheidssloopzones*

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

*Inspectie Verkeer en Waterstaat – domein goederenvervoer*

Om de externe veiligheid te verbeteren, is binnen de Inspectie in 2006 een apart programma gevaarlijke stoffen gestart. Dit programma bestaat uit:

- toezichtbeleid gevaarlijke stoffen;
- opstellen integraal meerjaren programma toezicht vervoer gevaarlijke stoffen.

Het programma kent de volgende concrete activiteiten:

- broncontroles en basismetingen gevaarlijke stoffen;
- thematisch geprioriteerde inspecties gevaarlijke stoffen;
- thema inspecties gevaarlijke stoffen.

## Meetbare gegevens Externe veiligheid

Kengetal: Jaarlijkse TRG-score voor Schiphol in relatie tot de TRG-grenswaarde in het Luchthavenverkeerbesluit								
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	grens
TRG score	5,99	5,91	5,79	4,21	5,95	6,30	6,36	9,72

Bron: Handhavingsrapportage Schiphol (AAS) 2006

### Toelichting

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

Prestatie-indicator: Aantal aangekochte woningen en woonboten in de veiligheidssloopzone Schiphol							
	Tot en met 2006	Streef-waarde 2007	Streef-waarde 2008	Streef-waarde 2009	Streef-waarde 2010	Totaal	
Aantal aangekochte woningen	39	5	10	9	4	67	
Aantal aangekochte woonboten	14	0	0	0	0	14	

Bron: Rijkswaterstaat Noord-Holland, februari 2007

### Toelichting

Het streven is uiteindelijk alle woningen en woonboten aan te kopen en te slopen of te verwijderen. De doelstelling voor woonboten is al behaald.

Prestatie-indicator: Aantal goederenemplacementen dat nog niet voldoet aan de risiconormen				
	Basiswaarde 1998	Realisatie 2006	Streefwaarde 2007	Streefwaarde 2008
Aantal goederenemplacementen dat nog niet voldoet aan de risiconormen	14	1	1	0

Bron: Rijkswaterstaat/Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV)

## 33.02 Veiligheid scheepvaart

### Motivering

Om het aantal ongevallen met doden, gewonden en grote schade op zee en binnenwateren in 2010 door permanente verbetering van de veiligheid verder te verlagen tot beneden de 25 (Noordzee) resp. 275 (binnenwateren).

### Producten

#### Verbeteren veiligheid zeevaart

Mede gezien de toenemende grootte van de schepen richt het beleid zich vooral op het terugdringen van het risico van het optreden van ongevallen. Ook vanuit de handhaving door de Inspectie VenW (IVW) wordt ingezet op een verdere verbetering van de veiligheid van de zeevaart.

De veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer op de Noordzee behoudt, mede naar aanleiding van rampen (*Estonia, Erika, Prestige*), zowel op nationaal als op Europees niveau, de nodige aandacht. De volgende activiteiten worden in dit verband uitgevoerd:

- voortgang op IMO- en EU-veiligheidsdossiers;
- aanpassen bestaande wetgeving als gevolg van wijzigingen in veiligheidsomstandigheden en internationale regels, tevens ter reductie van administratieve lasten;
- uitvoeren van de zeevaartvisie op het terrein veiligheid op zee en de bescherming van het milieu;
- subsidiëren Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij (KNRM) (€ 23 000), om werkzaamheden uit te voeren waartoe Nederland verdragsrechtelijk verplicht is;
- bijdragen aan diverse internationale organisaties, waartoe Nederland verdragsrechtelijk verplicht is, zoals de Noord-Atlantische IJspatrouilledienst en de secretariaatskosten van Port State Control.

Deze activiteiten leveren ook een bijdrage aan de doelstellingen van de artikelen 33.04, 35.04 en 36.04.

#### *Verbeteren veiligheid zeehavens*

Uitgangspunt bij de veiligheid van zeehavens is de Rijkshavenmeester zoveel mogelijk zelfstandig te laten opereren. Het doel hiervan is te komen tot een optimale mix van maatregelen, zoals vaarwegmarkering, verkeersbegeleiding, routing, beloodsing, verkeersmaatregelen en informatieverlening. De volgende activiteiten worden in dit verband uitgevoerd:

- monitoring implementatie kabinetsbesluit loodsen, waarbij met name het toezicht op het Loodswezen door de NMa wordt geregeld. Het doel hiervan is dat de efficiency binnen het loodswezen transparant wordt en dat de NMa hierop toezicht houdt;
- monitoring en reglementering bij de implementatie van de verdragen inzake het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer (GNB) dat o.a. moet resulteren in een breed samengesteld pakket nautische (veiligheids)-maatregelen voor de Westerschelde;
- bevorderen innovatie loodsen en beloodsen (differentiatie loodsplicht) en wijzigen van de Scheepvaartverkeerswet (SVW).

Een deel van de middelen voor de uitvoering van deze activiteiten is begroot op het Infrastructuurfonds artikel 15.

#### *Verbeteren veiligheid binnenwateren*

Het voorkomen van onveiligheid door de toename van het verkeer, snellere en grotere schepen, schepen met gevaarlijke stoffen en bouwwerken op de oever. De volgende activiteiten worden in dit verband uitgevoerd:

- realiseren van Rivier Informatie Systeem («intelligente vaarweg»; RIS) ter verbetering van de verkeersbegeleiding op knooppunten, ter verkorting van reactietijden bij calamiteiten en vermindering van wachttijden bij sluisen;
- bijdrage leveren aan het project incidentmanagement op binnenwateren van het ministerie van BZK;
- opstellen toekomstvisie voor verkeersbegeleiding scheepvaart;
- scannen van mogelijkheden tot stroomlijning van verkeersreglementering binnen de Scheepvaartverkeerswet;
- zorgdragen voor internationale kaders verkeersvoorschriften (CCR en UNECE);
- implementeren van de nieuwe Europese richtlijn voor technische eisen aan schepen door de uitwerking van de nieuwe Binnenvaartwet.

### IMO (HGIS)

De deelname aan de International Maritime Organization (IMO) is vanwege de bijzondere status als het mondiale (VN)forum voor een veilige zeescheepvaart, inclusief milieuveiligheid en security, als een afzonderlijk begrotingsproduct gepositioneerd. Deze uitgaven (jaarlijkse contributie) worden via de Homogene Groep Internationale Samenwerking (HGIS) gefinancierd.

### Inspectie Verkeer en Waterstaat – domein binnenvaart, koopvaardij en visserij

De Inspectie Verkeer en Waterstaat houdt op basis van wet- en regelgeving toezicht op de Nederlandse rederijen. Het gaat daarbij om de kwaliteit en kwantiteit van de bemanning, de technische staat van schepen, de bedrijfsvoering, gevaarlijke stoffen en classificatiebureaus. Daarnaast wordt toezicht gehouden op vissersschepen, reders en bemanning.

Speerpunten in 2008 bij de zeevaart:

- Veiligheid schip/uitrusting: systeemtoezicht op klassebureaus;
- Veiligheid bemanning: onderwijs, training, bemanningscontroles;
- Veiligheid lading: risicogebaseerd toezicht gevaarlijke stoffen;
- Beveiliging: security schip en haven gerelateerd aan kwaliteit vlag (White list);
- Eenduidig Toezicht: ontwikkeling Frontoffice Vervoer over water.

Deze activiteiten leveren ook een bijdrage aan de doelstellingen van de artikelonderdelen 33.04, 35.04 en 36.04.

Speerpunten in 2008 bij de binnenvaart:

- Taakoverdracht certificering en meting in de binnenvaart;
- Ongevalsonderzoek;
- Focus op specialisme toezicht vervoer gevaarlijke stoffen;
- Eenduidig Toezicht: ontwikkeling Frontoffice Vervoer over water.

### Meetbare gegevens Veiligheid scheepvaart

Kengetallen: Aantal ongevallen met uitgebreide registratie op de Noordzee (Nederlands deel continentaal plat) en op de binnenwateren								
	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Aantal ongevallen Noordzee	19	21	23	20	8	15	13	16
Aantal ongevallen binnenwateren								*

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

\* Er is een nieuw registratiesysteem opgezet om de registratiegraad van ongevallen op de binnenwateren te verhogen en daarmee ook de betrouwbaarheid. Inmiddels is er twee jaar op de nieuwe manier geregistreerd. Na analyse van de gegevens blijkt dat er onverwachte fluctuaties in de registraties zitten. Momenteel wordt onderzocht of de definitie (aantal significante ongevallen) scherper geformuleerd moet worden om de beoogde betrouwbaarheid waar te maken. Verwacht wordt dat in 2008 de verbeterde gegevens beschikbaar zijn.

### Toelichting:

Het streven is het aantal ongevallen op de binnenwateren niet te laten stijgen, ondanks een toename van het verkeer en vervoer op de binnenwateren. De streefwaarde voor de binnenwateren is vastgesteld op maximaal 275 in 2010. Voor het Nederlandse deel van de Noordzee is de streefwaarde vastgesteld op maximaal 25 ongevallen in 2010.



Prestatie-indicator: Naleving door Nederlandse reders						
	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Percentages aanhoudingen/inspecties	2,20%	2,80%	2,75%	< 3%	< 3%	< 3%
Positie Nederlandse vloot op internationale ranglijst	6	7	7	< 10	< 10	< 10

Bron: Paris MOU

*Toelichting:*

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

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

Bron: Jaarbericht IVW 2006

De gepresenteerde percentages inspecties ten opzichte van aantal buitenlandse schepen zijn gebaseerd op een internationale norm (Paris MOU) die stelt dat minimaal 25% gecontroleerd moet zijn.

Kengetal: Naleving wet- en regelgeving binnenvaart			
	2004	2005	2006
Integrale inspecties	1 267	740	627
– waarvan vervoer gevaarlijke stoffen	421	550	399
– overtredingspercentage bij gevaarlijke stoffen	25%	29%	35%
– overtredingspercentage overige wettelijke voorschriften	14%	14%	22%

Bron: Inspectie Verkeer en Waterstaat, juli 2007

### 33.03 Veiligheid luchtvaart

#### Motivering

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

#### Producten

##### *Verbetering veiligheid luchtvaart*

Gestreefd wordt naar een permanente verbetering van de veiligheid van de Nederlandse luchtvaart en van de luchtvaart in Nederland. Hieronder wordt verstaan zowel de nationale als de internationale luchtvaartoperaties op de Nederlandse luchthavens en in het Nederlandse lucht-

ruim, alsmede alle onder Nederlands toezicht staande luchtvaartuigen en luchtvaartoperaties. De volgende activiteiten worden in dit verband uitgevoerd:

- het (jaarlijks) actualiseren van de Beleidsagenda Luchtvaartveiligheid (Kamerstuk 2004–2005, 24 804, nr. 28) en het uitvoeren van het bijbehorende actieprogramma tot 2010;
- het uitvoeren van de acties uit het actieprogramma Veiligheidsonderzoek Luchtvaart Nederland tot en met 2010;
- het samen met alle bij de luchtvaart betrokken departementen aanbrengen van meer samenhang in het overheidsoptreden ten aanzien van de Nederlandse luchtvaart, het Project Stroomlijning Overheidsinterventies Luchtvaart (SOL);
- het uitvoeren van diverse beleidsondersteunende onderzoeken waaronder het gate to gate-onderzoek;
- opleveren van een causaal model voor de verbetering van de (interne) luchtvaartveiligheid in samenwerking met een aantal landen (VS, UK, Dld, Fr) en met de luchtvaartsector;
- uitvoeren van het jaarlijkse belevingsonderzoek en het begeleiden van activiteiten rondom veiligheidscommunicatie;
- het uitvoeren van de ICAO audit binnen het Koninkrijk der Nederlanden;
- implementatie van internationale afspraken met betrekking tot vervoer gevaarlijke stoffen (in ICAO verband).

#### *Internationaal*

Luchtvaart is een mondiale aangelegenheid. Nederland levert een belangrijke bijdrage in de totstandkoming van beleid, regelgeving, harmonisatie en uniformering op het gebied van safety en security. Daarnaast tracht Nederland via internationale organisaties haar eigen beleid te versterken. Participatie bij de totstandkoming van regelgeving, de implementatie en uitvoering dient ondermeer ook om een level playing field met de buitenlandse concurrenten te waarborgen. De volgende activiteiten worden in dit verband uitgevoerd:

- betalen van de contributie van Nederland aan de International Civil Aviation Organization (ICAO);
- bijdrage aan het trainingscentrum EASTO (maximaal € 250 000);
- verlenen van technische ondersteuning op het gebied van luchtvaartveiligheid aan andere landen (Aviassist);
- ontwikkelen en opzetten van een publiek informatiesysteem van veiligheidsprestaties van luchtvaartmaatschappijen
- het ontwikkelen en implementeren van beleid en regelgeving ten aanzien van het vervoer gevaarlijke stoffen door de lucht;
- bevorderen van uniformering van internationale regelgeving op het terrein van de luchtvaart, inbrengen van het Nederlandse standpunt in de diverse overleggen (in EASA-, JAA-, ICAO- en EU-verband), zorgdragen voor een goede (en vroegtijdige) afstemming met andere departementen en met de luchtvaartsector.

#### *Inspectie Verkeer en Waterstaat – domein luchthavens/luchtruim, luchtvaartoperationele bedrijven en luchtvaarttechnische bedrijven*

De Inspectie VenW houdt toezicht op en draagt zorg voor een maatschappelijk verantwoorde uitvoering van het luchtvaartbeleid en de luchtvaartregelgeving. De speerpunten voor 2008 zijn:

- Standaardisering en objectivering inspectiemethoden; verdere ontwikkeling risicogestuurd toezicht en toezichtarrangementen;
- Versteving Nederlandse betrokkenheid en internationale positie in ICAO, EU en EASA verband (beleid; wet- en regelgeving);

- Capaciteit goed opgeleide vliegtuigonderhoudstechnici;
- Recreatieve luchtvaart (met name Micro Light Aircrafts);
- Verdere ontwikkeling systeemtoezicht en kwaliteitsmonitoring (o.a. bij keuringsinstanties);
- Incidenten op de landingsbaan (runway incursions);
- Het ongeautoriseerd binnenkomen van het luchtruim;
- Afwijken van opgelegde vlieghoogtes (Level bust);
- Verkeersleiding op vliegvelden;
- Langdurige communicatiestoringen;
- Grondafhandeling.

Deze activiteiten leveren ook een bijdrage aan de doelstellingen van de artikelonderdelen 35.03 en 36.03.

### Meetbare gegevens Veiligheid luchtvaart

Kengetal: Aantal fatale ongevallen per miljoen vluchten (wereldwijde ongevalsratio)												
	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Ongevalsratio wereldwijd	1,14	1,16	1,15	0,95	0,87	1,06	0,97	0,77	0,79	0,67	0,67	0,85
Ongevalsratio EASA operators	0,61	0,37	0,34	0,15	0,43	0,81	0,38	0,62	0,38	0,25	0,25	0,24

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

#### Toelichting:

De Europese ongevalsratio is representatief voor de situatie in Nederland, omdat het veiligheidssysteem in Nederland in hoge mate gelijk is aan dat in de andere Europese landen. De wereldwijde ongevalsratio is relevant omdat ook niet-Europese luchtvaart gebruik maakt van het Nederlandse luchtruim en van Nederlandse luchthavens. Uit bovenstaande tabel blijkt dat de veiligheid van de luchtvaart voor de EASA operators stabiel blijft. Ten aanzien van het wereldwijde ongevalsratio is in het laatste jaar een stijging te zien. Nederland heeft geen directe invloed op het wereldwijde ongevalsratio. Derhalve is er geen specifieke streefwaarde voor Nederland te benoemen. De doelstelling die westerse landen met elkaar zijn overeengekomen is niet meer dan 0,5 ongevallen per miljoen vliegbewegingen.

Kengetallen: Aantal ernstige incidenten en ongevallen in Nederland en met Nederlandse luchtvaartuigen in het buitenland												
Vliegtuigtype	Aantal ongevallen			Ernstige incidenten			Dodelijke slachtoffers			(Zwaar) gewonden		
	2004	2005	2006	2004	2005	2006	2004	2005	2006	2004	2005	2006
Commerciële verkeersvluchten	4	1	0	25	8	15	0	0	0	5	0	0
Helikopters	0	2	2	1	2	0	0	0	0	0	0	0
Privé/zakenluchtvaart	9	3	12	5	1	11	7	2	1	5	0	0
Zweefvliegtuigen	1	5	8	0	1	2	0	1	2	0	2	1
Hete luchtballonnen	0	1	2	1	1	4	0	0	0	0	1	7

Bron: Inspectie Verkeer en Waterstaat (Transportraad), maart 2007

### *Toelichting*

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

### **33.04 Bescherming tegen moedwillige verstoring**

#### Motivering

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

#### Producten

##### *Beveiliging scheepvaart en zeehavens*

- uitvoeren Focal Point functie: het Focal Point vervult de functie (verplicht) van beleidsmatig/inhoudelijk aanspreekpunt voor de Europese Commissie, EU lidstaten en IMO voor maritieme security aangelegenheden. Taken zijn o.a. het periodiek rapporteren aan de EU Commissie en IMO over de implementatie (beleidsmatig, juridisch) en handhaving van EU Verordening 725/2004 en de Richtlijn 65/2005, deelname aan het periodieke maritieme security overleg (Marsec) tussen de EU Commissie en de lidstaten en faciliteren van Europese security inspecties;
- input leveren voor EU onderzoek naar de beveiligingskosten en implementatie van Richtlijn 65/2005;
- afsluiten van bilaterale alternatieve beveiligingsovereenkomsten voor o.a. short sea shipping en veerdiensten;
- overleg in CCR verband over een (keten)security regime voor de binnenvaart.

##### *Beveiliging luchtvaart*

- internationale en nationale beleidsbepaling en wet- en regelgeving op het gebied van security, in het bijzonder de inflight security en supply chain security, nationale implementatie van internationale regelgeving, afstemmen met andere departementen en met de sector;
- in samenwerking met het Ministerie van Justitie goedkeuren van (jaarlijkse) beveiligingsplannen van exploitanten van luchthavens en luchtvaartmaatschappijen;
- internationale en nationale afstemming op het terrein van de openbare orde en veiligheid luchtvaart, oa. luchtvaart en drugssmokkel, NATO-activiteiten, bescherming vitale luchtvaartinfrastructuur (crisisbeheersing ) ed;
- bevorderen harmonisatie en financiële transparantie van de security-kosten in de luchtvaart.

##### *Beveiliging infrastructuur hoofdwegen*

In 2007 is het gewenste beveiligingsniveau van prioritaire vitale en kwetsbare objecten vastgesteld. Voor 2008 ligt de nadruk op:

- implementatie van de maatregelen daartoe;
- de aansluiting van een tiental vitale objecten in beheer van Rijkswaterstaat op het Alerteringssysteem.

##### *Beveiliging infrastructuur spoorwegen*

De spoorsector neemt zelf haar verantwoordelijkheid. De sector is inmiddels aangesloten bij het Alerteringssysteem Terrorismebestrijding en organiseert en neemt daartoe de nodige maatregelen in geval van dreiging. De volgende activiteiten worden in dit verband uitgevoerd:

- de AIVD heeft op verzoek van VenW het door de spoorsector uitgevoerde Risk Assessment getoetst op dreiging. Dit traject zal jaarlijks worden herhaald.
- het spoor securityplan met visie op de bescherming van het spoorstelsel wordt naar verwachting in 2007 voltooid. De implementatie volgt in 2008.
- in de jaarlijkse subsidiebeschikking met ProRail is voor de jaren 2006, 2007 en 2008 per jaar voorzien in € 2 mln. voor het programma «security op het spoor» dat uitwerking geeft aan de projecten «Bescherming Vitale Infrastructuur» en het «Nationaal Alerterings Systeem».

#### *Beveiliging openbaar vervoer*

De beveiliging van het stads- en streekvervoer vindt plaats door de decentrale overheden en OV-bedrijven. De volgende activiteiten worden in dit verband uitgevoerd:

- in beeld brengen van de huidige situatie, van het feitelijke en gewenste beschermingsniveau, en van de verantwoordelijkheden van diverse partijen.

### **Meetbare gegevens Bescherming tegen moedwillige verstoring**

<b>Prestatieindicatoren</b>			
	Basiswaarde 1-1-2006	Realisatie 13-7-2007	Streefwaarde 31-12-2008
Aantal verrichte security analyses	0	17*	4
Aantal opgestelde beveiligingsplannen	0	17**	4
Aantal goedgekeurde beveiligingsplannen	0	17***	4

Bron: VenW 2007

\* peildatum februari 2007

\*\* peildatum maart 2007

\*\*\* peildatum mei 2007

#### *Toelichting*

De Europese security Richtlijn 65/2005 bepaalt dat alle zeehavens die al onder Verordening 725/2004 vallen per 15 juni 2007 moeten beschikken over een op een havenveiligheidsbeoordeling (analyse) gebaseerd goedgekeurd havenveiligheidsplan. In Nederland betreft dit 17 zeehavens. Op basis van het aantal goedgekeurde plannen kan beoordeeld worden welke havens al dan niet aan de betreffende EU Richtlijn voldoen. Medio 2007 voldoen alle Nederlandse zeehavens aan de EU Richtlijn. 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 VenW goedgekeurd te worden. Het is de verwachting dat in 2008 vier beveiligingsplannen geactualiseerd worden.

**Overzicht onderzoek naar de doelmatigheid en de doeltreffendheid van beleid**

Onderzoek	Onderwerp	OD	A. Start B Afgerond	Vindplaats
<b>Beleidsdoorlichting</b>	Externe veiligheid luchthavens	Artikel 33.01	A. 2012 B. 2012	
	Vervoer gevaarlijke stoffen	Artikel 33.01	A. 2013 B. 2013	
	Veiligheid zeevaart	Artikel 33.02	A. 2012 B. 2012	
	Veiligheid zeehavens	Artikel 33.02	A. 2012 B. 2012	
	Veiligheid binnenwateren	Artikel 33.02	A. 2012 B. 2012	
	Veiligheidsonderzoek Nederland	Artikel 33.03	A. 2011 B. 2011	
	Bescherming tegen moedwillige verstoring	Artikel 33.04	A. 2012 B. 2012	
<b>Effectenonderzoek ex post</b>	Scheepvaartverkeer binnenwateren	Artikel 33.02	A. januari 2007 B. december 2007	
	Flexibilisering loodsplicht	Artikel 33.02	Jaarlijks	
<b>Overig evaluatieonderzoek</b>	Voortgang beleidsagenda	Artikel 33.03	A. 2010 B. 2010	Kamerstuk 2004–2005, 24 804 nr. 28
	Luchtvaartveiligheid			
	Onderzoek naar interfaces in de luchtvaart (gate to gate)	Artikel 33.03	A. 2004 B. 2006	

### **34 Betrouwbare netwerken, voorspelbare reistijden en een goede bereikbaarheid**

#### Algemene doelstelling

Betrouwbare netwerken, voorspelbare reistijden en een goede bereikbaarheid realiseren.

#### Omschrijving van de samenhang in het beleid

De Nota Mobiliteit, die op 21 februari 2006 in werking is getreden, is het lange termijn beleidskader: VenW zorgt of doet zorgen voor voldoende betrouwbaarheid en capaciteit op de hoofdinfrastructuurnetwerken voor weg, water en spoor, werkt samen met decentrale overheden aan verbetering van de regionale bereikbaarheid over de regionale netwerken en zorgt ervoor dat bedrijven en burgers in staat zijn, waar mogelijk, zelf in hun mobiliteitsbehoefte te voorzien. Het doel is een voor de burger zo naadloos mogelijk verlopende vervoersketen van deur tot deur. Met de netwerkanalyses is in 2006 een proces ingezet waarbij Rijk en regio werkelijk samen het verkeer en vervoersprobleem van nu en de toekomst te lijf gaan. Om deze positieve ontwikkeling vast te houden en verder uit te kunnen bouwen, wordt toegewerkt naar een meer continue samenwerking. Centraal staat daarbij de per gebied op te stellen samenwerkingsagenda, gericht op maatregelen en studies voor de korte en (middel-) lange termijn om gezamenlijk het beste bereikbaarheidspakket voor het gebied vast te stellen. Uitgangspunt van de netwerkaanpak is de ruimtelijke opgave van het gebied, waarbij de verschillende vervoersmodaliteiten in samenhang worden bekeken.

Daarnaast voert VenW in overleg met de regio's landelijke markt- en capaciteitsanalyses (LMCA's) voor het spoor, de wegen en het regionaal OV uit. Voor de vaarwegen is deze analyse al eerder gestart en inmiddels bijna afgerond. Deze analyses hebben als doel in hun samenhang een beter en scherper zicht te krijgen op waar precies de problemen zitten en welke kansrijke verbeteringen mogelijk zijn. De analyses worden per modaliteit uitgevoerd, maar conclusies op basis van de analyses zullen nadrukkelijk in hun samenhang worden gezien. Daarbij zal ook naar andere relevante beleidsontwikkelingen worden gekeken (de gevolgen van invoering van prijsbeleid, de samenwerkingsagenda's en andere beleidsthema's zoals verbetering van ketenmobiliteit). De landelijke analyses vormen een aanvulling en verdieping van de regionale netwerk-analyses en de Nota Mobiliteit. Door gebruik te maken van onder meer betere regionale inzichten en de meest recente cijfers over de toekomstige groei kunnen de beelden en onderliggende feiten en cijfers van de Nota Mobiliteit worden verdiept.

VenW werkt samen met VROM, LNV en EZ, aan het vergroten van de inhoudelijke samenhang tussen (nationale) ruimtelijke projecten, infrastructuur en (openbaar) vervoer. In plaats van een Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) komt er een Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT), waardoor een extra impuls wordt gegeven aan de integrale aanpak die met de Nota ruimte en de Nota mobiliteit is ingezet. De Netwerkaanpak past prima bij deze ontwikkeling.

De relatie tussen de Netwerkaanpak en het op te stellen MIRT en het eveneens in het Coalitieakkoord aangekondigde Urgentieprogramma Randstad is essentieel. Momenteel wordt hard gewerkt aan de invulling en organisatie van dit programma.

## Verantwoordelijkheid

VenW richt zich op een integrale netwerkbenadering waarbij decentraal gedaan wordt wat decentraal kan en centraal gedaan wordt wat centraal moet. De Minister is verantwoordelijk voor:

- het goed functioneren van het systeem voor het personen- en goederenvervoer over weg, water en spoor;
- aanleg, beheer en onderhoud van de hoofdinfrastructuurnetwerken voor weg, water en spoor, inclusief verkeersmanagement op deze netwerken;
- uitvoering geven aan «Anders betalen voor mobiliteit»;
- kaders, bevoegdheden, 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 de uitvoering van wet- en regelgeving. Dit toezicht bestaat uit de hoofdproducten toelating/continuering, inspectie/handhaving en kennis, advies en berichtgeving;
- jaarlijkse verslaggeving over de voortgang van de uitvoering van de Nota Mobiliteit: de Nationale Mobiliteitsmonitor.

## Succesfactoren

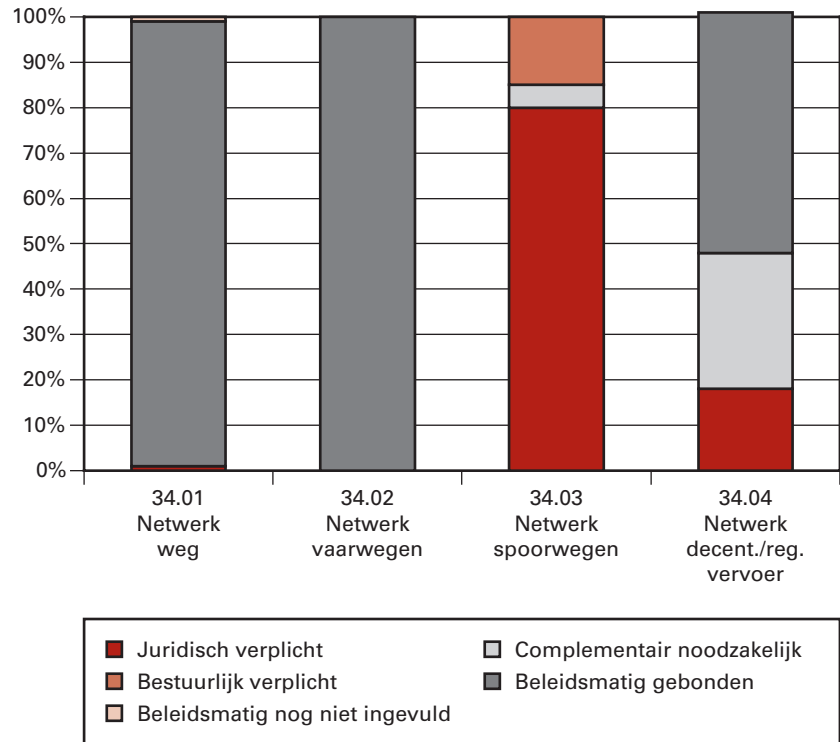
Behalen van deze doelstelling hangt af van:

- de ontwikkeling van de mobiliteitsgroei (de in de Nota Mobiliteit gehanteerde verwachting) en van de economie;
- samenwerking met en tussen decentrale overheden, de spoorsector, maatschappelijke organisaties en bedrijven, onder andere via netwerkanalyses in stedelijke regio's;
- oplossing van de (juridische) knelpunten als gevolg van de luchtkwaliteit.



**Tabel budgettaire gevolgen van beleid**

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)							
34. Betrouwbare netwerken en acceptabele reistijd	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Verplichtingen</b>	<b>95 993</b>	<b>197 423</b>	<b>132 758</b>	<b>98 468</b>	<b>82 181</b>	<b>71 679</b>	<b>70 536</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>245 314</b>	<b>150 467</b>	<b>134 899</b>	<b>102 089</b>	<b>82 181</b>	<b>71 679</b>	<b>70 536</b>
<i>34.01 Netwerk Weg</i>	<i>5 665</i>	<i>22 645</i>	<i>19 035</i>	<i>6 307</i>	<i>6 321</i>	<i>6 308</i>	<i>6 300</i>
34.01.01 Algemene strategie- en beleidsontwikkeling	4 002	6 270	3 564	2 867	2 868	2 866	2 866
34.01.02 Beheer en onderhoud	34	83	83	83	83	83	83
34.01.03 Anders betalen voor mobiliteit	372	332	333	333	333	333	333
34.01.04 Benutting en aanleg	631	13 211	12 706	581	581	581	581
34.01.05 Verkeersmanagement	0	0	0	0	0	0	0
34.01.06 Weginfrastructuur voor het goederenvervoer	626	1 137	737	737	737	737	737
34.01.07 IVW	0	1 612	1 612	1 706	1 719	1 708	1 700
<i>34.02 Netwerk vaarwegen</i>	<i>2 272</i>	<i>2 224</i>	<i>2 222</i>	<i>2 229</i>	<i>2 231</i>	<i>2 227</i>	<i>2 227</i>
34.02.01 Verbeteren kwaliteit vaarwegen	2 272	2 224	2 222	2 229	2 231	2 227	2 227
<i>34.03 Netwerk spoor</i>	<i>86 713</i>	<i>67 753</i>	<i>53 407</i>	<i>46 441</i>	<i>38 413</i>	<i>29 920</i>	<i>29 899</i>
34.03.01 Algemene strategie- en beleidsontwikkeling	1 547	918	887	887	901	898	901
34.03.02 Beheer cf. Spoorwegwet	620	613	613	613	613	613	613
34.03.03 Beheer overig	280	70	70	70	70	70	70
34.03.04 Vervoer cf. Concessiewet	84 159	65 363	51 040	44 109	36 034	27 572	27 572
34.03.05 Vervoer overig	107	132	132	132	132	132	132
34.03.06 Verbeteren kwaliteit spoorverbindingen goederenvervoer	0	57	57	57	57	57	57
34.03.07 IVW	0	600	608	573	606	578	554
<i>34.04 Netwerk decentraal/regionaal vervoer</i>	<i>150 664</i>	<i>57 845</i>	<i>60 235</i>	<i>47 112</i>	<i>35 216</i>	<i>33 224</i>	<i>32 110</i>
34.04.01 Algemene strategie en beleidsontwikkeling	7 627	8 557	7 324	5 544	5 211	5 202	5 205
34.04.02 Samenwerking Rijk-Regio's	1 359	15 724	14 758	10 669	10 669	10 669	10 669
34.04.03 Stimulering dec.overheden en maatsch. organisaties	6 098	5 838	10 736	10 633	10 428	10 428	10 428
34.04.04 Stimulering marktwerking OV	132 409	16 042	10 820	8 483	4 130	4 325	3 275
34.04.05 Stimulering toegankelijkheid OV	1 091	1 149	771	771	771	771	771
34.04.06 Stimulering marktwerking Taxi	2 080	3 048	1 031	1 016	1 016	1 016	1 016
34.04.07 Inspectie Verkeer en Waterstaat	0	7 487	14 795	9 996	2 991	813	746
<b>Van totale uitgaven:</b>							
– Apparaatsuitgaven	10 292	13 182	8 232	8 232	8 232	8 232	8 232
– Agentschapsbijdrage	5 302	15 261	12 458	7 296	7 347	7 218	7 119
– Restant	229 720	122 024	114 209	86 561	66 602	56 229	55 185
<b>34.09 Ontvangsten</b>	<b>5 316</b>	<b>1 598</b>	<b>98</b>	<b>98</b>	<b>98</b>	<b>98</b>	<b>98</b>



*Network Weg*

De post beleidsmatig verplicht bestaat voornamelijk uit de middelen voor het programma Filevermindering (nationale projecten en onderzoekskosten).

*Network vaarwegen*

De beleidsmatig verplichte uitgaven hebben betrekking op communicatiemateriaal, ontwikkeling en beschikbaar stellen van tools voor decentrale overheden en het laten begeleiden van decentrale overheden bij het opstellen van regionale plannen.

*Network spoor*

De contractsectorlijnen (meerjarige concessies) vormen het merendeel van het budget en zijn verder grotendeels juridisch verplicht. De complementair noodzakelijke uitgaven betreffen middelen voor onderzoek.

*Network decentraal/regionaal vervoer*

De post beleidsmatig verplicht bestaat uit de kosten voor het programma Filevermindering (decentrale projecten), onderzoeken op het gebied van decentraal/regionaal vervoer en uitgaven ter stimulering van de samenwerking OVmarkt. Tevens betreffen dit middelen voor ketenversterking en een reservering voor experimenten met gratis of goedkoop OV (coalitieakkoord). De kosten voor onderzoek naar het gedrag van reizigers en de kostenvergoeding aan de Nederlandse Mededingsautoriteit (NMA) vormen de post complementair noodzakelijk.

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

#### Motivering

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

#### Producten

##### *Algemene strategie en beleidsontwikkeling*

Algemene beleidsontwikkeling en -ondersteuning die productoverstijgend is, op het gebied van netwerk weg. Onder dit product vallen bijvoorbeeld ook de uitgaven voor de onafhankelijke Commissie Tunnelveiligheid. Deze commissie adviseert over de interne veiligheid bij tunnelprojecten.

##### *Beheer en onderhoud*

Het Rijk beheert het hoofdwegennet; de decentrale overheden beheren het onderliggend wegennet. Het beheer en onderhoud van de hoofdwegen wordt door Rijkswaterstaat uitgevoerd. In lijn met de Plannen van Aanpak wordt de komende jaren verdere uitvoering geven aan het inlopen van het achterstallig onderhoud wegen. Deze producten zijn op het Infrastructuurfonds (artikel 12) terug te vinden.

##### *Anders betalen voor mobiliteit*

In de Nota Mobiliteit (2006) is gekozen voor een eerlijke en transparante wijze voor betalen voor mobiliteit (naar tijd, plaats en milieukeurmerken), met positieve effecten op bereikbaarheid en milieu. In het coalitieakkoord (2007) is invoering van dit systeem bevestigd onder de volgende voorwaarden:

- Huidige belastingen (MRB, BPM en Eurovignet) zullen worden afgebouwd en naar rato omgezet in een prijs per kilometer. De netto opbrengsten hiervan gaan naar het Infrastructuurfonds.
- De maximale systeem- en inningskosten mogen niet hoger zijn dan 5% van de opbrengst.

Weggebruikers krijgen via een tussenstap in deze kabinetsperiode met de kilometerprijs te maken. In 2008 wordt hier de dialoog voor aangegaan.

Voor de uitvoeringsmiddelen wordt verwezen naar artikel 17 van het infrastructuurfonds.

##### *Benutting en aanleg van weginfrastructuur*

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

- uitvoeren van het benuttingprogramma ZSM (zie IF art 12);
- benutten van de mogelijkheden van de markt bij de uitvoering van de plannen in de Nota Mobiliteit;
- uitvoeren van de wegenprojecten in het MIRT (zie MIRT voor concrete activiteiten in 2008);
- uitwerking Urgentie Programma Randstad (UPR) (zie ook IF);
- Aanpak files korte termijn: Een spoor in de filebestrijding voor de komende jaren is het «Programma Filevermindering», dat in 2006 is

- gestart om de landelijke werkzaamheden en specifieke projecten te ondersteunen met andere maatregelen die snel realiseerbaar zijn;
- uitwerking van de afspraken naar aanleiding van de Landelijke Markten Capaciteitsanalyse Weg 2007, zoals aangekondigd in het Uitvoeringsprogramma van de Nota Mobiliteit.

De hierboven genoemde activiteiten worden grotendeels geraamd op het Infrastructuurfonds.

#### *Verkeersmanagement*

De wegbeheerder zorgt voor een goed werkend systeem voor verkeersmanagement, incident management en verkeersinformatievoorziening. Gestreefd wordt naar een beperking van de hinder van (groot) onderhoud voor de weggebruiker. De uitgaven hiervoor worden geraamd op het Infrastructuurfonds.

Het beleid is erop gericht om het Rijkswegennet in samenhang met het regionaal wegennet te optimaliseren (gebiedsgericht verkeersmanagement). In nauw overleg met de regionale overheden worden maatregel-pakketten ontwikkeld, die vanuit de regionale problematiek bezien en in landelijke samenhang als het meest effectief worden gezien. De introductie van navigatiesystemen in het voertuig en de aankondiging om dynamische routeadviezen te gaan verstrekken op basis van actuele verkeersgegevens geven nieuwe kansen en vragen om goede afstemming met de wegbeheerder om de weggebruiker optimaal te ondersteunen. Een pilot in de regio Amsterdam moet het inzicht vergroten in deze samenhang.

Er wordt momenteel gewerkt in een twintigtal samenwerkingsverbanden (grote en middelgrote stedelijke agglomeraties). Bij een aantal heeft dit reeds geleid tot maatregel-pakketten. Voorbeelden hiervan zijn het KAN-gebied (Arnhem-Nijmegen), SIRE-gebied (regio Eindhoven), Haaglanden en Stadsgewest Rotterdam.

#### *Weginfrastructuur voor het goederenvervoer*

- ontwikkelen en toepassen van gedefinieerde kwaliteitsaspecten voor het goederenvervoer;
- onderzoeken van de landzijdige bereikbaarheid van de mainports Rotterdam en Schiphol;
- onderzoeken weginfrastructuur en goederenvervoer over de weg;
- follow up stedelijke distributie na activiteiten Commissie stedelijke distributie.

#### *Inspectie Verkeer en Waterstaat*

De Inspectie voert inspecties uit op het terrein van goederenvervoer over de weg:

- Bedrijfsonderzoeken «Weigh in Motion»;
- Wegcontroles op overbelasting.

## Meetbare gegevens bij Netwerk Weg: Reistijden over de weg betrouwbaar en acceptabel maken

Prestatie-Indicator Acceptabele reistijd			
Indicator	Waarde 2006	Basiswaarde 2001	Streefwaarde 2020
<b>Een acceptabele reistijd: percentage trajecten waar streefwaarde wordt gehaald</b>	82%	86%	reistijd in spits max 1,5 reistijd buiten spits; op stedelijke ringwegen maximaal 2 x buiten de spits 100%

Bron: RWS/AVV

Prestatie-indicator Voertuigverliesuren			
Indicator	Waarde 2006	Basiswaarde 2000	Streefwaarde 2020
<b>Voertuigverliesuren in files index 2000 = 100*</b>	143	100	60

Bron: RWS/AVV

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

Overzicht uitgaven op het Infrastructuurfonds (x € 1 mln)*						
Art. Omschrijving	2007	2008	2009	2010	2011	2012
IF 12 Hoofdwegennet	2 580	2 878	2 939	3 090	1 860	1 970

\* Genoemde bedragen zijn exclusief de gereserveerde middelen uit het Coalitieakkoord.

### Belastinguitgaven

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

Meerjarenraming van belastinguitgaven (x € miljoen), budgettair belang op transactiebasis						
Omschrijving	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Vervoer van personen (w.o. openbaar vervoer)	660	688	708	729	750	772

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

#### Motivatie

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

#### Producten

##### *Vaarweginfrastructuur*

Dit betreft beheer, onderhoud, benutting, aanleg en verkeersmanagement van vaarweginfrastructuur (zie Plan van Aanpak Onderhoud (2003), bijlage bij Kamerstuk 2003–2004, 29 200 XII en MIT/SNIP projectenboek, [www.mitprojectenboek.nl](http://www.mitprojectenboek.nl)). Het Rijk beheert en onderhoudt nagenoeg het gehele hoofdvaarwegennet. In lijn met de Plannen van Aanpak en de later gemaakte afspraken met de Kamer en de sector wordt de komende jaren een begin gemaakt met het verder uitvoering geven aan het aanpakken van het achterstallig onderhoud waterwegen. De financiering van het Beheer- en onderhoudsprogramma en het Aanlegprogramma vindt plaats via artikel 15 van het Infrastructuurfonds.

Daarnaast vinden er enkele werkzaamheden plaats op het gebied van strategie en beleidsontwikkeling die wel op dit artikel 34 worden verantwoord, zoals:

- organiseren kwaliteitsborging van de MIT-Verkenningen en Planstudies die voor de vaarwegen worden uitgevoerd, onder andere op het gebied van kosten-baten analyses conform Overzicht Effecten Infrastructuur (OEI) en milieutoetsen in het kader van luchtkwaliteit en Europese richtlijnen;
- monitoren van de belangrijkste ontwikkelingen in de groei van het vervoer van goederen over water.

#### **Meetbare gegevens Netwerk Vaarwegen: Reistijden over het water betrouwbaar en voorspelbaar maken**

Om de effectiviteit van het vaarwegenbeleid te meten is tot nu toe de indicator «wachtijden bij sluisen» gehanteerd. Deze indicator was echter niet gebaseerd op «harde» gegevens maar op simulaties op basis van tellingen van schepen die sluisen passeren. Evenmin gaf deze indicator inzicht in de kwaliteit van het vaarwegennet. Daarom wordt thans gewerkt aan de ontwikkeling van de indicator «betrouwbaarheid reistijd vaarwegen» ter vervanging van de indicator «wachtijden bij sluisen». De indicator «betrouwbaarheid reistijd vaarwegen» moet gevuld worden met gegevens over bijvoorbeeld het onderhoudsregime, verkeersmanagement, informatievoorziening naar de gebruiker, beschikbaarheid van ligplaatsen, passagetijd sluisen en bruggen, etc. Veel van deze gegevens zijn nog niet of slechts ten dele beschikbaar.

De eerste stap in de ontwikkeling van de indicator «betrouwbaarheid reistijd vaarwegen» is de uitwerking van de indicator «passeertijd sluisen». De feitelijke gegevens over de passeertijden zijn beschikbaar sinds 2006. Deze gegevens zullen deel uitmaken van de indicator «betrouwbaarheid reistijd vaarwegen».

De indicator «betrouwbaarheid reistijd vaarwegen» krijgt zijn definitieve invulling met behulp van de gegevens die beschikbaar komen met het Rivier Informatie Systeem (RIS), het nieuwe elektronische informatiesys-

teem voor de binnenvaart dat vanaf 2008 operationeel wordt. Pas dan zijn naar verwachting betrouwbare gegevens voorhanden die, ook door de elektronische beschikbaarheid, relatief eenvoudig zijn te bewerken.

Prestatie-indicator Passeertijd sluisen			
Indicator	Realisatie 2006 (basiswaarde)	Streefwaarde 2009	Streefwaarde 2012
Gemiddelde passeertijd sluisen in minuten	51	45	45

Bron: Rijkswaterstaat/Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV)

### Extracomptabele verwijzingen

*Verwijzing naar het Infrastructuurfonds (IF)*

Overzicht uitgaven op het Infrastructuurfonds (x € 1 mln)*						
Art. Omschrijving	2007	2008	2009	2010	2011	2012
IF 15 Hoofdvaarwegennet	612	555	647	669	723	706

\* Genoemde bedragen zijn exclusief de gereserveerde middelen uit het Coalitieakkoord

### 34.03 Netwerk Spoor: Betrouwbaarheid en capaciteit van het spoornetwerk vergroten

#### Motivering

Om de kerntaak van het spoor goed uit te voeren: het betrouwbaar vervoeren van grote aantallen mensen in de spits van, naar en binnen stedelijke netwerken, het bijdragen aan de bereikbaarheid van alle landsdelen per spoor en het betrouwbaar vervoeren van goederen op internationale spoorcorridors.

