

Vergaderjaar 2008–2009

**31 700 XII**

**Vaststelling van de begrotingsstaten van het  
Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor  
het jaar 2009**

**Nr. 2**

**MEMORIE VAN TOELICHTING**

**Inhoudsopgave**

**blz.**

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

**2**

Wetsartikel 1 (begrotingsstaat ministerie)

2

Wetsartikel 2 (begrotingsstaat baten-lastendiensten)

2

**B. BEGROTINGSTOELICHTING**

**3**

## **A. ARTIKELGEWIJZE 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 2009 vast te stellen.

Alle voor dit jaar vastgestelde begrotingswetten tezamen vormen de Rijksbegroting voor het jaar 2009 Een toelichting bij de Rijksbegroting als geheel is opgenomen in de Miljoenennota 2009.

Met de vaststelling van dit wetsartikel worden de uitgaven, verplichtingen en de ontvangsten voor het jaar 2009 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 2009 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	6
2.1 De beleidsagenda	6
2.2 De beleidsartikelen	24
2.3 De niet-beleidsartikelen	119
3. De bedrijfsvoeringsparagraaf	130
4. De baten-lasten diensten	133
5. Verdiepingshoofdstuk	150
6. Bijlagen	168
6.1 Moties en toezeggingen	168
6.2 ZBO's en RWT's	221
6.3 Afkortingenlijst	223

## 1. LEESWIJZER

De begroting opent met de beleidsagenda. Die beschrijft de beleidsprioriteiten van VenW voor 2009. Daarmee vormt de beleidsagenda de eerste aanzet voor de discussie over de VenW-begroting 2009.

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.

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

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

De betreffende operationele doelstelling luidt: «Het verbeteren van de effectiviteit en doelmatigheid van de bestuurlijke organisatie en het instrumentarium van het waterbeleid». Deze doelstelling is opgenomen, omdat een aantal belangrijke waterproducten zowel gericht is op veiligheid, als op kwaliteit en kwantiteit en daardoor niet onder slechts één van de andere waterdoelstellingen kan worden verantwoord. Het gaat hier bijvoorbeeld om het Nationaal Bestuursakkoord Water, de Integrale Waterwet, het HGIS-programma Partners voor Water en het ICES-programma Leven met Water. Het is niet mogelijk en zinvol om hier aparte prestatie-indicatoren voor op te nemen.

Binnen de meetbare gegevens wordt een onderscheid gemaakt tussen prestatie-indicatoren en kengetallen. Indicatoren zijn gegevens over prestaties/output en de bijdrage van de overheid die inzicht geven in het bereiken van de operationele doelstelling (need to know). VenW heeft hierbij een duidelijke verantwoordelijkheid. Indien andere kwantitatieve gegevens over de beleidscontext zinvol en relevant zijn worden kengetallen opgenomen (nice to know). Kengetallen geven inzicht in omgevingsvariabelen die van belang zijn voor de doelstellingen. VenW heeft hierbij geen directe verantwoordelijkheid. Te denken valt aan economische groei, de positie van Nederland ten opzichte van andere landen, etc.

In het kader van het verbeteren van de beleidsinformatie is in 2008 een verbetertraject gestart met betrekking tot de prestatie-informatie. De resultaten zullen worden opgenomen in de begroting 2010. In deze begroting is de prestatie-indicator «klanthinder» vervangen door de indicator «beschikbaarheid Hoofdrailnet» en wordt een indicatie gegeven van de geplande verbeteringen van een aantal meetbare gegevens.

Deze begroting bevat verder:

- een bedrijfsvoeringsparagraaf. Deze paragraaf gaat in op de belangrijkste bedrijfsvoeringsontwikkelingen bij het departement;
- een paragraaf baten-lastendiensten, waarin de relevante financiële gegevens van de baten-lastendiensten RWS, IVW en KNMI zijn opgenomen;
- een verdiepingshoofdstuk, waarin de opbouw van de beschikbare bedragen per begrotingsartikel duidelijk wordt;

- een bijlage met een lijst van moties en toezeggingen en een bijlage met zelfstandige bestuursorganen (ZBO) en rechtspersonen met een wettelijke taak (RWT);
- een lijst met gebruikte afkortingen.

De begroting van VenW is ook digitaal beschikbaar op [www.rijksbegroting.nl](http://www.rijksbegroting.nl).

## 2. HET BELEID

### 2.1 DE BELEIDSAGENDA

#### **Beleidsagenda Verkeer en Waterstaat 2009: Sneller besluiten voor nu en later**

In het Coalitieakkoord en het beleidsprogramma formuleerde het kabinet een aantal concrete doelstellingen op het werkkterrein van VenW:

1. versterk de concurrentiepositie van de Randstad (Programma Randstad Urgent);
2. doe gerichte investeringen in infrastructuur en zet onomkeerbare stappen op weg naar Anders Betalen voor Mobiliteit (doelstelling 18 en 19);
3. verwezenlijk de groeiambitie van 5% in het spoorvervoer (doelstelling 20);
4. zorg voor een klimaatbestendig en duurzaam waterbeleid (doelstelling 26–28).

Daarnaast heeft de minister van Verkeer en Waterstaat binnen het kabinetsproject Schoon en Zuinig de medeverantwoordelijkheid om in lijn met de Europese wet- en regelgeving op dit vlak de CO<sub>2</sub>-uitstoot van verkeer en vervoer te reduceren.

Met deze speerpunten en vanuit de brede verantwoordelijkheid voor mobiliteit, infrastructuur en water levert VenW een samenhangende bijdrage aan de economische ontwikkeling, de kwaliteit van de leefomgeving en de veiligheid van ons land. Dat doet het ministerie vanuit een brede en op samenwerking gerichte internationale oriëntatie. Concreet werkt VenW aan belangrijke maatschappelijke vraagstukken, zoals de aanpak van de files, de concurrentiepositie van de Randstad, de kracht van het logistieke netwerk, de groei en kwaliteitsverbetering in het OV, veilige dijken en schoon water. Al deze onderwerpen hebben gemeen dat snellere en betere besluitvorming noodzakelijk is om op korte termijn urgente problemen op te lossen. Het advies van de commissie Elverding geeft hieraan richting. Daarnaast is voor deze onderwerpen een lange termijnperspectief nodig. Voor robuuste en toekomstvaste mobiliteits- en watersystemen moet duidelijk zijn wat het gewenste toekomstbeeld is en wat daarvoor in deze kabinetsperiode aan besluitvorming nodig is. «Sneller besluiten voor nu en later» is dan ook het motto voor 2009. Hoofdstuk 1 schetst de overkoepelende betekenis van dit motto. De hoofdstukken daarna werken het uit voor de verschillende prioriteiten van VenW.

#### **1. Inleiding: Sneller besluiten voor nu en later**

##### *1.1 Versnelling besluitvorming*

Meer snelheid in de besluitvorming en de uitvoering is broodnodig om urgente mobiliteitsproblemen op te kunnen lossen. De commissie Elverding is om advies gevraagd over de vraag hoe besluitvorming rond wegprojecten kan worden versneld. De strekking van het advies van Elverding en het naar aanleiding daarvan ingenomen kabinetsstandpunt heeft echter bredere relevantie dan alleen wegprojecten. Over de hele linie hapert de «besluitvormingsmachine». De Nederlandse bestuurscultuur en de huidige procedures staan een slagvaardige aanpak van urgente problemen in de weg. De commissie heeft de richting aangegeven hoe het sneller en beter kan. Het kabinet heeft dat advies overgeno-

men en is voortvarend aan de slag gegaan met de uitvoering. Een wetsvoorstel Spoedwet wegverbreding wordt op korte termijn ingediend om nog in deze periode resultaten te kunnen boeken. Het bereiken van de gewenste versnelling is een viertrapsraket:

- versnelling door herinrichting van het besluitvormingsproces: een brede verkenningsfase uitmondend in een politiek voorkeursbesluit gevolgd door een veel compactere en kortere planuitwerkingsfase;
- versnelling door minder en eenvoudiger te rekenen;
- versnelling door het oplossen van juridische knelpunten;
- versnelling door interimwetgeving: genoemd wetsvoorstel Spoedwet wegverbreding en voorbereiding van een lex specialis voor de A74 parallel aan de lopende procedure.

In 2008 en 2009 worden de maatregelen getroffen, die nodig zijn om versnelling te bereiken. Deze veranderingen werken met name door in projecten waarvoor de procedure nog moet starten, maar ook in lopende projecten wordt al zoveel als mogelijk conform het advies van de commissie gewerkt. Op verzoek van het kabinet heeft de commissie Ruding gekeken naar private financiering van infrastructuur. De commissie heeft geadviseerd meer gebruik te maken van de mogelijkheden die dit biedt, bijvoorbeeld verlaging van de transactiekosten door grotere inzet van het bestaande standaard DBFM-contractmodel. Het kabinetsstandpunt over het advies van deze commissie zal op korte termijn worden aangeboden aan de Tweede Kamer.

*Versnelling van besluitvorming in de praktijk: Randstad Urgent*

Met Randstad Urgent, één van de tien kabinetsbrede programma's, werkt dit kabinet aan een andere bestuurscultuur, die het mogelijk maakt besluitvorming over en uitvoering van urgente projecten in de Randstad een extra impuls te geven. Het omvat 35 urgente projecten en kandidaat-projecten die er samen voor moeten zorgen dat de Randstad een internationaal concurrerende en duurzame topregio blijft. De nieuwe bestuurlijke aanpak gericht op dit lange termijn doel is gericht op doorbraken op korte termijn in besluitvorming en uitvoering. Sinds de start eind 2007 is daarmee voortgang geboekt in verschillende projecten, die zonder het programma niet of trager tot stand zouden zijn gekomen. Denk bijvoorbeeld aan de besluitvorming over de OV-verbinding Schiphol–Almere (OV-SAAL), de A6/A9 en de aanpak van de A15 Maasvlakte–Vaanplein. In 2009 zijn opnieuw concrete resultaten te verwachten, zoals kabinetsstandpunten over de A4 Delft–Schiedam en de A13/A16, de uitvoering van het project Mainport Rotterdam en de versterking van de Delflandse- en Scheveningse kust. Uiteraard blijft het nodig dat partijen elkaar scherp houden op het nakomen van de ambitieuze afspraken. Dit gebeurt onder meer op de jaarlijkse Randstadconferentie. De kabinetsvisie Randstad 2040 (een project binnen Randstad Urgent), het Nationaal Waterplan én de langetermijnvisie uit de Mobiliteitsaanpak geven de stip aan de horizon aan waarop Randstad Urgent zich via de individuele projecten richt.

## 1.2 Mobiliteitsaanpak

Op het gebied van mobiliteit zijn in 2008 belangrijke randvoorwaarden geschapen voor het oplossen van mobiliteitsvraagstukken door besluitvorming over Anders Betalen voor Mobiliteit. Met de uitvoering van het advies van de commissie Elverding (zie 1.1) wordt op een zorgvuldige manier snelheid gebracht in de procedure tot besluitvorming over infrastructuur. In de jaren daarna werpt dat zijn vruchten af. Projecten zullen sneller in uitvoering komen. Daarbovenop wordt na deze begroting, oktober 2008, de *MobiliteitsAanpak* gepresenteerd. Die vormt een extra impuls om ons mobiliteitssysteem voor de korte, middellange en lange termijn robuust en toekomstvast te maken.

De concrete maatregelen en investeringsvoornemens die voortvloeien uit de MobiliteitsAanpak voor de periode tot 2020, zullen samen met de ministers van VROM en WWI worden afgestemd met de verstedelijkingsafspraken met de stedelijke regio's voor de periode 2010–2020.

### *1.3 Waterplan*

Inhoudelijk is de grote opgave op watergebied om een antwoord te vinden op de klimaatverandering. De kunst hierbij is om maatregelen te treffen voordat een eventuele ramp plaatsvindt. Dat wil zeggen, anticiperen op actuele en toekomstige ontwikkelingen en de kansen die zich daarbij voordoen benutten. Hier gaat het in essentie om tijdig besluiten nemen. In de Watervisie (september 2007) constateerde het kabinet al dat de klimaatverandering ons dwingt veel verder vooruit te kijken: naar 2050, 2100 en zelfs daarna. Het advies van de Deltacommissie legt daarvoor de basis. Tegelijkertijd blijft aandacht nodig voor het voortvarend uitvoeren van lopende uitvoeringsprogramma's op het terrein van waterveiligheid (Zwakke schakels, Hoogwaterbeschermingsprogramma, Ruimte voor de Rivier) en waterkwaliteit (Kaderrichtlijn water), waarbij het vizier is gericht op 2015. Het eerste nationale Waterplan (eind 2008) brengt de korte en lange termijn samen, inclusief de eerste ruimtelijke en financiële consequenties.

Kortom, «Sneller besluiten voor nu en later» betekent urgente problemen van burgers en bedrijven sneller oplossen en hen tegelijkertijd een duurzaam toekomstperspectief bieden. Dat is de kern van de VenW-beleidsagenda 2009, die hieronder voor de verschillende dossiers verder wordt uitgewerkt.

## **2. Wegen**

De drieslag bouwen, beprijzen en benutten uit de Nota Mobiliteit vormt het instrumentarium om een betrouwbare en voorspelbare reistijd te realiseren. Tegenwoordig wordt daar ook nog bewustwording aan toegevoegd. Alleen het complete pakket aan korte- en lange termijnmaatregelen biedt soelaas in de strijd tegen de files.

### *2.1 Bouwen*

Om de mobiliteitsproblemen van ons land op te lossen is zowel op korte als op lange termijn extra wegcapaciteit nodig. Dat vergt snelle en tijdige besluitvorming. Op basis van de Landelijke markt- en capaciteitsanalyse (LMCA) Wegen zijn recent besluiten genomen over enkele grote wegprojecten. Hiermee wordt tijdig geanticipeerd op mobiliteitsvraagstukken, die op de langere termijn gaan spelen. Deze besluiten zijn vastgelegd in bestuurlijke afspraken:

- in 2008 startte de MIRT-verkenning Ruit Rotterdam, de eerste die langs de lijnen van het kabinetstandpunt Elverding wordt uitgevoerd. De resultaten komen naar verwachting eind 2009 beschikbaar;
- de gebiedsgerichte en multimodale pakketstudies over de wegen rond Utrecht – onderdeel van Randstad Urgent – zijn in volle gang. In 2009 worden de planstudies A27/A1 Utrecht-Noord/Eemnes/Amersfoort, ring Utrecht en Hoevelaken uitgevoerd;
- in 2009 start een MIRT-verkenning Haaglanden. Die is nodig om inzicht te krijgen in de netwerkwerkeffecten van de lopende afzonderlijke projecten in deze regio. Hierbij wordt maximaal gebruik gemaakt van



- de onderzoeken die al door Rijk of regio zijn uitgevoerd, onder meer naar het Trekvliettracé, het Prins Clausplein en de N44;
- het geheel van projecten rond Leiden (RijnGouwelijn, Valkenburg, Greenport Duin- en Bollenstreek en BioScience Park Leiden) is gebundeld tot één project. Dit resulteert in een gezamenlijk en integraal beeld van de ontwikkeling van de regio. Op basis hiervan wordt eind 2008 besloten over (financiële) rijksbetrokkenheid.

Vooraf voor de korte termijn is meer snelheid nodig in de besluitvorming en uitvoering van een groot aantal geplande spitsstroken en andere maatregelen onder het fileplan Zichtbaar Snel Meetbaar (ZSM). Het blijft de ambitie om recht te doen aan de intentie van de Spoedwet wegverbreding en om vóór het einde van deze kabinetsperiode de besluitvorming voor alle ZSM-projecten af te ronden en het grootste deel van de projecten op te leveren. Daarom wordt zoals gezegd op korte termijn een herziening van de Spoedwet wegverbreding ingediend (zie 1.1). Hiermee wordt het hoofd geboden aan de toegenomen doorlooptijd van de ZSM-projecten als gevolg van de vernietiging door de Raad van State van het wegaanpassingsbesluit A4 Burgerveen-Leiden. De lopende lucht-onderzoeken worden voortvarend ter hand genomen en voor eind 2009 wordt een groot aantal wegaanpassings- en tracébesluiten getekend. Eveneens worden voor eind 2009 worden twee projecten opgeleverd, te weten de A12 Veenendaal–Ede en de A28/A32 Knooppunt Lankhorst.

### *2.2 Anders Betalen voor Mobiliteit: invoering van de kilometerprijs (Beleidsprogramma doelstelling 18)*

De invoering van de kilometerprijs is essentieel om de doelstellingen uit de Nota Mobiliteit waar te maken. Betalen per kilometer is eerlijker dan de huidige vaste autobelastingen, omdat automobilisten die minder rijden ook minder betalen en vice versa. De kilometerprijs leidt naar verwachting tot aanzienlijk minder files en minder uitstoot. Het kabinet heeft daarom in het najaar van 2007 besloten in 2011 te starten met een kilometerprijs voor vrachtvervoer en vanaf 2012 stapsgewijs de kilometerprijs voor personenauto's in te voeren. Het eindbeeld is een landelijke kilometerprijs voor alle wegen gedifferentieerd naar tijd, plaats en milieukeurmerken in 2016. In 2008 zijn belangrijke stappen gezet, onder meer op het punt van fiscaliteit en wijze van invoering, waarmee kaders zijn geschapen. In 2009 gaat het om voortvarende uitvoering van een aantal samenhangende activiteiten:

- Fiscale aspecten: na de start de stelselherziening in 2008 wordt deze in het begrotingsjaar 2009 voortgezet conform het fiscaal plan van 2008, gericht op de om- en afbouw van BPM en Motorrijtuigenbelasting (MRB). Vanaf 2013 wordt de afbouw met een hoger percentage versneld, zodat de huidige autobelastingen in 2018 volledig zijn afgebouwd.
- Wetgeving: begin 2009 biedt de minister van VenW naar verwachting de Wet Kilometerprijs aan de Tweede Kamer aan;
- Technologie: in 2009 vinden de laatste voorbereidingen plaats voor de zogeheten «Proof of Concept», de test van het hele technische concept. Voor zowel de On Board Units (de «kastjes») als de backoffice (facturering) die voor de Proof of Concept nodig zijn, wordt de aanbesteding in 2009 afgerond en start de (in)bouw.
- Mobiliteitsprojecten: in 2009 gaan in zes stedelijke gebieden mobiliteitsprojecten van start om daar de bereikbaarheid vooruitlopend op de invoering van de kilometerprijs te verbeteren en ervaring op te doen met de satelliettechniek en gedragsprikkelers. De projecten kunnen de

vorm aannemen van prijsprikkels of innovatieve diensten die leiden tot gedragsverandering. De mobiliteitsprojecten zijn onderdeel van de regionale convenanten van de Taskforce Mobiliteitsmanagement en fungeren als startmotor voor de kilometerprijs, onder meer doordat ze de ontwikkeling van een markt voor dienstverleners stimuleren.

### *2.3 Benutting*

Het Beleidskader Benutten van begin 2008 wordt uitgewerkt in een maatregelenpakket dat zich voor de korte termijn vooral richt op de knelpunten uit de file top-50. Het omvat diverse maatregelen, zoals beter informeren van de reiziger met dynamische route informatiepanelen, sneller detecteren en verhelpen van incidenten op het wegennet, verlengen van invoegstroken, betere aansluitingen tussen de snelweg en regionale wegen en beter afstemmen van verkeerslichten bij op- en afritten. In de periode 2009–2012 is hiervoor een bedrag van 200 miljoen euro gereserveerd. In 2008 en 2009 loopt gericht op de middellange termijn voorts een aantal proeven met innovatieve maatregelen, die bij gebleken succes op grotere schaal ingezet kunnen worden. Het betreft onder meer:

- een proef met «sturend verkeersmanagement» op de ring van Amsterdam. Het doel is de doorstroming op de ring te bevorderen door een gecoördineerde inzet van verkeersmanagementmaatregelen, zoals dosering van de instroom van toeleidende wegen. Voor deze proef is 50 miljoen euro uitgetrokken;
- een proef in Rotterdam met een «Verkeersonderneming». Het gaat hier om nieuwe samenwerkingsmodellen op het gebied van mobiliteit. Om de haven bereikbaar te houden is het zaak dat alle partijen – rijk, regio en havenbedrijf – samenwerken. Hiervoor is door VenW 11 miljoen euro uitgetrokken;
- een proef met slimme voertuigsystemen. Hierbij gaat het om de ontwikkeling van in-car technology gericht op sneller en beter informeren van weggebruikers. In deze proef werkt VenW samen met het ministerie van Economische Zaken en de automotieve industrie;
- een zestal proeven met dynamische snelheden op de A1, driemaal op de A12 en op de A20 en de A58. Deze starten vanaf 2008. Vanaf 2009 zal duidelijk worden wat de effecten zijn op doorstroming, veiligheid, en milieu. Op basis van deze ervaringen wordt besloten over een mogelijke grootschaliger toepassing.

Om de kwaliteit van de reisinformatie voor de weggebruiker verder te verhogen gaat in 2009 tot slot de Nationale Databank Wegverkeergegevens van start. Deze databank heeft als doel om alle relevante informatie, bijvoorbeeld over files en incidenten, te verbeteren en sneller te verspreiden onder wegbeheerders en serviceproviders, zoals de ANWB, VID en TomTom.

### *2.4 Beheer en onderhoud*

Goed onderhoud is en blijft belangrijk. Een goede basiskwaliteit van het wegennet is goed voor de doorstroming. De afgelopen jaren is hard gewerkt om de achterstand in het onderhoud van asfalt weg te werken. Dat is gelukt. Op het gebied van kunstwerken en de elektronica voor het dynamisch verkeersmanagement moeten nog wel achterstanden weggewerkt worden. In het Infrastructuurfonds staat de geplande inzet voor onderhoud voor de komende jaren beschreven. Het totaalpakket aan wegwerkzaamheden (aanleg én onderhoud) neemt overigens de komende jaren naar verwachting niet af. Rijkswaterstaat blijft daarom investeren in

het zoveel mogelijk beperken van de verkeersoverlast voor de weggebruiker. Het onderzoek naar de conditie van kunstwerken (bruggen, viaducten, tunnels) en de voorbereiding van de verbetering ervan wordt in 2009 met kracht voortgezet. Inmiddels is duidelijk dat tien stalen bruggen binnen vijf jaar versterkt of vervangen moeten worden. Hiervoor is in de periode 2009–2014 500 miljoen euro uitgetrokken. De voorbereiding loopt en waar mogelijk start de uitvoering in 2009. In 2009 wordt ook duidelijk welke betonnen kunstwerken aangepakt moeten worden, op welke termijn dat moet gebeuren en welke kosten hiermee gemoeid zijn. Mede naar aanleiding van de wens van de Kamer wordt erop gestuurd om het achterstallig onderhoud op de vaarwegen al in 2016 geheel weggewerkt te hebben in plaats van in 2020.

### **3. Openbaar vervoer**

De kracht van het openbaar vervoer ligt vooral in het snel verbinden van steden en in het vervoer van grote reizigersstromen in, van en naar stedelijke centra. Deze kracht moeten we zo goed mogelijk benutten, zodat het openbaar vervoer een optimale bijdrage levert aan de mobiliteitsbehoefte van Nederlanders en aan het oplossen van de urgente bereikbaarheidsproblemen waar ons land mee kampt. Ook hier geldt dat snelle en tijdige besluitvorming nodig is om knelpunten op te lossen en te werken aan een robuust en kwalitatief hoogwaardig openbaar vervoersysteem, dat de gewenste groei aankan.

#### *3.1 Spoorambitie*

Het kabinet wil het openbaar vervoer per spoor een flinke impuls geven. Voor de korte termijn is in het beleidsprogramma de ambitie vastgelegd om het spoorvervoer deze kabinetsperiode met 5% per jaar te laten groeien. De maatregelen hiervoor zijn opgenomen in het Actieplan Groei op het Spoor, dat in november 2007 is verschenen. Voor de middellange termijn is op basis van de LMCA-Spoor het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) ontwikkeld.

*Deze kabinetsperiode: groeiambitie 5% per jaar voor het openbaar vervoer per spoor (beleidsprogramma doelstelling 20)*

Het gaat goed met het spoorvervoer in Nederland. De klanttevredenheid neemt toe en de punctualiteit stijgt. In 2007 is het treinvervoer bij de NS met 3% gestegen. Daarmee is de groei over de periode 2005–2007, dus nog zonder de effecten van het Actieplan Groei op het Spoor, in totaal 13% (gemiddeld 4,3% per jaar). De groei over het eerste halfjaar van 2008 bedraagt 5,2%. In 2008 en 2009:

- start de uitvoering van een aantal maatregelen uit het Actieplan Groei op het Spoor, zoals het uitbreiden van fietsenstallingen en de aanpak van weesfietsen, verbeteren van informatievoorziening op stations, vervolgaanbod aan ex-studenten (voordeelkaart), treintraining voor senioren, extra treinaanbod en voorbereiding van P+R plaatsen. Van de beschikbare 200 miljoen euro voor het Actieplan wordt in 2008 en 2009 ongeveer de helft ingezet;
- presenteert de spoorsector een nieuwe dienstregeling voor 2010 met meer treinen en reistijdverbeteringen op diverse trajecten;
- opent een aantal nieuwe «Regionetstations» de deuren, zoals Amsterdam-Holendrecht en Krommenie-Assendelft;
- eind 2009 voert VenW, met een doorloop in 2010, een midterm review uit op de uitvoering van de maatregelen uit het actieplan «Groei op het spoor» om zo nodig te kunnen bijsturen.

Naast verdere groei van het reizigersvervoer in de eerste helft van 2008, ontwikkelt ook de punctualiteit zich positief. De punctualiteit is 88% in het eerste halfjaar 2008 en gestegen t.o.v. het eerste halfjaar 2007 (87,3%). De klantoordelen stemmen positief, aangezien 75% van de reizigers in 2008 tot nu toe de dienstverlening met een 7 of hoger waardeert (2007: 68%).

#### *Middellange termijn*

In 2009 zijn onder meer alle NSP-projecten en de Hanzelijn in uitvoering. De LMCA-Spoor en de actuele groei van het spoorvervoer in Nederland maken duidelijk dat de huidige spoorcapaciteit op de langere termijn niet toereikend is. Met het oog daarop is het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) ontwikkeld, dat ervoor moet zorgen dat het spoorstelsel tijdig klaar is voor de toekomst. Onderdeel van PHS is de planstudie OV SAAL. De realisatie van de korte termijn maatregelen op de corridor Schiphol–Amsterdam–Almere–Lelystad start nog deze kabinetsperiode. Het betreft een investeringspakket van circa 600 miljoen euro, met onder meer uitbreidingen ten westen en oosten van Amsterdam en op de Flevolijn in Almere. Verdere besluitvorming over het vervolgpakket zal in 2009 plaatsvinden. Daarnaast maken enkele kandidaat-planstudies deel uit van PHS. Het betreft naast een toekomstvaste routestrategie voor spoorgoederenvervoer (zie 4.2) de corridors Utrecht–Den Bosch, Utrecht–Arnhem en Den Haag–Rotterdam. Dit laatste project is net als OV-SAAL onderdeel van Randstad Urgent. Naar verwachting volgen eind 2010 meer concrete besluiten over uitbreiding van de spoorcapaciteit. De maatregelen, die momenteel worden getroffen om besluitvorming te verbeteren en te versnellen (zie 1.1) zullen ook in deze projecten doorwerken. In de begroting 2009 is de aangekondigde 4,5 miljard euro voor hoogfrequent spoor gereserveerd, inclusief het binnen het FES gereserveerde deel.

#### *3.2 Ambitie regionaal openbaar vervoer*

De LMCA-Regionaal OV toont duidelijk aan dat het regionaal openbaar vervoer groeipotentie heeft. Hierop kan worden ingespeeld door het verhogen van de capaciteit en de kwaliteit. Dat kan door middel van snelheidsverhoging, hogere frequenties en het aansluiten van woonwerkgebieden die aan de stadsrand gelegen zijn (tangenten). Daarnaast zijn er mogelijkheden om het regionaal OV laagdrempeliger en gebruiksvriendelijker te maken, bijvoorbeeld door de introductie van de OV-chipkaart, geïntegreerde reisinformatie en een betere toegankelijkheid. Het regionaal openbaar vervoer heeft uiteraard een belangrijke functie op het platteland. Voor deze dunbevolkte gebieden is een vraaggericht aanbod nodig, met de garantie dat er voor elke burger in Nederland altijd een vorm van openbaar vervoer aanwezig is. De decentrale overheden hebben dit na de decentralisatie goed opgepakt. Dat heeft onder meer geleid tot een verbreding van het aanbod, van bel-/buurtbus naar regiotaxi tot gewoon OV.

#### *3.3 Meer reisgemak*

Een sleutel voor het bereiken van de OV-groeiambities van het kabinet is het verleiden van de reiziger om met het openbaar vervoer te reizen. Dat kan onder meer door vergroting van het reisgemak. Een speerpunt voor 2009 is het verbeteren van reisinformatie. Verbetering van de reisinformatie is een van de pijlers om de aansluiting tussen auto en OV te verbeteren. Door goede reisinformatie kunnen reizigers betere keuzes maken en zullen ze eerder geneigd zijn om de files te mijden en voor het

OV te kiezen. Nog in 2008 verschijnt een «Aanvalsplan Reisinformatie», waarin onder meer de volgende maatregelen worden uitgewerkt:

- alle statische en actuele reizigersinformatie OV komt beschikbaar voor de reiziger, zodat deze zijn reis exact kan plannen. Daartoe zal een landelijke server worden gerealiseerd, die vanaf 2010 operationeel is;
- de reisinformatievoorziening op de 50 grootste stations wordt op orde gebracht, waarbij informatie van NS en andere OV-aanbieders wordt gecombineerd. Daartoe stelt VenW een I(nformatie)-team samen, waarvoor experts van NS, decentrale vervoerders, ProRail, decentrale overheden en consumentenorganisaties worden uitgenodigd. Het team zorgt ervoor dat eventuele mankementen per direct worden opgepakt en opgelost. Voor de aanpak is een bijdrage beschikbaar van maximaal 20 miljoen euro uit het Actieplan Groei op het Spoor;
- met de eveneens in het Actieplan Spoor gereserveerde 5 miljoen euro wordt in 2009 en 2010 de ontwikkeling van dynamische en multimediale reisinformatie gestimuleerd.

Ook de OV-chipkaart draagt bij aan meer reisgemak. In 2009 werken alle betrokken partijen gezamenlijk verder aan de introductie van de OV-Chipkaart en aan het herstel van het vertrouwen in de kaart. Er is gekozen voor een gefaseerde aanpak waarin de stadsregio's de OV-chipkaart naar verwachting medio 2009 introduceren in hun concessiegebieden, tegelijkertijd met NS. Op dat moment kan de strippenkaart per regio worden afgeschaft. Maximaal 1 jaar na dat besluit is de OV-chipkaart ook geïntroduceerd in de provincies. Bij de verdere invoering van de OV-chipkaart is het steeds zoeken naar de balans tussen de gewenste voortgang en de noodzakelijke zorgvuldigheid. De monitor klantacceptatie van de OV-ambassadeur is een belangrijke informatiebron om de vinger aan de pols te houden.

#### **4. Mainports en logistiek**

Ten minste 700 000 Nederlanders verdienen hun brood op of rond de mainports Schiphol en Rotterdam en in de sector transport en logistiek. De economische betekenis is zelfs nog groter, omdat de kracht van het logistieke netwerk ook een fundament legt onder de aantrekkingskracht van Nederland als (internationale) vestigingsplaats voor bedrijven in andere sectoren. De mainports Schiphol en Rotterdam en de sector transport en logistiek vertegenwoordigen daarmee een groot belang voor de Nederlandse economie. Dat belang strekt zich uit over het hele Koninkrijk. Daarom wordt er binnen het Koninkrijk intensief samengewerkt, onder meer op luchtvaartgebied, en ondersteunt de Inspectie VenW de scheepvaartdirecties van de Nederlandse Antillen en Aruba bij de versterking van het maritiem bestuur. Daarmee wordt een bijdrage geleverd aan de implementatie van de nieuwe staatkundige structuur, waaraan in 2009 in overleg met de BES-eilanden (Bonaire, Sint Eustatius en Saba) gestaag wordt gewerkt.

##### *Besluitvorming BES-claim*

In het kader van de toekomstige verantwoordelijkheid voor de luchtvaartveiligheid op Bonaire, Sint Eustatius en Saba heeft het ministerie van Verkeer en Waterstaat een onafhankelijk onderzoek laten uitvoeren naar de huidige stand van zaken van de luchtvaart op de eilanden. Uit het onderzoek bleek dat de luchtvaartveiligheid op veel punten aan de internationale eisen voldoet, maar op een aantal punten verbeterd moet worden. Op basis van de uitkomsten van het onderzoek zijn vooruitlopend op de toekomstige verantwoordelijkheid van het ministerie van Verkeer en Waterstaat een aantal maatregelen geïdentificeerd ter verbetering van de

infrastructuur en de rampenbestrijding op de internationale luchthaven van Bonaire. Gezien de benodigde voorbereidingstijd en de realisatietermijn van de te nemen maatregelen zijn reeds voor 2009 en 2010 middelen beschikbaar gesteld. Over de uitwerking van de maatregelen zal in het najaar verder overleg worden gevoerd tussen de luchthaven Bonaire, het eilandsbestuur en de betrokken departementen.

#### *4.1 Luchtvaart*

##### *Luchtvaartnota*

Nog in 2008 verschijnt de eerder aangekondigde luchtvaartnota. Rekening houdend met de ontwikkelingen in de internationale luchtvaart verbindt de luchtvaartnota lopende beleidsinitiatieven rond luchtvaart, luchthavens en luchtruim. Daarmee geeft de luchtvaartnota een integrale en langere-termijnvisie op de ontwikkeling van de Nederlandse luchtvaart. De luchtvaartnota zal een aantal specifieke beleidsvoorstellen doen, zoals de ontwikkeling van Schiphol voor de middellange termijn (mede als reactie op het in 2008 verwachte advies van de heer Alders hierover), selectiviteitsbeleid, de samenhang tussen Schiphol en de regionale luchthavens van nationaal belang met daaraan gekoppeld de ontwikkeling van de regionale luchthavens en de visie van het kabinet op ontwikkelingen in het nationale en Europese luchtruim. Ook zal de luchtvaartnota ingaan op duurzaamheid in de luchtvaart en leidende governance-principes voor de totale luchtvaartketen.

##### *Structuurvisie Luchthavenontwikkeling voor de mainport*

De afgelopen jaren heeft het rijk alternatieven voor de lange termijnontwikkeling van Schiphol verkend. Op basis van het in 2008 verschenen verkenningendocument besloot het kabinet om enkele hoofdalternatieven voor de periode na 2020 uit te werken in een structuurvisie, die volgens planning eind 2009 wordt opgeleverd. De luchtvaartnota vormt het beleidsmatige kader, waarbinnen de structuurvisie wordt opgesteld. Met de structuurvisie wil het kabinet richtinggevende uitspraken doen welk alternatief (of combinatie van alternatieven) voor mainportontwikkeling op lange termijn de voorkeur heeft (voorkeursbesluit) en wat er (ruimtelijk) voor nodig is om deze alternatieven voor de toekomst te behouden.

##### *Advies Alders middellange termijn*

In het najaar van 2008 verschijnt het advies van de «tafel van Alders» over de toekomst van Schiphol en de regio tot en met 2020. Het advies gaat in op de ontwikkeling van Schiphol, hinderbeperkende maatregelen en de kwaliteit van de leefomgeving van Schiphol. Voor deze laatste onderwerpen worden afspraken neergelegd in een tweetal convenanten. De afspraken over hinderbeperkende maatregelen betreffen onder andere routewijzigingen en het optimaliseren van uitvliegprocedures, alsmede veranderingen in de manier van landen. In 2009 zullen hiervoor experimenten plaatsvinden. Het convenant omgevingskwaliteit gaat over maatregelen, die een bijdrage leveren aan de omgevingskwaliteit in die woongebieden waar de hinderbeperkende maatregelen geen oplossing meer kunnen bieden voor de ervaren overlast. Daarnaast werken de ministers van VenW en VROM in 2009 conform de wensen van de Tweede Kamer een nieuw normen- en handhavingstelsel uit dat past bij het Aldersadvies.

##### *Duurzame luchtvaart*

Het kabinet blijft zich internationaal inzetten voor een bijdrage van de luchtvaart aan de aanpak van het klimaatprobleem. In 2009 zijn de

inspanningen vooral gericht op de herziening van de Europese richtlijn voor CO<sub>2</sub>-emissiehandel na 2012 (post-Kyoto). Nederland steunt de herzieningsvoorstellen van de Europese Commissie om het emissiehandelsysteem te harmoniseren en uit te breiden. De Nederlandse inzet is gericht op het voorkomen van onevenredige concurrentienadeln voor de (Nederlandse) luchtvaart. VenW zet in op een open, werkbaar en eerlijk systeem. Ook heeft de Commissie aangekondigd eind 2008 te komen met een voorstel voor maatregelen om de uistoot van NO<sub>x</sub> te beperken. Belangrijk aandachtspunt voor Nederland zal daarbij de samenhang tussen dit voorstel en de eerder genoemde maatregelen op het gebied van CO<sub>2</sub> zijn.

#### *4.2 Zeehavens, binnenvaart en zeevaart*

##### *Mainport Rotterdam*

Voor de ontwikkeling van Rotterdam is het Project Mainport Rotterdam (PMR) van groot belang. In 2009 is de aanleg van Maasvlakte 2 in volle gang en worden onherroepelijke besluiten genomen voor verdere aanleg en gebruik. De landaanwinning zal in 2013 zijn afgerond en het eerste schip meert naar verwachting in 2015 af. Ook de leefbaarheidsprojecten uit het PMR-programma Bestaand Rotterdams Gebied zijn in uitvoering. Voor de 750 ha natuur- en recreatiegebieden rond Rotterdam staat 2009 in het teken van besluitvorming over bestemmingsplannen voor de natuur- en recreatiegebieden Vlinderstrik, Schiezone en Albrandswaard. Zonder goede achterlandverbindingen kan Rotterdam niet op topniveau functioneren. Daarom investeert het kabinet daarin. In hoofdstuk 2 is al een aantal wegprojecten genoemd dat de ontsluiting van Rotterdam verbetert. Het goederenvervoer per spoor zit in de lift. In 2007 is over het spoor circa 43 miljoen ton goederen vervoerd tegen 38,5 miljoen ton in 2005. Met de opening van de Lotschbergtunnel in Zwitserland en de ingebruikname van de Betuweroute in 2007 is op de corridor Rotterdam–Genua veel meer capaciteit beschikbaar, die de komende jaren kan worden benut. Belangrijk voor het goederenvervoer per spoor is de routestrategie die als onderdeel van het programma hoogfrequent spoorvervoer wordt ontwikkeld (zie 3.1). Deze is gericht op het faciliteren van de groei van het goederenvervoer per spoor met een zo effectief mogelijk gebruik van het gemengde spoornet. Daarnaast is het vastleggen van het basisnet voor vervoer van gevaarlijke stoffen van belang (zie 6.3).

##### *Binnenvaart*

Ook de binnenvaart is van groot belang binnen het logistieke netwerk. In het Coalitieakkoord heeft het kabinet een extra impuls aangekondigd voor de binnenvaart. VenW heeft dat voornemen in 2008 uitgewerkt in de beleidsbrief «Varen voor een vitale economie». Speerpunten in 2009 zijn:

- versneld inlopen van achterstallig beheer en onderhoud vaarwegen, zodat de onderhoudsachterstanden per 2016 zijn weggewerkt in plaats van per 2020;
- start van de uitvoering van de eerste tranche «quick wins binnenvaart» om zwakke schakels in de logistieke keten te versterken;
- start met de omlegging van de Zuid-Willemsvaart;
- stimulering van versnelde verbetering van de milieuprestatie van motoren in de binnenvaart.

##### *Zeevaart*

Eerder dit jaar verscheen de beleidsbrief zeevaart «Verantwoord varen en een vitale vloot». Doelstellingen van het zeevaartbeleid zijn:

- het tot stand brengen van vooruitstrevende internationale milieu- en veiligheidsnormen voor de zeevaart;
- het bevorderen van een innovatieve en concurrerende vloot onder Nederlandse vlag, die vooroploopt op het terrein van milieu en veiligheid.

Om deze hoofddoelstellingen te bereiken worden in 2009 maatregelen genomen op de volgende terreinen:

- verlagen van de tonnage-tax voor grote schepen en voor scheepsmanagement;
- reductie van de luchtverontreiniging door de zeevaart door aanscherping van de internationale normen voor scheepsmotoren en scheepsbrandstoffen;
- inzet om internationale afspraken te maken over de CO<sub>2</sub>-reductie door zeevaart, onder meer door het opnemen van zeevaart in een post 2012-klimaatregime;
- afsluiten van een intentieverklaring met de Nederlandse sector over CO<sub>2</sub>-reductie;
- subsidie voor het vergroten van het milieubewustzijn van zeevarenden;
- beschikbaar stellen van fondsen ter ondersteuning van innovatieprojecten.

## **5. Duurzaam waterbeleid**

In het beleidsprogramma formuleerde het kabinet drie in elkaar grijpende doelstellingen op het gebied van water: een klimaatbestendige inrichting van Nederland, waterveiligheid en een duurzaam waterbeleid. Voor 2009 worden deze thema's als volgt ingevuld.

### *5.1 Nederland Klimaatbestendig (Beleidsprogramma doelstelling 26)*

Eén van de belangrijkste doelen van de Watervisie «Nederland veroveren op de toekomst» (september 2007) is het realiseren van een klimaatbestendige inrichting van Nederland. Het klimaat verandert en de gevolgen zijn nu al merkbaar. De zeespiegel stijgt, het is natter in de winter en de zomers zijn vaak warmer en droger. In droge zomers stroomt er minder water door onze rivieren. Hierdoor zal niet altijd de juiste hoeveelheid water van de juiste kwaliteit beschikbaar zijn. Dit heeft gevolgen voor landbouw, industrie, transport over water en de drinkwatervoorziening. Daarnaast zal er meer ruimte nodig zijn voor water, die tijdig moet worden gereserveerd of zodanig worden bestemd of ingericht dat het later alsnog voor waterberging bruikbaar is. Water moet, kortom, meer sturend zijn voor het ruimtegebruik dan tot nu toe.

Het kabinet heeft de Deltacommissie ingesteld om voorstellen te doen voor maatregelen die ervoor zorgen dat Nederland ook in de toekomst een antwoord heeft op deze ontwikkelingen. De Deltacommissie heeft de ontwikkelingen op de lange termijn tot circa 2100 bestudeerd en vertaald in keuzes die nu al gemaakt moeten worden om Nederland duurzaam te beschermen tegen overstromingen en tegelijkertijd aantrekkelijk te houden om te wonen en te werken. Het vernieuwende is dat we daarmee in een vroegtijdig stadium anticiperen op toekomstige ontwikkelingen. Dat biedt de beste mogelijkheden voor een integrale en duurzame aanpak. De uitwerking van het kabinetsstandpunt over de Deltacommissie maakt onderdeel uit van het Nationaal Waterplan, dat eind 2008 de inspraak ingaat en eind 2009 wordt vastgesteld. Het Nationaal Waterplan gaat in op



de consequenties van klimaatverandering voor onder meer de kust, het IJsselmeergebied, de Zuidwestelijke Delta en het rivierengebied.

### *5.2 Waterveiligheid (Beleidsprogramma doelstelling 28)*

Waterveiligheid kent vraagstukken op de korte, middellange en lange termijn. Voor de *korte termijn* (tot en met circa 2020) is een aantal projecten in uitvoering, zoals Ruimte voor de Rivier, de Maaswerken en het Hoogwaterbeschermingsprogramma. De maatregelen in dit laatste programma moeten ervoor zorgen dat alle primaire waterkeringen voldoen aan de wettelijke normen uit de Wet op de waterkering. Het programma omvat ongeveer 90 maatregelen, waaronder de zwakke schakels aan de kust, het achterland van de Maeslantkering en de Afsluitdijk. De Afsluitdijk moet voor de langere termijn weer voldoen aan de veiligheidsnormen. Het kabinet wil daarbij nauw samenwerken met de regio. Omdat ook de markt diverse ideeën heeft over andere functies voor de dijk wordt gezocht naar mogelijkheden van publiek-private samenwerking. Begin 2009 wordt het onderzoek «Integrale verbetering Afsluitdijk» afgerond. De mogelijkheden voor publiek-private samenwerking maken hier onderdeel van uit. Op basis van dit onderzoek besluit het kabinet over de manier waarop de renovatie van de Afsluitdijk vorm zal krijgen en zal een planstudie starten.

Het beleid op *middellange termijn* (tot 2050) hangt nauw samen met het advies van de Deltacommissie. Door zeespiegelstijging, verhoogde afvoer van de grote rivieren, groei in het geïnvesteerde kapitaal achter onze dijken en groei van het aantal inwoners zijn we kwetsbaarder geworden. Inhoudelijk is het een grote opgave om een antwoord te vinden op klimaatverandering. Met de actualisatie van beleid wordt niet zoals in het verleden gereageerd op een (bijna) overstromingsramp, maar zal worden geanticipeerd op actuele ontwikkelingen en zullen kansen die zich daarbij voordoen kunnen worden benut.

Inhoudelijk gaat het over betere veiligheidsnormen, klimaatbestendig bouwen, het inrichten van de gebieden achter de dijken en het op orde hebben van een goede rampenorganisatie. Hoe het geactualiseerde waterveiligheidsbeleid 21e eeuw er concreet uit gaat zien wordt inzichtelijk gemaakt in de kabinetsreactie op het advies van de Deltacommissie en het geactualiseerde beleid zal onderdeel zijn van het Nationaal Waterplan (concept eind 2008 gereed). Hierbij is ook de samenwerking met buurlanden belangrijk. In november 2007 is de Europese Richtlijn Overstromingsrisico's in werking getreden. Die voorziet in het maken van overstromingsgevaar- en risicokaarten en in het opstellen van overstromingsrisico-beheersplannen op internationaal stroomgebiedsniveau. Eind 2009 moet de richtlijn zijn omgezet in nationale wetgeving in de vorm van een Waterbesluit onder de Waterwet. Het beleid voor de *lange termijn* (>2100) maakt onderdeel uit van het advies van de Deltacommissie en de kabinetsreactie hierop.

### *5.3 Duurzaam waterbeleid als schakel tussen economie en ecologie (Beleidsprogramma doelstelling 27)*

Voor het klimaatbestendig maken van Nederland biedt meervoudig ruimtegebruik kansen, met name in stedelijke gebieden waar de ruimte schaars is. Bij de herstructurering van stadswijken wordt gezocht naar innovatieve concepten om water te bergen die tegelijkertijd bijdragen aan de leefbaarheid in het gebied. Daarnaast is innovatie van groot belang.

Vanaf 2009 worden de twee innovatieprogramma's uitgevoerd: «Building with Nature» en «Floodcontrol 2015». Rijk en bedrijfsleven delen de kosten (ruim 40 miljoen euro).

De Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) voor oppervlaktewater en grondwater en de Kaderrichtlijn Mariene Strategie (KRM) voor de zee zijn de basis voor duurzame watersystemen in Nederland en Europa en dragen sterk bij aan een aantrekkelijke leefomgeving voor wonen en werken. De doelen zijn het bereiken van een goede chemische en ecologische waterkwaliteit (KRW) en het bereiken van een goede milieutoestand op de Noordzee in 2020 (KRM). Deze richtlijnen zijn leidend voor het nationale waterkwaliteitsbeleid. Voor de KRW worden in 2009 de stroomgebiedbeheerplannen (SGBP's) afgerond. De KRM is in 2010 wettelijk verankerd in nationale wet- en regelgeving. In 2009 wordt met de programma's «herstel en inrichtingsmaatregelen» en «sanering van waterbodems» bijgedragen aan de KRW-doelen in de rijkswateren. Ook projecten als Ruimte voor de Rivier en Maaswerken dragen bij aan het realiseren van KRW-doelen, al zijn ze daar niet primair op gericht. Waterschappen en gemeenten financieren zelf de benodigde maatregelen voor de regionale wateren. Wel zal het kabinet vanaf 2009 geld beschikbaar stellen om de synergie te bevorderen tussen KRW-doelen en andere doelen zoals klimaatadaptatie, waterveiligheid, stedelijke vernieuwing, natuur en recreatie. In de periode tot 2011 is hiervoor 115 miljoen euro beschikbaar. Daarnaast is 75 miljoen euro beschikbaar om innovaties te stimuleren, die uitvoering van de KRW goedkoper maken. Dit zal in twee tenders uitgegeven worden, waarvan de eerste in 2008 is uitgeschreven. De regeling moet leiden tot nieuwe methoden voor een efficiënte aanpak van diffuse bronnen én het terugdringen van nutriënten in het oppervlaktewater.

Internationaal vindt vanuit VenW samenwerking plaats met landen in kwetsbare delta's, zodat ook deze landen zelf beter kunnen omgaan met klimaatveranderingen. Zo is er een intensieve samenwerking met Indonesië. Het interdepartementale stimuleringsprogramma Partners voor Water heeft in dit veld een belangrijke functie. Het is erop gericht een bijdrage te leveren aan de oplossing van de wereldwaterproblematiek. De maatregelen in dit programma richten zich onder meer op het realiseren van de Millennium Development Goals zodat meer mensen in de derde wereld toegang tot schoon water krijgen. In 2009 loopt het programma af. Het kabinet verkent de mogelijkheden om het programma te verlengen tot en met 2014.

## **6. Veilige netwerken**

Zoals hiervoor aangegeven is veiligheid één van de drie grote maatschappelijke doelen, waaraan VenW werkt. Paragraaf 5.2 ging al in op de bescherming tegen hoogwater (waterveiligheid). Hierna komen de overige veiligheidsprioriteiten aan de orde.

### *6.1 Verkeersveiligheid*

In 2007 vielen er in Nederland 791 dodelijke verkeersslachtoffers. De doelstelling is om dit aantal te beperken tot maximaal 750 in 2010 en maximaal 580 in 2020. Zoals recent gemeld aan de Tweede Kamer bij de strategie Verkeersveiligheid is het voornemen om met de decentrale overheden afspraken te maken om de ambitie bij te stellen naar maximaal 500 verkeersdoden per jaar in 2020. In de strategie Verkeersveiligheid is

tevens een ambitieus maatregelenpakket opgenomen. Kernwoord van de aanpak is dat we doorgaan met generiek succesvolle maatregelen en ons daarnaast enerzijds meer richten op de bescherming van kwetsbare verkeersdeelnemers en anderzijds op de aanpak van overtreders. Concreet gaat het dan vooral om het tegengaan van alcohol, drugs en agressie in het verkeer met de volgende maatregelen:

- invoering van het alcoholslot voor bestuurders die de wettelijke alcohollimiet ernstig overschrijden of herhaaldelijk in de fout gaan (wetgeving eind 2009 gereed);
- start van een pilot met de Australische manier van testen op drugs (met speeksel). Op basis van de resultaten worden aanbevelingen gedaan voor eventuele aanpassing van de Wegenverkeerswet;
- invoering van de mogelijkheid om de verplichting een cursus te volgen op te leggen aan:
  - ervaren bestuurders, die de alcohollimiet overschrijden, de zogenaamde educatieve maatregel alcohol (wetgeving eind 2009 gereed). Voor beginnende bestuurders is dit met ingang van oktober 2008 al mogelijk;
  - bestuurders die zich bewust risicovol hebben gedragen in het verkeer. Het gaat daarbij om herhaald bumperkleven, door rood licht rijden, rechts inhalen en ernstige overschrijding van de maximumsnelheid (per oktober 2008).

## 6.2 Luchtvaartveiligheid

Doelstelling van het luchtvaartveiligheidsbeleid is het permanent verbeteren van de veiligheid ook bij een verdere toename van het luchtverkeer. Dit wordt bereikt door:

- het veiligheidsmanagement in de totale luchtvaartketen versterken op basis van de eigen verantwoordelijkheid van alle betrokkenen. Met ingang van 2009 moet iedere operator een veiligheidsmanagementsysteem ter acceptatie voorleggen aan de Inspectie VenW. De Inspectie zal per bedrijf een acceptabel niveau van veiligheid vaststellen. Ook de andere delen van het luchtvaartsysteem zullen de komende jaren een veiligheidsmanagementsysteem moeten implementeren.
- de introductie van een meer risicogerichte benadering van de luchtvaartveiligheid, vertaald in eenduidige en meetbare veiligheidsniveaus. Voor de meest risicovolle activiteiten worden concrete en meetbare veiligheidsdoelstellingen (Target Level of Safety) geformuleerd, bijvoorbeeld: een jaarlijkse reductie van 10% van het aantal runway incursions (onjuiste aanwezigheid van een vliegtuig, voertuig of persoon op een start- of landingsbaan die in gebruik is) op de Nederlandse luchthavens

Deze concrete en meetbare doelstellingen worden uitgewerkt in de Beleidsagenda Luchtvaartveiligheid 2010–2015 en het bijbehorende meerjaren werkprogramma. Het streven is erop gericht deze in de 2de helft van 2009 aan de Tweede Kamer aan te bieden. Hierin zal ook het plan worden verwerkt, dat is opgesteld naar aanleiding van de in 2008 uitgevoerde audit van de mondiale burgerluchtvaartorganisatie ICAO (International Civil Aviation Organization). Nederland heeft volgens de ICAO een goed georganiseerd luchtvaartveiligheidssysteem waarin de wet- en regelgeving op orde is. Verbeterpunten die bij deze audit naar voren zijn gekomen liggen onder meer op het vlak van opleiding en training van technisch personeel bij de overheid, het toezicht op de verkeersleiding en de procedures voor ongevallenonderzoek. Het Corrective Action Plan zal voorjaar 2009 aan de Tweede Kamer worden gestuurd.

### *6.3 Vervoer gevaarlijke stoffen*

Verkeer en Waterstaat werkt aan Basisnetten voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Het doel is een duurzaam evenwicht tussen ruimtelijke ontwikkelingen, vervoer van gevaarlijke stoffen en veiligheid. In het najaar van 2008 worden de ontwerpen voor de Basisnetten en de bijbehorende regelgeving aangeboden aan de Tweede Kamer. Op basis hiervan kan het wetgevingstraject worden afgerond en kan, samen met betrokken partijen, een start worden gemaakt met het oplossen van knelpunten die uit de ontwerpen voor de Basisnetten voortvloeien. Daarvan is sprake als er kwetsbare gebouwen (bijvoorbeeld grote kantoren of woningen) binnen een risicocontour staan. Op basis van een verbetervoorstel dat eind 2008 klaar is, wordt in 2009 gewerkt aan verbetering van de registratie van incidenten. In 2009 zal worden onderzocht hoe vormen van privaats toezicht een rol kunnen spelen in het verder terugbrengen van de toezichtlast. De Inspectie zal zich in haar werk meer gaan richten op specifieke onderdelen van de vervoersketen om zo de toezichtlast voor de goed presterende bedrijven te verminderen.

### *6.4 Security en crisisbeheersing*

Infrastructuur, waterkeringen en vervoer zijn van vitaal maatschappelijk belang. VenW is zich daarvan bewust en zal in 2009 de security in de VenW-beleidsdomeinen versterken door op basis van risicoanalyse gericht maatregelen te treffen. Enkele voorbeelden:

- op grond van EU-regelgeving worden voor 1 juli 2009 alle terminals en zeeschepen opnieuw gecertificeerd;
- in 2009 verschijnt een Kadernota Spoor Security met op de spoorsector gerichte maatregelen;
- in 2009 verschijnt een tweede integrale rapportage over het programma vitale infrastructuur, waarin de continuïteit tijdens crises centraal staat;
- het ingezette proces om in Europees verband vitale infrastructuur te bepalen en te beschermen wordt voortgezet;
- op het gebied van crisisbeheersing zal veel aandacht worden besteed aan het organiseren van opleidingen en oefeningen. In november 2008 vindt onder de naam «Waterproef» een grote oefening plaats, waaraan diverse bestuurslagen en vele instanties meedoen.

### *Begroting op hoofdlijnen*

De onderstaande tabel geeft de belangrijkste wijzingen in de uitgaven en inkomsten aan ten opzichte van de eerste suppletore begroting 2008.

Uitgaven (x € 1 000)							
	Art.	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Stand ontwerp-begroting 2008		8 183 211	8 618 752	8 980 723	8 451 362	8 656 244	8 511 318
Mutaties 1e suppletore wet 2008		- 674 565	204 041	240 792	147 062	158 432	146 054
Stand Voorjaarsnota 2008		7 508 646	8 822 793	9 221 515	8 598 424	8 814 676	8 657 372
<b>I Belangrijkste mutaties Hoofdstuk XII</b>		<b>- 176 648</b>	<b>- 12 263</b>	<b>- 17 275</b>	<b>33 131</b>	<b>17 990</b>	<b>23 796</b>
1. Vrijval BTW contractsector	34	- 12 800					
2. ESA	37	- 2 000	- 2 400	3 810	4 779	2 791	2 945
3. Ketenversterking tranche 2009	39	5 000	5 000	5 000	5 000	5 000	
Ketenversterking tranche 2009	39		5 000	5 000	5 000	5 000	
Ketenversterking tranche 2009	34	- 5 000	- 5 000	- 5 000	- 5 000	- 5 000	
4. Van LNV: Natuurpilot IJmeer/ Markermeer	39				13 000	8 000	4 000
5. Innovatie Deltatechnologie	39	3 000	3 000	3 000	3 000	3 000	
6. Tunnelveiligheid metro	39		- 30 000	- 20 000	- 12 500		
Tunnelveiligheid metro	39		30 000	20 000	12 500		
7. Hoogwaterbeschermingsprogramma	39		10 000	10 000	10 000	10 000	10 000
8. Klimaatverbetering voor het streekver- voer	39	16 000					
9. Kottervissers	40					- 6 000	6 000
10. Inspectie VenW	40	6 000					
11. EHRM	41	7 300	3 200				
12. SAP beheer en onderhoud	41	5 688					
13. 2e Coentunnel	39	- 199 836	- 34 063	- 46 085	- 2 648	- 4 801	851
14. Luchthaven Bonaire	33		3 000	7 000			
<b>II Overige mutaties</b>		<b>- 13 377</b>	<b>- 16 298</b>	<b>- 24 839</b>	<b>- 24 899</b>	<b>- 1 573</b>	<b>- 21 724</b>
<b>Totale mutaties</b>		<b>- 190 025</b>	<b>- 28 561</b>	<b>- 42 114</b>	<b>8 232</b>	<b>16 417</b>	<b>2 072</b>
Stand ontwerp-begroting 2009		7 318 621	8 794 232	9 179 401	8 606 656	8 831 093	8 659 444

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

- Ad 1. Dit betreft de vrijval van de vergoeding van het ministerie van Financiën voor de door VenW aan de contractsector betaalde BTW.
- Ad 2. Deze mutatie betreft een vertraging van de aanbesteding van het ETCS.
- Ad 3. De totale uitgaven voor de tweede tranche quick wins is € 79,6 mln. Hiervan komt € 55 mln. uit de enveloppe OV van het Coalitieakkoord. Vanuit deze enveloppe is in de begroting 2008 reeds € 25 mln. opgenomen op HXII voor ketenversterking (artikel 34). Deze middelen worden nu overgeboekt naar het artikel 14 van het Infrastructuurfonds. De overige € 30 mln. wordt gefinancierd uit de tranche 2009 en de (nog te ontvangen) tranche 2010 van de enveloppe OV.
- Ad 4. Ten behoeve van de financiering van de natuurpilot IJmeer/Markermeer wordt door het ministerie van LNV over de jaren

2011 tot en met 2013 een totaal bedrag van € 25 mln. per jaar naar de begroting van VenW overgeboekt.

- Ad 5. Het Kabinet heeft in het CoalitieAkkoord afgesproken om voor het programma Innovatie Deltatechnologie een bedrag van € 40 mln. in tranches aan de begroting van Verkeer en Waterstaat toe te voegen. In de begroting 2009 wordt een bedrag van € 15 mln. aan de begroting toegevoegd.
- Ad 6. Op artikel 39.02 (Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer) worden de uitgaven verantwoord voor Tunnelveiligheid metro. Deze uitgaven worden gecompenseerd uit artikel 14 van het Infrastructuurfonds. In verband hiermee wordt artikel 39.01 (Bijdrage aan het Infrastructuurfonds) verlaagd.
- Ad 7. Het Kabinet heeft in het kader van het beleidsprogramma «samen werken, samen leven» binnen de enveloppe «water en kust» aanvullende middelen gereserveerd om het geactualiseerde hoogwaterbeschermingsprogramma volledig te kunnen uitvoeren. Deze reservering groot € 1 160 mln. wordt in tranches naar de begroting van Verkeer en Waterstaat overgeboekt. Vooruitlopend op de definitieve besluitvorming is in de begroting 2009 de 1e tranche opgenomen.
- Ad 8. Met het via de BDU (onderdeel 39.02) eenmalig ter beschikking stellen van een bedrag ad € 16 mln. aan de provincies en de stadsregio's, kan het klimaat voor het streekvervoer worden verbeterd. Het gaat om een eenmalige bijdrage om een structurele verandering teweeg te brengen. VenW zal het bedrag dit jaar voorfinancieren (deels kasschuif met Infrafondsartikel 13). De finale dekking zal plaatsvinden bij een volgend begrotingsbesluit.
- Ad 9. Door VenW is voor de financiering Kottervissers over de jaren 2008 en 2009 € 4 mln. naar de begroting van het ministerie van LNV overgeboekt wat in de jaren 2011 en 2012 is teruggeboekt met respectievelijk € 1 mln. en € 7 mln.
- Ad 10. Bij de baten-lastendienst Inspectie Verkeer en Waterstaat is in 2007 een nadelig saldo ontstaan. Hiervoor is binnen de begroting van VenW (XII) definitieve compensatie gevonden, zodat de tijdelijke compensatie op artikel 40 kan worden teruggedraaid.
- Ad 11. Het programma Electronisch Human Resource Management (EHRM) betreft o.a. de implementatie P-direkt, digitalisering personeelsdossiers en enkele aanverwante onderwerpen gericht op de activiteiten met betrekking tot het Beleidsvoornemen Vernieuwing VenW.
- Ad 12. Dit betreft een stijging van de kosten voor licentie- en beheerskosten (SAP-licenties, wijzigingenbeheer, business cases/ architectuur, upgrades e.d.) als gevolg van toenemende wensen en/of wettelijke eisen.

Ad 13. Deze boeking is naar aanleiding van de conversie van de 2e Coentunnel naar een DBFM-constructie.

Ad 14. Deze mutatie betreft het beschikbaar stellen van middelen in 2009 en 2010 ten behoeve van de luchthaven Bonaire.

### Stand van zaken kabinetsdoelstellingen

Nr	Project / doelstelling	Algemene doelstelling begroting	Status (in voorbereiding / in uitvoering / afgerond)
<b>PROJECT</b>			
	Programma Randstad Urgent: versterk de concurrentiepositie van de Randstad	34 (HXII) en 18 (IF)	deels in uitvoering, deels in voorbereiding
<b>DOELSTELLINGEN BELEIDSPROGRAMMA</b>			
18	Stapsgewijze invoering van een gedifferentieerde kilometerprijs naar plaats, tijd en milieukeuzes	34 (HXII) en 17 (IF)	deels in uitvoering, deels in voorbereiding
19	Verbetering van de bereikbaarheid over weg en water door gerichte investeringen in het wegennetwerk en de binnenvaart	34 (HXII) en 12, 15 (IF)	deels in uitvoering, deels in voorbereiding
20	Groeiambitie van vijf procent per jaar voor het openbaar vervoer per spoor	34 (HXII) en 13 (IF)	deels in uitvoering, deels in voorbereiding
26	Klimaatbestendige inrichting van Nederland waarbij water een meer bepalende factor is bij ruimtelijke afwegingen, inclusief locatiekeuzes. Meer ruimte voor herstel van natuurlijke processen (bodem, water en natuur)	31 (HXII) en 11, 16 (IF)	deels in uitvoering, deels in voorbereiding
27	Duurzaam waterbeleid als schakel tussen ecologie en economie. Nederland (weer) aan de internationale top van innovatieve deltatechnologie	31 (HXII) en 11 (IF)	deels in uitvoering, deels in voorbereiding
28	Versnelling kustverdediging en versnelde aanpak van de versterking van de bij de tweede wettelijke toetsing afgekeurde primaire waterkeringen. Vernieuwd denken over waterveiligheid een plaats geven in het systeem voor bescherming tegen overstromingen	31 (HXII) en 11, 16 (IF)	deels in uitvoering, deels in voorbereiding

## 2.2 DE BELEIDSARTIKELEN

### 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:

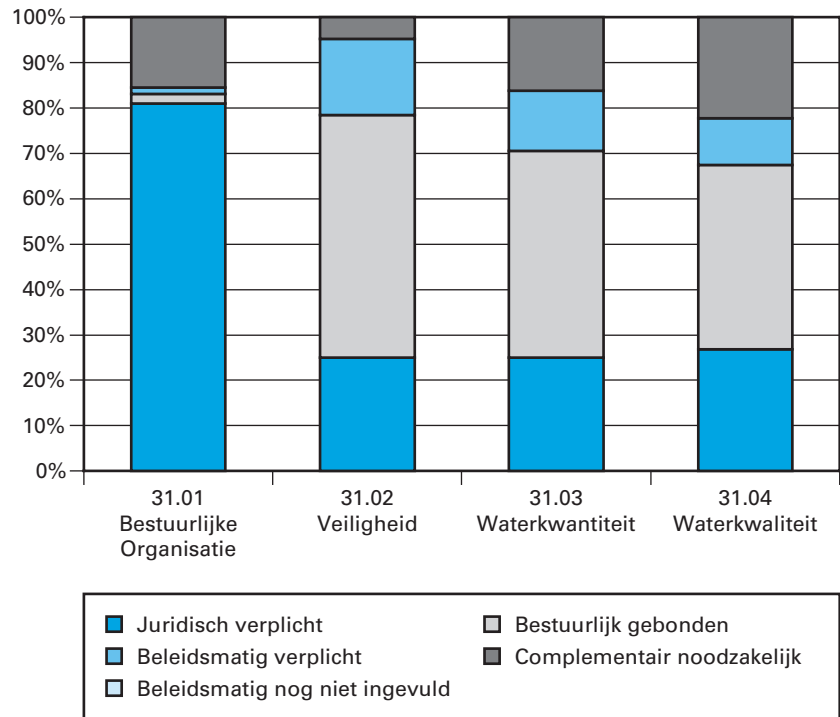
- De acceptatie en juiste implementatie van Europese regelgeving op het gebied van water door de lidstaten.
- De acceptatie en juiste implementatie van het waterbeleid door provincies, waterschappen en gemeenten.
- Tijdig en adequaat anticiperen op structurele ontwikkelingen als klimaatontwikkeling, zeespiegelstijging, bodemdaling, verstedelijking en toename van economische waarden.

**Tabel budgettaire gevolgen van beleid**

Overzicht budgettaire gevolgen van beleid (in € 1 000)							
31. Integraal waterbeleid	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
<b>Verplichtingen</b>	<b>59 917</b>	<b>72 076</b>	<b>72 581</b>	<b>70 886</b>	<b>68 608</b>	<b>68 342</b>	<b>68 270</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>74 874</b>	<b>78 118</b>	<b>79 382</b>	<b>71 486</b>	<b>68 608</b>	<b>68 342</b>	<b>68 270</b>
<i>31.01 Bestuurlijke Organsatie en instrumentatie</i>	<i>25 131</i>	<i>30 088</i>	<i>32 356</i>	<i>24 312</i>	<i>22 308</i>	<i>22 480</i>	<i>22 482</i>
31.01.01 Algemene strategie en beleids-vorming	10 533	13 141	13 401	13 097	12 772	12 944	12 946
31.01.02 HGIS Partners voor Water	6 832	12 534	14 687	11 215	9 536	9 536	9 536
31.01.03 Leven met Water	7 766	4 414	4 268	0	0	0	0
<i>31.02 Veiligheid</i>	<i>16 795</i>	<i>15 054</i>	<i>14 805</i>	<i>15 000</i>	<i>14 663</i>	<i>14 624</i>	<i>14 582</i>
31.02.01 Hoogwaterbescherming	10 175	9 177	9 426	9 647	9 512	9 509	9 512
31.02.02 Kust	3 101	2 187	1 973	1 926	1 904	1 904	1 905
31.02.03 Inspectie VenW	3 519	3 690	3 406	3 427	3 247	3 211	3 165
<i>31.03 Waterkwantiteit</i>	<i>4 361</i>	<i>3 530</i>	<i>3 613</i>	<i>3 545</i>	<i>3 614</i>	<i>3 613</i>	<i>3 614</i>
31.03.01 Waterbeleid 21e eeuw	4 361	3 530	3 613	3 545	3 614	3 613	3 614
<i>31.04 Waterkwaliteit</i>	<i>28 586</i>	<i>29 446</i>	<i>28 608</i>	<i>28 629</i>	<i>28 023</i>	<i>27 625</i>	<i>27 592</i>
31.04.01 Europese kaderrichtlijn water	21 437	22 162	21 627	21 813	21 462	21 103	21 116
31.04.02 OSPAR/Europese mariene strategie	3 358	3 308	3 313	3 127	3 066	3 064	3 066
31.04.03 Inspectie VenW	3 791	3 976	3 668	3 689	3 495	3 458	3 409
<b>Van totale uitgaven:</b>							
<i>Apparaatsuitgaven</i>		6 545	6 222	5 926	5 341	5 347	5 347
<i>Bijdrage aan Baten-lastendiensten</i>		25 156	24 637	24 541	23 959	23 872	23 797
<i>Restant</i>	74 874	46 417	48 523	41 019	39 308	39 123	39 126
<b>31.09 Ontvangsten</b>	<b>1 330</b>	<b>570</b>	<b>570</b>	<b>570</b>	<b>570</b>	<b>570</b>	<b>570</b>



## Budgetflexibiliteit



### Toelichting:

#### *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 in de actualisatie van het Nationaal bestuursakkoord water, het Adaptatieprogramma Ruimte en Klimaat en op het eerste Nationale Waterplan.

#### *Waterkwaliteit*

De bestuurlijk gebonden en beleidsmatig verplichte uitgaven hebben voornamelijk betrekking op het vervaardigen van de definitieve stroomgebiedbeheerplannen in 2009, projectkosten voor de Deltaraad, internationale activiteiten in het kader van OSPAR en de Europese Mariene Strategie (EMS) en het vervaardigen van AMvB's voor de uitvoering van de Wet Verontreiniging Oppervlaktewateren en Wet milieubeheer.

### 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 rol- en 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 de actualisatie van het Nationaal Bestuursakkoord water zoals partijen dat in 2008 zijn overeen gekomen.
- Eind 2008 wordt het concept van het Nationaal Waterplan (NWP) in inspraak gebracht, samen met o.a. de Stroomgebiedbeheersplannen en het Beheerplan Rijkswateren. Het Nationaal Waterplan bouwt voort op de Watervisie en zal een overzicht geven van het gehele waterbeleid. Het vervangt hiermee de Vierde Nota Waterhuishouding. Het NWP zal eind 2009 van kracht worden.
- Voorbereiding van de invoering van de Waterwet (o.a. parlementaire behandeling van de invoeringwet en uitvoeringsregelgeving en een implementatie en communicatie traject). De Waterwet vervangt alle bestaande waterbeheerswetten. In maart 2008 heeft de Tweede Kamer de Waterwet met brede steun aangenomen. De Eerste Kamer zal naar alle waarschijnlijkheid de behandeling in 2008 afronden. (Kamerstukken 2007–2008, 30 818, nr. 1, e.v.). Met de inwerkingtreding van de Wet modernisering waterschapsbestel in december 2007 is de Waterschapswet op belangrijke onderdelen aangepast. Dit betreft onder andere de bestuurssamenstelling en verkiezingen. In november 2008 vinden de eerste waterschapverkiezingen op basis van de herziene Waterschapswet plaats. Direct aansluitend is een evaluatie van de verkiezingen voorzien. Daarnaast is de Commissie van Advies voor de Waterstaatswetgeving om advies gevraagd over de bestuurssamenstelling van het waterschap in het licht van de huidige waterschapstaken. Beide producten vormen de basis voor een kabinetsstandpunt dat in de loop van 2009 aan de Kamer zal worden gestuurd. Dit kabinetsstandpunt kan, afhankelijk van de aanbevelingen, leiden tot aanpassing van de waterschapswet.
- De Deltacommissie heeft een advies uitgebracht over de veiligheid van de kust op de lange termijn. In het ontwerp Nationaal Waterplan komt de uitwerking van de kabinetsreactie op dit advies.
- Bijdrage aan de kennisontwikkeling ten behoeve van adaptatie aan de klimaatveranderingen zoals de zogenoemde «hotspots» in het programma Kennis voor klimaat.

##### *HGIS Partners voor Water*

Interdepartementaal samenwerkingsverband van de ministeries van VenW, BuZa (incl. DGIS), EZ, LNV, VROM en OCW, gericht op bevordering van de samenwerking binnen de Nederlandse watersector (overheid, bedrijfsleven, kennisinstituten 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 advies- en ingenieursbureaus (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) en eindigt eind 2009.

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 <http://www.levenmetwater.nl/>

In 2007 heeft een mid-term review plaatsgevonden door een externe evaluatiecommissie. Mede naar aanleiding daarvan richt het programma zich in de laatste twee jaar meer op het toepasbaar maken van de ontwikkelde kennis bij overheden en bedrijfsleven. Het netwerk van Leven met Water wordt ingezet bij het ontwikkelen van de kennisagenda van het Nationaal Waterplan.

#### **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 dijkkringgebieden 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 2009 wordt de uitvoerings-/implementatieparagraaf van het geactualiseerde waterveiligheidsbeleid (ook wel Waterveiligheid 21e eeuw) in het nationale waterplan opgenomen en uitgewerkt. Eind 2008 zijn daar de mijlpalen voor vastgesteld. Bij het waterplan wordt een beleidsnotitie waterveiligheid gevoegd. In de paragraaf zullen de volgende onderwerpen worden uitgewerkt: de actualisering van de wettelijke systematiek (normering), het beperken van de gevolgen van een overstroming (maatregelen in kwetsbare gebieden), rampenbeheersing, buitendijks en de lange termijn financiering (naar aanleiding van het advies van de commissie Vellinga). Het beleid richt zich op de

middellange termijn. De Deltacommissie voor de Kust heeft in 2008 geadviseerd over ontwikkelingen en mogelijkheden voor de lange termijn (2050–2100 e.v.).

- Het studieproject Veiligheid Nederland in Kaart wordt voortgezet. De 2e fase van het project Veiligheid Nederland in Kaart is van start gegaan. Doel van het project is de feitelijke overstromingsrisico's in Nederland in beeld te brengen. Het project onderzoekt zowel de kans op een overstroming, als de gevolgen van een overstroming. Medio 2009 zullen de resultaten van de eerste 29 dijkringen bekend zijn. De uitkomsten vormen belangrijke bouwstenen voor de verkenning Waterveiligheid 21e eeuw (brieven aan de TK over VNK en de verkenning Waterveiligheid 21e eeuw, Kamerstuk 2004–2005, 29 800 XII, 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 (zie Kamerstuk 2006–2007, 18 106, nr. 177). Deze toetsing laat een forse investeringsbehoefte zien om de primaire waterkeringen (duinen, dijken, dammen en kunstwerken) in de Randstad, langs het Markermeer, in de Hollandse en Zeeuwse Delta en langs de Waddenzee, weer aan de normen uit 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 (projecten 1e en 2e toetsing t/m 2020) uit te kunnen voeren. In september 2007 is een geactualiseerd Hoogwaterbeschermingsprogramma (zie Kamerstuk 2007–2008, 18 106, nr. 103) aan de Tweede Kamer toegestuurd. Op het Hoogwaterbeschermingsprogramma staan in totaal 93 maatregelen uit de eerste en tweede ronde toetsen op veiligheid ook de aanpak zwakke schakels kust. Het Hoogwaterbeschermingsprogramma is een complex en omvangrijk uitvoeringsprogramma met risico's op het gebied van programmabeheersing (scope, planning en financiën) en ook organisatie (aansturing uitvoeringsorganisaties, rijk en waterschappen). Een specifiek Programmabureau is opgericht ten behoeve van de aansturing, inclusief voortgangscontrole, en het faciliteren van de uitvoeringsorganisaties.
- 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. Op 1 maart 2008 is voor 31 van de 39 maatregelen een overeenkomst of opdracht afgesloten.
- 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) presenteerde 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 met ingang van 2009 op orde te hebben. Hiertoe zal een verbeterprogramma onder regie van een bestuurlijke taskforce uitgevoerd Besluiten over fysieke maatregelen worden opgenomen in de nota waterveiligheid (eind 2008). De Kamer heeft in juni 2007 met deze lijn ingestemd.
- In november 2007 is de Europese Richtlijn Overstromingsrisico's 2007/60/EG in werking getreden (v/h ook wel Hoogwaterrichtlijn). Deze verplicht tot het maken van overstromingsgevaar- een risicokaarten die

toegankelijk zijn voor de burger. Daarnaast moeten alle doelen en maatregelen om overstromingsrisico's te beheersen, van bescherming en duurzaam landgebruik tot paraatheid, worden opgenomen in overstromingsrisicobeheersplannen per (internationaal) stroomgebiedsniveau. Eind 2009 dient de richtlijn te zijn omgezet in nationale wetgeving, in hoofdzaak via het Waterbesluit onder de Waterwet. Gedurende 2009 wordt gewerkt aan de voorbereiding van kaarten en plannen.

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 2008 zijn de planstudies Zwakke Schakels Kust door provincie Zeeland en Zuid Holland afgerond. Provincie Noord-Holland rondt de planstudies medio 2011 af. In 2007 zijn de versterkingen in Noordwijk en Flaauwe Werk gestart en worden in 2008 opgeleverd. In 2008 start de uitvoering van de versterking van Zuidwest-Walcheren en Delflandse Kust. In 2009 gaat de realisatie van de versterking van de Zwakke Schakels Scheveningen, Voorne en West Zeeuwsch Vlaanderen van start. Alle zwakke schakels zijn opgenomen in het Hoogwaterbeschermingsprogramma (zie Kamerstuk 2007–2008, 18 106, nr. 103). Naar verwachting zijn alle zwakke schakels in 2015 versterkt. Tevens wordt jaarlijks een zandsuppletieprogramma op basis van de jaarlijkse toetsing van de basiskustlijn gerealiseerd.

#### *Bijdrage Inspectie Verkeer en Waterstaat*

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

- intrabestuurlijk toezicht door de inspectie op Rijkswaterstaat 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 Rijkswaterstaat, 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).

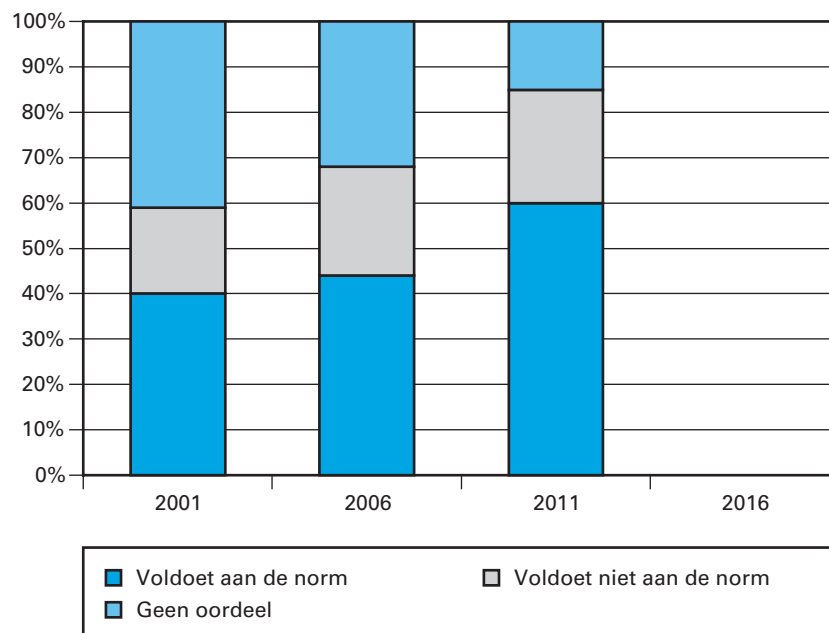
Speerpunten van de Inspectie Verkeer en Waterstaat voor 2009 op veiligheid zijn:

- bestuurlijke organisatie en instrumentarium: de verschuiving van handhaving vergunningen naar naleving algemene regels, waterveiligheid, calamiteitenorganisatie, waterkeringen, project Ruimte voor de rivier, implementatietraject waterwet;
- waterkwantiteit: gewenst grond- en oppervlaktewaterregime;
- betrokkenheid Inspectie bij implementatie en handhaving van Europese wet- en regelgeving (o.a. kaderrichtlijn water, hoogwaterrichtlijn, 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*

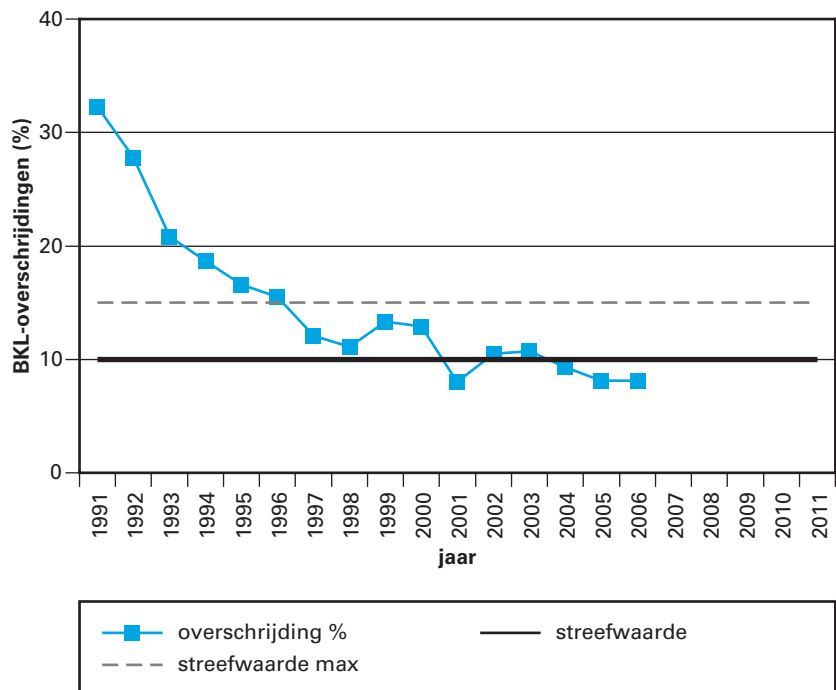
Elke vijf jaar worden de primaire waterkeringen getoetst op grond van de Wet op de waterkering. De 1e toetsing heeft plaatsgevonden in 2001, de 2e toetsing in 2006. In 2011 zal de 3e toetsing plaatsing. In bovenstaande diagram zijn de streefwaarden voor 2011 opgenomen.

#### **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).

### BLK-overschrijdingen



Bron: Rijkswaterstaat, 2007

### Extracomptabele verwijzingen

Verwijzing naar het Infrastructuurfonds (IF)

Overzicht uitgaven veiligheid waterbeleid op het Infrastructuurfonds (x € 1 000)						
Art. Omschrijving	2008	2009	2010	2011	2012	2013
11.02.01 Basispakket B&O Waterkeren	155 653	117 016	116 734	75 156	77 121	99 766
11.03.01 Realisatie Waterkeren	205 004	292 045	372 468	303 873	236 697	140 734
11.05.02 Planstudies waterkeren	4 631	56 947	61 162	62 293	70 275	37 579
16.02 Ruimte voor de Rivier	103 453	197 184	285 560	323 005	330 012	309 717
16.03 Maaswerken	39 697	59 480	35 211	41 250	36 834	41 048

### 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 volgens de trits vasthouden, bergen en afvoeren (wateroverlast en watertekort).

- Opstellen van een communicatiestrategie om de effectiviteit van de Watertoets te vergroten.
- Opstellen en uitvoeren van het plan van aanpak voor een herbezinning op de waterverdeling in het waterhuishoudkundig hoofdsysteem in het licht van klimaatverandering.
- Uitwerking van het beleidskader IJsselmeergebied, waaronder de voorbereiding van een nieuw te nemen peilbesluit voor het Markermeer en IJsselmeer in uiterlijk 2020.

Het merendeel van de uitvoeringsmiddelen staat geraamd op artikel 11 van 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-dossierstuk 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 Aanhoudende Droogte 2003, Kamerstuk 2003–2004, 27 625, nr. 38 en Voortgangsbericht Droogtestudie, Kamerstuk 2003–2004, 27 625, nr. 42).

##### *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.



In het kader van het verbeteren van de beleidsinformatie is een verbetertraject gestart met betrekking tot de prestatie-informatie. De meetbare gegevens bij artikelonderdeel 31.03 zullen in de begroting 2010 worden vervangen door geheel nieuwe prestatie-indicatoren met streefwaarden.

### 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.

Overzicht uitgaven waterkwantiteit op het Infrastructuurfonds (x € 1 000)						
Art. Omschrijving	2008	2009	2010	2011	2012	2013
11.01.01 Basispakket watermanagement	87 112	87 091	86 857	88 831	89 225	89 659
11.03.02 Realisatie Waterbeheren	141 853	174 661	181 427	127 434	84 799	57 800

### 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 werd 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 zijn de ontwerp stroomgebiedsbeheerplannen voor Rijn, Maas, Schelde en Eems opgesteld. Deze zijn eind 2008 in de inspraak gelegd. In 2009 worden de stroomgebiedbeheersplannen voor Rijn, Maas, Schelde en Eems vastgesteld na verwerking van de inspraakreacties. In een stroomgebiedbeheersplan staat welke concrete waterdoelen we gaan bereiken in 2015 (schoon, niet te veel en niet te weinig) met welke maatregelen 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. Baggeren is belangrijk voor zowel het verwijderen van verontreinigd slib als voor de scheepvaart. In de Stroomgebiedbeheersplannen zal deze maatregel worden afgewogen tegen andere maatregelen om aan de chemische kwaliteit te voldoen én de ecologie te herstellen.

Nederland staat op het gebied van water voor veel nieuwe uitdagingen. Niet alleen overstromingsrisico's maar ook de kwaliteit van het water en droogte en verzilting zijn problemen waar we de komende decennia steeds meer mee te maken zullen krijgen. Een succesvolle aanpak van de klimaat- en wateropgaven is alleen mogelijk met draagvlak in, actieve betrokkenheid van en kennisinbreng vanuit de samenleving.

Mensen zullen steeds vaker met – soms ingrijpende – watermaatregelen geconfronteerd worden in hun eigen woon- en leefomgeving. Het is belangrijk om de maatschappelijke solidariteit voor waterbeleid in stand te houden en te versterken door uit te leggen waarom die maatregelen nodig zijn, belanghebbenden uit te nodigen hun kennis en creativiteit in te brengen, en te zorgen dat jongeren, die op termijn de verantwoordelijkheid zullen dragen voor de vraagstukken, gemotiveerd zijn zich via studie en beroep verder hierin te verdiepen.

Via monitoring van het waterbewustzijn in de samenleving wordt bepaald of meer maatwerk in de communicatie nodig is om verschillende groepen te bereiken.

Uitvoeren van het 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.

Voor een spoedige oplossing van de problematiek in de Zuidwestelijke Delta wordt gefocust op de uitvoering van maatregelen om de rijkswateren van de Zuidwestelijke Delta gezond te maken en te laten voldoen aan de Kaderrichtlijn Water. Via een amendement Koppejan en Roefs (december 2007) is € 500 000 op artikel 31 gereserveerd voor project- en proceskosten voor de Deltaraad. Het gevraagde budget van het amendement is bedoeld als bijdrage aan project- en proceskosten van de Deltaraad, zodat de Deltaraad op korte termijn haar Deltaprogramma (=integraal uitvoeringsprogramma, met o.a. de uitvoering van de KRW-plannen) verder kan uitwerken. In 2008 stelt de Deltaraad een programmadirecteur aan, die trekker wordt van een programmabureau dat o.a. het Deltaprogramma gaat opstellen.

Europese Kaderrichtlijn Mariene Strategie (KRM) /OSPARBescherming van de zee conform internationale regelgeving zoals OSPAR en de Europese Kaderrichtlijn Mariene Strategie en het nieuwe Groenboek marietiem 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 zijn eind 2007 afgerond. Na publicatie van deze Richtlijn in Brussel is gestart met de implementatie van de richtlijn. Daartoe zijn in 2008 een implementatieplan en een uitvoeringstoets handhavingstoets opgesteld. Een belangrijk aspect bij het implementatietraject is communicatie; in 2008 is 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 kennisopbouw die 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 kennis-

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

In 2009 wordt bezien hoe OSPAR als implementatieorgaan van de KRM kan fungeren. Daartoe moeten institutionele veranderingen in de organisatiestructuur worden doorgevoerd. Een tweetal producten voor 2009 die en ook van belang zijn voor de KRM: de uitwerking van de ecosysteembenadering in het proefproject ecologische kwaliteitsdoelstellingen Noordzee en de 1e fase van het Quality Status Report (QSR 2010), waarin een assessment wordt uitgevoerd van het mariene milieu van het gehele conventiegebied.

Speerpunten van de Inspectie Verkeer en Waterstaat voor 2009 op waterkwaliteit zijn:

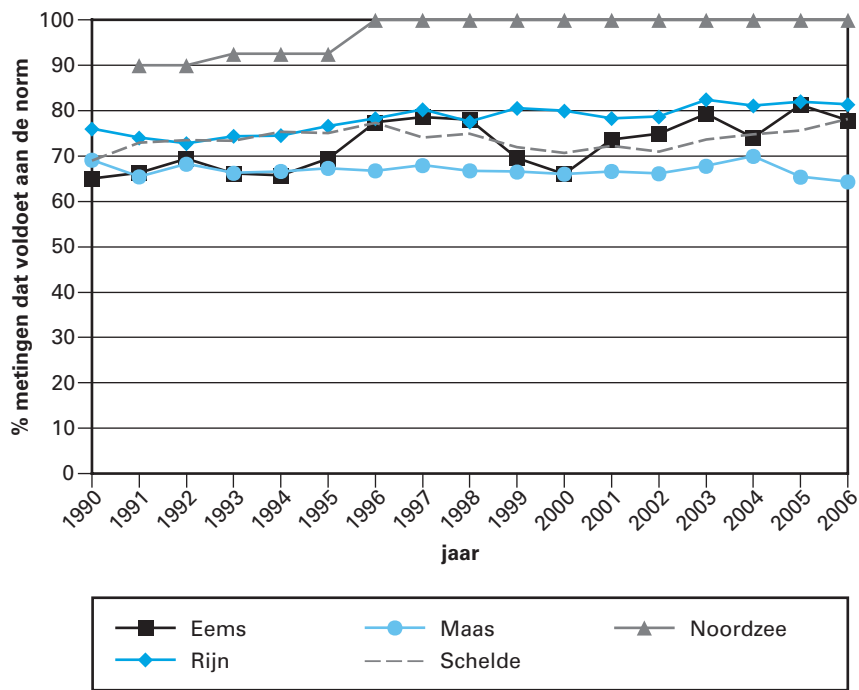
- waterbodembaggerwerken (o.a. Kwalibo-regeling);
- emissie- en immissietoets, implementatietraject waterwet;
- betrokkenheid Inspectie bij implementatie en handhaving van Europese wet- en regelgeving (o.a. kaderrichtlijn water, hoogwater-richtlijn, zwemwaterrichtlijn, grondwaterrichtlijn).

### **Meetbare gegevens Waterkwaliteit**

- 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 worden in een AMvB vastgesteld die in 2009 in werking moet treden. In de waterplannen wordt aangegeven of ter plaatse een tussendoel moet gaan gelden. De doelen zoals beschreven in de waterplannen vormen de referentie voor het monitoren van de voortgang. Vanaf 2007 wordt gemonitord conform de KRW en deze meetgegevens worden benut.

### Realiseren goede waterkwaliteit



Bron: Waterkwaliteitsenquête 2007

#### 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).

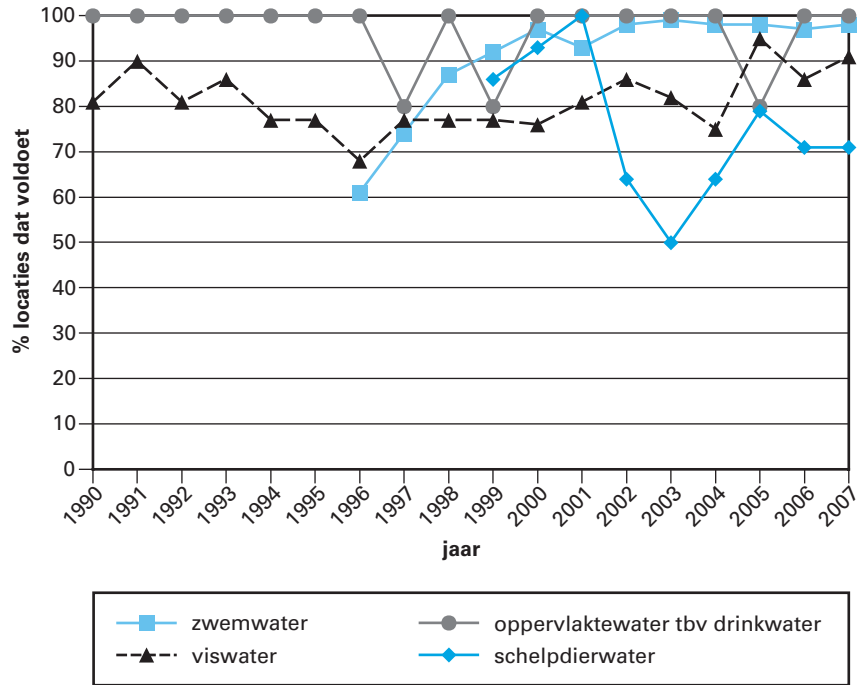
Prestatie-indicator	Basiswaarde 1990	Peildatum	Streefwaarde	Planning Periode	Streefwaarde
Realiseren goede waterkwaliteit	Eems: ca 70% Maas: ca 60% Noordzee: nvt Rijn: ca 80% Schelde: ca 80%	Jaarlijks	PM (de KRW normen voor 2015 worden in 2008 vastgesteld)	2015	100%

Bron: Waterkwaliteitsenquête 2007.

- 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.

### Ongehinderd gebruik waterfuncties



Bron: Rijkswaterstaat MWTL, 2008

#### 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 zwemwaterrichtlijn 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%

Bron: Rijkswaterstaat MWTL, 2008

Kengetallen Inspectie Verkeer en Waterstaat Domein Waterbeheer							
Domein Waterbeheer	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Toelating/continuering (aantal vergunningen)	75	120	130	140	145	150	150
Aantal inspecties	15	15	15	15	15	15	15
Percentage inspectie gebaseerd op risico analyse	70%	70%	70%	70%	70%	70%	70%
Uitvoering conform jaarplan	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%

Bron: Inspectie Verkeer en Waterstaat 2008

### Toelichting op de tabel

Bovenstaande tabel geeft inzicht in het aantal toelating/continueringsactiviteiten (het afgeven van vergunningen aan de eigen werken van Rijkswaterstaat) en het aantal uitgevoerde inspecties.

### 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	2008	2009	2010	2011	2012	2013
11.02.05 Basispakket B&O waterbeheer	50 716	51 156	63 289	119 131	121 226	123 381
11.02.08 Groot variabel onderhoud waterbeheer	34 890	31 951	38 946	3	76	76
11.03.02 Realisatie Waterbeheer	141 853	174 661	181 427	127 434	84 799	57 800
11.05.03 Planstudies Waterbeheer	2 388	2 093	1 485	321	648	636

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

Onderzoek	Onderwerp	Operatief deel	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>				
Evaluatie Waterschapswet	Evaluatie Waterschapswet n.a.v. de Waterschapsverkiezingen	31.01	A: 2008 B: 2009	
Tijdelijke regeling eenmalige uitkering bestrijding regionale wateroverlast	Evaluatie van de effectiviteit van de regeling	31.03	A: 2011 B: 2012	
<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	
Veiligheid Nederland in Kaart-2	Verkenning van de veiligheid in Nederland fase 2.	31.02	A: 2006 B: 2010 <sup>2</sup>	

Onderzoek	Onderwerp	Operatieve deel	A. Start B. Afgerond	Vindplaats
Proef Grootschalige Verwerking Baggerspecie (GVB)	Deze grootschalige proef heeft tot doel op praktijkschaal aan te tonen wat de mogelijkheden en onmogelijkheden zijn en tegen welke prijs grootschalige verwerking gerealiseerd kan worden. 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: 2008 <sup>3</sup>	
Kaderrichtlijn mariene milieu (KRM)	Initial assessment noordzee voor de uitvoering van de KRM.	31.04	A: 2007 B: 2011 <sup>1</sup>	
Kaderrichtlijn mariene milieu (KRM)	MKBA maatregelen en kosten voor de uitvoering van de KRM.	31.04	A: 2012 B: 2015 <sup>1</sup>	
KRW	Ex ante onderzoek naar maatregelen en kosten voor de uitvoering van de KRW.	31.04	A: 2004 B: 2008	
3e toetsing primaire waterkeringen	Nagaan of de primaire waterkeringen aan de norm voldoen	31.02	A: 2007 B: 2011	
Hoogwaterbeschermingsprogramma	Onderzoek naar de opzet en aansturing van het programmabureau	31.02	A: 2008 B: 2009	
Subsidieregeling HWB-programma	Onderzoek naar de effectiviteit van de subsidieregeling	31.02	A: 2008 B: 2009	
Schelde estuarium	5 jaarlijkse evaluatie van activiteiten in het Schelde estuarium conform verdrag tussen Nederland en Vlaanderen inzake samenwerken beleid en beheer	31.04	A: 2012 B: 2013	TK 2006–2007, 30 864, nrs. 1–6

<sup>1</sup> De economische impactassessment is in december 2007 is afgerond. De bestuurlijke afronding afronding zal begin 2008 plaatsvinden. Vanaf 2007 wordt een initial assessment en vanaf 2012 worden MKBA ontwikkelingen gestart.

<sup>2</sup> In 2007 is de planning van VNK geactualiseerd nav een risico-analyse. Daarnaast is de oplevering van het benodigde rekeninstrumentarium enkele maanden vertraagd. Dit betekent concreet dat het project in 2010 kan worden afgerond.

<sup>3</sup> Het onderzoek naar de beleidsregels ABR/ABM kijkt zowel terug als naar voren. Het onderzoek is vertraagd onder meer omdat is gewacht op het op 3 december 2007 in de Staatscourant gepubliceerde het Besluit bodemkwaliteit. In het Besluit en de Regeling bodemkwaliteit komt het bodembeleid van de laatste jaren samen. Het Besluit bevat regels voor het toepassen van bouwstoffen, grond en baggerspecie op of in de bodem of in oppervlaktewater. Ook worden eisen gesteld aan de kwaliteit van uitvoering van bodemwerkzaamheden (Kwalibo). Deze nieuwe regelgeving wordt meegenomen in het onderzoek.

## **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:

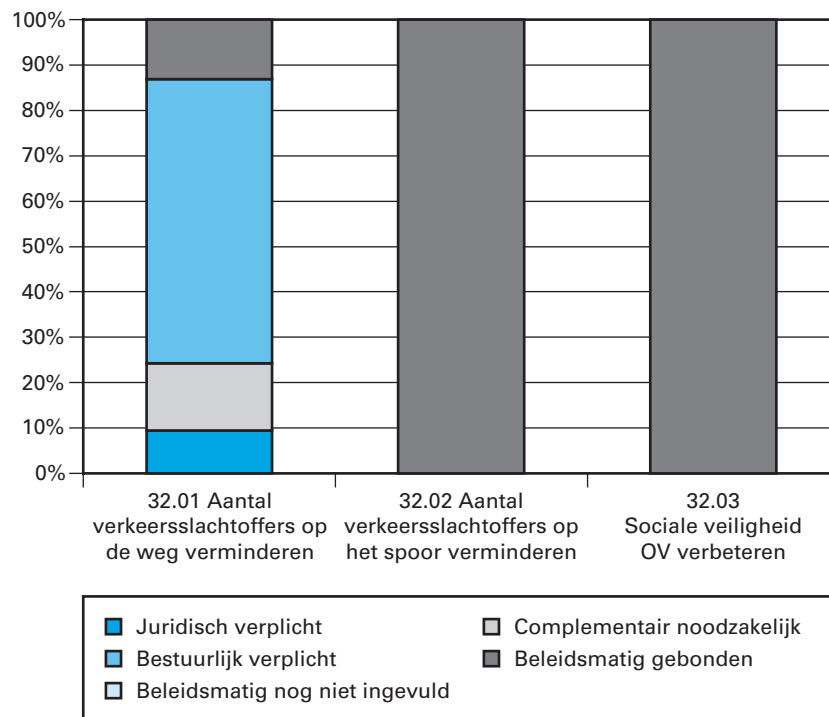
- in de periode tot en met 2010 de toename van het absolute aantal slachtoffers, veroorzaakt door de toename van de mobiliteit, teniet wordt gedaan door autonome verbeteringen, met name: voertuigen worden veiliger en verkeersdeelnemers leren beter met verkeer om te gaan;
- de koers zoals aangegeven in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



## Tabel budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht budgettaire gevolgen van beleid (in € 1 000)							
<b>32. Optimale Veiligheid</b>	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
<b>Verplichtingen</b>	<b>46 552</b>	<b>52 764</b>	<b>51 411</b>	<b>47 583</b>	<b>46 532</b>	<b>46 275</b>	<b>46 006</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>48 256</b>	<b>54 164</b>	<b>54 411</b>	<b>47 583</b>	<b>46 532</b>	<b>46 275</b>	<b>46 006</b>
<i>32.01 Aantal verkeersslachtoffers op de weg verminderen</i>	<i>42 548</i>	<i>48 175</i>	<i>48 850</i>	<i>42 063</i>	<i>41 325</i>	<i>41 122</i>	<i>40 922</i>
32.01.01 Algemene strategie- en beleidsontwikkeling	1 692	1 716	1 811	1 755	1 743	1 745	1 746
32.01.02 Vereisten aan voertuig en technologie	2 977	4 709	4 609	4 609	4 609	4 609	4 609
32.01.03 Gedragsbeïnvloeding	24 036	25 440	26 379	22 790	22 809	22 808	22 809
32.01.04 Aanpassingen aan weginfrastructuur	0	0	0	0	0	0	0
32.01.05 Inspectie Verkeer en Waterstaat	13 843	16 310	16 051	12 909	12 164	11 960	11 758
<i>32.02 Aantal verkeersslachtoffers op het spoor verminderen</i>	<i>5 529</i>	<i>5 842</i>	<i>5 471</i>	<i>5 430</i>	<i>5 117</i>	<i>5 063</i>	<i>4 994</i>
32.02.01 Algemene strategie- en beleidsontwikkeling	151	145	201	201	161	161	161
32.02.02 Kadernota Railveiligheid «Veiligheid op de rails»	153	218	218	147	147	147	147
32.02.03 Inspectie Verkeer en Waterstaat	5 225	5 479	5 052	5 082	4 809	4 755	4 686
<i>32.03 Sociale veiligheid OV verbeteren</i>	<i>179</i>	<i>147</i>	<i>90</i>	<i>90</i>	<i>90</i>	<i>90</i>	<i>90</i>
32.03.01 Algemene strategie- en beleidsontwikkeling	42	84	27	27	27	27	27
32.03.02 Uitvoeren beleidskader Sociale Veiligheid OV	137	63	63	63	63	63	63
<b>Van totale uitgaven:</b>							
<i>Apparaatsuitgaven</i>	2 396	2 550	2 424	2 280	2 203	2 203	2 203
<i>Bijdrage een Baten-lastendiensten</i>	20 196	22 799	22 115	19 001	17 973	17 715	17 445
<i>Restant</i>	25 714	28 815	29 872	26 302	26 356	26 357	26 358
<b>32.09 Ontvangsten</b>	<b>3 906</b>	<b>3 594</b>	<b>3 700</b>	<b>3 700</b>	<b>3 700</b>	<b>3 700</b>	<b>3 700</b>

### Budgetflexibiliteit



*Toelichting:*

*Aantal verkeersslachtoffers op de weg verminderen*

Het uitvoeren van de verschillende verkeerscampagnes, de bijdragen aan de diverse verkeersveiligheid organisaties en de doelsubsidie aan de SWOW zijn opgenomen onder bestuurlijk gebonden en complementair noodzakelijk. De middelen voor onderzoek en ontwikkeling van voertuig-technologie zijn ingedeeld onder beleidsmatig verplicht.

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

Deze middelen worden ingezet voor onderzoek en zijn ingedeeld onder beleidsmatig verplicht.

**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);
- Zorgen voor internationale afstemming van verkeersveiligheidswetgeving en beleid;
- Invulling geven aan de regiefunctie op het gebied van verkeersveiligheid; op basis van de Nota Mobiliteit en het strategisch plan verkeersveiligheid wordt samengewerkt aan het gezamenlijk met decentrale overheden behalen van de nationale verkeersveiligheidsdoelstelling;
- 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);

*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 fiets- en voetgangerveiligheid) hoort daarbij. 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 deelname aan Euro-NCAP;
- uitvoeren en evalueren van de proef ter preventie van ongevallen met vrachtauto's in het kader van het project Fileproof.

*Gedragbeïnvloeding*

Een reductie van het aantal verkeersslachtoffers ten gevolge van ongevallen met betrokkenheid van een vracht- of bestelauto. Vanwege het

unieke karakter van vracht en bestelverkeer zijn daarvoor specifieke maatregelen nodig. Daartoe worden de volgende activiteiten ondernomen:

- uitvoeren van de specifieke maatregelen gericht op het goederenvervoer over de weg zoals opgenomen in het integrale strategisch plan verkeersveiligheid;
- uitvoeren van maatregelen gericht op verminderen van het aantal dodehoekongevallen op basis van uitkomsten van het onderzoek naar de effectiviteit van verschillende typen dodehoekmaatregelen;
- uitvoeren actieprogramma met de bedoeling het beïnvloeden van het gedrag van chauffeurs en aanpak vermoeidheid;
- bevorderen van een veiligheidscultuur in transportbedrijven (bijvoorbeeld Safety Scan) door middel van systeemtoezicht, het stimuleren van rijstijltrainingen en het beproeven en stimuleren van het toepassen van de snelheidsassistent/snelheidsmonitor in bestelwagens.

Ook motorrijders vormen een unieke groep. Zij lopen veel meer kans bij een ongeval betrokken te raken dan automobilisten. Vanuit meerjarige campagnes wordt specifiek aan deze groep aandacht besteed. Bovendien stelt VenW samen met maatschappelijke partners een actieplan op ter verbetering van de veiligheid van motorrijders.

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

- na instemming van het parlement wordt de maatregel ingevoerd dat betrokkenen de kosten van onderzoeken naar rijgeschiktheid bij alcohol en drugs door CBR zelf gaan betalen;
- actief participeren in het EU-wetgevingstraject omtrent rijbewijzen, voorbereidingen implementatie 3e Rijbewijsrichtlijn, die onder andere tot doel heeft verdere Europese uniformering;
- afronding implementatie richtlijn vakbekwaamheid beroepschauffeurs (2003/59/EG) en doorontwikkeling nascholing;
- monitoring en evaluatie inzet simulator in basiskwalificatie en nascholing chauffeursvakbekwaamheid, specifieke training op risicovolle verkeerssituaties;
- onderzoek naar mogelijkheden uitbreiding reikwijdte wetsvoorstel Puntenrijbewijs;
- uitvoering Meerjarenprogramma Campagnes Verkeersveiligheid, waaronder voorlichting aan vrachtwagenchauffeurs en overige verkeersdeelnemers met als doel reductie van ongevallen ten gevolge van dode hoek ongevallen en interactieproblemen;
- verbeteren positie kwetsbare verkeersdeelnemers, door o.m. onderzoek naar botsvriendelijke autofronten, landelijke fietsschool, samenwerking met ouderenbonden en andere maatschappelijke organisaties;
- 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 t.b.v. 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;
- instellingswet CBR;

- internationale gegevensuitwisseling: beboeting van door buitenlanders begane verkeersovertredingen;
- verbetering nationale databank voor ongevalsgegevens, door gebruik van meerdere gegevensbronnen naast de politieregistratie en alternatieve analysemethoden.