#### Producten

##### *Algemene strategie en beleidsontwikkeling*

Algemene beleidsontwikkeling en -ondersteuning die productoverstijgend is, op het gebied van netwerk spoor. Hieronder vallen onder andere de volgende activiteiten:

- besluitvorming met betrekking tot overdracht van juridisch eigendom infrastructuur naar de Staat;
- aanpassen van wet- en regelgeving (zoals AMvB Capaciteit, KB Hoofdspoorwegen) als gevolg van onder andere de HSL-Zuid en de Betuweroute en de implementatie van het 2e Spoorpakket EU;
- bijdragen aan beleidsontwikkeling 3e Spoorpakket EU;
- uitvoering van de maatregelen die voortvloeien uit de netwerk-analyses;
- In de NoMo en de Uitvoeringsagenda is een onderzoek naar hogere vervoersgroei opgenomen. Bij dit onderzoek worden de meest actuele inzichten betrokken ten aanzien van de groei van de spoorsector en scenario's inzake demografie, economie, ruimtelijke ordening en mobiliteit. In het coalitieakkoord is de ambitie opgenomen een jaarlijkse groei van het vervoer van 5% te bewerkstelligen. Naar aanleiding van de uitkomsten van het onderzoek zal worden besloten

welke capaciteitsmaatregelen eventueel getroffen moeten worden. Zodoende wordt geanticipeerd op extra groei om zo de werkelijke vraag naar treinvervoer te accommoderen met kosteneffectieve maatregelen.

- Wat betreft het doorlichten van de lagere regelgeving, zoals aangeraden door de werkgroep ProRail van de vaste Kamercommissie Verkeer en Waterstaat, loopt een tweetal trajecten. Ten eerste wordt de evaluatie van de Spoorwegwet en Concessiewet afgerond. De bijbehorende lagere regelgeving hoort daarbij. In het verlengde hiervan vindt een beleidsdoorlichting plaats van de doelstelling van artikel 34.03. Hiertoe wordt gebruik gemaakt van de uitkomsten van de evaluatie spoorwegwet en concessiewet. Daarnaast is, in het kader van Beter Geregeld, de hele lagere regelgeving uit zowel de Spoorwegwet als de WP2000 voor zover betrekking op spoorvervoer, doorgelicht en getoetst aan de sturingsvisie VenW.
- Het traject naar outputsturing leidt er toe dat er steeds minder detailbemoeienis met de bedrijfsvoering van NS en ProRail hoeft plaats te vinden. Meer en meer zal dan worden gestuurd op prestaties en daartoe worden ook afspraken gemaakt.

#### *Beheer conform Spoorwegwet*

Het bestaande spoornet vertegenwoordigt een groot maatschappelijk geïnvesteerd kapitaal. Instandhouding van dit goed is de eerste prioriteit. Met de beheerconcessie heeft ProRail tot 1 januari 2015 de zorg gekregen voor een doelmatig en doeltreffend beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur. De volgende activiteiten vallen hieronder: toezicht houden op de naleving van de Beheerconcessie, het beheerplan en de subsidiebeschikking door ProRail;

Het uitvoeren van de maatregelen voor structureel herstel (Fase 2 Herstelplan Spoor) en het uitvoeren van het MIRT-programma Spoor valt onder de verantwoordelijkheid van ProRail.

Uit de Mid-term Review Beheer en onderhoud (MTR) is gebleken dat het inlopen van het achterstallig onderhoud en het plegen van vervangingen bij spoor op schema ligt. Deze is als bijstuk bij de vorige begroting van het Infrastructuurfonds opgenomen. In lijn met de Plannen van Aanpak wordt de komende jaren verdere uitvoering gegeven aan het inlopen van het achterstallig onderhoud en het uitvoeren van de benodigde vervangingen bij spoor. Daarnaast wordt uitvoering gegeven aan de tweede fase Herstelplan Spoor om zo de doelstellingen in 2010/2012 te kunnen realiseren en daarmee een basis te leggen voor de doelstellingen in de periode Nota Mobiliteit. Hierover heeft ProRail, in afstemming met VenW en de sector, een nadere uitwerking opgesteld. De bovenstaande uitvoeringsmaatregelen worden op het Infrastructuurfonds geraamd.

#### *Beheer overig*

Dit betreffen «onderwerpen» die niet vallen onder de hoofdspoorweginfrastructuur, maar wel door ProRail worden beheerd en uitgevoerd, zoals fietsenstallingen bij de stations, tankplaten, studies capaciteitsmanagement, transferruimtes. Verder betreft dit de voorbereiding van het in beheer nemen van toekomstige hoofdspoorweginfrastructuur.



#### *Vervoer conform de concessiewet*

De NV Nederlandse Spoorwegen heeft tot 1 januari 2015 een concessie voor het vervoer op het hoofdrailnet. Voor één contractsectordienst is een tijdelijke concessie verleend aan NS. De volgende activiteiten worden uitgevoerd:

- toezicht houden op de naleving door NS van de vervoerconcessie voor het Hoofdrailnet en het vervoerplan en de contractsector;
- overeenstemming bereiken met decentrale overheden over decentralisatie van de resterende treindienst (Zwolle-Emmen) in de contractsector;
- subsidiëren van onrendabele lijnen in het Hoofdrailnet (HRN) en de contractsector.

Van de oorspronkelijke 33 contractsectordiensten moet nog over één treindienst een besluit genomen worden: over de voorgenomen decentralisatie Zwolle-Emmen vindt nog overleg plaats met decentrale overheden. De stand van zaken per 2008 is als volgt:

- 21 diensten zijn reeds gedecentraliseerd;
- 5 diensten zijn in het HRN opgenomen;
- 1 dienst wordt na realisatie van de spoorverdubbeling Houten-Houten Castellum in het HRN opgenomen;
- 2 diensten worden m.i.v. december 2007 gedecentraliseerd (Zwolle-Emmen en Hoek van Holland-Rotterdam);
- 4 diensten worden t/m 2014 door NS gereden.

#### *Vervoer overig*

Dit betreft met name het vervoer over de HSL-zuid door High Speed Alliance (HSA) (de HSL-infrastructuur is in 2007 in gebruik genomen). Vooruitlopend op de concessie (gepland oktober 2008) wordt ernaar gestreefd de HSA per december 2007 te laten starten met tijdelijk vervoer. Voor het vervoer op de HSL-Zuid heeft HSA een concessie voor 15 jaar. VenW voert concreet de volgende acties uit:

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

#### *Kwaliteit van spoorverbindingen voor het goederenvervoer*

In het Infrastructuurfonds zijn diverse projecten opgenomen ter vergroting van de spoorcapaciteit voor het goederenvervoer, zoals de optimalisering van de railontsluiting van het Sloegebied. Afstemming en begeleiding van deze MIRT-projecten kost capaciteit. Daarnaast is beleidsmatige inzet nodig op een aantal kleinere projecten, die niet in het MIRT zijn opgenomen. Hierbij valt bijvoorbeeld te denken aan kleine infra-aanpassingen, beleid ten aanzien van openbare laad- en losplaatsen en saneringsvraagstukken.

#### *Inspectie Verkeer en Waterstaat*

De Inspectie levert een bijdrage door het afgeven van vergunningen op het domein Spoor. Het gaat daarbij om:

- veiligheidsattesten spoorwegondernemingen;
- bedrijfsvergunningen spoorwegondernemingen;
- inzetcertificaten spoorvoertuigen;
- verklaringen geen bezwaar spoorvoertuigen;
- verklaringen regime brugopeningen.

## Meetbare gegevens bij Netwerk Spoor: Betrouwbaarheid en capaciteit van het spoornetwerk vergroten

Binnen de beheerconcessie ProRail worden tussen VenW en ProRail concrete afspraken gemaakt over prestaties op het gebied van het spoor (Kamerstuk 2004–2005, 29 984). Deze prestaties worden in het beheerplan uitgewerkt in nadere prestatie-indicatoren met bijbehorende grens- of richtwaarden. Na instemming met deze prestaties door de Minister (rond de jaarwisseling 2007/2008) wordt dit beheerplan ter informatie naar de Tweede Kamer gezonden. Met de Nederlandse Spoorwegen maakt VenW afspraken over het personenvervoer. Deze prestaties werkt NS in het vervoerplan uit in nadere prestatie-indicatoren met bijbehorende grens- of richtwaarden. Na instemming met de prestaties door de Minister wordt dit vervoerplan ter informatie naar de Tweede Kamer gezonden. Hieronder worden de belangrijkste indicatoren opgenomen.

Prestatie-indicator Klant hinder				
Indicator	Waarde 2006	Basiswaarde 2000	Streefwaarde peildatum 2008	Streefwaarde peildatum 2010
<b>Klant hinder * (daling t.o.v. 2000)</b>	10 868 uur	20 176 uur	11 870 uur	13 000 uur (35–40%)

Bron: Beheerplan 2007

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

Prestatie-indicator Punctualiteit Reizigersniveau HRN				
Indicator	Waarde 2006	Basiswaarde 2003	Streefwaarde peildatum 2008	Streefwaarde peildatum 2012
<b>Punctualiteit reizigersvervoer HRN**</b>	84,80%	83,10%	87–89%	89–91%

Bron: ProRail, NS

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

## Extracomptabele verwijzingen

*Verwijzing naar het Infrastructuurfonds (IF)*

Overzicht uitgaven op het Infrastructuurfonds (x € 1 mln)*						
Art. Omschrijving	2007	2008	2009	2010	2011	2012
IF 13 Spoorwegen	2 238	2 417	2 483	2 585	2 260	2 182
IF 17.02 Betuweroute (realisatie)	198	96				
IF 17.03 Hogesnelheidslijn	333	6				
IF 17.04 Anders Betalen voor Mobiliteit	18					
IF 17.05 Zuiderzeelijn	31	31	154	305	123	620

\* Genoemde bedragen zijn exclusief de gereserveerde middelen uit het Coalitieakkoord

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

#### Motivering

Om een goede bereikbaarheid binnen de economische kerngebieden in Nederland te realiseren, om de bereikbaarheid van deur tot deur te verbeteren en om ervoor te zorgen dat bedrijven en burgers in staat zijn zelf in hun mobiliteitsbehoefte te voorzien.

#### Producten

##### *Algemene strategie en beleidsvorming*

Algemene beleidsontwikkeling en -ondersteuning die productoverstijgend is, op het gebied van netwerk decentraal/regionaal vervoer. Jaarlijks wordt een onderzoeksprogramma vastgesteld voor het regionaal/decentraal niveau.

##### *Samenwerking tussen het Rijk en decentrale overheden*

De decentrale overheden maken een «actualisering» van hun Provinciale Verkeers- en Vervoersplannen (PVVP's) en Regionale Verkeers- en Vervoersplannen (RVVP's) voor de periode tot 2020, waarin zij de essentiële onderdelen van de Nota Mobiliteit in acht nemen. In aanvulling daarop maken zij dynamische beleidsagenda's voor de korte termijn. Daarin wordt het beleid vastgelegd op het terrein van infrastructuur, openbaar vervoer, mobiliteitsmanagement en verkeersveiligheid. De Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer (BDU) verschaft hiervoor een financiële bijdrage. De BDU wordt jaarlijks door VenW beschikt (zie ook artikel 39).

VenW onderneemt in het kader van de netwerkaanpak het volgende:

- uitvoeren van de maatregelen die voortvloeien uit de netwerkanalyses (zie ook IF);
- opstellen van samenwerkingsagenda's per regio;
- overleggen over de implementatie van de Nota Mobiliteit, in onder andere PVVP's en RVVP's;
- verstrekken van de BDU Verkeer en Vervoer;
- monitoren van het nationale en regionale beleid via de monitor van de Nota Mobiliteit.

Een laatste spoor in de filebestrijding waar in 2007 en 2008 veel aandacht naar uitgaat, bestaat uit proeven met gratis of goedkoop OV. Daarmee wil VenW samen met regionale partijen vaststellen of gratis of goedkoop OV soelaas kan bieden in de strijd tegen de files. Elke proef richt zich specifiek op één filegevoelig traject en met name op forenzen die in de file staan. Deze forenzen krijgen een individueel reisadvies en gedurende een korte periode gratis of goedkoop OV, gefinancierd en uitgevoerd door overheden, OV-sector en bedrijfsleven. De resultaten van deze proeven zijn beschikbaar in voorjaar 2008 en moeten concreet zicht geven op:

- de afname van files op die trajecten waar gratis of goedkoop OV wordt aangeboden.
- de voorwaarden waaronder forenzen kiezen voor het OV en met name de rol van de tarieven daarbij;
- de potentiële groei van de OV-markt die dat met zich meebrengt;
- de eventueel benodigde extra vervoerscapaciteit;
- de bereidheid van het bedrijfsleven en andere overheden mee te werken en mee te betalen.

Verder zijn in 2007 enkele proeven gestart met gratis of goedkoop regionaal/lokaal OV voor ouderen in de daluren. VenW wil hiermee regionale en lokale overheden de gelegenheid geven verdere kennis op te doen over:

- de versterking van de maatschappelijke positie;
- de vraag in hoeverre kan worden volstaan met het vullen van lege stoelen;
- de effecten op het gebruik van de regiotaxi en van collectieve systemen voor sociaal-recreatief vervoer van ouderen;
- de effecten op het autogebruik van ouderen en op de files.

In 2008 zullen de evaluaties van gratis of goedkoop OV voor forenzen en voor 65-plussers (experimenten in 2007) beschikbaar komen. Op grond van de ervaringen met deze experimenten zal in 2008 een nieuwe tranche van experimenten worden gestart.

Mogelijk zal ook onderzoek naar één of meerdere nieuwe doelgroepen of vormen van tariefdifferentiatie in het stads- en streekvervoer worden opgestart. Voor deze nieuwe tranche is in de begroting nu € 50 mln gereserveerd t/m 2012 (coalitieakkoord).

#### *Stimulering van decentrale overheden, bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties*

VenW stimuleert decentrale overheden, bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties om effectiever gebruik te maken van infrastructuur en vervoermiddelen, gericht op een betere bereikbaarheid van deur tot deur. Hiertoe onderneemt VenW de volgende acties:

- rekening houden met mobiliteitsmanagement bij het spelregelkader MIT en bij de uitwerking netwerkanalyses;
- dit leidt er toe dat reeds in een vroegtijdig stadium in nauw overleg met decentrale overheden de mogelijkheden van mobiliteitsmanagement worden geanalyseerd en maatregelen kunnen worden geïmplementeerd;
- in samenwerking met VROM doen treffen van concrete maatregelen door werkgevers ten aanzien van het woonwerkverkeer en het zakelijk verkeer van de werknemers;
- dit krijgt gestalte hetzij via een ministeriële regeling mobiliteitsmanagement in de wet Milieubeheer, hetzij via niet vrijblijvende afspraken met werkgevers, neergelegd in een convenant;
- onderzoeken van de mogelijkheden van aanpassing van het fiscaal instrumentarium ter ondersteuning van maatregelen in het woonwerkverkeer en het zakelijk verkeer;
- (bevorderen van) doen van onderzoek en actieve kennisverspreiding ten behoeve van de decentrale overheden ten aanzien van fietsbeleid;
- subsidiëren Fietsersbond om het fietsbeleid van decentrale overheden te stimuleren, onder andere door uitvoeren van een benchmark naar het fietsbeleid en de fietsomstandigheden van gemeenten; hierbij wordt tevens een relatie gelegd met andere beleidsterreinen zoals gezondheid en milieu.
- uitvoeren van de Stimuleringsregeling Mobiliteitsmanagement, het programma «Snel fietsverhuur in het natransport van openbaar vervoer» en een innovatief voorbeeldprogramma Mobiliteitsmanagement;
- geven van een kwaliteitsimpuls in de komende jaren aan reisinformatie OV in overleg met decentrale overheden en betrokken marktpartijen.

In het kader van het coalitieakkoord is in de periode 2008–2012 € 100 mln bestemd voor ketenversterking, te behalen Quick Wins OV en ruimtelijke kwaliteit bij NSP's. Dit in het teken van een jaarlijkse groei van 5% van het personenvervoer over het spoor en de daarmee samenhangende groei in het stads- en streekvervoer. Over de daadwerkelijke maatregelen wordt besloten op basis van de resultaten van de netwerkanalyses. In deze begroting is een reeks van structureel € 5 mln. Toegevoegd voor ketenversterking; 75 mln euro is gereserveerd op de Aanvullende Post van het Rijk.

#### *Stimulering marktwerking OV*

VenW wil openbaar vervoer bedrijven meer marktgericht laten werken. Hiertoe is een aantal activiteiten gestart:

- aanbesteding van het openbaar vervoer: Gemeentelijk Vervoerbedrijven (GVB) bus per 1-1-2009, GVB-en tram/metro per 1-1-2017, GVB-en integraal (bus/tram/metro) per 1-1-2012.
- informatieplicht en benchmarkonderzoek voor de gemeentelijke vervoerbedrijven (GVB, RET en HTM) in de stadsregio's Amsterdam, Rotterdam en Haaglanden.
- uitwerken van de resultaten van de evaluatie van de Wet Personenvervoer 2000 in het Actieprogramma evaluatie Wp2000. De voortgangsrapportage is in februari 2007 aan de Tweede Kamer aangeboden (Kamerstuk 2006–2007, 30 421, nr. 9). VenW gaat meer regisseren en faciliteren. Decentrale overheden zitten nog in een leerproces. VenW wil het leren van ervaringen en kennisuitwisseling stimuleren en is hiervoor diverse acties gestart, aanvullend op de acties uit het actieprogramma;
- er is, na instemming van de Tweede Kamer op 28 juni 2006 een go-besluit genomen over de geleidelijke invoering van de chipkaart in 2007 en 2008 (met als bedoeling op 1 januari 2009 volledig te zijn overgestapt van de strippenkaart naar de chipkaart).

#### *Stimulering toegankelijkheid van het openbaar vervoer*

De intentie is het spoorvervoer in 2030 en het stad- en streekvervoer over de weg in 2010 optimaal toegankelijk te laten zijn voor mensen met een functiebeperking. VenW zet zich daarom op de volgende manier in:

- doorgaan met het beleid om het openbaar vervoer toegankelijk te maken (de decentrale overheden krijgen hier via de BDU middelen voor (zie artikel 39.02);
- monitoren implementatie stappenplan toegankelijk spoorvervoer;
- stimuleren, ondersteunen en monitoren implementatie stappenplannen toegankelijk stads- en streekvervoer.

#### *Stimulering marktwerking taxi*

Voor de taximarkt wordt de keuzevrijheid van de consument bevorderd, onder gelijktijdige borging van een basiskwaliteit. Hiervoor worden de volgende activiteiten uitgevoerd:

- introduceren van een leer-werktraject voor het contractvervoer;
- stimuleren van de keuzemogelijkheden van consumenten tussen taxi's, samen met wegbeheerders in grote steden.

#### *Inspectie Verkeer en Waterstaat*

De Inspectie voert algemene inspecties uit bij de domeinen busvervoer en taxivervoer. Het toezicht door de Inspectie richt zich op ondernemingen, chauffeurs, voertuigen en passagiers. De Inspectie Verkeer en Waterstaat levert een bijdrage aan een betrouwbare, vakbekwame en veilige taximarkt, waarbinnen eerlijke concurrentievoorwaarden gelden.

De speerpunten voor 2008 van de Inspectie Verkeer en Waterstaat op het gebied van taxivervoer zijn:

- veiligheid bij contractvervoer (leerling- en rolstoelvervoer in kleinere bussen): onvoldoende aandacht voor veiligheid en kwaliteitszorg-systemen;
- marktwerking: intensiever toezicht bij «onderkant» van de markt;
- verbreding reikwijdte G-4 convenant (doelstelling basiskwaliteit (vergunning, pas, tarieven, geschillen)) naar de overige (grotere) steden; doelstelling 95% naleving.

**Meetbare gegevens bij Netwerk decentraal/regionaal vervoer: decentrale overheden in staat stellen om een effectief regionaal mobiliteitsbeleid te voeren**

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

Bron: KpVV – klantenbarometer

Prestatie-indicator Aanbestedingsgraad regionaal OV				
Indicator	Waarde 2006	Basiswaarde	Streefwaarde peildatum 1	Streefwaarde
Reg. OV excl Spoor en GVB's (excl G4-steden)	56%	5%	72%	100%
G4-steden (A'dam, R'dam, Den Haag, Utrecht)		0%	n.v.t.	100%
		2001	2007	2008/2009
				2017

Bron: VenW

Kengetallen: reizigerskilometers regionaal OV (x 1 mrd) <sup>1</sup>			
Kengetallen	Waarde 2004	Waarde 2005	Waarde 2006 <sup>2</sup>
Kaderwetgebieden	3,7	3,6	3,6
Provincies	2,9	2,8	2,9
Totaal	6,5	6,5	6,5

Bron: WROOV-onderzoek

<sup>1</sup> In tegenstelling tot de cijfers uit de begroting 2007 zijn in deze tabel de treinkilometers van Syntus meegenomen. Deze treinkilometers (Gelderland, Achterhoek) worden nu tot de categorie Stad en Streek gerekend, waar deze vóór de decentralisatie bij de NS-kilometers werden meegeteld.

<sup>2</sup> Betreft voorlopige cijfers. De definitieve cijfers zijn pas eind 2007 bekend.

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

Bron (t/m 2003): Monitor en evaluatie deregulering, TNO Nipo consult, KPMG BEA 2004 Bron (2004): Taximonitor 2004 en verder, Socialdata B.V.

<sup>1</sup> Omdat de taximonitor tot en met 2003 op een andere wijze plaatsvond, zijn de resultaten 2005 niet volledig vergelijkbaar met voorgaande jaren.

Kengetallen: Naleving taxi vervoer			
Kengetallen	Waarde 2004	Waarde 2005	Waarde 2006
Aantal ingetrokken chauffeurspassen	53	0	onbekend
Aantal ingetrokken ondernemingsvergunningen	70	149	9
Aantal wegcontroles	3 500	2 972	5 180
overtredingspercentage	33%	41%	28,30%

## Extracomptabele verwijzingen

### *Belastinguitgaven*

Meerjarenraming van belastinguitgaven (x € miljoen), budgettair belang op transactiebasis						
Omschrijving	2007	2008	2009	2010	2011	2 012
Teruggaaf taxi's	32	33	34	35	36	38
Vrijstelling taxi's	33	36	38	40	41	44

## Overzicht onderzoek naar de doelmatigheid en de doeltreffendheid van beleid

Onderzoek	Onderwerp	AD of OD	A. Start B Afgerond	Vindplaats
<b>Beleidsdoorlichting</b>	Brede doeluitkering (BDU) Verkeer en Vervoer/dec reg vervoer	34.04	A. juli 2010	
	Benutting binnenvaart en vaarwegen	34.02	A. 2006 B. april 2007	
	Spoorwegwetgeving (incl Beheerconcessie ProRail Network Spoor en Vervoerconcessie NS)	34.03	A. jan 2005 B. eind 2008	
	Netwerk weg	34.01	2009	
<b>Ex-post/ex-ante</b>	Betrouwbaar benutten fase 1 (mid term review)	34.02	2006	Kamerstuk 2006–2007, 30 800 A, nr. 4
<b>Effectenonderzoek ex post</b>	Spoedwet wegverbreding	34.01	A. sept 2006 B. juli 2006	TK 30 648, nr. 1; TK 30 646, nr 2
	Ruimte voor de fiets	34.03	jaarlijks	
	Monitor marktontwikkeling In-car	34.04	A. 2005 B. 2006	Rapport: Monitoring ten behoeve van reistijdinformatie – catalogus van monitoringsystemen gericht op reistijdinformatie. <a href="http://www.rws-avv.nl">www.rws-avv.nl</a> > Producten: infrastructuur en management > Beheer verkeersmanagement Systemen > Catalogus Monitoringsystemen
	Regeling personenvervoer van deur tot deur	34.04	A. 2005 B. 2006	Rapport: Evaluatie van de programma's Mobiliteitsmanagement en Ketenmobiliteit 2002–2004; Veelbelovend op zoek naar meer. 19 september 2006. PriceWaterhouseCoopers + GoudappelColfeng. <a href="http://www.senterno-vem.nl">www.senterno-vem.nl</a>
	Subsidieregeling vereniging Fietsersbond	34.04	A. jan 2006 B: 2007	
	Kennisplatform Verkeer en Vervoer	34.04	A. jan 2007 B. jan 2008	
<b>Overig evaluatieonderzoek</b>	Ruimte voor de fiets	34.03	jaarlijkse monitoring	
	Betrouwbaar benutten fase 1 (mid term review)	34.02	2006	Kamerstuk 2006–2007, 30 800 A, nr. 4
	Omvang BDU	34.03	A. jan 2006 B. juli 2007	
	Monitor marktontwikkeling In-car	34.04	A. 2005 B. 2006	Rapport: Monitoring ten behoeve van reistijdinformatie – catalogus van monitoringsystemen gericht op reistijdinformatie. <a href="http://www.rws-avv.nl">www.rws-avv.nl</a> > Producten: infrastructuur en management > Beheer verkeersmanagement Systemen > Catalogus Monitoringsystemen
	Nieuwe Verdeelsleutel BDU	34.04	A. dec 2005 B. dec 2007	



### 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 in het beleid

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

#### Verantwoordelijkheid

De minister is verantwoordelijk voor:

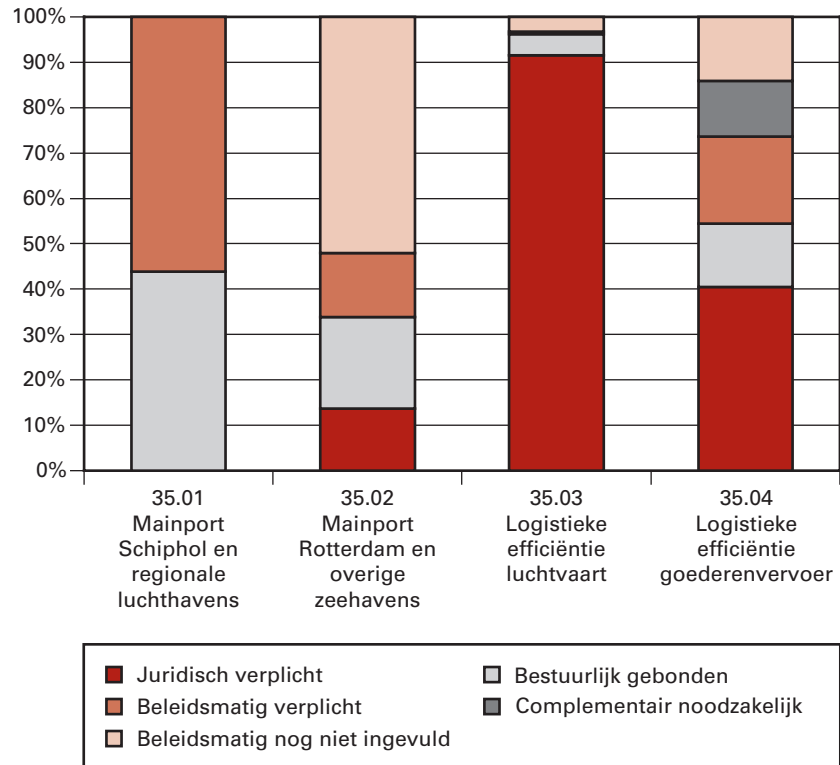
- goed functioneren van het systeem voor het goederenvervoer en de luchtvaart;
- ontwikkelen van kaders, bevoegdheden, middelen en instrumenten die de samenwerking met overige bestuurslagen en de bedrijven faciliteren en/of bevoegdheden daar positioneren waar voor het functioneren van het systeem dat het meest optimaal is;
- voorbereiden, implementeren en handhaven van de nationale wetgeving op het terrein van het goederenvervoer en de luchtvaart.

#### Succesfactoren

- Ontwikkelingen in internationale organen, zoals de Europese Unie (EU), Eurocontrol, European Aviation Safety Agency (EASA), International Maritime Organization (IMO), International Civil Aviation Organization (ICAO), 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.

**Tabel budgettaire gevolgen van beleid**

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (in € 1 000)							
35. Mainports en logistiek	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Verplichtingen</b>	<b>81 002</b>	<b>75 370</b>	<b>61 710</b>	<b>61 913</b>	<b>59 548</b>	<b>53 637</b>	<b>55 078</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>63 101</b>	<b>80 977</b>	<b>75 030</b>	<b>62 749</b>	<b>60 174</b>	<b>56 237</b>	<b>55 078</b>
<i>35.01 Mainport Schiphol en reg. Luchthavens</i>	<i>5 287</i>	<i>7 374</i>	<i>5 834</i>	<i>4 222</i>	<i>4 236</i>	<i>4 145</i>	<i>4 136</i>
35.01.01 Kostenconvenant Schiphol	359	0	0	0	0	0	0
35.01.02 Ontwikkeling luchthavens	858	5 284	3 922	2 465	2 465	2 465	2 465
35.01.03 Evaluatie Schipholbeleid	2 159	0	0	0	0	0	0
35.01.04 Implementatie Schipholwet en luchthavenbesluiten	299	0	0	0	0	0	0
35.01.05 Regelgeving Regionale en Kleine Luchthavens	1 612	1 560	1 380	1 240	1 240	1 160	1 160
35.01.06 IVW-Regiebureau Schiphol	0	530	532	517	531	520	511
<i>35.02 Mainport Rotterdam en overige zeehavens</i>	<i>4 420</i>	<i>4 654</i>	<i>3 190</i>	<i>2 326</i>	<i>2 327</i>	<i>2 326</i>	<i>2 326</i>
35.02.01 Verbetering marktwerking	1 111	1 697	1 348	1 109	1 110	1 109	1 109
35.02.02 Formuleren maatschappelijke randvoorwaarden	670	746	747	747	747	747	747
35.02.03 Instandhouden en verbeteren infracapaciteit	2 639	2 211	1 095	470	470	470	470
<i>35.03 Logistieke efficiëntie luchtvaart</i>	<i>36 687</i>	<i>32 426</i>	<i>31 350</i>	<i>31 182</i>	<i>31 267</i>	<i>31 198</i>	<i>31 137</i>
35.03.01 Kennis luchtvaart en luchthavens	33 106	24 235	24 342	24 443	24 443	24 443	24 443
35.03.02 Luchtruim	2 225	3 566	2 347	2 347	2 347	2 347	2 347
35.03.03 Marktoordening en markttoegang	1 356	2 362	2 386	2 206	2 206	2 206	2 206
35.03.04 IVW-domein luchthavens/ luchtruim en luchtvaart-operationele bedrijven	0	2 263	2 275	2 186	2 271	2 202	2 141
<i>35.04 Logistieke efficiëntie goederenvervoer</i>	<i>16 707</i>	<i>36 523</i>	<i>34 656</i>	<i>25 019</i>	<i>22 344</i>	<i>18 568</i>	<i>17 479</i>
35.04.01 Vergroting strategische oriëntatie	1 957	3 262	3 218	2 881	2 561	4 720	2 320
35.04.02 Logistieke efficiëntie zee- en kustvaart	4 347	6 238	6 804	6 487	5 735	3 571	3 585
35.04.03 Logistiek efficiëntie binnenvaart	1 574	2 152	5 798	5 632	5 572	3 083	4 380
35.04.04 Logistieke efficiëntie wegvervoer	3 765	4 238	4 248	4 266	4 268	4 259	4 263
35.04.05 Logistieke efficiëntie spoorvervoer	5 064	20 456	14 411	5 580	4 031	2 761	2 761
35.04.06 IVW-domein goederenvervoer	0	177	177	173	177	174	170
<b>Van totale uitgaven</b>							
– Apparaatsuitgaven:	8 007	11 127	11 130	11 136	11 130	11 129	11 129
– Baten-lastendiensten	3 559	6 613	6 636	6 558	6 665	6 571	6 501
– Restant	51 535	63 237	57 264	45 055	42 379	38 537	37 448
<b>Ontvangsten</b>	<b>14 488</b>	<b>11 176</b>	<b>10 876</b>	<b>5 526</b>	<b>5 526</b>	<b>5 526</b>	<b>5 526</b>
35.09.01 Ontvangsten Stichting Buisleidingenstraat	13	2 042	2 042	2 042	2 042	2 042	2 042
35.09.02 Overige ontvangsten	14 475	9 134	8 834	3 484	3 484	3 484	3 484



*Mainport Schiphol en regionale luchthavens*

De bestuurlijk gebonden en beleidsmatig verplichte uitgaven hebben voornamelijk betrekking op uitgaven in het kader van de overdracht naar het Provinciefonds en de uitvoering van de activiteiten uit het Kabinetstandpunt Schiphol.

*Mainport Rotterdam en overige zeehavens*

De bestuurlijk gebonden en beleidsmatig verplichte uitgaven hebben voornamelijk betrekking op uitgaven in het kader van het stroomlijnen van overheidsinterventies zeehavens, een bijdrage aan de Havenraad en een subsidie aan ROM Rijnmond.

*Logistieke efficiëntie luchtvaart*

De uitgaven voor Logistieke efficiëntie luchtvaart zijn grotendeels juridisch verplicht en hebben voornamelijk betrekking op de bijdrage aan het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR).

*Logistieke efficiëntie goederenvervoer*

De bestuurlijk gebonden, beleidsmatig verplichte en complementair noodzakelijke uitgaven hebben voornamelijk betrekking op uitgaven in het kader van de Innovatiefondsen binnen- en zeevaart, een subsidie aan Stichting Nederland Maritiem Land, het Voorlichtingsbureau Short Sea Shipping en het Maritiem Research Instituut Nederland (MARIN).

### **35.01 Het versterken van de concurrentiepositie van de mainport Schiphol en de overige luchthavens**

#### Motivering

Om de economie, de internationale concurrentiepositie en bereikbaarheid van Nederland te versterken binnen de randvoorwaarden van geluid, externe veiligheid en leefomgeving. Voor de mainportpositie van Schiphol zijn de netwerkkwaliteit en de infrastructurele voorzieningen essentieel. Ook de concurrentiepositie ten opzichte van andere belangrijke Europese luchthavens, mede bepaald door overheidstarieven en -maatregelen, is van groot belang.

#### Producten

##### *Kostenconvenant Schiphol*

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

##### *Luchthavens en omgeving*

- wijzigen Luchthaven Verkeer Besluit volgens het Aldersadvies (Kamerstuk 2006–2007, 29 665, nr. 48);
- uitvoeren van het convenant Hinderbepalende maatregelen tussen de sector en het Rijk en het convenant Leefbaarheid in de periode tot 2010;
- uitvoeren van experimenteerregeling;
- uitvoeren verkenning naar mainport ontwikkeling Schiphol op (middel)lange termijn inclusief beleidsbepaling nationaal luchthavensysteem;
- ondersteunen van provincies bij kennisopbouw op gebied van bevoegdheden kleine luchthavens;
- maken van omzettingsbesluiten.
- besluitvorming over ontwikkeling Schiphol op de middellange termijn op basis van het advies Alders.

##### *Evaluatie Schipholbeleid*

Het Schipholbeleid (Schipholwet en de twee besluiten luchthavenindelingbesluit en het luchthavenverkeerbesluit) dient binnen drie jaar na inwerkingtreding te zijn geëvalueerd.

Deze evaluatie is in februari 2006 afgerond en het kabinetsstandpunt is ter besluitvorming opgeleverd. De activiteiten die voortvloeien uit het kabinetsstandpunt zijn opgenomen onder het product luchthavens en omgeving.

##### *Implementatie Schipholwet en Luchthavenbesluiten*

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

##### *Regelgeving Regionale en Kleine Luchthavens*

Ontwikkelen van beleid en regelgeving voor regionale en kleine luchthavens. De decentralisatie is in gang gezet met het wetsvoorstel voor de regionale en kleine luchthavens en de inwerkingtreding van de wetswijziging binnen de Wet luchtvaart. De volgende activiteiten worden in dit verband uitgevoerd:

- monitoring van de uitkomst van de overdracht van taken en bevoegdheden op het gebied van luchthavens met een regionaal karakter van het Rijk naar de provincies (decentralisatie);

- opstellen en afronden van overgangsbesluiten ter vervanging van de vigerende aanwijzingsbesluiten met betrekking tot de regionale luchthavens.

#### *Inspectie Verkeer en Waterstaat – Regiebureau Schiphol*

De Inspectie levert een bijdrage aan het regiebureau Schiphol. Het Regiebureau Schiphol concretiseert de samenwerking tussen de organisaties die betrokken zijn bij het toezicht op de luchthaven Schiphol. Het gaat daarbij om het opzetten van samenwerkingsverbanden om onder andere administratieve lastenverlichting voor bedrijven en een effectiever toezicht vanuit de overheid te realiseren.

#### **Meetbare gegevens Versterking van de Mainport Schiphol**

Netwerkkwaliteit Schiphol in vergelijking met andere grote Noordwest Europese luchthavens

<b>Kengetal: Aantal bestemmingen waarnaar wordt gevlogen per luchthaven</b>					
Luchthaven	Waarde 2002	Waarde 2003	Waarde 2004	Waarde 2005	Waarde 2006
Amsterdam	203	231	247	250	251
Frankfurt	289	295	282	284	271
London Heathrow	184	189	195	195	189
Parijs Charles de Gaulle	209	221	219	223	218
Brussel	120	130	128	120	137

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

<b>Kengetal: Aantal vluchten per week per luchthaven</b>					
Luchthaven	Waarde 2002	Waarde 2003	Waarde 2004	Waarde 2005	Waarde 2006
Amsterdam	3 660	3 579	3 641	3 710	3 780
Frankfurt	4 193	4 115	4 259	4 472	3 830
London Heathrow	4 549	4 522	4 618	4 641	4 110
Parijs Charles de Gaulle	4 423	4 565	4 482	4 605	4 400
Brussel	2 071	1 930	1 950	1 911	1 930

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

<b>Kengetal: Aantal passagiers in miljoenen per luchthaven</b>					
Luchthaven	Waarde 2002	Waarde 2003	Waarde 2004	Waarde 2005	Waarde 2006
Amsterdam	41	40	43	44	46
Frankfurt	48	48	51	52	53
London Heathrow	63	63	67	68	67
Parijs Charles de Gaulle	48	48	51	54	57
Brussel	14	15	16	16	17

Bron: Amsterdam Airport Schiphol (AAS), 2007

Kengetal: Vrachttonnage per luchthaven (x 1 000 ton)					
Luchthaven	Waarde 2002	Waarde 2003	Waarde 2004	Waarde 2005	Waarde 2006
Amsterdam	1 240	1 306	1 421	1 450	1 527
Frankfurt	1 495	1 527	1 724	1 864	2 031
London Heathrow	1 235	1 224	1 325	1 306	1 306
Parijs Charles de Gaulle	1 390	1 497	1 655	1 767	1 884
Brussel	506	602	602	700	706

Bron: Amsterdam Airport Schiphol (AAS), 2007

### Meetbare gegevens Decentralisatie van de regionale luchthavens

Het streven is dat in 2007 de decentralisatie van regionale en kleine luchthavens is afgerond.

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

RVS = uitspraak Raad van State

Nvt = niet van toepassing; procedure is afgerond

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

Bron: Ministerie van Verkeer en Waterstaat januari 2007

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

#### Motivering

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

*Verbetering marktwerking*

Bevorderen van een gunstig ondernemings- en vestigingsklimaat voor het havenbedrijfsleven. De volgende activiteiten worden in dit verband uitgevoerd:

- stroomlijnen van overheidsinterventies zodat het havenbedrijfsleven snel, slagvaardig en zonder concurrentievervalsing kan opereren;
- versterken van het innoverend vermogen van de havensector door stimuleringsprogramma's gericht op de transitie naar duurzame mobiliteit;
- vergroten van de transparantie bij overheidsfinancieringen van havenprojecten, met als doel gelijke uitgangspunten in dit opzicht voor alle Europese havens;
- implementeren MOU interbestuurlijke samenwerking Mainport Rotterdam;
- voorbereiding van Haagse – en deelname aan Rotterdamse interbestuurlijke samenwerking.

*Formuleren maatschappelijke randvoorwaarden*

Rekening houden met het Europese level playing field wanneer maatregelen worden genomen op het gebied van milieueisen, veiligheid en ruimtelijke ordening. Het Europese level playing field omvat de afspraken die op Europees niveau zijn overeengekomen om eerlijke concurrentie tussen Europese zeehavens te waarborgen.

- Bijdragen aan semi-publieke instellingen ten behoeve van overleg met de stakeholders in het kader van de concurrentiepositie van de Nederlandse zeehavens w.o. bijdrage aan ROM Rijnmond (€136 000);
- bijdrage aan Nationale Havenraad (€ 68 000);
- uitvoering van de jaarlijkse Havenmonitor.

*Instandhouden en verbeteren infracapaciteit*

Verbeteren van de maritieme toegang en de achterlandverbindingen.

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

De middelen voor de uitvoering van deze activiteiten worden grotendeels begroot op het Infrastructuurfonds artikel 15.

**Meetbare gegevens Het versterken van de internationale concurrentiekracht van de Mainport Rotterdam en de overige zeehavens als vervoersknooppunt en vestigingsplaats voor bedrijven.**

**Kengetal: Ontwikkeling toegevoegde waarde Nederlandse zeehavens van 2001 tot en met 2005 (in mrd. Euro's, prijzen van 2001)**

	2001	2002	2003	2004	2005
Directe toegevoegde waarde zeehavengebieden	17,6	17,5	17,7	19,2	20,3
<i>In % van het BBP</i>	3,9%	3,9%	4,0%	4,2%	4,2%
Indirecte toegevoegde waarde	9,0	8,7	8,9	9,6	9,8
<i>In % van het BBP</i>	2,0%	1,9%	2,0%	2,1%	2,0%
Totale zeehavengerelateerde toegevoegde waarde	26,5	26,2	26,6	28,8	30,1
<i>In % van het BBP</i>	5,9%	5,9%	6,0%	6,3%	6,3%
Bruto binnenlands product (BBP)	448,0	448,0	447,0	455,0	481,2

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

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

*Toelichting*

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

**Kengetal: Ontwikkeling werkgelegenheid Nederlandse zeehavengebieden van 2001 tot en met 2005 (in aantallen werkzame personen)**

	2001	2002	2003	2004	2005
Directe werkgelegenheid zeehavengebieden	142 676	145 656	141 580	140 562	142 180
<i>In % van totale Nederlandse werkgelegenheid</i>	1,7%	1,7%	1,7%	1,7%	1,7%
Indirecte werkgelegenheid	100 528	99 080	95 006	96 825	99 038
<i>In % van totale Nederlandse werkgelegenheid</i>	1,2%	1,2%	1,1%	1,2%	1,2%
Totale zeehavengerelateerde werkgelegenheid	243 204	244 736	236 585	237 387	241 218
<i>In % van totale Nederlandse werkgelegenheid</i>	2,9%	2,9%	2,9%	2,9%	2,9%
Totale Nederlandse werkgelegenheid	8 282 000	8 324 000	8 274 000	8 157 000	8 208 000

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

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

*Toelichting*

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

**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»)**

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Totaal Nederlandse Zeehavens	48,1	48,2	46,9	46,3	45,7	45,5	45,9	44,4	44,9	44,9	44,2
Mainport Rotterdam	37,6	37,9	37,1	36,3	35,7	35,0	35,6	34,5	34,6	34,9	33,8
Overige Nederlandse Zeehavens	10,5	10,3	9,8	10,0	10,0	10,5	10,3	9,9	10,3	10,0	10,4

Bron: Nationale Havenraad, Jaarverslag 2006, Den Haag, Mei 2007 (www.havenraad.nl), Overslagcijfers Hamburg-Le Havre range 2005–2006).



### *Toelichting*

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.

### **Extracomptabele verwijzingen**

*Verwijzing naar het Infrastructuurfonds (IF)*

<b>Overzicht uitgaven op het Infrastructuurfonds (x € 1 mln.)</b>						
Art. Omschrijving	2007	2008	2009	2010	2011	2012
IF 16.01.02 PMR realisatie	33,0	15,2	15,5	11,9	409,6	399,3

### **35.03 Aansluiting op het internationale luchtvaartnet versterken**

#### **Motivatie**

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

#### **Producten**

##### *Kennis luchtvaart en luchthavens*

De overheid stimuleert de ontwikkeling van logistieke innovatie in het luchtruim en onderkent daarbij een verantwoordelijkheid ten aanzien van het luchtvaartbedrijfsleven en daarop werkzame instellingen. De volgende activiteiten worden in dit verband uitgevoerd:

- subsidiëren van het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR), een van de grote technologische instituten (GTI's) in Nederland (€ 23,5 mln. per jaar)
- onderzoeksprogrammering NLR.
- steunen van het initiatief van de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) om een kenniscentrum Air Traffic Management uit te bouwen in het Knowledge Development Center (KDC) (bijdrage aan KDC € 0,8 mln.).