#### *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 wegen 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 2009 op het gebied van goederenvervoer:

- implementeren Frontoffice Wegvervoer (programma Eenduidig Toezicht (samenwerkende rijksinspecties));
- verschuiving van object naar systeemtoezicht;
- terugdringen overbelading;
- gevaarlijke stoffen: meer aandacht voor de keten en systeemtoezicht;
- ongevallenonderzoek.

Speerpunten 2009 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, die in 2009 nader worden vastgesteld.

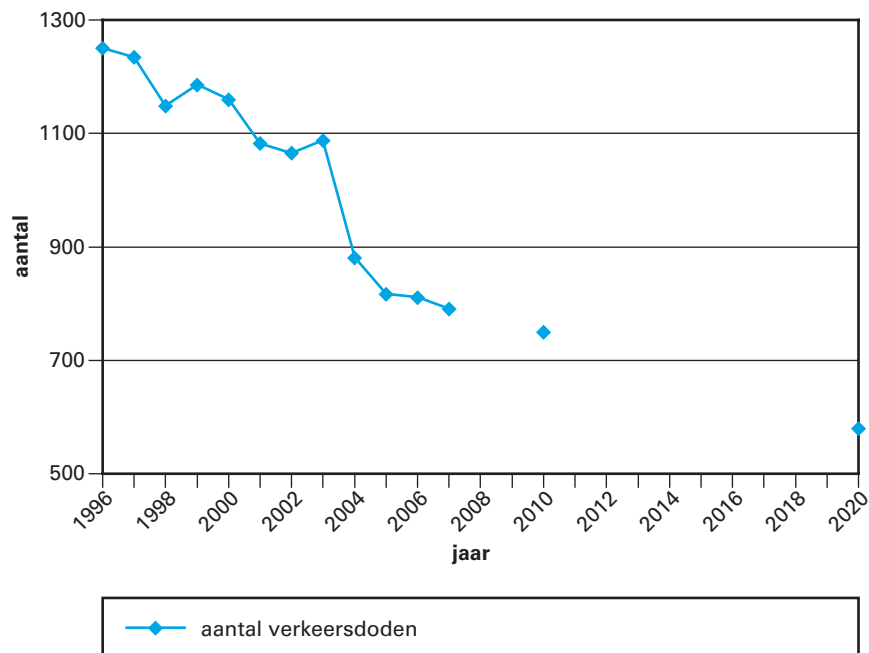
## Meetbare gegevens bij aantal verkeersslachtoffers op de weg verminderen

Prestatie-indicatoren verkeersslachtoffers					
	Basiswaarde 2002	Waarde 2007	Streef- waarde 2009	Streef- waarde 2010	Streefwaarde 2020
Aantal verkeersdoden	1 066	791	790	750	580
Aantal ziekenhuisgewonden	18 420	pm*	17 178	17 000	12 250

Bron: RWS-AVV

\* Deze gegevens waren niet op tijd beschikbaar om in deze begroting op te nemen.

### Prestatie-indicator: ontwikkeling aantal verkeersdoden



#### Toelichting

- de streefwaarden voor 2020 zijn onder de aanname van invoering van Anders Betalen voor Mobiliteit volgens het volledige scenario Nouwen.
- de streefwaarden voor 2009 zijn verkregen door lineaire interpolatie tussen het aantal in het basisjaar 2002 en de streefwaarde voor 2010.

Prestatie-indicatoren naleving busvervoer			
	2005	2006	2007
Aantal busvervoerders	987	977	901
Aantal ingetrokken vergunningen Collectief vervoer	0	0	0
Aantal overtredingen	586	383	508
Aantal staandhoudingen besloten en ongeregeld vervoer	1 095	1 165	1 366
Overtredingspercentage besloten/ongeregeld vervoer	19%	20%	18,7%
Aantal staandhoudingen internationale lijndiensten	169	150	154
Overtredingspercentage internationale lijndiensten	22%	14%	12,3%
Aantal staandhoudingen pendelvervoer	526	513	289
Overtredingspercentage pendelvervoer	33%	10%	10,4%

Bron: Inspectie VenW, 2008

Kengetal naleving busvervoer					
	2005	2006	2007	2008	2009
Aantal bedrijfsinspecties	222	480	421	300	300

Bron: Inspectie VenW, 2008

Prestatie-indicatoren naleving goederenvervoer			
	2005	2006	2007
Overtredingspercentage algemeen	18,7%	20,8%	21,0%
Overtredingspercentage bedrijfsonderzoeken	68%	64%	55,6%
Aantal transportinspecties gevaarlijke stoffen	1 857	1 998	4 739
Overtredingspercentage gevaarlijke stoffen	28%	32,5%	17,3%
Overtredingspercentage overbelading	42%	37%	50%

Bron: Inspectie VenW, 2008

Kengetal naleving goederenvervoer					
	2005	2006	2007	2008	2009
Aantal bedrijfsinspecties	593	589	893	1 232	1 200
Aantal transportinspecties	27 965	20 250	12 870	18 315	18 300
Aantal gewogen voertuigen	566	465	463	460	460

Bron: Inspectie VenW, 2008

### *Toelichting*

De Inspectie VenW is bezig met een aantal vernieuwingstrajecten, de kengetallen geven vooral een indicatie van de werkzaamheden van de Inspectie VenW.

## Extracomptabele verwijzingen

### *Verwijzing Brede Doeluitkering (BDU)*

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

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

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

Overzicht uitgaven op het Infrastructuurfonds (x € 1 mln.)						
Art. Omschrijving	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Art 12 Hoofwegennet	2 463	2 681	2 955	2 256	2 591	2 942

## 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);
- afronding implementatie in 1e helft 2009 door de spoorsector van het plan van aanpak STS: Rijden door Stoptonend Sein, voornamelijk door inbouw ATB Vv fase 3 in het materieel;
- 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;
- bij de eisen aan de veiligheid in railtunnels wordt aangesloten bij de Europese ontwikkelingen. In 2009 zal dit in de Nederlandse wetgeving zijn geïmplementeerd;

- implementatie van ERTMS (European Rail Traffic Management System) op de Betuweroute (Havenspoorlijn) en de HSL-Zuid;
- start landelijke implementatie ERTMS op basis van het in de Tweede Kamer behandelende Implementatieplan ERTMS (najaar 2008).

De uitvoeringsuitgaven van bovenstaande producten worden begroot op het infrastructuurfonds.

#### *Inspectie Verkeer en Waterstaat*

Het toezicht door de Inspectie Verkeer en Waterstaat binnen de domeinen Spoor en Tram/metro richt zich op spoorwegondernemingen (de NS en overige personen- en goederenvervoerders), de inframanager Prorail en overige in de sector actieve bedrijven (bijvoorbeeld de zogenaamde notified bodies, werkplaatsen en aannemers) op railvoertuigen en infrastructuur, en op de in de sector werkzame personen met veiligheidsstaken (bijvoorbeeld machinisten en baanwerkers). Hiermee wordt een bijdrage geleverd aan het voorkomen en beperken van letsel en schade in en door het railverkeer.

Speerpunten 2009 binnen het domein Spoor zijn:

- wettelijke taken: ongevalonderzoek, toelating en continuering (veiligheidsattesten, toelating materieel);
- nieuwe projecten: HSL Zuid, Betuweroute, uitrol ERTMS;
- internationaal werk;
- de problematiek van roodseinpassages en aanpassing van de ATB;
- veilige berijdbaarheid van de infrastructuur;
- veiligheid baanwerkers;
- thema acties Gevaarlijke Stoffen.

Prestatie-indicatoren spoorveiligheid			
	Waarde 2007	Basiswaarde 2002	Risiconorm
<b>Indicator – dodelijke slachtoffers</b>			1,5 dodelijke slachtoffers per 10 mld. reizigers kilometers.
– Reizigers	0	1	
– Personen (baanwerkers, rangeerders)	0	1	1 dodelijk slachtoffer op 10 000 werknemers
– Overweggebruikers	19	17	maximaal 24 dodelijke slachtoffers in 2010
– Onbevoegden op het spoor	1	4	maximaal 1,5 dodelijke slachtoffers per jaar
<b>Indicator – gewonden</b>			
– Reizigers	85	87	51 gewonden per jaar

Bron: kadernota railveiligheid, trendanalyse 2007 Inspectie VenW

#### *Toelichting*

Met deze prestatie-indicatoren wordt inzicht gegeven in de veiligheidsnormering zoals deze in 2002 is bepaald en de feitelijke ontwikkeling in 2007.

#### **Extracomptabele verwijzingen**

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

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



Overzicht uitgaven op het Infrastructuurfonds (x € 1 mln.)						
Art. Omschrijving	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Art. 13 Automatische Knipperlicht Installatie	48	42	42	24	12	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 vervolg Aanvalsplan SVOV (Kamerstuk 2007–2008, 28 642, nr. 22), dat in 2007 samen met BZK en Justitie, is opgezet, is in uitvoering.

##### *Beter toepasbaar maken handreiking reis- en verblijfsverboden*

Samen met Justitie is in 2008 het initiatief genomen om de handreiking reis- en verblijfsverboden te actualiseren. Naar aanleiding van ervaringen in Rotterdam heeft de sector laten weten de voorkeur te geven aan afspraken op landelijk niveau met OM en politie. Het maken van dergelijke afspraken zal in de loop van 2008 plaatsvinden. Daarna zal een herziene en meer operationeel gerichte handreiking begin 2009 worden afgerond.

## Meetbare gegevens bij Sociale veiligheid openbaar vervoer verbeteren

Overzicht van prestatie- en effectindicatoren verbeteren sociale veiligheid in het stads- en streekvervoer <sup>1</sup>					
	2004 <sup>2</sup>	2005	2006	Realisatie 2007	Doel 2008
Waardering veiligheidsgevoel in het voertuig als rapportcijfer					
– Reizigers	7,7	7,6	7,8	7,8	7,5
– Personeel <sup>3</sup>	6,5	6,5	6,3	nb	
Onveiligheidsincidenten in en rond het OV in %					
– Reizigers <sup>4</sup>	26	25	25	23	
– Personeel <sup>5</sup>	59	56	65	nb	

Bron Reizigersmonitor 2008, sociale veiligheid van de ov-reiziger, Kennisplatform Verkeer en Vervoer, juni 2008.

Bron personeelsgegevens: de sociale veiligheid van het personeel in het stads- en streekvervoer

### Toelichting

1. Alle gegevens in de tabel hebben betrekking op het stads- en streekvervoer.
2. De gegevens over de reizigers voor de periode 2004 t/m 2008 zijn herzien in verband met een onjuiste toepassing in een berekeningsformule. Kamerstuk 23 645, nr. 191, vergaderjaar 2007–2008.
3. Dit cijfer betreft het veiligheidsgevoel zowel in als rond het voertuig.
4. Dit is het ongewogen gemiddelde van de bus-, tram-, metro- en regionale treinreizigers, die ooggetuige en/of slachtoffer zijn geweest van één of meerdere incidenten. Percentage per modaliteit is in 2004: bus 20%, tram 33%, metro 26% en regionale trein 19%.
5. Dit is het percentage van het personeel dat één of meerdere keren slachtoffer is geweest van een incident.

Kengetallen sociale veiligheid NS				
	2004	2005	2006	2007
Klantoordeel veiligheid reizigers <sup>1</sup>	69	71	74	76
Reizigers die slachtoffer/ooggetuige zijn geweest van tenminste één incident	32	29	29	28
Het percentage NSR-medewerkers dat zijn of haar gevoel van veiligheid overdag in de werkomgeving met een 7 of hoger beoordeelt	83	89	88	91
Het percentage NSR-medewerkers dat zijn of haar gevoel van veiligheid 's avonds in de werkomgeving met een 7 of hoger beoordeelt	45	45	55	63
Het percentage NSR-medewerkers dat één of meerdere incidenten heeft meegemaakt	29	23	21	19

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

### Toelichting

- <sup>1</sup> Vanaf 2007 wordt een geaggregeerd cijfer voor het klantoordeel veiligheid reizigers opgenomen. Dit is ook de indicator die in het Vervoerplan wordt opgenomen. Het klantoordeel geeft het percentage reizigers weer dat de veiligheid met een 7 of hoger waardeert. Het klantoordeel is het gewogen gemiddelde van de klantoordeelen overdag en 's avonds in de trein en overdag en 's avonds op stations. De cijfers over voorgaande jaren zijn op basis van dit uitgangspunt gecorrigeerd, zodat de vergelijkbaarheid over de jaren geborgd is.

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

Onderzoek	Onderwerp	Operationeel doel	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. 2008	
<b>Effectenonderzoek ex post</b>	Invoering GAIK	32.01	A. 2008 B. 2008	
	Verkeersveiligheid goederenvervoer	32.01	A. juli 2008 B. febr. 2009	
	Kentekening aanhangwagens	32.01	A. 2008 B. 2008	
	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	
	Kentekening brom- en snorfietsen	32.01	A. juli 2010	
<b>Overig evaluatieonderzoek</b>	Klantenbarometer CVOV; Personeelsmonitor SVOV; Incidentenregistratiemethode SV en OV bedrijven	32.03	jaarlijkse monitoring	<a href="http://www.kenniscentrumsv.nl/">www.kenniscentrumsv.nl/</a> > literatuur
	Spoorveiligheid personen	32.02	jaarlijkse monitoring	<a href="http://www.ivw.nl/onderwerpen/rail/publicaties/tren-danalyses/">http://www.ivw.nl/onderwerpen/rail/publicaties/tren-danalyses/</a>

### **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.

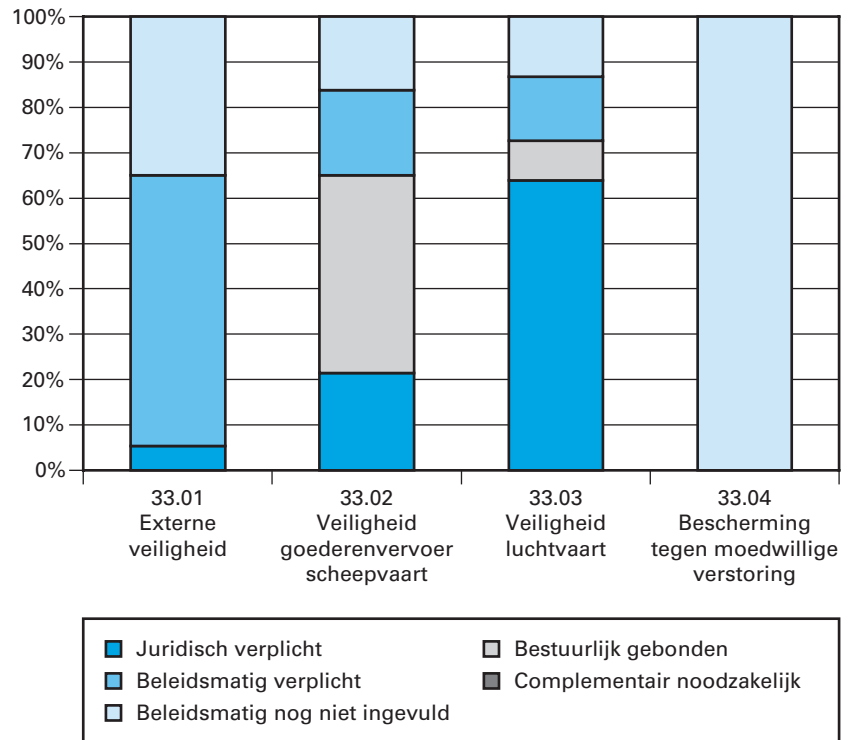
#### Succesfactoren

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 budgettaire gevolgen van beleid (in € 1 000)							
<b>33. Veiligheid gericht op de beheersing van veiligheidsrisico's</b>	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
<b>Verplichtingen</b>	<b>53 505</b>	<b>50 397</b>	<b>46 147</b>	<b>52 973</b>	<b>40 394</b>	<b>39 879</b>	<b>42 844</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>56 368</b>	<b>53 735</b>	<b>47 747</b>	<b>51 529</b>	<b>42 047</b>	<b>41 455</b>	<b>40 814</b>
<i>33.01 Externe veiligheid</i>	<i>12 638</i>	<i>9 793</i>	<i>7 847</i>	<i>7 508</i>	<i>7 128</i>	<i>7 099</i>	<i>7 061</i>
33.01.01 Verbeteren veiligheid vervoer gevaarlijke stoffen	5 934	4 147	3 572	3 272	3 050	3 049	3 050
33.01.02 Externe veiligheid luchthavens	540	1 248	393	334	315	315	315
33.01.03 Aankoop LIB veiligheidssloop-zones Schiphol	3 209	1 320	1 320	1 320	1 320	1 320	1 320
33.01.04 IVW-domein goederenvervoer	2 955	3 078	2 562	2 582	2 443	2 415	2 376
<i>33.02 Veiligheid goederenvervoer scheepvaart</i>	<i>18 881</i>	<i>18 088</i>	<i>16 682</i>	<i>16 855</i>	<i>15 870</i>	<i>15 577</i>	<i>15 423</i>
33.02.01 Verbeteren veiligheid zeevaart	3 878	2 227	2 163	2 123	2 033	2 033	2 033
33.02.02 Verbeteren veiligheid zeehavens	560	827	892	902	846	791	811
33.02.03 Verbeteren veiligheid binnenwateren	345	494	614	569	531	531	531
33.02.04 IMO (HGIS)	418	416	416	416	416	416	416
33.02.05 IVW-domein binnenvaart, koopvaardij en visserij	13 680	14 124	12 597	12 845	12 044	11 806	11 632
<i>33.03 Veiligheid luchtvaart</i>	<i>22 710</i>	<i>24 688</i>	<i>22 427</i>	<i>26 432</i>	<i>18 353</i>	<i>18 028</i>	<i>17 599</i>
33.03.01 Verbetering veiligheid luchtvaart	3 179	4 077	1 619	1 565	1 504	1 426	1 176
33.03.02 ICAO en EASA (HGIS)	1 043	1 365	1 365	1 265	1 265	1 265	1 265
33.03.03 Internationaal	1 420	1 168	4 250	8 177	1 072	1 072	1 112
33.03.04 IVW-domein luchthavens/luchtruim, luchtvaartoperationele- en luchtvaart-technische bedrijven	17 068	18 078	15 193	15 425	14 512	14 265	14 046
<i>33.04 Bescherming tegen moedwillige verstoring</i>	<i>2 139</i>	<i>1 166</i>	<i>791</i>	<i>734</i>	<i>696</i>	<i>751</i>	<i>731</i>
33.04.01 Beveiliging scheepvaart en zeehavens	443	522	449	406	395	450	430
33.04.02 Beveiliging luchtvaart	397	280	278	264	237	237	237
33.04.03 Beveiliging infrastructuur hoofdwegen	0	0	0	0	0	0	0
33.04.04 Beveiliging infrastructuur spoorwegen	99	64	64	64	64	64	64
33.04.05 Beveiliging openbaar vervoer	1 200	300	0	0	0	0	0
<b>Van totale uitgaven:</b>							
<i>Apparaatsuitgaven</i>	5 052	5 867	5 737	5 516	4 891	4 891	4 891
<i>Bijdrage aan Baten-lastendiensten</i>	37 215	36 357	31 436	31 938	30 071	29 557	29 126
<i>Restant</i>	14 101	11 511	10 574	14 075	7 085	7 007	6 797
<b>Ontvangsten</b>							
33.09.01 Ontvangsten	122	0	0	0	0	0	0

## Budgetflexibiliteit



### Toelichting:

#### *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 en een bijdrage aan de International Maritime Organization (IMO).

De beleidsmatig verplichte uitgaven hebben betrekking op het Comité binnenvaartveiligheid en de Onderzoeksraad voor de veiligheid.

#### *Veiligheid luchtvaart*

De bestuurlijk gebonden en beleidsmatig verplichte uitgaven hebben voornamelijk betrekking op uitgaven in het kader van contributie ten behoeve van de ECAC en ABIS en de Dutch Expertgroup on Aviation Safety (DEGAS).

### **33.01 Externe Veiligheid**

#### Motivatie

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

#### Producten

#### *Verbeteren veiligheid vervoer gevaarlijke stoffen*

Het treffen van maatregelen in nationaal en internationaal verband 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. In het najaar van 2008 worden de ontwerpen voor de Basisnetten voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg, het water en het spoor aan de Tweede Kamer aangeboden. Daarbij is ook de concept-regelgeving, waarin de gebruiksruimtes voor het vervoer en de beperkingen voor ruimtelijke ontwikkelingen langs de infrastructuur zijn vastgelegd, gevoegd. Op basis hiervan kan het regelgevingstraject worden afgerond en kan samen met betrokken partijen, een aanvang worden gemaakt met het oplossen van knelpunten die uit de ontwerpen voor de Basisnetten voortvloeien;
- 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.

Eind 2008 is het verbetervoorstel voor de verplichte registratie van incidenten gereed.

In 2009 beziet VenW hoe vormen van privaat toezicht een rol kunnen spelen om de toezichtlast van Rijkszijde verder terug te brengen.

#### *Externe veiligheid luchthavens*

Het formuleren, ontwikkelen en vaststellen van nationale wet- en regelgeving voor de externe veiligheid voor Schiphol en voor de kleine en regionale luchtvaartterreinen. De volgende activiteiten worden op dit gebied uitgevoerd:

- uitwerken en afstemmen met regio Schiphol van het externe veiligheidsbeleid en van het nieuwe groepsrisicobeleid;
- uitwerken en afstemmen met de regio's van het externe veiligheids- en groepsrisicobeleid voor de regionale en kleine luchtvaartterreinen (RBML);
- afronden en implementeren handleiding Externe Veiligheid.

#### *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 in 2009 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	2007	Grens
TRG score	5,99	5,91	5,79	4,21	5,95	6,3	6,36	6,55	9,72

Bron: Handhavingsrapportage Schiphol (AAS) 2008

### *Toelichting*

Het streven is dat het totale risicogewicht (TRG) van het luchthaven-luchtverkeer 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 2007	Streefwaarde 2008	Streefwaarde 2009	Streefwaarde 2010 e.v.	Totaal
Aantal aangekochte woningen	41	2	2	2	67
Aantal aangekochte woonboten	14	0	0	0	14

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

### *Toelichting*

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

Prestatie-indicator: Aantal goederenemplacementen dat nog niet voldoet aan de risiconormen				
	Basiswaarde 1998	Realisatie 2007	Streefwaarde 2008	Streefwaarde 2009
Aantal goederenemplacementen dat nog niet voldoet aan de risiconormen	14	1	1	0

Bron: DGMO spoorvervoer 2008

### *Toelichting*

Het streven is dat er vanaf het jaar 2009 geen goederenemplacementen meer zijn die niet aan de risiconormen voldoen.

## 33.02 Veiligheid scheepvaart

### Motivatie

Om het aantal ongevallen met doden, gewonden en grote schade op zee en binnenwateren door permanente verbetering van de veiligheid verder te verlagen tot beneden de 20 (Noordzee) resp. 275 (binnenwateren).



#### *Verbeteren veiligheid zeevaart*

Mede gezien de groei van het scheepvaartverkeer en 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 heeft ook op internationaal (IMO) en 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;
- voortgang boeken met de uitvoering van de beleidsbrief zeevaart op het terrein van veiligheid en security op zee;
- subsidiëren Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij (KNRM) (€ 23 000), om werkzaamheden uit te voeren waartoe Nederland verdragsrechtelijk verplicht is;
- bijdragen aan de Noord-Atlantische IJspatrouilledienst, waartoe Nederland verdragsrechtelijk verplicht is.

#### *Verbeteren veiligheid zeehavens*

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

- monitoren 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;
- monitoren en reglementeren 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:

- bijdragen aan Comité voor de binnenvaartveiligheid (CBV);
- maken van internationale geharmoniseerde afspraken op het gebied van bemanningseisen, opleidingseisen, technische eisen aan schepen, verkeerseisen en het vervoer van gevaarlijke stoffen;
- verbeteren van de hulpverlening en rampenbestrijding bij ongelukken op de vaarwegen (in samenwerking met BZK);
- implementeren resultaten van onderzoek naar toekomst van het verkeersmanagement scheepvaart;
- vereenvoudigen van de internationale regelgeving waar dat nodig en mogelijk is en het nationaal implementeren daarvan met zo gering mogelijk administratieve en bureaucratische lasten;

- invoeren River Information Services (RIS) waarbij inbegrepen het uitrusten van schepen met Automatic Identification System (AIS)-transponders;
- toezicht houden op CBR/CCV en VAMEX voor respectievelijk groot en klein vaarbewijs.

#### *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. De 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 2009 bij de zeevaart:

- veiligheidsmanagement van de reders;
- verontreiniging milieu (uitstoot en afval);
- tweedelijns toezicht op de klassebureaus, regulier en non-reguliere onderwijsinstellingen;
- arbeidsomstandigheden;
- terugdringen van ongevallen (met name bij de visserij);
- certificering van de bruine zeilvloot.

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

#### Speerpunten in 2009 bij de binnenvaart:

- implementatie visiedocument binnenvaart (taakoverdracht naar klassenbureaus en omslag naar modern, risicogebaseerd toezicht (o.a. thematische controles));
- veiligheid binnenvaart (terugdringen doden en gewonden);
- verontreiniging milieu;
- arbeidsomstandigheden binnenvaartbemanning (Front Office binnenvaart).

## Meetbare gegevens Veiligheid scheepvaart

Kengetallen: Aantal significante ongevallen op de Noordzee (Nederlands Continentaal Plat) en op de binnenwateren									
	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Aantal significante ongevallen Noordzee	19	21	23	20	8	15	13	16	16
Aantal significante ongevallen binnenwateren									*

Bron: Kustwachtcentrum (Noordzee) en Rijkswaterstaat/DVS (binnenwateren), februari 2008

\* Er is een nieuw registratiesysteem opgezet om de registratiegraad van ongevallen op de binnenwateren te verhogen en daarmee ook de betrouwbaarheid. Inmiddels is er drie 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 kan worden om de beoogde betrouwbaarheid waar te maken. Verwacht wordt dat vanaf 2009 de verbeterde gegevens beschikbaar komen.

### Toelichting

Het streven is het aantal significante 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 per jaar. Voor het Nederlandse deel van de Noordzee is de streefwaarde vastgesteld op maximaal 20 ongevallen per jaar.

Prestatie-indicator: Naleving door Nederlandse reders							
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Percentages aanhoudingen/inspecties	2,20%	2,80%	2,75%	2,87%	2,75%	<3%	<3%
Positie Nederlandse vloot op internationale ranglijst	6	7	7	16	8	<10	<10

Bron: Paris Memorandum of Understanding, 2007

### Toelichting

Gegevens zijn gebaseerd op inspecties aan boord van schepen onder Nederlandse vlag door buitenlandse autoriteiten in het kader van Paris Memorandum of Understanding (MOU) on Port State Control. Het streven is om in 2009 minder dan drie procent aanhoudingen en inspecties plaats te laten vinden en dat de positie van de Nederlandse vloot op de internationale ranglijst lager is dan de tiende plaats.

Prestatie-indicator: Naleving door buitenlandse reders							
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Percentages inspectie t.o.v. aantal buitenlandse schepen	23%	26%	25%	25%	25%	25%	25%
Percentage inspectie t.o.v. aantal buitenlandse schepen in risicocategorie	92%	97%	95%	96%	95%	95%	95%
Percentage aanhoudingen/inspecties	6,30%	5,90%	5,60%	5,20%	6%	<6%	<6%

Bron: Inspectie VenW, 2008

### *Toelichting*

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

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

Bron: Inspectie VenW, 2008

### **33.03 Veiligheid luchtvaart**

#### Motivatie

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

#### Producten

#### *Verbetering veiligheid luchtvaart*

Het formuleren, inbrengen en beïnvloeden van internationale regelgeving en het voorbereiden en deelnemen aan internationaal overleg ten aanzien van de luchtvaartveiligheid (mondiaal en EU), en zorgdragen voor de doorvertaling hiervan naar het nationale beleid en de nationale regelgeving. Daarnaast zorgdragen voor het formuleren, ontwikkelen en vaststellen van nationaal beleid en nationale regelgeving specifiek voor de Nederlandse luchtvaart. De volgende activiteiten worden in dit verband uitgevoerd:

- opstellen van een (ver-)nieuwde Beleidsagenda Luchtvaartveiligheid (Kamerstuk 2004–2005, 24 804, nr. 28) en het opstellen van een (ver-)nieuwd actieprogramma tot 2015;
- uitvoeren van de acties uit het actieprogramma Veiligheidsonderzoek Luchtvaart Nederland tot en met 2010;
- zorgdragen voor het functioneren van de adviescommissie burgerluchtvaartveiligheid (Dutch ExpertGroup on Aviation Safety, ingesteld tot en met 2011) en doorvertalen adviezen naar het luchtvaartveiligheidsbeleid;
- uitvoeren van het (jaarlijkse) belevingsonderzoek 2009 en het begeleiden van activiteiten rondom veiligheidscommunicatie;
- implementeren van de doorwerking van de in 2008 uitgevoerde ICAO audit binnen het Koninkrijk der Nederlanden;
- implementeren 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 JAA/EASTO voor 2008 en 2009 maximaal € 350 000, na 2009 maximaal € 250 000;
- 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.
- in het kader van de toekomstige verantwoordelijkheid voor de luchtvaartveiligheid op Bonaire, Sint Eustatius en Saba heeft het ministerie van Verkeer en Waterstaat een onafhankelijk onderzoek laten uitvoeren naar de huidige stand van zaken van de luchtvaart op de eilanden. Uit het onderzoek bleek dat de luchtvaartveiligheid op veel punten aan de internationale eisen voldoet, maar op een aantal punten verbeterd moet worden. Op basis van de uitkomsten van het onderzoek zijn vooruitlopend op de toekomstige verantwoordelijkheid van het ministerie van Verkeer en Waterstaat een aantal maatregelen geïdentificeerd ter verbetering van de infrastructuur en de rampenbestrijding op de internationale luchthaven van Bonaire. Gezien de benodigde voorbereidingstijd en de realisatietermijn van de te nemen maatregelen zijn reeds voor 2009 en 2010 middelen beschikbaar gesteld. Over de uitwerking van de maatregelen zal in het najaar verder overleg worden gevoerd tussen de luchthaven Bonaire, het eilandsbestuur en de betrokken departementen.

*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. De speerpunten voor 2009 zijn:

- implementatie toezicht BES-eilanden;
- standaardisering en objectivering inspectiemethoden; verdere ontwikkeling risicogestuurd toezicht en toezichtarrangementen;
- versteviging 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									
	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Ongevalsratio wereldwijd	1,06	0,97	0,77	0,79	0,67	0,86	0,61	0,16	0,16
Ongevalsratio EASA operators	0,81	0,38	0,62	0,38	0,25	0,86	0,85	0,63	0,65

Bron: NLR, 2008

### 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 nog steeds toeneemt. Nederland heeft geen directe invloed op het wereldwijde ongevalsratio. Derhalve is er geen specifieke streefwaarde voor Nederland te benoemen. De doelstelling die westerse landen met elkaar zijn overeengekomen is niet meer dan 0,5 ongevallen per miljoen vliegbewegingen.

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	2007	2004	2005	2006	2007	2004	2005	2006	2007	2004	2005	2006	2007
Commerciële verkeersvluchten	4	1	0	3	10	8	15	18	0	0	0	0	5	0	0	3
Helikopters	0	2	2	1	0	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	2
Privé/Zakenluchtvaart	9	3	12	6	5	1	11	7	7	2	1	3	5	0	0	0
Zweefvliegtuigen	3	5	8	6	0	1	2	4	0	1	2	1	0	2	1	5
Hete luchtballon	0	1	2	0	1	1	4	1	0	0	0	0	0	1	7	1

Bron: Inspectie verkeer en Waterstaat, 2008

### 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. Het Rijk heeft geen directe invloed op de uitkomst van deze kengetallen, maar het geeft een goed beeld van het aantal ernstige incidenten en ongevallen.

### 33.04 Bescherming tegen moedwillige verstoring

#### Motivatie

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

De volgende activiteiten worden in dit verband uitgevoerd:

- uitvoeren evaluatie en hercertificeringsproces in het kader van Verordening 725/2004 (beveiliging schepen en havenfaciliteiten);
- vervullen Focal Point functie (verplicht), beleidsmatig/inhoudelijk aanspreekpunt voor de Europese Commissie, EU lidstaten en IMO voor maritieme security aangelegenheden;
- bijdragen aan het IMO Security Trust Fund;
- nationaal en internationaal (CCR/EU, IMO) overleg (keten)security;
- bijdragen aan het Project Bescherming Vitale Infrastructuur (Vitaal) en het European Program for Critical Infrastructure Protection (EPCIP).

#### *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 voor het jaar 2009;
- internationale en nationale afstemming op het terrein van de openbare orde en veiligheid luchtvaart, oa. luchtvaart en drugsmokkel, NATO-activiteiten, bescherming vitale luchtvaartinfrastructuur (crisisbeheersing) e.d.;
- bevorderen harmonisatie en financiële transparantie van de security-kosten in de luchtvaart.

#### *Beveiliging infrastructuur hoofdwegen*

In 2008 zal door Rijkswaterstaat het onderzoek worden afgerond naar het gewenste beveiligingsniveau voor de beveiliging van de infrastructuur hoofdwegen en daarbij passende maatregelen. Indien hieruit volgt dat het huidige beveiligingsniveau en de huidige maatregelen afwijken van de gewenste situatie, zullen de resultaten van dit onderzoek worden gebruikt om deze in 2009 op het gewenste niveau te brengen.

#### *Beveiliging infrastructuur spoorwegen*

De spoorsector neemt zelf haar verantwoordelijkheid voor de beveiliging van de infrastructuur. De sector is aangesloten bij het Alerteringsstelsel 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 wordt regulier herhaald, mogelijk wederom in 2009;
- het spoor securityplan met beleidsvisie en uitvoeringskader t.b.v. de bescherming van het spoorstelsel is in de zomer van 2008 voltooid. Een onderdeel hiervan is het verhelderen van de rollen, de verantwoordelijkheden en de bevoegdheden van het ministerie van VenW, andere overheden en de spoorsector in de security-aanpak voor het spoorvervoer;
- 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 Alerteringsstelsel». In 2009 e.v. zal nader invulling worden gegeven aan de in 2008 tot stand gekomen Kadernota Security Spoor;
- begin 2009 zal een herijking plaats vinden van de vitaliteit van het spoorvervoer in het kader van het project «Bescherming Vitale Infrastructuur» van het ministerie van Binnenlandse Zaken.

### *Beveiliging openbaar vervoer*

- In 2009 wordt de huidige situatie van bescherming en genomen maatregelen voor de sector stads- en streekvervoer in beeld gebracht.
- Tevens wordt via externe expertise en te maken keuzes bepaald wat het beschermingsniveau moet zijn.
- Daarna zal worden gezien hoe eventuele verschillen tussen beide kunnen worden overbrugd. Het gaat daarbij om verantwoordelijkheden en aansturing.

De NCTb (Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding) doet nu investeringen voor verbetering van het cameratoezicht in het OV.

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

Prestatie-indicator: Gehercertificeerde beveiligingsplannen voor de totale haven		
	Basiswaarde 2007	Streefwaarde 2012
Aantal gehercertificeerde beveiligingsplannen voor de totale haven	0	17

Bron: VenW 2008

### *Toelichting*

De Europese security Richtlijn 65/2005 heeft bepaald dat alle zeehavens die al onder Verordening 725/2004 vallen per 15 juni 2007 moeten beschikken over een op een havenveiligheidsbeoordeling (analyse) gebaseerd goedgekeurd havenbeveiligingsplan. In Nederland betreft dit 17 zeehavens. Vanaf 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. Op basis van de bepalingen van de Richtlijn moeten alle havenbeveiligingsplannen iedere vijf jaar worden geëvalueerd.

Prestatie-indicator: Gehercertificeerde beveiligingsplannen voor schepen & havenfaciliteiten		
	Basiswaarde 2004	Streefwaarde 2009
Aantal gehercertificeerde beveiligingsplannen schepen	0	700
Aantal gehercertificeerde beveiligingsplannen havenfaciliteiten	0	350

Bron: VenW 2008

### *Toelichting*

Alle zeehavenfaciliteiten die onder Verordening 725/2004 vallen dienen sinds 1 juli 2004 te beschikken over een op een veiligheidsbeoordeling (analyse) gebaseerd goedgekeurd beveiligingsplan. In Nederland betreft dit ongeveer 350 havenfaciliteiten in 17 zeehavens. Alle 700 Nederlandse zeeschepen dienen volgens dezelfde Verordening over een op een veiligheidsbeoordeling gebaseerd scheepsbeveiligingsplan te beschikken.



Op basis van de bepalingen van de Verordening moeten de beveiligingsplannen van alle havenfaciliteiten en schepen iedere 5 jaar worden geëvalueerd en gehercertificeerd. Bij het bovenstaande wordt aangetekend dat de aantallen te evalueren en te hercertificeren havenfaciliteiten en schepen kunnen fluctueren als gevolg van bijvoorbeeld faillissementen, oprichten nieuwe ondernemingen en in- of uitvlaggen van zeeschepen.

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

Onderzoek	Onderwerp	Operationeel doel	A. Start B. Afgerond	Vindplaats
<b>Beleidsdoorlichting</b>	Externe veiligheid	Artikel 33.01	A. 2013 B. 2013	
	Veiligheid scheepvaart	Artikel 33.02	A. 2012 B. 2012	
	Veiligheidsonderzoek Luchtvaart 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. 2008 B. 2009	
	Flexibilisering loodsplicht	Artikel 33.02	Jaarlijks	Kamerstuk 2007-2008, 24 036, nr. 339
	Voortgang beleidsagenda Luchtvaartveiligheid	Artikel 33.03	A. 2010 B. 2010	

### **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

In 2006 zijn elf netwerkanalyses afgerond en is door de spoorsector een netwerkanalyse spoor gemaakt. Tezamen met de Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyses (LMCA's) uit 2007 geven deze een goed beeld van de ambities en ontwikkelingen van de verschillende modaliteiten en de gewenste investeringen voor de periode tot 2020. Daarmee blijven de hoofddoelen uit de Nota Mobiliteit (betrouwbaarheid, voorspelbaarheid en goede bereikbaarheid), uitgangspunt voor het beleid tot 2020. De in oktober 2008 uit te brengen Mobiliteitsaanpak vormt een extra impuls om ons mobiliteitssysteem voor de korte, middellange en lange termijn robuust en toekomstvast te maken.

De MobiliteitsAanpak zal nauwe aansluiting kennen met het programma Randstad Urgent en het deelproject Randstad 2040 dat door VROM getrokken wordt. Dit onderstreept de integrale beleidsaanpak waarin de relatie tussen mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling wordt versterkt. Zodoende wordt tevens de verbinding gelegd met het MIRT, waarin EZ, LNV, VenW en VROM samenwerken aan het vergroten van de inhoudelijke samenhang tussen (nationale) ruimtelijke projecten, infrastructuur en (openbaar) vervoer.

#### 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

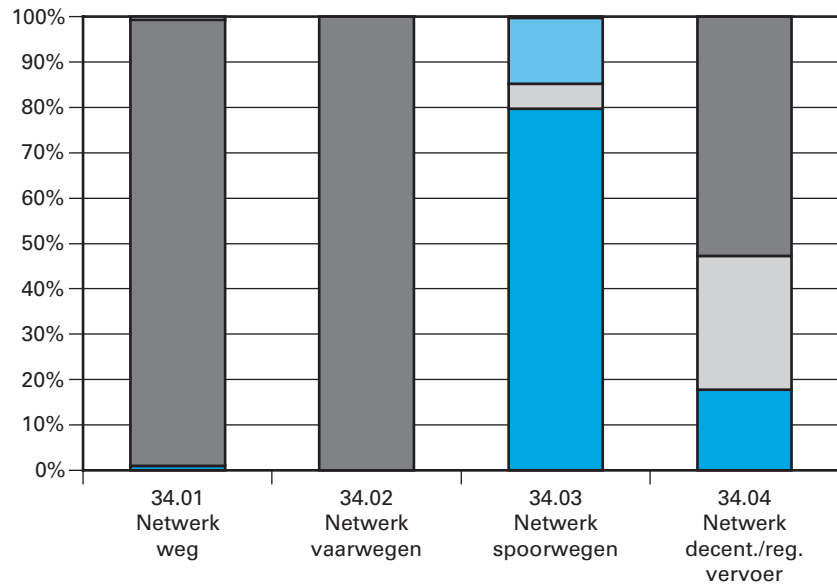
Het realiseren van deze doelstelling hangt af van:

- 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 budgettaire gevolgen van beleid (in € 1 000)							
<b>34. Betrouwbare netwerken en acceptabele reistijd</b>	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
<b>Verplichtingen</b>	<b>90 002</b>	<b>120 600</b>	<b>83 437</b>	<b>66 818</b>	<b>59 013</b>	<b>57 992</b>	<b>47 713</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>144 389</b>	<b>127 841</b>	<b>87 784</b>	<b>67 183</b>	<b>59 085</b>	<b>57 992</b>	<b>47 713</b>
<i>34.01 Netwerk Weg</i>	<i>11 884</i>	<i>19 574</i>	<i>6 287</i>	<i>6 252</i>	<i>6 110</i>	<i>6 113</i>	<i>6 093</i>
34.01.01 Algemene strategie- en beleidsontwikkeling	5 361	4 116	3 039	3 038	3 031	3 031	3 032
34.01.02 Beheer en onderhoud	73	86	86	86	86	86	86
34.01.03 Anders betalen voor mobiliteit	474	0	0	0	0	0	0
34.01.04 Benutting en aanleg	3 369	12 650	602	602	602	602	602
34.01.05 Verkeersmanagement	0	0	0	0	0	0	0
34.01.06 Weginfrastructuur voor het goederenvervoer	845	1 039	874	864	803	803	803
34.01.07 Inspectie Verkeer en Waterstaat	1 762	1 683	1 686	1 662	1 588	1 591	1 570
<i>34.02 Netwerk vaarwegen</i>	<i>2 228</i>	<i>2 303</i>	<i>2 299</i>	<i>2 280</i>	<i>2 231</i>	<i>2 230</i>	<i>2 231</i>
34.02.01 Verbeteren kwaliteit vaarwegen	2 228	2 303	2 299	2 280	2 231	2 230	2 231
<i>34.03 Netwerk spoor</i>	<i>76 968</i>	<i>51 529</i>	<i>42 666</i>	<i>34 164</i>	<i>24 900</i>	<i>24 887</i>	<i>24 879</i>
34.03.01 Algemene strategie- en beleidsontwikkeling	1 190	915	913	688	365	368	368
34.03.02 Beheer cf. Spoorwegwet	680	635	635	635	491	491	491
34.03.03 Beheer overig	301	558	558	558	490	490	490
34.03.04 Vervoer cf. Concessiewet	74 060	48 540	39 808	31 561	22 880	22 880	22 880
34.03.05 Vervoer overig	118	137	137	137	137	137	137
34.03.06 Verbeteren kwaliteit spoorverbindingen goederenvervoer	19	59	0	0	0	0	0
34.03.07 Inspectie Verkeer en Waterstaat	600	685	615	585	537	521	513
<i>34.04 Netwerk decentraal/regionaal vervoer</i>	<i>53 309</i>	<i>54 435</i>	<i>36 532</i>	<i>24 487</i>	<i>25 844</i>	<i>24 762</i>	<i>14 510</i>
34.04.01 Algemene strategie en beleidsontwikkeling	8 006	7 053	5 138	4 414	4 230	4 284	4 286
34.04.02 Samenwerking Rijk-Regio's	10 046	7 031	6 888	6 889	10 888	10 888	694
34.04.03 Stimulering dec.overheden en maatsch. organisaties	4 311	5 476	3 367	4 170	3 880	3 880	3 880
34.04.04 Stimulering marktwerking OV	18 055	15 128	8 090	4 208	4 190	3 068	3 068
34.04.05 Stimulering toegankelijkheid OV	782	775	775	768	768	768	768
34.04.06 Stimulering marktwerking Taxi	4 622	3 462	1 772	1 022	1 022	1 022	1 022
34.04.07 Inspectie Verkeer en Waterstaat	7 487	15 510	10 502	3 016	866	852	792
<b>Van totale uitgaven:</b>							
<i>Apparaatsuitgaven</i>	11 795	11 036	8 403	7 687	6 553	6 552	6 358
<i>Bijdrage aan Baten-lastendiensten</i>	17 511	13 755	7 960	7 418	7 198	7 169	7 084
<i>Restant</i>	115 083	103 050	71 421	52 078	45 334	44 271	34 271
<b>34.09 Ontvangsten</b>	<b>6 490</b>	<b>2 098</b>	<b>98</b>	<b>98</b>	<b>98</b>	<b>98</b>	<b>98</b>

## Budgetflexibiliteit



*Toelichting:*

### *Netwerk weg*

De beleidsmatige verplichte uitgaven hebben met name betrekking op onderzoekskosten en de follow-up van de Commissie Stedelijke Distributie.

### *Netwerk vaarwegen*

De beleidsmatige verplichte uitgaven hebben met name betrekking op het ondersteunen van regionale overheden bij de ontwikkeling van instrumentarium binnenhavenbeleid.

### *Netwerk spoorwegen*

Een klein deel van deze post betreft de complementair noodzakelijke kosten voor onderzoek. Het overgrote deel van deze middelen bestaat uit de Contractsectorlijnen (meerjarige concessies) die grotendeels juridisch zijn verplicht.

### *Netwerk decentraal en regionaal vervoer*

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

## **34.01 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.

#### *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 en de decentrale overheden beheren het onderliggend wegennet. Het beheer en onderhoud van de hoofdwegen wordt door Rijkswaterstaat uitgevoerd. Deze producten zijn op het Infrastructuurfonds (artikel 12) terug te vinden.

#### *Anders betalen voor mobiliteit*

In de Nota Mobiliteit 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 de invoering van dit systeem bevestigd.

In november 2007 is het Kabinetsbesluit over de invoering van het systeem naar de Tweede Kamer gestuurd. Begin 2008 is deze behandeld.

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 «MIRT-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 2009);
- uitwerking Randstad Urgent (zie ook IF 17.04);
- 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 Markt- en Capaciteitsanalyse Weg 2007, zoals aangekondigd in het Uitvoeringsprogramma van de Nota Mobiliteit;
- uitwerking van een concreet maatregelpakket voor een betere benutting van de weg, op basis van het begin 2008 gepresenteerde «Beleidskader benutten».

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. In het begin 2008 verschenen Beleidskader benutten is de VenW visie gepresenteerd op deze ontwikkelingen. Hieronder valt een proef met de Verkeersonderneming die in de regio Rotterdam wordt gedaan. Dit is een publiek-private samenwerking gericht op het regionaal aanpakken van het congestieprobleem op en rond de A15 tussen Maasvlakte en het Vaanplein.

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*

Het goederenvervoer over de weg stelt vanuit zijn unieke karakter specifieke eisen aan de kwaliteit en beschikbaarheid van weginfrastructuur. Daartoe worden de volgende activiteiten ondernomen:

- uitvoeren van de vrachtspecifieke actielijnen;
- voortzetten van de regiefunctie op het dossier stedelijke distributie (aanjaagfunctie, kennisfunctie, bemiddeling) middels een door de minister ingestelde «ambassadeur stedelijke distributie» en monitoring via het Nationale Mobiliteitsberaad (NMB);
- realiseren van kleinschalige infrastructurele voorzieningen voor het wegvervoer, bijvoorbeeld veiligheid op verzorgingsplaatsen langs het hoofdwegennet;
- ontwikkelen implementatiestrategie Anders Betalen voor Mobiliteit voor het goederenvervoer over de weg.

#### *Inspectie Verkeer en Waterstaat*

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

- bedrijfsonderzoeken «Weight in motion»;
- wegcontroles op overbelading

#### *Meetbare gegevens bij netwerk weg: reistijden over de weg betrouwbaar en acceptabel maken*

Prestatie-Indicator: Acceptabele reistijd	2005	2006	2007	Streefwaarde 2020
Een acceptabele reistijd: percentage trajecten waar streefwaarde wordt gehaald*	86%	82%	80%	reistijd in spits max. 1,5 reistijd buiten spits; op stedelijke ringwegen maximaal 2x buiten de spits 100%

Bron: Rijkswaterstaat/DVS 2008

\* Er zijn 188 trajecten (alle autosnelwegen binnen het hoofdwegennet. Hiervan zijn er 82 trajecten onbemeten. Aangenomen is dat deze onbemeten trajecten voldoen aan de gewenste reistijd in de spits omdat dit de minst drukke trajecten zijn.

Prestatie-indicator Voertuigverliesuren	2005	2006	2007	Streefwaarde 2020
Voertuigverliesuren in files index 2000 = 100	129	143	157*	60

Bron: Rijkswaterstaat/DVS 2008

\* De stijging van het aantal voertuigverliesuren is in de Nota Mobiliteit verwacht en zal zich naar verwachting doorzetten tot aan de invoering van Anders Betalen voor Mobiliteit.

Prestatie-indicator Betrouwbaarheidspercentage hoofdwegennet	2005	2006	2007	Streefwaarde 2020
Betrouwbaarheidspercentage op het hoofdwegennet	92%	91%	90%	95%

Bron: Rijkswaterstaat/DVS 2008

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

### *Toelichting*

Voor het realiseren van de beleidsdoelen uit de Nota Mobiliteit voor een acceptabele en betrouwbare reistijd en het terugdringen van het aantal voertuigverliesuren in files op het hoofdwegennet is het essentieel dat de voorgenoemde maatregelen op het gebied van bouwen en beprijzen worden uitgevoerd.

In de tussenliggende periode tot invoering van Anders Betalen voor Mobiliteit, waarin bovendien veel bouwmaatregelen nog niet zijn gerealiseerd, zal het aantal voertuigverliesuren zonder aanvullend beleid naar verwachting verder oplopen. Daarom is in die periode extra aandacht nodig, onder andere voor de aansluiting tussen het onderliggend wegennet en het hoofdwegennet.

### **Extracomptabele verwijzingen**

*Verwijzing naar het Infrastructuurfonds (IF)*

Overzicht uitgaven op het Infrastructuurfonds (x € 1 mln)						
Art. Omschrijving	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Art 12 Hoofdwegennet	2 463	2 681	2 955	2 256	2 591	2 942

Meerjarenraming van belastinguitgaven (x € 1 miljoen), budgettair belang op transactiebasis						
Omschrijving	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Vervoer van personen (w.o. openbaar vervoer)	707	737	758	780	808	837

### 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 (Kamerstukken II, 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 MIRT-projectenboek, [www.mitprojectenboek.nl](http://www.mitprojectenboek.nl)). Het Rijk beheert en onderhoudt nagenoeg het gehele hoofdvaarwegennet:

- versneld uitvoeren van het achterstallig onderhoudsprogramma vaarwegen;
- uitvoeren van het reguliere beheer- en onderhoudsprogramma vaarwegen;
- uitvoeren van het aanlegprogramma vaarwegen.

De financiering van het beheer- en onderhoudsprogramma en het Aanlegprogramma vindt plaats via artikel 15 van het Infrastructuurfonds. Via artikel 15 van het Infrastructuurfonds worden ook de volgende maatregelen gefinancierd:

- realiseren quick wins voor verbetering van de bereikbaarheid van binnenhavens;
- invoeren van dynamisch verkeersmanagement op de vaarwegen.

Daarnaast wordt uitvoering gegeven aan de volgende maatregelen:

- samenwerken met decentrale overheden in de Netwerkaanpak, met als doel versterking van de zwakste schakels in de logistieke keten;
- pleiten in internationaal verband voor het opheffen van infrastructurele knelpunten in het Trans Europese Netwerk (TEN);
- 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 bij 34.02 netwerk vaarwegen: reistijden over het water betrouwbaar en voorspelbaar maken*

Prestatie-indicator Passeertijd sluzen				
	Realisatie 2007	Basiswaarde 2006	Streef- waarde 2009	Streefwaarde 2012
Gemiddelde passeertijd sluzen in minuten	*	51	45	45

Bron: Rijkswaterstaat/DVS 2008

\* Geen bruikbare gegevens



*Toelichting:*

Er wordt gewerkt aan de ontwikkeling van de indicator «betrouwbaarheid reistijd vaarwegen» ter vervanging van de indicator «wachtijden bij sluizen».

De indicator «betrouwbaarheid reistijd vaarwegen» moet gevuld worden met gegevens over bijvoorbeeld het onderhoudsregime, verkeersmanagement, informatievoorziening naar de gebruiker, beschikbaarheid van ligplaatsen, passagetijd sluizen 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 sluizen». Over een deel van 2006 en 2007 zijn gegevens vastgelegd over de passeertijden bij alle sluizen op de vaarwegen. Deze gegevens bleken niet goed bruikbaar als gevolg van diverse aanpassingen in de registrerende systemen in deze periode. De gegevens verzameld vanaf 1 januari 2008 zijn stabiel en betrouwbaar.

De indicator «betrouwbaarheid reistijd vaarwegen» krijgt zijn definitieve invulling met behulp van de gegevens die beschikbaar komen met River Information Services (RIS), het nieuwe (elektronische) systeem van diensten 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.

**Extracomptabele verwijzingen**

*Verwijzing naar het Infrastructuurfonds (IF).*

Overzicht uitgaven op het Infrastructuurfonds (x € 1 mln)						
Art. Omschrijving	2008	2009	2010	2011	2012	2013
IF 15 Hoofdvaarwegennet	591	747	766	764	773	685

**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. In deze kabinetsperiode heeft het Kabinet de ambitie het personenvervoer per trein met 5% per jaar te laten groeien.

**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;
- besluitvorming ten aanzien van de governance ProRail.
- 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 Nota Mobiliteit 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 vijf procent 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 kosten-effectieve maatregelen.
  - wat betreft het doorlichten van de lagere regelgeving, zoals aangeraden door de werkgroep ProRail van de vaste Kamercommissie Verkeer en Waterstaat, loopt er 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 van de spoorwegwet en de 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.
  - vanaf 1 januari 2008 worden NS en ProRail gestuurd op output. Dat betekent dat er afspraken worden gemaakt over prestaties als grenswaarden, dus met een resultaats-verplichting. Het besluit om over te gaan op outputsturing is genomen nadat door een extern bureau is vastgesteld dat NS en ProRail hebben voldaan aan de in de concessies opgenomen voorwaarden.