##### *Luchtruim*

Nederland neemt het voortouw om te komen tot een meer gemeenschappelijk Europees luchtruim. Als onderdeel van de Europese implementatie van het Single European Sky (SES) pakket maakt de Nederlandse regering afspraken met de buurlanden om tot een betere indeling van het luchtruim te komen. Ook wordt met de buurlanden afgesproken hoe het luchtruim en de luchtverkeersleidingsorganisaties van de Benelux, Duitsland, Frankrijk en Zwitserland meer als een geheel bestuurd kunnen worden. Het Europese innovatieprogramma SESAR zal leiden tot een nieuw model voor de luchtverkeersleiding van de toekomst in Europa. De volgende activiteiten worden in dit verband uitgevoerd:

- op nationaal niveau worden maatregelen genomen om het luchtruim zowel vanuit civiele als militaire invalshoek te optimaliseren ter versterking van mainportbeleid.
- op organisatorisch niveau wordt de aansturing van Maastricht Upper Area Control Centre (MUAC), Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut (KNMI) versterkt en verder vormgegeven aan het toezicht op deze organisaties door de National Safety Authority (NSA).

### *Marktordening en markttoegang*

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

Daarnaast steunt Nederland de initiatieven om tot een open internationale vervoersmarkt te komen, waaronder de verdere ontwikkeling van het externe beleid van de EU. Ook op het gebied van de interne markt van de EU zal Nederland aan nieuwe initiatieven meewerken. De volgende activiteiten worden in dit verband uitgevoerd:

- onderhouden bilaterale luchtvaartrelaties, waaronder bilaterale onderhandelingen over o.a. landingsrechten;
- bijdragen aan ontwikkeling externe EU beleid, waaronder EU mandaatverlening;
- verlenen vergunningen, waaronder verlening goedkeuring chartervluchten, verlening routevergunningen voor geregeld vervoer;
- herziening EU regelgeving (grondafhandeling, computerreserveringsystemen en slots);
- monitoren van afspraken tussen staat en Air France-KLM waaronder monitoring staatsgaranties.

### *Inspectie Verkeer en Waterstaat – domein luchthavens/luchtruim en luchtvaartoperationele bedrijven*

De Inspectie levert een bijdrage door het afgeven van vergunningen en certificaten en door het houden van inspecties. Het gaat daarbij om:

- luchtruimonthefingen;
- plannen opleiding vakbekwaamheid verkeersleiding;
- vergunningen tot vluchtuitvoering (VtV-AOC);
- economische vergunning (VtV-AOC);
- inspecties VtV-AOC;
- inspecties Denied Boarding Compensation.

### **Meetbare gegevens Aansluiting op het internationale luchtvaartnet versterken**

<b>Kengetal: Gemiddelde vertraging per vlucht toe te rekenen aan Air Traffic Management (in minuten)</b>									
	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Taakstelling vanaf 1999 met herijking voor 2002–2006	2,8	2,8	2,8	2,44	2,08	1,72	1,40	1,00	1,00
Gerealiseerd	5,5	3,6	3,1	1,8	1,2	1,2	1,3	1,4	

Bron: Eurocontrol, Performance Report rapport februari 2007

### *Toelichting*

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

## Extracomptabele verwijzingen

### Belastinguitgaven

Meerjarenraming van belastinguitgaven (x € miljoen), budgettair belang op transactiebasis						
	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Vrijstelling luchtvaartuigen	131	133	138	144	150	160

### 35.04 Logistieke efficiëntie goederenvervoer verbeteren

#### Motivatie

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

#### Producten

##### *Vergroting strategische oriëntatie*

Bevorderen van de economische groei en versterken van de concurrentiepositie van Nederland. Hiertoe wordt samengewerkt met andere overheden en bedrijfsleven. Dit door het vasthouden en versterken van de positie van goederenvervoer en luchtvaart, onder andere door:

- versterken van de aandacht voor goederenvervoer in de regio (kwaliteitsnet, inbreng netwerkanalyses, de projecten uit het urgentieprogramma randstad);
- ontwikkelen van een gemeenschappelijk beleidskader voor de mainports op basis van gericht onderzoek;
- ontwikkelen van een visie op het economisch belang van buisleidingen-transport;
- implementeren van het actieprogramma uit de beleidsbrief Logistiek en supply chains.

##### *Logistieke efficiëntie zee- en kustvaart*

Versterken van het maritieme cluster en bevorderen van innovatie in de maritieme sector. De volgende activiteiten worden in dit verband uitgevoerd:

- aanpassen van bestaande wetgeving voor de zeevaart als gevolg van wijzigingen in marktomstandigheden en internationale regels, tevens ter reductie van administratieve lasten;
- uitvoering geven aan de visie Zeevaart, waaronder monitoring level playing field;
- (mede)vormgeven van het Motor Ways of the Sea concept en subsidiëren Voorlichtingsbureau Short Sea Shipping (€ 159 000);
- stimuleren van het maritieme cluster via subsidiëren van Stichting Nederland Maritiem Land (€ 575 000) en Maritiem Research Instituut Nederland (MARIN) (€ 681 000) als GTI en het uitvoeren van de subsidieregeling innovatie zeescheepvaart door NML (€ 345 000);
- het uitvoering geven aan de in de Nota Mobiliteit opgenomen innovatie-impuls voor de zeescheepvaart.

##### *Logistieke efficiëntie binnenvaart*

Beschikbaar houden van ruimte voor natte bedrijfsterreinen en bereikbaar houden van deze terreinen via het vaarwegennet. De volgende activiteiten worden in dit verband uitgevoerd:

- vereenvoudigen van de internationale regelgeving waar dat nodig en

- mogelijk is en het nationaal implementeren daarvan met zo gering mogelijk administratieve en bureaucratische lasten;
- stimuleren van de innovatie met het oog op het vergroten van de concurrentiekracht van het transport over water (Innovatiefonds Binnenvaart);
  - inzetten op het zoveel mogelijk beschikbaar houden van natte bedrijventerreinen en het bereikbaar houden van deze terreinen en binnenhavens via het vaarwegennet;
  - evalueren en eventueel herijken van het eind 2006 afgesloten convenant tussen VenW en de binnenvaartbranche.

#### *Logistieke efficiëntie wegvervoer*

Verbeteren van randvoorwaarden voor efficiënte logistieke ketens, met inzet op reductie van administratieve lasten. De volgende activiteiten worden in dit verband uitgevoerd:

- verbeteren van randvoorwaarden voor efficiënte logistieke ketens, met inzet op reductie van administratieve lasten;
- voorbereiden en implementeren (in nationale wetgeving) van Europese regelgeving (o.a. rij- en rusttijden, digitale tachograaf, kentekenen langzame bedrijfsvoertuigen, richtlijn Eurovignet) en chauffeursvakbekwaamheid en richtlijn Security;
- verbeteren logistieke prestaties via onder andere een vervolg op de proef met Langere, Zwaardere Vrachtwagens (LZV), stimuleren boordcomputer;
- implementatie van de herziene Wet goederenvervoer over de weg waaronder het moderniseren van zelfstandige bestuursorganen (ZBO's) in het wegvervoer;
- bevorderen vrij verkeer van goederen en Level Playing Field in EU (bijvoorbeeld Rijverboden, Cabotage, consultatie Commissie over toegang tot de markt) en Europa (onder andere Rij- en rusttijden Europees breed, voorwaarden CEMT vergunning).

#### *Logistieke efficiëntie spoorvervoer*

Afstemmen van technische standaarden op internationaal niveau. De volgende activiteiten worden in dit verband uitgevoerd:

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

#### *Inspectie Verkeer en Waterstaat – domein goederenvervoer*

De Inspectie levert een bijdrage aan de logistieke efficiëntie goederenvervoer over de weg door het afgeven van:

- verklaringen van dienstbetrekking;
- verklaringen van ter beschikking stelling (verklaringen van uitzendbureaus).

## Meetbare gegevens Logistieke efficiency goederenvervoer verbeteren

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

Bron: Deloitte Beleidsmonitor Zeescheepvaart, december 2006

\* Begin 2005 heeft het CBS de grondslagen van een aantal gehanteerde gegevensverzamelingen in de maritieme sector aangepast. Hierdoor zijn cijfers vanaf dat jaar niet meer vergelijkbaar met die van de jaren er voor. Het CBS heeft echter met de nieuwe grondslag ook de cijfers voor de jaren vanaf 2001 berekend. Er dient daarom een nieuwe reeks vanaf 2001 gehanteerd te worden.

### Toelichting

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

Kengetal: Aantal omgebouwde ETCS-locomotieven			
	2005	2006	2008
Aantal omgebouwde ETCS-locomotieven	0	3	60

Bron: Senter Novem

### Toelichting

Het streven is dat in 2008 zestig locomotieven zijn omgebouwd.

## Extracomptabele verwijzingen

*Verwijzing naar het Infrastructuurfonds (IF)*

Overzicht uitgaven op het Infrastructuurfonds (x € 1 mln.)						
Art. Omschrijving	2007	2008	2009	2010	2011	2012
IF 18.03.01 Intermodaal Vervoer Realisatie	3,4	2,2	1,8	3,9	2,6	0

Belastinguitgaven

Meerjarenraming van belastinguitgaven (x € miljoen), budgettair belang op transactiebasis						
	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Willekeurige afschrijving zeeschepen	2	2	2	2	2	2
Keuzeregime winst uit zeescheepvaart (tonnagebelasting)	70	71	75	77	79	82
Afdrachtvermindering zeescheepvaart	83	84	87	91	94	96
Vrijstelling communautaire wateren	77	124	129	134	140	149

**Overzicht onderzoek naar de doelmatigheid en de doeltreffendheid van beleid**

Onderzoek	Onderwerp	OD	A. Start B Afgerond	Vindplaats
<b>Beleidsdoorlichting</b>	Werking decentralisatie regionale luchthavens	Artikel 35.01	A. 2012 B. 2012	
	Ontwikkeling luchthavens	Artikel 35.01	A. 2012 B. 2012	
	Herziene Nota Zeehavens	Artikel 35.02	A. 2008 B. 2010	
	Aansluiting op positiebepaling internationaal luchtvaartnet versterken	Artikel 35.03	A. juni 2008 B. december 2008	
	Vasthouden en versterken van de positie van goederenvervoer en luchtvaart	Artikel 35.04	A. 2010 B. 2010	
	<b>Effectenonderzoek ex post</b> <b>Overig evaluatieonderzoek</b>	Schipholstelsel: Luchthavenindeling-besluit en Luchthavenverkeerbesluit	Artikel 35.01	A. 2003 B. 2006
Herijking luchtvaart politiek kader		Artikel 35.03	A. december 2004 B. mei 2007	
Onderzoek marktwerking in slotallocatie		Artikel 35.03	A. juni 2006 B. maart 2007	
Herziening charterbeleid		Artikel 35.03	A. oktober 2005 B. mei 2007	
Proef langere en zwaardere vrachtwagens		Artikel 35.04	A. 2007 B. 2007	
Monitor staatsgarantie aan staat i.v.m. Fusie Air France/KLM inzake netwerkqualiteit Schiphol		Artikel 35.01	A. 2005 B. 2012	
Vergelijkend onderzoek (benchmark) luchthavengelden en overheidsheffingen		Artikel 35.03	A. januari 2007 B. april 2007	

### **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 in het beleid**

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

#### **Verantwoordelijkheid**

Binnen het project Schoon en Zuinig (Coalitieakkoord) heeft de minister van Verkeer en Waterstaat mede verantwoordelijkheid voor het reduceren van CO<sub>2</sub> uitstoot van Verkeer en Vervoer. Concreet is voor deze sector een reductie voorzien van circa 12–16 Mton in 2020 ten opzichte van de voor 2020 voorspelde trend. Daarnaast heeft de minister verantwoordelijkheid voor nationale luchtkwaliteit en geluid voor zover deze samenhangen met rijksinfrastructuur (luchthavens, (water)wegen en spoor) en/of het vervoersysteem. Ook is hij verantwoordelijk voor het oplossen van knelpunten waar rijksinfrastructuur de ecologische hoofdstructuur doorsnijdt. Het klimaatbeleid komt in samenwerking met de ministers van VROM, LNV en Economische Zaken, Buitenlandse zaken en Financiën tot stand en maakt deel uit van het kabinetsproject Schonere en Zuinigere.

#### **Succesfactoren**

Het behalen van de doelstelling is afhankelijk van:

- Vervoersgroei conform verwachting in de Nota Mobiliteit (Kamerstuk 2004–2005, 29 644, nr. 6);
- Samenwerking met regionale, nationale en internationale partijen;
- Normstellingen voor voertuigen en brandstoffen op internationaal niveau (EU en VN/ECE);
- Bereidheid en inzet van de private en publieke sector ten aanzien van innovatie, gedrag en technologische ontwikkelingen;
- Een ambitieus en voortvarend Europees bronbeleid met betrekking tot voertuigemissies;
- In EU-verband opgestelde duurzaamheidscriteria voor biobrandstoffen.

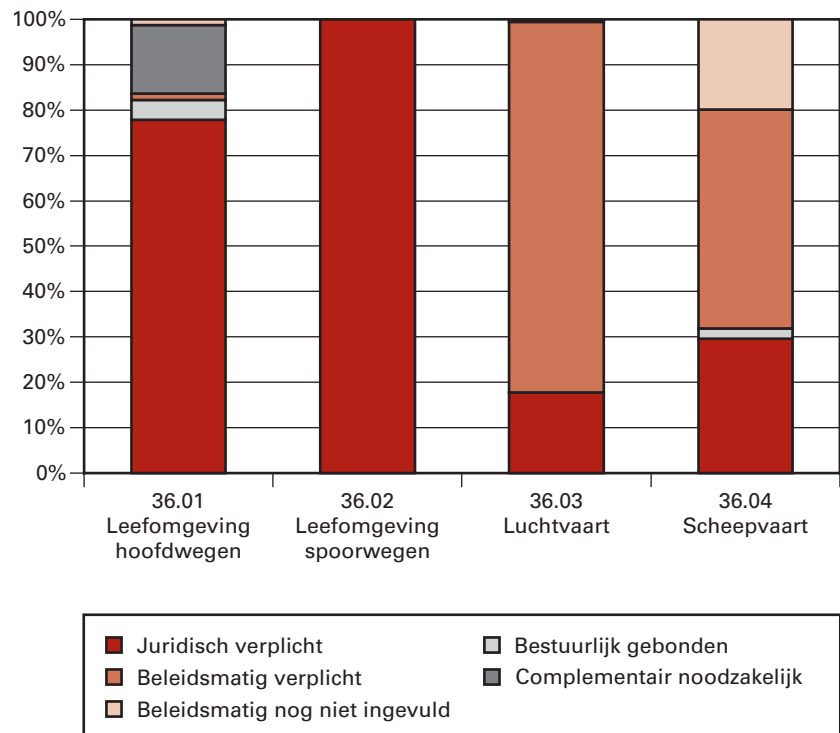
Tabel budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (in € 1 000)							
36. Bewaken, waarborgen en verbeteren van kwaliteit leefomgeving	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Verplichtingen</b>	<b>141 041</b>	<b>97 775</b>	<b>82 108</b>	<b>95 917</b>	<b>59 964</b>	<b>40 180</b>	<b>13 158</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>74 661</b>	<b>99 347</b>	<b>114 231</b>	<b>110 436</b>	<b>72 260</b>	<b>48 491</b>	<b>29 008</b>
<i>36.01 Leefomgeving hoofdwegen</i>	<i>23 400</i>	<i>34 305</i>	<i>30 949</i>	<i>28 858</i>	<i>19 151</i>	<i>16 650</i>	<i>15 382</i>
36.01.01 Algemene strategie- en beleidsvorming	820	699	710	761	764	761	761
36.01.02 Investeringsimpuls voor innovatie	6 382	6 560	8 396	6 023	2	2	2
36.01.03 Maatregelen klimaatbeleid personenvervoer	5 571	9 642	13 191	14 003	11 050	8 229	6 387
36.01.04 Maatregelen lokale luchtkwaliteit	4 967	9 220	1 058	1 058	1 057	1 057	1 057
36.01.05 Bevorderen geluidsreducerende oplossingen wegvervoer	163	143	143	143	143	143	143
36.01.06 Duurzaam weggoederenvervoer	5 497	8 041	7 451	6 870	6 135	6 458	7 032
<i>36.02 Leefomgeving spoorwegen</i>	<i>9 127</i>	<i>9 149</i>	<i>9 149</i>	<i>9 149</i>	<i>9 149</i>	<i>9 149</i>	<i>9 149</i>
36.02.01 Algemene strategie- en beleidsvorming	0	0	0	0	0	0	0
36.02.02 Bevorderen geluidsreducerende oplossingen voor personen- en goederenvervoer per spoor	51	73	73	73	73	73	73
36.02.03 Bodemsanering NS percelen	9 076	9 076	9 076	9 076	9 076	9 076	9 076
<i>36.03 Luchtvaart</i>	<i>40 264</i>	<i>52 898</i>	<i>70 170</i>	<i>68 506</i>	<i>40 728</i>	<i>20 497</i>	<i>2 668</i>
36.03.01 Doorstorting heffingen GIS-1 aan Stichting GIS	9 842	10 382	11 043	11 735	12 456	0	0
36.03.02 Geluidsisolatie Schiphol fase 2 (GIS-2)	19 917	18 842	9 500	0	0	0	0
36.03.03 Geluidsisolatie Schiphol fase 3 (GIS-3)	207	4 890	26 377	35 084	8 399	548	171
36.03.04 Klachtenafhandeling Geluidsisolatie Schiphol	9	300	0	0	0	0	0
36.03.05 Woonschepen geluidszones Schiphol	121	379	0	0	0	0	0
36.03.06 Behandeling en uitbetaling schadeclaims Schiphol	6 878	10 968	14 957	17 641	17 437	17 442	0
36.03.07 Aankoop LIB geluidsliepzones Schiphol	1 168	1 409	1 200	1 200	0	0	0
36.03.08 Geluidsisolatie regionale luchthavens	266	3 121	2 310	422	0	0	0
36.03.09 Behandeling en uitbetaling schadeclaims regionale luchthavens	59	100	2 325	0	0	0	0
36.03.10 Duurzame luchtvaart	1 322	1 964	1 911	1 907	1 890	1 984	1 995
36.03.11 Groenvoorziening Schiphol	435	0	0	0	0	0	0
36.03.12 IVW-domein luchtvaart-technische bedrijven en luchthavens/luchtruim	0	543	547	517	546	523	502
<i>36.04 Scheepvaart</i>	<i>1 870</i>	<i>2 995</i>	<i>3 963</i>	<i>3 923</i>	<i>3 232</i>	<i>2 195</i>	<i>1 809</i>
36.04.01 Duurzame zeevaart	791	844	824	824	824	824	824
36.04.02 Duurzame zeehavens	190	330	330	330	330	330	330
36.04.03 Duurzame binnenvaart	889	1 226	2 212	2 187	1 482	457	82
36.04.04 IVW-domein koopvaardij en visserij	0	595	597	582	596	584	573
<b>Van totale uitgaven</b>							
– Apparaatsuitgaven:	2 074	2 658	2 655	2 655	2 632	2 488	2 488
– Baten-lastendiensten	306	1 459	1 487	1 446	1 492	1 454	1 422
– Restant	72 281	95 230	110 089	106 335	68 136	44 549	25 098



Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (in € 1 000)

36. Bewaken, waarborgen en verbeteren van kwaliteit leefomgeving	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Ontvangsten</b>	<b>53 833</b>	<b>55 572</b>	<b>57 150</b>	<b>59 190</b>	<b>39 353</b>	<b>41 395</b>	<b>43 524</b>
36.09.01 Ontvangsten heffingen GIS-1	9 662	10 284	10 946	11 638	12 362	0	0
36.09.02 Ontvangsten SGIS klachten-afhandeling GIS-I	0	300	0	0	0	0	0
36.09.03 Ontvangsten heffingen GIS-2 & 3	33 352	33 866	34 882	35 929	15 028	29 081	30 849
36.09.04 Ontvangsten wens voorzieningen GIS-2 & 3	93	0	0	0	0	0	0
36.09.05 Ontvangsten heffingen overige Schiphol projecten	10 326	10 697	11 017	11 348	11 688	12 039	12 400
36.09.06 Ontvangsten heffingen regionale luchthavens	243	250	250	250	250	250	250
36.09.07 Overige ontvangsten	157	175	55	25	25	25	25



*Leefomgeving hoofdwegen*

Onder de bestuurlijk gebonden en complementair noodzakelijke uitgaven vallen de middelen voor Transumo, EBIT en het Nieuwe Rijden.

*Leefomgeving spoorwegen*

Het betreft hier juridische verplichtingen die vastliggen in convenanten.

*Luchtvaart*

De beleidsmatig verplichte uitgaven voor luchtvaart hebben voornamelijk betrekking op de uitvoering van de isolatie-projecten Schiphol fase 2 en 3, isolatie regionale en kleine luchthavens, uitbetaling schadeclaims Schiphol en regionale en kleine luchthavens, LIB geluidssloopzones en een bijdrage aan de CROS.

### *Scheepvaart*

De beleidsmatige verplichte uitgaven hebben voornamelijk betrekking op een bijdrage aan de Retrofitregeling van VROM.

### **36.01 Leefomgeving Hoofdwegen: Uitstoot van schadelijke stoffen en van CO<sub>2</sub> verminderen, lokale luchtkwaliteit verbeteren, te hoge geluidsbelastingen door wegvervoer zo veel mogelijk terugdringen en knelpunten door hoofdwegen in de ecologische hoofdstructuur oplossen.**

#### Motivering

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

#### Producten

##### *Algemene strategie en beleidsvorming*

Productoverstijgende beleidsontwikkeling en -ondersteuning op het gebied van leefomgeving hoofdwegen, zoals het uitvoeren van het MJPO (Meerjarenprogramma Ontsnippering, het kader van het ontsnipperingsbeleid van VenW) voor Hoofdwegen in de periode 2004 t/m 2018.

##### *Investeringsimpuls voor innovatie*

Een programma gericht op schone motorbrandstoffen, schone voertuigen en schoon gebruik door grote groepen consumenten alsmede uitwerking van voorstellen tot aanpassing van bestaand beleid en nieuw beleid om de ambities te realiseren, zoals het uitvoeren van het programma «Transumo, transitie naar duurzame mobiliteit», een ICES/KIS-3 programma voor duurzame systeeminnovatie.

##### *Maatregelen klimaatbeleid personenvervoer*

VenW streeft middels enkele programma's om de CO<sub>2</sub>-uitstoot door verkeer en vervoer te beperken en een transitie naar duurzame mobiliteit stimuleren. Deze activiteiten dragen bij aan het interdepartementale project Schoon en Zuinig. Centraal in deze aanpak staat het programma «De Auto van de Toekomst gaat Rijden». Doel van dit programma is innovaties voor stille, schone, zuinige en slimme wegvoertuigen versneld in de markt te krijgen. Het programma is gericht op het verduurzamen van de vraag naar mobiliteit en bevat een demonstratie en stimuleringsprogramma. Het wordt uitgevoerd in nauwe samenwerking met de ministeries van VROM, Economische Zaken en het Platform Duurzame Mobiliteit.

Activiteiten gericht op duurzaam gedrag zijn o.a.:

- «Het Nieuwe Rijden» (HNR), 3e fase richt zich op het stimuleren van duurzaam rijgedrag van automobilisten en vrachtwagenchauffeurs, waarbij doelgroepen (zoals leasemaatschappijen, overige wagenparkbeheerders en aspirant-rijbewijsbezitters) en bedrijven als aangrijpingspunt worden genomen. Voor de periode 2008–2011 is in het kader van het Coalitieakkoord € 2 mln. per jaar toegevoegd aan deze begroting voor het programma Het Nieuwe Rijden. Dit betreft projecten voor energiebesparing in verkeer en vervoer;
- Vraagstimulering in de zakelijke markt, bijvoorbeeld door samen met leasemaatschappijen smart-lease-concepten te ontwikkelen, gericht op zowel een groter aanbod van duurzame voertuigen als bewustere modaliteitskeuzes;
- Als «launching customer» zal de rijksoverheid zelf het goede voorbeeld

geven en innovaties stimuleren, bijvoorbeeld door het eigen wagenpark te «verduurzamen» en door andere grote vlooteigenaren te stimuleren hetzelfde te doen.

Activiteiten gericht op duurzame voertuigen en brandstoffen zijn:

- implementeren EU-richtlijn voor biobrandstoffen in de sector verkeer en vervoer met een stapsgewijs oplopend percentage naar 5,75% in 2010. Hiervoor is de Minister van VROM eerstverantwoordelijk.
- het subsidieprogramma CO<sub>2</sub>-reductie personenvervoer, (voor projecten, zoals een reisinformatiesysteem voor automobilisten);
- programma Energiebesparing in Transport (EBIT), voor nieuwe instrumenten die invloed hebben op de vraagzijde van mobiliteit, voor onder andere overheden en maatschappelijke organisaties;
- experimenteer programma slimme voertuigen voorzien van een interactief ICT-systeem in de vier grote steden (HiGrids);
- brede marktintroductie van aardgas/biogas en ethanol. o.a. door het financieel stimuleren van de bouw van vulstations;
- experimentenregeling Duurzaam Openbaar Busvervoer.

### **Enveloppe Energie**

In de enveloppe Energie worden middelen gereserveerd voor het project Schoon en Zuinig. In het project Schoon en Zuinig worden maatregelen voorbereid bovenop het bestaande beleid voor energie en klimaat. Daarbij zal worden aangesloten op initiatieven uit de sectoren zelf. Het gaat niet alleen om maatregelen die door de overheid worden bekostigd, maar ook om marktprikkels zoals regelgeving, verplichtingstelling en marktconforme instrumenten. Een deel van de middelen voor het project Schoon en zuinig zal via het FES aangewend worden voor innovatie. Voor de honorering van projectvoorstellen wordt een aparte procedure vormgegeven.

#### *Maatregelen lokale luchtkwaliteit*

Hoewel de lokale luchtkwaliteit door bronmaatregelen aanzienlijk is verbeterd, voldoet Nederland niet overal tijdig aan de EU-normen voor fijn stof (PM<sup>10</sup>) en stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>). Dit leidt tot afbreukrisico's voor de volksgezondheid en zorgt voor juridische blokkades voor nieuwe ruimtelijke ingrepen. Het kabinet, met de minister van VROM als eerstverantwoordelijke voor luchtkwaliteit, pakt dit probleem aan door:

- versterken van het Internationaal-bronbeleid: inzetten op verdere aanscherping van Europese emissienormen voor voer- en vaartuigen;
- de uitvoerbaarheid van de Internationaal-luchtkwaliteitsrichtlijnen verbeteren en toespitsen op het beschermen van de gezondheid;
- aanpassen van de nationale luchtkwaliteitsregelgeving, in dit kader zal het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit worden opgesteld en uitgewerkt in nauwe samenwerking met decentrale overheden.
- uitvoeren van generieke maatregelen op nationaal niveau ter verbetering van de luchtkwaliteit (o.a. door stimulering van roetfilters en versnelde introductie van toekomstige Euronormen);
- stimuleren van versnelde marktintroductie van innovatieve brandstoffen en voertuigtechnologie die schoon, stil en zuinig zijn. Dit gebeurt onder andere vanuit het publiek-private Platform Duurzame Mobiliteit en door uitvoering van het programma SSZ (Stil, Schoon, Zuinig);
- nemen van locatiespecifieke maatregelen om de lokale luchtkwaliteit te verbeteren;
- uitvoeren pilotprojecten in het kader van het Innovatieprogramma luchtkwaliteit (opgestart in 2004), om met name hardnekkige lucht-

kwaliteitknelpunten langs snelwegen kosteneffectief op te lossen (financiële inzet vanuit Infrastructuurfonds artikel 12.03).

#### *Bevorderen geluidsreducerende oplossingen wegvervoer*

De inspanningen zijn gericht op:

- VROM en VenW werken intensief samen aan het moderniseren van de Wet geluidhinder door o.a. de introductie van geluidproductieplafonds. Dit moet leiden tot een vereenvoudiging van de regels, een betere bescherming van burgers en een efficiënte en kosteneffectieve uitvoering;
- een uitvoeringsprogramma voor de periode 2010–2020 voor de aanpak van situaties inzake zeer hoge geluidbelastingen langs rijksinfrastructuur zoals opgenomen in de Nota Mobiliteit (Kamerstuk 2004–2005, 29 644, nr. 14);
- introductie van nieuwe maatregelen voor geluidsreductie die een aantrekkelijk alternatief zijn voor geluidsschermen. Het gaat hierbij om implementatie maatregelen uit het in 2007 afgeronde Innovatieprogramma Geluid (IPG) en de doorontwikkeling van enkele producten uit dat programma. De middelen voor deze activiteiten worden verantwoord op het Infrastructuurfonds artikel 12.03.
- het toepassen van tweelaagszoab voor reductie van geluid zoals is aangekondigd in de Uitvoeringsagenda Nota Mobiliteit. Dit gebeurt door, bij alle aanleg- en reconstructieprojecten in situaties dat de Wet geluidhinder aanleiding geeft om geluidsreducerende maatregelen te overwegen, ook nadrukkelijk tweelaagszoab in die afweging te betrekken. Tweelaagszoab wordt toegepast in gebieden met woonbebouwing als dit kosteneffectief is.

#### *Duurzaam weggoederenvervoer*

De inspanningen voor het goederenvervoer over de weg zijn gericht op het verminderen van de emissies van CO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub> en geluid door vrachtverkeer. Dit gebeurt concreet op de volgende manier:

- stimuleren investerings- en kennisoverdrachtprojecten van uitontwikkelde technologieën in het kader van het subsidieprogramma CO<sub>2</sub>-reductie goederenvervoer;
- uitvoeren van het programma Implementatie Energiebesparing in de Grond-, Weg- en Waterbouwprojecten (GWW-sector);
- stimuleren van energiebesparing in de logistieke keten door middel van transportbesparing, logistieke efficiency en energie-efficiency.

#### **Meetbare gegevens bij Leefomgeving hoofdwegen**

1. Emissies NO<sub>x</sub>, SO<sub>2</sub> en VOS in verkeer en vervoer. De streefwaarden hiervoor zijn respectievelijk maximaal 158 Kton, maximaal 4 Kton en maximaal 55 Kton in 2010.
2. Emissie CO<sub>2</sub> in verkeer en vervoer. De streefwaarde hiervoor is 38 Mton in 2010.
3. De doelstelling voor lokale luchtkwaliteit is dat in 2010 op zoveel mogelijk, en in 2015 op alle locaties langs rijkswegen de grenswaarde voor NO<sub>2</sub> gehaald wordt. In 2010 wordt op alle locaties langs rijkswegen de grenswaarde voor PM<sup>10</sup> gehaald.
4. De geluidsknelpunten langs hoofdwegen (>65 dB Lden) oplossen, zoals in de Nota Mobiliteit geformuleerd.
5. Het aantal opgeloste MJPO-knelpunten voor hoofdwegen: In 2018 dienen alle MJPO-knelpunten opgelost te zijn.

Indicatoren			
	Waarde 2006	Basiswaarde peildatum	Streefwaarde peildatum****
<b>Emissie NO<sub>x</sub></b> bron: Milieubalans NMP		268 kton 2000	158 kton 2010
<b>Emissie SO<sub>2</sub></b> bron: Milieubalans NMP		9 kton 2000	4 kton 2010
<b>Emissie VOS (NM)</b> bron: Milieubalans NMP		90 kton 2000	55 kton 2010
<b>Emissie CO<sub>2</sub> in verkeer en vervoer</b> IPCC/CBS		36,6 Mton*** 2000	39 mton 2010
<b>Lokale luchtkwaliteit NO<sub>2</sub>**</b> bron: DWW			0 knelpunten langs rijkswegen 2015
<b>Geluidsknelpunten langs hoofdwegen</b> bron: DWW		12 000 2002	0* 2020
<b>Aantal opgeloste MJPO knelpunten</b> bron: DWW	10 geheel en 6 gedeeltelijk 2006	0 2005	208 2018

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

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

\*\*\* Waarde 2000 wijkt af van Verantwoording 2006 (37,6 Mton). Tussentijds is de definitie veranderd – mobiele bronnen zijn toegevoegd, waarna herberekening heeft plaatsgevonden.

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

### Extracomptabele verwijzingen

*Verwijzing naar het Infrastructuurfonds (IF)*

Overzicht uitgaven op het Infrastructuurfonds (x € 1 mln.)						
Art. Omschrijving	2007	2008	2009	2010	2011	2012
IF 12.02 Servicepakket meer kwaliteit leefomgeving	7	16	17	17	14	14
IF 12.03 Innovatieprogramma Geluid en Lucht	36	35	62	23		

### Belastinguitgaven

Meerjarenraming van belastinguitgaven (x € miljoen), budgettair belang op transactiebasis						
Art. Omschrijving	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Verlaging tarief voor dieselauto's met roetfilter	39	4				

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

#### Motivering

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

#### Producten

##### *Algemene strategie en beleidsvorming*

Productoverstijgende beleidsontwikkeling en -ondersteuning op het gebied van leefomgeving spoorwegen.

- uitvoeren van het MJPO (Meerjarenprogramma Ontsnippering, het kader van het ontsnipperingsbeleid van VenW) voor spoorwegen in de periode 2007 t/m 2018.

##### *Bevorderen geluidsreducerende oplossingen voor personen- en goederenvervoer per spoor*

De inspanningen zijn gericht op:

- Het moderniseren van de Wet geluidhinder door o.a. de introductie van geluidproductieplafonds. Dit moet leiden tot een vereenvoudiging van de regels, een betere bescherming van burgers en een efficiënte en kosteneffectieve uitvoering;
- Het Innovatieprogramma Geluid is in 2007 geëindigd. Er zal echter een aantal projecten in 2008 doorlopen, waaronder de proeven met LL-blokken op goederentreinen;
- Uitvoeringsprogramma waarin maatregelen worden getroffen om emplacementen te laten voldoen aan de milieuvergunningen;
- Een uitvoeringsprogramma voor de periode 2010–2020 voor de aanpak van situaties zeer hoge geluidbelastingen langs spoorwegen zoals afgesproken is in de Nota Mobiliteit.

De middelen voor de uitvoering van deze activiteiten worden verantwoord op het Infrastructuurfonds artikel 13.

##### *Bodemsanering NS-percelen*

Sinds 1996 doneren VenW, VROM en NS jaarlijks geld aan de Stichting Bodemsanering Nederlandse Spoorwegen voor landelijke aanpak van bodemverontreiniging in NS-percelen.

#### Meetbare gegevens Leefomgeving spoorwegen

Prestatie-indicator			
	Waarde 2006	Basiswaarde peildatum	Streefwaarde peildatum 2
<b>Geluidsknelpunten langs spoorwegen</b>	7 500 woningen 2005	12 500 woningen 2004	0 2020
<b>Aantal opgeloste MJPO knelpunten</b>	0	0	79 2018

Bron: DWW

### *Toelichting*

1. Het aantal geluidsknelpunten langs spoorwegen, boven Lden 70 dB oplossen zoals geformuleerd in de Nota Mobiliteit. In 2004 was voor 12 500 woningen de geluidsbelasting boven de 70 dB (Lden). In 2005 waren dit 7 500 woningen.
2. Aantal opgeloste MJPO-knelpunten Spoor: in 2018 dienen alle MJPO-knelpunten opgelost te zijn, zoals in de Nota Mobiliteit geformuleerd. In 2007 wordt een eerste aanvraag verwacht.

### **Extracomptabele verwijzingen**

*Verwijzing naar het Infrastructuurfonds (IF)*

<b>Overzicht uitgaven op het Infrastructuurfonds (x € 1 mln.)</b>						
Art. Omschrijving	2007	2008	2009	2010	2011	2012
IF 13.03 Ontsnippering		9	9	9	9	9
IF 13.03 Geluid (incl Innovatieprogramma Geluid)	6	8	14	10	4	2

### **36.03 Duurzame luchtvaart bewerkstelligen en in stand houden**

#### **Motivering**

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

#### **Producten**

##### *Doorstorting heffingen GIS-1 aan Stichting GIS*

Storten van -een deel van- de opbrengst uit geluidsheffingen in de Stichting Geluidsisolatie Schiphol (Deze stichting heeft de kosten van het eerste geluidsisolatie project rond Schiphol (GIS-1) gefinancierd). Naar verwachting zullen in de loop van 2011 de eerder door de Stichting GIS gemaakte kosten afgelost zijn.

##### *Geluidsisolatie Schiphol fase 2 (GIS-2)*

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

GIS-2 is grotendeels eind 2006 afgerond, met uitzondering van woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen waarvan de uitvoering wegens specifieke oorzaken meer tijd in beslag neemt. De financiële afronding van het totale project GIS-2 is voorzien in de eerste helft van 2008.

##### *Geluidsisolatie Schiphol fase 3 (GIS-3)*

Het project behelst het beoordelen van nieuwe objecten voor isolatie, het nogmaals beoordelen van reeds geïsoleerde objecten en het zonodig isoleren als gevolg van het wijzigen van geluidscontouren in het Luchthaven Indelingsbesluit 2004. In 2006 is gestart met de uitvoering van het project. De uitvoering wordt fasegewijs in deelprojecten ter hand genomen. Het GIS-3 project kan naar verwachting eind 2010 worden afgerond.

##### *Klachtenafhandeling Geluidsisolatie Schiphol*

Afronden klacht/garantie regeling GIS-1. De afronding is voorzien in 2007.

### *Woonschepen geluidszones Schiphol*

Het aankopen van woonschepen of aanbieden van een alternatieve locatie van in totaal 91 woonschepen binnen de geluidszones van Schiphol.

### *Behandeling en uitbetaling schadeclaims Schiphol*

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

### *Aankoop LIB geluidsliepzones Schiphol*

Het aankopen en slopen van 14 woningen binnen de 65 Ke geluidscintour van het LIB2004, en aankopen van 32, niet tegen redelijke kosten te isoleren, woningen binnen de 55–65 Ke geluidscintour.

### *Geluidsisolatie regionale luchthavens*

Het afronden en opstarten van geluidsisolatieprojecten rondom de regionale luchthaven Maastricht Aachen Airport. Fase 1 is nagenoeg afgerond. De tweede fase betreft het isoleren van 455 woningen en is in 2006 gestart.

### *Behandeling en uitbetaling schadeclaims regionale luchthavens*

Behandelen en uitbetalen van schadeclaims.

### *Duurzame luchtvaart*

- bijdragen aan internationale afspraken die de uitstoot van NO<sub>x</sub>, CO<sub>2</sub> en andere gassen door de luchtvaart beperken;
- bijdrage aan de CROS;
- ontwikkelen beleid isolatie- en leefbaarheidsmaatregelen rondom luchthavens;
- uitvoeren follow-up ICAO assemblee en Kyoto protocol (emissiehandel en klimaat).

### *Groenvoorziening Schiphol*

Bijdrage aan de Stichting Mainport en Groen. In 2006 heeft de laatste bijdrage vanuit VenW aan deze Stichting plaatsgevonden.

### *Inspectie Verkeer en waterstaat – domein luchtvaarttechnische bedrijven en luchthavens/luchtruim*

De Inspectie levert een bijdrage door het afgeven van vergunningen en certificaten en door het houden van inspecties. Het gaat daarbij om:

- Milieubelasting (NO<sub>x</sub>/CO<sub>2</sub> en baangebruik/aanvliegroutes (geluid));
- Luchtwaardigheids- en geluidscertificaten.

## **Meetbare gegevens Duurzame luchtvaart bewerkstelligen en in stand houden**

<b>Prestatie-Indicator: Aantal geïsoleerde en te isoleren objecten GIS-2</b>					
	Tot en met 2004	Tot en met 2005	Tot en met 2006	Streefwaarde 2007 e.v.	Totaal
Aantal woningen	6 827	6 859	7 981	513	8 494
Aantal studenteneenheden	1	1	2	0	2
Aantal scholen	0	0	9	0	9
Aantal zorgcentra	1	1	1	0	1

Bron: Rijkswaterstaat/Progis



### Aantal geïsoleerde en te isoleren objecten GIS-3

Het aantal te beschouwen objecten in het kader van GIS-3 is circa 5 100, waarvan ruim 2 600 nieuw zijn. De overige objecten zijn al eerder in het kader van GIS-2 in beschouwing genomen en kunnen in het kader van GIS-3 alsnog in aanmerking komen voor (bij)isolatie als gevolg van de gewijzigde geluidsbelasting. Op grond van ervaringsgegevens is de verwachting dat circa 2 700 objecten daadwerkelijk (bij)geïsoleerd worden. Het definitieve aantal woningen en de fasering van de uitvoering is nog niet bekend.

Prestatie-indicator: Aantal aangekochte en aan te kopen woonschepen in de geluidszones Schiphol							
	Tot en met 2002	2003	2004	2005	2006	Streef-waarde 2007	Totaal
Aantal woonschepen	59	13	8	3	1	7	91

Bron: Rijkswaterstaat, februari 2007

Prestatie-indicator: Aantal aangekochte en aan te kopen woningen in de geluidsluopzones Schiphol									
	Tot en met 2002	2003	2004	2005	2006	Streef-waarde 2007	Streef-waarde 2008	Streef-waarde 2009	Totaal
> 65Ke	4	1	0	0	0	1	4	4	14
55-65 Ke	12	2	8	2	1	2	4	1	32
Totaal	16	3	8	2	1	3	8	5	46

Bron: Rijkswaterstaat, februari 2007

### Toelichting

Eigenaren kunnen als gevolg van de motie-Hofstra (Kamerstuk 2001-2002, 27 603, nr. 73) niet worden gedwongen hun woning te verlaten.

Kengetallen: Uitstoot luchtverontreinigende stoffen door luchtvaart omgevend Schiphol: De grenswaarden voor de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen in gram per ton Maximum take off weight (MTOW)			
Stof	2003-2004	2005-2009	vanaf 2010
CO	73,1	58,1	55,0
NO <sub>x</sub>	74,6	74,6	74,6
VOS	15,6	9,9	8,4
SO <sub>2</sub>	2,1	2,1	2,1
PM <sup>10</sup>	2,5	2,5	2,5

Bron: Luchthavenverkeerbesluit

### Toelichting

In het Luchthavenverkeerbesluit zijn grenzen gesteld aan de uitstoot van vijf luchtverontreinigende stoffen; te weten koolmonoxide, stikstofdioxiden, vluchtige organische stoffen, zwaveldioxide en fijn stof. Deze geïndexeerde emissiegetallen stellen een grens aan het aantal grammen van een stof

die uitgestoten mogen worden per ton vliegtuiggewicht. Deze grenswaarden zijn aangescherpt in 2005 en worden nogmaals aangescherpt in 2010 en zijn zo een incentive voor de luchtvaartsector om een minder vervuillende vloot aan te schaffen. Inspectie Verkeer en Waterstaat ziet toe op naleving van voorschriften uit het Luchthavenverkeerbesluit.

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

Bron: Luchthavenverkeerbesluit 2004

#### *Toelichting*

In het Luchthavenverkeerbesluit zijn voor de luchthaven Schiphol de volgende grenzen gesteld aan de totale hoeveelheid geluid (Totaal Volume Geluid, TVG) dat het vliegverkeer in een jaar mag produceren. Voor de regionale luchthavens wordt in het wetsvoorstel Regelgeving Burger- en Militaire Luchthavens voorgesteld om de verantwoordelijkheden te decentraliseren naar de provincies. In de toekomst zullen de provincies rondom de luchthaven een beperkingengebied moeten vaststellen. De geluidsbelasting van het vliegverkeer moet worden begrensd met op handhavingpunten vastgelegde grenswaarden (aan de baankoppen en bij aanpalende bebouwde kom).

#### **36.04 Scheepvaart: Een milieuvriendelijk goederenvervoersysteem over het water bevorderen**

#### Motivering

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

#### Producten

##### *Duurzame zeevaart*

Realiseren schoner en zuiniger zeevaart door internationale normstelling, financiële prikkels, innovatie en communicatie, door:

- aanpassen bestaande wetgeving ten aanzien van zeevaart als gevolg van nieuwe internationale verdragen en regels; tevens ter reductie van administratieve lasten;
- boeken van voortgang inzake zeevaart en klimaat inzake het post-2012 proces (VN-klimaatprotocol; vervolg op Kyoto-protocol);
- boeken van voortgang in het CFK-dossier en andere ozonlaag aantastende stoffen;
- onderzoek naar de bijdrage van zeevaart aan de leefomgeving.

##### *Duurzame zeehavens*

Verbeteren leefomgeving in en rondom havens, door:

- verbeteren luchtkwaliteit zeehavens;
- monitoren implementatie internationale regelgeving, zoals de Vogel- en Habitatrichtlijn;
- verbeteren uitvoering Havenontvangst Installatie-richtlijn (HOI) in Nederlandse havens en afstemmen harmonisatie met EU en overige lidstaten;

- implementeren visie duurzame zeehavens.

#### *Duurzame binnenvaart*

Realiseren schoner en zuiniger binnenvaart door internationale normstelling, financiële stimulering, innovatie en communicatie. Dit gebeurt concreet door:

- voorbereiden verdere normstelling voor motoren en brandstoffen op internationaal niveau;
- stimuleren innovatie en uitvoeren experimenten om aan te tonen dat milieumaatregelen uitvoerbaar zijn;
- uitvoeren van programma om brandstofgebruik in de binnenvaart met 5% te verminderen in de periode tot 2011;
- uitvoeren onderzoek naar een milieukeurmerk voor de binnenvaart
- bijdrage leveren en invulling geven aan het Scheepsafvalstoffenverdrag.

#### *Inspectie Verkeer en Waterstaat – domein koopvaardij en visserij*

De Inspectie houdt toezicht door middel van inspecties op het gebied van:

- havenontvangst installaties (HOI) buitenlandse schepen;
- olierapportages, illegale lozingen, HH Marpol Annex 6;
- CFK bij domein Visserij.