#### *Spoorambities en Actieplan Groei op het Spoor*

De LMCA-spoor heeft inzichten gegeven in de kansen en mogelijkheden van hogere frequenties op het spoor en het verwerken van het groeiende goederenvervoer. Op basis van deze LMCA-spoor is – passend bij de ambities van dit Kabinet t.a.v. vijf procent reizigersgroei per jaar in deze Kabinetsperiode – geconcludeerd dat de Nota Mobiliteit aanpassing vereist gezien de marktontwikkelingen tot 2020 en dat zich meer knelpunten voordoen dan in de NoMo is voorzien. Dit staat nader uitgewerkt in de IF-artikelonderdelen 13.02 (reistijdverbetering), 13.03 (aanlegprogramma spoor) alsmede 13.05 (planstudies Programma Hoogfrequent Spoor). Ook wordt daar toegelicht welke maatregelen zijn opgenomen in het Actieplan Groei op het Spoor.

#### *Beheer conform Spoorwegwet*

Het bestaande spoornet vertegenwoordigt een groot maatschappelijk geïnvesteerd kapitaal. Instandhouding hiervan 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. Daartoe behoren het uitvoeren van de maatregelen voor structureel herstel (Fase 2 Herstelplan Spoor) en het uitvoeren van het MIRT-programma Spoor.

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. 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;
- subsidiëren van onrendabele lijnen in het Hoofdrailnet (HRN) en de contractsector.

Over alle 33 oorspronkelijke contractsectordiensten is een definitief besluit genomen:

- 23 diensten zijn reeds gedecentraliseerd;
- 5 diensten zijn in het HRN opgenomen; waarvan 1 dienst (Zwolle–Enschede) ná 2015 alsnog in aanmerking komt voor decentralisatie (na realisatie combi-tunnel Nijverdal);
- 1 dienst wordt na realisatie van de spoorverdubbeling Houten–Houten Castellum in het HRN opgenomen;
- 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). Er wordt naar gestreefd conform de concessie om per oktober 2008 te starten met vervoer. Gestart zal worden met treinen tussen Amsterdam CS en Rotterdam CS. 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 concessie-overeenkomst met HSA;
- omzetten privaatrechtelijke concessieovereenkomst met HSA in een publiekrechtelijke concessie conform de Wet Personenvervoer 2000;
- eventueel verlenen concessie tijdelijk vervoer voor het geval de reguliere start vertraagt tot na 1 oktober 2008.

#### *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 Betuweroute. 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 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 van VenW wordt dit vervoerplan evenals het beheerplan ter informatie naar de Tweede Kamer gezonden.

Vanaf 1 januari 2008 worden NS en ProRail (voor wat betreft het concessiedeel) op output gestuurd. Dat betekent dat afspraken worden gemaakt over prestaties in de vorm van grenswaarden. Daaraan voorafgaand is door een extern bureau onderzocht of NS en ProRail klaar zijn voor outputsturing. Die vraag is positief beantwoord. Wel dient nog invulling te worden gegeven aan verdere ontwikkeling van bijvoorbeeld de indicatoren. Hieronder zijn de belangrijkste indicatoren opgenomen.

Een uitgebreider overzicht is opgenomen in het beheerplan en vervoerplan en in de onderhoudsparagraaf van het MIRT-projectenboek.

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

Bron: Beheerplan 2008

#### *Toelichting*

In het kader van het verbeteren van de beleidsinformatie is een verbetertraject gestart met betrekking tot de prestatie-informatie.

In deze begroting is gekozen voor de prestatie-indicator «beschikbaarheid HRN». Deze indicator komt in de plaats van de prestatie-indicator «klanthinder».

De indicator «klanthinder» werd uitgedrukt als percentage van de TAO x FHT x Bvw (TreindienstAantastende Onregelmatigheid x FunctieHerstel-Tijd x BaanVakWaarde). Om de nauwkeurigheid van de registraties te verbeteren heeft ProRail een nieuw meetsysteem ingevoerd in twee fasen. De eerste fase vond plaats in 2006. Begin 2007 is de tweede fase in werking getreden. Door de sterk hogere dekking van het nieuwe monitoringssysteem treedt een trendbreuk in het geregistreerde aantal onregelmatigheden op. Momenteel wordt gewerkt met een nieuwe indicator, nl. Beschikbaarheid, waarbij de elementen van de oude indicator (TAO, FHT en Bvw) worden gebruikt, maar vanwege de wijzigingen in het meetsysteem niet vergelijkbaar zijn. Dat is de reden waarom klanthinder in de realisatie 2007 ontbreekt.

De grenswaarde voor 2008 gaat uit van een niet geplande niet-beschikbaarheid van 0,30% als gevolg van onderhoudswerkzaamheden en een ongeplande niet-beschikbaarheid van 0,27% als gevolg van storingen. Deze laatste wordt berekend op basis van de in de vorige begrotingen opgenomen indicator voor aantal verstoringen maal de functiehersteltijd maal de baanvakwaarde.

Prestatie-indicator Punctualiteit Reizigersniveau HRN					
	Waarde 2006	Waarde 2007	Basiswaarde 2003	Streefwaarde peildatum 2008	Streefwaarde peildatum 2012
<b>Punctualiteit reizigersvervoer HRN*</b>	84,8%	87,0%	83,1%	87–89%	89–91%

Bron: NS 2008

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

#### *Toelichting*

VenW maakt met de Nederlandse Spoorwegen afspraken over de prestaties in 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 van VenW wordt dit vervoerplan ter informatie naar de Tweede Kamer gezonden.

#### **Extracomptabele verwijzingen**

*Verwijzing naar het Infrastructuurfonds (IF)*

Overzicht uitgaven op het Infrastructuurfonds (x € 1 mln)						
Art. Omschrijving	2008	2009	2010	2011	2012	2013
IF 13 Spoorwegen	2 464	2 772	2 811	2 548	2 385	2 299
IF 17.02 Betuweroute (realisatie)	181					
IF 17.03 Hogesnelheidslijn	201					
IF 17.04 Anders Betalen voor Mobiliteit	25	140	176	220	150	210

### **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 samenwerkingsagenda tussen rijk en regio figureert als tafel voor de uitvoeringsagenda en beleidsafstemming van de Mobiliteitsaanpak. Essentiële onderdelen van de Nota Mobiliteit, werken door in de Provinciale Verkeers- en Vervoersplannen (PVVP's) en Regionale Verkeers- en Vervoersplannen (RVVP's) voor de periode tot 2020. De focus van «verbinden» krijgt hier haar concrete uitwerking, waarbij voor het netwerk decentraal/regionaal vervoer de nadruk komend jaar zal liggen op het verbinden van netwerken en informatie.

De Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer (BDU) is een jaarlijkse rijksbijdrage die de decentrale overheden in staat stelt hun verantwoordelijkheden voor het regionale verkeer en vervoer te verwezenlijken (zie ook artikel 39). Daarnaast kunnen provincies en stadsregio's eigen middelen ter beschikking stellen van de regionale bereikbaarheid. In 2008 vindt een evaluatie plaats naar de omvang van de BDU.

Gratis OV krijgt in 2009 een vervolg door het opzetten van nieuwe experimenten. Zij faciliteren de kennisuitwisseling tussen decentrale overheden en het ministerie over dit onderwerp. In de nieuwe tranche experimenten zullen één of meerdere nieuwe doelgroepen en/of vormen van tariefdifferentiatie in het stads- en streekvervoer aan de orde komen. Voor gratis OV is in de begroting tot en met 2012 € 50 mln. gereserveerd.

##### *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. Dit krijgt gestalte via niet vrijblijvende voorstellen van de Taskforce Mobiliteitsmanagement (Cie de Waal) die zich ten doel heeft gesteld om het aantal autokilometers in de spits en de daarbij behorende milieu-uitstoot met minimaal vijf procent te reduceren via maatregelen in het woon-werkverkeer en het zakelijk verkeer en via regionale convenanten tussen werkgevers en decentrale overheden.

Centraal voor VenW staan hierin stimulering van fietsbeleid, ketenvoorzieningen en integrale verkeers- en reisinformatie en zonodig aanpassing van fiscaal instrumentarium. In het kader van het coalitie-

akkoord is in de periode 2008–2012 € 100 mln. bestemd voor ketenversterking (belegd via diverse actieprogramma's), te behalen Quick Wins OV en ruimtelijke kwaliteit bij NSP's.

Van de € 100 mln. wordt € 55 mln. ingezet voor de tweede tranche quick wins (zie IF artikel 14) en € 45 mln. voor NSP. In deze begroting is € 45 mln. verwerkt en € 55 mln. is nog gereserveerd op de Aanvullende Post van het Rijk (waarvan € 10 mln. voor quick wins en € 45 mln. voor NSP).

#### *Stimulering OV*

VenW zet zich in voor een efficiënt openbaar vervoer. Het beleid beoogt via aanbestedingen de beste prijs-kwaliteit verhouding te krijgen in het belang van huidige en potentiële reizigers. Hiervoor worden de volgende activiteiten uitgevoerd:

- openbare aanbesteding van concessies voor regionaal openbaar vervoer. Vanaf 1 januari 2009 is al het regionaal OV aanbesteed met uitzondering van het stadsvervoer uitgevoerd door de GVB-en in de drie grootste stadsregio's en enkele tijdelijke ontheffingen;
- VenW ondersteunt de decentrale OV-autoriteiten in hun rol als concessieverleners voor tram, bus, metro en regionale treindiensten met monitoronderzoeken, verzameling en uitwisseling van leerervaringen;
- geleidelijke invoering van de chipkaart met als bedoeling volledige overgang 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. Daarover zijn afspraken gemaakt met provincies, stadsregio's en vervoerbedrijven en VenW heeft hiervoor middelen beschikbaar gesteld. In dit begrotingsjaar richt het ministerie zich met name op het monitoren van de implementatie van de stappenplannen voor zowel toegankelijk spoorvervoer, als toegankelijk stads- en streekvervoer.

#### *Bevorderen van volwaardige rol taxivervoer in vervoersketen*

VenW wil publieke belangen bij het taxivervoer borgen (veiligheid, betrouwbaarheid, beschikbaarheid, betaalbaarheid). VenW werkt daartoe samen met de grote steden, belangenorganisaties en taxibranche aan kwaliteitsverbetering van zowel het straattaxivervoer als contractvervoer in Nederland. De in 2008 opgestelde Toekomstvisie Taxi zal in 2009 tot uitvoeringsmaatregelen leiden.

#### *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 2009 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 kwaliteitssystemen;
- 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				
	2004	2005	2006	Realisatie 2007
Algemeen oordeel	7,0	7,0	7,0	7,0
Informatie en veiligheid	7,4	7,2	7,4	7,3
Rijcomfort	7,1	7,0	7,0	7,0
Tijd en doorstroming	6,3	6,1	6,2	6,0
Prijs	6,2	6,0	6,3	6,3

Bron: KpVV – klantenbarometer

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

*Toelichting*

De decentrale overheden maken met de regionale vervoerders in de concessies afspraken over de klanttevredenheid. Cijfers uit de OV-klantenbarometer kunnen daarbij als maatstaf worden gehanteerd. Vanwege de verantwoordelijkheid van de decentrale overheden voor het regionale OV worden geen streefcijfers vastgelegd.

Prestatie-indicator Aanbestedingsgraad regionaal OV					
	Basiswaarde 2002	2005	2006	2007	Streefwaarde 2008/2009
Reg. OV excl Spoor en GVB's (excl G4-steden)	5%	40%	56%	75%	100%

Bron: VenW 2008

*Toelichting*

De streefwaarde voor 2008/2009 is 100%, omdat dan alle ontheffingen van de aanbestedingsplicht aflopen. De markt van de G4 blijft nog tot 2012 op slot en is daarom niet in het overzicht opgenomen.

Kengetallen: reizigerskilometers regionaal OV (x 1 mrd)				
	2004	2005	2006	2007*
Kaderwetgebieden	3,5	3,5	3,6	3,6
Provincies	2,8	2,8	2,8	2,9
Totaal	6,3	6,2	6,4	6,5

Bron: WROOV-onderzoek 2008

\* Aantallen 2007 zijn voorlopig



### Toelichting

Vanaf 2007 worden de regionale treindiensten niet meer meegenomen in de berekening van de reizigerkilometers. Dit is gedaan om een eerlijker vergelijking over de jaren heen te verkrijgen. De getallen zijn schattingen omdat er geen registratie plaatsvindt van de reizigerkilometers. Dat kan pas als OV-chipkaart is ingevoerd.

Kengetallen veiligheid taxi			
Indicator Output	Verwachte ontwikkeling	Landelijke ontwikkeling relatief	4 grote steden
1. Waardering consument <sup>1</sup> (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 (precies: 7,16) <sup>3</sup> 2006: 7,2 (precies: 7,22) 2007: 7,2	iets lager dan het landelijk gemiddelde: 1999: 7,2 2000: 7,1 2001: 6,9 2002: 7,1 2003: 7,3 2004: niet gemeten 2005: niet gemeten <sup>4</sup> 2006: 7,2 2007: 7,1
2. Prijsontwikkeling (straattaxi) <sup>2</sup>	Prijzdaling	2000: + 13% 2001: + 2% 2002: + 9% 2003: + 2,4% 2004: + 0,2% 2005: + 1,7% 2006: + 1,9% 2007: + 3,9%	2004: + 0,3% 2005: + 1,6% 2006: + 2,6% 2007: + 3,6%

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

<sup>1</sup> De waardering consument (uitgedrukt in een cijfer van 1–10):

In 2006 is de landelijke waardering licht gestegen naar 7,22 (in 2005 7,16).

In het kader van het G-4 convenant heeft zowel in 2006 als in 2007 een mystery-shopper onderzoek plaats gevonden. Hoewel het een andere meetvorm betreft, is wel getracht om de uitkomsten vergelijkbaar te houden met de landelijke metingen.

<sup>2</sup> De tariefontwikkeling bij de straattaxi:

De landelijke tariefstijging bij de straattaxi in 2006 ten opzichte van 2005 wordt gemeten voor een tweetal referentieritten: één met 5 kilometer lengte (meest voorkomende rit in de steden), en één referentierit met een lengte van 15 kilometer (vooral kleinere steden en platteland).

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

<sup>4</sup> In 2005 is in de G4 niet gemeten.

### Toelichting

Zowel de *waardering van de consument* als de *prijsontwikkeling in de straattaxi* worden blijvend gemeten. De *waardering consument* is al een aantal jaren tamelijk hoog. Gemiddelde waardering periode 2000–2003 landelijk 7,4 en in 2006 7,2. In de 4 grote steden ligt de klantenwaardering tussen 2000 en 2007 steeds rond de 7,2.

Alle verschillen vallen binnen de meetmarges, waardoor de conclusie is dat er geen significante verandering is waargenomen voor wat betreft het gemeten niveau.

Voor wat betreft de *tariefontwikkeling* kan worden geconstateerd dat de relatieve (beperkte) daling in 2003 en 2004 zich in 2005 en 2006 als trend niet heeft doorgezet. De geconstateerde ontwikkelingen schommelen rond de gemeten inflatie (bron inflatiecijfer: CBS).

Kengetal: Naleving Taxi vervoer			
	2005	2006	2007
- Aantal ingetrokken chauffeurspassen	0	25	29
- Aantal ingetrokken ondernemingsvergunningen	149	46	74
- Aantal wegcontroles	2 972	5 180	8 363
- Overtredingpercentage	41%	28,3%	pm

Bron: Inspectie VenW 2008

#### *Toelichting op de tabel*

Deze tabel toont de sancties aan die zijn genomen op basis van inspecties en geeft de absolute inspanning aan (aantal inspecties). Het overtredingspercentage geeft de naleving weer.

### Extracomptabele verwijzingen

#### *Belastinguitgaven*

Meerjarenraming van belastinguitgaven (x € mln.), budgettair belang op transactiebasis						
Omschrijving	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Teruggaaf taxi's	33	32	32	31	30	26
Vrijstelling taxi's	36	40	45	49	55	66

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

Onderzoek	Onderwerp	Operationeel doel	A. Start B Afgerond	Vindplaats
<b>Beleidsdoorlichting</b>	Brede doeluitering (BDU) Verkeer en Vervoer/dec reg vervoer <sup>1</sup>	34.04	A: juli 2010	
	Benutting binnenvaart en vaarwegen	34.02	A . 2006 B. april 2007	
	Spoorwegwetgeving (incl Beheerconcessie ProRail Netwerk Spoor en Vervoerconcessie NS)	34.03	A: januari 2005 B: eind 2010	
	Netwerk weg	34.01	2009	
<b>Effectenonderzoek ex post</b>	Ruimte voor de fiets	34.03	jaarlijks	

<sup>1</sup> Onderzoek naar Omvang BDU gereed eind 2008.

### 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 marktordening, 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.

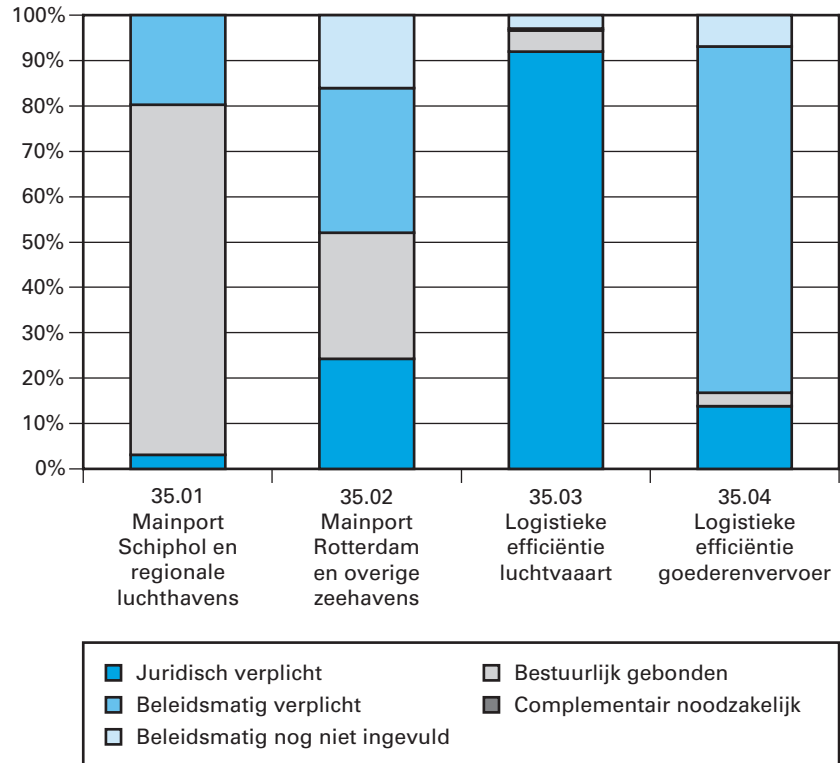
#### Succesfactoren

- 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 budgettaire gevolgen van beleid (in € 1 000)							
<b>35. Mainports en logistiek</b>	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
<b>Verplichtingen</b>	<b>69 330</b>	<b>63 831</b>	<b>63 518</b>	<b>58 687</b>	<b>53 688</b>	<b>52 744</b>	<b>52 217</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>68 734</b>	<b>78 713</b>	<b>69 578</b>	<b>59 949</b>	<b>56 328</b>	<b>52 240</b>	<b>52 477</b>
<i>35.01 Mainport Schiphol en reg. Luchthavens</i>	7 326	10 508	4 858	4 664	4 254	4 249	4 243
35.01.01 Kostenconvenant Schiphol	24	932	50	0	0	0	0
35.01.02 Luchthavens en omgeving	5 378	5 443	3 061	2 911	2 608	2 608	2 609
35.01.03 Evaluatie Schipholbeleid	61	0	0	0	0	0	0
35.01.04 Implementatie Schipholwet en luchthavenbesluiten	2	0	0	0	0	0	0
35.01.05 Regelgeving Regionale en Kleine Luchthavens	1 331	3 580	1 240	1 240	1 160	1 160	1 160
35.01.06 IVW-Regiebureau Schiphol	530	553	507	513	486	481	474
<i>35.02 Mainport Rotterdam en overige zeehavens</i>	2 678	3 344	2 527	1 982	1 895	1 894	1 895
35.02.01 Verbetering marktwerking	1 107	1 475	1 225	1 001	950	949	950
35.02.02 Formuleren maatschappelijke randvoorwaarden	665	706	701	690	668	668	668
35.02.03 Instandhouden en verbeteren infra-capaciteit	906	1 163	601	291	277	277	277
<i>35.03 Logistieke efficiëntie luchtvaart</i>	31 999	32 673	31 969	31 880	31 490	31 449	31 419
35.03.01 Kennis luchtvaart en luchthavens	24 141	25 068	25 169	25 169	25 169	25 169	25 169
35.03.02 Luchtruim	2 889	2 958	2 572	2 499	2 354	2 354	2 354
35.03.03 Marktordering en markttoegang	2 063	2 286	2 079	2 026	1 921	1 921	1 921
35.03.04 IVW-domein luchthavens/luchtruim en luchtvaartoperationele bedrijven	2 906	2 361	2 149	2 186	2 046	2 005	1 975
<i>35.04 Logistieke efficiëntie goederen-vervoer</i>	26 731	32 188	30 224	21 423	18 689	14 648	14 920
35.04.01 Vergroting strategische en internationale oriëntatie	2 732	3 152	5 485	4 984	4 298	4 297	4 298
35.04.02 Logistieke efficiëntie zee- en kustvaart	4 031	6 855	6 054	4 836	5 138	3 152	3 452
35.04.03 Logistieke efficiëntie binnenvaart	2 048	4 144	4 523	4 232	3 500	1 446	1 416
35.04.04 Logistieke efficiëntie wegvervoer	3 861	4 253	4 201	3 994	3 822	3 824	3 828
35.04.05 Logistieke efficiëntie spoor-vervoer	13 882	13 600	9 793	3 206	1 769	1 769	1 769
35.04.06 IVW-domein goederenvervoer	177	184	168	171	162	160	157
<b>Van totale uitgaven:</b>							
<i>Apparaatsuitgaven</i>	8 902	11 014	13 699	13 072	11 568	11 567	11 569
<i>Bijdrage aan Baten-lastendiensten</i>	7 306	6 875	6 623	6 657	6 430	6 383	6 348
<i>Restant</i>	52 526	60 824	49 256	40 220	38 330	34 290	34 560
<b>Ontvangsten</b>	<b>21 928</b>	<b>14 808</b>	<b>11 276</b>	<b>5 526</b>	<b>5 526</b>	<b>5 526</b>	<b>5 526</b>
35.09.01 Ontvangsten Stichting Buisleidingen-straat	0	2 724	2 042	2 042	2 042	2 042	2 042
35.09.02 Overige ontvangsten	21 928	12 084	9 234	3 484	3 484	3 484	3 484

## Budgetflexibiliteit



### Toelichting:

#### *Mainport Schiphol en regionale luchthavens*

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

#### *Mainport Rotterdam en overige zeehavens*

De bestuurlijk gebonden en beleidsmatige verplichte uitgaven hebben voornamelijk betrekking op uitgaven in het kader van de 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 bestuurlijke gebonden en beleidsmatig verplichte 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**

#### Motivatie

De netwerkkwaliteit van de mainport Schiphol en de infrastructurele voorzieningen van de luchthavens verbeteren zodat de economie, de internationale concurrentiepositie en bereikbaarheid van Nederland structureel worden versterkt.

#### 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*

Bevorderen van de concurrentiepositie van Schiphol binnen de kaders van geluid, externe veiligheid en leefomgeving. De volgende activiteiten worden in dit kader uitgevoerd:

- uitwerken en implementeren van beleid en afspraken zoals neergelegd zal worden in de Luchtvaartnota;
- besluitvorming over ontwikkeling Schiphol op de middellange termijn op basis van uit te brengen advies Alders;
- ontwikkelen van beleid ten aanzien van de maatregelen zoals vastgelegd in het convenant Hinderbeperkende maatregelen tussen de sector en het Rijk en het convenant Leefbaarheid voor zowel de korte termijn als de middellange termijn;
- opstellen van besluiten in het kader van experimenteerregeling;
- beleidsontwikkeling ten aanzien van luchtkwaliteit Schiphol;
- het opstellen van een structuurvisie voor de lange termijn ontwikkeling van Schiphol (periode na 2020).

##### *Evaluatie Schipholbeleid*

Het Schipholbeleid (Schipholwet en de twee besluiten luchthavenindeling-besluit 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. In 2007 zijn de laatste uitgaven voor dit product gedaan.

##### *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. In 2007 zijn de laatste uitgaven voor dit product gedaan.

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

Ontwikkelen van beleid en regelgeving voor regionale en kleine luchthavens. De decentralisatie is in gang gezet met het wetsvoorstel Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens (Kamerstuk 2007–2008, 30 452, nr. 1) en de inwerkingtreding van de wetwijziging binnen de Wet luchtvaart. De volgende activiteiten worden in dit verband uitgevoerd:

- monitoren 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;

- ondersteunen van provincies bij kennisopbouw op gebied van bevoegdheden kleine luchthavens;
- opstellen en afronden van overgangsbesluiten ter vervanging van de vigerende aanwijzingsbesluiten met de 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**

Voor de mainportpositie van Schiphol zijn de netwerkqualiteit en de infrastructurele voorzieningen essentieel en de concurrentiepositie ten opzichte van andere belangrijke Europese luchthavens, die mede wordt bepaald door overheidstarieven en -maatregelen, van groot belang. Onderstaande kengetallen geven de netwerkqualiteit van Schiphol weer in vergelijking met andere grote Noordwest Europese luchthavens.

<b>Kengetal: Aantal bestemmingen waarnaar wordt gevlogen per luchthaven</b>						
	Waarde 2002	Waarde 2003	Waarde 2004	Waarde 2005	Waarde 2006	Waarde 2007
Amsterdam	203	231	247	250	252	256
Frankfurt	289	295	282	284	287	286
London Heathrow	184	189	195	195	199	193
Parijs Charles de Gaulle	209	221	219	223	233	243
Brussel	120	130	128	120	137	141

Bron: Amsterdam Airport Schiphol (AAS), op basis van OAG-gegevens 2008

<b>Kengetal: Aantal vluchten per week per luchthaven</b>						
	Waarde 2002	Waarde 2003	Waarde 2004	Waarde 2005	Waarde 2006	Waarde 2007
Amsterdam	3 660	3 579	3 641	3 710	3 790	3 990
Frankfurt	4 193	4 115	4 259	4 472	4 580	4 620
London Heathrow	4 549	4 522	4 618	4 641	4 680	4 710
Parijs Charles de Gaulle	4 423	4 565	4 482	4 605	4 840	4 970
Brussel	2 071	1 930	1 950	1 911	1 930	1 890

Bron: Amsterdam Airport Schiphol (AAS), op basis van OAG-gegevens 2008

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

Bron: Amsterdam Airport Schiphol (AAS), 2008

Kengetal: Vrachttonnage per luchthaven (x 1 000 ton)						
	Waarde 2002	Waarde 2003	Waarde 2004	Waarde 2005	Waarde 2006	Waarde 2007
Amsterdam	1 240	1 306	1 421	1 450	1 527	1 610
Frankfurt	1 495	1 527	1 724	1 864	2 031	2 074
London Heathrow	1 235	1 224	1 325	1 306	1 306	1 314
Parijs Charles de Gaulle	1 390	1 497	1 655	1 767	1 884	2 053
Brussel	506	602	602	700	706	762

Bron: Amsterdam Airport Schiphol (AAS), 2008

#### *Toelichting*

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



## Meetbare gegevens Decentralisatie van de regionale luchthavens

Stand van zaken aanwijzingen en beroepsprocedures regionale en kleine luchthavens (huidige wetgeving)			
Veld	Stand van zaken/planning aanwijzing gereed	Beslissing Op Bezwaar	Beroep/RvS
Lelystad fase 1	2009		
Lelystad fase 2	2009		Nvt
Budel	Gereed	Nvt	
Ameland	Gereed	Nvt	
Hoogeveen	Gereed	Nvt	
Texel	Gereed	Nvt	
Terlet	Gereed	Nvt	
Seppe	Gereed	Nvt	
Noord-Oost polder	Gesloten	Nvt	
Teuge	Gereed	evt.2008	
Maastricht	Gereed	2006	Uitspraak begin 2008
Midden-Zeeland	Gereed	Nvt	
Eelde	Gereed	Gereed	Uitspraak 2008
Rotterdam	Gereed	Nvt	
Rotterdam nieuwe zone	2008	Nvt	
Hilversum	Gereed	Nvt	
Drachten	Gereed	Nvt	

RVS = uitspraak Raad van State

Nvt = niet van toepassing; procedure is afgerond

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

Bron: Ministerie van Verkeer en Waterstaat, januari 2008

### *Toelichting*

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

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

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

#### Motivatie

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

#### Producten

##### *Verbetering marktwerking*

Bevorderen van een gunstig ondernemings- en vestigingsklimaat voor het havenbedrijfsleven. 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;
- monitoren en beïnvloeden Commissievoorstellen voor havens, met als doel een goede marktwerking en een goed vestigingsklimaat te waarborgen;
- implementeren interbestuurlijke samenwerking Mainport Rotterdam.

### 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);
- bijdragen aan Nationale Havenraad (€ 30 000);
- uitvoeren van de (jaarlijkse) Havenmonitor 2009.

### Instandhouden en verbeteren infracapaciteit

Verbeteren van de maritieme toegang en de achterlandverbindingen.

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

Bron: RebelGroup Advisory en Buck Consultants International, Economische betekenis van de Nederlandse Zeehavens 2006, Rotterdam, Mei 2008

\* Voor de havenmonitor 2006 is gestart met een verbeterde data-verzameling. Omdat deze verbeterde methode gevolgen heeft voor de berekening van de toegevoegde waarde, is er voor gekozen om de vernieuwde dataverzameling ook voor de jaren 2002 t/m 2005 door te voeren. Hiermee wordt een consistente reeks van TW-gegevens gewaarborgd. Als gevolg van het voorgaande wijken bovenstaande cijfers af van het jaarverslag 2007.

### 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. De toegevoegde waarde in de Nederlandse zeehavens over de periode 2002–2006 vertoont, conform het streven, een lichte stijging.

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

Bron: RebelGroup Advisory en Buck Consultants International, Economische betekenis van de Nederlandse Zeehavens 2006, Rotterdam, Mei 2008

\* Voor de havenmonitor 2006 is gestart met een verbeterde data-verzameling. Omdat deze verbeterde methode gevolgen heeft voor de berekening van de toegevoegde waarde, is er voor gekozen om de vernieuwde dataverzameling ook voor de jaren 2002 t/m 2005 door te voeren. Hiermee wordt een consistente reeks van TW-gegevens gewaarborgd. Als gevolg van het voorgaande wijken bovenstaande cijfers af van het jaarverslag 2007.

#### *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. De werkgelegenheid in de Nederlandse zeehavens over de periode 2002–2006 is, conform het streven, stabiel in procenten van de Nederlandse werkgelegenheid.

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),

#### *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)*

Overzicht uitgaven op het Infrastructuurfonds (x € 1 mln.)						
Art. Omschrijving	2008	2009	2010	2011	2012	2013
IF 16.01.02 PMR realisatie	23,7	31,0	36,0	427,0	406,0	272,0

### 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 € 0,9 mln.).

##### *Luchtruim*

Er wordt een impuls gegeven aan het verbeteren van de performance van het luchtverkeer. Dit door prestatie-eisen te stellen aan de ruimtelijke ordening in de lucht en aan de luchtverkeersleiding. Daartoe wordt ook een impuls gegeven aan de governance van luchtruim en luchtverkeersleiding. De volgende activiteiten worden in dit verband uitgevoerd:

- 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;
- op nationaal niveau worden maatregelen genomen om het luchtruim zowel vanuit civiele- als militaire invalshoek te optimaliseren ter versterking van mainportbeleid en af te stemmen op de ruimtelijke ordening op de grond;
- 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 Supervisory 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. In dit kader vinden een aantal mainport gerichte activiteiten plaats (level playing field, terugdringen regulering en overheidsinterventies en facilitatie) en op specifieke prioriteiten/doelgroepen (logistieke keten en consument). 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 (luchthaventarieven, luchthavencapaciteit, consumentenbeleid en slots);
- monitoren van afspraken tussen staat en Air France-KLM waaronder monitoring staatsgaranties;
- versterken van vrachtnetwerk en logistieke functie: opzet vrachttafel OVW en aansluiting bij het beleidskader vracht en logistiek;
- versterken positie consument en informatievoorziening.

*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**

Kengetal: Gemiddelde vertraging per vlucht toe te rekenen aan Air Traffic Management (in minuten)									
	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	1,4	1,0	1,0
Gerealiseerd	5,5	3,6	3,1	1,8	1,2	1,2	1,3	1,4	1,6

Bron: Eurocontrol, Performance Report rapport 2008

*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 € mln.), budgettair belang op transactiebasis						
	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Vrijstelling luchtvaartuigen	133	138	143	149	154	158

### 35.04 Logistieke efficiëntie goederenvervoer verbeteren

#### Motivatie

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

#### Producten

##### *Vergroting strategische en internationale 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 mainports en logistiek en door het versterken van de samenhang en effectiviteit in het internationale werk van VenW, onder andere door:

- versterken van de aandacht voor mainports en logistiek (kwaliteitsnet, inbreng netwerkanalyses, visie ontwikkeling Randstad 2040, de projecten uit het urgentieprogramma Randstad);
- ontwikkelen van een gemeenschappelijk beleidskader voor de mainports op basis van gericht onderzoek;
- implementeren van het actieprogramma uit de beleidsbrief Logistiek en supply chains;
- ontwikkelen van de VenW-brede strategie voor de internationale inzet zowel in EU-kader als daar buiten;
- vertegenwoordigen van VenW in interdepartementaal en internationaal overleg;
- onderhouden van bilaterale relaties (inclusief de organisatie van werkbezoeken en missies) met andere landen en internationale organisaties.

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

Versterken van het maritieme cluster en bevorderen van innovatie in de maritieme sector. Daartoe worden op het gebied van logistieke efficiency de volgende activiteiten ondernomen:

- 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 beleidsbrief Zeevaart, waaronder monitoring level playing field;
- (mede)vormgeven van het Motor Ways of the Sea concept;
- 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 werkzaamheden ten aanzien van de subsidieregeling innovatie zeescheepvaart door NML (€ 345 500);
- uitvoering geven aan de in de Nota Mobiliteit opgenomen innovatieimpuls voor de zeescheepvaart.

##### *Logistieke efficiëntie binnenvaart*

Het versterken van de concurrentiekracht en stimuleren van innovatie in de binnenvaart door:

- ondersteunen van besluitvorming over containertransferium Rotterdam (onderdeel van Randstad Urgent);
- stimuleren verbetering afhandelingscondities containers voor de binnenvaart in Rotterdam;
- stimuleren van innovatie, gericht op de binnenvaart op kleine vaarwegen (SBIR);
- bijdragen aan de implementatie van de mededeling van de EC over de binnenvaart (Naiades);
- uitvoeren tijdelijke subsidieregeling voor het stimuleren van innovaties in de binnenvaart;

#### *Logistieke efficiëntie wegvervoer*

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

- verbeteren en bewaken van vrij verkeer van goederen en het internationale level playing field (concurrentievoorwaarden) door betere regelgeving, gelijke implementatie van wetgeving in de lidstaten en de harmonisatie van uitvoering en handhaving daarvan;
- uitwerken en implementeren Derde EU Rijbewijsrichtlijn: de richtlijn zorgt voor wijzigingen in het aantal rijbewijscategorieën, de toegang tot rijbewijsexamens en de eisen daaraan;
- monitoren ervaringsfase Langere, Zwaardere Vrachtwagens (LZV);
- invoeren eis van periodieke nascholing vakbekwaamheid beroepschauffeurs.

#### *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.

#### *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 efficiëntie goederenvervoer verbeteren**

Kengetal: Toegevoegde waarde zeevaart en maritieme sector in constante prijzen (in € mld., prijzen van 1995)							
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2008
Zeevaart	1,1	1,1	1,1	1,1	1,2	1,2	1,1
Overige maritieme sector/dienstverlening	3,5	3,2	3,1	3,2	3,2	3,3	3,5
<b>Totaal brede maritieme sector</b>	<b>4,6</b>	<b>4,3</b>	<b>4,2</b>	<b>4,3</b>	<b>4,4</b>	<b>4,5</b>	<b>4,6</b>

Bron: Ecorys Beleidsmonitor Zeescheepvaart, 2006

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

#### *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.

Aantal omgebouwde ETCS-locomotieven				
	2005	2006	2007	2008
Aantal omgebouwde ETCS-locomotieven	0	3	42	100

Bron: Senter Novem, 2008

### Toelichting

Het streven is dat eind 2008, na beëindiging van de kortlopende subsidie-regeling om vervoerders steun te bieden bij inbouw voor ETCS, honderd locomotieven zijn omgebouwd.

### Extracomptabele verwijzingen

Verwijzing naar het Infrastructuurfonds (IF)

Overzicht uitgaven op het Infrastructuurfonds (x € 1 mln.)						
Art. Omschrijving	2008	2009	2010	2011	2012	2013
IF 18.03.01 Intermodaal Vervoer realisatie	1,0	2,0	6,0	3,0		

### Belastinguitgaven

Meerjarenraming van belastinguitgaven (x € mln.), budgettair belang op transactiebasis						
	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Willekeurige afschrijving zeeschepen	1	1	1	1	1	1
Keuzeregime winst uit zeescheepvaart (tonnage-belasting)	71	71	72	74	77	80
Afdrachtvermindering zeescheepvaart	84	84	88	91	95	99
Vrijstelling communautaire wateren	138	145	151	157	162	167

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

Onderzoek	Onderwerp	Operationeel doel	A. Start B. Afgerond	Vindplaats
<b>Beleidsdoorlichting</b>	Mainport Schiphol en regionale luchthavens	Artikel 35.01	A. 2012 B. 2012	
	Mainport Rotterdam en overige zeehavens	Artikel 35.02	A. 2009 B. 2010	
	Aansluiting op positiebepaling internationaal luchtvaartnet versterken	Artikel 35.03	A. juni 2008 B. februari 2009	
	Vasthouden en versterken van de positie van goederenvervoer en luchtvaart	Artikel 35.04	A. 2010 B. 2010	
<b>Overig evaluatieonderzoek</b>	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. maart 2008	Kamerstuk 2007–2008, 29 665, nr. 98
	Evaluatie subsidie aan Stichting Nederland Martitiem Land	Artikel 35.04	A. najaar 2008 B. maart 2009	



### **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

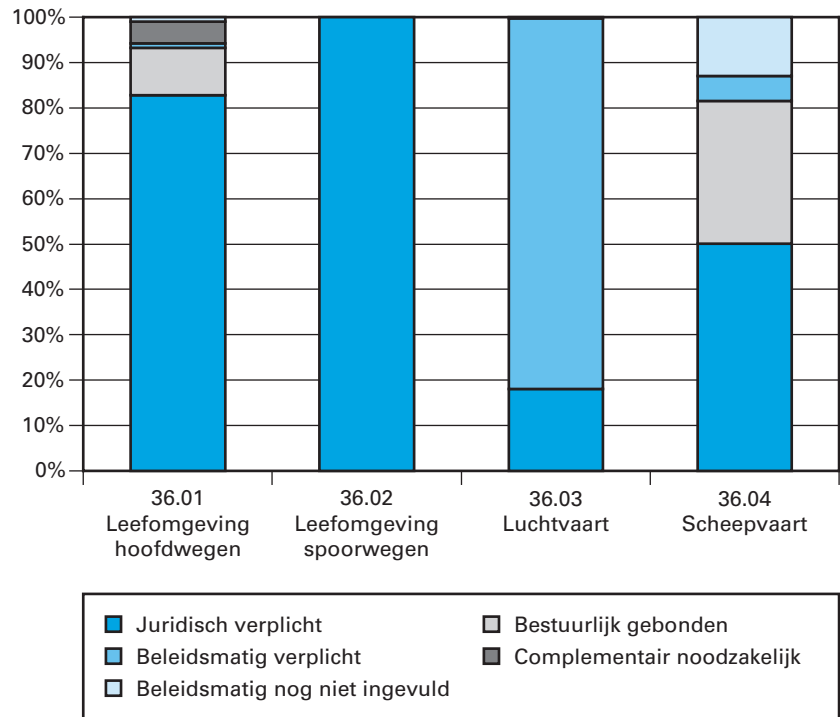
Het behalen van de doelstelling is afhankelijk van:

- 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 budgettaire gevolgen van beleid (in € 1 000)							
<b>36. Bewaken, waarborgen en verbeteren van kwaliteit leefomgeving</b>	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
<b>Verplichtingen</b>	<b>79 802</b>	<b>67 021</b>	<b>80 654</b>	<b>78 144</b>	<b>42 637</b>	<b>21 419</b>	<b>24 247</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>74 888</b>	<b>93 316</b>	<b>107 945</b>	<b>90 396</b>	<b>50 507</b>	<b>37 409</b>	<b>25 162</b>
<i>36.01 Leefomgeving hoofdwegen</i>	<i>25 423</i>	<i>32 799</i>	<i>26 839</i>	<i>18 910</i>	<i>15 378</i>	<i>14 121</i>	<i>12 363</i>
36.01.01 Algemene strategie- en beleidsvorming	587	742	791	792	786	786	784
36.01.02 Investeringsimpuls voor innovatie	6 236	8 865	2 463	0	0	0	0
36.01.03 Maatregelen klimaatbeleid personenvervoer	7 121	14 232	14 351	11 277	8 254	6 412	4 656
36.01.04 Maatregelen lokale luchtkwaliteit	6 337	1 082	1 082	1 081	1 001	1 001	1 001
36.01.05 Bevorderen geluidsreducerende oplossingen wegvervoer	191	148	148	148	148	148	148
36.01.06 Duurzaam weggoederenvervoer	4 951	7 730	8 004	5 612	5 189	5 774	5 774
<i>36.02 Leefomgeving spoorwegen</i>	<i>9 131</i>	<i>9 152</i>	<i>9 152</i>	<i>9 118</i>	<i>9 118</i>	<i>9 118</i>	<i>9 118</i>
36.02.01 Algemene strategie- en beleids- vorming	0	0	0	0	0	0	0
36.02.02 Bevorderen geluidsreducerende oplossingen voor personen- en goederenvervoer per spoor	55	76	76	42	42	42	42
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>38 271</i>	<i>47 767</i>	<i>68 121</i>	<i>58 333</i>	<i>24 338</i>	<i>12 573</i>	<i>2 092</i>
36.03.01 Doorstorting heffingen GIS-1 aan Stichting GIS	10 047	10 949	11 641	12 365	0	0	0
36.03.02 Geluidsisolatie Schiphol fase 2 (GIS-2)	17 282	6 000	4 318	0	0	0	0
36.03.03 Geluidsisolatie Schiphol fase 3 (GIS-3)	2 407	15 000	31 000	25 000	2 062	131	0
36.03.04 Klachtenafhandeling Geluidsisolatie Schiphol	138	910	905	900	865	765	900
36.03.05 Woonschepen geluidszones Schiphol	178	20	202	0	0	0	0
36.03.06 Behandeling en uitbetaling schadeclaims Schiphol	5 287	8 000	17 291	17 437	19 834	10 478	0
36.03.07 Aankoop LIB geluidsluopzones Schiphol	576	1 320	1 320	1 320	364	0	0
36.03.08 Geluidsisolatie regionale luchthavens	338	3 870	150	0	0	0	0
36.03.09 Behandeling en uitbetaling schadeclaims regionale luchthavens	120	15	0	0	0	0	0
36.03.10 Duurzame luchtvaart	1 238	1 115	786	785	725	726	726
36.03.11 Groenvoorziening Schiphol	117	0	0	0	0	0	0
36.03.12 IVW-domein luchtvaart- technische bedrijven en luchthavens/luchtruim	543	568	508	526	488	473	466
<i>36.04 Scheepvaart</i>	<i>2 063</i>	<i>3 598</i>	<i>3 833</i>	<i>4 035</i>	<i>1 673</i>	<i>1 597</i>	<i>1 589</i>
36.04.01 Duurzame zeevaart	629	804	791	767	719	719	719
36.04.02 Duurzame zeehavens	208	319	315	309	297	297	297
36.04.03 Duurzame binnenvaart	631	1 855	2 155	2 384	112	42	42
36.04.04 IVW-domein koopvaardij en visserij	595	620	572	575	545	539	531
<b>Van totale uitgaven:</b>							
<i>Apparaatsuitgaven</i>	1 604	1 814	1 790	1 711	1 392	1 393	1 391
<i>Bijdrage aan Baten-lastendiensten</i>	1 459	1 552	1 446	1 468	1 394	1 373	1 358
<i>Restant</i>	71 825	89 950	104 709	87 217	47 721	34 643	22 413
<b>Ontvangsten</b>	<b>55 021</b>	<b>57 150</b>	<b>59 190</b>	<b>39 353</b>	<b>41 395</b>	<b>43 524</b>	<b>45 744</b>
36.09.01 Ontvangsten heffingen GIS-1	10 107	10 946	11 638	12 362	0	0	0
36.09.02 Ontvangsten SGIS klachtenafhandeling GIS-1	68	0	0	0	0	0	0
36.09.03 Ontvangsten heffingen GIS-2 & 3	33 604	34 882	35 929	15 028	29 081	30 849	32 697
36.09.04 Ontvangsten wensvoorzieningen GIS-2 & 3	6	0	0	0	0	0	0
36.09.05 Ontvangsten heffingen overige Schiphol projecten	10 690	11 017	11 348	11 688	12 039	12 400	12 772
36.09.06 Ontvangsten heffingen regionale luchthavens	200	250	250	250	250	250	250
36.09.07 Overige ontvangsten	346	55	25	25	25	25	25

## Budgetflexibiliteit



### *Toelichting:*

#### *Leefomgeving hoofdweg*

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 isolatieprojecten Schiphol fase 2 en 3, isolatie regionale en kleine luchthavens, uitbetaling schadeclaims Schiphol en regionale en kleine luchthavens en de LIB geluidssloopzones.

#### *Scheepvaart*

De bestuurlijk gebonden en beleidsmatige verplichte uitgaven hebben voornamelijk betrekking op een bijdrage aan de Retrofitregeling van VROM en uitgaven voor de duurzame zeehavenvisie.

### **36.01 Leefomgeving Hoofdweg: 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 hoofdweg in de ecologische hoofdstructuur oplossen**

#### Motivatie

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.

*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. In 2009 en 2010 zullen diverse kleinere maatregelen worden aangepakt zowel aan het spoor, bij kanalen, als bij rijkswegen. Daarnaast zijn veel grote passages in voorbereiding die in 2008 en 2009 starten en in de jaren daarna gereed zullen komen (eerste maatregelen bij het spoor bij IJzerenbosch). In 2009 worden enkele grote projecten op de markt gezet; de inkoop van minstens vier eco-producten staat op de rol (Noord-Brabant, Limburg en Noord-Holland). Deze projecten zullen in de jaren 2009–2011 in uitvoering komen.

*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. Eind 2009 zal onderzocht worden of de verstrekte voorschotten op de subsidies terecht zijn verleend.

*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 te 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».

Activiteiten gericht op duurzaam gedrag zijn o.a.:

- «Het Nieuwe Rijden» (HNR), richt zich op het stimuleren van duurzaam (rij)gedrag van automobilisten en vrachtwagenchauffeurs, waarbij doelgroepen (zoals leasemaatschappijen, overige wagenparkbeheerders en aspirant-rijbewijsbezitters) en bedrijven als aangrijpingspunt worden genomen. Voor de periode 2009–2011 is in het kader van het Coalitieakkoord in totaal € 7 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:

- het in nauwe samenwerking met de ministeries van VROM, Economische Zaken en het Platform Duurzame Mobiliteit uitvoeren van het programma Auto van de toekomst, gericht op het verduurzamen van de vraag naar mobiliteit. Dit bevat een demonstratie en stimuleringsprogramma. Doel is innovaties voor stille, zuinige en slimme wegvoertuigen versneld in de markt te krijgen;

- over de inzet van biobrandstoffen komt dit najaar een separate brief naar de Tweede Kamer.
- 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 Innovatie en Energiebesparing**

In de enveloppe Energie worden middelen gereserveerd voor het project Schoon en Zuinig. In het project Schoon en Zuinig worden maatregelen voorbereid boven op 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<sub>10</sub>) en stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>). Dit leidt tot risico's voor de volksgezondheid en zorgt voor juridische blokkades voor nieuwe ruimtelijke ingrepen. Het kabinet, met de Minister van VROM als eerst-verantwoordelijke 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 (NSL) worden opgesteld en uitgewerkt, in nauwe samenwerking met decentrale overheden;
- in het kader van het NSL uitvoeren van generieke maatregelen op nationaal niveau ter verbetering van de luchtkwaliteit (o.a. door stimulering van roetfilters en versnelde introductie van toekomstige Euronormen);
- in het kader van het NSL nemen van locatiespecifieke maatregelen om de lokale luchtkwaliteit te verbeteren;
- uitvoeren van pilotprojecten in het kader van het Innovatieprogramma Luchtkwaliteit (opgestart in 2004), om met name hardnekkige luchtkwaliteitsknelpunten langs snelwegen op te lossen (financiële inzet vanuit Infrastructuurfonds artikel 12.03);
- 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 Stil, Schoon en Zuinig.

#### *Bevorderen geluidsreducerende oplossingen wegvervoer*

De inspanningen zijn gericht op:

- het in samenwerking met VROM moderniseren van de Wet geluidshinder voor de rijksinfrastructuur 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);
- het in de periode 2008–2010 reeds oplossen van een aantal situaties met hoge geluidbelastingen, vooruitlopend op de grote saneringsoperatie uit de Nota Mobiliteit, door middel van het toepassen van innovatieve maatregelen. De middelen voor deze activiteiten worden verantwoord op het Infrastructuurfonds artikel 12.03;
- implementeren van nieuwe maatregelen voor geluidsreductie die een aantrekkelijk alternatief zijn voor geluidsschermen. Het gaat hierbij om implementatie van maatregelen uit het in 2007 afgeronde Innovatieprogramma 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 stimuleren van een groter aandeel stillere banden in het Nederlandse wagenpark en het internationaal inzetten op aanscherpen van geluidsemissie-eisen die aan banden en voertuigen worden gesteld;
- 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 geluidshinder aanleiding geeft om geluidreducerende 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;
- stimuleren en coördineren van efficiëntie en duurzaamheid in het bedrijfsleven via het innovatieprogramma Duurzame Logistiek met als doel te komen tot compact, slim en zuinig vervoer;
- stimuleren en ondersteunen van ontwikkeling kwaliteitsnetten goederenvervoer door regionale overheden.

#### **Meetbare gegevens 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 eind 2014 op alle locaties langs rijkswegen de grens-

waarde voor NO<sub>2</sub> gehaald wordt. Voor mei 2011 wordt op alle locaties langs rijkswegen en grenswaarde voor PM<sub>10</sub> 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	Waarde 2007	Basiswaarde peildatum	Streefwaarde peildatum 1	Streefwaarde peildatum 2****
Emissie NO <sub>x</sub> bron: Milieubalans NMP	207 kton 2007		268 kton 2000	n.v.t.	158 kton 2010
Emissie SO <sub>2</sub> bron: Milieubalans NMP	6 2007		9 kton 2000	n.v.t.	4 kton 2010
Emissie VOS (NM) bron: Milieubalans NMP	44 2007		90 kton 2000	n.v.t.	55 kton 2010
Emissie CO <sub>2</sub> in verkeer en vervoer IPCC/CBS	39,7 2006		36,6 Mton*** 2000	n.v.t.	38 mton 2010
Lokale luchtkwaliteit NO <sub>2</sub> ** bron: DWW				n.v.t.	0 knelpunten langs rijkswegen 2015
Geluidsknelpunten langs hoofdwegen bron: DWW	12 000 2006	12 000 2007	12 000 2002		0* 2020
Aantal opgeloste MJPO knelpunten bron: DWW	7 2006	12 2007	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.

#### Toelichting

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

#### Extracomptabele verwijzingen

Verwijzing naar het Infrastructuurfonds (IF)

Overzicht uitgaven op het Infrastructuurfonds (x € 1 mln.)						
Art. Omschrijving	2008	2009	2010	2011	2012	2013
IF 12.02 Servicepakket meer kwaliteit leefomgeving	15	16	17	17	14	14
IF 12.03 Innovatieprogramma Geluid en Lucht	19	13	92			

Meerjarenraming van belastinguitgaven (x € mln.), budgettair belang op transactiebasis						
Art. Omschrijving	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Verlaging tarief voor dieselauto's met roetfilter	12					

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

**Motivatie**

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 in samenwerking met VROM moderniseren van de Wet geluidshinder voor de rijksinfrastructuur 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 2011–2020 voor de aanpak van situaties inzake zeer hoge geluidbelastingen langs rijksinfrastructuur zoals opgenomen in de Nota Mobiliteit (Kamerstuk 2004–2005, 29 644, nr. 14);
- het in de periode 2008–2010 reeds oplossen van een aantal situaties met hoge geluidbelastingen, vooruitlopend op de grote saneringsoperatie uit de Nota Mobiliteit, door middel van het toepassen van innovatieve maatregelen;
- implementeren van nieuwe maatregelen voor geluidsreductie die een aantrekkelijk alternatief zijn voor geluidsschermen. Het gaat hierbij om implementatie van maatregelen uit het in 2007 afgeronde Innovatieprogramma Geluid (IPG) en de doorontwikkeling van enkele producten uit dat programma, waaronder de proeven met LL-blokken op goederentreinen;
- uitvoeringsprogramma, waarin maatregelen worden getroffen om emplacementen te laten voldoen aan de milieuvergunningen.

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 Leefomgeving spoorwegen				
	Waarde 2006	Waarde 2007	Basiswaarde peildatum	Streefwaarde peildatum 2
Geluidsknelpunten langs spoorwegen	7 500 woningen 2005		12 500 woningen 2004	0 2 020
Aantal opgeloste MJPO knelpunten	0		0	79 2018

Bron: ProRail, 2006

#### 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 ( $L_{DEN}$ ). In 2005 waren dit 7 500 woningen, in 2006 circa 9 000.
2. Aantal opgeloste MJPO-knelpunten Spoor: in 2018 dienen alle MJPO-knelpunten opgelost te zijn, zoals in de Nota Mobiliteit geformuleerd. Eind 2007 is de eerste beschikking afgegeven.