#### *Meetbare gegevens Een milieuvriendelijk goederenvervoersysteem over het water bevorderen*

Kengetallen: Uitstoot luchtverontreinigende stoffen (in miljoenen kg)					
	2001	2002	2003	2004	2005
<b>No<sub>x</sub>-emissies goederenvervoer</b>					
Binnenvaart	31,1	30,2	32,7	31,7	32,0
Zeevaart (NL grondgebied)	16,8	17,0	17,3	17,8	18,0
<b>PM<sup>10</sup>-emissies goederenvervoer</b>					
Binnenvaart	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3
Zeevaart (NL grondgebied)	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2
<b>VOS-emissies goederenvervoer</b>					
Binnenvaart	4,6	3,8	4,0	3,9	3,0
Zeevaart (NL grondgebied)	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7
<b>SO<sub>2</sub>-emissies goederenvervoer</b>					
Binnenvaart	2,0	2,0	2,1	2,0	2,0
Zeevaart (NL grondgebied)	10,0	10,1	10,0	10,2	10,0
<b>CO<sub>2</sub>-emissies</b>					
Binnenvaart	1 910	1 861	1 913	1 886	1 899
Zeevaart (NL grondgebied)	896	918	936	969	983

Bron: CBS, luchtverontreiniging; emissies door mobiele bronnen, 2 mei 2007

## Overzicht onderzoek naar de doelmatigheid en de doeltreffendheid van beleid

Onderzoek	Onderwerp	OD	A. Start B Afgerond	Vindplaats
<b>Beleidsdoorlichting</b>	Leefomgeving hoofdwegen	Artikel 36.01	A. 2011 B. 2011	
	Leefomgeving spoorwegen	Artikel 36.02	A. 2011 B. 2011	
	Duurzame luchtvaart	Artikel 36.03	A. 2012 B. 2012	
	GIS	Artikel 36.03	A. 2010 B. 2010	
	Scheepvaart	Artikel 36.04	A. 2012 B. 2012	
<b>Effectenonderzoek ex post</b>	Meerjarenprogramma Ontsnippering (in kaart brengen effectiviteit, doelmatigheid en legitimiteit van de uitvoering van het MJPO)	Artikel 36.01/36.02	A. juli 2008 B. december 2008	
	Het Nieuwe Rijden (evalueren uitvoeringprogramma Het Nieuwe Rijden en de bijdrage aan de CO <sub>2</sub> reductie)	Artikel 36.01	A. januari 1999 B. juli 2011	
	Bodemsanering (vijfjaarlijkse herijking convenant Stichting Bodemsanering NS)	Artikel 36.02	A. januari 2010 B. juli 2010	
	Innovatieprogramma Geluid	Artikel 36.01/36.02	A. 2009 B. 2009	
	Innovatieprogramma Lucht	Artikel 36.01	A. 2009 B. 2009	
	Richtlijn luchtkwaliteit (Europese evaluatie) (nagaan op welke wijze de implementatie in de EU heeft plaatsgevonden)	Artikel 36.01	A. januari 2004 B. december 2005	Kamerstuk 2005–2006, 30 175, nr. 13
	CO <sub>2</sub> reductieplan personenvervoer (monitoring uitvoering programma CO <sub>2</sub> reductieplan en bijdrage aan de CO <sub>2</sub> reductie)	Artikel 36.01	A. januari 2003 B. juli 2007	
<b>Overig evaluatieonderzoek</b>				

### 37 Weer, klimaat, seismologie en ruimtevaart

#### Algemene doelstelling

Bijdrage leveren aan de veiligheid, de economische ontwikkeling en een duurzaam milieu van Nederland en het voeren van aardobservatiebeleid.

#### Omschrijving van de samenhang in het beleid

Het Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut (KNMI) draagt, als hét nationale instituut voor weer, klimaat en seismologie, zorg voor het onderhouden van de nationale meet- en data-infrastructuur op dit terrein, het beschikbaar maken van een algemeen weerbericht voor de Nederlandse samenleving, het alarmeren bij gevaarlijk weer situaties, het leveren van luchtvaartmeteorologische inlichtingen, het leveren van klimaatverwachtingen en het verrichten van onderzoek op dit gebied. 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. Verder geeft VenW vorm aan het aardobservatiebeleid, als onderdeel van het totale Nederlandse ruimtevaartbeleid.

#### Verantwoordelijkheid

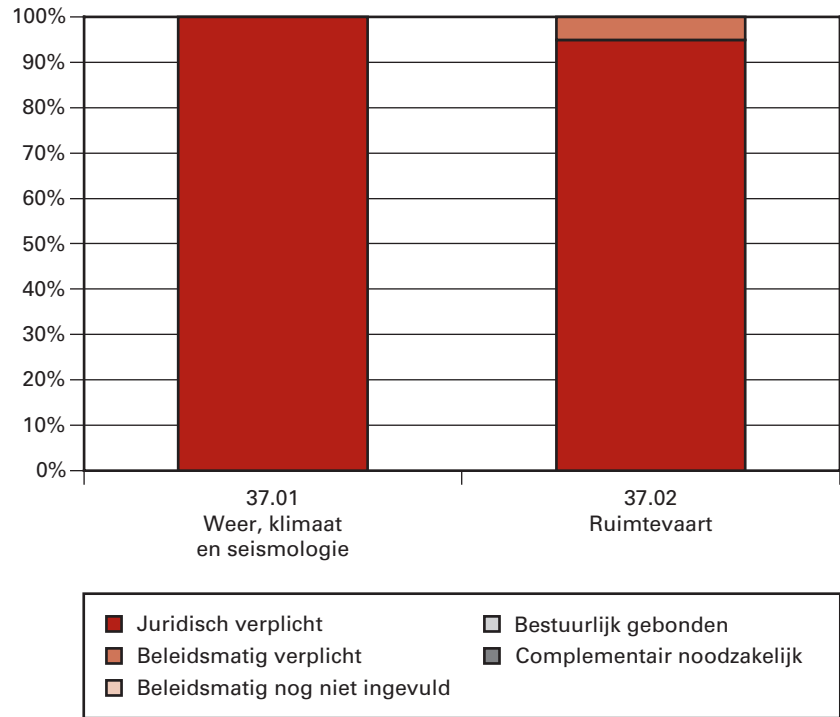
De Minister is systeemverantwoordelijk voor de taken van de baten-lastendienst KNMI conform de KNMI-wet van 2001. Verder is de Minister coördinerend bewindspersoon voor het nationale aardobservatiebeleid, dat onderdeel uitmaakt van het nationale ruimtevaartbeleid, dat wordt behartigd door de Minister van Economische Zaken (EZ).

#### Succesfactoren

Behalen van deze doelstelling hangt af van de continuïteit en kwaliteit van de dienstverlening en het onderzoek door het KNMI en van de effectiviteit van het aardobservatiebeleid.

#### Tabel budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (in € 1 000)							
37. Weer, klimaat, seismologie en ruimtevaart	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Verplichtingen</b>	<b>55 645</b>	<b>39 786</b>	<b>39 203</b>	<b>47 628</b>	<b>42 306</b>	<b>46 907</b>	<b>43 818</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>48 084</b>	<b>47 355</b>	<b>46 527</b>	<b>46 587</b>	<b>39 495</b>	<b>46 171</b>	<b>44 554</b>
<i>37.01 Weer, klimaat en seismologie</i>	<i>35 258</i>	<i>29 134</i>	<i>29 188</i>	<i>29 640</i>	<i>29 538</i>	<i>29 337</i>	<i>29 337</i>
<i>37.01.01 Weer</i>	<i>23 228</i>	<i>15 492</i>	<i>15 851</i>	<i>16 163</i>	<i>16 161</i>	<i>16 160</i>	<i>16 160</i>
<i>37.01.02 Klimaat</i>	<i>9 975</i>	<i>11 360</i>	<i>11 085</i>	<i>11 195</i>	<i>11 095</i>	<i>10 895</i>	<i>10 895</i>
<i>37.01.03 Seismologie</i>	<i>1 385</i>	<i>1 546</i>	<i>1 516</i>	<i>1 546</i>	<i>1 546</i>	<i>1 546</i>	<i>1 546</i>
<i>37.01.04 Contributie WMO (HGIS)</i>	<i>670</i>	<i>736</i>	<i>736</i>	<i>736</i>	<i>736</i>	<i>736</i>	<i>736</i>
<i>37.02 Ruimtevaart</i>	<i>12 826</i>	<i>18 221</i>	<i>17 339</i>	<i>16 947</i>	<i>9 957</i>	<i>16 834</i>	<i>15 217</i>
<i>37.02.01 Aardobservatie</i>	<i>12 826</i>	<i>18 221</i>	<i>17 339</i>	<i>16 947</i>	<i>9 957</i>	<i>16 834</i>	<i>15 217</i>
<b>Van totale uitgaven</b>							
– Apparaatsuitgaven							
– Baten-lastendienst	34 556	28 399	28 452	28 904	28 802	28 601	28 601
– Restant	13 528	18 956	18 075	17 683	10 693	17 570	15 953
<b>37.09 Ontvangsten</b>	<b>834</b>	<b>454</b>	<b>454</b>	<b>454</b>	<b>454</b>	<b>454</b>	<b>454</b>



*Weer, klimaat en seismologie*

De juridisch verplichte uitgaven betreffen de jaarlijkse WMO contributie.

*Ruimtevaart*

De juridisch verplichte en beleidsmatig verplichte uitgaven hebben betrekking op de mondiale en Europese ruimtevaartprogramma's.

**37.01 Weer, klimaat en seismologie**

Motivering

Om tot minder ongelukken te komen, om risicovolle situaties ten gevolge van het weer terug te dringen, om veiligheidsrisico's bij calamiteiten waarbij het weer een rol speelt te beperken, om aan de bestrijding en beperking van (chemische en nucleaire) calamiteiten bij te dragen, om aan «droge voeten» bij te dragen, om antwoord te geven op de cruciale vragen hoe het klimaat is veranderd, waarom het klimaat verandert en hoe het klimaat in de toekomst zal veranderen om aldus de nationale vitale infrastructuur tegen veranderingen in het klimaat te beschermen en tenslotte om de seismische risico's in Nederland te beperken. In de Wet op het Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut van 1 november 2001 (Stb. 2001, 562) en de daarbij behorende Ministeriële regeling zijn deze taken opgenomen.

Producten

*Weer*

- bijdragen aan de internationale waarnemingsinfrastructuur;
- brede verspreiding en steeds meer toegankelijk maken van weersgegevens;
- uitgeven van een algemeen weerbericht;
- uitgeven van algemene waarschuwingen ten behoeve van de scheepvaart en het verkeersmanagement;
- verstrekken van luchtvaartmeteorologische inlichtingen;

- meteorologische ondersteuning bij calamiteiten waarbij weer een rol speelt;
- waarschuwen voor gevaarlijk weer, voor (levens)bedreigende extreme weeromstandigheden en luchtkwaliteit;
- verrichten van strategisch en toegepast onderzoek op het gebied van weerwaarnemingen en -verwachtingen;
- beantwoorden van vragen vanuit de maatschappij.

#### *Klimaat*

- bijdragen aan de internationale waarnemings-infrastructuur, 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, met name gericht op het ontwikkelen van modellen;
- opstellen van klimaatverwachtingen op tijdschalen van seizoenen tot eeuwen;
- bijdragen aan de wetenschappelijke basis van het Nederlandse beleid op het gebied van adaptatie en mitigatie van klimaatverandering;
- brede verspreiding en steeds meer toegankelijk maken van klimatologische gegevens;
- bijdragen aan internationale Europese kennisinfrastructuur op een kwalitatief hoog niveau;
- beantwoorden van vragen vanuit de maatschappij.

#### *Seismologie*

- onderhouden van seismische stations en het ontwikkelen van waarneming- en modelsystemen ten behoeve van het produceren van data;
- 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 contributie in het kader van de Homogene Groep Internationale Samenwerking (HGIS).

### **Meetbare gegevens Weer, klimaat en seismologie**

#### *Weer*

<b>Prestatie-indicator kwaliteit algemene verwachtingen en adviezen: Prestatie-index veiligheidsberichtgeving (PIV's)</b>				
Prestatie-indicator	Toelichting	Waarde 2006	Streefwaarde 2008	Streefwaarde 2012
PIV: Prestatie Index Veiligheidsberichtgeving	Het betreft een gestapelde «Critical Success Index» waarmee een objectief kwaliteitsoordeel wordt vastgesteld bij het opstellen en uitgeven van verwachtingen en waarschuwingen. Het getalsmatige resultaat ligt tussen 0 (slecht) en 10 (maximale score).	6,24	7	8

Prestatie-indicator kwaliteit en kwantiteit kennis klimaatstelsel, weersysteem en seismologische data en kennis				
Indicator	Toelichting	Waarde 2006	Streefwaarde 2008	Streefwaarde 2012
Gereviewde publicaties	Het betreft publicaties in vooraanstaande wetenschappelijke tijdschriften en is daarmee een maatstaf voor kwantiteit en kwaliteit van het onderzoek.	84	79	85

### 37.02 Ruimtevaart

#### Motivering

Om in internationaal verband de mogelijkheden van aardobservatie optimaal aan te wenden voor mobiliteit, bescherming tegen wateroverlast, veiligheid, milieu, weer en klimaat. Om bij te dragen aan de specifieke programma's op deze terreinen, op het mondiale (GEO) en Europese vlak (GMES, Galileo, EUMETSAT en ESA). Om op nationaal niveau aan te sluiten door programma's gericht op gebruik die efficiëntie en effectiviteit van beleid van de diverse overheden versterken en zorgen voor een gunstige positie van Nederland in het buitenland. Voor al deze activiteiten staat het gebruikersperspectief centraal.

#### Producten

##### *Aardobservatie*

- Operationele stroom van satellietgegevens ten behoeve van weersverwachting en onderzoek. (EUMETSAT);
- Grensverleggende informatie over milieu en klimaat afkomstig van innovatieve satelliet instrumenten (ESA-EOEP);
- Ontwikkeling van operationele informatie diensten voor milieu en veiligheid en de hiervoor benodigde ruimte-infrastructuur (ESA-GMES);
- Ontwikkeling van onafhankelijke Europese ruimte-infrastructuur voor plaatsbepaling, navigatie en tijdsynchronisatie (Galileo);
- Instrument ontwikkeling in internationaal kader (TROPOMI);
- Stimulering wetenschappelijk gebruik van ruimte infrastructuur (GO);
- Ontwikkeling van nieuwe gebruikerstoepassingen, zowel op VenW terrein, als daarbuiten in het kader van de coördinerende taak van VenW. Bij de oriëntatie op het gebruiksperspectief wordt aansluiting gezocht bij (inter)nationaal belangrijke ontwikkelingen. Op maatschappelijk relevante terreinen als klimaat, veiligheid en security, waterkwaliteit en -kwantiteit, milieu, ruimtelijke ontwikkeling, landbouw en versterking van ontwikkelingslanden.

In toenemende mate spelen de uitdagingen waar de samenleving voor staat zich af op mondiale schaal. Klimaatverandering, natuurrampen, de bescherming van ecosystemen en luchtkwaliteit zijn hiervan enkele voorbeelden. Voor het nemen van de juiste besluiten en acties is goede informatie nodig: begrip van de fenomenen en monitoring. Remote sensing vanuit satellieten is een onmisbaar instrument voor het beschikbaar maken van deze informatie.

GEO (Group on Earth Observations) is een toonaangevend internationaal initiatief op dit gebied en stelt zich ten doel de internationale coördinatie



van de noodzakelijke mondiale waarnemingen te verbeteren op een breed scala aan mondiale, maatschappelijke thema's waar aardobservatie oplossingen kan bieden. GEO is een krachtig politiek middel waarmee de groeiende mogelijkheden van aardobservatie worden ingezet om deze mondiale kwesties te adresseren; kwesties die in het bijzonder de ontwikkelingslanden treffen en waar GEO een grote bijdrage kan leveren. Nederland draagt als loyale partner bij aan GEO.

GMES (Global Monitoring for Environment and Security) is een Europees programma en levert vanaf 2008 operationele informatie diensten op de gebieden milieu en veiligheid en gebruikt daarvoor onder meer aardobservatie. GMES wordt gezien als de Europese bijdrage aan GEO. De Europese Unie heeft de algemene leiding over GMES en levert de eisen. Het European Space Agency ESA ontwikkelt de benodigde ruimtevaart component.

Nederland prioriteert binnen GMES de thema's Water en Lucht. Op deze terreinen is er grote behoefte aan informatie die geleverd kan worden door GMES diensten. Er is expertise op internationaal niveau nodig om wezenlijk te kunnen bijdragen aan de gewenste ontwikkeling.

Ruimtevaart is sterk in ontwikkeling en biedt steeds meer innovatieve oplossingen op de gebieden milieu – en klimaatmonitoring en het verwerven van nieuwe kennis over de bedreigingen van de planeet Aarde. Het ESA EOEP programma richt zich op de inzet van de nieuwste ruimtevaarttechnologie ten behoeve van aardsysteem onderzoek en monitoring. Om optimaal gebruik van deze mogelijkheden door Nederlandse onderzoeksinstituten te bevorderen verstrekt het Programma Gebruikersondersteuning Ruimteonderzoek subsidies voor een aantal aardobservatiethema's. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat levert in dit verband een bijdrage aan een regeling van het Ministerie van Onderwijs, Wetenschap en Cultuur terzake.

De operationele beschikbaarheid van meteorologische waarnemingen vanuit de ruimte is een onmisbare voorwaarde voor betrouwbare en tijdige weersverwachting. Goede waarschuwingssystemen voor gevaarlijk weer zijn van primair maatschappelijk belang en besparen de samenleving aanzienlijke schade.

Nederland draagt bij aan EUMETSAT voor de ontwikkeling en operatie van de meteorologische satellieten. Dit betreft zowel instrumenten in een geostationaire (METEOSAT) als polaire (METOP/EPS) baan. De huidige 2de generatie METEOSAT satellieten wordt in 2015 opgevolgd door de 3de generatie: het MTG programma.

Europa heeft gekozen voor een eigen satelliet navigatie systeem: Galileo. Hiermee bouwt Europa aan een onafhankelijke capaciteit voor plaats- en tijdbepaling en navigatie. De samenleving is in toenemende mate afhankelijk van de juiste en tijdige beschikbaarheid van gegevens op genoemde terreinen. ESA is verantwoordelijk voor de ontwikkeling van Galileo. Actueel is de ontwikkeling van het gebruikersperspectief. Belangrijk in dit verband is het EU-groenboek Galileo dat eind 2006 is verschenen. Dit Groenboek is gericht op het stimuleren van het gebruik van Galileo. In 2007 wordt door de Europese Commissie een brede consultatie over dit Groenboek gehouden. De uitkomsten kunnen leiden tot regelgeving en normering. Het is belangrijk om de potentiële gebruikers goed te informeren over het Groenboek en de mogelijkheden die de consultatieronde biedt.

## Meetbare gegevens

Prestatie-indicator						
	2008	2009	2010	2011	2012	
De indicator bestaat uit de beschikbaarheid van de meteosatelliet van EUMETSAT en de voortgang van de businesscase waarin de toepassing wordt gerealiseerd, gewogen met de hoogte van de financiële bijdrage.	95%	95%	96%	97%	98%	98%

## Overzicht onderzoek naar de doelmatigheid en de doeltreffendheid van beleid

Onderzoek	Onderwerp	OD	A. Start B Afgerond	Vindplaats
<b>Beleidsdoorlichting</b>	Weer, klimaat en seismologie	Artikel 37.01	A. januari 2012 B. december 2012	
	Ruimtevaart	Artikel 37.02	A. maart 2011 B. december 2011	
<b>Effectenonderzoek ex-post</b>	Evaluatie van de KNMI-wet over de periode 2002–2006.	Artikel 37.01	A. januari 2007 B. december 2011	
	Eindevaluatie aardobservatiebeleid	Artikel 37.02	A. januari 2005 B. december 2009	

## 2.3. DE NIET-BELEIDSARTIKELEN

### 39 Bijdragen IF en BDU

#### Algemene doelstelling

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

#### Omschrijving van de samenhang in het beleid

VenW 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 VenW-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 budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)							
39. Bijdrage aan IF en BDU	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Verplichtingen</b>	<b>6 635 504</b>	<b>6 767 547</b>	<b>7 421 303</b>	<b>8 010 151</b>	<b>8 267 928</b>	<b>7 923 776</b>	<b>8 097 470</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>6 210 425</b>	<b>6 899 959</b>	<b>7 416 328</b>	<b>7 904 718</b>	<b>8 380 414</b>	<b>7 916 742</b>	<b>8 138 299</b>
<i>39.01 Bijdrage aan IF</i>	4 705 018	4 972 028	5 620 809	6 112 464	6 482 727	6 131 541	6 365 068
<i>39.02 Bijdrage aan de BDU</i>	1 505 407	1 927 931	1 795 519	1 792 254	1 897 687	1 785 201	1 773 231

### 39.01 Bijdrage aan het Infrastructuurfonds

#### Motivering

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

#### Producten

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

### 39.02 Bijdrage aan de BDU

#### Motivering

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

#### Producten

Het verstrekken van een beschikking BDU.

#### **40 Nominaal en onvoorzien**

##### **Algemene beleidsdoelstelling**

Niet van toepassing op dit artikel.

##### **Tabel budgettaire gevolgen van beleid**

<b>Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)</b>						
40. Nominaal en onvoorzien	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Verplichtingen</b>	<b>4 834</b>	<b>- 9 156</b>	<b>- 24 076</b>	<b>- 43 376</b>	<b>- 76 764</b>	<b>- 71 388</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>4 834</b>	<b>- 9 156</b>	<b>- 24 076</b>	<b>- 43 376</b>	<b>- 76 764</b>	<b>- 71 388</b>

##### **Nader geoperationaliseerde doelstellingen**

Niet van toepassing op dit artikel.

##### **Overzicht beleidsanalyse en onderzoek**

Niet van toepassing op dit artikel.

#### **41 Ondersteuning functioneren Verkeer en Waterstaat**

##### **Algemene doelstelling**

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

##### **Omschrijving van de samenhang in het beleid**

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

##### **Verantwoordelijkheid**

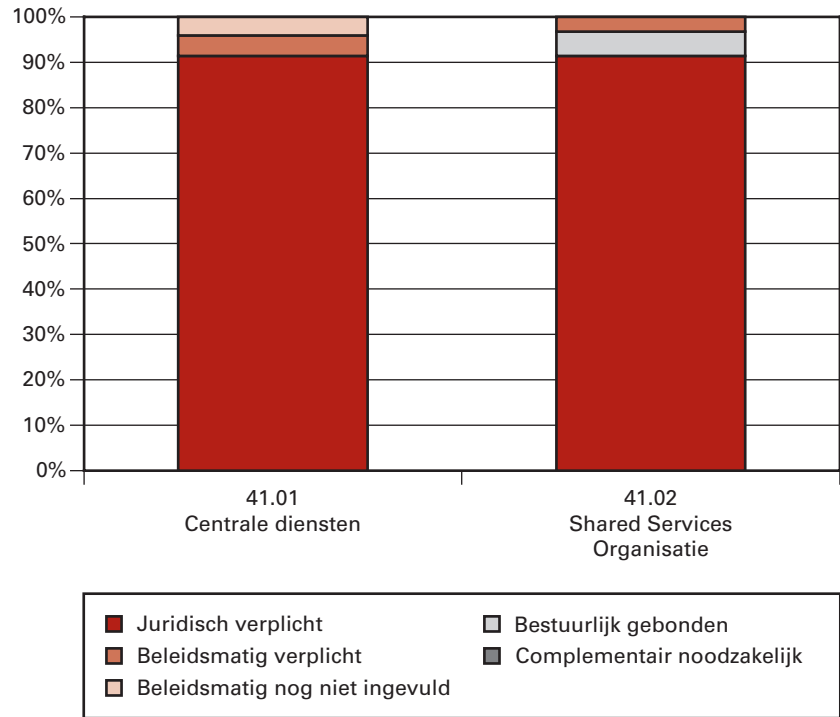
De Minister van VenW is verantwoordelijk voor de bedrijfsvoering van het departement.

##### **Succesfactoren**

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

**Tabel budgettaire gevolgen van beleid**

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (in € 1 000)							
41 Ondersteuning functioneren VenW	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Verplichtingen</b>	<b>258 164</b>	<b>237 250</b>	<b>215 632</b>	<b>228 903</b>	<b>223 080</b>	<b>225 481</b>	<b>228 895</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>241 654</b>	<b>252 957</b>	<b>226 265</b>	<b>231 527</b>	<b>224 735</b>	<b>225 981</b>	<b>228 895</b>
<i>41.01 Centrale diensten</i>	<i>128 598</i>	<i>152 778</i>	<i>139 290</i>	<i>146 199</i>	<i>140 502</i>	<i>141 756</i>	<i>144 662</i>
41.01.01 Interne en externe communicatie VenW	19 767	9 777	9 402	9 403	9 404	9 404	9 404
41.01.02 Bedrijfsvoering VenW	29 968	34 463	32 237	32 241	32 247	32 247	32 247
41.01.03 Ondersteuning ambtelijke en politieke leiding	4 884	6 976	6 911	6 236	6 155	6 171	6 155
41.01.04 Internationaal beleid VenW	2 715	3 304	3 489	3 490	3 490	3 490	3 490
41.01.05 Wetgeving en bestuurlijk-juridische advisering	9 036	9 503	9 834	9 886	9 886	9 886	9 886
41.01.06 Financial en operational auditing	6 008	6 382	6 579	6 580	6 580	6 580	6 580
41.01.07 Externe oriëntatie en inspraak	3 411	4 336	4 169	4 170	4 170	4 170	4 170
41.01.08 HGIS-gelden	1 557	2 230	2 265	2 265	2 265	2 265	2 265
41.01.09 Uitg.tbv alg.departement en bijdr.derden	50 900	69 081	56 174	63 260	57 534	58 772	61 694
41.01.10 Kennis Instituut Mobiliteit	352	6 726	8 230	8 668	8 771	8 771	8 771
<i>41.02 Shared Services Organisatie</i>	<i>91 731</i>	<i>77 926</i>	<i>64 447</i>	<i>62 347</i>	<i>61 217</i>	<i>61 217</i>	<i>61 217</i>
41.02.01 ICT Dienstverlening	13 582	12 182	7 181	7 153	7 150	7 150	7 150
41.02.02 Facilitaire Dienstverlening	51 977	40 009	38 095	36 711	35 795	35 795	35 795
42.02.03 Personele Dienstverlening	10 530	12 628	9 833	8 863	8 860	8 860	8 860
41.02.04 Financiële Dienstverlening	7 012	4 612	4 536	4 527	4 526	4 526	4 526
41.02.05 Advies, Innovatie en Ontwikkeling	8 630	8 495	4 802	5 093	4 886	4 886	4 886
<i>41.03 Alg.uitg.dep.onderderd.</i>	<i>21 325</i>	<i>22 253</i>	<i>22 528</i>	<i>22 981</i>	<i>23 016</i>	<i>23 008</i>	<i>23 016</i>
41.03.01 Regeringsvliegtuig SSO	6 676	9 204	5 336	5 336	5 336	5 336	5 336
41.03.02 Personeel en materieel DGP	3 713	4 748	5 922	6 185	6 183	6 183	6 183
41.03.03 Personeel en materieel DGTL	8 226	5 456	7 123	7 312	7 349	7 341	7 349
41.03.04 Personeel en materieel DGW	2 710	2 845	4 147	4 148	4 148	4 148	4 148
<b>Van totale uitgaven</b>							
<i>Apparaatsuitgaven:</i>	189 831	134 773	125 690	131 331	124 435	128 291	131 896
<i>Baten-lastendiensten</i>	7 867	2 959	2 838	2 691	2 456	1 969	1 211
<i>Restant</i>	43 956	115 225	97 737	97 505	97 844	95 721	95 788
<b>41.09.01 Ontvangsten</b>	<b>282 641</b>	<b>27 094</b>	<b>18 213</b>	<b>16 082</b>	<b>5 093</b>	<b>4 093</b>	<b>4 551</b>



#### *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.

De beleidsmatig nog niet ingevulde uitgaven rusten nader de bovengenoemde reserveringen zijn ingeboekt.

#### *Shared Services Organisatie*

De door de Shared Services Organisatie (SSO) te verrichten uitgaven worden voornamelijk bepaald door een aantal peilers zoals personeelskosten en huur- en exploitatiegelden.

Daarnaast dient SSO voor haar zorggebied diverse licenties jaarlijks te continueren en liggen in principe vast.

De beleidsmatige aspecten voor 2008 voor de niet verplichte gelden betreffen voornamelijk productontwikkeling/innovatie voor efficiëntere en effectievere dienstverlening voor het zorggebied door alle directies van SSO. Daarnaast zal diverse hardware vervangen (ICT) dienen te worden binnen het zorggebied. Voorts zal zowel het netwerk- als systeembeheer ook de nodige verplichtingen met zich meebrengen.

## 41.01 Centrale diensten

### Motivering

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

### Producten

#### *Interne en externe communicatie VenW*

Het voeren van een effectieve en strategische communicatie op de beleidsprioriteiten en de grote projecten van VenW en het versterken en op elkaar afstemmen van de identiteit en imago van VenW, zoals:

- Meer coördinatie en afstemming tussen de Directie Communicatie en Directieteams(DT) en Directeuren-generaal (DG's);
- Interdepartementale samenwerking, via beleidsprogramma;
- Meer samenhang in de VenW-strategie;
- Meer op inhoud gebundelde boodschappen;
- Meer focus op openbaar vervoer;
- Anders betalen voor Mobiliteit;
- Project bereikbaarheid randstad;

#### *Bedrijfsvoering VenW*

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

- Ontwikkelen, ontwerpen en implementeren van Bedrijfsvoeringsbeleid en -kaders;
- Regisseren van proces en inhoud van de Management- en Begrotings-cyclus;
- Beleidscontrol door toetsing van en advisering over beleidsvoorstellen;
- Advisering over de inrichting van en control op de bestuurlijke organisatie en de bedrijfsvoering;
- Beheer en gebruik van systemen en (bijbehorende) werkprocessen.

#### *Ondersteuning ambtelijke en politieke leiding*

- intern adviseren door het verbinden van de beleidsprioriteiten met externe politiek-bestuurlijke en maatschappelijke ontwikkelingen;
- beoordelen van beleidsvoorstellen op samenhang en transparantie;
- tijdig onderkennen van nieuwe strategische vragen en de verbinding met kennis en innovatie;
- zorg dragen voor het logistieke proces, de protocollaire ondersteuning en de directe ondersteuning van de politieke en ambtelijke top.

#### *Internationaal beleid VenW*

Het versterken van de samenhang en effectiviteit in het internationale werk en optreden van VenW, door:

- advisering en ondersteuning politieke en ambtelijke top internationaal;
- opstellen Europese en internationale strategie met een jaarlijks werkplan;
- uitvoeren van verkenningen, beleidsontwikkeling en kaderstelling op internationaal terrein;
- vertegenwoordiging in internationale netwerken.

#### *Wetgeving en bestuurlijk-juridische advisering*

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



- het bevorderen van de bestuurlijk-juridische kwaliteit van beslissingen op het beleidsterrein van VenW en het tijdig tot stand brengen van toegesneden bestuurlijk-juridisch instrumentarium;
- het bevorderen van de kwaliteit van de juridische professie en professionals binnen de directie Juridische Zaken en de gehele juridische functie van VenW;
- het implementeren van het VenW programma Beter Geregeld, dat ziet op het verminderen en het moderniseren van de regelgeving.

#### *Financial en internal auditing*

Het geven van assurance en het zijn van een volwaardige en gelijkwaardige gesprekspartner en adviseur van het management ten aanzien van:

- sturings- en beheersingsvraagstukken op financieel, administratief en organisatorisch gebied, zowel met betrekking tot primaire als ondersteunende processen;
- het afgeven van accountantsverklaringen, daarmee wordt beoogd een bijdrage te leveren aan de kwaliteit van de beleids- en bedrijfsvoering.

#### *Externe oriëntatie en inspraak*

Het ondersteunen van de externe oriëntatie en inspraak om te komen tot beleid op VenW-gebied. Hieronder vallen de bijdragen aan het apparaat van de volgende advies- en overlegorganen:

- Nationale Havenraad;
- Raad voor Verkeer en Waterstaat;
- Overlegorganen Verkeer en Waterstaat;
- Inspraakpunt.

#### *HGIS gelden*

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

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

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

- het Koninklijk Huis (€ 5,4 mln.);
- het Nederland Antarctisch programma, betreft onderzoek naar het (mogelijk) afsmelten van de ijskap en naar de ozonproblematiek;
- Centraal Planbureau (jaarlijkse bijdrage);
- de organisatie van de Conferentie van Europese Transportministers (CEMT);
- uitkeringsuitgaven voor VenW post-actieven en wachtgelders bij het UWV en ABP;
- apparaatsuitgaven van de uitvoeringsorganisaties UWV en ABP;
- uitgaven voor Sociaal flankerend beleid van VenW;
- bijdragen aan externe kennisinstituten en organisaties.

#### *Kennisinstituut Mobiliteit*

Het versterken van de strategische kennisbasis voor het mobiliteitsbeleid door:

- het leveren en verspreiden van kennisproducten zoals (toekomst-)verkenningen, scenariostudies en ex ante beleidsevaluaties;
- het uitbrengen van een jaarlijkse «Mobiliteitsbalans» met daarin de stand van zaken rond de vraag naar mobiliteit en het aanbod van infrastructuur en vervoerdiensten, met inbegrip van effecten op bereikbaarheid, economie, veiligheid, milieu en ruimte;

- het beantwoorden van specifieke kennisvragen en advisering bij beleidstrajecten;
- het bijeenbrengen, bewerken en verspreiden van elders geproduceerde kennis of informatie op het gebied van mobiliteit;
- het adviseren over de aard en omvang van wetenschappelijke ondersteuning bij de beantwoording van beleidsvragen;
- het verlenen van opdrachten voor het verrichten van extern onderzoek voor VenW.

#### 41.02 Shared services organisatie

#### Motivering

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

#### Producten

De taken van SSO hebben een structureel en ondersteunend karakter.

##### *ICT-Dienstverlening*

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

##### *Facilitaire dienstverlening*

Het uitvoeren van facilitaire zaken, waaronder de zorg en exploitatie van de huisvesting en facilitaire advisering.

##### *Personele dienstverlening*

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

##### *Financiële dienstverlening*

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

##### *Advies, innovatie en ontwikkelingen*

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

#### Meetbare gegevens bij huisvestingsuitgaven bestuurskern

Prestatie-Indicator	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Huisvestingsuitgaven bestuurskern*	41 715	36 022	35 459	35 459	35 459	35 459	35 459

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

Vanaf 2008 is het aandeel van de bestuurskern in de taakstelling huisvestingskosten verwerkt.

### **41.03 Algemene uitgaven ten behoeve van het departement of derden**

#### **Motivering**

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

#### **Producten**

De uitgaven hebben voornamelijk betrekking op de uitgaven verbonden aan de stafondersteuning van de DG Personenvervoer, DG Transport en Luchtvaart en DG Water.

Verder worden hier de uitgaven verantwoord van het onderhoud en de exploitatie van het regeringsvliegtuig (de kosten die samenhangen met het gebruik van vliegtuigen door leden van het Koninklijk Huis bedragen in 2008, inclusief de inzet van het regeringsvliegtuig circa € 1,9 mln.

### **3. BEDRIJFSVOERINGSPARAGRAAF**

#### **Totstandkoming van beleidsinformatie**

De vastlegging van rapportageafspraken blijft ook in 2008 een punt van aandacht en onderwerp van toezicht. De afspraken hierover dienen helder te zijn wat betreft definitie, meetwijze, meetinterval en rapportagetijdstippen. Ook in 2008 zullen audits worden uitgevoerd naar de betrouwbaarheid van totstandkoming van informatie voor prestatie-indicatoren in de begroting en verantwoording. De selectie van de indicatoren die worden geaudit zal, net als in 2007, plaatsvinden op basis van financieel belang, politieke gevoeligheid, complexiteit van het totstandkomingsproces en de mogelijke aanwezigheid van belangen in de rapportageketen.

#### **Financieel en materieel beheer**

De Vernieuwing van de Rijksdienst richt zich onder meer op de vermindering van regels en bureaucratie. In lijn hiermee zet VenW de vereenvoudiging van het financieel beheer voort. Deze vereenvoudiging vindt, in aansluiting op de in 2007 in gang gezette lijn, plaats volgens de uitgangspunten:

- Blijven voldoen aan de regelgeving met betrekking tot het financieel beheer;
- Het hanteren van een risicobenadering waardoor het aantal controles kan worden verminderd en/of geëxtensiveerd;
- Werken vanuit vertrouwen, met als consequentie een verschuiving van preventieve controle naar repressieve beheersing.

Daar waar financiële risico's relatief gering zijn, biedt het gericht verminderen van vastlegging, controle en toezicht kansen. Dit veronderstelt van zowel management als medewerkers bereidheid tot concessies met betrekking tot de gewenste sturingsinformatie en het beperken van (extra) waarborgen door middel van vastlegging en controle.

Op het gebied van subsidies en specifieke uitkeringen zal voorts het uniformeren, standaardiseren van subsidieregelingen en subsidievoorwaarden, het bundelen van subsidies en het efficiënter inrichten van verantwoording en controle prioriteit blijven. VenW zal onder andere via het rijksbrede single information, single audit traject (SISA), hierin met andere departementen de samenwerking zoeken.

Voor de ondersteuning van gestandaardiseerde administratieve processen zoals inkoop, vastleggen van verplichtingen en de betaling van facturen zal meer gebruik worden gemaakt van bestaande en nieuwe ICT-oplossingen. Hieronder valt ook het meer benutten van het bestaande SAP systeem. De verwachting is dat dit zowel qua tijdigheid, kwaliteit van informatie en efficiency op termijn winst oplevert.

#### **Overige aspecten van de bedrijfsvoering**

Een beter, slim en slank VenW. Dat is het vernieuwingsdoel in de komende vier jaar. Dit in aansluiting op de veranderingsoperatie van de gehele Rijksoverheid. VenW heeft de afgelopen jaren met de Veranderopgave (2004 tot 2008) al een flinke stap in de richting gezet die door het kabinet wordt bepleit. Er wordt effectiever geopereerd, sneller ingespeeld op veranderingen, meer geluisterd naar burgers en bedrijven en intensiever samengewerkt. Maar het kan nog beter, efficiënter en slimmer. Daartoe is een plan van aanpak opgesteld, waarvan de uitwerking eind 2007 moet

leiden tot concrete voornemens voor het departement. De hoofdrichtingen die worden uitgewerkt zijn onder andere het krachtig voortzetten van de ontwikkeling van VenW richting bestuursdepartement, een andere ordening van de beleidsfunctie om deze meer te laten aansluiten bij de doelstellingen uit het coalitieakkoord, de uniformering en standaardisering van de bedrijfsvoering en de verdere bundeling van staf-ondersteuning en bestuursneutrale processen. Daarnaast zet RWS de in haar Ondernemingsplan opgenomen ontwikkelingen voort, zal de Inspectie VenW (in lijn met het kabinetsbeleid) het toezicht doeltreffender maken en de toezichtlasten beperken en zet het KNMI in op betere afstemming van maatschappelijke vragen en wettelijke activiteiten en op de strategische samenwerking met andere overheidsorganen. Tegelijk wordt de vernieuwing ook interdepartementaal opgepakt, veelal onder regie van de programma SG Vernieuwing Rijksdienst. VenW moet een forse bezuiniging van circa 69 miljoen euro op de apparaatuitgaven invullen. Gezien de doelstelling van het kabinet ligt het zwaartepunt op de personele reductie: voor VenW een reductie van 1.094 fte (waarvan 56 door derden gefinancierde fte) in de periode 2007 tot en met 2011. De formatie van VenW zal hierdoor afnemen van 12.676 fte begin 2007 tot 11.582 fte eind 2011. Daarnaast wordt ook van de zbo's LVNL, CBR en RDW verwacht dat zij door efficiënter te werken ook met minder fte hun takenpakket kunnen uitvoeren.

De ambitie «beter én slanker» vergt flexibele organisatie- en werkvormen waarmee snel en adequaat wordt ingespeeld op politieke en maatschappelijke omstandigheden. Ook wordt stevig geïnvesteerd in de mobiliteit en brede inzetbaarheid van medewerkers. De Programma SG Vernieuwing Rijksdienst zal rijksbreed de doelstellingen van de Vernieuwing Rijksdienst monitoren en periodiek hierover informatie verstrekken.

## 4. BATEN-LASTENDIENSTEN

### Rijkswaterstaat

#### *Introductie*

Het Directoraat Generaal van Rijkswaterstaat is sinds 1 januari 2006 een agentschap van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. De missie van Rijkswaterstaat is het zorgen voor:

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

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat kent een scheiding tussen beleid, toezicht en uitvoering. Rijkswaterstaat fungeert hierbij als uitvoeringsorganisatie van het Ministerie en 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 Verkeer en Waterstaat worden aangegeven. Deze beleidsdoelen zijn geformuleerd in de beleidsartikelen van de begroting van Hoofdstuk XII.

#### *Producten en diensten*

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

- Verkeersmanagement: het inzetten van instrumenten en hulpmiddelen om vraag en aanbod op elk moment zo goed mogelijk op elkaar af te stemmen en om het verkeersaanbod zo goed mogelijk te af te wikkelen. Het betreft vooral bediening van instrumenten, verstrekken van route-informatie en incident-management.
- Watermanagement: reguleren van de hoeveelheden water in het hoofdwatersysteem en van de kwaliteit daarvan, door het hanteren van de te onderscheiden categorieën «vasthouden/bergen/afvoeren» en «schoonhouden/scheiden/zuiveren».
- Beheer, onderhoud & ontwikkeling: instandhouding van objecten en areaal op een vooruitstrevende, toekomstgerichte manier, gericht op het ook in technische zin steeds verder ontwikkelen van het netwerk of systeem. Dit product voegt dus kwaliteit toe aan het netwerk. Omvat ook investeringen (verbeteringswerken, vervanging van objecten of kunstwerken).
- Aanleg: dit betreft investeringen om de functionaliteit van het netwerk te vergroten. Nieuwe verbindingen of verbreding van bestaande. Sleutelwoord: capaciteitsvergroting.
- Beleidsondersteuning en -advisering: het uitvoeren van studies of het leveren van bijdragen daaraan, adviezen met betrekking tot beleidsnota's en de uitvoerbaarheid van beleid.
- Leveren van kennis en expertise: ten behoeve van beleidsondersteuning en -advisering, grote (aanleg)projecten en aansturing projecten en uitvoeringsorganisaties, het verstrekken van subsidies en basisinformatie.

Een doelstelling van de agentschapsvorming van Rijkswaterstaat is het verhogen van de doelmatigheid. Om te kunnen beoordelen of de doelmatigheid van de organisatie van Rijkswaterstaat door de agentschapsvorming is vergroot, wordt gebruik gemaakt van een aantal indicatoren. Bij de artikelen in het infrastructuurfonds zijn meer kwalitatieve indicatoren opgenomen, welke informatie geven over de prestaties die het agentschap Rijkswaterstaat tracht te realiseren bij de betreffende activiteit/product. In de komende periode zullen zowel de kwantitatieve als de kwalitatieve indicatoren verder worden verrijkt. Hierbij wordt gedacht aan indicatoren die betrekking hebben op de intensiteit van het gebruik van de netwerken, waarmee informatie wordt versterkt over de effectiviteit van het presteren van Rijkswaterstaat.

- **Apparaatskosten per eenheid areaal (onderverdeeld naar netwerk)**  
Deze indicator zegt iets over de kosten die het apparaat van Rijkswaterstaat voor het Beheer en Onderhoud per eenheid areaal (km<sup>2</sup>). Een daling van de kosten die RWS maakt per eenheid areaal kan duiden op een toename van de efficiency van Rijkswaterstaat op het BenO. Uit onderstaand overzicht blijkt dat de apparaatskosten per eenheid areaal op de drie netwerken (hoofdwegennet, hoofdvaarwegennet en hoofdwatersystemen) tot 2008 sterk dalen als gevolg van het ondernemingsplan Rijkswaterstaat en vervolgens stabiliseren. Indien de areaaluitbreidingen in latere jaren worden verwerkt zal deze trend zich ook in latere jaren kunnen voortzetten.

Apparaatskosten/eenheid	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Hoofdwegennet	18 616	17 449	17 469	17 467	17 572	17 613
Hoofdvaarwegennet	16 774	15 722	15 741	15 739	15 834	15 871
Hoofdwatersystemen	795	745	746	746	750	752

- **Begrote omzet per fte**  
Deze indicator geeft aan hoeveel omzet per FTE Rijkswaterstaat realiseert. Een stijging van deze indicator kan wijzen op een toename van de efficiency. Ofschoon de omzet in de komende jaren sterk fluctueert, valt een stijging van de omzet per fte waar te nemen.

	2007	2008	2009	2010
Begrote omzet <sup>1</sup>	4 267	4 355	4 664	4 967
fte's <sup>2</sup>	9 635	9 635	9 635	9 635
<b>Begrote omzet per fte</b>	<b>443</b>	<b>452</b>	<b>484</b>	<b>516</b>

<sup>1</sup> Deze omzet betreft de totale omzet op de artikelen 11, 12, 15 en 16 in € mln. Deze zal nog wijzigen in de komende periode.

<sup>2</sup> Hierin is taakstelling efficiency rijksdienst uit het Coalitieakkoord zoals aangegeven in de bedrijfsvoeringsparagraaf nog niet verwerkt.

- Percentage overhead

Deze indicator geeft aan welk deel (%) van het personeel (in fte's) binnen Rijkswaterstaat zich bezig houdt met de bedrijfsvoering. Bedrijfsvoering bevat alle processen die ondersteunend zijn aan het primaire proces. Gezien het grote (financiële) belang van de primaire processen binnen Rijkswaterstaat is een sterke, professionele en geïntegreerde bedrijfsvoering een voorwaarde voor het goed functioneren van de organisatie. RWS streeft daarbij voortdurend naar een optimale kwalitatieve en kwantitatieve omvang van de bedrijfsvoering.

	2007	2008	2009	2010
<b>Percentage overhead</b>	21,5%	21,5%	21,5%	21,5%

<b>Staat van baten &amp; lasten</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>
	in € 1 000	in € 1 000	in € 1 000	in € 1 000	in € 1 000	in € 1 000	in € 1 000
<i>Baten</i>							
<b>1. Opbrengsten</b>	<b>2 253 180</b>	<b>2 240 805</b>	<b>1 980 780</b>	<b>1 899 934</b>	<b>2 003 732</b>	<b>1 952 368</b>	<b>1 959 169</b>
1a. Opbrengst moederdepartement	2 152 440	2 086 511	1 900 539	1 818 430	1 922 228	1 870 864	1 877 665
Opbrengsten n.u.t.v. werkzaamheden		73 979					
1b. Opbrengst overige departementen	278	0	0	0	0	0	0
1c. Opbrengst derden	100 462	80 315	80 241	81 504	81 504	81 504	81 504
<b>2. Rentebaten</b>	<b>1 561</b>	<b>800</b>	<b>800</b>	<b>800</b>	<b>800</b>	<b>800</b>	<b>800</b>
<b>3. Buitengewone baten</b>	<b>10 476</b>	<b>5 000</b>	<b>5 000</b>	<b>5 000</b>	<b>5 000</b>	<b>5 000</b>	<b>5 000</b>
<b>4. Exploitatiebijdrage</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Totaal baten</b>	<b>2 265 217</b>	<b>2 246 605</b>	<b>1 986 580</b>	<b>1 905 734</b>	<b>2 009 532</b>	<b>1 958 168</b>	<b>1 964 969</b>
<i>Lasten</i>							
<b>6. Apparaatskosten</b>	<b>1 010 016</b>	<b>1 015 366</b>	<b>964 262</b>	<b>959 148</b>	<b>954 576</b>	<b>954 576</b>	<b>954 576</b>
6a. Personele kosten	776 711	758 447	735 320	735 320	735 320	735 320	735 320
6b. Materiële kosten	233 305	256 919	228 942	223 828	219 256	219 256	219 256
<b>7. Onderhoud</b>	<b>1 145 910</b>	<b>1 142 655</b>	<b>951 843</b>	<b>869 777</b>	<b>973 710</b>	<b>916 119</b>	<b>920 467</b>
<b>8. Rentelasten</b>	<b>8 970</b>	<b>11 604</b>	<b>13 203</b>	<b>13 827</b>	<b>14 267</b>	<b>14 517</b>	<b>14 452</b>
<b>9. Afschrijvingskosten</b>	<b>51 933</b>	<b>74 430</b>	<b>54 722</b>	<b>60 431</b>	<b>64 429</b>	<b>70 406</b>	<b>72 924</b>
9a. Materiële vaste activa	50 139	72 799	52 816	58 148	61 913	67 906	69 318
9b. Immateriële vaste activa	1 794	1 631	1 906	2 283	2 516	2 500	3 606
<b>10. Dotaties aan voorzieningen</b>	<b>3 720</b>	<b>2 550</b>	<b>2 550</b>	<b>2 550</b>	<b>2 550</b>	<b>2 550</b>	<b>2 550</b>
10a. Personele voorziening	0	0	0	0	0	0	0
10b. Materiële voorziening	3 720	2 550	2 550	2 550	2 550	2 550	2 550
<b>11. Buitengewone lasten</b>	<b>3 735</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>12. Totaal lasten</b>	<b>2 224 284</b>	<b>2 246 605</b>	<b>1 986 580</b>	<b>1 905 734</b>	<b>2 009 532</b>	<b>1 958 168</b>	<b>1 964 969</b>
Saldo van baten en lasten	40 933	0	0	0	0	0	0



Specificatie opbrengsten	2007 <sup>1</sup>	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Totaal</b>	<b>2 166 826</b>	<b>1 980 780</b>	<b>1 899 934</b>	<b>2 003 732</b>	<b>1 952 368</b>	<b>1 959 169</b>
Hoofdwatersystemen	267 708	284 713	281 048	309 239	356 639	359 710
Hoofdwegennet	1 468 768	1 260 366	1 128 428	1 182 702	1 046 986	1 058 135
Regionaal, lokale infrastructuur	810	863	877	881	872	845
Hoofdvaarwegennet	348 477	370 614	424 479	449 390	487 129	480 264
Megaprojecten niet-Verkeer en Vervoer	25 310	21 735	23 674	23 418	23 381	22 750
Megaprojecten Verkeer en Vervoer	11 526	2	0	0	0	0
Kennis & expertise	44 227	42 487	41 428	38 102	37 361	37 465

<sup>1</sup> In dit bedrag van de opbrengst 2007 is de opbrengst nog uit te voeren werkzaamheden uit de staat van baten en lasten niet opgenomen, daar dit is gebaseerd op de bls-bijdragen uit de begrotingen IF en Hoofdstuk XII. De post nog uit te voeren werkzaamheden heeft betrekking op de uitgaven voor beheer en onderhoud die niet in 2006 zijn gerealiseerd (onderhanden werk) en zijn toegevoegd aan de opbrengsten voor 2007.

## Baten

### *Opbrengst moederdepartement*

De opbrengst moederdepartement is een vergoeding voor:

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

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

### *Opbrengsten nog uit te voeren werkzaamheden*

Dit betreft middelen die RWS reeds in 2006 van het moederdepartement heeft ontvangen en bestemd waren voor onderhoudswerkzaamheden die gepland waren in 2006, maar waarvan de uitvoering is doorgeschoven naar 2007.

### *Opbrengst derden*

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

### *Rentebaten*

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

### *Buitengewone baten*

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

## Lasten

### *Personele kosten*

De specificatie van de personele kosten is als volgt.

specificatie personele kosten	2007	2008	2009	2010
Aantal fte's	9 635	9 635	9 635	9 635
kosten per fte	71	68	68	68
eigen personeelskosten	682 089	657 580	657 580	657 580
inhuur	76 358	77 740	77 740	77 740
Totaal personele kosten	758 447	735 320	735 320	735 320

De personele kosten hebben betrekking op:

- de salariskosten en overige kosten van personeel in dienst van Rijkswaterstaat, inclusief vervangende inhuur;
- inhuur van externe deskundigheid door Rijkswaterstaat (anders dan aanbesteding) waarvan het niet doelmatig is deze kennis of vaardigheden zelf structureel in huis te hebben.

### *Materiële kosten*

De materiële kosten bestaan onder andere vanwege:

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

### *Onderhoud*

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

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

### *Rentelasten*

De rentelasten vloeien voort uit de financiering van de investeringen van Rijkswaterstaat via de leen- en depositofaciliteit van het Ministerie van Financiën. Het rentepercentage waar mee gerekend wordt, bedraagt 3,8%. Dit betreft het gewogen gemiddelde rentepercentage dat gebaseerd is op de looptijd van de te onderscheiden leningcomponenten.

## Afschrijvingskosten

De volgende afschrijvingstermijnen worden gehanteerd:

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

## Kasstroomoverzicht Rijkswaterstaat

Kasstroomoverzicht	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
	in € 1 000	in € 1 000	in € 1 000	in € 1 000	in € 1 000	in € 1 000	in € 1 000
<b>1. Saldo per 1 januari</b>	<b>0</b>	<b>201 288</b>	<b>35 405</b>	<b>19 653</b>	<b>11 268</b>	<b>19 564</b>	<b>14 769</b>
<b>2. Operationele kasstroom</b>	<b>255 362</b>	<b>- 91 453</b>	<b>38 970</b>	<b>52 046</b>	<b>72 725</b>	<b>65 611</b>	<b>72 924</b>
<b>3. Investeringskasstroom</b>							
3a. Investeringsen	55 337	100 000	86 000	74 000	74 000	74 000	74 000
3b. Desinvesteringen	3 878	0	0	0	0	0	0
3c. Totaal investeringskasstroom	- 51 459	- 100 000	- 86 000	- 74 000	74 000	- 74 000	- 74 000
<b>4. Financieringskasstroom</b>							
4a. Storting door moederdepartement	0	0	0	0	0	0	0
4b. Uitkering aan moederdepartement	- 263 816	0	0	0	0	0	0
4c. Beroep op leenfaciliteit	303 150	100 000	86 000	74 000	74 000	74 000	74 000
4d. Aflossingen op leningen	- 41 949	- 74 430	- 54 722	- 60 431	- 64 429	70 406	- 72 924
4e. Totaal financieringskasstroom	- 2 615	25 570	31 278	13 569	9 571	3 594	1 076
<b>5. Saldo per 31 december</b>	<b>201 288</b>	<b>35 405</b>	<b>19 653</b>	<b>11 268</b>	<b>19 564</b>	<b>14 769</b>	<b>14 769</b>

## Toelichting op het kasstroomoverzicht

### Operationele kasstroom

Meerjarig wordt gestreefd naar een stabiel saldo van baten en lasten. De fluctuaties in de operationele kasstroom worden meerjarig met name veroorzaakt door schommelingen in de productie van Rijkswaterstaat. Voor 2007 wordt een grote negatieve operationele kasstroom verwacht omdat op de eindbalans 2006 een relatief grote post crediteuren op de balans stond die leidt tot een hogere uitgaande kasstroom dan via de ontvangsten binnenkomt.

### Investeringskasstroom

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

### *Financieringskasstroom*

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

## **Baten lasten paragraaf Inspectie Verkeer en Waterstaat 2008**

### *Introductie*

Per 1 januari 2007 is de Inspectie Verkeer en Waterstaat baten-lastendienst geworden. Ook als baten-lastendienst blijft de Inspectie integraal onderdeel uitmaken van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

De missie van de Inspectie Verkeer en Waterstaat is:

De Inspectie Verkeer en Waterstaat bewaakt en bevordert een veilig en duurzaam gebruik van weg, water, lucht en rail door burgers en ondernemers en bericht over de resultaten van het werk in de openbaarheid.

De visie van de Inspectie Verkeer en Waterstaat is het streven naar een veilig, leefbaar en bereikbaar Nederland met:

- zo min mogelijk ongelukken, incidenten, milieuvervuiling en overlast;
- voldoende mogelijkheden voor economische expansie;
- ondernemers en burgers die zich daar eveneens verantwoordelijk voor voelen, in een goed geordende markt.

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat kent een scheiding tussen beleid, toezicht en uitvoering. De Inspectie Verkeer en Waterstaat fungeert hierbij als toezichtorganisatie van het ministerie. Het formuleren van beleid is belegd bij de beleidsdirectoraten – generaal. Dit betekent dat de doelstellingen van de baten-lastendienst afhankelijk zijn van de (lange termijn) beleidsdoelen en kaders die door Verkeer en Waterstaat worden aangegeven. Deze beleidsdoelen zijn geformuleerd in de beleidsartikelen van de begroting van Verkeer en Waterstaat.

### **Taken en grondslag**

De taken die de Inspectie Verkeer en Waterstaat uitvoert, zijn voor een deel verankerd in de nationale en internationale wet- en regelgeving en verdragen. Dit geldt voor alle hoofddomeinen land, lucht en water. Een gedetailleerd overzicht van de taken en de grondslag is te vinden in het Jaarplan 2008 van de Inspectie Verkeer en Waterstaat.

De inspectieactiviteiten maken onderdeel uit van de integrale beleidsdoelstellingen, zoals deze in artikel 31 tot en met 36 zijn weergegeven in de begroting van Verkeer en Waterstaat.

### **Producten en diensten**

#### *Toelating – continuering (T/C)*

Technische objecten en systemen, evenals bedrijven en personen, worden na toetsing van de wettelijke voorwaarden, door middel van vergunningverlening of certificering, toegelaten tot het domein. Daarna vindt periodiek continuering van de toelating plaats, indien door middel van inspecties is vastgesteld dat nog aan de wettelijke voorwaarden wordt voldaan. De kosten die verbonden zijn aan de activiteiten toelating en continuering worden zo veel mogelijk kostendekkend doorberekend aan de afnemers.

### *Inspectie – Handhaving (I/H)*

Het meest kenmerkende proces voor de Inspectie Verkeer en Waterstaat is het inspectiewerk: het daadwerkelijk kennismaken van de feitelijke stand van zaken. Inspecties zijn ambtelijke onderzoeken in het kader van het toezicht en kunnen bijvoorbeeld bestaan uit desk research, monitoring, het verwerken van digitale informatie, controles ter plaatse (langs de weg of het spoor, in de haven of op de luchthaven), bezoeken door inspectie-teams aan bedrijven en incidentenonderzoek.

De Inspectie Verkeer en Waterstaat kent drie categorieën van inspecties:

1. inspecties die verplicht zijn in het kader van de continuering van vergunningen (ex ante);
2. inspecties bij vergunninghouders die ex-post plaatsvinden om te beoordelen of men zich houdt aan de voorwaarden die zijn verbonden aan een vergunning en of de wet wordt nageleefd.
3. generiek gerichte inspecties, die los staan van vergunningen en die zich richten op alle actoren, dus bijvoorbeeld ook op niet-Nederlandse vergunninghouders.

### *Kennis, advies en berichtgeving (KAB)*

De Inspectie Verkeer en Waterstaat beschikt over kennis van zaken om met gezag toezicht te kunnen houden. De expertise wordt onder meer ingezet voor ontwikkeling en samenwerking met andere toezichthouders. Door berichtgeving worden publiek, sector en andere overheidsorganisaties geïnformeerd. De Inspectie publiceert haar bevindingen in het Jaarbericht en in publicaties die speciaal op bedrijven of het publiek zijn gericht. Burgers, ondernemingen en overheden kunnen ook terecht op de website en bij het informatiecentrum waar vergunningen kunnen worden aangevraagd en waar vragen kunnen worden gesteld over wet- en regelgeving en het toezicht per domein.

## **Doelmatigheid en performance**

Tussen het ministerie van VenW en de Inspectie worden afspraken gemaakt over de output die geleverd wordt en de bijbehorende kostprijzen. Deze laatste zullen belangrijke indicatoren zijn van de doelmatigheidsverbetering, die de baten-lastendienst de komende jaren dient te realiseren. Specifiek onderdeel van de resultaatgerichte aansturing is de presentatie van de kosten en het volgen van de ontwikkelingen van de kosten in de tijd. Primaire sturing geschiedt daarbij door te bepalen wat de voortbrengingstijd is van de producten, doelmatigheidswinst ontstaat als die tijd kan worden bekort, eventueel met behulp van digitalisering. Een en ander zal moeten leiden tot:

- ontwikkeling (verlaging) kostprijs;
- verhoging productie per fte: door een afname van de normtijd per product of een toename van de direct productieve uren;

De kwaliteitsindicatoren daarbij zijn onder andere:

- kwaliteit: doorlooptijd;
- aantal beroepsprocedures/bezwaarschriften, aantal vormfouten,
- klanttevredenheid.

## **Kwaliteit: doorlooptijd**

Vanuit verschillende sectoren is meermalen aangedrongen op kortere doorlooptijden\* van aanvragen. Het terugdringen van de doorlooptijden, waarbij de doelmatigheid van de IVW tenminste gelijk blijft, heeft voor de

IVW dan ook grote prioriteit. Om die reden zet de Inspectie, bij het verbeteren van haar doelmatigheid, in 2008 met name in op het binnen de bestaande kostenkaders verkorten van de doorlooptijd van de vergunningverlenende processen.

Onderstaand zijn voor enkele van die processen de ambities voor 2008 opgenomen:

	Aantal		Gem. doorlooptijd	
	Gem/jr	2006	2007	2008
		<b>(dagen)</b>		
Vergunning goederenvervoer binnenvaart	160	**	26,4	24,7
Vergunningbewijs vervoer binnenvaart	490	**	25,8	22,6
Rijnvaartverklaring	820	**	25,1	22,8
Smartcard digitale tachograaf	60 000	49,0	41,0	35,0
		<b>(minuten)</b>		
Telefonische wachttijd Informatiecentrum	120 000		1 min.	40 sec.

\* Onder doorlooptijd wordt verstaan de tijd tussen het indienen van een aanvraag voor een vergunning bij de Inspectie tot en met het verstrekken van een vergunning. Op basis van ervaringsgegevens is bekend dat de totale doorlooptijd voor ca. 80% wordt bepaald door de wachttijd voor de Inspectie en voor ca. 20% door de behandeltijd. De wachttijd beslaat de periode waarin de klant wordt verzocht binnen een wettelijke bepaalde termijn, aanvullende en wettelijke verplichte informatie op te sturen. De Inspectie tracht door middel van digitale loketten en betaalfunctie alsmede heldere voorlichting de wachttijd zo veel mogelijk te beperken. Een belangrijke factor bij de wachttijd is evenwel het juist, tijdig en volledig aanleveren van de aanvullende informatie door de aanvrager.

\*\* De gemiddelde doorlooptijden van de eerste 3 gepresenteerde processen zijn in 2006 niet volledig geadministreerd.

### De begroting van baten en lasten

De begroting van baten en lasten (x € 1 000) van de Inspectie Verkeer en Waterstaat						
	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Baten</b>						
opbrengst VenW	73 334	73 868	67 701	66 191	63 881	61 531
opbrengst overige departementen						
opbrengst derden	24 093	24 245	26 321	31 600	31 600	31 600
rentebaten						
buitengewone baten						
exploitatiebijdragen						
<b>Totaal baten</b>	<b>97 427</b>	<b>98 113</b>	<b>94 022</b>	<b>97 791</b>	<b>95 481</b>	<b>93 131</b>
<b>Lasten</b>						
apparaatskosten	95 742	92 256	84 454	86 943	87 029	87 133
* personele kosten	64 147	61 812	56 584	58 252	58 309	58 379
* materiële kosten	31 595	30 444	27 870	28 691	28 720	28 754
rentelasten	647	1 013	912	910	806	700
afschrijvingskosten						
* materieel	891	1 092	1 332	1 181	1 198	1 198
* immaterieel	147	3 752	7 324	8 757	6 448	4 100
dotaties voorzieningen	0	0	0	0	0	0
buitengewone lasten	0	0	0	0	0	0
<b>Totaal lasten</b>	<b>97 427</b>	<b>98 113</b>	<b>94 022</b>	<b>97 791</b>	<b>95 481</b>	<b>93 131</b>
<b>Saldo van baten en lasten</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

## Baten

### *Opbrengst VenW (moederdepartement)*

De opbrengst VenW is een vergoeding voor de producten:

- Inspectie en handhaving;
- Kennis, advies en berichtgeving

### *Opbrengst derden*

De opbrengsten derden zijn de doorberekende kosten aan de afnemers van het product «toelating en continuering» (T/C).

### *Rentebaten*

Deze baten hebben betrekking op vergoedingen over rente op het saldo van de rekening courant en korte termijn deposito's die worden aangehouden door de Inspectie Verkeer en Waterstaat.

## Lasten

### *Lasten*

Apparaatskosten zijn te onderscheiden in Personele kosten en Materiële kosten.

### *Personele kosten*

De specificatie van de personele kosten is als volgt:

Personeel	Realisatie 2006	Begroot 2007	Begroot 2008	Begroot 2009	Begroot 2010
Aantal Fte's	937	955	955	925	925
Kosten per fte (x € 1 000)	66	67	65	61	63
– Eigen personeelskosten	60 140	62 223	59 958	54 886	56 504
– Inhuur	1 860	1 924	1 854	1 698	1 748
Personele Kosten	62000	64 147	61 812	56 584	58 252

De kosten hebben betrekking op:

- de salariskosten van personeel in dienst van de Inspectie Verkeer en Waterstaat;
- de kosten van inhuur van externen door de Inspectie Verkeer en Waterstaat;
- de overige personeelskosten.

### *Materiele kosten*

Materiele kosten hebben betrekking op:

- Bureau – voorlichting – huisvestingskosten;
- Kosten voor onderhoud en exploitatie van bedrijfsmiddelen;
- Kosten voor huren en leasen van bedrijfsmiddelen.

### *Rentelasten*

De rentelasten vloeien voort uit de financiering van investeringen van de Inspectie Verkeer en Waterstaat via de leen en depositofaciliteit van het Ministerie van Financiën.

### *Afschrijvingskosten*

De afschrijvingskosten hebben betrekking op de materiële en immateriële vaste activa die door de Inspectie Verkeer en Waterstaat worden aange-

houden voor het in stand houden van het eigen apparaat. De afschrijvingen vinden lineair plaats. De afschrijvingstermijnen van de activa variëren afhankelijk van het type activa.

De afschrijvingstermijnen die worden gehanteerd zijn:

Categorie activa	afschrijvingstermijn in jaren
Immateriële vaste activa	5
Voertuigen	3

#### Productgroepen

In onderstaand overzicht zijn de kosten 2008 voor de 3 productgroepen van de inspectie (Kenniss, Advies en Berichtgeving (KAB), Inspectie – Handhaving (I/H) en Toelating – continuering (T/C)) opgenomen en uitgesplitst over de 12 domeinen van toezicht. Hierbij is inzichtelijk gemaakt op welke beleidsartikelen binnen de begroting van Verkeer en Waterstaat (HS XII) deze domeinen actief zijn.

De totale opbrengst derden is tevens uitgesplitst over de domeinen van toezicht.

(bedragen * € 1 000)					
Domein van toezicht	KAB	I/H	T/C	Totale kosten	Totale opbrengst derden
Taxi (art 34.04)	525	2 678	2 069	5 272	1 796
Bus (art 32.02)	528	2 209	1 063	3 800	920
Goederenvervoer (weg) (art 32.02)	1 335	7 852	6 500	15 688	5 370
Rail (art 33.02)	1 273	3 955	1 767	6 995	765
Tram/metro (art 33.02)	90	173	0	263	0
<b>totaal</b>	<b>3 751</b>	<b>16 867</b>	<b>11 399</b>	<b>32 018</b>	<b>8 851</b>
Luchthavens/luchtruim (art 33.03)	271	3 467	1 192	9 831	909
Luchtvaartoperationele bedrijven (id.)	4 237	1 439	2 351	8 027	2 190
Luchtvaarttechnische bedrijven (id.)	3 320	1 097	3 605	8 022	3 127
<b>totaal</b>	<b>7 828</b>	<b>6 003</b>	<b>7 148</b>	<b>25 881</b>	<b>6 226</b>
Koopvaardij (art 33.04, 32.04, 35.03)	2 814	6 165	2 999	11 978	2 227
Visserij (art 33.03)	341	53	1 652	2 046	939
Binnenvaart (art 33.03)	1 412	1 161	3 382	5 955	2 721
Waterbeheer (art 31)	2 699	4 074	264	7 037	0
<b>totaal</b>	<b>7 267</b>	<b>11 453</b>	<b>8 297</b>	<b>27 016</b>	<b>5 888</b>
<b>Totaal regulier</b>	<b>18 846</b>	<b>34 323</b>	<b>26 844</b>	<b>84 914</b>	<b>20 966</b>
<b>Totaal specifieke taken</b>				<b>13 199</b>	<b>3 279</b>
<b>Totaal IVW</b>				<b>98 113</b>	<b>24 245</b>



## Kasstroomoverzicht

Kasstroomoverzicht (in € 1 000) van de Inspectie Verkeer en Waterstaat						
	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<b>1. Rekening courant RHB 1 januari (incl. deposito)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
2. Totaal operationele kasstroom	1 038	4 844	8 657	9 939	7 646	5 298
3a. -/- totaal investeringen	- 13 713	- 11 159	- 7 167	- 4 196	- 4 029	- 4 029
3b. +/+ totaal desinvesteringen	0	0	0	0	0	0
<b>3. Totaal investeringskasstroom</b>	<b>- 13 713</b>	<b>- 11 159</b>	<b>- 7 167</b>	<b>- 4 196</b>	<b>- 4 029</b>	<b>- 4 029</b>
4a. -/- eenmalige uitkering aan moederdepartement	- 1 889	0	0	0	0	0
4b. +/+ eenmalige storting door het moederdepartement	0	0	0	0	0	0
4c. -/-aflossingen op leningen	- 1 038	- 4 844	- 8 657	- 9 939	- 7 646	- 5 298
4d. +/+ beroep op leenfaciliteit	15 602	11 159	7 167	4 196	4 029	4 029
<b>4. Totaal financieringskasstroom</b>	<b>12 675</b>	<b>6 315</b>	<b>- 1 490</b>	<b>- 5 743</b>	<b>- 3 617</b>	<b>- 1 269</b>
<b>5. Rekening courant RHB 31 december (=1+2+3+4) (Maximale roodstand € X,X mln.)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

## Kasstroomoverzicht

### *Toelichting*

#### *Investeringskasstroom*

Investeringskasstroom vinden vooral plaats in computersystemen en software (zelf ontwikkeld en licenties).

#### *Financieringskasstroom*

Het beroep op de leenfaciliteit van het Ministerie van Financiën betreft zowel de initiële lening voor de start van de Inspectie als baten-lastendienst als het beroep op de leenfaciliteit voor de investeringen in 2008.

### 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 ruimtevaart» van de begroting van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

De werkzaamheden van het KNMI zijn gericht op de algemene doelstelling van het KNMI: bijdragen aan veiligheid, economie en duurzaam milieu 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 luchtvaart-meteorologische inlichtingen;
- d) het verrichten van onderzoek;
- e) het adviseren van Onze Minister<sup>1</sup> op het terrein van de meteorologie en andere geofysische terreinen;
- f) deel te nemen in internationale organisaties op het terrein van de meteorologie en andere geofysische terreinen;
- g) het onderhouden van de nationale infrastructuur voor de meteorologie en andere geofysische terreinen.

Eind 2007 is de evaluatie van de KNMI-wet afgerond en dit kan gevolgen hebben voor het takenpakket van het KNMI.

### Producten

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

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

Het KNMI heeft zijn producten en diensten ingedeeld in de product-groepen Weer, Klimaat en Seismologie.

De meetbare gegevens voor deze drie productgroepen zijn opgenomen in het beleidsartikel 37.

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

---

<sup>1</sup> Onze Minister: de Minister van Verkeer en Waterstaat.

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

Zoals te zien in de begroting van baten en lasten 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) voor het jaar 2008 KNMI							
	Realisatie 2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<i>Baten</i>							
<b>1. Opbrengsten</b>	<b>51 169</b>	<b>44 647</b>	<b>44 230</b>	<b>44 682</b>	<b>44 580</b>	<b>44 379</b>	<b>44 079</b>
1a. Opbrengst moederdepartement	33 908	28 399	28 452	28 904	28 802	28 601	28 601
1b. Opbrengst overige departementen							
1c. Opbrengst derden	17 261	16 248	15 778	15 778	15 778	15 778	15 478
<b>2. Rentebaten</b>	<b>60</b>	<b>55</b>	<b>50</b>	<b>35</b>	<b>25</b>	<b>25</b>	<b>25</b>
<b>3. Buitengewone lasten</b>	<b>91</b>	<b>91</b>	<b>91</b>	<b>89</b>			
<b>Totaal baten</b>	<b>51 320</b>	<b>44 793</b>	<b>44 371</b>	<b>44 806</b>	<b>44 605</b>	<b>44 404</b>	<b>44 104</b>
<i>Lasten</i>							
<b>6. Apparaatskosten</b>	<b>44 437</b>	<b>44 172</b>	<b>42 672</b>	<b>42 602</b>	<b>42 502</b>	<b>42 303</b>	<b>42 003</b>
6a. Personele kosten	29 092	31 277	30 736	30 499	30 343	30 343	30 043
6b. Materiele kosten	15 345	12 895	11 936	12 103	12 159	11 960	11 960
<b>7. Rentelasten</b>	<b>124</b>	<b>76</b>	<b>81</b>	<b>228</b>	<b>238</b>	<b>238</b>	<b>238</b>
<b>8. Afschrijvingskosten</b>	<b>1 757</b>	<b>1 843</b>	<b>1 838</b>	<b>1 838</b>	<b>1 749</b>	<b>1 749</b>	<b>1 749</b>
8a. Materieel	1 757	1 843	1 838	1 838	1 749	1 749	1 749
8b. Immaterieel							
<b>9. Dotaties aan voorzieningen</b>	<b>248</b>						
<b>10. Buitengewone lasten</b>	<b>5 085</b>						
<b>Totaal lasten</b>	<b>51 651</b>	<b>46 091</b>	<b>44 591</b>	<b>44 668</b>	<b>44 489</b>	<b>44 290</b>	<b>43 990</b>
<b>Saldo van baten en lasten</b>	<b>- 331</b>	<b>- 1 298</b>	<b>- 220</b>	<b>138</b>	<b>116</b>	<b>114</b>	<b>114</b>

### Toelichting op de begroting van baten en lasten

#### Baten

Opbrengst derden baten-lastendienst KNMI	realisatie 2006	begroot 2007	begroot 2008
Opbrengsten luchtvaart	9 597	10 373	9 926
Projecten extern gefinancierd	6 517	4 859	4 880
Dataverstrekingen en licenties	884	830	830
Overige opbrengsten	263	186	142
<b>Totaal opbrengsten derden</b>	<b>17 261</b>	<b>16 248</b>	<b>15 778</b>

Voor luchtvaart zijn in 2007 een tweetal extra projecten gepland waardoor, ten opzichte van de raming in 2008, de opbrengsten in het eerst genoemde jaar incidenteel hoger zijn.

### *Buitengewone baten*

Dit betreft de vrijval van de egalisatierekening huisvesting.

### **Lasten**

#### *Personeel*

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

<b>Personeel</b>	<b>realisatie 2006</b>	<b>begroot 2007</b>	<b>begroot 2008</b>	<b>begroot 2009</b>	<b>begroot 2010</b>
<i>Ambtelijk personeel</i>					
Kosten (x € 1 000)	29 092	31 277	30 736	30 499	30 343
Fte	449	466	449	445	445
Kosten per fte (x € 1 000)	62	67	68	69	68
<i>Post-actief personeel</i>					
Kosten (x € 1 000)		200	200	200	200
Fte		12.0	12.0	12.0	12.0
Kosten per fte (x € 1 000)		17.0	17.0	17.0	17.0

#### *Materiële kosten*

De geraamde huisvestingskosten bedragen € 3,9 mln. waarvan € 2,6 mln. huur.

Het resterende deel van de materiële kosten is als volgt verdeeld:

Contributies en bijdragen	€ 2,3 mln.;
Onderhoudskosten waarneem- en computerapparatuur	€ 2,1 mln.;
Public relations en communicatiekosten	€ 1,0 mln.;
Diensten door derden en algemene kosten	€ 2,7 mln.

#### *Rentelasten*

De rente vloeit voort uit rente- en aflossingsdragend vermogen. Het rentepercentage varieert van 4,67% tot 5,16%.

#### *Afschrijvingskosten materieel*

Op grond en terreinen wordt niet afgeschreven

De volgende afschrijvingstermijnen zijn per groep van activa gehanteerd:

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

De investeringen van het KNMI in voornamelijk computer- en waarneemapparatuur bedragen jaarlijks ca. € 1,8 mln. Door jaarlijks het investeringsniveau constant te houden zijn ook de afschrijvingskosten per jaar € 1,8 mln.

Het KNMI hanteert een grens van € 2 500 bij het activeren van investeringen.

#### *Dotaties voorzieningen*

Er zijn geen dotaties voorzien

## Kasstroomoverzicht

Kasstroomoverzicht (in € 1000) van het agentschap KNMI							
	realisatie 2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<b>1. Rekening courant RIC 1 januari</b>	<b>7 776</b>	<b>6 401</b>	<b>4 606</b>	<b>5 313</b>	<b>6 062</b>	<b>6 300</b>	<b>6 136</b>
<b>2. Totaal operationele kasstroom</b>	<b>4 132</b>	<b>- 76</b>	<b>997</b>	<b>1 355</b>	<b>1 244</b>	<b>1 242</b>	<b>1 863</b>
3a. -/- totaal investeringen	- 4 159	- 2 000	- 2 000	- 2 000	- 2 000	- 2 000	- 2 000
3b. +/- totaal desinvesteringen	199	0	0	0	0	0	0
<b>3. Totaal investeringskasstroom</b>	<b>- 3 960</b>	<b>- 2 000</b>	<b>- 2 000</b>	<b>- 2 000</b>	<b>- 2 000</b>	<b>- 2 000</b>	<b>- 2 000</b>
4a. -/- eenmalige uitkeringen aan moederdepart.	0	0	0	0	0	0	0
4b. +/- eenmalige storting door het moederdepart.	0	0	0	0	0	0	0
4c. -/- aflossingen op leningen	- 1 547	- 1 719	- 290	- 606	- 1 006	- 1 406	- 1 765
4d. +/- beroep op leenfaciliteit	0	2 000	2 000	2 000	2 000	2 000	2 000
<b>4. totaal financieringskasstroom</b>	<b>- 1 547</b>	<b>281</b>	<b>1 710</b>	<b>1 394</b>	<b>994</b>	<b>594</b>	<b>235</b>
<b>5. Rekening courant RHB 31 december (=1+2+3+4)</b>	<b>6 401</b>	<b>4 606</b>	<b>5 313</b>	<b>6 062</b>	<b>6 300</b>	<b>6 136</b>	<b>6 234</b>
(maximale roodstand 0,5 miljoen Euro)							

### Toelichting op het kasstroomoverzicht

#### *Operationele kasstroom*

De operationele kasstroom bestaat uit het geraamde saldo van baten en lasten gecorrigeerd voor afschrijvingen en mutaties in de voorziening. Door het begrote verlies in 2007 is deze in 2007 laag.

#### *Investeringskasstroom*

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

#### *Financieringskasstroom*

De investeringen zijn in 2002 t/m 2006 betaald uit eigen middelen van het KNMI. Er behoefde in die jaren geen beroep op de leenfaciliteit te worden gedaan waardoor de aflossingen op leningen de komende jaren laag zullen zijn. Vanaf 2007 wordt een beroep gedaan van € 2 mln. op de leenfaciliteit.

## 5. VERDIEPINGSHOOFDSTUK

### 31 Integraal waterbeleid

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
31 Intergraal waterbeheer	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Stand ontwerpbegroting 2007	74 820	74 112	71 092	69 258	69 244	69 244
Mutatie NvW						
Mutatie amendement						
1e suppletore wet 2007	2 619	- 452	1 197	- 103	- 648	- 645
Nieuwe mutaties	2 004	1 842	1 561	1 451	1 258	943
Stand ontwerpbegroting 2008	79 443	75 502	73 850	70 606	69 854	69 542

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1 000)						
Verplichtingen/uitgaven	2007	2008	2009	2010	2011	2012
1. Loonbijstelling	1 052	1 067	1 065	987	986	986
2. Prijsbijstelling	253	253	248	279	279	279
3. Subsidietaakstelling		- 86	- 173	- 345	- 345	- 345
4. Huisvestingstaakstelling		- 61	- 64	- 55	- 56	- 56
Overige mutaties	699	669	485	585	394	79
<b>Totaal</b>	<b>2 004</b>	<b>1 842</b>	<b>1 561</b>	<b>1 451</b>	<b>1 258</b>	<b>943</b>

ad 1 en 2. Betreft de loon- en prijsbijstellingstranche 2007.

ad 3. Invulling van de subsidietaakstelling conform het coalitieakkoord.

ad 4. Dit betreft de invulling van de huisvestingstaakstelling (inclusief de efficiencytaakstelling van de Rijksgebouwendienst) conform het Coalitieakkoord.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)							
31 Integraal waterbeheer	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Stand ontwerpbegroting 2007		538	473	472	477	477	477
Mutatie NvW							
Mutatie amendement							
1e suppletore wet 2007		- 22	- 19	- 18	- 23	- 23	- 23
Nieuwe mutaties							
Stand ontwerpbegroting 2008		516	454	454	454	454	454

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

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
32 Optimale veiligheid in of agv. mobiliteit	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Stand ontwerpbegroting 2007	62 755	61 396	56 175	53 474	53 608	53 608
Mutatie NvW 2007	0	0	0	0	0	0
Amendement nr 15 Duivendak	200	0	0	0	0	0
Amendement nr 15 Duivendak	- 200	0	0	0	0	0
1e suppletore wet 2007	- 9 908	- 6 862	- 3 848	- 7 578	- 7 384	- 7 171
Nieuwe mutaties	- 2 718	- 1 954	2 056	2 255	1 612	958
Stand ontwerpbegroting 2008	50 129	52 580	54 383	48 151	47 836	47 395

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1000)						
uitgaven	2007	2008	2009	2010	2011	2012
1. Loonbijstelling	1 226	1 200	1 091	1 055	1 055	1 055
2. Prijsbijstelling	241	235	216	198	198	198
3. Vrijval Nieuw Rijbewijs RDW	- 4 100	- 5 100	- 200			
4. Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen	- 2 000					
5. Subsidietaakstelling		- 142	- 286	- 572	- 572	- 572
6. Huisvestingtaakstelling		- 90	- 90	- 90	- 90	- 90
Overige mutaties	1 915	1 943	1 325	1 664	1 021	367
<b>Totaal</b>	<b>- 2 718</b>	<b>- 1 954</b>	<b>2 056</b>	<b>2 255</b>	<b>1 612</b>	<b>958</b>

- ad 1/2. Betreft de loon- en prijsbijstelling tranche 2007.
- ad 3. Door de versnelde betaling in 2006 aan de RDW (voor de kosten voor de invoering van het nieuwe rijbewijs) vallen in de jaren 2007, 2008 en 2009 gelden vrij.
- ad 4. In de begrotingsvoorbereiding 2007 heeft een toevoeging van € 2 mln plaatsgevonden omdat verwacht werd dat het aantal rijvaardigheidsonderzoeken door het CBR zou stijgen. Deze onderzoeken blijken zich uiteindelijk niet voor te doen.
- ad 5. Invulling van de subsidietaakstelling conform het coalitieakkoord.
- ad 6. Dit betreft de invulling van de huisvestingstaakstelling (inclusief de efficiencytaakstelling van de Rijksgebouwendienst) conform het Coalitieakkoord.



Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
32 Optimale veiligheid in of agv. mobiliteit	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Stand ontwerpbegroting 2007	9 880	8 934	8 725	10 091	10 091	10 091
Mutatie NvW 2006						
Mutatie amendement 2006						
1e suppletore wet 2006	- 6 480	- 5 534	- 5 325	- 6 691	- 6 691	- 6 691
Nieuwe mutaties	427	0	0	0	0	0
Stand ontwerpbegroting 2008	3 827	3 400	3 400	3 400	3 400	3 400

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1000)						
ontvangsten	2007	2008	2009	2010	2011	2012
1. Interim Regeling Duurzaam Veilig	427					
Totaal	427	0	0	0	0	

- ad 1. In de jaren 2001–2004 heeft VenW geld beschikbaar gesteld voor de regeling Interim Duurzaam Veilig (IDV). Deze middelen moesten volgens de beschikking uiterlijk in 2004 zijn besteed. De meeste niet-bestede middelen zijn in 2006 teruggevorderd. De afwikkeling van de vordering op Haaglanden zal in 2007 plaatsvinden.

### 33 Veiligheid gericht op de beheersing van veiligheidsrisico's

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
33 Veiligheid gericht op de beheersing van veiligheidsrisico's	2007	2008	2009	2010	2011	2 012
Stand ontwerpbegroting 2007	67 964	69 523	62 954	61 809	59 989	59 989
Mutatie NvW 2007						
Mutatie amendement 2007						
1e suppletore wet 2007	- 12 734	- 22 543	- 9 050	- 19 249	- 17 189	16 800
Nieuwe mutaties	5 013	4 025	2 584	3 523	2 335	1 136
Stand ontwerpbegroting 2008	60 243	51 005	56 488	46 083	45 135	44 325

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1 000)						
uitgaven	2007	2008	2009	2010	2011	2 012
1. Loonbijstelling	1 561	1 544	1 439	1 471	1 471	1 470
2. Prijsbijstelling	113	121	95	81	72	72
3. Informatieplan IVW	2 951	3 071	2 245	2 866	1 688	490
4. Huisvestingstaakstelling		- 165	- 165	- 165	- 165	- 165
Overige mutaties	388	- 546	- 1 030	- 730	- 731	- 731
<b>Totaal</b>	5 013	4 025	2 584	3 523	2 335	1 136

- ad 1/2. Betreft de loon- en prijsbijstelling tranche 2007.
- ad 3. Deze mutatie betreft de verwerking van het informatieplan van de Inspectie Verkeer en Waterstaat. Hierin zijn de ICT-investeringen voor de korte en lange termijn van de inspectie opgenomen die benodigd zijn om aan de doelstellingen op het gebied van administratieve lastenverlichtingen, verbetering van de dienstverlening, verbetering van de kwaliteit en de resultaten van inspectie/handhavingsinspanningen (minder toezichtslasten en een hoger nalevingsniveau) en verbetering van de doelmatigheid van de uitvoering van de Inspectietaken (minder mensen) te voldoen.
- ad 4. Dit betreft de invulling van de huisvestingstaakstelling (inclusief de efficiencytaakstelling van de Rijksgebouwendienst) conform het Coalitieakkoord.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
<b>33 Veiligheid gericht op de beheersing van veiligheidsrisico's</b>	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Stand ontwerpbegroting 2007	16 695	14 258	13 718	17 240	17 240	17 240
Mutatie NvW 2007						
Mutatie amendement 2007						
1e suppletore wet 2007	- 16 695	- 14 258	- 13 718	- 17 240	- 17 240	- 17 240
Nieuwe mutaties						
Stand ontwerpbegroting 2008	0	0	0	0	0	0

### 34 betrouwbare netwerken en voorspelbare reistijden

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
34 Betrouwbare netwerken en reistijden	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Stand ontwerpbegroting 2007	142 943	119 267	94 611	82 199	72 812	72 812
Mutatie NvW 2007						
Amendement nr. 17 Slob/Dijkzma	200					
1e suppletore wet 2007	1 683	- 6 070	- 5 319	- 5 434	- 5 456	- 5 402
Nieuwe mutaties	5 641	21 702	12 797	5 416	4 323	3 126
Stand ontwerpbegroting 2008	150 467	134 899	102 089	82 181	71 679	70 536

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1000)						
uitgaven	2007	2008	2009	2010	2011	2012
1. Loonbijstelling	1 454	1 281	1 143	1 044	936	936
2. Prijsbijstelling	901	720	518	429	376	376
3. Prestatiecontract			- 1 250	- 1 250	- 1 250	- 1 250
4. Contractsector	- 310	- 6 889	- 7 264	- 6 879	- 6 614	- 6 614
5. Gratis OV ouderen	1 500					
6. IVW boordcomputer taxi	3 800	13 900	9 200	2 100		
7. Subsidietaakstelling		- 102	- 205	- 410	- 410	- 410
8. Afkoop Veren Noordzeekanaal	- 4 647	- 4 647	- 4 647	- 4 647	- 4 647	- 4 647
9. Huisvestingtaakstelling		- 28	- 26	- 26	- 26	- 26
10. Ketenversterking OV (coalitieakkoord)		5 000	5 000	5 000	5 000	5 000
11. Experimenten gratis/goedkoop OV (Coalitieakkoord)		10 000	10 000	10 000	10 000	10 000
Overige mutaties	2 943	2 467	328	55	958	- 239
<b>Totaal</b>	<b>5 641</b>	<b>21 702</b>	<b>12 797</b>	<b>5 416</b>	<b>4 323</b>	<b>3 126</b>

- ad 1/2. Betreft de loon- en prijsbijstelling tranche 2007.
- ad 3. Voorheen had VenW een prestatiecontract met de NS waarvoor middelen waren gereserveerd, maar nu is er sprake van een concessie met de NS zodat er middelen vrijvallen. Voor de jaren 2007 en 2008 worden de vrijgevallen middelen ingezet voor de evaluatie spoorwetgeving.
- ad 4. Het merendeel van deze middelen wordt overgeboekt naar de BDU inzake de decentralisatie van de Hoekse lijn (Rotterdam CS-Hoek van Holland strand). Het restant betreft de vrijval naar aanleiding van de nieuwe begroting voor de contractsector.
- ad 5. Op verzoek van de Tweede Kamer Kamer (Kamerstuk 2005-2006, 30 368, nr. 5) start VenW met twee experimenten «gratis»

of substantieel goedkoper OV voor ouderen in de daluren in cofinanciering met decentrale overheden.