### Extracomptabele verwijzingen

*Verwijzing naar het Infrastructuurfonds (IF)*

Overzicht uitgaven op het Infrastructuurfonds (x € 1 mln.)						
Art. Omschrijving	2008	2009	2010	2011	2012	2013
IF 13.03 Ontsnippering		9	9	9	9	9
IF 13.03 Geluid (incl. Innovatieprogramma Geluid)	5	12	0	0	0	0

### 36.03 Duurzame luchtvaart bewerkstelligen en in stand houden

#### Motivatie

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 8 506 woningen en andere

geluidsgevoelige gebouwen rondom de luchthaven Schiphol. In 2008 wordt GIS-2 beëindigd, met uitzondering van de klacht- en garantie-regeling GIS-2 (afzonderlijk budget) en de bodemprocedure over de eindafrekeningen van aannemers die vóór 2005 geluidwerende voorzieningen hebben aangebracht.

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

In 2004 is een nieuw isolatiegebied vastgesteld op basis van het Luchthavenindelingsbesluit 2004. Tijdens GIS-3 worden woningen geïsoleerd die in eerdere geluidsisolatieprojecten (GIS 1 en GIS 2) niet in beschouwing zijn genomen. Verder komen reeds geïsoleerde woningen in aanmerking voor aanvullende isolatievoorzieningen, indien de geluidsbelasting in zekere mate is toegenomen. 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*

Na oplevering van een object geldt een garantietermijn van 10 jaar. In deze periode zijn aannemers gehouden eventuele herstelwerkzaamheden uit te voeren. Omdat de afronding van GIS-2 in 2008 is voorzien, geldt de garantietermijn voor objecten die in het kader van GIS-2 zijn gerealiseerd, uiterlijk tot en met 2018.

#### *Woonschepen geluidszones Schiphol*

Binnen de geluidszones worden 85 woonschepen aangekocht of verplaatst. Ten opzichte van de Begroting 2008 is dit aantal met 6 afgenomen, omdat de desbetreffende eigenaren niet hebben voldaan aan de gestelde voorwaarden voor aankoop/verplaatsing.

#### *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*

Binnen de 65 Ke geluidscintour van het LIB2004 worden 14 woningen aangekocht. Binnen de 55–65 Ke geluidscintour worden 32 woningen aangekocht en gesloopt voor zover zij niet tegen redelijke kosten zijn te isoleren.

#### *Geluidsisolatie regionale luchthavens*

Het geluidsisolatieproject rondom de regionale luchthaven Maastricht Aachen Airport (Fase 2) bevindt zich in de uitvoeringsfase. De uitvoering is gestart in voorjaar 2008 en betreft circa 160 woningen.

#### *Behandeling en uitbetaling schadeclaims regionale luchthavens*

Behandelen en uitbetalen van schadeclaims.

#### *Duurzame luchtvaart*

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

- ontwikkelen beleid isolatie- en leefbaarheidsmaatregelen rondom luchthavens.

#### *Groenvoorziening Schiphol*

Bijdrage aan de Stichting Mainport en Groen op basis van het convenant Groenvoorziening Schiphol.

#### *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**

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

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

#### *Toelichting*

Dit project betreft het isoleren van 8 506 woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen rondom de luchthaven Schiphol.

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

Van alle woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen die in het isolatiegebied GIS-3 liggen, komen 5 027 objecten voor geluidsisolatie in aanmerking. Deze zijn opgenomen in het isolatieprogramma. Van deze 5 027 objecten zullen er naar huidige inzichten 3 260 worden geïsoleerd.

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

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

#### *Toelichting*

Binnen de geluidszones worden in totaal 85 woonschepen aangekocht of verplaatst. Ten opzichte van de Begroting 2008 is dit aantal met 6 afgenomen, omdat de desbetreffende eigenaren niet hebben voldaan aan de gestelde voorwaarden voor aankoop/verplaatsing.

Eind 2007 zijn 84 woonschepen aangekocht en is 1 woonschip verplaatst. Onder het voorbehoud van sloop van de aangekochte woonschepen is dit project afgerond.

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

Bron: Rijkswaterstaat, 7e Voortgangsrapportage GIS, 24 april 2008 (Kamerstuk 2007-2008, 26 959, nr. 127)

#### Toelichting

Eigenaren kunnen als gevolg van de motie-Hofstra (Kamerstuk 2001-2002, 27 603, nr. 74) niet worden gedwongen hun woning te verlaten.

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

Bron: Schiphol Group, 2008

#### Toelichting

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

Kengetal: Geluidsbelasting rond de nationale en regionale luchtvaartterreinen in Nederland	
Periode	TVG
Gedurende het gehele etmaal (L <sub>den</sub> )	63.46 dB(A)
Gedurende de periode van 23.00 tot 7.00 uur (L <sub>night</sub> )	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 vastgestelde grenswaarden (aan de baankoppen en bij aanpalende bebouwde kom).

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

#### Motivatie

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:

- voortgang op IMO- en EU-milieudossiers;
- aanpassen bestaande wetgeving ten aanzien van zeevaart als gevolg van nieuwe internationale verdragen en regels; tevens ter reductie van administratieve lasten;
- uitvoering geven aan de beleidsbrief zeevaart op het terrein van milieu.

##### *Duurzame zeehavens*

Verbeteren leefomgeving in en rondom havens, door:

- verbeteren luchtkwaliteit zeehavens;
- monitoren implementatie internationale regelgeving, zoals de Vogel- en Habitatrichtlijn;
- monitoren en beïnvloeden interpretatiedocumenten Europese Commissie over werking milieurichtlijnen in zeehavens;
- verbeteren uitvoering Havenontvangst Installatie-richtlijn (HOI) in Nederlandse havens en afstemmen harmonisatie met EU en overige lidstaten;
- implementeren beleidsbrief duurzame zeehavens.

##### *Duurzame binnenvaart*

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

- uitvoeren van het CO<sub>2</sub>-reductieprogramma VoortVarend Besparen;
- pleiten voor vaststellen toekomstige internationale normen voor motoremissies;
- implementeren van het Scheepsafvalstoffenverdrag;
- pleiten voor verbieden verkoop en gebruik PAK-houdende coatings in internationaal verband.

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

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

- afvalafgifte zeeschepen (Havenontvangstinstallaties, HOI) van Nederlandse en buitenlandse schepen;

- duurzaam transport en begeleiding van oliehoudende lading en chemicaliën (olierapportages, voorkomen van illegale lozingen);
- zwavelhoudende brandstof;
- CFK bij het domein Visserij.

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

Kengetallen: Uitstoot luchtverontreinigende stoffen					
	2001	2002	2003	2004	2005
<b>NO<sub>x</sub>-emissies goederenvervoer (x miljoen kg)</b>					
Binnenvaart <sup>a</sup>	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<sub>10</sub>-emissies goederenvervoer (x miljoen kg)</b>					
Binnenvaart <sup>a</sup>	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 (x miljoen kg)</b>					
Binnenvaart <sup>a</sup>	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 (x miljoen kg)</b>					
Binnenvaart <sup>a</sup>	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 (x miljard kg)</b>					
Binnenvaart <sup>a</sup>	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, maart 2008

#### *Toelichting*

Het kabinet wil de emissies van verkeer en vervoer terugdringen en de luchtkwaliteit verbeteren. Het streven is om de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen van de binnenvaart en de zeevaart (Nederlands grondgebied) te verminderen.

In het kader van het verbeteren van de beleidsinformatie is een verbetertraject gestart met betrekking tot de prestatie-informatie. Bovenstaand kengetal laat de feitelijke uitstoot in de afgelopen jaren zien. Voor de begroting 2010 zullen voor de binnenvaart en de zeevaart streefwaarden worden ontwikkeld om de uitstoot van NO<sub>x</sub> en PM<sub>10</sub> te monitoren.

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

Onderzoek	Onderwerp	Operationeel doel	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	<a href="http://www.hetnieuwerijden.nl">www.hetnieuwerijden.nl</a>
	Bodemsanering (vijfjaarlijkse herijking convenant Stichting Bodemsanering NS)	Artikel 36.02	A. januari 2010 B. juli 2010	
	Innovatieprogramma Geluid (Tussenevaluatiewerking innovatieprogramma en gewenste markt-effecten)	Artikel 36.01/36.02	A. 2009 B. 2009	
	Innovatieprogramma Lucht	Artikel 36.01	A. 2009 B. 2009	

### 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

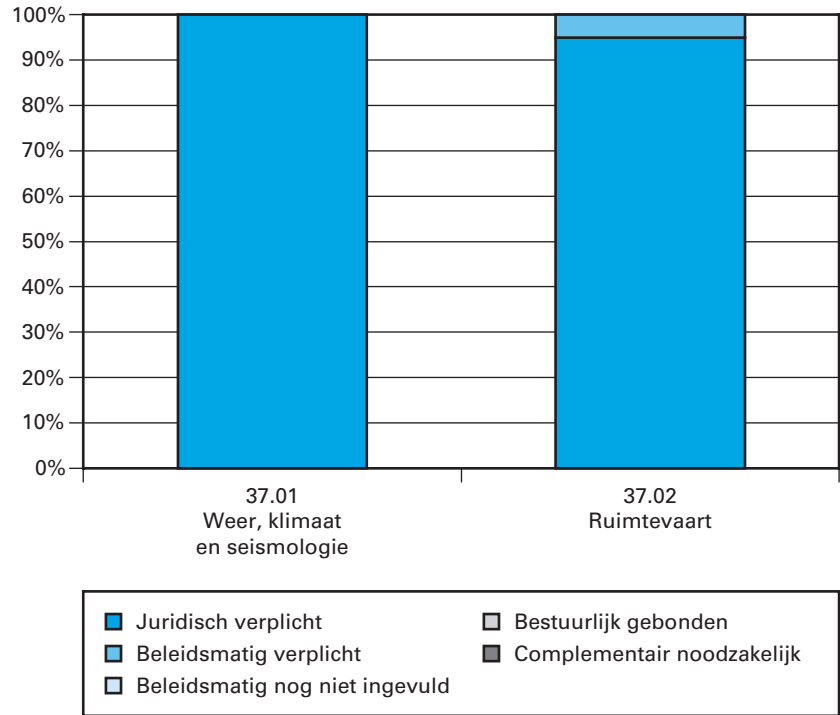
Behalen van deze doelstelling hangt af van de continuïteit en kwaliteit van de dienstverlening en het onderzoek door het KNMI en van de effectiviteit van het aardobservatiebeleid.

#### Tabel budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht budgettaire gevolgen van beleid (in € 1 000)							
37. Weer, klimaat, seismologie en ruimtevaart	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
<b>Verplichtingen</b>	<b>45 375</b>	<b>49 967</b>	<b>47 903</b>	<b>43 963</b>	<b>47 816</b>	<b>42 326</b>	<b>44 658</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>51 219</b>	<b>44 987</b>	<b>44 445</b>	<b>42 979</b>	<b>49 459</b>	<b>45 853</b>	<b>46 867</b>
<i>37.01 Weer, klimaat en seismologie</i>	<i>29 028</i>	<i>29 698</i>	<i>29 915</i>	<i>29 247</i>	<i>27 916</i>	<i>27 915</i>	<i>28 775</i>
37.01.01 Weer	15 478	15 862	15 811	15 484	14 827	14 826	15 307
37.01.02 Klimaat	11 360	11 603	11 835	11 524	10 910	10 910	11 247
37.01.03 Seismologie	1 547	1 497	1 533	1 503	1 443	1 443	1 485
37.01.04 Contributie WMO (HGIS)	643	736	736	736	736	736	736
<i>37.02 Ruimtevaart</i>	<i>22 191</i>	<i>15 289</i>	<i>14 530</i>	<i>13 732</i>	<i>21 543</i>	<i>17 938</i>	<i>18 092</i>
37.02.01 Aardobservatie	22 191	15 289	14 530	13 732	21 543	17 938	18 092
<b>Van totale uitgaven:</b>							
<i>Apparaatsuitgaven</i>							
<i>Bijdrage aan Baten-lastendienst</i>	28 385	28 962	29 179	28 511	27 180	27 179	28 039
<i>Restant</i>	22 834	16 025	15 266	14 468	22 279	18 674	18 828
<b>37.09 Ontvangsten</b>	<b>2 067</b>	<b>454</b>	<b>454</b>	<b>454</b>	<b>454</b>	<b>454</b>	<b>454</b>



## Budgetflexibiliteit



### Toelichting:

#### *Weer, klimaat en seismologie*

De juridisch verplichte uitgaven betreffen de personele- en materiële uitgaven en onderzoekskosten van het agentschap en de jaarlijkse WMO contributie.

#### *Ruimtevaart*

De juridisch verplichte en beleidsmatig verplichte uitgaven hebben geheel 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 waarnemingsinfrastructuur, waaronder het ontwikkelen van waarneming- en modelsystemen ten behoeve van het produceren van data;
- \* vastleggen van klimaatverandering;
- \* verrichten van strategisch en toegepast onderzoek op het gebied van klimaat, 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

Prestatiegegevens Weersverwachtingen						
Kengetal	2008	2009	2010	2011	2012	2013
<i>Algemene weersverwachtingen en adviezen</i>						
– afwijking min.temperatuur (C)	< 0,50	< 0,50	< 0,50	< 0,50	< 0,50	< 0,50
– afwijking max.temperatuur (C)	< 0,50	< 0,50	< 0,50	< 0,50	< 0,50	< 0,50
– gemiddelde afwijking windsnelheid (m/s)	< 1,0	< 1,0	< 1,0	< 1,0	< 1,0	< 1,0
<i>Luchtvaartverwachtingen</i>						
– tijdigheid TAF Schiphol (%)	> 99	> 99	> 99	> 99	> 99	> 99
<i>Maritieme verwachtingen</i>						
– tijdigheid marifoonbericht (%)	> 99	> 99	> 99	> 99	> 99	> 99
Prestatiegegevens Weeralarm <sup>1</sup>						

Bron: KNMI 2008

<sup>1</sup> Het aantal weeralarmen is afhankelijk van de weersomstandigheden; vanwege het geringe aantal is een norm niet kwantitatief uit te drukken. De realisatie zal worden beschreven in tekstvorm waarbij ingegaan zal worden op het aantal weeralarmsituaties en de mate waarin het KNMI gegrond heeft gewaarschuwd c.q. gegrond niet heeft gewaarschuwd.

### Klimaat en Seismologie

Prestatie-indicator kwaliteit en kwantiteit kennis klimaatstelsel, weersysteem en seismologische data en kennis					
	Toelichting	Waarde 2006	Waarde 2007	Streefwaarde 2009	Streefwaarde 2013
Gereviewde publicaties	Het betreft publicaties in vooraanstaande wetenschappelijke tijdschriften en is daarmee een maatstaf voor kwantiteit en kwaliteit van het onderzoek.	84	82	80	80

Bron: KNMI 2008

## 37.02 Ruimtevaart

### Motivering

Om in internationaal verband de mogelijkheden van aardobservatie en satellietnavigatie 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

- 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).

Deze producten leveren de volgende informatie:

- Levering van satellietgegevens;
- Beschikbaarheid van informatie diensten (milieu, plaatsbepaling) op basis van satellietgegevens;
- Versterking van bestaande informatiestructuur met behulp van satellietgegevens;
- Onderzoeksresultaten over milieu en klimaat en bescherming tegen wateroverlast;
- Beschikbaarheid van satellietgegevens voor verkeersmanagement;
- Satelliet instrumentatie.

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 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.

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. Geavanceerde systemen voor satellietnavigatie kunnen onder meer bijdragen aan oplossingen voor problemen in verkeersmanagement en vervoer gevaarlijke stoffen. ESA is verantwoordelijk voor de ontwikkeling van Galileo en zal het systeem bouwen, onder contract met de Europese Commissie. In 2007 is het EU-Groenboek Galileo toepassingen verschenen. In Nederland is een brede consultatie onder belanghebbenden gehouden. Op basis van de uitkomsten van de Europese discussie zal de Commissie in 2008 een actieplan voor de ontwikkeling van Galileo toepassingen presenteren. De uitkomsten kunnen leiden tot regelgeving en normering. Het is belangrijk om belanghebbenden opnieuw te consulteren over het Actieplan.

In april 2008 heeft de Minister van Economische Zaken, mede namens de Minister van OCW en de Minister en staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, de beleidsbrief Vernieuwing Ruimtevaartbeleid aan de voorzitter van de Tweede Kamer der Staten Generaal toegezonden (Kamerstukken II, 2007–2008, 24 446, nr. 37). De beleidsbrief bevat de reactie op de beleidsevaluatie ruimtevaart 2001–2006 uitgevoerd door Bureau Berenschot.

### Meetbare gegevens

Prestatie-indicator	2007	2008	2009	2010	2011	2012
De indicator bestaat uit de beschikbaarheid van gegevens van de meteorologische satellieten van Eumetsat	95%	95%	96%	97%	98%	98%

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

Onderzoek	Onderwerp	Operationeel doel	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 KNMI-wet periode 2007–2011	Artikel 37.01	A. januari 2012 B. december 2012	
	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 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 budgettaire gevolgen van beleid (in € 1 000)								
<b>39. Bijdrage aan IF en BDU</b>		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
<b>Verplichtingen</b>		<b>6 877 829</b>	<b>6 526 882</b>	<b>8 487 097</b>	<b>8 420 129</b>	<b>8 028 039</b>	<b>8 220 515</b>	<b>8 099 183</b>
<b>Uitgaven</b>		<b>6 975 034</b>	<b>6 519 457</b>	<b>8 073 770</b>	<b>8 534 634</b>	<b>8 021 094</b>	<b>8 261 218</b>	<b>8 099 183</b>
<i>39.01 Bijdrage aan IF</i>		5 041 955	4 669 259	6 202 356	6 571 193	6 185 158	6 449 967	6 280 745
<i>39.02 Bijdrage aan de BDU</i>		1 933 079	1 850 198	1 871 414	1 963 441	1 835 936	1 811 251	1 818 438

#### 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.

#### *Verwerking korting 1 procent BDU*

Bij de behandeling van de begroting 2008 heb ik de Kamer toegezegd inzicht te verstrekken in de wijze waarop de in het Coalitieakkoord opgenomen korting met 1% op de BDU is verwerkt en de afzonderlijke mutaties die op het budget hebben plaatsgevonden. Dit doe ik hieronder.

#### *1. Verwerking groei BDU*

De BDU is voor het eerst verwerkt in de begroting 2005 voor de begrotingsperiode 2005–2008. In de budgetten voor die jaren was reeds

rekening gehouden met de groei-afspraken zoals die afzonderlijk golden voor de onderdelen waaruit de BDU is opgebouwd (o.a. exploitatiebijdragen OV, IF-budgetten). Voor het bepalen van de meerjarige budgetten vanaf 2009 is afgesproken een jaarlijkse groei van 2,1% te hanteren (gebaseerd op de verschillende onderliggende groei-afspraken). Dit is gedaan door dit toe passen op het extrapolatiejaar 2008 uit de begroting 2005. In de begroting 2008 is de korting verwerkt door de oorspronkelijk verwerkte groei van 2,1% bij te stellen naar 1,1%.

*2. Afzonderlijke mutaties in opvolgende begrotingen*

In de tabel is aan de hand van de mutatieopbouw aangegeven op welke wijze de begrotingsramingen tot stand zijn gekomen.



1. Verwerking 2,1% groei in budgetten (basis OB2005)	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
OB2005: basisjaar 2008	1 629 115						
2,1% groei BDU		67 719	102 649	138 313	174 725	211 902	249 860
Extrapolatie vanaf 2009 (OB2005: basisjaar 2008)		1 663 326	1 698 256	1 733 920	1 770 332	1 807 509	1 845 467
<b>2. Afzonderlijke mutaties in opvolgende begrotingen:</b>							
Nav extrapolatie: Niet doorlopen chipkaart na 2008		- 20 000	- 20 000	- 20 000	- 20 000	- 20 000	- 20 000
Nav extrapolatie: Mutatie ovb. IF/GDU tov 2008		2 482	80 639	- 21 219	- 34 091	- 47 323	- 60 952
Begroting 2005		1 645 808	1 758 895	1 692 701	1 716 241	1 740 186	1 764 515
Van art. 34: Hofpleinlijn en Zoetermeer (RR)		8 335	8 335	8 335	8 335	8 335	8 335
Van art. 34: Ziekteverzuim		20 000	20 000	20 000	20 000	20 000	20 000
Van art. 34: Aanv. loon- prijsbijst.		158	158	158	158	158	158
Looncompensatie		2 290	2 290	2 290	2 290	2 290	2 290
Prijscompensatie		6 830	6 830	6 830	6 830	6 830	6 830
Div.				789			
Begroting 2006		1 683 421	1 796 508	1 731 103	1 753 854	1 777 799	1 802 128
Van Prov.fonds: kennisplatform V&V (miv 2006 via BDU)		161	161	161	161	161	161
Van art. 34: Fietsberaad/ KpVV		453	453	453	453	453	453
Te decentr./gedecentr. lijnen		30 235	30 235	30 235	30 235	30 235	30 235
Looncompensatie		12 676	13 528	13 528	13 528	13 528	13 528
Prijscompensatie		10 395	11 093	11 093	11 093	11 093	11 093
Toegankelijkheid haltes		25 000	25 000				
BTW-toevoeging van MinFin		26 900	27 900	27 900	27 900	27 900	27 900
Kasschuif ivm voorfinanc. chipcard					- 20 000	- 19 000	- 15 000
Kasschuif Stimulering chipkaart via IF 14.01					1 000		- 4 000
Begroting 2007		1 789 241	1 904 878	1 814 473	1 818 224	1 842 169	1 866 498
Via IF/14: kasschuif: toegankelijkheid		4 000	4 000				
Via IF/14: kasschuif Vathorst		- 4 077					
Via IF/14: kasschuif Kaartautomaten		- 900	- 900	- 900			
CA: groei BDU: van 2,1 naar 1,1%		- 32 419	- 48 728	- 65 223	- 81 910	- 98 794	- 115 881
BTW compensatie Duurzaam veilig naar Provincie en Gemeentefonds		- 120	- 120	- 120	- 120	- 120	- 120
BTW compensatie Vervoermanagement: naar Provincie en Gemeentefonds		- 160	- 160	- 160	- 160	- 160	- 160
Van art. 34: Decentr. R'dam Hoek van Holland		5 311	5 311	5 311	5 311	5 311	5 311
Prijsbijstelling		6 622	7 050	6 715	6 729	6 729	6 729
Loonbijstelling		24 756	26 356	25 105	25 157	25 157	25 157
Begroting 2008		1 792 254	1 897 687	1 785 201	1 773 231	1 780 292	1 787 534
Per saldo groei (1,1%)		35 300	53 921	73 090	92 815	113 108	133 979

## 40 Nominaal en onvoorzien

### Algemene beleidsdoelstelling

Niet van toepassing op dit artikel.

### Tabel budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht budgettaire gevolgen van beleid (in € 1 000)							
40. Nominaal en onvoorzien	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
<b>Verplichtingen</b>	<b>1 026</b>	<b>17 638</b>	<b>1 116</b>	<b>- 8 544</b>	<b>1 344</b>	<b>1 220</b>	<b>13 221</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>1 026</b>	<b>17 638</b>	<b>1 116</b>	<b>- 8 544</b>	<b>1 344</b>	<b>1 220</b>	<b>13 221</b>
waarvan Verzameluitkering VenW			0	0	0	0	0

De verzameluitkering kent zijn wettelijke grondslag in de Financiële-verhoudingswet. In de verzameluitkering zijn de beleidsthema's gebundeld die jaarlijks gemiddeld maximaal € 10 mln. voor het totaal van de ontvangende medeoverheden beslaan. Aanleiding voor de invoering van de verzameluitkering is de behoefte aan een wijze van middelenverstrekking aan de medeoverheden die ruimte biedt voor lokaal maatwerk en de administratieve lasten bij Rijk en medeoverheden voorkomt. Dit met name ook vanwege de geringe omvang van de middelen.

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

### Verantwoordelijkheid

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

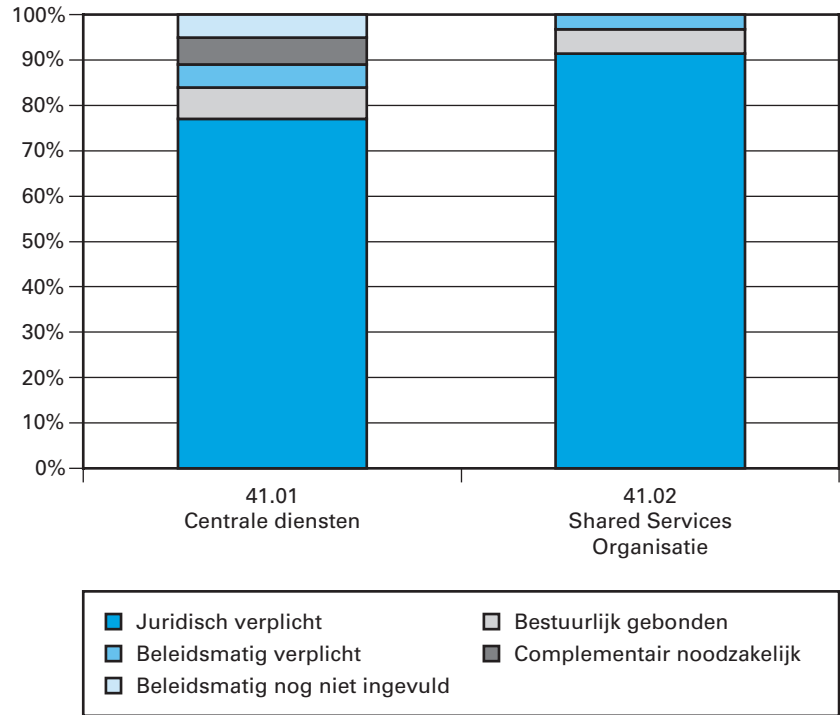
### Succesfactoren

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

**Tabel budgettaire gevolgen van beleid**

Overzicht budgettaire gevolgen van beleid (in € 1 000)							
41. Ondersteuning functioneren VenW	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
<b>Verplichtingen</b>	<b>238 225</b>	<b>320 204</b>	<b>203 064</b>	<b>201 443</b>	<b>193 509</b>	<b>214 338</b>	<b>218 131</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>233 816</b>	<b>250 652</b>	<b>228 054</b>	<b>222 206</b>	<b>211 652</b>	<b>219 089</b>	<b>219 731</b>
<i>41.01 Centrale diensten</i>	<i>123 033</i>	<i>158 394</i>	<i>143 647</i>	<i>141 943</i>	<i>137 366</i>	<i>144 795</i>	<i>145 433</i>
41.01.01 Interne en externe communicatie VenW	9 322	9 240	9 524	9 147	8 483	8 482	8 483
41.01.02 Bedrijfsvoering VenW	33 047	44 566	35 532	31 599	30 211	30 207	30 210
41.01.03 Ondersteuning ambtelijke en politieke leiding	5 896	7 638	9 022	8 659	8 692	8 675	8 576
41.01.04 Internationaal beleid VenW	2 575	3 511	0	0	0	0	0
41.01.05 Wetgeving en bestuurlijkjuridische advisering	8 142	10 336	9 662	8 813	7 713	7 711	7 712
41.01.06 Financial en operational auditing	7 015	6 681	6 672	6 393	5 734	5 732	5 734
41.01.07 Externe oriëntatie en inspraak	4 820	4 296	4 305	4 318	4 318	4 308	4 308
41.01.08 HGIS-gelden	1 735	2 365	2 365	2 365	2 365	2 365	2 365
41.01.09 Uitg.tbv alg.departement en bijdr.derden	48 166	63 231	59 568	63 541	62 727	70 246	70 975
41.01.10 Kennis Instituut Mobiliteit	2 315	6 530	6 997	7 108	7 123	7 069	7 070
<i>41.02 Shared Services Organisatie</i>	<i>89 390</i>	<i>70 005</i>	<i>60 853</i>	<i>57 093</i>	<i>52 846</i>	<i>52 846</i>	<i>52 849</i>
41.02.01 ICT Dienstverlening	16 131	7 692	6 725	6 363	6 028	6 028	6 028
41.02.02 Facilitaire Dienstverlening	42 777	36 388	34 944	32 646	30 709	30 709	30 709
42.02.03 Personele Dienstverlening	12 489	11 630	9 778	8 990	7 670	7 670	7 670
41.02.04 Financiële Dienstverlening	5 032	3 749	3 473	3 454	3 068	3 068	3 068
41.02.05 Advies, Innovatie en Ontwikkeling	12 961	10 546	5 933	5 640	5 371	5 371	5 374
<i>41.03 Alg.uitg.dep.onderderd.</i>	<i>21 393</i>	<i>22 253</i>	<i>23 554</i>	<i>23 170</i>	<i>21 440</i>	<i>21 448</i>	<i>21 449</i>
41.03.01 Regeringsvliegtuig SSO	5 895	9 052	5 613	5 608	5 597	5 597	5 597
41.03.02 Personeel en materieel DGMo	4 217	4 392	6 056	5 974	5 383	5 383	5 383
41.03.03 Personeel en materieel DGLM	8 495	5 941	7 886	7 764	7 073	7 081	7 082
41.03.04 Personeel en materieel DGW	2 786	2 868	4 009	3 824	3 387	3 387	3 387
<b>Van totale uitgaven:</b>							
<i>Apparaatsuitgaven</i>		222 251	199 750	194 709	186 554	194 664	195 785
<i>Bijdrage aan Baten-lastendiensten</i>		3 332	3 122	2 765	2 216	1 544	1 163
<i>Restant</i>		25 069	25 182	24 732	22 882	22 881	22 783
<b>41.09.01 Ontvangsten</b>	<b>34 491</b>	<b>22 850</b>	<b>15 085</b>	<b>5 093</b>	<b>4 093</b>	<b>4 551</b>	<b>3 093</b>

## Budgetflexibiliteit



### Toelichting:

#### *Centrale diensten*

Bij de bestuurlijke verplichtingen gaat het om uitgaven waarover met derden afspraken zijn gemaakt die nog niet in strikte zin 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 resteren nadat 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 2009 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 (ICT) binnen het zorggebied van SSO vervangen moeten worden. 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, 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:

- Zorg dragen voor de protocollaire ondersteuning van de politieke en ambtelijke top;
- 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.

De kabinetsdoelstelling voor duurzaam inkopen zal worden geïmplementeerd door de beschikbare duurzaamheidscriteria toe te passen en de organisatie van de inkoop hier zonedig op aan te passen.

- Ontwikkelen, ontwerpen en implementeren van Bedrijfsvoeringsbeleid en kaders;
- Regisseren van proces en inhoud van de Management- en Begrotingscyclus;
- 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;
- Coördinatie, organisatie en monitoring programma Vernieuwing Verkeer en Waterstaat 2008–2012.

#### *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 en de directe ondersteuning van de politieke en ambtelijke top.

#### *Internationaal beleid VenW*

Met ingang van 1 januari 2009 gaat de Directie Internationale Zaken over naar DGLM.

#### *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;
- 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*

Onderhouden en intensiveren van voor Verkeer en Waterstaat belangrijke samenwerkingsverbanden met het buitenland. Dit ter ondersteuning van het realiseren van de VenW-beleidsdoelstellingen en ter versterking van de concurrentiepositie van Nederland.

#### *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 (€ 5,6 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;
- bijdrage aan de Nederlandse Organisatie voor Wetenschappelijk Onderzoek voor het onderzoeksprogramma Duurzame bereikbaarheid Randstad voor de periode 2008 tot en met 2014 (totaal € 8,5 tot maximaal € 9 mln.).

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.

Prestatie-Indicator (x € 1 000)	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
<b>Huisvestingsuitgaven bestuurskern*</b>	33 375	30 048	30 048	30 048	30 048	30 048	30 048

\* Onder de huisvestingsuitgaven bestuurskern worden de huurgelden, exploitatie- en inrichtingskosten alsmede de infrastructurele voorzieningen gerekend van de centrale diensten en de beleids DG's. Vanaf 2007 worden de panden van de agentschappen IVW en RWS niet meer in de indicator meegenomen, omdat die uitgaven op de begroting van die Baten-Lastendiensten worden verantwoord.

### 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 Mobiliteit, DG Luchtvaart en Maritieme Zaken en DG Water.

Verder worden hier de uitgaven verantwoord van het onderhoud en de exploitatie van het regeringsvliegtuig.

Op de begroting van het ministerie van VenW staan op grond van het «Besluit gebruik regeringsvliegtuig en andere luchtvaartuigen in beheer bij het Rijk», de uitgaven voor de inzet van het regeringsvliegtuig voor het vervoer van leden van het Koninklijk Huis en de uitgaven voor de inhuur van civiele luchtvaartuigen in het geval dat het regeringsvliegtuig niet beschikbaar is. Inzet van luchtvaartuigen onder verantwoordelijkheid van andere departementen wordt op de desbetreffende begrotingen verantwoord.

Raming voor het jaar 2009			
	Openbaar belang	Privé	Totaal
Inzet regeringsvliegtuig (PH-KBX)	125 uur	50 uur	€ 609 000
Inhuur civiele luchtvaartuigen	€ 300 000	€ 145 000	€ 445 000
<b>Totale vlieggkosten*)</b>			<b>€ 1 054 000</b>

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

Het bedrag voor de post inzet regeringsvliegtuig voor het jaar 2009 bestaat uit een inschatting van de Dienst Koninklijk Huis van het aantal vliegguren van het regeringsvliegtuig in het kader van het openbaar belang: 125 uur en het maximale aantal vliegguren voor privé-vluchten dat op basis van het besluit aan de overige leden van het Koninklijk Huis ter beschikking wordt gesteld: 50 uur. Het totaal aantal vliegguren wordt



vermenigvuldigd met een standaardtarief van € 3 480. Dit standaardtarief wordt gehanteerd bij de doorbelasting van de inzet van het regeringsvliegtuig aan gebruikers.

De uitgaven voor de inhuur van civiele luchtvaartuigen zijn afhankelijk van de tarieven van de luchtvaartmaatschappijen. Voor vluchten in het kader van het openbaar belang is voor 2009 € 300 000 geraamd en voor privé-vluchten € 145 000.

### 3. BEDRIJFSVOERINGSPARAGRAAF

#### Vernieuwing VenW

De Vernieuwing van Verkeer en Waterstaat heeft betrekking op de periode 2008–2012. In die periode worden de acties gerealiseerd die voortkomen uit het Beleidsvoornemen «Vernieuwen Verbinden Vertrouwen» (januari 2008), dat in lijn met het programma Vernieuwing Rijksdienst is opgesteld. De kernthema's van de Vernieuwing van VenW zijn «integraler, minder en beter». In 2012 werkt VenW – intern en binnen het verband van de rijksdienst – compacter en meer programmatisch, er wordt minder gecoördineerd, er wordt minder bestuurlijke en ambtelijke drukte gegenereerd, minder advies en controle georganiseerd en gewerkt op basis van vertrouwen.

De VenW-organisatie bestaat uit de beleidsfunctie, de centrale beleids- en bestuursondersteunende functie, de centrale bedrijfsvoeringsfunctie (deze functies vormen samen de bestuurskern van het ministerie) en verder de uitvoerings- en kennisfuncties (RWS en KNMI) en de inspectiefunctie (IVW). Met name in de bestuurskern waar het beleid wordt voorbereid en het departement wordt gestuurd, wordt meer synergie, eenheid en samenhang aangebracht. Onderdelen die elkaar versterken worden samengebracht. De bedrijfsvoeringskaders en -regels worden vergaand gestandaardiseerd en geüniformeerd en processen vereenvoudigd, bovendien wordt de controletoeren verminderd. VenW sluit actief aan bij rijksbrede ontwikkelingen die betrekking hebben op de bedrijfsvoering. Beleid, uitvoering en inspectie zijn dicht bij elkaar gepositioneerd. Er is een stevige inhoudelijke en productieve verbinding en wisselwerking vanuit een gelijkwaardige positie. VenW integreert de strategische mobiliteits- en wateropgaven met de belangen van economie, leef-omgeving en veiligheid. In 2012 is VenW een ministerie dat snel en adequaat inspeelt op maatschappelijke en politieke ontwikkelingen. Beter in het organiseren van kennis, het bevorderen van innovatie en in het communiceren met de bestuurlijke en maatschappelijke omgeving. De nieuwe werkwijze wordt ondersteund door een flexibele inzet van mensen.

VenW moet een forse bezuiniging van circa 69 miljoen euro op de apparaatuitgaven invullen. De doelstelling van het kabinet gezien ligt een zwaar accent dit op personele reductie. Voor VenW betreft dit een reductie van 1 094 fte in de periode 2008 tot en met 2011 (waarvan 56 fte op door derden gefinancierde formatie). De omvang van VenW zal hierdoor afnemen van 12 686 fte in 2007 tot 11 592 fte in 2011<sup>1</sup>. Daarnaast wordt ook van de zelfstandige bestuursorganen LVNL, CBR en RDW verwacht dat zij door efficiënter te werken een reductie kunnen realiseren.

De Programma SG Vernieuwing Rijksdienst zal rijksbreed de doelstellingen van de Vernieuwing Rijksdienst monitoren en periodiek hierover informatie verstrekken.

#### 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:

---

<sup>1</sup> Dit is exclusief effecten als gevolg van beleidsintensiveringen als Anders Betalen voor Mobiliteit. Voor dit laatste is bij Ministerraadbesluit van 27 juni 2008 in tijdelijke uitbreiding van personele capaciteit voorzien.

- 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 verdiend 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 (waaronder de Brede Doel Uitkering) zal het uniformeren, standaardiseren van subsidie-regelingen en subsidievoorwaarden, het bundelen van subsidies en het efficiënter inrichten van verantwoording en controle prioriteit blijven. Rijksbreed zijn hiertoe trajecten in gang gezet, waarvan Ven W deel uit maakt. Dit betreft de ontwikkeling van een rijksbreed subsidiekader ter vereenvoudiging van het subsidiebeheer, een traject gericht op de vermindering van het aantal specifieke uitkeringen en de implementatie van de single information, single audit systematiek (SISA).

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.

Over het geheel genomen is het financieel en materieel beheer binnen het ministerie van voldoende niveau. Mede naar aanleiding van bevindingen van de Algemene Rekenkamer wordt in 2008 – en zo nodig doorlopend in 2009 – evenwel specifiek aandacht besteed aan het contractbeheer, het verplichtingen- en materieel beheer.

Het contractbeheer heeft in hoofdzaak betrekking op Rijkswaterstaat (RWS). Bij RWS wordt veel energie gestoken in de kwaliteit van de beheersing van innovatieve contractvormen bij de uitvoeringstaken op het gebied van aanleg, beheer en onderhoud van infrastructuur. Er zijn reeds zowel structurele als incidentele verbetermaatregelen getroffen. Zo is onder andere ingezet op standaardisatie van besteksteksten en beheersplannen. Daarnaast is een groot deel van de verbetermaatregelen gericht op training en opleiding van medewerkers. De effecten van de verschillende maatregelen hebben reeds merkbaar geleid tot een verbeterde contractbeheersing. Dit neemt niet weg dat met name de onderbouwing van de prestatieverklaring en specifiek bij prestatiecontracten de omgang met kortingen (contractuele boetes) een aandachtspunt blijft. RWS heeft zicht op de diensten waar in 2007 de beheersing niet op orde was. Op deze diensten wordt in 2008 – en zo nodig in 2009 – gericht toezicht gehouden en het verbetertraject stringent gemonitord. Onder meer door het uitvoeren van een operational audit naar de beheersing van prestatiecontracten en door het uitvoeren van een collegiale toets op de beheersing van de prestatiecontracten zal door RWS aanvullende zekerheid worden verkregen over de kwaliteit van de beheersing bij de risicovolle RWS-diensten.

Een goed verplichtingenbeheer is van vitaal belang voor een investeringsdepartement als VenW. Verbetering van het verplichtingenbeheer staat dan ook hoog op de agenda. In het recente verleden is prioritair ingezet op de verbetering van het beheer van grote verplichtingen. Zij betreffen rond de 80% van het financiële volume van VenW. Een pakket van generieke en dienstspecifieke maatregelen heeft geleid tot een gestage verbetering in het beheer van verplichtingen. Voor het beheer van kleinere verplichtingen (tot € 50 000) zijn in 2007 vereenvoudigingsmaatregelen genomen waarvan ik verwacht dat zij in 2008 bijdragen aan een verdere verbetering van het verplichtingenbeheer. Meer specifiek is aandacht gewenst voor de verdere verbetering van de tijdigheid van de vastlegging van verplichtingen tussen de € 50 000 en € 1 000 000 bij het kerndepartement gewenst. Dit gebeurt langs drie lijnen. Ten eerste door een verdere standaardisatie en waar mogelijk automatisering van het inkoopproces. Ten tweede door bij de betreffende dienstonderdelen gericht te sturen op gedragsverandering door een combinatie van bewustwording en sancties. Ten derde door te onderzoeken in hoeverre nog verdergaande vereenvoudiging van het financieel beheer kan bijdrage tot een kwalitatief beter verplichtingenbeheer.

Door organisatorische veranderingen stond in 2007 het materieel beheer bij RWS en KNMI onder druk. Bij RWS was sprake van een transitiejaar waarin bijna al het materieel beheer werd gecentraliseerd, met uitzondering van het netwerkgebonden materieel. De technische en organisatorische impact van deze wijziging is groter dan aanvankelijk werd ingeschat en vergt daardoor meer tijd. Het vlootbeheer, het operationeel beheer van kantoorgebouwen en de ICT-contracten zijn over het algemeen op orde. In 2008 zijn de belangrijkste inspanningen erop gericht om het operationeel beheer van de overige gebouwen en de lease-auto's op orde te krijgen. Bij het KNMI is sprake van het overgaan naar een nieuw geautomatiseerd systeem voor beheer van de activa. Hierdoor zijn de bestaande procedures voor materieel beheer niet meer toereikend. Deze procedures zullen worden herijkt met specifieke aandacht voor de uit te voeren inventarisaties. Het ministerie van VenW draagt bij aan de realisatie van de Kabinetbrede Aanpak Duurzame Ontwikkeling (KADO) door de criteria uit het Duurzaam Inkopen beleid voor inkopen, zoals beschreven in de begroting van het ministerie van VROM, te implementeren.

### **Totstandkoming van beleidsinformatie**

In de departementale begroting en verantwoording wordt beleidsinformatie opgenomen over doelen, prestaties en middelen. De beschikbaarheid van de beleidsinformatie neemt toe, maar de betrouwbaarheid en de bruikbaarheid van deze informatie is een punt van aandacht. In 2008 is een traject opgestart om de organisatie van het proces van totstandkoming en de waarborgen daarin voor de betrouwbaarheid en bruikbaarheid van deze informatie verder te verbeteren. Hierbij aandacht voor de eisen die hieraan worden gesteld, de te onderscheiden rollen en de communicatie daarover aan betrokkenen. Ook zullen in 2009 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 plaatsvinden op basis van financieel belang, politieke gevoeligheid, complexiteit van het totstandkomingsproces en de mogelijke aanwezigheid van belangen in de rapportageketen.

## 4. BATEN-LASTENDIENSTEN

### Rijkswaterstaat

#### *Introductie*

Rijkswaterstaat is de uitvoeringsorganisatie van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat die, in opdracht van de minister en de staatssecretaris van VenW de nationale infrastructurele netwerken in Nederland aanlegt, beheert en ontwikkelt.

Rijkswaterstaat werkt aan:

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

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat kent een scheiding tussen beleid, toezicht en uitvoering. Rijkswaterstaat fungeert hierbij als uitvoeringsorganisatie van het ministerie en is sinds 1 januari 2006 een agentschap. 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 af te wikkelen. Het betreft vooral bediening van instrumenten, verstrekken van route-informatie en incidentmanagement.
- Watermanagement: reguleren van de hoeveelheden water in het hoofdwatersysteem en van de kwaliteit daarvan, door het hanteren van de te onderscheiden categorieën «vasthouden/bergen/afvoeren» en «schoonhouden/scheiden/zuiveren».
- Beheer, onderhoud & ontwikkeling: instandhouding van objecten en areaal op een vooruitstrevende, toekomstgerichte manier, gericht op het ook in technische zin steeds verder ontwikkelen van het netwerk of systeem. Dit product voegt dus kwaliteit toe aan het netwerk. 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 beleidsondersteu-

ning en -adviesing, grote (aanleg)projecten en aansturing projecten en uitvoeringsorganisaties, het verstrekken van subsidies en basisinformatie.

#### *Doelmatigheid organisatie Rijkswaterstaat*

Teneinde te kunnen beoordelen hoe de doelmatigheid van de organisatie van Rijkswaterstaat zich in de tijd ontwikkelt, wordt gebruik gemaakt van een aantal indicatoren die een combinatie vormen van de kosten van het apparaat in relatie tot de geleverde productie en de kwaliteit van de organisatie als geheel. Naast deze kwantitatieve indicatoren zijn bij de beleidsartikelen meer kwalitatieve indicatoren opgenomen.

#### *Kosten per eenheid product*

- **Apparaatskosten per eenheid areaal (onderverdeeld naar netwerk)**  
Deze indicator geeft informatie over hoe de kosten die het apparaat van Rijkswaterstaat maakt voor het Beheer en Onderhoud van het areaal zich ontwikkelen (km<sup>2</sup>). Een dalende trend van de kosten die Rijkswaterstaat maakt per eenheid areaal geeft een indicatie van toenemende efficiency van Rijkswaterstaat op de activiteiten in kader van het Beheer en Onderhoud.

Apparaatskosten per eenheid areaal (x € 1 mln.)	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Hoofdwegennet	17 858	17 920	17 901	17 707	17 755	17 772
Hoofdvaarwegennet	16 092	16 147	16 130	15 955	15 999	16 014
Hoofdwatersystemen	762	765	764	756	758	759

- **Apparaatskosten per project (onderverdeeld naar netwerk)**  
Dit kengetal geeft inzicht in de ontwikkeling van de apparaatskosten die nodig zijn om de aanlegprojecten te realiseren. Een dalende trend is een indicatie van een doelmatiger inzet van het RWS-apparaat tijdens de realisatiefase van aanlegprojecten. Dit is een nieuwe indicator die bij HVWN en HWS beïnvloed wordt door fluctuaties in het aantal lopende projecten.

Apparaatskosten per project (x € 1 mln.)	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Hoofdwegennet	1 689	1 590	1 542	1 488	1 477	1 477
Hoofdvaarwegennet	354	319	369	367	392	392
Hoofdwatersystemen	541	475	542	638	737	737

#### *Organisatie Rijkswaterstaat*

- **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. Rijkswaterstaat streeft daarbij voortdurend naar een optimale kwalitatieve

en kwantitatieve omvang van de bedrijfsvoering. De definitie van overhead is met ingang van deze begroting aangescherpt om een zuiverder kengetal te krijgen en betere aansluiting op de interne sturing op overhead.

- Organisatiegrootte in fte's

Dit kengetal geeft aan hoe de formatie van RWS ontwikkeld en geeft hiermee aan met hoeveel medewerkers RWS zijn werkzaamheden verricht. Op zichzelf zegt dit kengetal niets over de doelmatigheid van RWS. Het kan wel gebruikt worden om een indicatie te geven van de ontwikkeling van het aantal medewerkers in verhouding tot het werk dat geleverd wordt (prestaties/geld).

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Percentage overhead	16,30%	16,30%	16,30%	16,30%	16,30%	16,30%
Organisatiegrootte RWS in FTE's	9 545	9 482	9 357	9 094	9 094	9 094

### De begroting van baten en lasten

De begroting van baten en lasten voor het jaar 2009 van Rijkswaterstaat (x € 1 000)							
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
<b>Baten</b>							
Opbrengst moederdepartement	2 419 698	2 031 504	1 886 154	1 873 394	1 979 473	2 089 667	2 184 317
Opbrengst overige departementen	6 251	0	0	0	0	0	0
Opbrengst derden	70 109	80 241	81 504	81 504	81 504	81 504	81 504
Rentebaten	3 168	800	800	800	800	800	800
Bijzondere baten	46 486	5 000	5 000	5 000	5 000	5 000	5 000
<b>Totaal baten</b>	<b>2 545 711</b>	<b>2 117 545</b>	<b>1 973 458</b>	<b>1 960 698</b>	<b>2 066 777</b>	<b>2 176 971</b>	<b>2 271 621</b>
<b>Lasten</b>							
<b>Apparaatskosten</b>	<b>1 054 865</b>	<b>995 204</b>	<b>992 967</b>	<b>988 286</b>	<b>972 640</b>	<b>973 079</b>	<b>974 073</b>
Personele kosten	768 141	750 758	736 919	726 377	705 885	705 885	705 885
Materiële kosten	286 724	244 446	256 048	261 909	266 755	267 194	268 188
<b>Onderhoud</b>	<b>1 385 291</b>	<b>1 058 514</b>	<b>910 757</b>	<b>899 146</b>	<b>1 016 723</b>	<b>1 124 033</b>	<b>1 217 772</b>
<b>Rentelasten</b>	<b>9 098</b>	<b>11 968</b>	<b>13 236</b>	<b>14 370</b>	<b>15 400</b>	<b>16 340</b>	<b>16 340</b>
<b>Afschrijvingskosten</b>	<b>50 161</b>	<b>43 309</b>	<b>53 948</b>	<b>56 346</b>	<b>59 464</b>	<b>60 969</b>	<b>60 886</b>
Materieel	48 424	46 238	49 668	51 872	55 797	57 969	57 886
Immaterieel	1 737	3 071	4 280	4 474	3 667	3 000	3 000
<b>Dotaties aan voorzieningen</b>	<b>4 783</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>
<b>Bijzondere lasten</b>	<b>32 601</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Totaal lasten</b>	<b>2 536 798</b>	<b>2 117 545</b>	<b>1 973 458</b>	<b>1 960 698</b>	<b>2 066 777</b>	<b>2 176 971</b>	<b>2 271 621</b>
<b>Saldo van baten en lasten</b>	<b>8 913</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

## Toelichting op de begroting van baten en lasten

### Baten

#### *Opbrengst moederdepartement*

De opbrengst moederdepartement betreft de omzet uit hoofde van activiteiten (en de daarmee samenhangende producten) die Rijkswaterstaat verricht voor het moederdepartement. De opbrengst moederdepartement is een vergoeding voor:

- het beheer en onderhoud van de infrastructuur;
- de apparaatskosten (personeel en materieel) van Rijkswaterstaat die verband houden met de aanleg en onderhoud van infrastructuur;
- de capaciteit die Rijkswaterstaat levert in het kader van zijn kennis- en adviestaken.

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

Specificatie opbrengst Moederdepartement (x € 1 000)	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Hoofdwatersystemen	330 519	285 839	302 315	307 070	309 670	337 209
Hoofdwegen	1 268 785	1 071 773	1 013 475	1 130 516	1 236 534	1 320 839
Regionaal/Lokaal	504	649	759	188	403	171
Hoofdvaarwegen	373 544	470 607	499 385	485 300	487 307	470 825
Mega-projecten niet-verkeer en vervoer	20 881	21 776	22 396	22 389	21 657	21 028
Megaprojecten verkeer en vervoer	301	0	0	0	0	0
Kennis en expertise	36 970	35 510	35 064	34 010	34 096	34 245
<b>Totaal</b>	<b>2 031 504</b>	<b>1 886 154</b>	<b>1 873 394</b>	<b>1 979 473</b>	<b>2 089 667</b>	<b>2 184 317</b>

#### *Opbrengst derden*

Deze opbrengsten hebben betrekking op vergoedingen van onder meer provincies, gemeenten en de Europese Unie in het kader van het beheer en onderhoud van de infrastructuur en de kennis- en adviesfunctie. Daarnaast bevat deze post de verwachte opbrengsten uit schaderijdingen en schadevaringen ter dekking van de kosten van reparatiewerkzaamheden.

Specificatie opbrengst Derden (X € 1 000)	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Schaderijdingen/varingen	21 000	21 000	21 000	21 000	21 000	21 000
Vergunningen WVO	22 500	22 500	22 500	22 500	22 500	22 500
Vergoeding provincies etc.	36 741	38 004	38 004	38 004	38 004	38 004
<b>Totaal</b>	<b>80 241</b>	<b>81 504</b>	<b>81 504</b>	<b>81 504</b>	<b>81 504</b>	<b>81 504</b>

#### *Rentebaten*

Rentebaten hebben betrekking op rentevergoedingen over de rekening-courant en korte termijn deposito's die door Rijkswaterstaat worden aangehouden.



### *Bijzondere baten*

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

## **Lasten**

### *Personele kosten*

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 in deze omvang zelf structureel in huis te hebben.

Specificatie personele kosten	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Aantal fte's	9 545	9 482	9 357	9 094	9 094	9 094
Kosten per fte (x € 1 000)	71	71	71	72	72	72
Eigen personeelskosten (x € 1 000)	673 018	671 919	666 377	650 885	650 885	650 885
Inhuur (x € 1 000)	77 740	65 000	60 000	55 000	55 000	55 000
Totaal personele kosten (x € 1 000)	750 758	736 919	726 377	705 885	705 885	705 885

Conform het ondernemingsplan en daarbovenop het aandeel van Rijkswaterstaat in de taakstelling Balkenende IV, dalen de fte's van Rijkswaterstaat tot 9 094 vanaf ultimo 2011. Als gevolg van deze toenemende daling zullen naar verwachting de gemiddelde kosten per fte licht toenemen. Dit wordt veroorzaakt doordat daling voornamelijk zal plaatsvinden in de lagere functieschalen, o.a. door efficiency facilitair bedrijf, operationele ICT-taken (helpdesk) naar de markt en minder uitvoerende taken GWW-sector c.q. inkoop.

De daling van de inhuurkosten is het gevolg van het streven van Rijkswaterstaat om de kernactiviteiten uit te voeren met medewerkers in vaste dienst. Op deze manier kan het opbouwen en behouden van kritische kennis en ervaring het best geborgd worden. Dit streven laat onverlet dat pieken in de opdrachtportefeuille, fluctuaties in bezetting en arbeidsmarkt-omstandigheden blijvend zullen nopen tot het tijdelijk aantrekken van ingehuurd capaciteit.