- ad 6. Betreft de middelen voor het project boordcomputer taxi voor een effectievere controle en handhaving en een professionalisering van de branch.
- ad 7. Invulling van de subsidietaakstelling uit het coalitieakkoord.
- ad 8. Omdat de verantwoordelijkheid voor de Veren Noordzeekanaal wordt gedecentraliseerd middels een afkoop, worden de hiervoor de geraamde middelen op dit artikel (t.b.v. de exploitatie van de Veren) overgeboekt naar artikel 12 van het Infrastructuurfonds. Via dat artikel zal de afkoop plaats vinden.
- ad 9. Dit betreft de invulling van de huisvestingstaakstelling (inclusief de efficiencytaakstelling van de Rijksgebouwendienst) conform het Coalitieakkoord.
- ad 10. In het kader van het coalitieakkoord is in de periode 2008–2012 € 90 mln bestemd voor ketenversterking, te behalen Quick Wins OV en ruimtelijke kwaliteit bij NSP's. Dit in het teken van een jaarlijkse groei van 5% van het personenvervoer over het spoor en de daarmee samenhangende groei in het stads- en streekvervoer. Over de daadwerkelijke maatregelen wordt besloten op basis van de resultaten van de netwerk analyses. Derhalve is in deze begroting een reeks van structureel € 5 mln. toegevoegd.
- ad 11. In 2008 zullen de evaluaties van gratis of goedkoop OV voor forenzen en voor 65-plussers (experimenten in 2007) beschikbaar komen. Op grond van de ervaringen met deze experimenten zal in 2008 een nieuwe tranche van experimenten worden gestart. Mogelijk zal ook onderzoek naar één of meerdere nieuwe doelgroepen of vormen van tariefdifferentiatie in het stads- en streekvervoer worden opgestart. Voor deze nieuwe tranche is in de begroting nu € 50 mln gereserveerd (uit het coalitieakkoord).

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
34 Betrouwbare netwerken en reistijden	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Stand ontwerpbegroting 2007	2 372	2 039	1 966	2 446	2 446	2 446
Mutatie NvW 2007	0	0	0	0	0	0
Mutatie amendement 2007	0	0	0	0	0	0
1e suppletore wet 2007	- 2 274	- 1 941	- 1 868	- 2 348	- 2 348	- 2 348
Nieuwe mutaties	1 500	0	0	0	0	0
Stand ontwerpbegroting 2008	1 598	98	98	98	98	98

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1000)						
ontvangsten	2007	2008	2009	2010	2011	2012
1. Terugvordering RET-project Wilhelminaplein	1 500					
<b>Totaal</b>	1 500					

- ad 1. In de afgelopen jaren zijn uitgaven gedaan in verband met een 13 jarige annuïteit ter financiering van de aflossing van kapitaallasten van oude infrastructuur voor de metro en sneltram in de steden Amsterdam en Rotterdam. Inmiddels is van het RET de eindafrekening ontvangen met betrekking tot het project Wilhelminaplein. Deze valt lager uit dan waarmee rekening was gehouden, zodat in 2007 ca € 1,5 mln wordt teruggevorderd.

### 35 Mainports en logistiek

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
35 Mainports en logistiek	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Stand ontwerpbegroting 2007	77 979	74 286	72 040	67 749	66 658	66 658
Mutatie NvW 2007						
Mutatie amendement 2007						
1e suppletore wet 2007	9 268	2 572	2 575	2 620	2 642	2 677
Nieuwe mutaties	- 6 291	- 1 828	- 11 866	- 10 195	- 13 063	- 14 257
Stand ontwerpbegroting 2008	80 977	75 030	62 749	60 174	56 237	55 078

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1 000)						
uitgaven	2007	2008	2009	2010	2011	2012
1. Loonbijstelling	1 043	1 043	1 036	1 038	1 037	1 037
2. Prijsbijstelling	535	536	504	467	457	457
3. Subsidietaakstelling		- 198	- 100	- 313	- 100	- 100
4. Beeindiging HIP-2		- 2 622	- 3 247	- 3 247	- 3 247	- 3 247
5. Financiële stimulering binnenvaart (EU-fonds)	- 8 592	- 9 000	- 9 000	- 9 000	- 9 000	- 9 000
6. Spoorvervoer		5 715			- 1 269	- 1 269
7. Huisvestingtaakstelling		- 19	- 19	- 19	- 19	- 19
Overige mutaties	723	2 717	- 1 040	879	- 922	- 2 116
<b>Totaal</b>	<b>- 6 291</b>	<b>- 1 828</b>	<b>- 11 866</b>	<b>- 10 195</b>	<b>- 13 063</b>	<b>- 14 257</b>

- ad 1/2. Betreft de loon- en prijsbijstelling tranche 2007.
- ad 3. Invulling van de subsidietaakstelling uit het coalitieakkoord.
- ad 4. Betreft de afboeking van de gereserveerde gelden voor de HIP-2 subsidie.
- ad 5. Betreft afboeking van de gereserveerde gelden voor de financiële stimulering binnenvaart.
- ad 6. Betreft schuif ten behoeve van de subsidie prototyping en serie inbouw ETCS.
- ad 7. Dit betreft de invulling van de huisvestingstaakstelling (inclusief de efficiencytaakstelling van de Rijksgebouwendienst) conform het Coalitieakkoord.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
<b>35 Mainports en logistiek</b>	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Stand ontwerpbegroting 2007	5 348	5 348	5 348	5 348	5 348	5 348
Mutatie NvW 2007						
Mutatie amendement 2007						
1e suppletore wet 2007						
Nieuwe mutaties	5 828	5 528	178	178	178	178
Stand ontwerpbegroting 2008	11 176	10 876	5 526	5 526	5 526	5 526

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1 000)						
Ontvangsten	2007	2008	2009	2010	2011	2012
1. Verzekering terrorismedekking Schiphol	5 650	5 350				
2. Bijdrage departementen aan het NLR	178	178	178	178	178	178
<b>Totaal</b>	5 828	5 528	178	178	178	178

- ad 1. Betreft de premie afdracht door de Luchthaven Schiphol in verband met de verzekering tegen terrorisme.
- ad 2. Betreft de structurele meerontvangst van de bijdragende departementen aan de subsidie aan het NLR.



### 36 Bewaken, waarborgen en verbeteren van kwaliteit leefomgeving

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
36 Bewaken, waarborgen en verbeteren van kwaliteit leefomgeving	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Stand ontwerpbegroting 2007	105 409	87 572	88 749	84 671	58 027	29 606
Mutatie NvW 2007						
Mutatie amendement 2007						
1e suppletore wet 2007	- 2 407	19 467	22 557	- 11 719	- 8 677	2 315
Nieuwe mutaties	- 3 655	7 192	- 870	- 692	- 859	- 2 913
Stand ontwerpbegroting 2008	99 347	114 231	110 436	72 260	48 491	29 008

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1 000)						
uitgaven	2007	2008	2009	2010	2011	2012
1. Loonbijstelling	155	155	152	152	148	148
2. Prijsbijstelling	561	446	445	371	303	266
3. Subsidietaakstelling		- 822	- 1 959	- 3 806	- 4 019	- 4 019
4. Het Nieuwe Varen	70	800	1 400	1 400	375	
5. Huisvestingtaakstelling	- 6	- 6	- 6	- 6	- 6	- 6
6. Bijstelling pri-raming GIS-2		2 800				
7. Bijstelling pri-raming GIS-3				300	40	171
8. Bijdrage retrofitregeling aan VROM	- 1 700					
9. Het Nieuwe Rijden (Coalitie-akkoord)		2 000	2 000	2 000	2 000	
Overige mutaties	- 2 735	1 819	- 2 902	- 1 103	300	527
<b>Totaal</b>	<b>- 3 655</b>	<b>7 192</b>	<b>- 870</b>	<b>- 692</b>	<b>- 859</b>	<b>- 2 913</b>

- ad 1/2. Betreft de loon- en prijsbijstelling tranche 2007.
- ad 3. Invulling van de subsidietaakstelling uit het coalitieakkoord.
- ad 4. Betreft de middelen voor het programma Het Nieuwe Varen om brandstofgebruik in de binnenvaart met vijf procent te verminderen in de periode tot 2011.
- ad 5. Dit betreft de invulling van de huisvestingstaakstelling conform het Coalitieakkoord.
- ad 6/7. Voor de GIS-budgetten zijn scopes vastgesteld met daaraan gekoppelde meerjarige budgetten. Deze zijn gebaseerd op de PRI-ramingen. Om de PRI-ramingen in stand te houden worden de uitgaven bijgesteld.

- ad 8. Betreft een overboeking naar het ministerie van VROM ten behoeve van de retrofitregeling.
- ad 9. Voor de periode 2008–2011 is in het kader van het Coalitieakkoord € 2 mln. per jaar toegevoegd aan deze begroting voor het programma Het Nieuwe Rijden. Dit betreft projecten voor energiebesparing in verkeer en vervoer.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
36 Bewaken, waarborgen en verbeteren van kwaliteit leefomgeving	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Stand ontwerpbegroting 2007	58 728	60 428	62 592	42 578	42 857	44 560
Mutatie NvW 2007						
Mutatie amendement 2007						
1e suppletore wet 2007	0	0	0	0	0	0
Nieuwe mutaties	- 3 156	- 3 278	- 3 402	- 3 225	- 1 462	- 1 036
Stand ontwerpbegroting 2008	55 572	57 150	59 190	39 353	41 395	43 524

Specificatie amendementen en nieuwe mutaties (x € 1 000)						
Ontvangsten	2007	2008	2009	2010	2011	2012
1. Bijstelling ontvangsten heffingen Schiphol	- 3 156	- 3 278	- 3 402	- 3 225	- 1 462	- 1 036
<b>Totaal</b>	- 3 156	- 3 278	- 3 402	- 3 225	- 1 462	- 1 036

- ad 1. Jaarlijks wordt een nieuwe raming voor de heffingen Schiphol opgesteld op basis van de realisatie van de afgelopen 12 maanden en een aanname voor de verwachte jaarlijkse stijging van het aantal vliegbewegingen. Deze mutatie betreft het aanpassen van de ramingen aan deze nieuwe inzichten.

### 37 Weer, klimaat, seismologie en ruimtevaart

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
37 Weer, klimaat, seismologie en ruimtevaart	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Stand ontwerpbegroting 2007	47 684	46 600	42 656	39 411	42 958	42 958
Nieuwe mutaties	- 329	- 73	3 931	84	3 213	1 596
Stand ontwerpbegroting 2008	47 355	46 527	46 587	39 495	46 171	44 554

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1 000)						
Uitgaven	2007	2008	2009	2010	2011	2012
1. EUMETSAT	- 1 000		4 057	407	3 472	1 855
2. Loonbijstelling 2007	522	531	537	538	536	536
3. Prijsbijstelling 2007	182	179	162	148	164	164
4. Huisvestingstaakstelling		- 115	- 115	- 115	- 115	- 115
Overige mutaties	- 33	- 668	- 710	- 894	- 844	- 844
<b>Totaal</b>	<b>- 329</b>	<b>- 73</b>	<b>3 931</b>	<b>84</b>	<b>3 213</b>	<b>1 596</b>

- ad 1. De mutatie betreft met name een ophoging van de contributie aan EUMETSAT, die voornamelijk wordt veroorzaakt door de ontwikkeling van MTG (3e generatie meteosatellieten). Deelname aan deze programma's is verplicht.
- ad 2. Dit betreft de toevoeging van de loonbijstelling 2007.
- ad 3. Dit betreft de toevoeging van de prijsbijstelling 2007.
- ad 4. Dit betreft de invulling van de huisvestingstaakstelling (inclusief de efficiencytaakstelling van de Rijksgebouwendienst) conform het Coalitieakkoord.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
37 Weer, klimaat, seismologie en ruimtevaart	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Stand ontwerpbegroting 2007	454	454	454	454	454	
Stand ontwerpbegroting 2008	454	454	454	454	454	454

### 39 Bijdragen IF en BDU

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
39. Bijdragen IF en BDU	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Stand ontwerpbegroting 2007	6 642 293	7 007 753	7 187 379	7 404 337	7 193 492	7 341 509
Mutatie NvW 2007	- 61 364	0	0	0	0	0
Amendement nr. 18	- 50 000	0	0	0	0	0
Amendement nr. 43	50 000					
1e suppletore wet 2007	- 681 310	- 154 879	90 766	354 256	- 27 216	416 522
Nieuwe mutaties	1 000 340	563 454	626 573	621 821	750 466	380 268
Stand ontwerpbegroting 2008	6 899 959	7 416 328	7 904 718	8 380 414	7 916 742	8 138 299

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1000)						
uitgaven	2007	2008	2009	2010	2011	2012
1. Loonbijstelling/Prijsbijstelling IF	50 655	52 332	52 785	54 865	46 554	58 697
2. Loonbijstelling BDU	26 089	24 530	24 756	26 356	25 105	25 157
Prijsbijstelling BDU	6 980	6 561	6 622	7 050	6 715	6 729
3. Decentralisatie Rotterdam CS–Hoek van Holland Strand		5 641	5 311	5 311	5 311	5 311
4. Korting BDU conform Coalitieaccord		- 80 000	- 80 000	- 80 000	- 80 000	- 80 000
Correctie korting BDU		63 709	47 581	31 272	14 777	- 1 910
5. Kasschuif ivm afkoop VNZK	190 353	- 4 647	- 4 647	- 4 647	- 4 647	- 6 647
6. Ovb BTW compensatie Duurzaam veilig		- 120	- 120	- 120	- 120	- 120
Ovb BTW compensatie Vervoermanagement		- 160	- 160	- 160	- 160	- 160
7. Diverse overboekingen IF						
Ovb expl. VNZK (van art 34 XII naar 12)	4 647	4 647	4 647	4 647	4 647	4 647
Art. 15: nettering spec.uitkeringen	0	- 2 320	- 2 320	- 2 320	- 2 320	- 2 320
Art. 18 Ovb van VROM naar VenW (externe veiligheid)	5 700	12 000	12 000	12 000	12 000	0
Art 19.10 Aanpassing FES-brug					6 000	6 000
Art 15: Ovb naar DEF Kustwacht nieuwe stijl	- 825	- 1 147	- 1 207	- 967	- 1 167	- 1 167
8. Initiële lening RWS						9 329
9. Verschuiving van FES naar Algemene middelen	681 723	615 338	564 233	571 452	720 688	359 643
10. Correctie leenfaciliteit RWS	34 541					
11. Huisvestingstaakstelling		- 2 910	- 2 908	- 2 918	- 2 917	- 2 921
12. Bestuursakkoord Rijk – Provincie		- 130 000				
Overige mutaties	477					
<b>Totaal</b>	<b>1 000 340</b>	<b>563 454</b>	<b>626 573</b>	<b>621 821</b>	<b>750 466</b>	<b>380 268</b>

ad 1. Betreft de loon- en prijsbijstelling tranche 2007 op het Infrastructuurfonds.

ad 2. Betreft de loon- en prijsbijstelling tranche 2007 van de BDU.

- ad 3. Betreft de overboeking van middelen van 34.03 naar de BDU inzake de decentralisatie van de Hoekse lijn (Rotterdam CS–Hoek van Holland 1 strand).
- ad 4. Betreft de uitvoering van de in het coalitieakkoord opgenomen korting op de BDU. Deze wordt uiteindelijk met een ander kasritme ingevuld omdat de structurele korting van € 80,0 mln niet overeenkomt met een korting van de groei van de BDU met 1%.
- ad 5. Betreft de kasschuif op het Infrastructuurfonds om de afkoop van de Veren op de Noordzeekanaal mogelijk te maken.
- ad 6. Betreft de overheveling van de BTW-compensatie van twee BDU-regelingen naar het Gemeente en Provinciefonds.
- ad 7. Betreft diverse overboekingen van en naar het Infrastructuurfonds. Voor een uitgebreide toelichting wordt verwezen naar de betreffende artikelen op het Infrastructuurfonds.
- ad 8. Betreft de rente voor de initiële lening voor het agentschap RWS.
- ad 9. In de voeding van het Infrastructuurfonds is geschoven tussen FES-middelen en algemene middelen (zie ook IF 19.10).
- ad 10. Tussen het ministerie van Financiën en het ministerie van Verkeer en Waterstaat is de afspraak gemaakt het beroep van Rijkswaterstaat op de leenfaciliteit bij het ministerie van Financiën niet meer onder het uitgavenkader van Verkeer en Waterstaat te laten vallen. Als gevolg van deze afspraak heeft een technische verwerking plaatsgevonden.
- ad 11. Dit betreft de invulling van de huisvestingstaakstelling (inclusief de efficiencytaakstelling van de Rijksgebouwendienst) conform het Coalitieakkoord.
- ad 12. In het bestuursakkoord van het Rijk met de provincies is overeengekomen dat de provincies in 2008 een bijdrage leveren van in totaal € 130 mln. voor de medefinanciering van Rijksinfrastructuurprojecten uit het MIRT. In de infrastructuuragenda zijn de betreffende projecten uit het MIRT opgenomen.

## 40 Nominaal en onvoorzien

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
40 Nominaal en onvoorzien	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Stand ontwerpbegroting 2007	1 026	948	- 394	- 599	- 433	- 433
Mutatie NvW 2007						
Mutatie amendement 2007						
1e suppletore wet 2007	135 065	160 873	144 861	132 201	105 572	101 057
Nieuwe mutaties	- 131 257	- 170 977	- 168 543	- 174 978	- 181 903	- 172 012
Stand ontwerpbegroting 2008	4 834	- 9 156	- 24 076	- 43 376	- 76 764	- 71 388

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1 000)						
Uitgaven/Verplichtingen	2007	2008	2009	2010	2011	2012
1. Verdeling loonbijstelling	- 56 191	- 54 916	- 54 860	- 57 217	53 985	- 58 111
2. Verdeling prijsbijstelling	- 41 890	- 42 248	- 42 420	- 43 712	36 810	- 44 856
3. Taakstelling BDU coalitieakkoord		- 63 709	- 47 581	31 272	- 14 777	1 910
4. Leenfaciliteit	- 35 145					
5. Efficiencytaakstelling		- 8 203	- 16 828	- 34 080	- 68 582	68 582
6. Schuif met LNV			- 4 000	- 4 000	1 000	7 000
7. Subsidietaakstelling			- 665	- 1 331	- 2 661	- 2 661
8. Korting materieelbudgetten		- 690	- 1 380	- 2 760	- 5 520	- 5 520
Overige mutaties	1 969	- 1 211	- 809	- 606	- 568	- 1 192
<b>Totaal</b>	<b>- 131 257</b>	<b>- 170 977</b>	<b>- 168 543</b>	<b>- 174 978</b>	<b>- 181 903</b>	<b>- 172 012</b>

- ad 1. Dit betreft de verdeling van de bij de eerste suppletore begroting over 2007 (Voorjaarsnota) toegevoegde loonbijstelling over de loongevoelige artikelen.
- ad 2. Dit betreft de verdeling van de bij de eerste suppletore begroting over 2007 (Voorjaarsnota) toegevoegde prijsbijstelling over de prijsgevoelige artikelen.
- ad 3. In de Voorjaarsnota 2007 is op dit artikel de gecorrigeerde BDU-taakstelling voorlopig geparkeerd. Deze wordt nu ingevuld op het BDU-artikel (39.02).
- ad 4. Het betreft de verdeling van de bij de eerste suppletore begroting over 2007 (Voorjaarsnota) toegevoegd bedrag leenfaciliteit Rijkswaterstaat.
- ad 5. Het betreft de efficiencytaakstelling voor VenW die in het Coalitieakkoord is afgesproken. Deze taakstelling is grotendeels

op artikel 40 verwerkt. Bij de Voorjaarsnota 2008 wordt deze taakstelling verdeeld over de desbetreffende artikelen.

- ad 6. Met het ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Voedselkwaliteit is afgesproken dat voor de financiering Kottervissers door VenW over de jaren 2008 en 2009 een bedrag van € 4,0 mln. naar de begroting van LNV zal worden overgeboekt. In de jaren 2011 en 2012 wordt het bedrag van totaal € 8,0 mln. door LNV naar begroting van VenW teruggeboekt.
- ad 7/8. Het kabinet heeft besloten tot een aanvullende subsidie-taakstelling en een taakstelling op het apparaat (materiaal-budgetten) van de Rijksdienst. Deze taakstellingen zijn toegedeeld aan de verschillende departementen.

## 41 Ondersteuning functioneren Verkeer en Waterstaat

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
41 Ondersteuning functioneren VenW	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Stand ontwerpbegroting 2007	234 611	224 165	227 477	220 789	220 350	220 350
Mutaties NvW 2007						
Mutatie amendement 2007	- 200					
1e suppletore wet 2007	9 430	7 485	1 671	415	702	17
Nieuwe mutaties	9 116	- 5 385	2 379	3 531	4 929	8 528
Stand ontwerpbegroting 2008	252 957	226 265	231 527	224 735	225 981	228 855

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1 000)						
Uitgaven	2007	2008	2009	2010	2011	2012
1. Subsidietaakstelling		- 192	- 387	- 775	- 775	- 775
2. Huisvestingstaakstelling		- 563	- 564	- 563	- 563	- 563
3. Regeringsvliegtuig	4 076	576	576	576	576	576
4. Loonbijstelling	3 199	3 169	3 157	3 162	3 160	3 160
5. Prijsbijstelling	1 391	1 294	1 334	1 266	1 266	1 266
Informatieplan IVW	- 5 788	- 6 022	- 4 402	- 5 618	- 3 308	- 958
Overige mutaties	6 238	- 3 647	2 665	5 483	4 573	5 822
<b>Totaal</b>	<b>9 116</b>	<b>- 5 385</b>	<b>2 379</b>	<b>3 531</b>	<b>4 929</b>	<b>8 528</b>

- ad 1. Invulling van de subsidietaakstelling uit het Coalitieakkoord.
- ad 2. Dit betreft de invulling van de huisvestingstaakstelling (inclusief de efficiencytaakstelling van de Rijksgebouwendienst) conform het Coalitieakkoord.
- ad 3. Deze mutatie betreft enerzijds een structurele aanpassing van het contract met KLC in verband met de gestegen vaste en variabele kosten (met name stalling en brandstofprijzen). Anderzijds moet in 2007 het regeringsvliegtuig een grote onderhoudsbeurt ondergaan (wettelijk voorschrift), waarbij het vliegtuig volledig wordt gedemonteerd. Daarbij wordt tevens het gehele interieur vervangen. De totale kosten daarvoor bedragen € 3,5 mln.
- ad 4. Deze mutatie betreft de loonbijstelling tranche 2007
- ad 5. Deze mutatie betreft de prijsbijstelling tranche 2007.
- ad. 6 Deze mutatie betreft de verwerking van het informatieplan van de Inspectie Verkeer en Waterstaat. Hierin zijn de ICT-investerin-



gen voor de korte en lange termijn van de inspectie opgenomen die benodigd zijn om aan de doelstellingen op het gebied van administratieve lastenverlichtingen, verbetering van de dienstverlening, verbetering van de kwaliteit en de resultaten van inspectie/handhavingsinspanningen (minder toezichtslasten en een hoger nalevingsniveau) en verbetering van de doelmatigheid van de uitvoering van de Inspectietaken (minder mensen) te voldoen.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
41 Ondersteuning functioneren VenW	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Stand ontwerpbegroting 2007	22 113	15 023	12 043	3 093	3 093	3 093
1e suppletore wet 2007	4 021	2 950	4 039	2 000	1 000	1 458
Nieuwe mutaties	960	240	0	0	0	0
Stand ontwerpbegroting 2008	27 094	18 213	16 082	5 093	4 093	4 551

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1 000)						
Ontvangsten	2007	2008	2009	2010	2011	2 012
1. Transumo	960	240				
<b>Totaal</b>	960	240	0	0	0	0

- ad 1. Dit betreft de bijdrage vanuit het FES (Fonds Economische Structuurversterking) voor de uitgaven Multimodaal platform 2006. In 2006 heeft VenW een bedrag van € 0,370 mln. betaald en wordt thans opgevraagd bij het FES. Tegenover de ontvangst van € 0,590 mln. (960-370) in 2007 en € 0,240 mln. in 2008 staan uitgaven op artikel 35.

## 6. BIJLAGEN

### 6.1 BIJLAGE MOTIES EN TOEZEGGINGEN

Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
Gewijzigde motie Buijs c.s. 24 691 nr. 44 over een schaderegeling voor de visserijsector. Er wordt een plan van aanpak uitgewerkt waarbij een goede (transparante) onderbouwing van de planschade visserij komt.	Nota-overleg op inzake PKB Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR) 8-4-2002 Tweede Kamer	De onderhandelingen met de visserij over de maatregelen in het zeereservaat en de consequenties daarvan voor deze sector zijn afgerond. Ten aanzien van de schaderegeling, hanteert het Rijk bestaande regelingen als uitgangspunt. Verzoeken tot schadevergoeding kunnen op verschillende wetten worden gebaseerd (Nb-wet 1998, WRO, Ontgrondingenwet, etc). Vanwege de uiteenlopende schadeoorzaken en verschillende bevoegde gezagen heeft de minister besloten om een zogenaamde één loketregeling op te zetten. In een dergelijke regeling kunnen partijen verzoeken om schadevergoeding indienen en in behandeling geven bij één loket. Uitgangspunt voor deze regeling zullen de bestaande bepalingen voor schadevergoeding in de toepasselijke regelingen zijn, met name de Regeling nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat. Deze procedureregeling moet gereed zijn voor de vaststelling van het Beheerplan Voordelta (najaar 2007). De Kamer zal hierover worden geïnformeerd middels de volgende voortgangsrapportage PMR (oktober 2007).
Motie van de leden Hessels en Hofstra 29 579 nr. 14 (was nr. 11) niet overgaan tot reactivering van het historisch tracé van de IJzeren Rijn, voordat de in het ontwerp-tracébesluit omschreven aanpassingen aan het tracé zijn gerealiseerd.	Plenair debat Verdrag IJzeren Rijn 16-11-2004 Tweede Kamer	Motie wordt volledig uitgevoerd. Zoals bekend wil België graag, voorafgaand aan de modernisering van het historisch tracé, alvast met een beperkt aantal goederentreinen rijden over het historisch tracé. Nederland is (al vanaf 2001) tégen het beperkt tijdelijk rijden, omdat met name de woonwijken in Roermond-zuid en het natuurgebied De Meinweg daardoor forse overlast zouden krijgen. De motie kan pas als afgehandeld beschouwd worden als de moderniseringswerkzaamheden aan de IJzeren Rijn uitgevoerd zijn; volgens de huidige planning zal dat rond de jaren 2015–2018 zijn.
29 800 XII, nr. 22, leden Hermans/Hofstra. Bewerkstelligen dat de kosteneffectiviteitsanalyse van verschillende onderhoudsstrategieën op korte termijn wordt vervaardigd, getoetst wordt door CPB en aan TK wordt gestuurd.	Plenair debat begrotingsbehandeling 23 en 24-11-2004 Tweede Kamer	Het IBO-onderzoek is afgerond en samen met de kabinetsreactie aan de Tweede Kamer per brief van 19 februari 2007 aangeboden. Deze brief is geagendeerd in het AO Wegen van 12 en 21 juni. De Tweede Kamer heeft met de brief ingestemd. De voornemens uit deze brief worden nu uitgevoerd. Een van de voornemens betreft het inzetten van het MKBA-instrumentarium bij beslissingen omtrent beheer en onderhoud. Hiertoe wordt op dit moment onderzoek verricht.

Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
29 800 XII, nr. 23, leden Hermans/Hofstra. Bewerkstelligen dat op korte termijn een afweging van kosten/baten t.a.v. onderhoud vaarwegen wordt opgesteld, getoetst door CPB en aan TK wordt gestuurd.	Plenair debat begrotingsbehandeling 23 en 24-11-2004 Tweede Kamer	Het IBO-onderzoek is afgerond en samen met de kabinetsreactie aan de Tweede Kamer per brief van 19 februari 2007 aangeboden. Deze brief is geagendeerd in het AO Wegen van 12 en 21 juni. De Tweede Kamer heeft met de brief ingestemd. De voornemens uit deze brief worden nu uitgevoerd. Een van de voornemens betreft het inzetten van het MKBA-instrumentarium bij beslissingen omtrent beheer en onderhoud. Hiertoe wordt op dit moment onderzoek verricht.
Motie Hofstra 29 800 A nr. 27 over de toekomstige verkeersstructuur rond Almere.	Notaoverleg MIT 20-12-2004 Tweede Kamer	Deze motie is aangehouden. Dit onderwerp is gekoppeld aan de besluitvorming door het kabinet over het programma Noordvleugel. Relevante onderdelen van het programma zijn de verstedelijking Almere en de planstudie Schiphol-Schiphol-Almere. Op 18 september 2006 is de Kamer met de zogenaamde Noordvleugelbrief geïnformeerd over de besluitvorming van het kabinet. Voor de verstedelijking in Almere wordt gestreefd naar een groei van 60 000 woningen extra. Voor de planstudie weg heeft het kabinet op 13 oktober 2006 gekozen voor uitbreiding van het bestaande netwerk in de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere, waarbij de A6, A1 en A10-oost zoveel mogelijk toekomstvast worden gerealiseerd. Op grond van aanvullend onderzoek voor het oplossend vermogen van de uitbreiding van de A9 Gaarderdammerweg en A9 bij Amstelveen heeft het Kabinet op 22 januari 2007 besloten besluitvorming hierover, over te laten aan het nieuwe Kabinet.
Motie-Lemstra (CDA) c.s. inzake lange termijninvesteringsstrategieën op het gebied van ruimtelijk-economisch beleid in Nederland (EK, XXI-C).	Debat Ruimtelijk Economische Ontwikkeling 21 en 22-03-2005 Eerste Kamer	VROM is een project gestart randstad 2040 en dit is hierin opgepakt, VenW heeft de weerslag hiervan meegenomen in UPR.
Motie-Meindertsma (PvdA) c.s. inzake EU-beleid en consequenties daarvan ten aanzien van ruimtelijke ordening in Nederland (EK, XXI-A).	Debat Ruimtelijk Economische Ontwikkeling 21 en 22-03-2005 Eerste Kamer	VROM is een project gestart randstad 2040 en dit is hierin opgepakt, VenW heeft de weerslag hiervan meegenomen in UPR.
De motie Van Heteren c.s. 27 801 nr. 31 over de resultaatverplichting met betrekking tot het plaatsgebonden risico voor kwetsbare objecten (voortouw VenW).	VAO Externe veiligheid en ketenstudies 6-4-2005 Tweede Kamer	Het ministerie van Verkeer en Waterstaat werkt samen met alle betrokkenen aan een Basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Daarbij wordt in kaart gebracht of de ambitie om de veiligheidszones rond het basisnet te vrijwaren van kwetsbare objecten, haalbaar en betaalbaar is. Dit is sterk afhankelijk van hoe het Basisnet eruit komt te zien. De minister van Verkeer en Waterstaat heeft de Kamer op 4 september 2006 en 9 februari 2007 nader geïnformeerd over de stappen die hiertoe zullen worden gezet.

Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
De motie Van Heteren c.s. 27 801 nr. 33 over het anticiperen in het externe veiligheidsbeleid op internationale vervoersontwikkelingen (Voortouw VenW).	VAO Externe veiligheid en ketenstudies 6-4-2005 Tweede Kamer	Rijk, provincies, gemeenten en bedrijfsleven werken samen aan een basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. De corridors in het Basisnet zullen daarbij worden gekozen dat internationale vervoersontwikkelingen kunnen worden geaccommodeerd. De minister van Verkeer en Waterstaat heeft de Kamer op 4 september 2006 en 9 februari 2007 nader geïnformeerd over de stappen die hiertoe zullen worden gezet.
De motie Hofstra/Dijksma 22 026 nr. 231 over een actualisatie van de treinbediening in hoofdlijnen.	VAO HSL-Zuid 28-04-2005 Tweede Kamer	Na afronding van de samenwerkingsovereenkomst HSA–NMBS start de procedure tot wijziging van de concessieovereenkomst. De overeenkomst zal worden betrokken bij de totstandkoming van de dienstregeling 2008
De motie Dijksma c.s. 22 026 nr. 228 verzoekt duidelijkheid over de uitwerking van de overeenkomst tussen HSA en de NMBS teneinde er goedkeuring aan te kunnen geven.	VAO HSL-Zuid 28-04-2005 Tweede Kamer	HSA en NMBS komen niet tot afronding samenwerkingsovereenkomst. Interventie door minister VenW is nodig. De minister heeft de Kamer aangegeven dat HSA en NMBS de uitkomsten van de onderhandelingen met België ongewijzigd overnemen in de samenwerkingsovereenkomst. De minister zal op verzoek van HSA wederom bijstand verlenen aan HSA om te totstandkoming van de samenwerkingsovereenkomst te bevorderen. Hiertoe zal een overleg gepland worden met de Belgische federale staatssecretaris voor overheidsbedrijven en de vervoerders HSA en NMBS. Zodra de overeenkomst gereed is zal deze voor definitieve instemming naar de Kamer komen.
De motie Van Hijum c.s. 22 026 nr. 224 over het onthouden van goedkeuring aan het vervoerplan van de NS.	VAO HSL-Zuid 28-04-2005 Tweede Kamer	In het AO over de dienstregeling d.d. 21 juni 2006 heeft de minister aangegeven dat de nieuwe dienstregeling gefaseerd wordt ingevoerd tussen 2007 en 2009. De oude binnenlandse lijnen blijven parallel aan de HSL bestaan. De NS verwacht dat de HSA-treinen geleidelijk alle reizigers van de Oude Lijn naar zich toe zullen trekken. Tijdens het AO inzake het vervoerplan 2007 van NS op 21 maart 2007 heeft de minister aangegeven dat hij alleen zal instemmen met eventuele voorstellen van NS om de oude lijnen te herzien als NS heeft aangetoond dat de vraag op de oude lijnen nagenoeg is verdwenen. Gezien de ontwikkelingen en de latere start van het HSL-vervoer, verschuift ook de tijdscope van deze motie mee.

Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
De motie Mastwijk/Dijksma over verlenging van de looptijd van de personeelsparagraaf 24 036 nr. 315.	Stemmingen moties VAO Aanbestedingen openbaar vervoer 30-06-2005 Tweede Kamer	De personeelsparagraaf loopt af op 1 januari 2010. Met de Tweede Kamer is afgesproken dat de personeelsparagraaf een permanente status krijgt. Daarnaast hebben de sociale partners in het streekvervoer erop aangedrongen dat de personeelsbescherming voor «niet herleidbare» werknemers buiten werking gesteld zou moeten worden, teneinde de overgang van personeel bij de wisseling van concessies te vergemakkelijken. Dat is ook geaccordeerd door de Tweede Kamer, waarbij is afgesproken dat de sociale partners een voorstel zouden doen voor de nadere invulling. De p-paragraaf krijgt in zijn geheel dus een permanente status. Het overleg richt zich op het laten vervallen van de bescherming voor niet-herleidbare werknemers conform hetgeen is overeengekomen in de TK n.a.v. deze motie. Overleg hierover tussen werkgevers en werknemers is gaande, maar heeft nog niet tot overeenstemming geleid tussen stad- en streekvervoerbedrijven. Sociale partners zijn hiervoor gezamenlijk aan zet. Het ministerie wil in ieder geval, bovenop de afspraak die met de TK is gemaakt over de permanente status van de p-paragraaf, de overgang van personeel stroomlijnen door het opwaarderen van de personeelsopgave, zodat deze de nodige helderheid en zekerheid geeft omtrent het personeel dat mee overgaat bij een overgang van een concessie. Een daardoor versterkte functie van de personeelsopgave zal uiteindelijk wettelijk worden vastgelegd. Gelet op de debatten in de Tweede Kamer rondom de aanbestedingen in april/mei 2007, zal worden gestart met dit wetswijzigingstraject na de zomer van 2007.
29 644-34 De motie Slob c.s. over een «systemsprong» voor de infrastructuur.	Notaoverleg Nota Mobiliteit 12-12-2005 Tweede Kamer	De motie leidt niet tot een wijziging in de PKB. Een notitie over de ins en outs van landelijke invoering van 25kV en ERTMS wordt in de zomer van 2007 naar de Tweede Kamer gestuurd.
30 300 A-37 De motie Mastwijk c.s. over het zo spoedig mogelijk aanmelden van de A1-corridor voor TEN-subsidie.	Notaoverleg MIT SNIP Projectenboek 2006 12-12-2005 Tweede Kamer	Aanmelding van de A1-corridor voor TEN-subsidie is gebeurd (2006). VenW onderzoekt op dit moment voor welke delen van de A1 TEN-subsidie kan worden aangevraagd (oa. op basis van LMCA weg). De planning is december 2007
30 300 A-26 Motie Van Hijum c.s. over het beperken van de overlast van het onderhoudsprogramma voor weggebruikers en bij een verdubbeling van de overlast zorg te dragen voor een betere spreiding van de werkzaamheden.	Begrotingsbehandeling Infrastructuurfonds 07-12-2005 Tweede Kamer	De 1e kwartaalrapportage 2007 is op 24 april 07 aan de Kamer gezonden. In juli 2007 zal de 2e kwartaalrapportage volgen.

Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
30 300 XII-24 Motie Hofstra c.s. over prijspalen bij tankstations langs rijkswegen waarop de brandstofprijzen duidelijk staan vermeld.	Begrotingsbehandeling 07-12-2005 Tweede Kamer	De oliemaatschappijen hebben schriftelijk ingestemd met een goede prijsaanduiding op het voorterrein van hun emplacement en willen daarover met RWS een convenant sluiten. De oliemaatschappijen worden graag betrokken bij het onderzoek naar het Franse prijsaanduidingensysteem. De AVV heeft eind januari een plan van aanpak gereed over het onderzoek naar het Franse prijsaanduidingensysteem en de verwachte economische en gedragsaspecten. Het rapport komt medio 2007 en kabinetsstandpunt najaar 2007. De kamer is tussentijds geïnformeerd op 3 mei 2007
28 916-30 motie Verdaas: verzoekt de regering te inventariseren welke sectorale wetgeving, zoals de tracéwet, mogelijkwerijs voor integratie met de WRO in aanmerking komt, een analyse te maken van de voor- en nadelen van integratie van in ieder geval de Tracéwet en mogelijk andere wetgeving in de WRO en daarbij met een stappenplan aan te geven op welke wijze die integratie gestalte zou kunnen krijgen.	Debat mbt Nieuwe regels omtrent de ruimtelijke ordening (Wet Ruimtelijke Ordening) 08-02-2006 Tweede Kamer	VROM heeft besloten om de Universiteit Utrecht (mr. A. A. J. de Gier) in te schakelen om in te gaan op de mogelijkheden en wenselijkheden van integratie van o.a. de Tracéwet in de nieuwe Wet ruimtelijke ordening. Begin april is het eindconcept besproken en het advies van de begeleidingscommissie gereed. Naar verwachting zal het onderzoek eind augustus naar de Kamer worden gestuurd.
30 101 en 30 098-11 Motie van de leden Haersma Buma en Van der Staaij inzake de Wet bestuurlijke boete fout parkeren en andere lichte verkeersovertredingen.	Plenaire behandeling Wijziging Wegenverkeerswet 1994 ivm invoering bestuurlijke boete fout parkeren en andere lichte verkeersovertredingen 25-01-2006 Tweede Kamer	Het eerste deel van de motie (handhaving van snelheidslimieten in woongebieden aanzienlijk verbeteren, vooral in 30 km-gebieden, alsmede overleg met gemeenten om te komen tot uitbreiding van de handhaving waarbij gemeenten de opbrengst van de boetes na aftrek van reëel gemaakte kosten kunnen behouden) ligt op het terrein van Justitie. Het laatste deel van de motie (met gemeenten heldere afspraken maken over de fysieke eisen waaraan de infrastructuur op striktere handhaving moet voldoen) ligt op het terrein van VenW. De Tweede Kamer heeft op 20 maart 2007 met het wetsvoorstel ingestemd. Het voorstel ligt nu bij de Eerste Kamer. Het bedoelde overleg met gemeenten wordt meegenomen bij de implementatie van het wetsvoorstel.
30 080-13 motie Van Lith over schadeloosstelling van agrarische ondernemers i.h.k.v. PKB ruimte voor de Rivier.	Nota overleg PKB Ruimte voor de Rivier 19-06-2006 Tweede Kamer	Wordt in de planstudie- en uitvoeringsfase verder uitgewerkt. De kamer wordt hier in de VGR's van op de hoogte gehouden.
30 800-42 motie van het lid Van Oudenallen mbt de Tweede Zeesluis bij IJmuiden.	Algemene Politieke Beschouwingen 27 en 28-08-2006 Tweede Kamer	Op 15 mei 2007 is overleg met CPB geweest over de (concept) rapportage naar aanleiding van het onderzoek inzake de Tweede Zeesluis bij IJmuiden. Naar aanleiding van de rapportage heeft op 10 juli 2007 bestuurlijk overleg plaatsgevonden met de regio.

Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
29 984-69 motie Slob cs. over een eerdere evaluatie van de vervoersconcessie.	Spoeddebat Dienstregeling NS 2007 30-08-2006 Tweede Kamer	De in de motie genoemde onderwerpen (meer invloed TK op de dienstregeling t.a.v. bediening en reïssnelheden en vooraf i.p.v. achteraf spreken over vervoerplan) worden meegenomen in het project Evaluatie Spoorwetgeving. Volgt planning project Evaluatie Spoorwetgeving. Rapportage aan de TK gepland eind 2008.
30 368-5 motie Roefs cs. over experimenten met gratis of substantieel goedkoper openbaar vervoer voor ouderen.	VNO Initiatiefnota Dijkma over Gratis Openbaar Vervoer 30-08-2006 Tweede Kamer	De Kamer is op 5 juni 2007 geïnformeerd over gerichte experimenten met gratis OV of tariefverlaging voor ouderen van 65 jaar en ouder. Medio augustus 2007 moet per experiment een (tussen)evaluatie gereed zijn ten behoeve van de begrotingsbehandeling in de Kamer. Uiterlijk 1 februari 2008 moeten de eindevaluaties beschikbaar zijn. De resultaten van de evaluatie zijn in het voorjaar van 2008 klaar en gaan dan zo spoedig mogelijk naar de Kamer.
30 800-22 Motie van de leden Rutte en Verhagen mbt om een nieuwe inspanning te doen om de vele procedures te vereenvoudigen, te versnellen en te bundelen en daarmee de invoering van een éénbesluitregeling mogelijk te maken.	Algemene Politieke Beschouwingen 27 en 28-08-2006 Tweede Kamer	Bij brief van 16 februari 2007 is gereageerd op deze motie en die van Hofstra (30 800 A, nr. 38) en is de Kamer het voorstel voorgelegd om een rondetafelconferentie te beleggen. Doel daarvan was om vooruitlopend op een politiek debat feitelijkheden en inzichten te delen over (de vertraging van) besluitvormingsprocedure. Inmiddels heeft de Kamer laten weten niet te zullen deelnemen aan de rondetafelconferentie. VROM en VenW zijn begonnen met de voorbereidingen van de conferentie en hebben daartoe gesproken met oud PvdA-kamerlid Rob van Gijzel (Politeia). Inmiddels zijn de voorbereidingen stil gelegd, omdat van de zijde van VenW duidelijk werd gemaakt dat de Minister de motie Hofstra (instelling van een brede commissie a la Nouwen) wilde omarmen. De Kamer zal hier nog over worden geïnformeerd.
26 980-30 motie Van der Staaij over alternatieven voor ontpoldering Westerschelde.	VAO Natuurprogramma Westerschelde 05-10-2006 Tweede Kamer	Op 27 april 2007 heeft de minister van LNV, mede namens de staatssecretaris van VenW een brief over het natuurpakket Westerschelde naar de Kamer gestuurd. Over de motie Van der Staaij is opgenomen dat – in de lijn van de minister van LNV – ruimte wordt gegeven voor alternatieven, die serieus worden genomen. Ook is er op dit moment nog geen sprake is van onvrijwillige grondverwerving. Om te voorkomen dat speculanten onredelijke grondprijzen krijgen én om mogelijk te maken dat de afspraken met Vlaanderen worden nagekomen wil LNV toch de onteigeningstitel – eigen aan de Rijksprojectenprocedure – voor bijzondere gevallen in werking stellen.

Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
30 800 XII-22 Motie Van Hijum/Dijkzma: verzoekt de regering, om in overleg met de NS een set prestatie-indicatoren en kwaliteitsnormen te ontwikkelen die aansluit bij de behoefte van de reiziger om zo snel mogelijk «van deur tot deur» te worden vervoerd, en deze indicatoren en normen te vertalen naar afspraken in de vervoerplannen en de vervoerconcessie.	Begrotingsbehandeling 30-10-2006 Tweede Kamer	In het kader van de toegroei naar outputsturing wordt door NS (in gesprek met VenW) een representatieve set prestatie-indicatoren ontwikkeld. NS overlegt hierover onder andere intensief met de consumentenorganisaties om te bepalen welke indicatoren de beste representatie zijn van de kwaliteit van dienstverlening. Naast de klantordelen zal de representatieve set prestatie-indicatoren bestaan uit een aantal ondersteunende proces-indicatoren. Medio 2007 zal de Kamer hierover nader worden geïnformeerd.
30 800 XII-23 Motie Van Hijum CS.: verzoekt de regering, in overleg met de vervoerbedrijven een nieuw Aanvalsplan Sociale veiligheid Openbaar Vervoer op te stellen voor het verder verbeteren van de veiligheid na invoering van de OV-chipkaart, waarin onder meer aandacht is voor het in trein, metro, tram en bus, alsmede voor de sanctionering van zwartrijden, en de Kamer hierover uiterlijk 1 april 2007 te informeren.	Begrotingsbehandeling 30-10-2006 Tweede Kamer	Motie is betrokken in het AO over de evaluatie en de beleidsdoorlichting van het Aanvalsplan SVOV van 14 maart 2007. De staatssecretaris heeft toegezegd dat er een vervolg Aanvalsplan kort na het zomerreces komt. Dit vervolg aanvalsplan is een beperkt plan waarin aandacht zal worden besteed aan: <ul style="list-style-type: none"> <li>– invoering chipkaart en sociale veiligheid</li> <li>– elektronisch betalen in taxi</li> <li>– menselijk toezicht in het OV (incl. decentrale spoorlijnen en fietsenstallingen).</li> </ul>
30 800 A-26 motie Verdaas: Verzoekt de regering in samenwerking met de spoorsector een visie op internationaal treinvervoer te ontwikkelen met daarin aandacht voor (mogelijk) te heropenen grensoverschrijdende spoorverbindingen, voor mogelijkheden voor integratie van deze spoorverbindingen met de binnenlandse dienstregeling door het doortrekken van treinen naar grotere binnenlandse knooppunten (bijvoorbeeld Zwolle-Gronau, Eindhoven-Ruhrgebied en Groningen-Bremen) en voor uitbreiding en versnelling van de verbindingen tussen de Randstad en Duitsland, en verzoekt de regering mogelijke infrastructurele projecten die voortvloeien uit deze visie op te nemen als verkenning of planstudie in het volgende MIT Projectenboek.	MIT behandeling 30-10-2006 Tweede Kamer	Er wordt een visie op internationaal treinvervoer ontwikkeld met daarin aandacht voor de in de motie genoemde onderwerpen. Deze visie wordt opgesteld in samenhang met ondermeer de landelijke markt- en capaciteitsanalyse spoor, de ontwikkelingen op Europees niveau en ontwikkelingen mbt gedecentraliseerd spoorvervoer. In dit traject zal niet worden vooruitgelopen op mogelijke toekomstige verkenningen of planstudies. De planning is november 2007.



Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
<p>30 800 A-40 Hofstra CS.: Afzien van de Naardermeer-tunnel indien besloten wordt tot een aanpak die minstens even robuust is en waarbij wordt ingezet op:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Een vergroting van de bestaande wegcapaciteit op de A1, A6, A10 en AS9 (Gaasperdammerweg en Holendrecht-Badhoevedorp) met een gelijkwaardige kwaliteitsniveau van verkeersafwikkeling als in het verbindingsalternatief</li> <li>– Een planstudie voor een tweede verbinding via het IJmeer wordt voorbereid waarbij de verschillende modaliteiten (fiets, OV en auto) betrokken worden</li> </ul> <p>Verzoekt de regering dit alternatief zo snel mogelijk tot uitvoering te brengen onder de volgende voorwaarden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– De verkeershinder tijdens de uitvoering te minimaliseren</li> <li>– De wegcapaciteit ruimtelijk goed in te passen, bijvoorbeeld door eenvoudige overkappingen</li> <li>– De mogelijkheden van gestapelde wegen (dubbeldeks) te bezien</li> <li>– In te zetten op een volledig aquaduct bij Muiden in de A1</li> <li>– Voor de verschillende projectonderdelen te komen tot een kostenoptimalisatie en met de regio tot afspraken te komen over een rechtvaardige verdeling van de kosten.</li> </ul>	<p>MIT behandeling 30-10-2006 Tweede Kamer</p>	<p>Aan de Tweede Kamer is een brief gestuurd dat het vorige kabinet geen besluiten neemt over de A6/A9 (TK, 2006–2007, 30 687, nr. 8). Er is doorgewerkt aan voorbereiding van de besluitvorming, waarin de elementen uit de motie Hofstra zijn betrokken. In het concept Urgentieprogramma Randstad is de Planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere opgenomen. Daarmee is de urgentie van besluitvorming aangegeven. Besloten is al tot aanpassing en uitbreiding van de A1, A6 en A10-Oost. De besluitvorming gaat nog over de vraag of en zo ja hoe uitbreiding van de A9 nodig is en met welke inpassing Amsterdam (Gaasperdammerweg) en Amstelveen. Dit jaar neemt het kabinet een besluit en zal een brief naar de Tweede Kamer worden gestuurd, waarin is aangegeven hoe met de motie is omgegaan.</p>
<p>30 800 A-38 motie Hofstra CS.: Verzoekt de regering een breed opgezette commissie in te stellen, te vergelijken met het Platform Anders Betalen voor Mobiliteit, die in de loop van 2007 concrete, praktisch uitvoerbare en snel te implementeren voorstellen moet doen om de besluitvorming rond infrastructuurprojecten te versnellen en te stroomlijnen.</p>	<p>MIT behandeling 30-10-2006 Tweede Kamer</p>	<p>De Minister van VROM heeft mede namens de minister van VenW op 16 februari 2007 op deze motie en de motie Rutte/Verhagen (TK, 30 800, nr. 22) gereageerd. Op 5 juni 2007 is de Kamer geïnformeerd over het (gewijzigde) standpunt van ministers. Er wordt een commissie ingesteld die eind 2007 met resultaten zal komen.</p>
<p>30 800 XII-19 Motie Dijkma/Van Hijum: verzoekt de regering om van ProRail een netverklaring te vragen waarin de gemiddelde minimumsnelheden waar het goederenvervoer aan moet voldoen zijn opgenomen, waardoor het personenvervoer sneller gebruik kan maken van de beschikbare paden en er dus meer ruimte komt voor het personenvervoer om sneller te rijden, verzoekt de regering tevens met positieve prijsprikkels het gebruik van de Betuweroute te stimuleren.</p>	<p>Begrotingsbehandeling 30-10-2006 Tweede Kamer</p>	<p>In de brief aan de Kamer van 18 december 2006 informeert de Minister over het voornemen om te komen tot een efficiëntere verdeling van paden, door slimmer om te gaan met de capaciteitsverdeling. Bij differentiatie naar tijd, plaats en baanvak lijken prijsprikkels het meest geëigende middel. Dit is aan ProRail, die op dit moment reeds een onderzoek uitvoert naar prijsprikkels voor efficiënte benutting van het spoor (gebruiksvergoedingssystematiek, reserveringsvergoeding) en differentiatie in de Jaardienstregeling (schaarsteheffingen). Dit onder andere in het kader van de eerder aan de Kamer toegezegde evaluatie van de gebruiksvergoeding. In samenhang met de landelijke markt- en capaciteitsanalyses zal de Kamer geïnformeerd worden over het onderzoek naar prijsprikkels voor efficiëntere benutting van het spoor (gebruiksvergoeding, reserveringsvergoeding en schaarsteheffingen).</p>

Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
30 800 XII-29 Hofstra/Dijksma: verzoekt de regering een pre-verkenning uit te voeren naar de mogelijkheden van een integrale hoogwaardige ov-verbinding in de Randstad à la Rondje Randstad; verzoekt de regering, binnen deze pre-verkenning expliciet te kijken naar de mogelijkheden voor PPS en de rol die het bedrijfsleven kan spelen.	Begrotingsbehandeling 30-10-2006 Tweede Kamer	In lijn met de wens van de kamer en van de betrokken regio's zal ook de corridor Utrecht-Den Haag/Rotterdam mee worden genomen als focus-corridor in de Landelijke Markt- en capaciteitsanalyse spoor. Hiermee worden alle corridors die deel uitmaken van het zogenoemde «rondje randstad» meegenomen in deze analyse naar kansen en mogelijkheden voor een kwaliteitssprong op het spoor, waaronder het «spoorboekloos rijden» op de zware verbindingen. De analyse wordt daarmee als een pre-verkenning naar integrale hoogwaardige OV-verbindingen in de Randstad, waarmee de noodzaak vervalt tot het doen van een aparte pre-verkenning.
30 800 XII-25 motie Gerkens: verzoekt de regering te onderzoeken hoe dit bitumenkartel jarenlang heeft kunnen opereren zonder dat Rijkswaterstaat dit aanpakte en hierover binnen een jaar te rapporteren.	Begrotingsbehandeling 30-10-2006 Tweede Kamer	Er volgt voor de zomer van 2007 een voortgangsbericht. Het project loopt alsmede de geplande deelacties. De verwachting is dat het onderzoek in het najaar van 2007 gereed is.
30 800 A-27 motie Verdaas: Draagt de regering op, in overleg met de regio, een financieringsplan voor de aanleg van de tunnel in de N61 bij Sluiskil aan de Kamer te presenteren en daarbij het rendement van de Westerscheldetunnel nadrukkelijk te betrekken, en dit plan medio 2007 aan de kamer voor te leggen.	MIT behandeling 30-10-2006 Tweede Kamer	Met de provincie zeeland is over de aanleg van de tunnel Sluiskil een intentie overeenkomst gesloten. Daarin zijn ook afspraken vastgelegd over het overrendement Westerscheldetunnel. De in de intentieovereenkomst vastgelegde afspraken worden nu uitgewerkt en zullen medio 2007 gereed zijn.
30 800 XII-34 motie Van der Staij CS.: spreekt uit dat het wenselijk is de achterstand in het onderhoud van vaarwegen aanmerkelijk sneller dan thans voorzien in te lopen en verzoekt de regering de technische en procedurele mogelijkheden daartoe te onderzoeken, en op basis daarvan met concrete voorstellen te komen.	Begrotingsbehandeling 30-10-2006 Tweede Kamer	Rijkswaterstaat kan als agentschap «vooruitwerken» op de in de begroting afgesproken prestaties. De mogelijkheden hiertoe zijn afhankelijk van de liquiditeit van het agentschap, de mogelijkheden van de eigen organisatie (hoeveelheid beschikbare capaciteit) en de mogelijkheden van de markt, in casu de GWW-sector. In de jaren 2007 en 2008 wil RWS de mogelijkheid tot vooruitwerken gebruiken om een deel van het achterstallig onderhoud aan de hoofdvaarwegen sneller weg te werken dan in het Plan van aanpak beheer en onderhoud Rijksvaarwegen is aangegeven. De Minister komt er in de verantwoording 2007 (begin 2008) op terug.
30 800 A-30 motie Mastwijk CS.: Verzoekt de regering met de regio in overleg te gaan over het overdragen van de N69 aan de provincie Noord-Brabant onder gelijktijdige betaling aan de provincie van een «bruidsschat» waarin zijn begrepen een bedrag voor afkoop van het onderhoud en een bijdrage voor de aanpassing van de weg en de uitkomsten van dit overleg medio volgend jaar aan de Kamer voor te leggen.	MIT behandeling 30-10-2006 Tweede Kamer	Op 13 juni 2007 heeft de Minister aan de regio een aanbod gedaan voor de overname van de N69. Hiervoor heeft de Minister 6 miljoen euro toegezegd voor de afkoop van het beheer en onderhoud van de N69 en een extra bedrag van 10 miljoen euro als bijdrage.

Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
30 523-13 motie De Rouwe/Roefs over een aparte regeling voor historische vaartuigen voor recreatief gebruik.	Plenair debat Binnenvaartwet 12-04-2007 Tweede Kamer	In de AMvB en de Regeling ter uitvoering van de Binnenvaartwet, welke respectievelijk eind 2007 en in de eerste helft van 2008 aan de Tweede Kamer worden gezonden, zal uitwerking worden gegeven aan de motie De Rouwe/Roefs.
23 645-155 motie van Duyvendak/Mastwijk over een extra handeling bij een retourtje.	VAO OV-Chipkaart 26-04-2007 Tweede Kamer	21 juni 2007 Is er een tussenrapportage naar de Kamer gezonden.
31 070-7 motie Rutte c.s. over het betrekken van externe partijen bij de financiering van infrastructurele investeringen.	Debat Beleidsprogramma 19-06-2007 Tweede Kamer	Besluitvorming ligt op dit moment bij de Minister. Uitgangspunten en mogelijke samenstelling zijn voorgelegd. Minister heeft nog geen definitief standpunt bepaald.
27 625-89 motie Jansen/Vermeij over expliciete doelstellingen voor integratie in de waterketen	VAO Decemhernota 2006/Kaderrichtlijn water 28-06-2007 Tweede Kamer	Wordt in afstemming met de Staatssecretaris na de zomer opgepakt.
27 625-91 motie Jansen c.s. over een proef met een hevelvistrap	VAO Decemhernota 2006/Kaderrichtlijn water 28-06-2007 Tweede Kamer	Wordt in afstemming met de Staatssecretaris na de zomer opgepakt.
27 625-92 motie Van der Vlies c.s. over het niet doorvoeren van nieuwe extra lastenstijgingen voor de agrarische sector	VAO Decemhernota 2006/Kaderrichtlijn water 28-06-2007 Tweede Kamer	Wordt in afstemming met de Staatssecretaris na de zomer opgepakt.
27 625-93 motie De Krom c.s. over een Europees bronbeleid	VAO Decemhernota 2006/Kaderrichtlijn water 28-06-2007 Tweede Kamer	Wordt in afstemming met de Staatssecretaris na de zomer opgepakt.
27 625-94 motie De Krom/Van der Vlies over uitvoering van de Kaderrichtlijn Water in het buitenland	VAO Decemhernota 2006/Kaderrichtlijn water 28-06-2007 Tweede Kamer	Wordt in afstemming met de Staatssecretaris na de zomer opgepakt.
27 625-96 motie De Krom/Koppejan over een jaarlijkse besparing in de waterketen van 2%	VAO Decemhernota 2006/Kaderrichtlijn water 28-06-2007 Tweede Kamer	Wordt in afstemming met de Staatssecretaris na de zomer opgepakt.
De SAB zal in de toekomst de rol van nationaal instituut vervullen en daarvoor gefinancierd worden door Verkeer en Waterstaat, onafhankelijk van de subsidieafbouw. De Kamer zal geïnformeerd worden over de ontwikkelingen hieromtrent.	AO Binnenvaart 13-12-2001 Tweede Kamer	Het Kabinet heeft op 14 februari 2003 besloten om de subsidie aan de Stichting Scheepsafvalstoffen Binnenvaart (SAB) voort te zetten op een niveau van 80% van de oorspronkelijke subsidie, totdat het Scheepsafvalstoffenverdrag (SAV) in werking treedt. Dit verdrag treedt in werking na ratificatie door alle lidstaten. Na Zwitserland, Luxemburg, Nederland en Duitsland heeft ook Frankrijk het SAV geratificeerd (d.d. 15 september 2005). Momenteel wordt gewacht op ratificatie door België. Naar verwachting treedt het verdrag tweede helft 2007 in werking. Acties lopen om SAV rol te geven als nationaal instituut. Zo spoedig mogelijk na inwerkingtreding van het verdrag wordt de Kamer nader geïnformeerd.

Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
Het regioplan BOSE moet worden getoetst op oplossingsvermogen en de Tweede Kamer moet hierover worden geïnformeerd.	Behandeling MIT 08-12-2003 en 15-12-2003 Tweede Kamer	Tijdens het Bestuurlijk Overleg met Noord-Brabant in oktober 2006 is met de regio afgesproken dat, als vervolg op de netwerkanalyse Brabantstad, een nadere studie naar de problematiek rond Eindhoven zal plaatsvinden. Het BOSE – gebied maakt onderdeel uit van deze studie. De toegezegde € 50 miljoen blijft beschikbaar voor de regio. De studie wordt dit voorjaar afgerond. In het bestuurlijke MIT overleg van 13 juni 2007 is besloten om in 2008 een pilot MIRT-verkenning Zuid-Oost vleugel Brabantstad te starten. De kamer is hier op 25 juni 2007 schriftelijk over geïnformeerd.
De Minister heeft de Inspectie voor Verkeer en Waterstaat opdracht gegeven om samen met de verkeersleiding van ProRail na te gaan wat de beste plaats is om treinen met gevaarlijke stoffen te leiden naar een «refugee-plaats», zoals deze bestaat voor schepen. Die plaats moet natuurlijk zo ver mogelijk van huizen, scholen, kinderen, passagiers enzovoort liggen. De Minister zal de Kamer uitgebreid laat weten waar een trein naartoe gaat als er iets aan de hand is, en zal het ministerie de opdracht geven om een procedure op te stellen aan de hand waarvan een trein naar een plaats kan worden gedirigeerd waar die geen schade kan aanrichten en in de buurt waarvan in ieder geval geen mensen zijn.	Mondelinge vragenuur 23-11-2004 Tweede Kamer	ProRail heeft de eerste fase van het betreffende onderzoek uitgevoerd en hierover in concept gerapporteerd. Naar aanleiding van diverse ontvangen reacties, o.a. van IVW, is het concept-rapport door ProRail aangepast. Afronding van het rapport wordt in mei/juni 2007 verwacht, waarna de toegezegde informatieve brief aan de Kamer zal worden opgesteld. Naar verwachting zal die brief na het zomerreces aan de Kamer worden gezonden.
De Staatssecretaris zal in overleg met IPO bezien of de Commissie Tommel na 2005 voortgezet moeten worden en indien dit het geval blijkt te zijn de Commissie uitbreiden met een vertegenwoordiger uit het bedrijfsleven.	AO Bouwgrondstoffen 29-3-2005 Tweede Kamer	Begin 2006 is besloten de Commissie Tommel tot en met 2009 te continueren. De samenstelling van de Commissie wijzigt niet (IPO had bezwaar tegen uitbreiding). De Kamer zal hierover worden geïnformeerd in de eerstvolgende voortgangsrapportage. De betrokkenheid van het bedrijfsleven zal worden vergroot door participatie in de totstandkoming van de jaarlijkse rapportages.

Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
De Wijzigingsovereenkomst HSA-Staat (met daarin een update van gegevens) wordt vertrouwelijk aan de Kamer gestuurd	AO HSL-Zuid 20-04-2005 Tweede Kamer	VenW en NS hebben operationele afspraken gemaakt over de invulling van de wijzigingsprocedure uit de concessieovereenkomst. HSA heeft hierna een voorstel tot wijziging van de concessieovereenkomst ingediend in verband met de met België gemaakte afspraken over de treindienst Den Haag–Breda–Antwerpen–Brussel. Ook de gewijzigde reistijden in België komen in het voorstel tot wijziging van HSA terug. Het wijzigingsvoorstel van HSA wordt, conform de afgesproken operationele afspraken, beoordeeld door middel van een bindend adviesprocedure. De bindend adviseurs hebben in september 2006 HSA in het gelijk gesteld voor wat betreft de reistijden. Over het bedieningspatroon moet een uitspraak in het derde kwartaal van 2007 volgen. Als ook deze uitspraak is ontvangen zal een inhoudelijke beoordeling van het wijzigingsverzoek van HSA plaatsvinden. Over de uitkomsten van deze beoordeling zal de Minister de Kamer nader informeren.
Bij akkoord vervoerders wordt over 3 maanden de samenwerkingsovereenkomst HSA-NMBS (vertrouwelijk) naar de Kamer gestuurd	AO HSL-Zuid 20-04-2005 Tweede Kamer	Vervoerders HSA en NMBS lukt het niet de samenwerkingsovereenkomst af te ronden. Bijstand van minister van VenW is nodig. Wanneer de overeenkomst gereed is zal deze aan de Staat worden toegezonden ter beoordeling. Daarna kan de samenwerkingsovereenkomst (vertrouwelijk) ter inzage aan de Kamer worden gezonden.
De Staatssecretaris zal de Kamer informeren over het besluit over uitvoeringsvolgorde in de aanpak van zwakke schakels en de criteria die daarbij een rol hebben gespeeld	AO Planstudies prioritaire zwakke schakels kust 22-06-2005 Tweede Kamer	Medio 2007 zal deze toezegging gestand worden gedaan. De oplossingsrichtingen voor de versterking zijn dan bekend.
Mede namens de minister van Financiën zal de Staatssecretaris een brief sturen aan de TK over de mogelijkheden van voorfinanciering en rente-voorfinanciering en de mogelijke projecten in Nederland waar deze financieringsmethode zou zijn toegepast.	AO Planstudies prioritaire zwakke schakels kust 22-06-2005 Tweede Kamer	Het voortouw ligt bij Financiën. De verwachting is dat deze toezegging na de zomer van 2007 gestand zal worden gedaan.
Over circa twee jaar terugblik op de grote projecten (VGR, hoe de informatie, betrokkenheid Kamer ed).	Plenair debat TCI 7 en 8-06-2005 Tweede Kamer	Na de zomer van 2007 zal deze toezegging gestand worden gedaan
De Staatssecretaris start een extern onderzoek naar de mogelijkheden en effecten van privatisering van rijksbaggerdepots en de Kamer zal hierover bericht ontvangen.	AO Kabinetsstandpunt Waterbodems 12-10-2005 Tweede Kamer	Wegens ziekte van de onafhankelijk voorzitter van de stuurgroep die het externe onderzoek begeleidt, is opnieuw uitstel noodzakelijk. Volgens de huidige voorzitter zal de stuurgroep medio 2007 de Staatssecretaris het gevraagde advies aanbieden.
De Staatssecretaris zegt toe dat in de loop van 2006 een update van de economische gegevens van de belangrijkste gebruiksfunctie zal volgen.	AO Integraal Beheerplan Noordzee 2015 27-10-2005 Tweede Kamer	De update is onderdeel van een breder project. De resultaten zijn volgens huidige planning september 2007 beschikbaar.

Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
De Minister zegt het kamerlid Hofstra toe de wetsaanpassing die een wijziging van de APK mogelijk maakt. Dit om straks geen tijd te verliezen. Tevens zegt zij toe de frequentie van de APK dan te verlagen voor auto's die na 1-1-2006 een kenteken hebben gekregen.	Begrotingsbehandeling 07-12-2005 Tweede Kamer	6 juli 2007 Is een brief naar de Tweede Kamer gestuurd met een voorstel voor aanpassing van de APK-frequentie.
Er zal een innovatiefonds van € 10 mln. worden ingesteld. Voor 4 jaar voor binnenvaart en belemmeringen weg te nemen, zoals beperkte multimodale overslag faciliteiten.	Begrotingsbehandeling 07-12-2005 Tweede Kamer	Er is een programmabureau opgericht. Ook is aan SenterNovem de opdracht gegeven een pilot van een zogeheten SBIR-procedure uit te voeren. Hierbij zal aan de markt op basis van een probleemstelling gevraagd worden innovatieve ideeën in te brengen, waarvan de beste ideeën «beloond» worden met een opdracht voor verdere uitwerking. VenW heeft in samenwerking met partijen uit de logistieke ketens een structuur opgezet waarmee geborgd wordt dat € 10 miljoen overheidsmiddelen ten goede komen aan activiteiten en projecten die een innovatieve bijdrage kunnen leveren aan problemen op het terrein van logistiek, milieu en veiligheid. Er is een convenant tussen de Staat en de diverse branchepartijen waarin afspraken zijn vastgelegd. Er kunnen projectvoorstellen voor subsidie bij Senter Novem worden ingediend. Hiervoor zal een door de Europese Commissie goed te keuren juridisch kader voor financiële steun moeten worden ontwikkeld. Waar mogelijk zal VenW daarbij aansluiten bij wat op dit terrein voor de zeevaart is ontwikkeld.
De Staatssecretaris zegt het lid Hofstra toe dat zij niet van plan is om het contract met Eelde ten bedrage van 18 mln. op te zeggen vanwege de vertragingen (De Raad van State heeft een deel van de beslissing over Eelde vernietigd. Voor dat deel moest een nieuwe MER-procedure worden doorlopen, met alle bezwaarmogelijkheden van dien). Zij zegt toe dat dit bedrag voorlopig wordt gehandhaafd, maar het moet wel besteed worden voor het doel waar het voor wordt verstrekt. Voorlopig geldt wat haar betreft uitstel van een jaar (tot eind 2006).	Begrotingsbehandeling 07-12-2005 Tweede Kamer	Op 8 mei 2007 heeft – ter zitting – de behandeling van de beroepsschriften door de afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State plaatsgevonden. De uitspraak wordt begin juli 2007 verwacht.
De Minister zegt het lid Hofstra toe dat VenW volgend jaar begint met een proef om de snelheidsbegrenzers te testen op fraudegevoeligheid en handhaafbaarheid.	Begrotingsbehandeling 07-12-2005 Tweede Kamer	Het gaat om een proef waar een nieuwe vorm van snelheidsbegrenzing op bestelauto's in de praktijk wordt getest. Deze proef maakt onderdeel uit van het convenant veilig bestelverkeer dat de Minister heeft ondertekend samen met de brancheorganisaties in juni 2005. Na nodige voorbereidingstijd is de proef gestart. De resultaten komen naar verwachting eerste helft 2008 beschikbaar. Bij positieve uitkomsten zullen de convenantpartners zich inspannen de nieuwe vorm van snelheidsbegrenzing breder in te voeren.

Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
N-wegen: in 2007 een analyse van alle N-wegen. hierbij meenemen 2x1 versus 2x2 (opmerking Hofstra): beheer van de wegen	Notaoverleg MIT 12-12-2005 Tweede Kamer	De landelijke capaciteitsanalyse voor de wegen is opgestart. De toezegging wordt uitgevoerd door in de analyses de verkeersdruk te analyseren en daar waar nodig fysieke maatregelen te bedenken, waaronder 2x2.
De Minister zegt toe te bezien hoe een andere opzet van het MIT kan worden gerealiseerd n.a.v. opmerking Verdaas (Van Roerei naar Omelet)	Notaoverleg MIT 12-12-2005 Tweede Kamer	Het belang van de netwerkanalyses voor het verbeteren van de samenhang van netwerken op het regionale schaalniveau is groot. Dat moet zich ook vertalen naar de lange termijn investeringsstrategie. Het is de ambitie van VenW om de netwerkanalyses een centrale plek te geven in de ontwikkeling van het MIT in de komende jaren. Na de MIT behandeling in de Tweede Kamer, is gestart met een project ter uitwerking van het MIT nieuwe stijl. Daarbij wordt onder meer bekeken wat een MIT nieuwe stijl precies is, hoe dat eruit ziet, welke acties ondernomen moeten worden en wanneer die gerealiseerd kunnen zijn. Deze vragen worden betrokken bij het omzetten van een MIT in een MIRT.
Uitvoering ingetrokken motie Van der Ham: Verzoekt de regering om afwaardering van de bestaande autoweg onderdeel te maken van de planstudie N18 (is reeds onderdeel van de planstudie)	Notaoverleg MIT 12-12-2005 Tweede Kamer	Het afwaarderen van de bestaande autoweg wordt meegenomen in de planstudie N18. Concept Trajectnota zal in de tweede helft 2007 ter visie worden gelegd.
A28 ter hoogte van Lankhorst: versnelling wordt onderzocht. De afslag Staphorst wordt hierbij betrokken (MIT 2007)	Notaoverleg MIT 12-12-2005 Tweede Kamer	Er wordt in het kader van ZSM 2 zo snel mogelijk gewerkt om een extra rijstrook per richting te realiseren op de A28 tussen Hattemerbroek en Lankhorst in aansluiting op de spitsstroken bij Zwolle. Momenteel vindt er een luchtonderzoek plaats. Dit levert vertraging op in de procedure. Het OntwerpTracébesluit wordt in het 3e kwartaal 2007 ter visie gelegd. Uitvoeringstermijn blijft 2008/2009. De verplaatsing van afslag Staphorst wordt buiten de planstudie door de gemeente onderzocht.
N18: schriftelijke toelichting met betrekking tot problematiek kunstwerken bij 2x2 en financiële opzet	Notaoverleg MIT 12-12-2005 Tweede Kamer	Minister heeft toegezegd de problematiek kunstwerken bij 2x2 en financiële opzet in de planstudie N18 mee te nemen. Het project zit in de Trajectnota/MER-fase en zal in de 2e helft 2007 ter visie gaan. De Kamer wordt geïnformeerd als het standpunt is genomen.
Het proces van het Basisnet is erop gericht dat de NSP's (en andere bestaande afspraken) door kunnen gaan	AO Nota vervoer gevaarlijke stoffen 31-01-2006 Tweede Kamer	Deze toezegging is omgezet in één van de ontwerpeisen van het Basisnet. Dit houdt in dat de werkgroepen hiermee rekening houden bij het maken van de basisnetkaarten.

Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
De Staatssecretaris wil uitzoeken in hoeverre, analoog aan de motie Hofstra ivm wonen in ev-zone, tegemoet gekomen kan worden aan beperkte problematiek waarbij men op eigen terrein, als gevolg van doorsnijding van een contour, wel een bedrijfswoning mag bouwen maar er niet in kan wonen (opgebracht door Haverkamp/CDA)	AO Handhaving Schiphol 07-02-2006 Tweede Kamer	Het is niet verboden te wonen in de sloopzones rond Schiphol. Degenen die een woning bewonen in de sloopzones rond Schiphol mogen daar blijven wonen als zij dat willen. Bewoners hebben zelf de keuze of en wanneer zij uit de zones wensen te vertrekken, zoals dat in het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) is vastgelegd. Woningen in de sloopzones worden na het vertrek van de bewoner aan de woonbestemming onttrokken. Bestaande bedrijven zijn in de sloopzones (en ook in het gebied daarbuiten) toegestaan. Voor woningen geldt dat een redelijke vergoeding wordt geboden aan vertrekkende bewoners en aan eigenaren op het moment dat de woning aan de bestemming wordt onttrokken. Voor bedrijven geldt dat niet, omdat de bedrijven ook na vertrek van een bepaalde eigenaar als bedrijf mogen blijven bestaan. Voor bedrijfswoningen, waarbij de woon- en bedrijfsfunctie ruimtelijk aan elkaar gekoppeld zijn, zijn in het LIB geen bepalingen opgenomen. Op 25 juni 2007 is een brief hierover aan de Tweede Kamer verzonden. Er wordt nog geïnventariseerd om hoeveel woningen het gaat, hierover zal de Kamer nog worden geïnformeerd.
Voor het eind van het jaar zal ProRail een ERTMS-implementatieplan maken en de minister zal dit naar de Kamer sturen.	AO Spoorveiligheid 22-02-2006 Tweede Kamer	Vanwege een tragere planning van de besluitvorming bij de Europese Commissie over ERTMS dan oorspronkelijk was aangenomen hoeft het ERTMS-implementatieplan pas in het najaar van 2007 afgerond te zijn. De Minister heeft op 19 december 2006 de kamer laten weten dat het ERTMS-implementatieplan medio 2007 naar de Kamer gestuurd zal worden.
Het opstellen van een toelichting op de (werk)relatie met de Raad voor de Transportveiligheid (nu OvV) op verzoek van de vaste kamercommissie voor VenW. tevens: in mei 2006 komen IVW, ProRail en NS met een protocol voor de samenwerking en rolverdeling bij het uitvoeren en publiceren van ongevalsonderzoeken.	AO VKC V&W met IG inzake Jaarwerkplan 2005 17-11-2004 en AO Spoorveiligheid 22-02-2006 Tweede Kamer	Het afstemmingsprotocol tussen de OvV en de Rijksinspecties waarin onder meer afspraken zijn gemaakt over de verantwoordelijkheidsverdeling, over het delen van informatie en over de inhuur van deskundigheid, is op dinsdag 20 juni ondertekend door de voorzitter van de Onderzoeksraad voor Veiligheid en de leden van de Inspectieraad (voorheen IG-Beraad, waarin alle Inspecteurs-Generaal zitting hebben). In aanvulling op hetgeen in het afstemmingsprotocol is geregeld, is door OvV en de Inspectie voor het werkveld/domein Railverkeer een bijlage opgesteld, waarin specifieke gegevens en afspraken zijn opgenomen. Deze bijlage is in december 2006 door IVW en OvV vastgesteld. Prorail ontwikkelt een interne procedure/handleiding incidentenonderzoek, die naar verwachting op 1 september 2007 gereed is. Afronding van het samenwerkingsprotocol IVW-Prorail wacht op inwerkingtreding van die interne procedure en de verwerking daarvan in het concept-protocol.



Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
IVW heeft in 2005 inspectie snelheidsmetingen van treinen uitgevoerd. Er zijn weinig overtredingen geconstateerd. De inspectie zal in 2006 worden herhaald	AO Spoorveiligheid 22-02-2006 Tweede Kamer	In januari 2007 heeft IVW een concept-protocol voorgelegd aan NS voor commentaar. De reactie van NS daarop is eind juni ontvangen, in de vorm van een eigen NS conceptprotocol. IVW zal dat concept beoordelen.  De rapportage gaat vóór het einde van het zomerreces 2007 naar de Kamer.
De Minister zegt toe om de kamerleden schriftelijk op de hoogte te stellen van de stand van zaken met betrekking tot Galileo (GNSS) aan de hand van een mededeling van de Commissie die in juni zal uitkomen	AO Transportraad 22-03-2006 Tweede Kamer	De mededeling van de Commissie over de financiering van Galileo is substantieel vertraagd en wordt niet verwacht voor september 2007. De Kamer wordt met regelmaat op de hoogte gehouden van ontwikkelingen rond Galileo.
Toezegging richting Verdaas (PvdA) om in plaats van filecijfers van korte trajecten te komen met informatie over de file-ontwikkeling op grotere weggedeeltes: «trajecten top 10» vanwege verschuivingseffecten bij openstelling van spitsstroken	AO Aanpak files op korte termijn 31-05-2006 Tweede Kamer	De mobiliteitsmonitor 2006 (met daar de actuele fileontwikkeling) wordt in mei 2007 aan de Kamer aangeboden. File-ontwikkeling op grotere weggedeelten en de «van deur tot deur-benadering» komt aan bod bij de LMCA-weg.
De Minister geeft aan dat berekend is dat het Nieuw Rijbewijs Document gemiddeld 4 euro duurder zal zijn dan het huidige rijbewijs en zegt toe dat zij de tarieven van de gemeenten de komende tijd zal gaan monitoren/evalueren. De Kamer zal hierover bericht worden in de Verkeersveiligheidsbrief van 2007.	Plenaire behandeling Wetvoorstellen bromfietsrijbewijs en nieuw rijbewijsdocument 13-06-2006 Tweede Kamer	Uitvoering/monitoring vindt plaats in 2007. Brief wordt eind 2007 aan de Kamer gestuurd
De Minister zegt toe dat er gekeken zal worden naar de forensenoptie, waarbij burgers niet meer verplicht zijn hun rijbewijs in hun eigen gemeente aan te vragen maar bij elke gemeente terecht kunnen. Verder zal de Minister kijken of het mogelijk is om het rijbewijs thuisgestuurd te krijgen.	Plenaire behandeling wetsvoorstellen bromfietsrijbewijs en nieuwe rijbewijsdocument 13-06-2006 Tweede Kamer	Forensenoptie is afhankelijk van de invoering van een Gemeentelijke basis Administratie die landelijk te benaderen is. Voor het thuissturen zal eerst worden onderzocht hoe groot de behoefte hieraan is en welke mogelijkheden er zijn; thuissturen kan immers fraude bevorderen. VenW trekt hierin samen op met BZK.

Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
De Minister zegt toe de Kamer op het moment van behandeling van de PKB, Bestuursakkoord en UWO's nader te informeren over de luchtkwaliteit, inclusief de vraag of en hoeveel de (extra) kosten zijn. De Minister zegt toe dat het milieuconvenant er dit najaar ligt.	AO PMR 15-06-2006 Tweede Kamer	De minister heeft de Kamer op 5 september 2006 per brief nader geïnformeerd over de aanpak van de luchtkwaliteit onder het BLK 2005. Tijdens het Nota-overleg van 2 oktober 2006 is de minister expliciet ingegaan op de borging van maatregelen en de kosten voor de aanpak van luchtkwaliteit. Die borging vindt plaats in het kader van de bestemmingsplanprocedure. In dat kader zullen partijen in 2007 een (privaatrechtelijke) afdwingbare overeenkomst afsluiten waarin de te nemen maatregelen worden vastgelegd. Ook het kostenaspect wordt daarin geregeld. De minister verwacht overigens niet dat er sprake zal zijn van substantiële kosten voor de rijksoverheid. Het voorontwerp bestemmingsplan Maasvlakte 2 en het milieu-effectrapport waarin de effecten op de luchtkwaliteit uitgebreid zijn beschreven, zijn in procedure gebracht. Momenteel wordt de bijbehorende totstandkoming van het voorontwerp voor de Overeenkomst Luchtkwaliteit voorbereidt, deze dient gereed te zijn als het ontwerp bestemmingsplan Maasvlakte 2 in procedure wordt gebracht (naar verwachting september 2007). Verwacht wordt dat in het voorjaar verdere afspraken zullen worden gemaakt, gerelateerd aan de oplevering van de nieuwe achtergrondcijfers over luchtkwaliteit van het MNP (GCN 2007)MER Bestemming en aan het voorontwerp bestemmingsplan. De Kamer is in april 2007 hierover al geïnformeerd.
De Staatssecretaris zegt toe dat voor de AMvB (met nadere regels voor het tarieven-toezicht) bij eventuele wijziging van de inhoud in de toekomst een voorhangprocedure zal worden gevoegd. Bij de eerstvolgende wetswijziging zal deze voorhangprocedure in de wet worden vastgelegd.	Plenair debat Eerste Kamer inzake de exploitatie van de luchthaven Schiphol (privatisering NVLS) 20-6-2006 Eerste Kamer	Een wijziging van de Wet luchtvaart, waar bij o.a. de Dutch Expert Group aviation Safety (DEGAS) wordt opgericht, is (ambtelijk) in voorbereiding. De toezegging met betrekking tot de voorhangprocedure zal hierin worden meegenomen.
De Minister zal de beprijzing betrekken bij de 2e stap van de trajectnota MER inzake de A4 Delft-Schiedam	VAO Wegen 30-08-2006 Tweede Kamer	Planning is afhankelijk van uitkomst planstudie stap 1.
De Minister laat grondig onderzoek uitvoeren naar de consequenties van een verhoging van de maximum snelheid van caravans naar 100 km/u	AO Verkeersveiligheid 21-09-2006 Tweede Kamer	De AVV voert het onderzoek uit, dit wordt voorjaar 2007 afgerond. De Tweede Kamer wordt uiterlijk begin juli 2007 geïnformeerd.
Het kabinet (Minister van VenW) is bereid om een studie te verrichten naar de effecten van bellen en muziek luisteren tijdens het fietsen en naar de manier waarop fietsers op het risico kunnen worden gewezen.	Algemene Politieke Beschouwingen 27 en 28-09-2006 Tweede Kamer	Dit punt wordt meegenomen in de voorgenomen aanpak voor het verbeteren van de verkeersveiligheid bij fietsers. In aanvulling op mobiel bellen wordt het effect van muziek luisteren op de fiets onderzocht. De onderzoeksvraag wordt nu voorbereid.

Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
De Minister heeft een stimuleringsregeling van circa € 10–12 miljoen toegezegd voor de sectoren die nadeel ondervinden: met name de toeristisch-recreatieve sector en (in mindere mate) de visserij. Zij verwacht nadere voorstellen ter invulling hiervan vanuit de Provincie	Nota-overleg PMR 02-10-2006 Tweede Kamer	Momenteel wordt de regeling uitgewerkt in overleg met de provincies Zeeland en Zuid-Holland. In verband met de recente collegewisseling van de Provincie Zeeland loopt dit traject enige vertraging op. Ook vindt afstemming plaats met het visserij-beleid vanuit LNV. Medio 2007 moet de regeling gereed zijn. Er wordt nog bekeken of deze regeling nog ter toetsing (staatssteun) aan de Europese Commissie moet worden voorgelegd.
De Minister heeft toegezegd een aantal maatregelen te treffen om de toeristisch-recreatieve sector in de regio waar het zeereservaat komt, te versterken. Concreet is dit: 1. MIT verkenning naar de mogelijkheid van een doorlaat in de Brouwersdam; 2. Investeren in de uitwerking en uitvoering van het programma zoals aangekondigd in «Kracht van de Delta», op basis van nadere programmatische voorstellen van de provincie; MIT planstudie naar de aanpak van de bergingscapaciteit in het Volkerak-Zoommeer, mede in relatie tot de blauwalgenproblematiek;	Nota-overleg PMR 02-10-2006 Tweede Kamer	1. Doorlaatmiddel Brouwersdam. Opzet planstudie is in voorbereiding, planning volgt spoedig. 2. Deltaprogramma is in voorbereiding 3. Bergingscapaciteit VZM. In het Bestuurlijk Overleg Krammer Volkerak dient over de voortzetting een besluit te worden genomen.
Evaluatie waterschapsverkiezingen direct na verkiezingen in 2008. Elementen: – bekendheid waterschapsverkiezingen bij kiezer – indienen lijsten – opkomst – samenstelling gevormde besturen – internetstemmen – kostenbesparingen. Doel evaluatie: verbeterpunten voor regelgeving (intro lijstenstelsel niet meer ter discussie)	WGO Wet Modernisering Waterschapsbestel 16-10-2006 Tweede Kamer	Actie Medio 2008 voorbereiding evaluatie. Evaluatie zelf in 2009.
Beantwoording vragen SP over vormgeven betrokkenheid burger bij taken waterschap. Hierover nadenken met waterschappen.	WGO Wet Modernisering Waterschapsbestel 16-10-2006 Tweede Kamer	Er is contact met de Unie van Waterschappen over geweest, de bedoeling is om de Kamer in juli 2007 hierover te informeren.
Door de Minister is de toezegging die aan de Tweede Kamer reeds was gedaan nogmaals herhaald (twee maal per jaar rapporteren over hoe het systeem werkt) en daarnaast is toegezegd om een commissie met een onafhankelijke voorzitter het gehele meldingsysteem breed te evalueren, te starten over anderhalf jaar en af te ronden na twee jaar. Deze evaluatie moet niet alleen kijken naar het meldingsysteem, maar ook naar het optreden van de partijen daaromheen (politie en OM) en de werking van de Aanwijzing in relatie tot art. 5.3 Wet Luchtvaart.	Debat Eerste kamer over wijziging van de Wet Luchtvaart ter implementatie van richtlijn 2003/42/EG over het melden van voorvallen in de burgerluchtvaart 17-10-2006 Eerste Kamer	De eerste voortgangsrapportage gaat in juli 2007 naar de Kamer.
De Minister zegt toe dat ProRail – nadat het project Betuweroute is afgerond – nog een evaluatie zal doen naar het contractmanagement van TTI (tunneltechnische installaties)	AO TTI's Betuweroute 25-10-2006 Tweede Kamer	Afgesproken is dat ProRail in tweede helft 2007, na openstelling van de Betuweroute, deze evaluatie zal uitvoeren. Prioriteit wordt nu gegeven aan de uitvoering van resterende werkzaamheden om de ingebruikname van de Betuweroute mogelijk te maken

Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
De Minister zegt toe dat in de Landelijke Markt- en capaciteitsanalyse spoor de relatie met parkeren (P+R) goed wordt meegenomen	Begrotingsbehandeling 30-10-2006 Tweede Kamer	De landelijke markt- en capaciteitsanalyse spoor loopt
Minister zegt toe om bij de voorbereidingen van het MIT 2008 te bezien hoe inzicht gegeven kan worden in de investeringen per gebied en in de regiobijdragen.	WGO MIT 30-10-2006 Tweede Kamer	De mogelijkheden om dat inzicht te bieden worden meegenomen in de actie rond een MIT nieuwe stijl en het MIRT.
Voorjaar 2007 komt er een brief over de besluitvorming en invoeringsstrategie Anders Betalen voor Mobiliteit	Begrotingsbehandeling 30-10-2006 Tweede Kamer	De bedoelde brief is ingehaald door de passage in het beleidsprogramma van het kabinet. Hierin is globaal uitgesproken dat het kabinet een eerste stap wil zetten richting de landelijke kilometerprijs. Na de zomer 2007 wordt hierover door het kabinet een besluit genomen. Dit besluit zal ook worden voorzien van een planning voor de verdere besluitvorming en de invoeringsstrategie.
OV-ambassadeur betrekken bij klacht-afhandeling van reizigers op het spoor	Begrotingsbehandeling 30-10-2006 Tweede Kamer	De eerste stap is de opzet en start van een OV-loket. Daarna wordt bezien welke organisaties (o.a. mogelijkwerijs de OV-ambassadeur) rapportages en analyses zullen ontvangen. VenW, ROVER en ConsuWijzer zijn het op hoofdlijnen eens over een OV-loket en werken nu aan een Plan van Aanpak. Daarin zal ook aan de orde komen welke organisaties rapportages en analyses zullen ontvangen.
Begin 2007 komt er een stappenplan Anders Betalen voor Mobiliteit (met Financiën)	Begrotingsbehandeling 30-10-2006 Tweede Kamer	De staatssecretaris van Financiën heeft een eerste stap aangekondigd rond de afbouw van de BPM. Dit wordt in het belastingplan 2008 verder uitgewerkt. Het kabinet zal in september komen met een beeld over de eerste stap richting de kilometerprijs. Daarin zal ook nader worden teruggekomen op de verdere stappen met betrekking tot het afbouwen van de vaste belastingen.
De Minister zal de positie van skaters meenemen in het programma Beter Geregeld	Begrotingsbehandeling 30-10-2006 Tweede Kamer	Er wordt een aanpassing van het RVV 1990 voorbereid, waarbij het skaters, rolschaatsers e.d. wordt toegestaan ook het fietspad of fiets/bromfietspad te gebruiken.
De Minister zal de basisrapportage Anders Betalen voor Mobiliteit uitwerken en die begin volgend jaar aan de Kamer toezenden, waarbij aangetekend wordt dat op enkele punten meer recht gedaan wordt aan de fasering van dit grote project en aansluiten bij de wijze van omgaan met andere grote VenW-projecten	Begrotingsbehandeling 30-10-2006 Tweede Kamer	Na de zomer 2007 wordt over Anders Betalen voor Mobiliteit door het kabinet een besluit genomen.
Minister geeft aan dat als uit de uitkomsten van de landelijke markt- en capaciteitsanalyses spoor blijkt dat het nodig is om één of meer corridors aan te melden als TEN-project, dit zeker gedaan wordt.	WGO MIT 30-10-2006 Tweede Kamer	Landelijke markt- en capaciteitsanalyse spoor loopt. Besluitvorming over eventuele TEN aanmelding vindt plaats na afronding van – en besluitvorming over – de landelijke markt- en capaciteitsanalyse spoor (uiterlijk eind november 2007). De resultaten van de analyse worden aan de Kamer gezonden.

Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
Minster zegt toe dat de Kamer meer inzicht kan worden gegeven hoe de studie (OV SAAL) wordt afgewogen en welke criteria daarvoor zijn aangelegd.	WGO MIT 30-10-2006 Tweede Kamer	De studie is gestart op basis van het besluit van het kabinet in de Noordvleugelbrief. De activiteiten richten zich in deze eerste fase op een inventarisatie van verkeer- en vervoergegevens uit reeds verrichte studies en een inventarisatie van potentiële tracévarianten in samenwerking met de betrokken overheden en de spoorsector. Een tussenrapportage zal besluitvorming vragen over «no regret» investeringen op het spoorweginet op de corridor Schiphol–Lelystad op korte termijn (voor 2013), inzicht geven in de ontwikkeling van de vervoervraag op middellange (2020) en lange termijn (2030), de wenselijkheid van investeringen in het spoorweginet op middellange termijn en in de mogelijkheid van andere vervoersconcepten dan uitbreiding van het spoorweginet op lange termijn. Vanwege de samenhang met de ZZL is de tussenrapportage gepland voor september 2007.
Minister zegt toe een flyer uit te brengen waarin alle begrippen en definities over Anders Betalen voor Mobiliteit staan vermeld en dit te verspreiden naar alle regio's	WGO MIT 30-10-2006 Tweede Kamer	De flyer over de kilometerprijs waarin begrippen aan de orde komen, is gereed en wordt binnenkort naar de Tweede Kamer gestuurd. De flyer is een verdere uitwerking van het algemene verhaal over anders betalen voor mobiliteit.
Minister geeft aan dat de regio samen met RWS de situatie rond de A28 en de aansluiting van de N35 verkend. De resultaten zullen in 2007 in de Kamer besproken worden.	WGO MIT 30-10-2006 Tweede Kamer	Door regio is een gebiedsgerichte verkenning Zwolle A28 uitgevoerd. Deze wordt nu nog geoptimaliseerd en zal medio 2007 gereed zijn. Tijdens het bestuurlijke overleg met landsdeel Oost (eind 2007) zal deze besproken worden, waarna de Kamer kan worden geïnformeerd.
Minister geeft aan dat zij rond 15 april 2007 een besluit zal nemen over het beslisdokument N23 Westfrisiaweg	WGO MIT 30-10-2006 Tweede Kamer	Overleg tussen VenW en de regio over het beslisdokument heeft geleid tot het stellen van aanvullende vragen aan de regio. Dit is voor de regio aanleiding geweest aanvullend onderzoek op te starten. Een definitief besluit door de minister van VenW is pas mogelijk nadat het aanvullend onderzoek is afgerond. De provincie Noord-Holland heeft per brief aangegeven dat begin 2008 een besluit kan worden genomen.
De Minister zegt toe dat het vaststellen van de bereikbaarheidsknelpunten op de N-wegen wordt meegenomen bij de landelijke herijkingsoperatie voor de N-wegen in 2007. Er wordt een methodiek ontwikkeld om te bezien hoe het er met deze wegen voor staat.	WGO MIT 30-10-2006 Tweede Kamer	Dit wordt momenteel uitgevoerd in de Landelijke Capaciteitsanalyse Wegen.

Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
Er kan maximaal € 20 miljoen worden vrijgemaakt voor (bijvoorbeeld) modernisering Maasroute, extra impuls Zuid Willemsvaart en lig/afzetplaatsen (auto).	Begrotingsbehandeling 30-10-2006 Tweede Kamer	Medio mei 2007 is opdracht gegeven voor de besteding van deze middelen. Het gaat er om in 2007 een aantal lopende realisatieprojecten te versnellen (Zuid-Willemsvaart en Maasroute) en enkele voor de toekomst geplande (ligplaats) projecten uit te voeren (Waal en Amsterdam-Rijnkanaal).
De resultaten van de Commissie Financiering Primaire Waterkeringen zijn eind 2006 klaar en kunnen begin 2007 met een reactie naar de Kamer	Begrotingsbehandeling 30-10-2006 Tweede Kamer	Het rapport Vellinga is op 20 december 2006 verzonden aan de Kamer. De Staatssecretaris zal medio 2007 de Kamer berichten over het standpunt.
De consequenties van oude nog van toepassing zijnde verdragen zijn naar de mening van de Minister voldoende in beeld. Zij zal evenwel met haar ambtgenoot van Buitenlandse Zaken in overleg treden om te bezien, en zo ja op welke wijze kan worden voorkomen dat nieuwe onaangename verrassingen opduiken.	Begrotingsbehandeling 30-10-2006 Tweede Kamer	Het overleg met de minister van Buitenlandse Zaken heeft nog niet plaatsgevonden. Wel wordt er op dit moment binnen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat bekeken hoe (oudere) verdragen op onverwachte nadelige gevolgen kunnen worden getoetst.
Ten aanzien van de beveiliging van het traject Maastricht-Visé heeft de Minister aangegeven dat op het betreffende traject op korte termijn een ander (Belgisch) ATB-systeem (Crocodil) zal worden geïnstalleerd. Dat legt wel beperkingen op aan de NS, aangezien niet al het Nederlandse materieel meer op dat baanvak zal kunnen rijden. In overleg met NS en ProRail wordt bepaald binnen welke termijn deze oplossing te realiseren is. De Minister zegt toe daar snel met betrokkenen overleg over te plegen en de Kamer te informeren over de uitkomsten.	AO Betuweroute/HSL Zuid/Maastricht-Visé 20-12-2006 Tweede Kamer	ProRail verricht op het ogenblik een haalbaarheidsonderzoek waarover naar verwachting in de zomer 2007 over zal worden gerapporteerd.
VenW zal jaarlijks bij de begroting een overzicht geven van de uitgevoerde PPC's, met daarbij de overwegingen voor de keuze van de contractvorm.	AO PPS 01-02-2007 Tweede Kamer	In het MIT/SNIP projectenboek zal dit bij de betreffende projecten worden aangegeven.
De Minister zal onderzoek laten doen naar de relatie tussen vertrektijd en punctualiteitsnorm en hierover de Kamer informeren. (STS)	AO Spoorveiligheid 07-02-2007 Tweede Kamer	De resultaten van het aangekondigde onderzoek zullen in het najaar van 2007 beschikbaar zijn.
De Minister zal de Kamer informeren over de uitkomsten van het onderzoek/studie van NS reizigers naar mogelijkheden om de alertheid van machinisten te bevorderen bij snelheden lager dan 40km/u (april/mei 2007) (STS)	AO Spoorveiligheid 07-02-2007 Tweede Kamer	De voortgang van het betreffende onderzoek wordt weergegeven in de rapportages van de zogeheten Stuurgroep STS, welke periodiek verschijnen en door de Minister van VenW aan de Tweede Kamer worden gezonden. De eindresultaten van het onderzoek zijn naar verwachting eind 2007 beschikbaar.

Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
De Minister zal voor de zomer 2007 de Kamer informeren welke mogelijke trends zijn af te leiden uit de cijfers. (stijging STS in goederen vervoer)	AO Spoorveiligheid 07-02-2007 Tweede Kamer	Bedoelde analyse van de trends m.b.t. STS-passages goederenvervoer wordt betrokken in de rapportage van de IVW waarin de STS-passages over een periode van vijf jaar worden geanalyseerd. Vorig jaar is die vijfjaarsanalyse voor het eerst gepubliceerd. Zie het <i>Rapport stoptonend sein passages; oorzaken, gevolgen en trends 2001–2005</i> . Er wordt thans gewerkt aan actualisatie daarvan voor de periode 2002–2006. Het streven is deze rapportage rond het einde van het zomerreces te hebben afgerond.
De Minister zal de Kamer een brief sturen waarin zij aangeeft hoe de TCI-aanbevelingen bij de HSL zijn gevolgd.	AO Betuweroute en HSL 14-02-2007 Tweede Kamer	Tussenrapportage in brief over rapport ARK/ERTMS van 27 juni 2007 met verzoek tot uitstel na de zomer.
Er gaat een brief/rapport uit naar de Kamer over de ervaringen met PPS/DBFM en wat daar voor lessen uit kunnen worden getrokken	AO Betuweroute en HSL 14-02-2007 Tweede Kamer	Brief wordt opgesteld in overleg met Financiën. Wordt na de zomer naar de Kamer gestuurd. Dit is de Kamer gemeld in de brief over rapport ARK/ERTMS van 27 juni 2007.
Kamer zal impact studie VenW/VROM inzake emissiehandel luchtvaart worden toegezonden.	AO Transportraad 15-03-2007 Tweede Kamer	De studie loopt nog
De Segway zal onder voorwaarden worden toegelaten. Het SWOV zal een onderzoek verrichten op verkeersveiligheidsgebied. Parallel daaraan wordt een wijziging van beleidsregels voorbereid om geen tijd te verspillen. Vervolg over ca. 1/2 jaar	AO Segway en Wegen 20-03-2007 Tweede Kamer	De SWOV voert het onderzoek thans uit. Parallel hieraan wordt voor de verschillende denkbare scenario's van toelaten van de Segway in kaart gebracht wat van een keuze voor één van deze scenario's de consequenties voor de regelgeving zijn en welke trajecten doorlopen zullen moeten worden. Uiterlijk in oktober 2007 wordt de Kamer geïnformeerd over de uitkomst van het onderzoek.
De Minister gaat beter incident management voor de provinciale wegen in het Nationaal Mobiliteitsberaad aankaarten	AO Segway en Wegen 20-03-2007 Tweede Kamer	Minister zal in één van komende NMB's aandacht vragen voor beter incident management voor de provinciale wegen.
De Minister zal schriftelijke reageren op de A1 vraag van de heer Koopmans: nogmaals kijken of 2 jaar uitstel onderhoud op A1 bij Deventer kan worden uitgesteld zodat combinatie aanleg en onderhoud mogelijk is.	AO Segway en Wegen 20-03-2007 Tweede Kamer	De reactie wordt gecombineerd met een andere brief over groot onderhoud, filevermindering of aanlegprojecten. Deze gaat naar verwachting in de zomer 2007 naar de Kamer.
De resultaten van het onderzoek naar sociale veiligheid zullen worden betrokken bij de uitvoering van het programma voor het automatiseren van fietsenstallingen, dat nodig is om de betaalbaarheid van het stallen van fietsen te garanderen. De Minister kan geen garanties geven voor het handhaven van bewaakte stallingen, maar hij zal het signaal van de heer Mastwijk doorgeven aan de NS.	AO Beheer en vervoerplan ProRail 21-03-2007 Tweede Kamer	Het signaal is doorgegeven aan NS. Binnenkort wordt het resultaat van het onderzoek besproken met VenW.

Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
In het kader van het onderzoek naar de brandveiligheid van tankauto's wordt de Kamer geïnformeerd over de mogelijkheden tot het treffen van bronmaatregelen voor vervoer van gevaarlijke stoffen in kleinverpakkingen (VenW/VROM)	AO Externe veiligheid 04-04-2007 Tweede Kamer	Op 23 mei 2007 is de Kabinetsreactie op de aanbevelingen van de Onderzoeksraad voor Veiligheid uit de Veiligheidsstudie «Tankautobranden met gevaarlijke stoffen» aan de Kamer gezonden. Deze reactie was een co-productie van VenW, BZK, VROM en SZW. In de reactie is een passage opgenomen over bronmaatregelen voor vervoer van gevaarlijke stoffen in kleinverpakkingen.
Voor de zomer 2007 wordt de Kamer geïnformeerd over de resultaten van de besprekingen met DSM over het transport van ammoniak	AO Externe veiligheid 04-04-2007 Tweede Kamer	Besprekingen met DSM lopen nog. De Kamer zal hierover worden geïnformeerd.
De Minister zegt toe om bij de scenario-ontwikkeling voor regelgeving voor de verschillende denkbare manieren om de Segway toe te staan ook zou verkennen of er op een verantwoorde manier verruiming in de regelgeving kan worden aangebracht om flexibeler te kunnen reageren op nieuwe voertuigsoorten die zich aandienen	VAO Segway en Wegen 04-04-2007 Tweede Kamer	De verkenning van de mogelijkheden om te komen tot flexibilisering van de regelgeving wordt meegenomen bij de scenario-ontwikkeling van de verschillende manieren om de Segway toe te staan. Hier wordt op dit moment dus over nagedacht. Het antwoord komt zodra het SWOV onderzoek over de Segway is afgerond.
Zodra er een plan van aanpak OV-Loket is wordt dit aan de Kamer gezonden, tot die tijd worden er geen onomkeerbare stappen genomen	AO Aanbesteding stad- en streekvervoer 17-04-2007 Tweede Kamer	V&W is samen met ROVER en ConsuWijzer gestart met het maken van het Plan van Aanpak.
De Minister heeft met Duitsland principe afspraken gemaakt over aanleg van derde spoor in Duitsland. De Kamer wordt in rapportage geïnformeerd over de voortgang in de afspraken met Duitsland.	AO Betuweroute 19-04-2007 Tweede Kamer	Voortgang wordt in periodieke voortgangsrapportages aan TK gemeld. Elk half jaar, te beginnen per 1 oktober 2007
Rapportage van de meerkosten als gevolg van het uitstel van de start van de Betuweroute naar 16 juni 2007.	AO Betuweroute 19-04-2007 Tweede Kamer	Conform toezegging zal dit overzicht na de openstelling in de tweede helft 2007 worden verstuurd.
Nagaan of er nog onduidelijkheid is over ETCS specificaties. Kamerlid De Krom zal zijn informatie aan de Minister beschikbaar stellen.	AO Betuweroute 19-04-2007 Tweede Kamer	Het wachten is op nadere informatie van De Krom. Zonder deze informatie kan de Kamer niet nader geïnformeerd worden.
Gesprek Staatssecretaris met Viziris	AO OV-Chipkaart 19-04-2007 Tweede Kamer	Op 5 juli 2007 heeft een gesprek met Viziris plaatsgehad. De Kamer is hierover geïnformeerd op 21 juni 2007.
De Staatssecretaris zegt toe om een garantie te geven op het CBP-proof werken en op de opbrengst neutraliteit	AO OV-Chipkaart 19-04-2007 Tweede Kamer	CBP-proof gedeelte is meegenomen in de stand van zakenbrief van 21 juni 2007
Er komt een halfjaarrapportage OV-Chipkaart	AO OV-Chipkaart 19-04-2007 Tweede Kamer	In februari 2007 is 1e rapportage opgeleverd, in augustus 2007 volgt de 2e.



Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
<p>De Staatssecretaris zegt een vervolg-aanvalsplan toe voor kort na zomerreces. Dit is een beperkt plan waarbij aandacht zal worden besteed aan:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Invoering chipkaart en sociale veiligheid</li> <li>– Elektronisch betalen in taxi</li> <li>– Menselijk toezicht in het OV (inclusief gedecentraliseerde spoorlijnen en fietsenstallingen)</li> </ul> <p>Ook de controlefunctie van de Kamer wordt in het vervolg aanvalsplan betrokken.</p>	<p>AO Sociale Veiligheid in het Openbaar Vervoer 26-04-2007 Tweede Kamer</p>	<p>Zal kort voor het einde van het zomerreces verzonden worden.</p>
<p>Met het oog op milieu zal de Minister in het komende halfjaar tot jaar kijken naar de verschillen tussen rijden op diesel en rijden op elektriciteit, hoe de ontwikkelingen zijn en hoe hierop gescoord wordt. De Minister zal dit met cijfers onderbouwd meenemen in de voortgangsrapportages en aan de Kamer zenden. De Minister acht het zinnig om de discussie op dat moment te hernemen en te bezien of alles verloopt zoals verwacht is. Als dat niet zo is kan er nagegaan worden of er extra maatregelen genomen moeten worden</p>	<p>VAO Betuweroute 26-04-2007 Tweede Kamer</p>	<p>Loopt tot eind 2008.</p>
<p>De Staatssecretaris zegt toe dat lopende het onderzoek van de NS over sociale veiligheid in geautomatiseerde fietsenstallingen, het menselijk toezicht niet mag verminderen/verdwijnen.</p>	<p>AO Sociale Veiligheid in het Openbaar Vervoer 26-04-2007 Tweede Kamer</p>	<p>Zal kort voor het einde van het zomerreces verzonden worden.</p>
<p>De Minister zal de Kamer uitgebreid berichten over de ingroei van elektrische locs (in VGR's).</p>	<p>VAO Betuweroute 26-04-2007 Tweede Kamer</p>	<p>De eerstvolgende voortgangsrapportage verschijnt na de zomer 2007</p>
<p>In 2008 zal het vervoer over de Betuwelijn voor 35% elektrisch zijn, maar in 2016 is dat tot 60% gegroeid</p>	<p>VAO Betuweroute 26-04-2007 Tweede Kamer</p>	<p>De toezegging loopt.</p>
<p>De Minister zegt toe de Kamer informatie toe te zenden over de twee alternatieven die vanuit de Kamer het meest genoemd werden en zal deze laten actualiseren en deze zomer aan de TK toezenden; dat betreft het A67-tracé en het Sittard-tracé (ook wel Fenix-tracé genoemd). Ook als meer bekend wordt over een mogelijk Duits alternatief zal de Minister informatie daarover aan de Kamer zenden.</p>	<p>VAO IJzeren Rijn 15-05-2007 Tweede Kamer</p>	<p>Gaat in de zomer van 2007 naar de Kamer</p>
<p>Eind juni zendt de Minister een brief over toekomst Beneluxtrein naar aanleiding van een onderzoek van de NS naar vervoersbehoefte</p>	<p>AO HSL 24-05-2007 Tweede Kamer</p>	<p>De Minister koerst aan op een brief die eind juli naar de Kamer zal gaan</p>
<p>In september zendt de Minister een brief aan de Kamer met een go-nogobesluit start vervoer 160 kmpu en uitwerking vervoersconcessie HSA</p>	<p>AO HSL 24-05-2007 Tweede Kamer</p>	<p>Gaat in september 2007 naar de Kamer</p>
<p>Technische briefing HSL: september</p>	<p>AO HSL 24-05-2007 Tweede Kamer</p>	<p>De Kamer heeft vooralsnog geen gebruik gemaakt van het aanbod</p>

Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
<p>De Kamer was van mening dat een eerste evaluatie in 2011 te lang op zich laat wachten. Een beperkte voortgangsrapportage obv de bevindingen van de NMa in 2009 is op zijn plaats. De voortgangsrapportage wordt dan vooral gefocust op:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Verhoging uittredeleeftijd</li> <li>– Salarisontwikkelingen loodsen</li> <li>– Efficiencyontwikkelingen loodsdiensten</li> <li>– Verloop oplossing prepensioen (reserveringen en kapitaalopbouw)</li> </ul> <p>Voorts zijn een aantal aspecten genoemd die, naast alle reeds andere genoemde aspecten in de nota nav het verslag en Memorie van Toelichting, mee zullen worden genomen bij de «brede» evaluatie in 2011, zoals kosten voor juridische procedures en daadwerkelijke toename administratieve lasten.</p>	<p>Debat wetsvoorstel Markttoezicht registerloodsen 29-05-2007 Tweede Kamer</p>	<p>Rapportage NMa verschijnt medio 2009.</p>
<p>De Staatssecretaris geeft aan dat nu KNV Taxi en de Consumentenbond op dit punt niet tot overeenstemming zijn gekomen, zij zelf haar verantwoordelijkheid zal nemen. Ze gaat daartoe de ministeriële regeling aanpassen en hierin het «wachten op verzoek van de klant» regelen. Dit neemt ongeveer drie maanden in beslag. De definitieve invoering van de transparante tariefstructuur zou dus met drie maanden kunnen worden opgeschort.</p>	<p>AO Tariefstructuur Taxi 31-05-2007 Tweede Kamer</p>	<p>Invoering is met vier maanden uitgesteld en regeling wordt aangepast, de Kamer is geïnformeerd op 20 juni 2007</p>
<p>De Minister beziet de mogelijkheden om voor beginnende bestuurders de norm om verplicht (op eigen kosten) een cursus over drank in het verkeer te volgen te verlagen van 0,8 naar 0,5 promille. De Minister zal de resultaten hiervan aan de Kamer melden</p>	<p>AO Verkeersveiligheid 05-06-2007 Tweede Kamer</p>	<p>De toezegging loopt.</p>
<p>De Minister beziet de mogelijkheden te komen tot een versnelde invoering van een drugstest in het verkeer en zal in EU-verband aandringen op de noodzaak van een deugdelijke drugstest. De resultaten hiervan zal de Minister aan de Kamer melden.</p>	<p>AO Verkeersveiligheid 05-06-2007 Tweede Kamer</p>	<p>De Kamer is 5 juli 2007 geïnformeerd.</p>
<p>De Minister zegt de Kamer een overzicht van alle «mobielen» (scoot mobiel, brommobiel etc.) en de rechten en plichten die aan deze «mobielen» zijn verbonden toe.</p>	<p>AO Verkeersveiligheid 05-06-2007 Tweede Kamer</p>	<p>Overzicht wordt na het zomerreces 2007 naar de Tweede Kamer gestuurd.</p>
<p>De Minister beziet op korte termijn de juridische mogelijkheden om te komen tot begeleid autorijden vanaf 17 jaar en meldt dit aan de Kamer.</p>	<p>AO Verkeersveiligheid 05-06-2007 Tweede Kamer</p>	<p>De toezegging loopt.</p>
<p>De Minister onderzoekt de mogelijkheid van een second opinion (van een specialist) bij ontzegging van de rijbevoegdheid op medische gronden en meldt de Kamer voor het einde van 2007 over de resultaten hiervan.</p>	<p>AO Verkeersveiligheid 05-06-2007 Tweede Kamer</p>	<p>Gaat eind 2007 naar de Kamer</p>
<p>In december van 2007 zal de Minister de resultaten van het onderzoek naar bellen/muziek luisteren op de fiets aan de Kamer melden.</p>	<p>AO Verkeersveiligheid 05-06-2007 Tweede Kamer</p>	<p>Gaat eind 2007 naar de Kamer</p>

Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
De Minister zegt toe in 2008 met een experimenteerwet voor het alcoholslot te komen, tenzij blijkt dat dit de definitieve invoering van het alcoholslot zal vertragen.	AO Verkeersveiligheid 05-06-2007 Tweede Kamer	De toezegging loopt.
In het najaar van 2007 zal de Minister een strategische visie op verkeersveiligheid aan de Kamer zenden. In deze visie zal de Minister extra aandacht hebben voor kwetsbare groepen en ingaan op de top 3 aan meest effectieve maatregelen.	AO Verkeersveiligheid 05-06-2007 Tweede Kamer	Gaat in het najaar van 2007 naar de Kamer
De Minister heeft toegezegd dat de LZV-brief uiterlijk aan het eind van de zomer naar de Kamer komt.	AO Verkeersveiligheid 05-06-2007 Tweede Kamer	De Kamer is 10 juli 2007 geïnformeerd.
Kamer zal een technische briefing krijgen over Galileo en SESAR	AO Transportraad 06-06-2007 Tweede Kamer	De Minister moet de technische briefing nog formeel schriftelijk aanbieden.
Kamer zal informatie ontvangen over de (maximale) differentiatie van luchthavengelden (huidige mogelijkheden en mogelijkheden onder voorgestelde EU-wetgeving)	AO Transportraad 06-06-2007 Tweede Kamer	De brief zal in september naar de Kamer worden verzonden.
Netwerk spoorgoederenvervoer: FERRMED-studie naar de haalbaarheid netwerk tussen Noordzeehavens en Westelijk Middellandse zeehavens zal naar de Kamer worden verzonden, mits deze studie openbaar is	AO Transportraad 06-06-2007 Tweede Kamer	De studie is nog niet beschikbaar.
Voor de gelijkwaardigheidscriteria wordt – ter controle – ook een berekening gemaakt met oude gegevens, oude geluidmaten en oude inzichten, oftewel in de MER wordt als extra check ook doorgerekend met de oude modellering.	AO Benutten milieuruimte Schiphol 07-06-2007 Tweede Kamer	De toezegging loopt.
De Minister dringt aan op spoedige behandeling van het wetsvoorstel RBML. Hij is bereid om over decentralisatie eind dit jaar te beslissen, als de uitkomsten over luchthavensysteem er zijn. De Minister wil het wetsvoorstel zeer spoedig aanpassen, zodat de wet door kan, maar over decentralisatie wordt later besloten	AO Benutten milieuruimte Schiphol 07-06-2007 Tweede Kamer	Over de decentralisatie wordt eind dit jaar beslist, als de uitkomsten over luchthavensysteem er zijn
Voor het komende zomerreces zal met de Kamer worden gesproken over de visie van de Minister op de korte termijn ontwikkeling van Schiphol. Voor wat betreft de lange termijn zal het rijk – naast de visie van de sector – ook een eigen probleemanalyse opstellen.	AO Benutten milieuruimte Schiphol 07-06-2007 Tweede Kamer	De korte termijnvisie is op 25 juni 2007 aan de Tweede Kamer gezonden. Tijdens de 2e termijn van het AO Schiphol op 26 juni is met de Kamer over de korte termijnvisie gesproken. De probleemanalyse is 2 juli 2007 aan de Kamer gezonden.

Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
Er zal onderzoek worden gedaan naar mogelijkheden en effecten van: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Een luchthavensysteem en welke luchthavens daarin thuis horen;</li> <li>– Het sturen op economische betekenis van verbindingen;</li> <li>– Het stellen van milieueisen aan vliegtuigen bij uitgifte van nieuw slots</li> </ul>	AO Benutten milieurimte Schiphol 07-06-2007 Tweede Kamer	Het luchthavensysteemonderzoek is in afrondende fase en wordt openbaar nadat de probleemanalyse aan Tweede Kamer wordt aangeboden (naar verwachting rond zomerreces). De beleidsmatige uitwerking hieraan wordt gegeven ter uitvoering van het convenant hinderbeperkende maatregelen. Sturen op economische betekenis krijgt aandacht in de netwerkanalyse en de door het Rijk op te stellen mainportvisie die eind 2007/begin 2008 aan de Kamer zal worden aangeboden. Ook hierin zal het luchthavensysteem aandacht krijgen.
De Minister zal binnenkort reageren op verzoek voor vervangende grenswaarden voor Schiphol vanwege groot baanonderhoud	AO Benutten milieurimte Schiphol 07-06-2007 Tweede Kamer	Het verzoek voor vervangende grenswaarden vanwege groot onderhoud is nog in behandeling.
De Kamer zal worden geïnformeerd over de uitkomsten van IMO/MEPC 56 voor wat betreft afspraken over luchtverontreiniging	AO Groenboek Europees Maritiem Beleid 12-06-2007 Tweede Kamer	In juli 2007 vindt de 56e vergadering van MEPC plaats. Na het zomerreces zal de Kamer geïnformeerd worden over de belangrijkste afspraken ten aanzien van luchtverontreiniging die tijdens deze vergadering worden gemaakt.
De Kamer zal te zijner tijd worden geïnformeerd over het in voorbereiding zijnde interdepartementale draaiboek «piraterij»	AO Groenboek Europees Maritiem Beleid 12-06-2007 Tweede Kamer	De toezegging loopt.
Een vraag van mevrouw Dezentjé-Hamming over de gevolgen voor de koopvaardij van maatregelen m.b.t. IUU-fishing wordt schriftelijk beantwoord	AO Groenboek Europees Maritiem Beleid 12-06-2007 Tweede Kamer	De internationale koopvaardij werd recent geleden overvallen door allerlei regels die ertoe moeten leiden dat illegale visserij wordt bestreden. Nagegaan zal worden of hierover Europees overleg heeft plaatsgevonden en tevens zal worden nagegaan wat de consequenties hiervan voor de zeescheepvaart zijn. De Kamer zal hierover na het zomerreces worden geïnformeerd.
Een vraag van de heer Kortenhorst (CDA) over de problematiek van piraterij in relatie tot de 12-mijlszone wordt schriftelijk beantwoord	AO Groenboek Europees Maritiem Beleid 12-06-2007 Tweede Kamer	Bij het aanbieden van het draaiboek «piraterij» aan de Kamer, zal de beantwoording van deze vraag worden meegenomen. De verwachting is dat het «draaiboek» eind 2007 gereed is voor aanbidding.
Een vraag van mevrouw Dezentjé-Hamming en dhr. Kortenhorst over de relatie Groenboek met Havenontvangstinstallaties wordt schriftelijk beantwoord (naast verdere mondelinge toelichting tijdens het AO Probo Koala)	AO Groenboek Europees Maritiem Beleid 12-06-2007 Tweede Kamer	De Kamer is 10 juli 2007 schriftelijk geïnformeerd over het beleid m.b.t. HOI's (inclusief havenrapportages).
Tegen het einde van het jaar komt er een overzicht van de stand van zaken en al in beeld zijnde concrete uitwerkingsmogelijkheden voor private financiering van infrastructuur	Debat Beleidsprogramma 19-06-2007 Tweede Kamer	Gaat eind 2007 naar de Kamer.
Na de zomer komt er een kabinetsstandpunt over Anders Betalen voor Mobiliteit	Debat Beleidsprogramma 19-06-2007 Tweede Kamer	Volgt na de zomer van 2007.

Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
De Minister zegt toe dat de nieuwe gelijkwaardigheidscriteria het uitgangspunt zullen zijn voor verdere besluitvorming over de ontwikkeling van Schiphol op middellange termijn.	AO Benutten Milieurimte Schiphol 26-06-2007 Tweede Kamer	De toezegging wordt meegenomen in het besluitvormingstraject.
Er zal in het MER ook een controleberekening wordt gemaakt, met oude modellen, oude woningbestanden, oude geluidsmaten en dus ook de oude criteria voor gelijkwaardigheid	AO Benutten Milieurimte Schiphol 26-06-2007 Tweede Kamer	De toezegging wordt bij de MER betrokken.
Er worden controleberekeningen op het MER onderzoek gedaan door bureau Adecs, en dat pas daarna een besluit wordt genomen over aanpassing van het LVB.	AO Benutten Milieurimte Schiphol 26-06-2007 Tweede Kamer	Met de uitvoering van de toezegging wordt begonnen.
Via de Koninklijke weg wordt besloten over aanpassing van het LVB en dat het ontwerp dus wordt voorgehangen bij de Kamer, voor advies naar de Raad van State gaat, en 6 weken inspraak volgt	AO Benutten Milieurimte Schiphol 26-06-2007 Tweede Kamer	Met de uitvoering van de toezegging wordt begonnen.
De Minister zal de initiatiefnemers vragen of zij ook een berekening willen maken met een grotere overschrijdingskans zodat de grenswaarden minder hoeven te worden verhoogd.	AO Benutten Milieurimte Schiphol 26-06-2007 Tweede Kamer	Met de uitvoering van de toezegging wordt begonnen.
De Minister vraagt de Alders-tafel om het korte termijn proces van de afgelopen 6 maanden te evalueren en daarover direct na het zomerreces aan hem en de Kamer te rapporteren.	AO Benutten Milieurimte Schiphol 26-06-2007 Tweede Kamer	Met de uitvoering van de toezegging wordt begonnen.
De Staatssecretaris zal de Kamer nader informeren over Deltacommissie zodra er meer duidelijkheid is over opdracht/samenstelling	AO Kabinetsstandpunt Rampenbeheersing overstromingen 27-06-2007 Tweede Kamer	Met de uitvoering van de toezegging wordt begonnen.
Brief met overzicht van benodigde en gereserveerde financiële middelen voor WV21	AO Kabinetsstandpunt Rampenbeheersing overstromingen 27-06-2007 Tweede Kamer	Met de uitvoering van de toezegging wordt begonnen.
Kader uitbrengen over bouwen in diepegelegen polders/buitendijks en dit integreren met nota WV21	AO Kabinetsstandpunt Rampenbeheersing overstromingen 27-06-2007 Tweede Kamer	Met de uitvoering van de toezegging wordt begonnen.
De Staatssecretaris zal de Kamer nader informeren over faalkans van de balgstuw bij Kampen (vraag SGP)	AO Kabinetsstandpunt Rampenbeheersing overstromingen 27-06-2007 Tweede Kamer	Met de uitvoering van de toezegging wordt begonnen.
De Staatssecretaris zal de Kamer nader informeren over Deltacommissie zodra er meer duidelijkheid is over opdracht/samenstelling	AO Kabinetsstandpunt Rampenbeheersing overstromingen 27-06-2007 Tweede Kamer	Met de uitvoering van de toezegging wordt begonnen.
Krommenie/Hemboog: Het betreft werkzaamheden in het kader van regionet, rondom Amsterdam. De Kamer nader informeren in het geval de planning van deze projecten vertraagd	Wetgevingsoverleg Jaarverslagen VenW 2006 28-06-2007 Tweede Kamer	Met de uitvoering van de toezegging wordt begonnen.
Schriftelijk reageren op het SP-rapport «Ga toch fietsen? Zorg voor stalling!»	Wetgevingsoverleg Jaarverslagen VenW 2006 28-06-2007 Tweede Kamer	Met de uitvoering van de toezegging wordt begonnen.

Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
De Kamer wordt na de zomer geïnformeerd over de stand van zaken bij het onderhoud van kunstwerken (onderhoud van bruggen)	Wetgevingsoverleg Jaarverslagen VenW 2006 28-06-2007 Tweede Kamer	Volgt na de zomer van 2007.
Schriftelijk reageren over een eventueel vervolg van het programma «rijassistent»	Wetgevingsoverleg Jaarverslagen VenW 2006 28-06-2007 Tweede Kamer	Met de uitvoering van de toezegging wordt begonnen.
Serius naar alternatieven uit de private sector blijven kijken, toezegging gedaan naar aanleiding van een discussie met het kamerlid Koopmans over het Meppelerdiep	Wetgevingsoverleg Jaarverslagen VenW 2006 28-06-2007 Tweede Kamer	Met de uitvoering van de toezegging wordt begonnen.
Bij de begroting 2009 kijken of het inlopen van de achterstand in beheer en onderhoud van vaarwegen mogelijk is	Wetgevingsoverleg Jaarverslagen VenW 2006 28-06-2007 Tweede Kamer	Met de uitvoering van de toezegging wordt begonnen.
Brief over het belang van waterveiligheid	Wetgevingsoverleg Jaarverslagen VenW 2006 28-06-2007 Tweede Kamer	Met de uitvoering van de toezegging wordt begonnen.

## 6.2 BIJLAGE ZBO'S EN RWT'S

Naam organisatie	RWT	ZBO	Funcitie	Begrotings- artikel(en)	Raming	URL
Dienst Wegverkeer (RDW)	X	X	keuren en registreren voertuigen/onderdelen	32.01	900	www.rdw.nl
Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL)	X	X	luchtverkeersbegeleiding	35.03.02		www.lvnl.nl
Stichting Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR)	X	X	afnemen div. mobiliteitsexamens	32.01	6 800	www.cbr.nl
Stichting Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie (NIWO)	X	X	afgeven vergunningen	35.04.04		www.niwo.nl
Stichting Airport Coordination Netherlands (SACN)		X	slottoewijzing	n.v.t.		www.slotcoordination.nl
Innovam Branche Kwalificatie Instituut van de stichting VAM (IBKI)	X	X	afnemen examen rij-instructeur, APK-keurmeester	n.v.t.		www.ibki.nl
Stichting Vaarbewijs- en Marifoonexamens (Vamex)	X	X	afnemen examen klein vaarbewijs	n.v.t.		www.vamex.nl
Bevoegde Autoriteiten Rijnvaart		X	div. bevoegdheden	n.v.t.		n.v.t.
Havenbeheerders		X	zorgdragen voor ontvangstinrichtingen voor scheepsafval	33.02.02		div.
Rijkshavenmeester Rotterdam	X	X	havenverkeersleiding	33.02.02		www.portofrotterdam.com
Nationale Loodsencorporatie (NLC)	div	div	beloodsen van schepen	33.02.02		www.loodswezen.nl
Regionale Loodsencorporaties (RLC's)	X	X	beloodsen van schepen	33.02.02		www.loodswezen.nl
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.
Stichting Inschrijving Eigen Vervoer (SIEV)	X	X	inschrijven eigen vervoer	34.01.06		www.siev.nl
Stichting Examenbureau Beroepsvervoer (SEB)	X	X	Afnemen examens beroepsvervoer	35.04.04		www.seb-beroepsvervoer.nl
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.
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.

Naam organisatie	RWT	ZBO	Functie	Begrotings- artikel(en)	Raming	URL
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 loodsenexamens	33.02.02		n.v.t.
Commissie van Beroep Loodsenexamens		X	beroepsinstantie loodsenexamens	33.02.02		n.v.t.
Commissie voor Beroep WRM 1993		X	beroepsinstantie examen rij-instructuur	n.v.t.		n.v.t.
HISWA-vereniging	X	X	afgeven fabriekscodes	n.v.t.		www.hiswa.nl
Stichting Scheeps Afvalstoffen Binnenvaart (SAB)	X	X	afgeven olieafgifteboekje	36.04.03		www.sabni.nl
ProRail	X		beheren spoorinfrastructuur	13.05.03	1 004 574	www.prorail.nl
Nederlands Loodswezen BV	X		faciliteren beloodsen schepen	33.02.02		www.loodswezen.nl
NV Westerscheldetunnelmaatschappij	X		exploiteren westerscheldetunnel	n.v.t.		www.westerscheldetunnel.nl
Regionale luchthavens <sup>1</sup>	X		div	35.01.05		div.

<sup>1</sup> Met de invoering van het wetsvoorstel RRKL zullen de regionale luchthavens geen RWT meer zijn.



### 6.3 AFKORTINGENLIJST

#### A.

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

#### B.

BDU	=	Brede Doeluitkering
BIBOB	=	(wet) bevordering integriteitsbeoordelingen door het openbaar bestuur
BKL	=	Basiskustlijn
BLD	=	Baten-Lastendienst
BLS	=	Baten-Lastenstelsel
BPM	=	
BuZa	=	Ministerie van Buitenlandse Zaken
BZK	=	Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

#### C.

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

#### D.

dB	=	Decibel
DBFM	=	Design-Build-Finance-Maintenance
DG	=	Directeur Generaal
DRIP	=	Dynamische route- en informatiepanelen
DVM	=	Dynamisch Verkeersmanagement

#### E.

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

<b>F.</b>	
FAA	= Federal Aviation Administration
FES	= Fonds Economische Structuurversterking
<b>G.</b>	
GGOR	= Gewenste Grond- en Oppervlaktewater Regime
GIS	= Geluidsisolatieproject Schiphol
GNB	= Gemeenschappelijk Nautisch Beheer
GVB	= Gemeentelijke Vervoerbedrijven
GTI	= Grote Technologische Instituten
GMES	= Global Monitoring for Environment and Security
<b>H.</b>	
HSL	= Hogesnelheidslijn
HGIS	= Homogene Groep Internationale Samenwerking
HOI	= Havenontvangst Installatie
HNR	= Het Nieuwe Rijden
HSA	= High Speed Alliance
HWN	= Hoofd Wegennet
<b>I.</b>	
IBN	= Integrale Beheersplan Noordzee
ICAO	= International Civil Aviation Organization
ICES	= Interdepartementale Commissie voor Economische Structuurversterking
ICT	= Informatie en Communicatie Technologie
IDON	= Interdepartementaal overleg beleid Noordzee
IDV	= Interim Duurzaam Veilig
IF	= Infrastructuur Fonds
ILO	= International Labour Organization
IMO	= International Maritime Organisation
IPCC	= Intergovernmental Panel on Climate Change
IPG	= Innovatieprogramma Geluid
IPK	= Innovatieprogramma Klimaat
ISA	= Intelligente SnelheidsAssistent
IT	= Informatie Technologie
IVM	= Integrale Verkenningen Maas
IVW	= Inspectie Verkeer en Waterstaat
<b>K.</b>	
KDC	= Knowledge Development Center
KIM	= Kennisinstituut voor Mobiliteit
KNMI	= Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut
KNRM	= Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij
KpVV	= Kennisplatform Verkeer en Vervoer
KRW	= (Europese) Kaderrichtlijn Water
Kton	= kiloton (miljoen kilo)
<b>L.</b>	
LIB	= Luchthavenindelingbesluit
LMCA	= Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse
LNV	= Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit
LVB	= Luchthavenverkeerbesluit
LVNL	= Luchtverkeersleiding Nederland
LRIT	= Long Range Identification and Tracking
LZV	= Langere, Zwaardere Vrachtwagens

L <sub>Den</sub>	= Day-evening-night level
<b>M.</b>	
MAA	= Maastricht Aachen Airport
MARIN	= Stichting Maritiem Research Instituut Nederland
MER	= Milieu Effect Rapportage
MIA	= Milieu investeringsaftrek
MIT	= Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport
MIRT	= Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
MJPO	= Meerjarenprogramma Ontsnippering
MOU	= Memorandum of Understanding
Mton	= miljard kilo
MTR	= Maximaal Toelaatbaar Risico
MTR	= Mid-term Review Beheer en Onderhoud
MUAC	= Maastricht Upper Area Control Centre
<b>N.</b>	
NAVO	= Noord-Atlantische Verdragsorganisatie
NBW	= Nationaal Bestuursakkoord Water
NEN	= Nederlands Normalisatie-instituut
NGO	= Niet Gouvernementeale Organisatie
NLR	= Nationaal Lucht- en Ruimtevaart Laboratorium
NNI	= Nederlands Normalisatie Instituut
NOMO	= Nota Mobiliteit
NO <sub>x</sub>	= Stikstofoxiden
NO <sub>2</sub>	= Stikstofoxide
NS	= Nederlandse Spoorwegen
NSR	= NS-Reizigers
NV	= Naamloze vennootschap
NW4	= Vierde nota Waterhuishouding
<b>O.</b>	
OAG	= Official Airline Guide
OSPAR	= Oslo-Parijs
OV	= Openbaar vervoer
OMI	= Ozon Monitoring Instrument
<b>P.</b>	
PAGE	= Plan van Aanpak Goederen Emplacementen
PKB	= Planologische Kernbeslissing
PMR	= Project Mainportontwikkeling Rotterdam
PPS	= Publiek-private samenwerking
PVVP	= Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan
<b>R.</b>	
RDW	= Rijksdienst voor het Wegverkeer
RHB	= Rijkshoofdboekhouding
RIKZ	= Rijkswaterstaat Rijksinstituut voor Kust en Zee
RIS	= Rivier Informatie Systemen
RIVM	= Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu
ROM	= Ruimtelijke Ordening en Milieu
Ro/Ro	= Roll-on/Roll-off
RRKL	= Regeling Regionale en Kleine Luchthavens
RVVP	= Regionaal Verkeers- en Vervoersplan
RWS	= Rijkswaterstaat

<b>S.</b>	
SCM	= Supply Chain Management
SES	= Single European Sky
SESAME	= Single European Sky Implementation Programme
SO <sub>2</sub>	= Sulfur dioxide
SOLAS	= Safety of Life at Sea – de internationale overeenkomst voor de veiligheid van leven op zee
SSO	= Shared Services Organisatie
SSZ	= Stil, schoon, zuinig
STS	= Stoptonend Sein
SVOV	= Sociale Veiligheid OV
SWOV	= Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid
SZW	= Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid
<b>T.</b>	
TCI	= Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten
TK	= Tweede Kamer
TRG	= Totaal Risicogewicht Grenswaarde
TVG	= Totaal Volume Geluid
<b>U.</b>	
UPR	= Urgentieprogramma Randstad
<b>V.</b>	
3VO	= Verenigde Verkeers Veiligheids Organisatie
VACS	= Veiligheid Advies Commissie Schiphol
VenW	= Ministerie van Verkeer en Waterstaat
VOS	= Vluchtige Organische Stoffen
VN	= Verenigde Naties
VNK	= Veiligheid van Nederland in Kaart
VROM	= Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer
VS	= Verenigde Staten
<b>W.</b>	
WB21	= Waterbeleid 21e eeuw
WGR	= Wet gemeenschappelijke regelingen
WMO	= Wereld Meteorologische Organisatie
WP2000	= Wet personenvervoer 2000
<b>Z.</b>	
ZBO	= Zelfstandig Bestuursorgaan
ZSM	= Zichtbaar, slim en meetbaar