### *Materiële kosten*

De materiële kosten bestaan onder andere uit:

- bureau-, voorlichtings- en huisvestingskosten;
- kosten voor onderhoud, exploitatie, huren en leasen van directe en indirecte bedrijfsmiddelen (niet zijnde infrastructuur) benodigd voor de uitvoering van eerder genoemde taken;

### *Onderhoud*

De kosten beheer en onderhoud hebben betrekking op de kosten die in rekening worden gebracht door derden (met name aannemers en ingenieursbureaus). Deze voeren werkzaamheden uit die direct bijdragen aan het beheer en de instandhouding van de infrastructuur. Deze post fluctueert als gevolg van schommelingen in de beschikbaarheid van middelen voor het uitvoeren van beheer en onderhoud (zie ook de toelichting bij Opbrengst 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 4%. Dit betreft het gewogen gemiddelde rentepercentage dat gebaseerd is op de looptijd van de te onderscheiden leningcomponenten. Daarnaast bestaat er kans dat stand rekening-courant gedurende het jaar regelmatig een roodstand vertoont.

### Afschrijvingskosten

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

De volgende afschrijvingstermijnen worden gehanteerd:

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

### Dotatie voorzieningen

Dit betreft met name dotaties voor voorzieningen groot onderhoud aan gebouwen en vaartuigen en een voorziening dubieuze debiteuren.

### Kasstroomoverzicht

Kasstroomoverzicht Rijkswaterstaat (in €1 000)							
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
<b>1. Rekening courant RHB 1 januari</b>	<b>201 288</b>	<b>31 484</b>	<b>65 256</b>	<b>52 117</b>	<b>52 851</b>	<b>61 276</b>	<b>61 276</b>
<b>2. Totaal operationele kasstroom</b>	<b>- 90 555</b>	<b>83 081</b>	<b>40 809</b>	<b>57 080</b>	<b>67 889</b>	<b>60 969</b>	<b>60 886</b>
3a. -/- totaal investeringen	83 598	100 000	85 000	85 000	85 000	85 000	85 000
3b. +/+ totaal desinvesteringen	25 349	0	0	0	0	0	0
<b>3. Totaal investeringskasstroom</b>	<b>- 58 249</b>	<b>- 100 000</b>	<b>- 85 000</b>	<b>- 85 000</b>	<b>- 85 000</b>	<b>- 85 000</b>	<b>- 85 000</b>
4a. -/- eenmalige uitkering aan moederdepart.	0	0	0	0	0	0	0
4b. +/+ eenmalige storting door moederdepart.	0	0	0	0	0	0	0
4c. +/+ aflossingen op leningen	- 56 529	- 49 309	- 53 948	- 56 346	- 59 464	- 60 969	- 60 886
4d. -/- beroep op leenfaciliteit	35 529	100 000	85 000	85 000	85 000	85 000	85 000
<b>4. Totaal financieringskasstroom</b>	<b>- 21 000</b>	<b>50 691</b>	<b>31 052</b>	<b>28 654</b>	<b>25 536</b>	<b>24 031</b>	<b>24 114</b>
<b>5. Rekening courant RHB 31 december (=1+2+3+4)</b>	<b>31 484</b>	<b>65 256</b>	<b>52 117</b>	<b>52 851</b>	<b>61 276</b>	<b>61 276</b>	<b>61 276</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

### *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.

## **Inspectie Verkeer en Waterstaat**

### *Introductie*

Op 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. De Inspectie bericht over de resultaten van het werk.

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, uitvoering en toezicht. De Inspectie Verkeer en Waterstaat opereert hierbij als toezichtorganisatie. Het formuleren van beleid is belegd bij de beleidsdirectoraten generaal. Dit betekent dat de doelstellingen van de baten/lastendienst mede 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 drie de hoofddomeinen (Land, Lucht en Water). Een gedetailleerde uitwerking van de taken en de grondslag is te vinden in het Jaarplan 2009 van de Inspectie Verkeer en Waterstaat. De inspectieactiviteiten passen binnen de beleidsdoelstellingen, zoals deze in de artikelen 31 tot en met 36 in de begroting van Verkeer en Waterstaat zijn weergegeven.

### **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, nadat 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.

In het kader van de «vernieuwing rijksdienst» is de Inspectie Verkeer en Waterstaat voornemens een groot deel van de toelatings- en continueringstaken over te dragen naar externe partijen. Daarnaast gaat de Inspectie, onder andere door digitalisering, efficiënter werken. Door deze ontwikkelingen wordt in 2010 een reductie van 20% van het totale aantal fte ten opzichte van het aantal fte in 2008 bereikt.

### *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 voor 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 Veiligheidsbalans (voorheen Jaarbericht) en in publicaties die specifiek op bedrijven of het publiek zijn gericht. Burgers, ondernemingen en overheden kunnen ook terecht op de website van de Inspectie Verkeer en Waterstaat 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 Verkeer en Waterstaat en de Inspectie worden afspraken gemaakt over de output die wordt geleverd en de bijbehorende kostprijzen. Deze laatste zijn belangrijke indicatoren van de doelmatigheidsverbetering, die de baten/lastendienst de komende jaren dient te realiseren. Onderdeel van de resultaatgerichte sturing is de presentatie van de kosten en het volgen van de ontwikkelingen in de tijd. De sturing geschiedt daarbij door onder andere te bepalen wat de voortbrengingstijd is van de producten. Doelmatigheidswinst ontstaat als, bijvoorbeeld met behulp van digitalisering, die tijd kan worden bekort. Dit kan leiden tot:

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

Doelmatigheid kan ook in kwaliteit tot uiting komen door:

- verkorting van de doorlooptijd;
- vermindering van het aantal beroepsprocedures/bezwaarschriften en het aantal vormfouten;
- verhoging van de klanttevredenheid.

## Doelmatigheidsindicatoren Inspectie Verkeer en Waterstaat

	2008			2009			2010			2011			2012			2013				
	T/C	I/H	KAB	TOT	T/C	I/H	KAB	TOT	T/C	I/H	KAB	TOT	T/C	I/H	KAB	TOT	T/C	I/H	KAB	TOT
Taxi	544	2 770	2 141	5 455	260	2 911	2 249	5 420	360	2 566	1 984	4 910	360	2 495	1 929	4 784	360	2 437	1 885	4 682
Bus	547	2 284	1 089	3 931	261	2 400	1 155	3 816	362	2 288	1 091	3 721	362	2 058	990	3 410	362	2 010	967	3 339
Goederenvervoer	1 381	8 120	6 722	16 222	659	8 532	7 063	16 253	913	8 061	6 669	15 643	913	7 314	6 051	14 278	913	7 144	5 910	13 967
Rail	1 317	4 089	1 827	7 234	629	4 296	1 920	6 845	872	3 787	1 693	6 351	872	3 683	1 646	6 201	872	3 597	1 608	6 077
Tram en metro	90	178	0	268	43	187	0	230	60	177	0	236	60	160	0	220	60	156	0	216
<b>Totaal Land</b>	<b>3 879</b>	<b>17 441</b>	<b>11 789</b>	<b>33 109</b>	<b>1 852</b>	<b>18 326</b>	<b>12 387</b>	<b>32 564</b>	<b>2 566</b>	<b>16 155</b>	<b>10 917</b>	<b>29 638</b>	<b>2 566</b>	<b>15 710</b>	<b>10 616</b>	<b>28 893</b>	<b>2 566</b>	<b>15 345</b>	<b>10 370</b>	<b>28 281</b>
Luchthavens en Luchtruim	5 949	3 585	1 234	10 168	2 554	3 767	1 296	7 617	3 539	3 559	1 225	8 323	3 539	3 229	1 111	7 880	3 539	3 154	1 085	7 779
Luchtvaartoperationele Bedrijven	4 381	1 488	2 430	8 299	2 091	1 564	2 553	6 208	2 898	1 477	2 413	6 788	2 898	1 340	2 189	6 428	2 898	1 309	2 138	6 346
Luchtvaarttechnische Bedrijven	3 433	1 134	3 728	8 296	1 639	1 192	3 917	6 748	2 272	1 126	3 701	7 099	2 272	1 022	3 358	6 651	2 272	998	3 280	6 549
<b>Totaal Lucht</b>	<b>13 163</b>	<b>6 208</b>	<b>7 392</b>	<b>26 763</b>	<b>6 284</b>	<b>6 523</b>	<b>7 767</b>	<b>20 574</b>	<b>8 709</b>	<b>6 163</b>	<b>7 338</b>	<b>22 210</b>	<b>8 709</b>	<b>5 592</b>	<b>6 658</b>	<b>20 959</b>	<b>8 709</b>	<b>5 462</b>	<b>6 503</b>	<b>20 674</b>
Koopvaardij	2 910	6 377	3 101	12 389	1 389	6 701	3 259	11 349	1 925	6 331	3 079	11 335	1 925	5 744	2 793	10 463	1 925	5 611	2 728	10 265
Visserij	353	54	1 708	2 115	168	57	1 795	2 020	233	53	1 696	1 983	233	48	1 539	1 821	233	47	1 503	1 784
Binnenvaart	1 459	1 200	3 498	6 157	897	1 260	3 676	5 633	965	1 191	3 473	5 629	965	1 081	3 151	5 197	965	1 055	3 078	5 099
Waterbeheer	2 791	4 214	270	7 275	1 332	4 428	284	6 044	1 847	4 183	268	6 298	1 847	3 903	243	5 886	1 847	3 707	237	5 792
<b>Totaal Water</b>	<b>7 513</b>	<b>11 845</b>	<b>8 578</b>	<b>27 936</b>	<b>3 587</b>	<b>12 445</b>	<b>9 013</b>	<b>25 045</b>	<b>4 971</b>	<b>11 759</b>	<b>7 945</b>	<b>23 887</b>	<b>4 971</b>	<b>10 669</b>	<b>7 727</b>	<b>23 366</b>	<b>4 971</b>	<b>10 421</b>	<b>7 547</b>	<b>22 938</b>
<b>Totaal specifieke taken</b>				<b>13 848</b>				<b>1 395</b>				<b>1 398</b>				<b>1 398</b>				<b>1 399</b>
<b>Totaal Inspectie</b>	<b>24 555</b>	<b>35 494</b>	<b>27 759</b>	<b>101 656</b>	<b>11 723</b>	<b>37 294</b>	<b>29 166</b>	<b>79 578</b>	<b>16 246</b>	<b>35 236</b>	<b>27 553</b>	<b>80 431</b>	<b>16 246</b>	<b>31 971</b>	<b>25 001</b>	<b>74 616</b>	<b>16 246</b>	<b>31 227</b>	<b>24 420</b>	<b>73 292</b>

In voorgaand overzicht zijn voor de drie hoofdprocessen, Toelating/Continuering (T/C), Inspectie/Handhaving (I/H) en Kennis, Advies en Berichtgeving (KAB) de kosten per domein van toezicht weergegeven voor de periode tussen 2008 en 2013. In dit overzicht is de uitplaatsing van een groot deel van de T/C activiteiten per 1 januari 2009 verwerkt. De kosten van de specifieke taken betreffen vanaf 2009 voor het Bureau Bestuurlijke Boete, die niet zijn omgeslagen naar de dertien domeinen van toezicht. Voor 2008 betreft dit tevens een aantal elementen uit het Informatieplan (digitalisering van het toezicht), zoals het project Boordcomputer Taxi.

### De begroting van baten en lasten

De begroting van baten en lasten voor het jaar 2009 van de Inspectie Verkeer en Waterstaat (x € 1 000)							
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
<b>Baten</b>							
Opbrengst moederdepartement	72 429	79 144	68 364	64 967	60 765	59 152	57 828
Opbrengst overige departementen							
Opbrengst derden	21 570	22 312	11 014	15 264	15 264	15 264	15 264
Rentebaten	262	200	200	200	200	200	200
Bijzondere baten	714	0	0	0	0	0	0
<b>Totaal baten</b>	<b>94 975</b>	<b>101 656</b>	<b>79 578</b>	<b>80 431</b>	<b>76 229</b>	<b>74 616</b>	<b>73 292</b>
<b>Lasten</b>							
<b>Apparaatskosten</b>	<b>98 934</b>	<b>98 898</b>	<b>74 489</b>	<b>74 717</b>	<b>71 411</b>	<b>72 559</b>	<b>71 234</b>
Personele kosten	75 241	70 900	55 870	56 040	53 559	54 421	53 427
Materiële kosten	23 693	27 998	18 619	18 677	17 852	18 138	17 807
<b>Rentelasten</b>	<b>48</b>	<b>608</b>	<b>607</b>	<b>537</b>	<b>467</b>	<b>400</b>	<b>401</b>
<b>Afschrijvingskosten</b>	<b>867</b>	<b>2 150</b>	<b>4 482</b>	<b>5 177</b>	<b>4 351</b>	<b>1 657</b>	<b>1 657</b>
Materieel	726	1 202	1 332	1 181	1 197	811	811
Immaterieel	141	948	3 150	3 996	3 154	846	846
<b>Dotaties voorzieningen</b>	<b>94</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Buitengewone lasten</b>	<b>1 077</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Totaal lasten</b>	<b>101 020</b>	<b>101 656</b>	<b>79 578</b>	<b>80 431</b>	<b>76 229</b>	<b>74 616</b>	<b>73 292</b>
<b>Saldo van baten en lasten</b>	<b>- 6 044</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

### Toelichting op de begroting van baten en lasten

#### 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

Apparaatskosten zijn te onderscheiden in Personele kosten en Materiële kosten.

### *Personele kosten*

De specificatie van de personele kosten is als volgt:

Personeel	Realisatie 2007	Begroot 2008	Begroot 2009	Begroot 2010	Begroot 2011	Begroot 2012	Begroot 2013
Aantal Fte's	991	962	834	785	738	738	738
Kosten per fte (x € 1 000)	76	74	67	71	73	74	72
Personeelskosten (x € 1 000)	75 241	70 900	55 870	56 040	53 559	54 421	53 427

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.

### *Materiële kosten*

De materiële kosten hebben betrekking op:

- bureau-, voorlichtings- en huisvestingskosten;
- kosten voor onderhoud en exploitatie van bedrijfsmiddelen;
- kosten voor het 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 de immateriële vaste activa die door de Inspectie Verkeer en Waterstaat worden aangehouden 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

### *Saldo van baten en lasten*

Het saldo van baten en lasten betreft het verschil tussen de kosten en de opbrengsten.



## Kasstroomoverzicht

Kasstroomoverzicht Inspectie Verkeer en Waterstaat (x € 1 000)							
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
<b>1. Rekening courant RHB 1 januari</b>	<b>0</b>	<b>5 551</b>	<b>8 698</b>	<b>6 716</b>	<b>3 738</b>	<b>1 887</b>	<b>1 730</b>
<b>2. Totaal operationele kasstroom</b>	<b>5 908</b>	<b>500</b>	<b>2 500</b>	<b>2 200</b>	<b>2 500</b>	<b>1 500</b>	<b>2 600</b>
3a. -/- totaal investeringen	- 4 477	- 7 959	- 7 997	- 2 196	2 029	- 3 706	- 3 000
3b. +/- totaal desinvesteringen	0	0	0	0	0	0	0
<b>3. Totaal investeringskasstroom</b>	<b>- 4 477</b>	<b>- 7 959</b>	<b>- 7 997</b>	<b>2 196</b>	<b>- 2 029</b>	<b>- 3 706</b>	<b>- 3 000</b>
4a. -/- eenmalige uitkering aan moederdepart.	- 1 889	0	0	0	0	0	0
4b. +/- eenmalige storting door moederdepart.	0	5 797	0	0	0	0	0
4c. -/- aflossingen op leningen	- 1 244	- 3 150	- 4 482	- 5 178	4 351	- 1 657	- 3 059
4d. +/- beroep op leenfaciliteit	7 253	7 959	7 997	2 196	2 029	3 706	3 000
<b>4. Totaal financieringskasstroom</b>	<b>4 120</b>	<b>10 606</b>	<b>3 515</b>	<b>- 2 982</b>	<b>2 322</b>	<b>2 049</b>	<b>- 59</b>
<b>5. Rekening courant RHB 31 december (=1+2+3+4)</b>	<b>5 551</b>	<b>8 698</b>	<b>6 716</b>	<b>3 738</b>	<b>1 887</b>	<b>1 730</b>	<b>1 271</b>

### Toelichting op het kasstroomoverzicht

#### *Investeringskasstroom*

Investeringsvinden vooral plaats in computersystemen en software (zelf ontwikkeld en licenties) en het wagenpark.

#### *Financieringskasstroom*

Het beroep op de leenfaciliteit van het Ministerie van Financiën betreft investeringen in 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 luchtvaartmeteorologische 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 terechtkomen waar ze daadwerkelijk nodig zijn: burgers, brandweer, politie, water- en wegbeheerders, luchtvaartautoriteiten, bedrijven, beleidsmakers en rampenbestrijders. Daarbij spelen ook de particuliere weerbureaus en de media een belangrijke rol.

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

De meetbare gegevens voor deze drie productgroepen zijn opgenomen in het beleidsartikel 37.

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

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

---

<sup>1</sup> Onze Minister: de Minister van Verkeer en Waterstaat

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 voor het jaar 2009 van het KNMI (x € 1 000)							
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
<b>Baten</b>							
Opbrengst moederdepartement	28 304	28 962	29 179	28 511	27 180	27 179	28 039
Opbrengst overige departementen	295	112	112	112	112	112	112
Opbrengst derden	18 578	16 606	16 049	16 049	16 049	15 749	15 749
Rentebaten	102	50	35	25	25	25	25
Buitengewone lasten	97	91	89	0	0	0	0
<b>Totaal baten</b>	<b>47 376</b>	<b>45 821</b>	<b>45 464</b>	<b>44 697</b>	<b>43 366</b>	<b>43 065</b>	<b>43 925</b>
<b>Lasten</b>							
<b>Apparaatskosten</b>	<b>45 439</b>	<b>44 777</b>	<b>43 309</b>	<b>42 643</b>	<b>41 314</b>	<b>41 013</b>	<b>41 013</b>
Personele kosten	33 351	31 590	30 839	30 175	29 133	28 832	28 832
Materiële kosten	12 088	13 187	12 470	12 468	12 181	12 181	12 181
<b>Rentelasten</b>	<b>77</b>	<b>108</b>	<b>206</b>	<b>252</b>	<b>289</b>	<b>263</b>	<b>263</b>
<b>Afschrijvingskosten</b>	<b>1 738</b>	<b>1 844</b>	<b>1 844</b>	<b>1 755</b>	<b>1 755</b>	<b>1 755</b>	<b>1 755</b>
Materieel	1 738	1 844	1 844	1 755	1 755	1 755	1 755
Immaterieel	0	0	0	0	0	0	0
<b>Dotaties aan voorzieningen</b>	<b>283</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Buitengewone lasten</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Totaal lasten</b>	<b>47 540</b>	<b>46 729</b>	<b>45 359</b>	<b>44 650</b>	<b>43 358</b>	<b>43 031</b>	<b>43 031</b>
<b>Saldo van baten en lasten</b>	<b>- 164</b>	<b>- 908</b>	<b>105</b>	<b>47</b>	<b>8</b>	<b>34</b>	<b>894</b>

### Toelichting op de begroting van baten en lasten

#### Baten

Opbrengst overige departementen en derden	Realisatie 2007	Begroot 2008	Begroot 2009
Opbrengsten luchtvaart	9 784	9 926	10 330
Projecten extern gefinancierd	7 521	4 880	4 799
Datavestrekkingen en licenties	960	830	890
Overige opbrengsten	608	142	142
<b>Totaal opbrengst derden</b>	<b>18 873</b>	<b>15 778</b>	<b>16 161</b>

#### *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).

Personeel	Realisatie 2007	Begroot 2008	Begroot 2009	Begroot 2010	Begroot 2011	Begroot 2012	Begroot 2013
<i>Ambtelijk personeel</i>							
kosten (x € 1 000)	32 955	31 390	30 639	29 975	28 933	28 632	28 632
Aantal Fte's	459	443	434	423	400	400	400
<b>Kosten per fte (x € 1 000)</b>	72	71	71	71	72	72	72
<i>Post-actief personeel</i>							
kosten (x € 1 000)	396	200	200	200	200	200	200
Aantal Fte's	16	14	14	14	13	12	10
<b>Kosten per fte (x € 1 000)</b>	25	14	14	14	15	17	21

#### *Materiële kosten*

De geraamde huisvestingskosten bedragen € 4,3 mln. waarvan € 3,3 mln. huur. Het resterende deel van de materiële kosten is als volgt verdeeld:

Contributies en bijdragen	€ 2,3 mln.
Onderhoudskosten waarneem- en computerapparatuur	€ 2,2 mln.
Overige kosten	€ 1,7 mln.

#### *Rentelasten*

De rente vloeit voort uit rente- en aflossingsdragend vermogen. Het rentepercentage varieert van 4,23% 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. € 2 mln. Door jaarlijks het investeringsniveau constant te houden zijn ook de afschrijvingskosten per jaar € 2 mln. (begroting).

Het KNMI hanteert een grens van € 2 500 bij het activeren van investeringen.

#### *Dotaties voorzieningen*

Er zijn geen dotaties voorzien.

## Kasstroomoverzicht

Kasstroomoverzicht KNMI (€ 1 000)							
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
<b>1. Rekening courant RHB 1 januari</b>	<b>6 401</b>	<b>3 439</b>	3183	3 642	3 678	3 380	2 888
<b>2. Totaal operationele kasstroom</b>	<b>- 600</b>	<b>334</b>	<b>1365</b>	<b>1 270</b>	<b>1 336</b>	<b>1 501</b>	<b>2 480</b>
3a. -/- totaal investeringen	- 2 334	- 2 000	- 2 000	- 2 000	- 2 000	- 2 000	- 2 000
3b. +/- totaal desinvesteringen	191						
<b>3. Totaal investeringskasstroom</b>	<b>- 2 143</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 moederdepart.	0	0	0	0	0	0	0
4c. -/- aflossingen op leningen	- 1 719	- 590	- 906	- 1 234	- 1 634	- 1 993	- 1 693
4d. +/- beroep op leenfaciliteit	1 500	2 000	2 000	2 000	2 000	2 000	2 000
<b>4. Totaal financieringskasstroom</b>	<b>- 219</b>	<b>1 410</b>	<b>1 094</b>	<b>766</b>	<b>366</b>	<b>7</b>	<b>307</b>
<b>5. Rekening courant RHB 31 december (=1+2+3+4)</b>	<b>3 439</b>	<b>3 183</b>	<b>3 642</b>	<b>3 678</b>	<b>3 380</b>	<b>2 888</b>	<b>3 675</b>

### 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 2008 is deze in 2008 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 Integraal waterbeheer	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Stand ontwerpbegroting 2008	75 502	73 850	70 606	69 854	69 542	69 542
Amendement 31 200 XIII, nr. 22, Koppejan en Roefs	0					
1e suppletore wet 2008	1 142	4 231	94	- 1 383	- 1 412	- 1 390
Nieuwe mutaties	1 474	1 301	786	137	212	118
Stand ontwerpbegroting 2009	78 118	79 382	71 486	68 608	68 342	68 270

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1 000)						
Verplichtingen/uitgaven	2008	2009	2010	2011	2012	2013
1. Loonbijstelling	1 104	1 081	962	913	911	913
2. Toedeling taakstelling CA		- 291	- 583	- 1 167	- 1 167	- 1 167
Overige mutaties	370	511	407	391	468	371
<b>Totaal</b>	<b>1 474</b>	<b>1 301</b>	<b>786</b>	<b>137</b>	<b>212</b>	<b>118</b>

Ad 1. Dit betreft de toedeling van de loonbijstelling tranche 2008.

Ad 2. Dit betreft het aandeel van dit artikel in de taakstelling uit het Coalitieakkoord (CA). In de begroting 2008 was deze taakstelling in zijn geheel geparkeerd op artikel 40. Nu vindt de toedeling naar de juiste artikelen plaats.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
31 Integraal waterbeheer	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Stand ontwerpbegroting 2008	454	454	454	454	454	454
Amendementen						
1e suppletore wet 2008						
Nieuwe mutaties	116	116	116	116	116	116
Stand ontwerpbegroting 2009	570	570	570	570	570	570

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1 000)						
Ontvangsten	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Overige mutaties	116	116	116	116	116	116
<b>Totaal</b>	116	116	116	116	116	116

### 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	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Stand ontwerpbegroting 2008	52 580	54 383	48 151	47 836	47 395	47 395
Amendementen						
1e suppletore wet 2008	- 38	- 1 797	- 1 706	- 2 352	- 2 378	- 2 377
Nieuwe mutaties	1 622	1 825	1 138	1 048	1 258	988
Stand ontwerpbegroting 2009	54 164	54 411	47 583	46 532	46 275	46 006

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1 000)						
uitgaven	2008	2009	2010	2011	2012	2013
1. Loonbijstelling	991	1 036	891	867	858	860
2. Toedeling taakstelling CA	2	508	42	- 575	- 575	- 575
Overige mutaties	631	281	205	756	975	703
Totaal	1 622	1 825	1 138	1 048	1 258	988

Ad 1. Dit betreft de toedeling van de loonbijstelling tranche 2008.

Ad 2. Dit betreft het aandeel van dit artikel in de taakstelling uit het Coalitieakkoord. In de begroting 2008 was deze taakstelling in zijn geheel geparkeerd op artikel 40. Nu vindt de toedeling naar de juiste artikelen plaats.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
32 Optimale veiligheid in of agv. mobiliteit	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Stand ontwerpbegroting 2008	3 400	3 400	3 400	3 400	3 400	3 400
Amendementen						
1e suppletore wet 2008	194					
Nieuwe mutaties		300	300	300	300	300
Stand ontwerpbegroting 2009	3 594	3 700	3 700	3 700	3 700	3 700



Specificaties nieuwe mutaties (x € 1 000)						
Ontvangsten	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Overige mutaties		300	300	300	300	300
Totaal	0	300	300	300	300	300

### 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	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Stand ontwerpbegroting 2008	51 005	56 488	46 083	45 135	44 325	44 325
Amendementen						
1e suppletore wet 2008	544	- 14 524	- 3 555	- 4 395	- 4 436	- 4 435
Nieuwe mutaties	2 186	5 783	9 001	1 307	1 566	924
Stand ontwerpbegroting 2009	53 735	47 747	51 529	42 047	41 455	40 814

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1 000)						
uitgaven	2008	2009	2010	2011	2012	2013
1. Loonbijstelling	694	652	656	617	607	607
2. Toedeling taakstelling CA		125	- 90	- 702	- 702	- 702
3. Luchthaven Bonaire		3 000	7 000			
Overige mutaties	1 492	2 006	1 435	1 392	1 661	1 019
Totaal	2 186	5 783	9 001	1 307	1 566	924

- Ad 1. Dit betreft de toedeling van de loonbijstelling tranche 2008.
- Ad 2. Dit betreft het aandeel van dit artikel in de taakstelling uit het Coalitieakkoord. In de begroting 2008 was deze taakstelling in zijn geheel geparkeerd op artikel 40. Nu vindt de toedeling naar de juiste artikelen plaats.
- Ad 3. Deze mutatie betreft het beschikbaar stellen van middelen in 2009 en 2010 ten behoeve van de luchthaven van Bonaire.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
33 Veiligheid gericht op de beheersing van veiligheidsrisico's	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Stand ontwerpbegroting 2008	0	0	0	0	0	0
Amendementen						
1e suppletore wet 2008						
Nieuwe mutaties						
Stand ontwerpbegroting 2009	0	0	0	0	0	0

### 34 Betrouwbare netwerken en acceptabele reistijd

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
34 Betrouwbare netwerken en reistijden	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Stand ontwerpbegroting 2008	134 899	102 089	82 181	71 679	70 536	55 536
Amendementen						
1e suppletore wet 2008	16 293	- 5 169	- 5 237	- 5 438	- 5 387	- 5 383
Nieuwe mutaties	- 23 351	- 9 136	- 9 761	- 7 156	- 7 157	- 2 440
Stand ontwerpbegroting 2009	127 841	87 784	67 183	59 085	57 992	47 713

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1 000)						
uitgaven	2008	2009	2010	2011	2012	2013
1. Loonbijstelling	1 711	1 424	1 126	910	908	909
2. Vrijval BTW contractsector	- 12 800					
3. Enveloppe Ketenversterking	- 5 000	- 5 000	- 5 000	- 5 000	- 5 000	
4. SUNIJ-lijn		- 1 132	- 1 132	- 1 132	- 1 132	- 1 132
5. Voorfinanciering bijdrage streekvervoer	- 8 000	- 4 000	- 4 000			
Overige mutaties	738	- 428	- 755	- 1 934	- 1 933	- 2 217
Totaal	- 23 351	- 9 136	- 9 761	- 7 156	- 7 157	- 2 440

- Ad 1. Dit betreft de toedeling van de loonbijstelling tranche 2008.
- Ad 2. De bij Voorjaarsnota verkregen vergoeding van het ministerie van Financiën voor in eerdere jaren betaalde BTW aan de contractsector, wordt thans ingezet voor hogere uitgaven binnen Hoofdstuk XII.
- Ad 3. Dit betreft een overboeking van de oorspronkelijk aan dit artikel toegevoegde middelen voor ketenversterking (enveloppe OV) naar het Infrastructuurfonds ten behoeve van de financiering van de tweede tranche quick-wins. Zie ook het gestelde bij IF/artikel 14 Regionaal lokaal.
- Ad 4. De gereserveerde middelen voor het groot vervangingsonderhoud en de infraprovider van de Sneltram Utrecht-Nieuwegein (SUNIJ-lijn) worden structureel overgeboekt naar artikel 39.02. Dit omdat de middelen worden beschikt via de BDU.
- Ad 5. Met het via de BDU (onderdeel 39.02) eenmalig ter beschikking stellen van een bedrag ad € 16 mln. aan de provincies en de stadsregio's, kan het klimaat voor het streekvervoer worden verbeterd. Het gaat om een eenmalige bijdrage om een structurele verandering teweeg te brengen. VenW zal het bedrag dit jaar voorfinancieren (deels kasschuif met Infrafondsartikel

13). De finale dekking zal plaatsvinden bij een volgend begrotingsbesluit.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
34 Betrouwbare netwerken en reistijden	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Stand ontwerpbegroting 2008	98	98	98	98	98	98
Amendementen						
1e suppletore wet 2008	2 000					
Nieuwe mutaties						
Stand ontwerpbegroting 2009	2 098	98	98	98	98	98

### 35 Mainports en logistiek

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
35 Mainports en logistiek	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Stand ontwerpbegroting 2008	75 030	62 749	60 174	56 237	55 078	55 078
Amendement 31 200 XII, nr. 60, Koopmans, Roefs, de Krom	3 000					
1e suppletore wet 2008	4 976	- 539	- 621	- 846	- 853	- 849
Nieuwe mutaties	- 4 293	7 368	396	937	- 1 985	- 1 752
Stand ontwerpbegroting 2009	78 713	69 578	59 949	56 328	52 240	52 477

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1 000)						
uitgaven	2008	2009	2010	2011	2012	2013
1. Vertraging aanbesteding ETCS	- 3 000	5 000				
2. Vertraging innovatiefonds binnenvaart	- 430	- 426	- 439	1 484		
3. Vertraging innovatiefonds zeevaart		- 500	- 900	1 700	- 300	
4. Loonbijstelling	1 297	1 291	1 281	1 257	1 256	1 258
5. Toedeling taakstelling CA		- 39	- 496	- 1 590	- 1 590	- 1 590
Overige mutaties	- 2 160	2 042	950	- 1 914	- 1 351	- 1 420
Totaal	- 4 293	7 368	396	937	- 1 985	- 1 752

- Ad 1. Betreft een vertraging van de aanbesteding ETCS.
- Ad 2. Betreft een vertraging van de subsidieregeling innovatiefonds binnenvaart.
- Ad 3. Betreft een vertraging van de subsidieregeling innovatiefonds zeevaart.
- Ad 4. Dit betreft de toedeling van de loonbijstelling tranche 2008.
- Ad 5. Dit betreft het aandeel van dit artikel in de taakstelling uit het Coalitieakkoord. In de begroting 2008 was deze taakstelling in zijn geheel geparkeerd op artikel 40. Nu vindt de toedeling naar de juiste artikelen plaats.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
<b>35 Mainports en logistiek</b>	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Stand ontwerpbegroting 2008	10 876	5 526	5 526	5 526	5 526	5 526
Amendementen						
1e suppletore wet 2008						
Nieuwe mutaties	3 932	5 750				
Stand ontwerpbegroting 2009	14 808	11 276	5 526	5 526	5 526	5 526

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1 000)						
Ontvangsten	2008	2009	2010	2011	2012	2013
1. Terugvordering voorschot propyleen	682					
2. Ontvangst EU-subsidie inbouw ETCS	3 250	5 750				
Totaal	3 932	5 750				

Ad 1. Betreft een terugvordering van een uitbetaald voorschot in het kader van propyleen.

Ad 2. Betreft de ontvangst van de EU-subsidie inbouw van de ETCS.

### 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	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Stand ontwerpbegroting 2008	114 231	110 438	72 260	48 491	29 008	47 079
Amendementen						
1e suppletore wet 2008	- 17 328	- 2 848	17 742	3 051	9 119	- 21 186
Nieuwe mutaties	- 3 587	357	394	- 1 035	- 718	- 731
Stand ontwerpbegroting 2009	93 316	107 945	90 396	50 507	37 409	25 162

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1 000)						
uitgaven	2008	2009	2010	2011	2012	2013
1. Schadeclaims regionale luchthavens	- 2 245					
2. Loonbijstelling	146	142	142	130	130	130
3. Toedeling CA taakstelling		- 957	- 975	- 1 136	- 1 136	- 1 136
Overige mutaties	- 1 488	1 172	1 227	- 29	288	275
Totaal	- 3 587	357	394	- 1 035	- 718	- 731

- Ad 1. Er worden minder uitgaven verwacht in het kader van de behandeling en uitbetaling schadeclaims regionale luchthavens.
- Ad 2. Dit betreft de toedeling van de loonbijstelling tranche 2008.
- Ad 3. Dit betreft het aandeel van dit artikel in de taakstelling uit het Coalitieakkoord. In de begroting 2008 was deze taakstelling in zijn geheel geparkeerd op artikel 40. Nu vindt de toedeling naar de juiste artikelen plaats.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
<b>36 Bewaken, waarborgen en verbeteren van kwaliteit leefomgeving</b>	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Stand ontwerpbegroting 2008	57 150	59 190	39 353	41 395	43 524	45 744
Amendementen						
1e suppletore wet 2008						
Nieuwe mutaties						
Stand ontwerpbegroting 2009	57 150	59 190	39 353	41 395	43 524	45 744



### 37 Weer, klimaat, seismologie en ruimtevaart

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
37 Weer, klimaat, seismologie en ruimtevaart	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Stand ontwerpbegroting 2008	46 527	46 587	39 495	46 171	44 554	45 396
Amendementen						
1e suppletore wet 2008	- 234	- 438	- 1 006	- 2 140	- 2 140	- 2 140
Nieuwe mutaties	- 1 306	- 1 704	4 490	5 428	3 439	3 611
Stand ontwerpbegroting 2009	44 987	44 445	42 979	49 459	45 853	46 867

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1 000)						
Uitgaven	2008	2009	2010	2011	2012	2013
1. ESA	- 2 000	- 2 400	3 810	4 779	2 791	2 945
2. Loonbijstelling	694	696	680	649	648	666
<b>Totaal</b>	<b>- 1 306</b>	<b>- 1 704</b>	<b>4 490</b>	<b>5 428</b>	<b>3 439</b>	<b>3 611</b>

Ad 1. Naast een aanpassing van het kasritme is een verhoging opgenomen van de contributie aan ESA ten behoeve van de voortzetting van de door deze organisatie uitgevoerde programma's waar VenW in bijdraagt (continuering van GMES-programma's en de samenwerking met Eumetsat in MTG (3e generatie Meteosat)).

Ad 2. Dit betreft de toevoeging van de loonbijstelling tranche 2008.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
37 Weer, klimaat, seismologie en ruimtevaart	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Stand ontwerpbegroting 2008	454	454	454	454	454	454
Amendementen						
1e suppletore wet 2008						
Nieuwe mutaties						
Stand ontwerpbegroting 2009	454	454	454	454	454	454

## Artikel 39 Bijdrage IF en BDU

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
39. Bijdrage aan IF en BDU (DGP deel)	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Stand ontwerpbegroting 2008	7 416 328	7 904 718	8 380 414	7 916 742	8 138 299	7 989 460
Amendement 31 200 XII, nr. 60, Koopmans, Roefs, de Krom	- 3 000					
1e suppletore wet 2008	- 888 900	36 753	24 899	- 48 696	- 48 675	- 48 707
Amendement 31 474 XII, nrs. 9, 10, Cramer en 11, Cramer, van Hijum	25 000					
Nieuwe mutaties	- 29 971	132 299	129 321	153 048	171 594	158 430
Stand ontwerpbegroting 2009	6 519 457	8 073 770	8 534 634	8 021 094	8 261 218	8 099 183

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1 000)						
uitgaven	2008	2009	2010	2011	2012	2013
1. Loonbijstelling IF	28 379	27 249	28 056	26 612	26 686	27 669
2. Loonbijstelling BDU	31 552	32 186	34 080	32 061	31 846	31 972
3. Prijsbijstelling	95 456	100 934	108 443	83 144	88 309	85 188
4. Van LNV: Natuurpilot IJmeer/Markermeer				13 000	8 000	4 000
5. Enveloppe 2e tranche IV ketenversterking		5 000	5 000	5 000	5 000	
6. Innovatie Deltatechnologie	3 000	3 000	3 000	3 000	3 000	
7. HWB-programma pijler 3		10 000	10 000	10 000	10 000	10 000
8. Bijdrage streekvervoer	16 000					
9. 2e Coentunnel	- 199 836	- 34 063	- 46 085	- 2 648	- 4 801	851
10. Streekvervoer	- 8 000	4 000	4 000			
11. Project Felssenhals A2		1 667	- 15 333	13 666		
12. Bestuursakkoord Rijk en Provincie		- 22 000	- 5 000	- 34 000		
Overige mutaties	3 476	4 326	3 160	3 213	3 554	- 1 250
Totaal	- 29 971	132 299	129 321	153 048	171 594	158 430

- Ad 1. Dit betreft de toedeling van de loonbijstelling tranche 2008 ten behoeve van het Infrafonds.
- Ad 2. Dit betreft de toedeling van de loonbijstelling tranche 2008 ten behoeve van de BDU.
- Ad 3. Dit betreft de toedeling van de prijsbijstelling tranche 2008 ten behoeve van het Infrafonds.
- Ad 4. Ten behoeve van de financiering van de natuurpilot IJmeer/Markermeer wordt door het ministerie van LNV over de jaren 2011 tot en met 2013 bedragen overgeboekt naar de begroting van VenW.
- Ad 5. Uit de Aanvullende Post van het Rijk wordt over de jaren 2009

tot en met 2012 € 5 mln. per jaar aan artikel 14 van het Infrastructuurfonds toegevoegd voor de 2e Tranche Ketenversterking.

- ad 6. Het kabinet heeft in het Coalitieakkoord afgesproken om voor het programma Innovatie Deltatechnologie een bedrag van € 40 mln. in tranches aan de begroting van Verkeer en Waterstaat toe te voegen. In de begroting 2009 wordt een bedrag van € 15 mln. aan de begroting toegevoegd.
- Ad 7. Het kabinet heeft in het kader van het beleidsprogramma «samen werken, samen leven» binnen de enveloppe «water en kust» aanvullende middelen gereserveerd om het geactuliseerde hoogwaterbeschermingsprogramma volledig te kunnen uitvoeren. Deze reservering groot € 1 160 mln. wordt in tranches naar de begroting van Verkeer en Waterstaat overgeboekt. Vooruitlopend lopend op de definitieve besluitvorming is in de begroting 2009 de 1e tranche opgenomen.
- Ad 8. Met het via de BDU (onderdeel 39.02) eenmalig ter beschikking stellen van een bedrag ad € 16 mln. aan de provincies en de stadsregio's, kan het klimaat voor het streekvervoer worden verbeterd. Het gaat om een eenmalige bijdrage om een structurele verandering teweeg te brengen.
- Ad 9. Deze boeking is naar aanleiding van de conversie van de 2e Coentunnel naar een DBFM-constructie.
- Ad 10. Voor de voorfinanciering van het streekvervoer tot een bedrag van € 16 mln. wordt artikel 39 verlaagd alsmede artikel 34 voor beide € 8 mln. In de jaren 2009 en 2010 vindt er een terugboeking plaats naar het Infrastructuurfonds uit artikel 34.
- Ad 11. Voor Flessenhals A6 (zie ad 12) vindt er een budgettair neutrale schuif plaats.
- Ad 12. Naar aanleiding van het Bestuursakkoord 2008 van het Rijk met de Provincies is overeengekomen dat de Provincies een bijdrage leveren voor medefinanciering van Rijksinfrastructuurprojecten uit het MIRT (Flessenhals A6 en OV-Saal). Tegenover een verlaging van 39.01 en 19.09 van het Infrastructuurfonds staan ontvangsten op artikel 12 en 13 van het Infrastructuurfonds.

## 40 Nominaal en onvoorzien

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
40 Nominaal en onvoorzien	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Stand ontwerpbegroting 2008	- 9 156	- 24 076	- 43 376	- 76 764	- 71 388	- 71 388
Amendementen						
1e suppletore wet 2008	174 585	186 499	212 252	215 453	220 755	218 779
Nieuwe mutaties	- 147 791	- 161 307	- 177 420	- 137 345	- 148 147	- 134 170
Stand ontwerpbegroting 2009	17 638	1 116	- 8 544	1 344	1 220	13 221

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1 000)						
Uitgaven/Verplichtingen	2008	2009	2010	2011	2012	2013
1. Verdeling loonbijstelling	- 71 780	- 70 252	- 72 280	- 68 239	68 039	- 69 185
2. Verdeling prijsbijstelling	- 95 456	- 100 934	- 108 443	- 83 144	- 88 309	- 85 188
3. Basisregistraties		1 619	2 785	2 838	2 501	2 501
4. Zeeuwse tong					- 6 000	6 000
5. Inspectie VenW	6 000					
6. Toedeling CA taakstelling		2 643	5 286	10 572	10 572	10 572
Overige mutaties	13 445	5 617	- 4 768	628	1 128	1 130
Totaal	- 147 791	161 307	- 177 420	- 137 345	- 148 147	- 134 170

- Ad 1. Dit betreft de verdeling van de bij de eerste suppletore begroting over 2008 (Voorjaarsnota) toegevoegde loonbijstelling over de loongevoelige artikelen.
- Ad 2. Dit betreft de verdeling van de bij de eerste suppletore begroting over 2008 (Voorjaarsnota) toegevoegde prijsbijstelling over de prijsgevoelige artikelen.
- Ad 3. In de eerste suppletore begroting over 2008 (Voorjaarsnota) heeft een overboeking plaatsgevonden naar het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer als bijdrage van VenW in de basisregistraties (Grootschalige basiskaart Nederland, Basisregistratie topografie en de Basisregistratie voor Adressen en Gebouwen). De overboeking is voorlopig op artikel 40 geparkeerd. Thans wordt de overboeking ten laste van diverse artikelen gebracht, waardoor artikel 40 weer kan worden vermeerderd.
- Ad 4. Door VenW is voor de financiering Kottervissers over de jaren 2008 en 2009 € 4 mln. naar de begroting van LNV overgeboekt en in de jaren 2011 en 2012 heeft een terugboeking plaatsgevonden (zie begroting 2008 blz. 158 en 159 ad 6) met respectievelijk € 1 mln. en € 7 mln.

- Ad 5. Bij de baten-lastendienst Inspectie Verkeer en Waterstaat is in 2007 een nadelig saldo ontstaan dat is verantwoord op begrotingsartikel 41. De compensatie hiervoor is tijdelijk geparkeerd op artikel 40. Deze mutaties zijn middels de eerste suppletore begroting over 2008 verwerkt. De definitieve compensatie is binnen de begroting van VenW (XII) gevonden, zodat de tijdelijke compensatie op artikel 40 kan worden teruggedraaid.
- Ad 6. In de begroting 2008 is de efficiëncytaakstelling voor VenW voorlopig geparkeerd op artikel 40. In de Voorjaarsnota 2008 heeft reeds een (gedeeltelijke) verdeling naar de desbetreffende beleidsartikelen plaatsgevonden. Nu wordt het restant verdeeld naar de desbetreffende beleidsartikelen, zodat de verlaging van artikel 40 kan worden teruggedraaid.

## 41 Ondersteuning functioneren Verkeer en Waterstaat

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
41 Ondersteuning functioneren VenW	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Stand ontwerpbegroting 2008	226 265	231 527	224 735	225 981	228 895	228 895
Amendementen						
1e suppletore wet 2008	9 395	1 873	- 2 070	- 6 192	- 6 161	- 6 260
Nieuwe mutaties	14 992	- 5 346	- 459	- 8 137	- 3 645	- 2 904
Stand ontwerpbegroting 2009	250 652	228 054	222 206	211 652	219 089	219 731

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1 000)						
Uitgaven	2008	2009	2010	2011	2012	2013
1. EHRM	7 300	3 200				
2. SAP beheer en onderhoud	5 688					
3. Compensatie binnen Hoofdstuk XII	- 266	- 7 687	473	- 7 927	- 3 904	- 3 634
4. Loonbijstelling	4 518	4 495	4 406	4 223	4 189	4 201
5. DIZ over naar DGLM		- 2 700	- 2 550	- 2 171	- 2 170	- 2 171
Overige mutaties	- 2 248	- 2 654	- 2 788	- 2 262	- 1 760	- 1 300
<b>Totaal</b>	<b>14 992</b>	<b>- 5 346</b>	<b>- 459</b>	<b>- 8 137</b>	<b>- 3 645</b>	<b>- 2 904</b>

- Ad 1. Het programma Electronisch Human Resource Management (EHRM) betreft o.a. de implementatie P-direkt, digitalisering personeelsdossiers en enkele aanverwante onderwerpen gericht op de activiteiten met betrekking tot het Beleidsvoornemen Vernieuwing VenW.
- Ad 2. In de loop der jaren zijn de licentie- en beheerskosten (SAP-licenties, wijzigingenbeheer, business cases/architectuur, upgrades e.d.) gestegen als gevolg van toenemende wensen en/of wettelijke eisen. Hierdoor zijn de kosten in 2008 toegenomen.
- Ad 3. Ten behoeve van hogere uitgaven binnen Hoofdstuk XII wordt uit artikel 41 compensatie geleverd.
- Ad 4. Dit betreft de toedeling van de loonbijstelling tranche 2008.
- Ad 5. Met ingang van 1 januari 2009 gaan de middelen van de Directie Internationale Zaken over naar DGLM.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
<b>41 Ondersteuning functioneren VenW</b>	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Stand ontwerpbegroting 2008	18 213	16 082	5 093	4 093	4 551	3 093
Amendementen						
1e suppletore wet 2008	1 052	- 997				
Nieuwe mutaties	3 585					
Stand ontwerpbegroting 2009	22 850	15 085	5 093	4 093	4 551	3 093

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1 000)						
Ontvangsten	2008	2009	2010	2011	2012	2013
1. Doorberekeningen uit 2007	585					
2. Inspectie VenW	3 000					
<b>Totaal</b>	3 585	0	0	0	0	0

- Ad 1. Dit betreffen doorberekeningen uit het jaar 2007 die in 2008 zullen worden ontvangen.
- Ad 2. Voor de Inspectie VenW hebben er in 2007 uitgaven plaatsgevonden op artikel 41. Deze worden in 2008 in rekening gebracht bij de Inspectie. De ontvangsten worden op dit artikel verantwoord.

## 6. BIJLAGEN

### 6.1 BIJLAGE MOTIES EN TOEZEGGINGEN

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
Nb. Alle genoemde debatten en overleggen hebben plaatsgevonden met de Tweede Kamer, tenzij anders vermeld		
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 PMR 08-04-2002	Vanwege de uiteenlopende schadeoorzaken en verschillende bevoegde gezagen is besloten om een zgn. één loketregeling op te zetten voor alle schade-verzoeken mbt. de realisatie van MV-2 en de bijbehorende natuurcompensatie. Bij deze regeling wordt een schadeadviescommissie ingesteld. Dit biedt voor benadeelde partijen het voordeel dat zij kunnen volstaan met het indienen van één verzoek bij één instantie voor al hun schade, waarop één advies volgt, ook indien schade aan verschillende bevoegde gezagen is toe te rekenen. Deze regeling wordt opgezet binnen de bestaande bepalingen voor schade-vergoeding in de toepasselijke regelingen, waaronder o.a. de Regeling Nadeelcompensatie V&W 1999. Op dit moment wordt de concept-regeling met de andere betrokken bevoegde gezagen (w.o. de gemeente Rotterdam, ministeries LNV en VROM) afgestemd. De regeling moet gereed zijn voor de vaststelling van het Beheerplan Voordelta, medio 2008. De Kamer wordt hierover geïnformeerd middels de volgende halfjaarlijkse voortgangsrapportages PMR.
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	Plenaire debat Verdrag IJzeren Rijn 16-11-2004	De minister schaart zich volledig achter het standpunt. Daarmee wordt volledig aangesloten bij deze motie. De motie kan pas als afgehandeld beschouwd worden als de feitelijke moderniseringswerkzaamheden aan de IJzeren Rijn in uitvoering zijn; volgens de huidige planning zal dat rond de jaren 2010–2012 starten. Het Nederlandse standpunt is in België blijkbaar inmiddels geaccepteerd, want feitelijk is vanaf voorjaar 2007 van Belgische zijde in het geheel niet meer gesproken over het «tijdelijk rijden».
De motie Van Heteren c.s. 27 801, nr. 31 over de resultaatverplichting met betrekking tot het plaatsgebonden risico voor kwetsbare objecten	VAO Externe veiligheid en ketenstudies 6-4-2005	Deze motie wordt betrokken bij het ontwerp van het 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. In de brief van brief 14 januari 2008 is aan de Kamer aangegeven dat er naar wordt gestreefd het Basisnet in het najaar van 2008 aan de Kamer aan te bieden.
De motie Van Heteren c.s. 27 801, nr. 33 over het anticiperen in het externe veiligheidsbeleid op internationale vervoersontwikkelingen	VAO Externe veiligheid en ketenstudies 6-4-2005	Rijk, provincies, gemeenten en bedrijfsleven werken samen aan een Basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. De corridors in het Basisnet zullen daarbij zo worden gekozen dat internationale vervoersontwikkelingen kunnen worden geaccommodeerd. In de brief van brief 14 januari 2008 is aan de Kamer aangegeven dat er naar wordt gestreefd het Basisnet in het najaar van 2008 aan de Kamer aan te bieden.
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 EK	Het voortouw voor het uitvoeren van de motie ligt bij het ministerie van VROM.
Motie-Lemstra (CDA) c.s. inzake lange termijn investeringsstrategieën op het gebied van ruimtelijk-economisch beleid in Nederland (EK, XXI-C)	Debat Ruimtelijk Economische Ontwikkeling 21 en 22-03-2005 EK	Het voortouw voor het uitvoeren van de motie ligt bij het ministerie van VROM.



Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
De motie Van Hijum c.s. 22 026, nr. 24 over het onthouden van goedkeuring aan het vervoerplan van de NS.	VAO HSL-Zuid 28-04-2005	In het AO over de dienstregeling van 21 juni 2006 is 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 is aangegeven dat alleen kan worden ingestemd met eventuele voorstellen van NS om de oude lijnen te herzien als NS heeft aange-toond 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. De Kamer is op 3 januari 2008 geïnformeerd over de Beneluxdienst naar aanlei-ding van vragen van het lid Roemer.
De motie Dijkma c.s. 22 026, nr. 228 verzoekt duidelijkheid over de uitwer-king van de overeenkomst tussen HSA en de NMBS teneinde er goedkeuring aan te kunnen geven.	VAO HSL-Zuid 28-04-2005	HSA en NMBS komen niet tot afronding van de samenwerkings-overeenkomst. Hiervoor is een interventie nodig. Aan de Kamer is aangegeven dat HSA en NMBS de uitkomsten van de onderhan-delingen met België ongewijzigd over worden genomen in de samenwerkingsovereenkomst. Op verzoek van HSA wordt weder-om bijstand verleend aan HSA om te totstandkoming van de samenwerkingsovereenkomst te bevorderen. Hiertoe heeft op 12 maart 2008 een overleg plaatsgevonden met de nieuwe Belgische federale minister voor overheidsbedrijven. Deze heeft de in 2005 gemaakte afspraken bevestigd. NMBS en HSA zullen opnieuw met elkaar in overleg gaan om te komen tot invulling van de afspraken en afronding van de samenwerkingsoveree-nkomst. Zodra de overeenkomst gereed is zal deze voor definitieve instemming naar de Kamer komen.
De motie Hofstra/Dijkma 22 026 nr. 231 over een actualisatie van de treinbediening in hoofdlijnen	VAO HSL-Zuid 28-04-2005	Na afronding van de samenwerkingsovereenkomst HSA NMBS start de procedure tot wijziging van de concessieovereenkomst. Vanwege de vertraging in de afronding van de samenwerkings-overeenkomst en de noodzakelijke interventie door minister VenW is ook de daarop volgende wijziging van de concessie-overeenkomst vertraagd. De verwerking van de samenwerkings-overeenkomst in de concessie aan HSA voor het hogesnelheids-vervoer (de concessieovereenkomst wordt omgezet in een publiekrechtelijke concessie conform de WP2000) moet zijn afgerond voor het grensoverschrijdend hogesnelheidsvervoer start. De samenwerkingsovereenkomst zal worden betrokken bij de totstandkoming van de dienstregeling 2009.
De motie Mastwijk/Dijkma over verlenging van de looptijd van de personeelsparagraaf 24 036, nr. 315	Stemmingen moties VAO Aanbestedingen openbaar vervoer 30-06-2005	De personeelsparagraaf loopt af op 1 januari 2010. Met de Kamer is afgesproken dat deze paragraaf in de Wet personenvervoer 2000 een permanente status krijgt. Deze paragraaf beschermt de arbeidsvoorwaarden van herleidbaar personeel van OV-bedrijven bij de overgang van concessies. Daarbij is toegezegd met de sociale partners te bespreken of en zo ja welke bescherming geboden zou kunnen worden aan niet tot individuele concessies herleidbaar personeel. Het overleg hierover heeft niet tot resul-taat geleid omdat werkgevers en werknemers geen overeen-stemming konden bereiken. Het ministerie wil in ieder geval, boven op de afspraak die met de Kamer is gemaakt over de permanente status van de p-paragraaf, de overgang van perso-neel stroomlijnen door het opwaarderen van de personeelsop-gave, zodat deze meer helderheid en zekerheid geeft omtrent het personeel dat mee overgaat bij de wisseling van concessiehou-der. Inmiddels is een wetsvoorstel aangenomen door de Ministerraad en naar de Raad van State doorgestuurd voor het schrappen van art. 143.2 met de vervaldatum van 1 januari 2010. De resterende wetsprocedure kan voor de vervaldatum zijn afgerond. De voorstellen voor inhoudelijke verbeteringen komen later in procedure vanwege de samenhang met aanpassingen van de Wet a.g.v. de PSO en de motie Roefs. Dit zal naar verwachting pas medio 2010 kunnen worden afgerond.

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	Een groot deel van de oliemaatschappijen heeft de intentie van deel 1 van de motie overgenomen en is in 2007 overgegaan op het plaatsen van goed zichtbare prijspalen bij tankstations. Een regelgevend kader zal worden opgesteld in 2008. Het tweede gedeelte van de motie betreft de resultaten van het verkeerskundig onderzoek naar de Franse systematiek, dat door Rijkswaterstaat is uitgevoerd. Het Ministerie van Financiën heeft een onderzoek uitgevoerd naar veilingsystematiek in de benzinemarkt. De eventuele uitvoering van deel 2 van de motie Hofstra dient in samenhang gezien te worden met de evaluatie. De Kamer zal na de zomer worden geïnformeerd.
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 07-12-2005	Over het onderhoudsprogramma wordt standaard in voortgangsrapportages geïnformeerd
30 080-13 motie Van Lith over schade-loosstelling van agrarische ondernemers ihkv PKB ruimte voor de Rivier	Nota overleg PKB Ruimte voor de Rivier 19-06-2006	Bij de nadere uitwerking van de plannen voor de maatregelen uit de PKB Ruimte voor de Rivier wordt o.a. ook de wijze waarop de schade zal worden afgehandeld vastgelegd. In de zomer van 2007 is hiervoor een strategisch kader opgesteld. Hierover is de Kamer in de Tiende Voortgangsrapportage Ruimte voor de Rivier geïnformeerd.
29 984-69 motie Slob cs. over een eerdere evaluatie van de vervoersconcessie	Spoeeddebat Dienstregeling NS 2007 30-08-2006	De in de motie genoemde onderwerpen worden betrokken in de evaluatie van de spoorwetgeving zoals momenteel wordt uitgevoerd. Het is echter vanwege de samenhang van de vervoerconcessie en de in de motie genoemde onderwerpen met de andere onderdelen van de evaluatie, alsmede vanwege de tijd die benodigd is om de evaluatie kwalitatief goed te kunnen uitvoeren niet mogelijk om dit onderdeel eerder te evalueren. Op 8 mei 2008 is de Kamer gemeld dat de resultaten van de evaluatie in het eerste kwartaal van 2009 zullen komen. De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat heeft 14 mei 2008 aangegeven, dat zij geen genoegen kan nemen met het verschijnen van de evaluatie in het eerste kwartaal van 2009. De commissie wenst de evaluatie in november 2008 en het kabinetsstandpunt in het eerste kwartaal 2009 te ontvangen. De minister zal hierop reageren.
30 800 XII-22 Motie Van Hijum/Dijkema: 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	In het kader van de overgang naar outputsturing is door NS (in gesprek met VenW) een representatieve set prestatie-indicatoren ontwikkeld. NS heeft hierover onder andere intensief overleg gehad met de consumentenorganisaties om te bepalen welke indicatoren de beste representatie zijn van de kwaliteit van dienstverlening. Naast de klantoordelen bestaat de representatieve set prestatie-indicatoren uit een aantal ondersteunende objectieve proces-indicatoren. De Kamer is hierover nader geïnformeerd tijdens de gehouden technische briefing en het AO Outputsturing van 13 september 2007. De set indicatoren is opgenomen in het vervoerplan van 2008 dat naar de Kamer is gezonden en besproken tijdens het AO op 19 juni jl. NS werkt in overleg met de consumentenorganisaties nog aan een indicator reizigerspunctualiteit. Als deze voldoet aan de verwachtingen van NS en consumentenorganisaties zal deze worden toegevoegd aan de set indicatoren als onderdeel van het vervoerplan 2009

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
30 800 XII-34 motie Van der Staaij 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	De Staatssecretaris komt hierop terug in de begroting voor 2009. Inmiddels heeft RWS een plan van aanpak gereed voor het uitvoeren van deze versnelling voor eind 2016. De voorgestelde kasschuif voor versnelling is in de begroting 2009 akkoord bevonden. De conceptbijlage voor de begroting 2009 is gereed, waarmee de vragen uit de motie worden beantwoord in de begroting 2009.
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	In de beleidsbrief netwerkaanpak (26 644, nr. 85) is aangegeven dat de visie op internationaal treinvervoer in ontwikkeling is. Hoewel de markt voor grensoverschrijdend vervoer beperkt is, staan de bewindslieden in principe positief tegenover grensoverschrijdend spoorvervoer. Daar waar het zinvol is treindiensten in te zetten, zal VenW dit onder voorwaarden en bepaalde restricties faciliteren. De visie op internationaal spoorvervoer zal met de mobiliteitsaanpak aan de Tweede Kamer worden gezonden.
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	Met de provincie Zeeland is over de aanleg van de tunnel Sluiskil een intentieovereenkomst gesloten. Daarin zijn ook afspraken vastgelegd over het overrendement Westerscheldetunnel. De provincie Zeeland is naar aanleiding van de in de intentieovereenkomst vastgelegde afspraken, bezig met een financieringsplan.
30 523-13 motie De Rouwe/Roefs over een aparte regeling voor historische vaartuigen voor recreatief gebruik	Plenair debat Binnenvaartwet 12-04-2007	Deze motie betreft de invulling van hoofdstuk 19 (historische schepen) van de Regeling 2006/87 EG (technische voorschriften binnenschepen). Er ligt momenteel een Duits-NL-Pools voorstel ter bespreking in de EU-werkgroep. Verschillende lidstaten vragen om aanpassingen. Afgesproken is om in de eerste helft van 2008 een consultatieronde te houden en op grond van commentaren een aangepast voorstel te presenteren. In dit kader heeft in Nederland een collectief van o.a. de Federatie Oud Nederlandse Vaartuigen (FNOV), Beroepschartervaart (BBZ) en Scouting aangeboden om nog met een aantal suggesties te komen met het oogmerk te garanderen dat historische schepen kunnen blijven varen. Het overleg is nog steeds gaande. Inzet is met een aangepast voorstel te komen voor het Europees overleg.
29 665-58 motie Haverkamp/Tang over wettelijk en handhaafbare normen voor bescherming van het buitengebied	VAO Schiphol 05-07-2007	In februari 2008 is afgesproken dat de Tweede Kamer rond de zomer 2008 geïnformeerd wordt over voorstel voor nieuwe handhavingstelsel. De motie Haverkamp/Tang vormt onderdeel van dit voorstel, welk weer relatie kent met het Alders-advies. Het Alders-advies is onlangs uitgesteld tot na de zomer. Dit betekent dat zicht op de eerste contouren van het nieuwe stelsel ook over de zomer wordt getild.

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
23 645-167 (was: 23 645-165) motie Roefs cs. verzoekt de regering om de openbare aanbesteding van het ov voor de G4 niet langer te verplichten, en dit in de WP2000 te wijzigingen	VAO Stads- en streekvervoer 05-07-2007	In de brief aan de Kamer van 7 september 2008 stelt de staatssecretaris voor om de stadsregio's de mogelijkheid te geven te kiezen voor aanbesteding of inbesteding, is wijziging van de Wp2000 noodzakelijk. Een wetswijziging neemt gemiddeld anderhalf tot twee jaar in beslag. Vooruitlopend op de wetswijziging van de Wp2000 wordt het Bp2000 (art. 36b) zodanig aangepast dat voor de stadsregio's Haaglanden en Rotterdam de juridische verplichting tot het aanbesteden van het openbaar vervoer per bus dat door de GVB-en wordt verricht per 1 januari 2009 wordt verschoven naar 1 januari 2012. Daarmee wordt een (tijdelijke) oplossing geboden voor de overgang naar het nieuwe wettelijke regime. Het traject tot wijziging van de Wp2000 en Bp2000 is parallel gestart. De lastige keuzes die gemaakt moeten worden t.b.v. de wijzigingsvoorstellen zijn nog onderwerp van bestuurlijke consultatie met de betrokken partijen (stadsregio's, kerngemeenten, GVB-en private vervoerders). De verwachting is dat pas na de zomer de keuzes op bestuurlijk niveau afgerond kunnen worden en de wijzigingsvoorstellen verder in procedure gaan. Dit gebeurt in samenhang met wijzigingen als gevolg van de Europese PSO-verordening en andere verbeteringen van de Wet.
25 910-72 motie Roemer, verzoekt de regering om met voorstellen te komen voor een beter meldpunt en afhandeling van klachten over taxi's	VAO Taxibeleid 16-10-2007	De Toekomstvisie Taxi is op 26 juni 2008 aan de Kamer aangeboden. Daarin staat dat de staatssecretaris wil komen tot een nieuw meldpunt voor klachten. In overleg met taxibranche en consumentenorganisaties zullen voorstellen in de komende maanden worden uitgewerkt.
31 200 XIV nr.112 Motie Atsma c.s. verzoekt de regering de mogelijkheden en onmogelijkheden van landwinning in de Noordzee in beeld te brengen, en daarover de kamer binnen een jaar te informeren (trekker VenW)	Begrotingsbehandeling LNV 01-11-2007	De Commissie duurzame kustontwikkeling, die begin september 2007 is ingesteld onder voorzitterschap van de heer Veerman, heeft een brede opdracht meegekregen. In deze opdracht is de commissie gevraagd om zich te buigen over de bescherming en ontwikkeling van de Nederlandse kust en het achterland op de lange termijn. De commissie onderzoekt naast de te verwachten zeespiegelrijzing en andere klimatologische ontwikkelingen ook maatschappelijke, ecologische en economische ontwikkelingen die van belang zijn. Op grond daarvan zal de commissie adviseren over opties ten behoeve van de waterveiligheid, in samenhang met waterbeheer, wonen en werken, natuur, recreatie, landschap, infrastructuur en energie. Varianten voor landaanwinning of specifiek een (polder)eiland in zee, maken onderdeel uit van de brede opdracht aan de Deltacommissie om duurzame oplossingen in beeld te brengen voor de lange termijn. De Deltacommissie zal in haar advies, dat september 2008 zal verschijnen, ingaan op de vragen die in de motie Atsma zijn gesteld. De kabinetsreactie op het advies van de Deltacommissie zal vervolgens de formele beantwoording van de motie Atsma meenemen.

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
29 893-55 motie Cramer en Roemer verzoekt de regering binnen zes maanden te komen met een strategische analyse waarin de mogelijkheden van prestatieverbetering van het spoorstelsel door de invoer van ERTMS worden beschouwd en waarbij het halen van de doelen, zoals genoemd in de motie Slob, centraal staat en de Kamer een definitief implementatieplan ERTMS sturen	VAO BR, ERTMS en Spoorcapaciteit 30-10-2007	Op 20 maart 2008 heeft ProRail, mede namens de NS en de Belangenvereniging Rail Goederenvervoerders, de door VenW gestelde inhoudelijke vragen over de ERTMS-implementatiestrategie van de spoorsector beantwoord. Op 15 april 2008 heeft ProRail, mede namens de NS en de Belangenvereniging Rail Goederenvervoerders, een gevoeligheidsanalyse op de uitkomsten van de diverse audits op de ERTMS-implementatiestrategie van de spoorsector toegezonden. ProRail heeft, mede namens de NS en de Belangenvereniging Rail Goederenvervoerders, toegezegd op korte termijn een benchmark van de strategie van de Nederlandse spoorsector met de strategie van andere Europese lidstaten te zullen toesturen. Zoals verwoord in de brief van 7 januari 2008 zal in de komende periode samen met de spoorsector verder gewerkt worden aan een strategische analyse, waarin de mogelijkheden van prestatieverbetering van het spoorstelsel door de invoer van ERTMS worden beschouwd. Deze verschillende strategische analyses zullen conform deze motie voor het zomerreces 2008 naar de Kamer gestuurd worden. VenW werkt samen met de spoorsector aan een gezamenlijke notitie die ingaat op de verschillende risico's die zijn verbonden met landelijke implementatie van ERTMS in Nederland. Daarin zal aangegeven worden welke concrete stappen moeten worden vormgegeven ter voorbereiding op verdere implementatie van de ERTMS-strategie in Nederland. Het implementatieplan ERTMS zal conform deze motie voor de behandeling van het MIRT-projectenboek 2009 naar de Kamer gestuurd worden. Momenteel wordt hierover overlegd met de spoorsector.
29 893-56 motie Cramer verzoekt de regering het besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur aan te passen, zodanig dat ProRail infrastructuur onverwijd overbelast moet verklaren als deze naar verwachting in de nabije toekomst, uitgaande van een minimaal gelijkblijvende kwaliteit van het treinproduct, een capaciteitstekort heeft. Verzoekt tevens tot het moment van aanpassing van het besluit ProRail ertoe aan te zetten reeds te handelen alsof de aanpassing reeds een feit is	VAO BR, ERTMS en Spoorcapaciteit 30-10-2007	Zoals aangegeven in het VAO van 30 oktober 2007 wordt de motie meegenomen bij de evaluatie van de Spoorwetwet. Na evaluatie van de spoorwetgeving zal worden bezien of het Besluit Capaciteitsverdeling op dit punt aanpassing behoeft. ProRail is overigens conform het artikel 14, lid 4 van de Beheerconcessie reeds gehouden aan het uitvoeren van de Europese richtlijnen 2001/14/EG en 91/440/EEG, waarin de betreffende bepaling is opgenomen. ProRail is mondeling op de hoogte gesteld van de wens van de Kamer. Daarnaast zal deze wens ook schriftelijk aan ProRail kenbaar worden gemaakt. De planningsdatum voor aanpassing van het Besluit is gekoppeld aan de planning van de Evaluatie Spoorwetgeving.
31 200XI-30 motie Vermeij c.s. verzoekt de regering in nauwe samenwerking tussen de ministers van VROM, van VenW, van EZ en van LNV te komen tot een integrale structuurvisie op de Randstad, inclusief het Groene Hart, die mede als basis dient voor de te nemen investeringsbeslissingen in het MIRT 2009.	Begrotingsbehandeling VROM 07-11-2007	Nog geen actuele stand van zaken bekend
25 910-79 (was: 25 910-71) motie Roemer verzoekt de regering bij haar aankomende taxivisie met voorstellen te komen hoe de gemeentebesturen een grotere zeggenschap over de taxi-markt in hun gemeenten kunnen krijgen	VAO Taxibeleid 16-10-2007	In de Toekomstvisie Taxi (op 26 juni 2008 aan de Kamer aangeboden) is vastgelegd dat gemeenten meer bevoegdheden krijgen, waardoor zij maatwerk kunnen toepassen in het taxibeleid voor de (grote) steden. Dit zal in de komende maanden geconcretiseerd worden.

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
31 200 XII-32 motie Roemer verzoekt de regering een landelijke formule voor een nationaal Interlinernet te ontwikkelen en uiterlijk in mei 2008 met voorstellen hiertoe te komen	Begrotingsbehandeling VenW 06-12-2007	De mogelijkheid tot het ontwikkelen van een interlinernet zullen worden meegenomen bij de proef met een snelwegbus. Deze pilot met hoogfrequent busvervoer op een filegevoelig traject in de Randstad zal worden uitgevoerd. De staatssecretaris verwacht in september 2008 met voorstellen te kunnen komen.
31 200XII-65 motie Roemer verzoekt de regering het initiatief voor de snelwegbus verder uit te werken en uiterlijk mei 2008 met voorstellen hiertoe te komen	Begrotingsbehandeling VenW 06-12-2007	De in de motie voorgestelde pilot met hoogfrequent busvervoer op een filegevoelig traject in de Randstad zal worden uitgevoerd, waarna de Kamer over de effecten op de filedruk wordt geïnformeerd. Zowel aan de decentrale opdrachtgevers (provincies en kaderwetgebieden) in het OOV (maart 2008) als aan de stichting «Deltaplan Duurzame Bereikbaarheid» is het verzoek gedaan voorstellen voor zo'n proef te doen. Als mogelijke pilots zijn busverbindingen over de A27 (Breda–Utrecht) en de A15 (Gorinchem–Maasvlakte) voorgesteld. De provincies hebben in het OOV van 8 mei extra tijd gevraagd om met voorstellen te kunnen komen. Tot eind mei kunnen voorstellen worden ingediend. Pas daarna kan de keuze voor een proef worden gemaakt en kan die worden uitgewerkt. Er zijn nog een aantal voorstellen ingediend. V&W maakt een onderlinge vergelijking tussen de ingediende voorstellen, waarbij de effecten voor de file, de bediening van bedrijfsterreinen en woongebieden, de kosten van aanleg en exploitatie en het verwachte aantal reizigers criteria zijn. Daarna zal voorstel aan OOV worden voorgelegd.
31 200XII-36 motie Koopmans c.s. verzoekt de regering deze kabinetsperiode een extra financiële impuls te geven voor de uitvoering van het Implementatieplan Toegankelijkheid Spoor en binnen een halfjaar met voorstellen te komen om de doelstellingen van dit Implementatieplan zo veel als mogelijk voor 2018 te kunnen realiseren	Begrotingsbehandeling VenW 06-12-2007	De Kamer is reeds toegezegd dat 20 miljoen euro naar voren gehaald zal worden zodat er binnen de huidige kabinetsperiode extra kan worden geïnvesteerd in toegankelijkheidsmaatregelen. Daarnaast wordt de mogelijkheid onderzocht hoe de uitvoering van het Toegankelijkheidsprogramma tot 2030 kan worden versneld voor 2018 en hoe de ambitie kan worden vergroot. ProRail en NS zijn daartoe in januari 2008 formeel verzocht om binnen een half jaar met een gezamenlijk voorstel te komen met diverse maatregelen om de toegankelijkheid van het spoor voor mensen met een functiebeperking te versnellen. Hierbij zal door partijen aandacht moeten worden besteed aan technische mogelijkheden, veiligheid, effectiviteit en doelmatigheid (daar waar mogelijk, zullen werkzaamheden worden gecombineerd met andere infrastructuurprojecten, mede om de reizigers zo min mogelijk overlast te bezorgen). ProRail is tevens verzocht bij deze voorstellen ook de overige spoorvervoerders, de regionale overheden en belanghebbenden te betrekken. Het zal in dit gezamenlijke voorstel overigens met name gaan om de maatregelen met een langere doorlooptijd voor reizigers in een rolstoel. De overige toegankelijkheidsmaatregelen voor doven en slechthorenden, blinden en slechtzienden zullen immers al ruim voor 2015 op alle stations in Nederland zijn doorgevoerd.

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
31 200 XII-37 motie Koopmans/Anker verzoekt de regering om uiterlijk bij de aanbidding van de rijksbegroting voor het jaar 2009 met voorstellen te komen om het thuis- en telewerken te stimuleren, waarvan onder meer het nader bezien van de arboregels voor thuiswerken en het verbeteren van de fiscale vergoeding voor thuiswerken en het mijden van de spits deel uitmaken.	Begrotingsbehandeling VenW 06-12-2007	In de motie Koopmans/Anker, 31 200 XII, nr. 37, werd verzocht om uiterlijk bij deze begroting met voorstellen te komen om het thuis- en telewerken te stimuleren. Naar verluidt komt de Taskforce Mobiliteitsmanagement met de concrete aanbevelingen om telewerken te stimuleren. Bij het ter perse gaan van deze begroting was het definitieve voorstel van de Taskforce nog niet bekend; het wordt aangeboden op 8 september 2008. In een conceptversie wordt de aanbeveling gedaan om persoonsgebonden mobiliteitsbudgetten te stimuleren waarmee onder meer een impuls wordt gegeven aan telewerken. Hierbij kan gedacht worden aan de mogelijkheid om een onbelaste reiskostenvergoeding te verstrekken op thuiswerkdagen. Het kabinet staat positief tegenover een dergelijke mogelijkheid. In de Stichting van de Arbeid, die geadviseerd heeft over de voorstellen van de Taskforce ten aanzien van de arbeidsvoorwaarden, is tevens de optie aan de orde geweest om tot wijzigingen te komen in de ARBO-regelgeving op het gebied van telewerken; dit werd tevens in de genoemde motie voorgesteld. Alle sociale partners hebben daarop uitgesproken aan een dergelijke wijziging geen behoefte te hebben, zodat aan dit onderdeel van de motie geen vervolg zal worden gegeven.
31 200 XII-38 motie van de leden Koopmans/Roefs verzoekt de regering om bij de begroting van VenW voor het jaar 2009 met een tweede tranche spoorse doorsnijdingen te komen	Begrotingsbehandeling VenW 06-12-2007	Zoals aangegeven bij de begrotingsbehandeling ontvangt uw Kamer bij de begroting 2009 een voorstel voor een regeling voor een tweede tranche spoorse doorsnijdingen. Hierbij worden de uitkomsten van de lopende evaluatie van de eerste tranche betrokken
31 200 XII-39 motie Koppejan/Vermeij verzoekt de regering om in 2008 een brede discussie te starten over de nieuwe normen voor waterveiligheid, en verzoekt om ernaar te streven de nieuwe normen voor waterveiligheid voor het eerst toe te passen bij de eerstvolgende toetsingsronde van de waterkeringen in 2011	Begrotingsbehandeling VenW 06-12-2007	De brede discussie over het actualiseren van het beschermingsbeleid tegen overstromingen en over nieuwe normen voor waterveiligheid is in 2006 gestart. De Kamer is daarover 21 december 2006 geïnformeerd. Tijdens het Algemeen Overleg op 21 juni 2007 is over de voortgang gesproken. In 2008 wordt het nieuwe Waterveiligheidsbeleid 21e eeuw gepresenteerd. Aangegeven zal worden hoe het kabinet de actualisatie wil vormgeven en wanneer de nieuwe werkwijze zal ingaan. Dit op basis van de brede discussie die heeft plaatsgevonden Het geactualiseerde beleid wordt onderdeel van het Nationaal Waterplan (zie kamerstuk 2007–2008, 27 625, nr. 120 Tweede Kamer).
31 200 XII-41 motie Koppejan/Roefs verzoekt de regering om zeer terughoudend te zijn met het in één bestek onderbrengen van zeer uiteenlopende werkzaamheden en waar mogelijk omvang van de werkzaamheden per bestek zodanig te bepalen dat ook kleinere en middelgrote bedrijven op de werkzaamheden kunnen inschrijven	Begrotingsbehandeling VenW 06-12-2007	De Kamer zal over bundeling worden geïnformeerd, wanneer de Inkoopstrategie, waar dit onderwerp deel van uitmaakt, afgerond is. Omdat bundeling/clustering ook wordt geregeld in de Aanbestedingsregelgeving, zal deze randvoorwaarde zijn bij het opstellen van dit onderdeel van de Inkoopstrategie en kan een bericht over de uitvoering van de motie niet vooruitlopen op die regelgeving en kan op dit moment ook geen exacte termijn worden genoemd.
31 200 XII-47 motie Roefs c.s. verzoekt de regering om de planstudie A1 tussen knooppunt Beekbergen en Deventer te hervatten, daarbij ook het deel van de A1 tussen Deventer tot en met knooppunt Azeloo te betrekken, en het meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport hierop aan te passen	Begrotingsbehandeling VenW 06-12-2007	Tijdens het bestuurlijk overleg van mei 2008 is afgesproken om in het najaarsoverleg de inhoudelijke discussie over de nut/noodzaak van een eventuele planstudie (inclusief capaciteitsvergroting brug A1 over de IJssel) af te ronden en de nut/ noodzaak van de benuttingsmaatregelen. Tijdens de behandeling van de MIRT afspraken (juni 2008) in de Tweede Kamer heeft de minister toegezegd dekking te willen gaan zoeken voor de korte termijn benuttingsmaatregelen, mits de regio eveneens een (beperkt) deel gaat dekken. Dit wordt in de Mobiliteitsaanpak meegenomen

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
31 200 XII-52 motie Anker c.s. verzoekt de regering de maatschappelijke wens tot snelle beschikbaarheid zwaarder te laten wegen bij aanbesteding van werken	Begrotingsbehandeling VenW 06-12-2007	RWS is gereed met de instrumentering om de optie «snellere beschikbaarheid» mee laten wegen bij aanbestedingen door dit als optie op te nemen in het door RWS gehanteerde gunningscriterium EMVI (Economisch Meest Voordelige Inschrijving). Na het implementeren/uitrollen van dit instrument zal het ook in de praktijk worden toegepast en kan de Kamer worden geïnformeerd. Naar verwachting net voor het zomerreces 2008, uiterlijk kort daarna.
31 200 XII-61 (was: 31 200 XII-54) motie Anker verzoekt de regering erop toe te zien dat bij de inzet van benuttingsmaatregelen de kwaliteit van het treinproduct, in termen van reistijden, een voorspelbare dienstregeling en spreiding van treinen over het uur, zo veel mogelijk wordt gewaarborgd.	Begrotingsbehandeling VenW 06-12-2007	Bij de dupliek op 12 december 2007 is gesproken over de interpretatie van de motie, waarbij is geconcludeerd dat het er om gaat de kwaliteit van de dienstregeling zoveel mogelijk te waarborgen. Dit is in lijn met de spoorambitie zoals aangegeven in de beleidsbrief van 19 november 2007. De motie wordt uitgevoerd in het kader van het vervolgproces van de LMCA Spoor. Over de tussenresultaten wordt de Kamer geïnformeerd in de halfjaarlijkse voortgangsrapportage.
31 200 XII-64 (was: 31 200 XII-55) motie Anker/Koopmans verzoekt de regering in samenwerking met de decentrale overheden een quick scan te doen naar de markt en capaciteit op de regionale spoorlijnen en de resultaten hiervan met de aangekondigde mobiliteitsvisie te presenteren	Begrotingsbehandeling VenW 06-12-2007	De motie wordt uitgevoerd en de resultaten hiervan worden uiterlijk met de aangekondigde mobiliteitsaanpak gepresenteerd. De planning van de quick scan is erop gericht het resultaat in augustus 2008 beschikbaar te hebben
31 200 XII-57 motie Duyvendak verzoekt de regering in haar Mobiliteitsvisie de groei van het landelijke spoor en het regionaal openbaar vervoer goed op elkaar te laten aansluiten en hiervoor concrete voorstellen te doen.	Begrotingsbehandeling VenW 06-12-2007	De Kamer wordt hierover met de mobiliteitsaanpak geïnformeerd
30 862-11 motie Koppejan c.s. verzoekt de regering na overleg met de Tweede Kamer en de provincie Zeeland een onafhankelijke commissie in te stellen die onderzoekt of en, zo ja, welke alternatieve natuurherstel-mogelijkheden er zijn om minimaal 600 hectare natuur te realiseren	WGO Scheldeverdragen 10-12-2007	De minister van LNV heeft n.a.v. deze motie per april 2008 de commissie Nijpels ingesteld, die de minister van LNV uiterlijk 1 november 2008 zal adviseren.
31 200 A-69 (was: 31 200A-43) motie Koopmans c.s. verzoekt de regering om afspraken te maken met de regio over het overdragen van de N69 aan de provincie Noord-Brabant onder gelijktijdige betaling aan de provincie van een «bruidschat» voor afkoop van het onderhoud en een bijdrage voor de aanpassing van de weg en hiervoor 70 mln. te reserveren in het MIRT-projectenboek 2009, zodat de provincie Noord-Brabant de MER-procedure in 2008 kan starten.	Behandeling MIRT 17-12-2007	De motie wordt uitgevoerd. De N69 wordt betrokken bij de verkenning Zuid-Oost Brabant



Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
31 200 A-44 motie Koopmans c.s. over de N35	Behandeling MIRT 17-12-2007	Door de groei van het autoverkeer ontstaat met name in de spits op het deel van de N35 Zwolle Wijthmen veel vertraging. Zowel het rijk als de regio erkennen dit knelpunt. Op basis van de aanvullende verkenning N35 (Zwolle–Wijthmen) als uitwerking van de gebiedsgerichte Verkenning Regio Zwolle/A28 is afgesproken dat een planstudie Zwolle Wijthmen Overijssels kanaal zal worden gestart, als aan de eisen voor een planstudie besluit is voldaan. Tijdens het bestuurlijk overleg van mei 2008 werd geconstateerd dat de raming voor het maximale alternatief aanzienlijk hoger uit kwam (€ 62 mln) dan de nu beschikbare € 46 mln (€ 30 mln beschikbaar gesteld door de provincie Overijssel en € 16 mln beschikbaar uit amendement Hofstra van Hijum (TK 30 800 A, nr. 43, zie ook N35 Zwolle–Almelo (Nijverdal)). Afgesproken is dat wordt nagegaan wat de mogelijkheden tot versobering, fasering en uitvoering door de provincie zijn. Als dan nog een budgettair gat blijft bestaan, zullen hier nader bestuurlijk overleg plaatsvinden. Daarna kan de planstudie worden gestart.
31 200A-50 motie Roemer/Roefs over de potentie van de Nederlandse binnenhavens als overslaglocatie	Behandeling MIRT 17-12-2007	Er is 55 mln. euro beschikbaar gesteld als bijdrage aan regionale infrastructuur van binnenhavens en de toegangs(vaar)wegen ervan (quick wins). Hiermee worden de regionale instanties ondersteund bij het instandhouden van het netwerk van binnenhavens. Bij de begrotingsbehandeling in december 2007 is een amendement aangenomen om bedrag voor de quick wins met 7 mln. te verhogen. Medio december 2007 is een brief verstuurd aan de Gedeputeerden waarin zij worden gevraagd om uiterlijk 1 oktober 2008 definitieve voorstellen voor de quick wins in hun regio in te dienen. Binnenkort zal er nog een brief met aanvullende informatie over de quick wins binnenhavens naar de provincies en stadsregio's worden gezonden.
31 200 A-61 motie Madlener over de ontlasting van het Prins Clausplein	Behandeling MIRT 17-12-2007	Tijdens het Bestuurlijk Overleg in mei 2008 is afgesproken dat in het najaar 2008 het plan van aanpak van de MIRT-Verkenning Haaglanden zal worden vastgesteld. De ontlasting van het Prins ClausPlein maakt inhoudelijk onderdeel uit van die MIRT-Verkenning.
31 089-11 motie Haverkamp/Vermeij verzoekt om in overleg te treden met de gemeenten Muiden, Weeps, Diemen en Ouder Amstel en het stadsdeel Amsterdam-Oost om te komen tot een goede inpassing van de weg, waarbij de eerdergenoemde oplossingen onderzocht worden en het budget wordt gezocht binnen de gereserveerde middelen en bij de partijen in de regio, en de Kamer te informeren voordat onomkeerbare stappen zijn gezet.	VAO A6 en A9 17-01-2008	Conform de motie is overleg gestart met de betrokken gemeenten en vindt uitwerking plaats van de inpassing. In juni 2008 zal bestuurlijk overleg plaats vinden om op basis van de uitwerking nadere afspraken te maken over inpassing en financiering door rijk en regio. Deze afspraken zullen worden verwerkt in het standpunt.
30 324-18 motie De Rouwe cs. verzoekt de regering om met voorrang het rijden onder invloed van drugs aan te pakken en na experiment en onderzoek met een voorstel te komen om drugsgebruik in het verkeer, net als alcohol, onder de recidiveregeling voor ernstige verkeersdelicten te laten vallen en de Kamer nog voor de zomer over de voortgang te informeren.	Debat puntenstelsel rijbewijzen 06-02-2008	De Kamer wordt hierover in de week van 10 juli per brief geïnformeerd. Hierin zal worden ingegaan op de pilot die gehouden zal worden in september, alsmede de voorlichting over de gevaren van druggebruik.

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
30 324-19 motie De Rouwe cs. verzoekt de Regering naast het onderzoek naar ernstige snelheids-overtredingen binnen de bebouwde kom, nader te onderzoeken welke meetbare verkeersovertredingen nog meer zouden kunnen vallen onder de recidiveregeling voor ernstige verkeersdelicten, waarbij het uitgangspunt is dat een bestuurder bewust grote verkeersrisico's neemt op locaties waar de verkeersveiligheid extra kwetsbaar is en de Kamer nog voor de zomer over de voortgang te informeren.	Debat puntenstelsel rijbewijzen 06-02-2008	Kabinet voert motie uit. Plan van aanpak t.b.v. onderzoek is in samenwerking met Justitie opgesteld. De offertes worden in juli aangevraagd. Onderzoek start na de zomer.
30 818-31 motie Boelhouwer c.s. over een beleidskader voor het verrichten van handelingen gericht op open KWO-systemen	Debat Waterwet 20-03-2008	Nog geen actuele stand van zaken bekend
30 818-33 motie Madlener over de vrijstelling van puntbronnen van verontreinigingsheffing	Debat Waterwet 20-03-2008	De opzet van de verontreinigingsheffing wordt momenteel bezien. Hierbij wordt bekeken of aanpassing noodzakelijk is voor wat betreft de stoffen waarop de heffing nu van toepassing is. Bij dit onderzoek wordt de motie van de heer Madlener betrokken. Resultaat van de onderzoek komen beschikbaar naar verwachting eind 2009
29 984-125 motie Cramer verzoekt de regering inzichtelijk te maken welke nieuwe stations door de regio's, ProRail en de vervoerders gewenst worden, deze lijst van een beoordeling te voorzien en in het MIRT een projectblad nieuwe stations op te nemen met daarin de stand van zaken van de planning en de financiering door Rijk en overige overheden.	VAO LMCA Spoor 25-03-2008	Motie wordt uitgevoerd, het gevraagde projectblad wordt opgenomen in het MIRT 2009. Hierover is de Kamer geïnformeerd in een brief d.d. 24 juni 2008 (29 984, nr. 143).
29 984-126 motie Cramer verzoekt de regering de criteria voor nieuwe stations zodanig aan te passen dat capaciteitstekort niet doorslaggevend is voor de besluitvorming over en financiering van nieuwe stations en dat ingeval van een positieve beoordeling op de andere criteria (zoals de voorwaarde) zo nodig een capaciteitsvergrotingsplan wordt opgesteld, zodat het nieuwe station kan worden gerealiseerd.	VAO LMCA Spoor 25-03-2008	In een brief aan de Kamer d.d. 24 juni 2008 (29 984, nr. 143) is aangegeven dat deze motie wordt gezien als ondersteuning van beleid.
28 642-29 motie Roemer verzoekt de regering de ontheffing voor de geweldsbevoegdheid – zoals die bestond tot 1 januari 2008 – voor hoofdconducteurs die aangegeven hebben de cursus geweldsbevoegdheid te willen volgen, te verlengen tot 1 april 2009, teneinde de Nederlandse Spoorwegen de gelegenheid te geven, alle hoofdconducteurs die dit wensen, de cursus geweldsbevoegdheid te laten volgen.	VAO SVOV 25-03-2008	Nog geen actuele stand van zaken bekend

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
29 665-90 motie Cramer/Tang over het ontwikkelen van varianten met significant minder geluidsbelasting tussen 23.00 en 07.00 uur.	VAO Luchthavenverkeersbesluit Schiphol 02-04-2008	Is onderdeel van het MER middellange termijn Schiphol en komt terug in het Aldersadvies, dat wordt verwacht in september/oktober 2008.
29 665-92 motie Cramer/Tang over een experiment met een ruimere bocht om Badhoevedorp	VAO Luchthavenverkeersbesluit Schiphol 02-04-2008	Betreft het vervolg van het experiment parallel starten dat momenteel wordt uitgevoerd. Voorstel hiervoor wordt (daarna) nog nader uitgewerkt.
29 665-93 motie Tang/Cramer over het trekken van conclusie over de inzet van tariefdifferentiatie door Schiphol	VAO Luchthavenverkeersbesluit Schiphol 02-04-2008	Vormt onderdeel van het traject aan de Alderstafel en daarmee onderdeel van diverse onderzoeken die voor de Alderstafel momenteel worden uitgevoerd.
31 305-23 motie Madlener over het openhouden van de spitsstrook A1 Barneveld-Hoevelaken	Spoeddebat spitsstroken A1 Hoevelaken-Barneveld 09-04-2008	8 april 2008 is de spitsstrook opengesteld. De spitsstrook wordt opengesteld bij een verkeersaanbod van gemiddeld 3000 voertuigen per uur. En er wordt aan een Weg Aanpassingsbesluit gewerkt.
31 200IV-46 motie Van Gent/Leerdam over toezicht op de voortgang van de herstelwerkzaamheden (BZK/VenW)	VAO Vliegveld Flamingo op Bonaire 24-04-2008	Nog geen actuele stand van zaken bekend
29 385-22 motie van de leden Roefs en Koopmans verzoekt de regering in het Actieplan Elverding de oplevertoets inclusief juridische verankering nader uit te werken, waarbij ook antwoord wordt gegeven op de vraag of in geval van juridische verankering van de oplevertoets, koppeling wellicht niet meer nodig is.	Nota-overleg mbt commissie Elverding 09-06-2008	Wordt onderzocht in het kader van het actieplan versnellen besluitvorming infrastructuur dat in september 2008 aan de kamer wordt gestuurd
29 385-38 (was 29) motie van de leden Cramer en Roefs verzoekt de regering een andere analyse te doen naar het vereiste inpassingsniveau van infrastructuur in relatie tot de omgeving en te onderzoeken of er vuistregels kunnen worden opgesteld voor dit inpassingsniveau.	Nota-overleg mbt commissie Elverding 09-06-2008	Wordt onderzocht in het kader van het actieplan versnellen besluitvorming infrastructuur dat in september 2008 aan de kamer wordt gestuurd
29 385-39 (was 30) motie Cramer c.s. verzoekt de regering te onderzoeken of spoorinfrastructuur ook onder de spoedwet kan worden gebracht en, indien dit niet kan, of dan een aparte spoedwet spooraanpassingen kan worden opgesteld. Verzoekt de regering te onderzoeken op welke spooraanpassingen een wet van toepassing kan worden verklaard en hierover te rapporteren in het kader van de mobiliteitsaanpak	Nota-overleg mbt commissie Elverding 09-06-2008	De mogelijkheden hiertoe worden aangegeven in het door Quick Scan Spoor van het actieplan Elverding dat medio september aangeboden zal worden.
21 501-33-165 motie Roemer c.s. over vrachtwagenchauffeurs die vrijwilligerswerk doen bij de truckerruns	VAO Transportraad 19-06-2008	Recente motie, nog geen actuele stand van zaken bekend

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
21 501-33-165 motie Roemer c.s. verzoekt om binnen de Europese Unie de uiterste moeite te doen om te komen tot een ontheffing van de arbeidstijdenwet voor vrachtwagenchauffeurs die vrijwilligerswerk doen bij de truckersrun	VAO Transportraad 19-06-2008	Recente motie, nog geen actuele stand van zaken bekend
31 305-45 motie Koopmans spreekt uit dat de regering de benodigde RDW-gegevens voor de instelling van milieuzones slechts ter beschikking mag tellen, indien: – Europese luchtkwaliteitsnormen ter plekke ook na gebruikmaking van de maatregelen uit het NSL overschreden worden; – het gekozen systeem gelijk is aan een landelijk vastgesteld systeem, zodat er geen lappendeken kan ontstaan – de aanpak niet nadelig is voor mensen met een laag inkomen	VAO Milieuzonering personenauto's 25-06-2008	Recente motie, nog geen actuele stand van zaken bekend
31 305-50 (was 48) motie van de leden Roemer en Roefs verzoekt de regering: – uiterlijk in april 2009 duidelijk te maken wat voor effecten op milieu, economie en mobiliteit een milieuzone voor personenauto's kan hebben voor afzonderlijk steden indien luchtkwaliteitsnormen overschreden worden – indien milieuzonering in april 2009 onvermijdelijk blijkt om de NSL-doelen te halen, in overleg met onder andere de VNG landelijke afspraken voor deze milieuzones op te stellen om een lappendeken te voorkomen – zolang er geen landelijke afspraken voor een milieuzone voor personenauto's zijn deze milieuzones niet toe te laten	VAO Milieuzonering personenauto's 25-06-2008	Recente motie, nog geen actuele stand van zaken bekend
31 409-4 de motie Roefs/Kortenhorst over maatregelen tot herstel van de concurrentiekracht van de Nederlandse zeescheepvaart	VAO Beleidsbrief Zeevaart 25-06-2008	Recente motie, nog geen actuele stand van zaken bekend
29 984-142 Motie De Krom over onderzoek naar het opnemen van kostenefficiëntie als prestatie-indicator	VAO Vervoerplan NS en Beheerplan ProRail 25-06-2008	Recente motie, nog geen actuele stand van zaken bekend
29 398-105 motie De Krom over verplichte informatie over rechten, plichten, verloop en wettelijke termijnen aan burgers die een Vorderingsprocedure moeten doorlopen	VAO Verkeersveiligheid en CBR 03-07-2008	Recente motie, nog geen actuele stand van zaken bekend

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
29 398-107 motie De Krom over naleven van de wettelijke termijnen voor rijbewijsverlening	VAO Verkeersveiligheid en CBR 03-07-2008	Recente motie, nog geen actuele stand van zaken bekend
29 398-109 motie De Rouwe c.s. over het in ere herstellen van het onderbreken van een zichtbare rouwstoet	VAO Verkeersveiligheid en CBR 03-07-2008	Recente motie, nog geen actuele stand van zaken bekend
29 398-110 motie Roefs/De Rouwe over het alleen mogelijk maken van de tenaamstelling van een auto met een geldig rijbewijs	VAO Verkeersveiligheid en CBR 03-07-2008	Recente motie, nog geen actuele stand van zaken bekend
29 938-112 motie Madlener over regels voor dekking van examencentra door heel Nederland	VAO Verkeersveiligheid en CBR 03-07-2008	Recente motie, nog geen actuele stand van zaken bekend
31 200 XII-92 motie Wiegman-Van Meppelen Scheppink/Koopmans over onderzoek naar mogelijke besparingen door het gecombineerd realiseren van de onderbouw verbreding A27 en de spoorlijn Breda-Utrecht	VAO MIRT 03-07-2008	Recente motie, nog geen actuele stand van zaken bekend
31 305-58 motie van der Ham over het onderzoeken van meerdere testmethodes bij de voorbereiding van de eerste proef met kilometerheffing	VAO Anders Betalen voor Mobiliteit 03-07-2008	Recente motie, nog geen actuele stand van zaken bekend
31 305-59 motie Van der Ham/Duyvendak over een voorstel voor een gekwantificeerd milieudoel	VAO Anders Betalen voor Mobiliteit 03-07-2008	Recente motie, nog geen actuele stand van zaken bekend
De SAB zal in de toekomst de rol van nationaal instituut vervullen en daarvoor gefinancierd worden door VenW, onafhankelijk van de subsidieafbouw. De Kamer zal geïnformeerd worden over de ontwikkelingen hieromtrent.	AO Binnenvaart 13-12-2001	Momenteel wordt nog steeds gewacht op ratificatie door België (naar verwachting in 2008). Acties lopen om SAB rol te geven als nationaal instituut. Zo spoedig mogelijk na inwerkingtreding van het verdrag wordt de Kamer nader geïnformeerd.
Wijzigingsovereenkomst HSA-Staat (met daarin update gegevens) vertrouwelijk aan TK sturen	AO HSL-Zuid 20-04-2005	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. De bindend adviseurs hebben in juli 2007 de Staat in het gelijk gesteld over het bedieningspatroon. Nu ook deze uitspraak is ontvangen zal een inhoudelijke beoordeling van het wijzigingsverzoek van HSA plaatsvinden. Hiertoe moet HSA een aangepast voorstel indienen. De Staat is in afwachting van dit voorstel. Over de uitkomsten van deze beoordeling zal de Minister de Kamer nader informeren.

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
Bij akkoord vervoerders wordt over 3 maanden de samenwerkingsovereenkomst HSA-NMBS (vertrouwelijk) naar de Kamer gestuurd	AO HSL-Zuid 20-04-2005	Vervoerders HSA en NMBS lukt het niet de samenwerkingsovereenkomst af te ronden. Interventie door minister VenW is nodig. De minister heeft uw 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 de totstandkoming van de samenwerkingsovereenkomst te bevorderen. Hiertoe heeft op 12 maart 2008 een overleg plaatsgevonden met de Belgische federale minister voor overheidsbedrijven. NMBS en HSA zullen wederom in overleg treden om de samenwerkingsovereenkomst af te ronden. Zodra de overeenkomst gereed is zal deze aan de Staat worden toegezonden voor beoordeling. Daarna zal de samenwerkingsovereenkomst (vertrouwelijk) ter inzage aan de Kamer worden gezonden.
Mede namens de minister van Financiën zal de staatssecretaris een brief sturen aan de Kamer over de mogelijkheden van voorfinanciering en rente-voorfinanciering en de mogelijke projecten in Nederland waar deze financieringsmethode zou zijn toegepast.	AO Planstudies prioritaire zwakke schakels kust 22-06-2005	Brief zal na de zomer 2008 worden verstuurd. Financiën heeft het voortouw.
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	De toegezegde update is onderdeel van een breder RWS/DGW project. De resultaten zijn volgens huidige planning zomer 2008 gereed en vormen een bouwsteen voor het project Ruimtelijk Perspectief Noordzee en het Noordzeehoofdstuk in het Nationaal Waterplan
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	Het gaat om een proef waar een nieuwe vorm van snelheidsbegrenzing op bestelauto's in de praktijk wordt getest (de zogenaamde Snelheidsmonitor). Deze proef maakt onderdeel uit van het convenant veilig bestelverkeer dat de minister heeft ondertekend samen met de brancheorganisaties in juni 2005. De ontwikkeling van de Snelheidsmonitor was ook onderdeel van de proef. Deze fase duurde langer dan verwacht. Inmiddels is het deelnemersveld compleet en zijn de systemen in bestelling. In de eerste helft 2008 komen de eerste resultaten beschikbaar op basis waarvan de convenantpartners hun inspanningen baseren voor implementatie van de snelheidsmonitor binnen hun achterban.
Er zal een innovatiefonds van 10 mln. worden ingesteld om voor de komende 4 jaar voor de binnenvaart belemmeringen weg te nemen, zoals beperkte multimodale overslag faciliteiten.	Begrotingsbehandeling 07-12-2005	Er wordt geen apart fonds in het leven geroepen. Wel is er voor de komende 4 jaar geld gereserveerd op de VenW-begroting voor een subsidieregeling waarmee projecten gefinancierd kunnen worden (totaal circa € 8,5 miljoen waaruit ook de uitvoeringskosten van SenterNovem betaald moeten worden). Verder zijn er middelen begroot voor opdrachten die verstrekt worden aan bedrijven die de meest innovatieve ideeën hebben aangedragen voor kleine schepen (in het kader van de zogeheten SBIR-procedure). Er is in nauw overleg met de sector een tijdelijke subsidieregeling gemaakt. Voor de eerste tender is 1,25 mln euro beschikbaar. SenterNovem zal de regeling gaan uitvoeren. Na de zomer zal worden gestart met de uitvoering van een educatie-programma, waarvoor de sector in augustus een plan van aanpak zal leveren. Hiervoor is 2 mln. euro beschikbaar.

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
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 deze 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.	Begrotingsbehandeling 07-12-2005	Op 11 juni 2008 heeft de Raad van State uitspraak gedaan inzake ingestelde beroepen tegen de Beslissing op Bezwaar. Alle beroepen met betrekking tot milieu en natuur zijn verworpen. Op het punt van staatssteun is het beroep echter gegrond verklaard, waarop de Raad van State de Beslissing op Bezwaar heeft vernietigd. De Raad van State is van mening dat de Staat bij zijn Beslissing op Bezwaar in 2006 de verenigbaarheid met de staatssteunregels van de Europese Unie had moeten toetsen bij de Europese Commissie. Op dit moment vindt hierover overleg plaats met de Europese Commissie.
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	Deze toezegging is omgezet in één van de ontwerpbeisen van het Basisnet. Dit houdt in dat de werkgroepen hiermee rekening houden bij het maken van de basisnetkaarten. Bij brief van 14 januari 2008 is aan de Kamer meegedeeld dat het ontwerp van het Basisnet naar verwachting in het najaar van 2008 aan de Kamer zal worden aangeboden. Dit is tijdens het AO van 21 mei jl. herhaald
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	AO Handhaving Schiphol 07-02-2006	Per brief van 25 juni 2007 is antwoord gegeven op de vragen over het wonen in bedrijfswoningen in sloopzones van Schiphol. Uitgangspunt voor het Rijk blijft, dat met het LIB wordt beoogd om permanente aanwezigheid van personen in de sloopzones tegen te gaan. In de praktijk gaat het in zowel de gemeente Haarlemmermeer en Aalsmeer om ca. 10 bedrijfswoningen die in de sloopzone liggen. Voor de gevallen in de gemeente Haarlemmermeer en Aalsmeer betekent dit dat het onlosmakelijke verband tussen wonen en werken per geval moeten worden vastgesteld. Afhankelijk van de uitkomst wordt gekeken of er een wettelijke basis is voor het Rijk om deze panden in zijn geheel aan te kopen en of te verplaatsen. In die gevallen waar de wettelijke basis ontoereikend is, is in het convenant omgevingskwaliteit een basis gevonden om de mogelijkheden voor een oplossing voor deze gevallen te bezien. De mate waarin de hiermee gepaard gaande kosten vergoed worden, dient in alle redelijkheid te worden bezien. De inventarisatie van deze gevallen zal in overleg met de gemeente Aalsmeer en gemeente Haarlemmermeer afgerond worden. Zodra er meer duidelijkheid is over de wijze waarop een oplossing bereikt kan worden, zal de Kamer geïnformeerd worden. Bij een toekomstige herziening van het LIB zal over de bedrijfswoningen vooraf duidelijkheid worden geschept.
De Minister zal de beprijzing betrekken bij de 2e stap van de trajectnota MER inzake de A4 Delft-Schiedam	VAO Wegen 30-08-2006	Beprijzing wordt meegenomen in de gevoeligheidsanalyse die deel uitmaakt van de Trajectnota/MER stap 2 die in de eerste helft van 2009 ter visie gaat

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
De minister heeft een stimuleringsregeling van circa € 10–12 miljoen toegezegd voor de sectoren die nadeel ondervinden van de PMR: met name de toeristisch-recreatieve sector en (in mindere mate) de visserij. Er worden ter invulling hiervan nadere voorstellen verwacht vanuit de Provincie	Nota-overleg PMR 02-10-2006	De provincies Zuid-Holland en Zeeland hebben beide een «Tijdelijke Verordening stimulering Voordelta» (geldingsduur max 6 jaar) vastgesteld. Planning is dat de eerste tenderperiode in september 2008 start. Voor de visserijsector wordt aansluiting bij het Europees Visserij Fonds (EVF) gezocht, maar een definitieve keuze hiervoor wordt in juli 2008 verwacht. Er is een brief van Minister VenW (mede namens het Havenbedrijf) aan de beide provincies in voorbereiding met de strekking dat de toegezegde gelden (€ 9 miljoen voor recreatie- en toerismesector en € 3 miljoen voor de visserijsector) worden overgemaakt zodra het benodigde instrumentarium definitief is afgerond. Pas na deze brief worden de Verordeningen van provincies gepubliceerd en kan de regeling in werking treden.
De Minister heeft toegezegd een aantal maatregelen te treffen om de toeristisch-recreatieve sector in de regio waar het zeerreservaat komt, te versterken. Dit zijn: 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; 3. MIT planstudie naar de aanpak van de bergingscapaciteit in het Volkerak-Zoommeer, mede in relatie tot de blauwalgenproblematiek;	Nota-overleg PMR 02-10-2006	1. Verkenning doorlaatmiddel Brouwersdam («Grevelingen water en getij») zal eind 2008 worden afgerond. Doel is om te kijken of vergroten van het getij mogelijk is met meerwaarde voor de waterkwaliteit en natuurwaarden. Mogelijke opties zijn vergroten van het huidige doorlaatmiddel, of doorspoelopties. Ook wordt gezocht naar een combinatie van het doorlaatmiddel met een scheepvaartsluis/een getijdenenergiecentrale. Na afronding verkenning wordt de staatssecretaris geadviseerd wat een mogelijke vervolgstap kan zijn. 2. Voor het opstellen van het Deltaprogramma wordt op dit moment een projectbureau ingericht. Er is inmiddels een projectdirecteur aangesteld, die per 1 september 2008 onder aansturing van de Deltaraad begint. 3. De planstudie Waterkwaliteit Volkerak-Zoommeer wordt eind 2008 afgerond. Advies aan de staatssecretaris wordt voorbereid door het Bestuurlijk Overleg Krammer-Volkerak. Hierbij wordt ook rekening gehouden met de planstudie Waterberging (één van de maatregelen uit de Pkb Ruimte voor de Rivier/uitvoeringsbesluit voorzien in 2011) en met de verkenning naar de scheepvaartcorridor Rotterdam–Antwerpen en mogelijk in de toekomst te nemen maatregelen om deze corridor te verbeteren (gepland rond 2012).
Evaluatie waterschapsverkiezingen direct na verkiezingen in 2008 uitvoeren. Doel evaluatie: verbeterpunten voor regelgeving	WGO Wet Modernisering Waterschapsbestel 16-10-2006	Evaluatie is voorzien na de verkiezingen in het najaar van 2008. De Kamer zal over de resultaten van de evaluatie in het voorjaar van 2009 worden geïnformeerd.
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	Deze evaluatie bestond uit twee delen. Deel 1, de financiële audit TTI, is uitgevoerd door ProRail en in april 2008 naar de Kamer gestuurd. Het tweede gedeelte, lessons learned TTI, wordt uitgevoerd door Horvat. Naar verwachting zullen de openbare uitkomsten in de tweede helft van 2008 beschikbaar zijn. Afhankelijk van dat moment worden deze worden meegenomen in VGR 24 voor 1 oktober 2008 dan wel VGR 25 voor 1 april 2009.
De 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	In 2007 is een eerste versie van het MIRT Projectenboek uitgebracht waarin voor het eerst alle ruimtelijk-fysieke investeringen zijn opgenomen. Ook is een hoofdstuk opgenomen over de inhoudelijke samenhang tussen investeringen in bepaalde gebieden. In het Projectenboek 2009 is het voornemen om in dit hoofdstuk ook regionale investeringen op te nemen en daarbij een financiële paragraaf te presenteren.
De minister geeft aan dat rond 15 april 2007 een besluit genomen zal worden over het beslisdocument N23 Westfriisiaweg	WGO MIT 30-10-2006	Op 22 april 2008 heeft de regio een aanvraag ingediend tot opname van de N23 in de planstudietabel van het MIRT en voor een rijkssubsidie van 275 miljoen euro. Tijdens het BO mirt van 28 mei 2008 is afgesproken dat hierover uiterlijk binnen 6 maanden een formeel besluit zal worden genomen.



Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
Er kan maximaal 20 mln. worden vrijgemaakt voor (bijvoorbeeld) modernisering maasroute, extra impuls Zuid Willemsvaart en lig/afzetplaatsen (auto).	Begrotingsbehandeling 30-10-2006	Bij de Begrotingsbehandeling in 2006 is het amendement Gerkens aangenomen waarin gevraagd wordt om de versnelling van een aantal vaarwegprojecten voor een bedrag van € 20 mln. Het ging erom in 2007 een aantal lopende realisatieprojecten te versnellen (grondaankopen omlegging Zuid-Willemsvaart en versnelling groot onderhoud en verbetering Maasroute) en enkele voor de toekomst geplande (ligplaats) projecten en autoafzetplaatsen uit te voeren (Waal en Amsterdam-Rijnkanaal). Uitvoering hiervan is in 2007 gestart en is grotendeels uitgevoerd. Uitzonderingen zijn: <ul style="list-style-type: none"> <li>• de Grondaankopen t.b.v. de omlegging Zuid-Willemsvaart welke vertraagd zijn doordat het proces naar het Tracébesluit langer duurt dan verwacht. Dit o.a. als gevolg van het feit dat in eerste instantie bij de ter inzagelegging van het otb niet de volledige informatie aanwezig was. De overige onderdelen zijn conform planning gerealiseerd.</li> <li>• de uitbreiding van ligplaatsen en afloopvoorzieningen bij IJzendoorn. De aanbesteding hiervoor is in eerste instantie mislukt (te groot verschil tussen raming en aanbieding) Een tweede poging heeft wel geleid tot een acceptabel resultaat Huidige verwachting is dit project nu in 2008 af te ronden.</li> </ul>
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	In opdracht van ProRail is door Arcadis bestudeerd welk trein-beïnvloedingssysteem hier het beste kan worden toegepast. ProRail en IVW adviseren op basis daarvan om het Belgische Crocodil-systeem toe te passen. ProRail heeft de vervoerders geconsulteerd over dit advies. ProRail heeft aangegeven dat de betrokken vervoerders geen bezwaar hebben tegen de aanleg van het Crocodil-systeem op dit traject. De Kamer wordt hierover geïnformeerd
De minister zal in het kader van stoptonende seinen onderzoek laten doen naar de relatie tussen vertrektijd en punctualiteitsnorm en hierover de Kamer informeren.	AO Spoorveiligheid 07-02-2007	De Inspectie VenW heeft de rapportage «rijweginstelling en roodseinpassages» (9 april 2008) afgerond. Hierin wordt slechts een deelvraag beantwoord van het door de minister toegezegde onderzoek. Aan de Inspectie VenW wordt gevraagd op welke wijze en volgens welke planning de nog niet behandelde resterende deelvragen beantwoord zullen worden om zodoende tegemoet te komen aan de door de minister gedane toezegging.
De evaluatie van de capaciteit rond Geldermalsen zal in de zomer gereed zijn en dan aan de Kamer worden gezonden.	AO ERTMS en Spoorveiligheid 07-02-2007	Naar aanleiding van het vervolg op LMCA (Programma Hoogfrequent Spoorvervoer) zal in het kader van de herroutering spoorgoederen vervoer ook de problematiek rond Geldermalsen (Meeteren) worden meegenomen. De uitkomsten hiervan zijn onderdeel van de kandidaat planstudies Utrecht-Den Bosch en Toekomstvaste Routing Spoorgoederenvervoer
De minister gaat beter incident management voor de provinciale wegen in het Nationaal Mobiliteitsberaad aankaarten	AO Segway en Wegen 20-03-2007	Samen met IPO is een concept nota opgesteld die is besproken in het voorbereidende directeurenoverleg van NMB. De nota moet worden uitgebreid/aangepast aan de bestaande vraagpunten. De VNG is ook gekoppeld aan dit traject. De nota is besproken in het NMB van 26 juni 2008.

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
De minister zal schriftelijk reageren op de vraag om nogmaals te 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	Naar aanleiding van de gebiedsgerichte verkenning Steden-driehoek heeft de Kamer gevraagd om te starten met een planstudie. De beslissing om te kijken naar combinatie van werkzaamheden is afhankelijk van de planning van de op te starten planstudie. Voor de zomer zal de Kamer geïnformeerd worden over welke benuttingsmaatregelen worden uitgevoerd en of deze maatregelen voldoende perspectief bieden om de bereikbaarheid over de A1 te garanderen.
Rapportage van de voortgang in de afspraken met Duitsland. Er zijn met Duitsland principe afspraken gemaakt over de aanleg van een derde spoor in Duitsland. De Kamer zal geïnformeerd worden over voortgang.	AO Betuweroute 19-04-2007	Over de voortgang wordt in periodieke voortgangsrapportages aan de Kamer gemeld.
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	Er is geen nadere informatie ontvangen van De Krom.
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	Over het CBP-proof gedeelte is de Kamer op 21 juni 2007 en 6 november 2007 geïnformeerd. Daarnaast is het een onderdeel van het Aanvalsplan dat eind februari 2008 aan Kamer is gestuurd. Op 11 maart 2008 is nogmaals gemeld dat de reiziger na invoering niet meer gaan betalen dan voor de invoering. De Opbrengstneutraliteit loopt door tot 1 jaar na invoer van OV-chipkaart (dit is gemeld in actieplan OV-chipkaart)
Er komt een halfjaarrapportage OV-Chipkaart	AO OV-Chipkaart 19-04-2007	De halfjaarrapportages worden zoals toegezegd verzonden. In AO 24/6 toegezegd dat er na de zomer een stand van zaken brief Aanvalsplan komt
In 2008 zal het vervoer over de Betuwelijn voor 35% elektrisch zijn, maar in 2016 is dat tot 60% gegroeid. Het komende halfjaar tot jaar wordt bekeken hoe een en ander zich ontwikkelt met het oog op het milieu. Tot het eind van 2008 verschijnen er nog verschillende voortgangsrapportages over de ingroei van de Betuweroute. Er zal omstandig aangegeven worden, met cijfers onderbouwd, wat de verschillen zijn tussen rijden op elektriciteit en rijden op diesel.	VAO Betuweroute 26-04-2007	In elke VGR wordt stand van zaken geactualiseerd. Prognose blijft ca. 60% elektrische ERTMS locomotieven rond 2015, mogelijk eerder.

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
De Kamer is van mening dat een eerste evaluatie in 2011 te lang op zich laat wachten. Een beperkte voortgangsrapportage op basis van de bevindingen van de NMa in 2009 is op zijn plaats. In de VGR moet gefocust worden op verhoging uittredeleeftijd, salarisontwikkelingen loodsen, efficiencyontwikkelingen loodsdiensten, verloop oplossing prepensioen (reserveringen en kapitaalopbouw) 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.	Debat wetsvoorstel Markttoezicht registerloodsen 29-05-2007	Op korte termijn wordt een plan van aanpak opgesteld om uitvoering te geven aan de toezegging van de minister om in 2009 een evaluatie van de wet Markttoezicht Registerloodsen aan de Kamer te sturen.
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.	AO Verkeersveiligheid 05-06-2007	Bij brief van 21 augustus 2007 heeft de minister aan de Gezondheidsraad een adviesaanvraag gedaan. De Gezondheidsraad heeft het onderzoek opgenomen in het werkprogramma van 2008. De Kamer is hierover geïnformeerd op 30 oktober 2007 en 6 november 2007. Het advies naar aanleiding van het onderzoek wordt in december 2008 verwacht.
Netwerk spoorgoederenvervoer: FERRMED-studie naar de haalbaarheid netwerk tussen Noorzeehavens en Westelijk Middellandse zeehavens zal naar de Kamer worden verzonden, mits deze studie openbaar is	AO Transportraad 06-06-2007	De rapportage van de studie is nog niet beschikbaar. Deze komt mogelijk in de tweede helft 2008 beschikbaar. Het betreft dan een openbaar rapport.
Er zal onderzoek worden gedaan naar mogelijkheden en effecten van: – een luchthavensysteem en welke luchthavens daarin thuis horen – het sturen op economische betekenis van verbindingen – het stellen van milieueisen aan vliegtuigen bij uitgifte van nieuw slots;	AO Benutten milieuruimte Schiphol 07-06-2007	Het luchthavensysteem onderzoek is als bijlage bij de lange termijn verkenning aan de Kamer beschikbaar gesteld. Inmiddels is mede op basis van dit onderzoek een advies over selectiviteit gevraagd aan de Commissie van der Zee. Het advies van de commissie van der Zee wordt gebruikt bij het overleg aan de Alderstafel. De netwerkanalyse waarin de economische betekenis van verbindingen wordt bekeken, is inmiddels afgerond. De Kamer is hierover op 16 oktober 2007 geïnformeerd.
De Kamer zal worden geïnformeerd over het in voorbereiding zijnde interdepartementale draaiboek «piraterij»	AO Groenboek Europees Maritiem Beleid 12-06-2007	Verwacht wordt dat het «draaiboek» begin augustus 2008 gereed is voor aanbieding aan de Kamer. Draaiboek staat geagendeerd voor de RMR van 11 juli.
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	Bij het aanbieden van het draaiboek «piraterij» aan de Kamer, zal de beantwoording van deze vraag worden meegenomen. Het draaiboek is onlangs door de Ministerraad goedgekeurd
De resultaten van de proef met de dynamische snelheden gaan zo spoedig mogelijk naar de Kamer	AO Wegen 21-06-2007	De resultaten van de proef met de dynamische snelheden gaan in de loop van 2009 naar de Kamer.

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
De minister zal in een bredere notitie ingaan op de mogelijkheden van energiezuinige toepassing van verlichting op het wegennet	AO Wegen 21-06-2007	Rijkswaterstaat is inmiddels betrokken bij de door Minister Cramer ingestelde Taskforce Verlichting. In het kader van het RWS-programma «ZekerDuurzaam» wordt het energieverbruik 20% gereduceerd. De Kamer zal in het najaar 2008 hierover in een brief over duurzaamheid bij Rijkswaterstaat worden geïnformeerd.
De staatssecretaris zegt toe een kader uit te brengen over bouwen in diepgelegen polders/buitendijks en dit te integreren met nota WV21	AO Rampenbeheersing overstromingen 27-06-2007	Het kader voor buitendijks zijn de Beleidslijnen rivieren, kust, meer en delta. Aan het kader voor diepgelegen polders wordt gewerkt. Beleid hierover wordt neergelegd in het Nationaal Waterplan. Er zal geen zelfstandige nota waterveiligheid verschijnen. Zie kamerstuk 2007–2008, 27 625, nr. 120 Tweede Kamer
De Vaste kamercommissie wordt ter zijner tijd uitgenodigd als waarnemer bij de grote rampenoefening	AO Rampenbeheersing overstromingen 27-06-2007	De oefening zal plaatsvinden van 3 tot 7 november 2008.
De Kamer wordt na de zomer geïnformeerd over de stand van zaken bij het onderhoud van kunstwerken (onderhoud van bruggen). Het totale onderzoek is eind 2007 gereed, de Kamer wordt dan wederom ingelicht.	Wetgevingsoverleg Jaarverlagen VenW 2006 28-06-2007	De Kamer is over de tussentijdse stand van zaken mbt het onderzoek van kunstwerken op 2 april 2008 geïnformeerd. Aangegeven is dat er ook een onderzoek loopt naar de restlevensduur van sluizen en stuwen in het hoofdvaarwegennet. De eerste onderzoeksresultaten daarvan zijn eind dit jaar beschikbaar. Op 15 mei 2008 is de kamer gemeld dat in september bij de Begroting voor 2009 een brief ligt over de actuele stand van zaken
Als er meer dan één maand zit tussen ruimtelijk besluit gemeente en afgifte concessie voor de landaanwinning door RWS zal de minister de Kamer informeren en uitleg geven	AO PMR 04-07-2007	De gemeenteraad van Rotterdam heeft op 22 mei 2008 het bestemmingsplan Maasvlakte 2 vastgesteld (tegelijk met aanpassingen in bestemmingsplannen MV81 en Westvoorree). Op 23 mei 2008 is de concessie aan het Havenbedrijf Rotterdam verleend.
De Kamer wordt geïnformeerd over de doorrekening van het CPB van de aanleg van de tweede zeesluis bij IJmuiden	AO Netwerkaanpak 05-07-2007	De KBA in de verkenning zal door CPB worden beoordeeld. Naar verwachting is het definitieve eindrapport MIRT-verkenning inclusief de second-opinion van het CPB eind augustus 2008 gereed. De Kamer zal worden geïnformeerd over het vervolgtraject.
De Kamer wordt uiterlijk begin 2008 geïnformeerd over de uitkomsten van het overleg over de openingstijden van bruggen	AO Netwerkaanpak 05-07-2007	De minister heeft tijdens de behandeling van de Netwerkanalyses vastgesteld dat verschillende beheerders verantwoordelijk zijn voor de bedieningsregimes van bruggen in het onderliggend wegennet. Hij heeft voorgesteld de bedieningsregimes van deze bruggen tijdens de spitsuren aan te passen opdat het wegverkeer beter zou kunnen doorstromen. De Minister is daarover in overleg met lokale beheerders van bruggen over specifieke knelpuntbruggen in het onderliggend wegennet. De verwachting is dat hierover na het landsdeling overleg van eind mei 2008 gerapporteerd kan worden.
Eind van jaar bij het OTB zal de minister aan de Kamer berichten welke (geluids)maatregelen er genomen kunnen worden aan het Zuiderbrugtracé	AO A74 06-09-2007	Begin februari is hierover een advies naar de minister gegaan. Afspraak was 2007/bij nemen OTB. Voorstel is om de Tweede Kamer bij nemen OTB eind 2008 te berichten hoe de toezegging ingevuld gaat worden.
In het MIRT-overleg met de regio zal de Minister met de regio overleggen over voor welke doorsnijdingen/barrièrewerking een oplossing mogelijk en wenselijk is. Dit kan niet in het kader van het OTB opgelost worden	AO A74 06-09-2007	Begin februari is hierover een advies naar minister gegaan. De minister heeft aangegeven dat er ten opzichte van de huidige plannen geen extra maatregelen benodigd zijn om barrièrewerking tegen te gaan. Voorstel is om in het MIRT-overleg in mei 2008 dit punt met regio af te kaarten. Voorstel is om de Kamer bij nemen OTB eind 2008 te berichten hoe de toezegging ingevuld gaat worden.

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
Identificeren potentiële samenwerking tussen NL zeehavens, m.n. t.a.v. internationale promotie, als onderdeel visie duurzame zeehavens	AO Nota Zeehavens 26-09-2007	Hoofdpijnen beleidsbrief zijn in interdepartementale stuurgroep goedgekeurd. Definitief concept is eind juni ter advisering voorgelegd aan de Nationale Havenraad en Overlegorganen VenW. In september zal de beleidsbrief naar de Ministerraad en vervolgens naar de Tweede Kamer gaan. In de brief wordt aandacht besteed aan potentiële samenwerking Nederlandse zeehavens en walstroom.
Walstroom is onderdeel visie duurzame zeehavens	AO Nota Zeehavens 26-09-2007	Hoofdpijnen beleidsbrief zijn in interdepartementale stuurgroep goedgekeurd. Definitief concept is eind juni ter advisering voorgelegd aan de Nationale Havenraad en Overlegorganen VenW. In september zal de beleidsbrief naar de Ministerraad en vervolgens naar de Tweede Kamer gaan. In de brief wordt aandacht besteed aan potentiële samenwerking Nederlandse zeehavens en walstroom.
De staatssecretaris zal een brief sturen over gevolgen slibdepot Noordzee voor waterkwaliteit	AO Nota Zeehavens 26-09-2007	Verwacht wordt dat de brief na de zomer gereed zal zijn.
Bij beoordeling sluis IJmuiden meenemen twee alternatieven in MKBA: 1) additionaliteit 2) lichter; om een derde is gevraagd	AO Nota Zeehavens 26-09-2007	De verkenningstudie Zeetoeegang IJmond loopt. Dit is een brede verkenning waarin diverse aspecten zijn meegenomen zoals de druk op de achterlandverbindingen, maar ook de effecten voor Maasvlakte II. Daarnaast is er een studie gedaan naar het lichten van zeeschepen. Er is een interessante oplossingsvariant voorhanden. Er zal nader worden bekeken hoe hiermee verder wordt gegaan.
Dit najaar stuurt de minister een inhoudelijke brief om de Kamer te informeren over de stand van zaken rond duurzaam aanbesteden van RWS.	AO Luchtkwaliteit 27-09-2007	Het beleid van RWS is in lijn met de toezegging: 100% duurzaam inkopen per 2010. Wij volgen daarmee het proces zoals VROM in haar Programma duurzaam bedrijven overheden aangeeft. VROM informeert de Kamer hierover in eerstkomende rapportage. De Kamer zal in het najaar 2008 in een brief over duurzaamheid bij Rijkswaterstaat worden geïnformeerd
De minister is bereid te onderzoeken of de bestuurlijke lus in de tracéwet kan worden ingebouwd. De wijziging van de tracéwet zou medio 2008 in werking kunnen treden.	AO Luchtkwaliteit 27-09-2007	De minister van Justitie zal in 2008 een wetsvoorstel tot wijziging van de Algemene wet bestuursrecht indienen, waarin onder andere een algemene regeling van de bestuurlijke lus is opgenomen. Vooruitlopend hierop is de minister van VROM voornemens om samen met de minister van VenW door spoedwetgeving de bestuurlijke lus te regelen in de Tracéwet en de nieuwe Wet ruimtelijke ordening. Naar verwachting zal het wetsvoorstel medio juli 2008 bij de Kamer worden ingediend.
VenW zal de provincies in de overgangperiode nadrukkelijk begeleiden en faciliteren.	Debat regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens 27-09-2007	Medio 2008 informatiesysteem RBML gereed, daarna (na de zomer) start overgangperiode.

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
<p>De minister heeft toegezegd dat hij de Kamer begin 2008 een rijksvisie op de ontwikkeling van de Nederlandse luchthavens zal aanbieden. Hij heeft toegezegd in deze Nota luchthavenbeleid in te gaan op diverse onderwerpen die tijdens het debat «geparkeerd» werden en hierover met de Kamer te zullen spreken:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– de vragen die zijn gesteld over Rotterdam, Maastricht en Eelde met het oog op decentralisatie;</li> <li>– de toekomst van de luchthaven Eindhoven</li> <li>– het besluit om alsnog luchthavens te decentraliseren en het aantal dat wordt gedecentraliseerd, met bijbehorende afweging</li> <li>– indien noodzakelijk beleid t.a.v. gevoelige vluchten zoals vluchten voor het vervoer van vitale organen of van patiënten die in levensgevaar verkeren</li> <li>– beleid ten aanzien van helihavens/helikoptervluchten</li> <li>– beleid en afweging betreffende openingstijden van regionale luchthavens tussen 23.00 en 7.00 uur.</li> </ul>	<p>Debat regelgeving burgerluchtvaart en militaire luchthavens 27-09-2007</p>	<p>De aangekondigde uitwerking van de strategische beleidsvisie en de toegezegde luchthavennota zal geïntegreerd worden in één luchtvaartnota. In de luchtvaartnota worden rekening houdend met de ontwikkelingen in de internationale luchtvaart – lopende beleidsinitiatieven rond luchtvaart, luchthavens en luchtvaart met elkaar verbonden en wordt een integrale en lange termijn visie op de ontwikkeling van de Nederlandse luchtvaart ontwikkeld. Daar waar relevant wordt afstemming gezocht met militaire functies in de luchtvaart. In de luchtvaartnota zal een aantal specifieke beleidsvoorstellen worden gedaan op belangrijke onderdelen zoals bijvoorbeeld de ontwikkeling van Schiphol voor de middellange termijn, waaronder selectiviteitsbeleid (in dit kader wordt na de zomer een advies van de heer Alders verwacht), de samenhang tussen Schiphol en de regionale luchthavens en daaraan gekoppeld de ontwikkeling van de verschillende regionale luchthavens en de visie van het rijk op ontwikkelingen in het nationale en Europese luchtvaart. Ook zal de luchtvaartnota ingaan op duurzaamheid in de luchtvaart en governance principes voor de totale luchtvaartketen. Planning aanbieding luchtvaartvisie aan de Kamer: eind 2008.</p>
<p>De effecten van LZV's op verkeersveiligheid en omgekeerde modal shift worden gemonitord en aan Kamer gemeld. Ook wordt nauwkeurig gevolgd hoe het te gebruiken netwerk van routes (hoe groot en veilig?) zich ontwikkelt. Hierover zal de Minister jaarlijks met NMB en Kamer van gedachten wisselen.</p>	<p>AO LZV's 04-10-2007</p>	<p>Monitoring ervaringsfase op deze punten loopt; nulmeting verloopt vrij moeizaam door lage response van bedrijfsleven. Indien hoger respons wordt gerealiseerd kan afronding nulmeting na de zomer 2008 worden verwacht waarna doorlopende monitoring kan plaatsvinden. Rapportage aan NMB en Kamer voor eerste maal ongeveer 1 jaar na afronding nulmeting</p>
<p>Over de mogelijke structuurvisie 2040 komt dit jaar informatie.</p>	<p>AO UPR 09-10-2007</p>	<p>In een brief van de Minister van VROM aan de Kamer is aangegeven dat het besluit over de status van de Langetermijnvisie Randstad 2040 zal worden genomen nadat de inhoud van de visie bekend is. Volgens planning zal het kabinet hierover na het zomerreces besluiten.</p>
<p>In 2011 wordt de APK-frequentie geëvalueerd. Daarbij komen aan de orde de frequentie voor diesel/LPG en oldtimers ouder dan 30 jaar, alsmede de mogelijkheden voor een kilometerafhankelijke APK.</p>	<p>AO APK Frequentie 10-10-2007</p>	<p>In overleg met de RDW worden voorbereidingen voor de evaluatie genomen. De evaluatie is gepland in 2011</p>
<p>In de eerste helft 2008 komt er een voorstel voor een nieuwe keuringsmethode voor diesels en informatie over de modernisering van de APK.</p>	<p>AO APK Frequentie 10-10-2007</p>	<p>Is onderdeel van de opdracht van de RDW voor modernisering APK. Verder overleg met VROM over keuren van diesels. In september 2008 verschijnt het rapport van de RDW over modernisering APK, incl. diesels.</p>
<p>Er wordt contact opgenomen met VROM over het idee van een sloopregeling voor oude auto's.</p>	<p>AO APK Frequentie 10-10-2007</p>	<p>VenW en VROM zijn in overleg over de sloopregeling. De Kamer wordt door M VROM voor het einde van het zomerreces 2008 geïnformeerd. Financiering dient naar het oordeel van het kabinet te komen uit het fonds van Autorecycling Nederland.</p>

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
In Europees verband wordt aange- drongen op technische modernisering van auto's zodat auto's zelf technische mankementen zoals te lage banden- spanning, op een display in de auto aangeven.	AO APK Frequentie 10-10-2007	Het betreft een onderdeel van de Europese Typekeuring: streven 2011. Europa is akkoord met deze eis.
De Kamer op de hoogte houden van het gebruik van de Betuweroute	AO BR, ERTMS en Spoorcapaciteit 10-10-2007	Dit gebeurt in elke periodieke voortgangsrapportage per 1 april en 1 oktober, zolang de Betuweroute als groot project bestaat. Volgens planning loopt dit project in 2009 af.
Nu de Betuweroute er is, de prioriteit- stelling in verdeling van de rest- capaciteit opnieuw te bezien Dit loopt mee in de evaluatie van de Spoorweg- wet die eind 2008 gereed is.	AO BR, ERTMS en Spoorcapaciteit 10-10-2007	Omschreven toezegging is een aandachtspunt in de lopende evaluatie van de Spoorwegwet. Het kabinetsstandpunt volgt in het eerste kwartaal van 2009. Bij brief van 8 mei 2008 is aangege- ven dat de resultaten van de evaluatie in het eerste kwartaal van 2009 zullen komen. De vaste commissie voor Verkeer en Water- staat heeft 14 mei 2008 aangegeven, dat zij geen genoeg kan nemen met het verschijnen van de evaluatie in het eerste kwar- taal van 2009. De commissie wenst de evaluatie in november 2008 en het kabinetsstandpunt in het eerste kwartaal 2009 te ontvangen. De minister heeft hierop gereageerd in het AO van 19 juni jl. Hij heeft aangegeven dat de commissie het evaluatie- rapport medio december 2008 vertrouwelijk zal ontvangen.
De minister zal de Kamer informeren op het moment waarop de ERTMS- versie op de TRAXX-locomotieven gecertificeerd zal zijn en aan het veiligheidsniveau voldoet. Vervolgens zal hij naar haar terugkoppelen op de dag waarop het kastje bewezen com- municert in de locomotief en op de dag waarop de trein en de baan goed blijken te communiceren.	AO HSL 11-10-2007	De Kamer is over de voortgang van de certificering geïnformeerd in de VGR van 1 april 2008
Naar aanleiding van het verzoek van de heer Roemer wil de minister nog een keer checken wat in 2002 de andere inzichten waren vergeleken met nu met betrekking tot de ERTMS-levels	VAO BR, ERTMS en Spoorcapaciteit 30-10-2007	Wordt meegenomen in de behandeling van de motie Cramer/ Roemer (29 893-55)
De minister zegt toe dat als VVS maatschappelijk draagvlak voor een nationaal monument verkeersslachtof- fers heeft gevonden, hij bereid is financiële steun toe te zeggen.	AO Verkeersveiligheid 06-11-2007	Het voorstel van VVS wordt afgewacht
De gevolgen voor aansprakelijkheid en verzekering mbt begeleid rijden worden in kaart gebracht en de Kamer wordt vervolgens hieromtrent en het traject geïnformeerd	AO Verkeersveiligheid 06-11-2007	Overleg vindt plaats met Justitie, Politie en BZK
De minister zegt toe de Kamer te informeren over de vervolgcacties met betrekking tot de uitwerking van at random testing, zero tolerance en een pilot alsmede een uitleg te geven van de opzet van de systemen in Italië en Australië. (drugs)	AO Verkeersveiligheid 06-11-2007	De Kamer zal per brief in de week van 10 juli worden geïnfor- meerd. Hierin zal worden ingegaan op de pilot die gehouden zal worden in september, alsmede de voorlichting over de gevaren van druggebruik.

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
De minister zal ihkv medische geschiktheid nagaan of er mogelijkheden zijn om voor deelonderzoeken m.b.t. bepaalde aandoeningen al eerder het onderzoek af te ronden.	AO Verkeersveiligheid 06-11-2007	De Gezondheidsraad is gevraagd met spoed een offerte uit te brengen. Op 8-7 vindt hierover een gesprek plaats met de Gezondheidsraad. De Kamer zal n.a.v. dit gesprek per brief in de week van 10 juli worden geïnformeerd.
De minister zegt toe ihkv auto-verlichting overdag de Kamer bij brief te informeren omtrent argumentatie MVO en de ervaringen in andere EU-landen en de resultaten van de lopende campagne autoverlichting.	AO Verkeersveiligheid 06-11-2007	Er vindt overleg plaats met de actoren in het veld, gezien wordt of MVO kan meeliften met de voorlichtingscampagne in het najaar.
De minister laat een diepgaande analyse uitvoeren van de dode hoek ongevallen en zal de Kamer in de loop van 2008 over de resultaten van deze analyse informeren.	AO Verkeersveiligheid 06-11-2007	Het onderzoek is gestart en wordt uitgevoerd door de SWOV. SWOV heeft aangegeven het onderzoek voor de zomer af te ronden, waarna het aan de Kamer wordt aangeboden.
In overleg met Justitie komt een antwoord m.b.t. maatregelen kilometerfraude uiterlijk voor 1 februari 2008 aan de Kamer	AO Verkeersveiligheid 06-11-2007	De minister komt spoedig met een inhoudelijke reactie (mede namens de minister van Justitie) op het NAP/RDW-advies inzake kilometertellerfraude.
De minister zal de zorgpunten (verkeersveiligheid) die de Kamer heeft aangegeven in het Nationaal Mobiliteitsberaad uit en te na aan de orde stellen.	VAO LZV's 07-11-2007	LZV's komen op de agenda van het NMB zodra het onderzoek door TNO over inzet van LZV van 60 ton en het onderzoek van de SWOV naar veiligheid LZV zijn afgerond.
Er loopt een onderzoek naar het gedurende een aantal minuten «waterproof» zijn van auto's die te water geraken. Een en ander in verband met het blokkeren van elektronisch bedienbare ramen en deuren bij het te water geraken. Over de uitkomsten zal de Kamer geïnformeerd worden.	AO Onderzoeksraad voor de Veiligheid 08-11-2007	Het onderzoek is in goede samenwerking met de branche en maatschappelijke partners uitgevoerd. De top 20 best verkochte auto's zijn getest. Het conceptrapport is op 26 april 2008 aan de Kamer aangeboden. Het eindrapport met reactie van de importeurs gaat medio augustus uit
De minister informeert de Kamer over de voortgang onderzoek veiligheidssituaties rond de stadstrams.	AO Onderzoeksraad voor de Veiligheid 08-11-2007	In overleg met alle betrokken partijen wordt gewerkt aan de (te ver)nieuwe regelgeving voor lokaal en bijzonder spoor waarbij een veiligheidsmanagement systeem centraal staat. De voorstellen voor wet en besluit worden in de tweede helft van 2008 verwacht, terwijl het gehele wetgevingstraject eind 2009 zal zijn afgerond. De Kamer is hierover op 25 februari 2008 geïnformeerd. Op korte termijn wordt gezamenlijk met de 4 grote stadsregio's en steden met een trambedrijf onderzocht welke extra mogelijkheden er zijn om de veiligheid van trams te verbeteren, bijvoorbeeld door aanpassingen aan de infrastructuur. Hierbij zal de totale veiligheid van de tram in het verkeer worden beschouwd. VenW zal hiervoor een opdracht geven. Onderzoek wordt uitgevoerd middels een interviewronde langs alle steden met een trambedrijf, waarbij zowel het vervoerbedrijf, de gemeente als de stadsregio worden geïnterviewd. In september worden de resultaten aan de Kamer gepresenteerd
Voor het eind van het jaar wordt de bestuurlijke lus naar de Kamer gestuurd	AO Commissies Elverding en Ruding 08-11-2007	Naar verwachting zal het wetsvoorstel medio juli 2008 bij de Kamer worden ingediend.



Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
Als tijdens het bestuurlijk overleg van 28 november de NS en de regionale spoorvervoerders/decentrale overheden geen afspraken maken over gezamenlijke tarieven/producten voor doorgaande reizigers, gaat VenW zich er mee bemoeien	AO OV-Chipkaart 13-11-2007	Er zijn afspraken tussen NS/Mobis en IPO/SKVV die onderdeel uitmaken van het aanvalsplan convenant. Daarnaast is landelijk tarievenkader vastgesteld door decentrale overheden. Betrokken partijen worden mei/juni gehoord daarna door 19 decentrale overheden bestuurlijk geaccordeerd.
Brief over verstevigen watertoets aan de Kamer begin 2008	AO Klimaatadaptatie 21-11-2007	Het advies CAW is op 17 april ontvangen. Het advies zal worden meegenomen bij het opstellen van het eerste nationaal Waterplan en de antwoorden op het advies van de Cie. Veerman.
Brief over overleg met VNG over het plaatsen van peilstokken (verkeersborden) in buitendijks gebied ter bewustwording	AO Klimaatadaptatie 21-11-2007	Er is overleg geweest met de VNG om wenselijkheid en mogelijkheid nader te verkennen. De definitieve resultaten krijgen een plek in het Nationaal Waterplan
Zodra er duidelijkheid bestaat over de mogelijkheden tot optimale inrichting van het (zuidelijk)havengebied, zal de Kamer worden geïnformeerd	AO PMR 22-11-2007	Op dit moment is hier nog geen duidelijkheid over.
De minister zal de vraag over het direct overladen van binnenschepen op zeeschepen en vice versa voorleggen aan het havenbedrijf Rotterdam en de Kamer informeren over de uitkomsten	AO PMR 22-11-2007	Het Havenbedrijf heeft deze vraag beantwoord. De Tweede Kamer wordt hierover in de volgende Voortgangsrapportage geïnformeerd.
De minister zal de Top-5 versnellingsmaatregelen, zoals voorgesteld door de Kamer, betrekken bij het oplossen van eventuele vertragingen, wanneer deze zich voordoen.	AO PMR 22-11-2007	De besluiten voor de aanleg van Maasvlakte 2 zijn allemaal genomen en gepubliceerd. Daarmee wordt het tijdschema nu volledig bepaald door de doorlooptijd en resultaten van de beroepsprocedures. Met de PMR-partners worden risico's op vertraging in beeld gebracht en opties onderzocht om vertragingen in de beroepsfase te voorkomen.
De minister zegt toe dat de staatssecretaris en hij nader zullen onderzoeken onder wat voorwaarden het maximaal toegestane alcoholpromillage van bestuurders van een wegvoertuig en bestuurders van een boot gelijkgetrokken kan worden. De minister zal de kamer in 2008 informeren.	Begrotingsbehandeling VenW 06-12-2007	Een wijziging van de Scheepvaartverkeerswet is in voorbereiding. Deze kan naar verwachting in 2009 in werking treden.
De onderhoudsachterstand vaarwegen is weggewerkt in 2018, de staatssecretaris hoopt nog met twee jaar te kunnen versnellen. Ze komt hierop terug in de begroting voor 2009.	Begrotingsbehandeling VenW 06-12-2007	De staatssecretaris komt hierop terug in de begroting voor 2009. Inmiddels heeft RWS een plan van aanpak gereed voor het uitvoeren van deze versnelling voor eind 2016. De voorgestelde kasschuif voor versnelling is in de begroting 2009 akkoord bevonden. De concept bijlage voor de begroting 2009 is gereed, waarmee de vragen uit de motie (30 800 XII-34) worden beantwoord in de begroting 2009.
Bij de in 2011 geplande vierde toetsing zal gewerkt worden met de nieuwe normen.	Begrotingsbehandeling VenW 06-12-2007	Het proces hiertoe wordt beschreven in geactualiseerde waterveiligheidsbeleid.

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
Onderzoeken of de procedure ten aanzien van de Keersluis Zwartsluis, overnachtingshaven Lobith, Twenthekanalen en de nieuwe Beatrixsluis versneld kunnen worden.	Begrotingsbehandeling VenW 06-12-2007	Bij de uitwerking van het Kabinetsstandpunt over de aanbevelingen van de Commissie Elverding ligt de focus op het versnellen van Tracéwetprocedures die veelal van toepassing zijn voor wegprojecten. Daarnaast zal bezien worden in hoeverre de aanbevelingen mogelijkheden bieden voor het versnellen van procedures voor de vaarwegprojecten.
De minister is bereid 15 miljoen te reserveren voor internet in de trein. De minister neemt het amendement van lid Samsom.	Begrotingsbehandeling VenW 06-12-2007	Minister is in afwachting van plan van aanpak van NS inzake de informatievoorziening aan de reizigers in de trein door middel van de plaatsing van informatieschermen. De internetvoorziening die door de beschikbaar gestelde € 15 mln. moet worden ondersteund maakt deel uit van dit plan van NS. NS moet haar plannen herzien doordat haar contractpartner KPN de samenwerking heeft afgebroken. Zodra het herziene plan van aanpak van NS beschikbaar is zal in overleg met NS bezien worden waar de € 15 mln. bij de uitvoering van het plan van aanpak het meest effectief ingezet kan worden.
De minister zal de kamer nader informeren nav het verzoek om te zorgen dat telefoonproviders hun bereikbaarheid in tunnels meer telefoonproof maken en meer investeren in bereikbaarheid.	Begrotingsbehandeling VenW 06-12-2007	ProRail is op 1 juni 2008 per brief gevraagd dit punt in overleg met de providers op te pakken. Het probleem is vooral dat dit eigenlijk een verantwoordelijkheid is van de GSM-operators, maar dat er geen wet- en regelgeving is om ze daartoe aan te zetten.
De minister is bereid om verder te kijken (landelijk) dan het realiseren van de vier corridors voor het behalen van 5% reizigersgroei op het spoor. De minister zegt toe te kijken naar de kwaliteit van de dienstverlening in heel Nederland.	Begrotingsbehandeling VenW 06-12-2007	Het betreft hier twee onderdelen: 5% actieplan en kandidaatplanstudies in het programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS). Het actieplan spoor bevat maatregelen om de kabinetsambitie van 5% groei op het spoor mogelijk te maken. Het gaat dan om maatregelen die in principe het gehele land kunnen betreffen. Als onderdeel van PHS is een aantal kandidaatplanstudies gestart (Den Bosch–Utrecht, Arnhem–Utrecht, Den Haag–Rotterdam en toekomstvast routing goederen). Daarnaast loopt er een planstudie OV-SAAL. De genoemde kandidaat planstudies hebben bewust als vertrekpunt een deel van een corridor, aangezien dit uit de analyses van de LMCA spoor naar voren is gekomen. Het onderzoeksgebied zal breder zijn omdat treinen ook verder doorrijden; eventuele effecten en te nemen maatregelen op de aanpalende trajecten op de genoemde kandidaatplanstudies worden dan ook bezien. In de voortgangsrapportage over de LMCA Spoor, die in september 2008 aan de Kamer wordt gezonden, zal nadere informatie zijn opgenomen over de afbakening (scope) van de corridors en de effecten op de rest van het netwerk.
Bij de presentatie van de mobiliteitsvisie in september 2008 geeft de minister hom en kuit over het geld (4,5 mrd). Het bedrag in de begroting van 2009 opnemen.	Begrotingsbehandeling VenW 06-12-2007	In de begroting 2009 zal duidelijk worden welke middelen voor de spoorambities ter beschikking komen.
De Mobiliteitsvisie komt in september 2008 en komt terug bij de volgende begroting.	Begrotingsbehandeling VenW 06-12-2007	Verloopt volgens planning.
Het Plan weesfiets (in samenwerking met de NS, ProRail, gemeenten en consumenten organisaties) is vóór de zomer 2008 klaar.	Begrotingsbehandeling VenW 06-12-2007	De afgelopen periode is met verschillende partijen gesproken over de mogelijkheden om gemeenten te ondersteunen bij de aanpak van het weesfietsenprobleem. Een quick-scan is uitgevoerd gericht op de vraag waar de knelpunten zitten voor gemeenten om een adequate weesfietsenaanpak van de grond te krijgen. Deze quick-scan is eind juni gereed gekomen. Op 2 juli is een beslisnotitie naar minister/staatsecretaris gestuurd. Indien zij akkoord gaan zal de Kamer begin september geïnformeerd worden over de voorgenomen aanpak.

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
De staatssecretaris zal het plan van de heer Duyvendak om de korting op de groei van de BDU terug te draaien aandachtig bestuderen en daarna in gesprek gaan met de regionale overheden. Duyvendak stelt voor om korting op de groei van de BDU terug te draaien, dus van 1,1% groei weer naar 2,1% groei per jaar. Dit zou nodig zijn om groei van het gebruik van het ov met 2,1% per jaar te laten groeien. Daarnaast stelt hij voor de BDU extra te laten groeien met 4% per jaar, dit zou een groei van het gebruik met nog eens 4% laten groeien.	Begrotingsbehandeling VenW 06-12-2007	Er is geen bewezen lineair verband tussen groei van de BDU en groei van het ov-gebruik. De BDU wordt ook voor andere doelen dan OV ingezet. Of er meer geld nodig is in de BDU zal moeten blijken uit het gezamenlijk onderzoek naar de gewenste hoogte van de BDU. Het rapport van Duyvendak zal aan de deelnemende partijen worden verstrekt. Er is onvoldoende onderbouwing of noodzaak onmiddellijk een concreet onderdeel van het plan in uitvoering te nemen.
De staatssecretaris geeft aan dat een groei van 2,1% mogelijk is. In 2008 wordt de BDU geëvalueerd. Dan laat de staatssecretaris zien met cijfers hoe het uitwerkt en wordt de verdere koers bepaald.	Begrotingsbehandeling VenW 06-12-2007	Het samenwerkingverband met de koepels van decentrale overheden, dat vorig jaar zich al boog over de gewenste hoogte van de BDU, is weer aan de slag gegaan. Er wordt vanuit gegaan dat na de zomer een voldoende betrouwbaar (voorlopig) beeld kan worden geschetst in een aantal scenario's
Minister komt schriftelijk terug op de 20 mln meer investeringen in toegankelijkheid spoor dan gepland tot 2030. Nu kijken naar korte termijn (deze kabinetsperiode), na gesprek met NS over versnellingsmogelijkheden en planning komt hij hier op terug.	Begrotingsbehandeling VenW 06-12-2007	Op 17 en 23 juni is de Kamer schriftelijk over de voortgang van het versnellingsonderzoek geïnformeerd. Het onderzoek door ProRail en NS loopt. De verwachting is dat na de zomer de definitieve resultaten aan de Tweede Kamer gemeld kunnen worden. De extra uitgaven in deze kabinetsperiode worden hier in meegenomen.
Toezenden van een gedetailleerd overzicht van mogelijkheden om geld te vinden binnen mogelijke extra FES-inkomsten.	Begrotingsbehandeling VenW 06-12-2007	FES-beheerders zijn nog met elkaar in gesprek over aanpassing FES-wet.
De Kamer zal zo spoedig mogelijk worden geïnformeerd over de mogelijkheden tot verbreding van de N280 Maasbrug en Brug Nederweert.	Behandeling MIRT 17-12-2007	De Kamer zal in september hierover geïnformeerd worden.

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
De Minister zegt toe in 2009 ihkv de Loodsenwet verder te gaan dan de aan de Tweede Kamer toegezegde informatie over de verslaglegging van de NMa, de analyse aflossing pensioenen, het langer doorwerken na 55 jaar, de ontwikkeling van het salarisniveau, de kosten van eventueel gevoerde procedures en een inzicht in de daadwerkelijke administratieve lasten. Er komt nadrukkelijk een verkenning van een Europese ontwikkeling, ook naar aanleiding van de vraag naar waar een en ander toe leidt op Europees niveau. Daarbij worden nadrukkelijk de effecten van het toezicht betrokken, inclusief de ervaringen in het buitenland, de relatie met Vlaanderen en Duitsland, de technologische ontwikkelingen, de laatste prognoses groei van het scheepvaartverkeer en de mogelijkheden om aan de hand van wetgeving innovatie mogelijk te maken en het loodsens op afstand structureel toe te laten. De borging van de publieke belangen wordt daar nadrukkelijk steeds bij betrokken.	EK debat mbt Loodsenwet 11-12-2007	Op korte termijn wordt een plan van aanpak opgesteld om uitvoering te geven aan de toezegging van de minister om in 2009 een evaluatie van de wet Markttoezicht Registerloodsen aan de Kamer te sturen.
De minister van VenW zegt toe dat met de (tussentijdse) evaluatie in 2009 een voorschot wordt genomen op de totale evaluatie van de Wet markttoezicht registerloodsen. De minister zal in het kader van de evaluatie 2009 – naast hetgeen is toegezegd aan de Tweede Kamer – namelijk ook een verkenning doen van een Europese ontwikkeling. Tevens zegt hij toe verschillende scenario's voor na 2009 te bezien, waarbij de voors en tegens van bepaalde keuzes in beeld worden gebracht.	EK debat mbt Loodsenwet 11-12-2007	Op dit moment is hier nog geen duidelijkheid over.
De minister van VenW zegt naar aanleiding van vragen en opmerkingen van de leden Hendriks (CDA), Linthorst (PvdA) en Schouw (D66) de Eerste Kamer toe dat hij zodra het wetsvoorstel is aangenomen zo snel mogelijk met een ministeriële regeling zal komen, waardoor de arbeidsvergoeding van de loodsens wordt gefixeerd op het niveau van 2003 plus indexering ieder jaar.	EK debat mbt Loodsenwet 11-12-2007	Op korte termijn wordt een plan van aanpak opgesteld om uitvoering te geven aan de toezegging van de minister om in 2009 een evaluatie van de wet Markttoezicht Registerloodsen aan de Kamer te sturen.
In de begroting 2009 aangeven, mede op basis van de evaluatie, hoe er een tweede tranche spoorse doorsnijdingen kan komen	Begrotingsbehandeling VenW 12-12-2007	De evaluatie van de 1e tranche wordt uitgevoerd. Op dit moment wordt een inventarisatie gemaakt van mogelijke projecten. Daarnaast vindt overleg plaats met het Ministerie van Financiën over financiering. Uitkomst van het begrotingsbilateraal is dat er 140 mln. euro gereserveerd wordt voor een tweede tranche.

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
Reizigersgroei 5%: Komend voorjaar met de kandidaatplanstudies nog eens heel nadrukkelijk de keus voor de corridors motiveren, daarbij niet alleen Utrecht–Den Bosch meenemen maar ook het stuk tot Eindhoven.	Begrotingsbehandeling VenW 12-12-2007	De exacte scope zal zoals aangegeven in de beleidsbrief van 19 november 2007 worden bepaald in de nadere kandidaatplanstudie. Het vertrekpunt van de kandidaatplanstudie vormt het deel Utrecht–Den Bosch, aangezien hier knelpunten uit de LMCA-spoor zijn gebleken. Het onderzoeksgebied zal breder zijn omdat treinen ook verder doorrijden; eventuele effecten en te nemen maatregelen op de aanpalende trajecten worden dan ook gezien (bijv richting Eindhoven). In de voortgangsrapportage over de LMCA Spoor, die in september 2008 aan de Kamer wordt gezonden, zal nadere informatie zijn opgenomen over de afbakening (scope) van de corridors en de effecten op de rest van het netwerk.
Het idee van een pilot met hoogfrequent busvervoer wordt overgenomen.	Begrotingsbehandeling VenW 12-12-2007	Zowel aan de decentrale opdrachtgevers (provincies en kaderwetgebieden) in het OOV (maart 2008) als aan de stichting «Deltaplan Duurzame Bereikbaarheid» is het verzoek gedaan voorstellen voor zo'n proef te doen. Als mogelijke pilots zijn busverbindingen over de A27 (Breda–Utrecht) en de A15 (Gorinchem–Maasvlakte) voorgesteld. De provincies hebben in het OOV van 8 mei extra tijd gevraagd om met voorstellen te kunnen komen. Tot eind mei kunnen voorstellen worden ingediend. Pas daarna kan de keuze voor een proef worden gemaakt en kan die worden uitgewerkt.
De Dienst Verkeer en Scheepvaart belasten met de uitvoering van kennisuitwisseling op het gebied van proeven met gratis ov actief te stimuleren en op te nemen in het jaarprogramma 2008 van het Kennisplatform Verkeer en vervoer (KpVV) en de precieze inzet van het kennisplatform in overleg met de betrokken regio's nader te bepalen.	Begrotingsbehandeling VenW 12-12-2007	KpVV heeft op 9 april 2008 een workshop in het kader van Gratis OV en een nieuwe tranche GOV experimenten gehouden. Deelnemers waren vertegenwoordigers van het rijk en de decentrale overheden (OV concessieverleners). Het KpVV heeft tevens een onderzoek laten verrichten naar de resultaten van Gratis OV experimenten waar het rijk niet bij betrokken was. De ervaringen tijdens deze dag opgedaan worden betrokken bij de uitvraag naar nieuwe Gratis of goedkoop OV experimenten in 2008 en het opstellen van de beleidslijn in 2009
Medio volgend jaar de resultaten aan de Kamer melden van het op te starten onderzoek naar de implementatie van een koppeling tussen de oranje lampjes aan de zijkant en de richtingaanwijzers van vrachtwagens en bussen	Begrotingsbehandeling VenW 12-12-2007	Het onderzoek is gestart en wordt uitgevoerd door de SWOV. SWOV heeft aangegeven het onderzoek voor de zomer af te ronden, waarna het aan de Kamer wordt aangeboden.
Een quick-scan oppakken naar decentrale lijnen mbt reizigersgroei in de landsdelen	Begrotingsbehandeling VenW 12-12-2007	De staatssecretaris laat een quick scan uitvoeren naar markt en capaciteit op de regionale=gedecentraliseerde spoorlijnen. Beoogde oplevering van het resultaat is in de loop van augustus 2008.
Met betrekking tot de tariefstructuur HSA irt de Beneluxtrein: de minister geeft de garantie dat als er een besluit over de Beneluxtrein genomen moet worden, alle gegevens mbt de tariefstructuur bekend zijn	Begrotingsbehandeling VenW 12-12-2007	De minister heeft aangegeven dat een vergelijking van de HSA diensten en de Beneluxtrein pas mogelijk is als de tariefstructuur van de HSA diensten bekend is. HSA heeft aangegeven de tarieven voor de HSL-Zuid niet eerder dan 3 maanden voor de start van het vervoer bekend te kunnen maken.
Het onderwerp van telewerken en thuiswerken agenderen bij de Taskforce Mobiliteitsmanagement	Begrotingsbehandeling VenW 12-12-2007	Het onderwerp is geagendeerd bij de Taskforce Mobiliteitsmanagement en is momenteel onderwerp van overleg binnen de Taskforce Mobiliteitsmanagement en de Stichting van de Arbeid die aanbevelingen voor de Taskforce opstelt in de sfeer van arbeidsvoorwaarden. Het eindadvies van de Taskforce wordt begin september 2008 verwacht.

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
In 2008 een brede (maatschappelijke) discussie starten over de nieuwe normen van waterveiligheid	Begrotingsbehandeling VenW 12-12-2007	Wordt vorm aangegeven. Processtappen worden beschreven met geactualiseerde waterveiligheidsbeleid 21e eeuw in 2008, dat wordt beschreven in het Nationaal Waterplan.
In 2008 volgt het Kabinetsstandpunt, begin 2009 het ontwerp-tracébesluit en eind 2009 het tracébesluit over de verbreding van de snelwegen Amsterdam-Almere (Noordvleugel).	AO Noordvleugel 12-12-2007	De planning is OTB gereed in voorjaar 2009.
Zodra alles helder is ten aanzien van het aquaduct A4 Steenbergens zal de Kamer worden geïnformeerd en vervolgens zal worden bekeken hoe wij daarmee ook in financiële zin verder komen.	Behandeling MIRT 17-12-2007	De aanbestedingsprocedure voor het ontwerp-tracébesluit loopt nog. Zodra deze is afgerond is bekend of en zo ja, hoeveel geld nog beschikbaar is voor het aquaduct. De gemeente Steenbergens heeft inmiddels wel al € 5 mln. toegezegd, die de gemeente zal financieren door ontwikkeling van een nieuwe woonwijk.
De opbouw van de BDU-reeksen en de groei daarin zal ten tijde van het verschijnen van de mobiliteitsvisie en in de begroting 2009 expliciet worden toegelicht.	Behandeling MIRT 17-12-2007	De planning is zoals aan de Kamer is toegezegd
De minister neemt in heroriëntering van het voer van gevaarlijke stoffen, in het kader van de uitwerking van de LMCA, de Sloeboom mee als kandidaat voor een planstudie naar mogelijkheden tot aansluiting op de Betuweroute	Behandeling MIRT 17-12-2007	Deze toezegging is recent door de Griffie van de Kamer aan het overzicht van toezeggingen toegevoegd. Een actuele stand van zaken is nog niet bekend.
De minister zegt toe het grensoverschrijdend karakter mee te nemen in het besluit over de opzet van de verkenning A67 Venlo-Eindhoven, welke in het najaar van 2008 wordt opgenomen.	Behandeling MIRT 17-12-2007	Deze toezegging is recent door de Griffie van de Kamer aan het overzicht van toezeggingen toegevoegd. Een actuele stand van zaken is nog niet bekend.
De minister geeft binnen zes maanden uitsluitsel over de uitkomsten van het onderzoek naar de mogelijkheid tot het realiseren van het Stedenbaanstation Schiedam	Behandeling MIRT 17-12-2007	Deze toezegging is recent door de Griffie van de Kamer aan het overzicht van toezeggingen toegevoegd. Een actuele stand van zaken is nog niet bekend.
De minister bevestigt de toezegging dat er zo snel mogelijk gestart wordt met een planstudie voor de opwaardering van de N35 tussen Zwolle en Raalte	Behandeling MIRT 17-12-2007	Deze toezegging is recent door de Griffie van de Kamer aan het overzicht van toezeggingen toegevoegd. Een actuele stand van zaken is nog niet bekend.
De staatssecretaris zal onderzoeken hoe de beschikbare kennis binnen de Nederlandse binnenvaartsector kan worden ingezet voor de projectenorganisatie Seine-Noord	Behandeling MIRT 17-12-2007	Deze toezegging is recent door de Griffie van de Kamer aan het overzicht van toezeggingen toegevoegd. Een actuele stand van zaken is nog niet bekend.
De minister laat verifiëren of het bedrag van € 80 miljoen voor het emplacement Venlo wat meerjarig is toegezegd aan de Bijzondere Opsporingsambtenaren van ProRail, niet meer vrij is.	Behandeling MIRT 17-12-2007	Deze toezegging is recent door de Griffie van de Kamer aan het overzicht van toezeggingen toegevoegd. Een actuele stand van zaken is nog niet bekend.

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
De Staatssecretaris zegt toe de visie op hoogwaardig regionaal OV als onderdeel van de mobiliteitsvisie (mobiliteitsaanpak) mee te nemen	Behandeling MIRT 17-12-2007	Deze toezegging is recent door de Griffie van de Kamer aan het overzicht van toezeggingen toegevoegd. Een actuele stand van zaken is nog niet bekend.
De resultaten van de Mobiliteitsvisie (mobiliteitsaanpak) tot 2030 op N-wegen van medio 2008 wordt bij de toekomstvisie voor de gehele N-35 betrokken	Behandeling MIRT 17-12-2007	Deze toezegging is recent door de Griffie van de Kamer aan het overzicht van toezeggingen toegevoegd. Een actuele stand van zaken is nog niet bekend.
De minister brengt de wenselijkheid en haalbaarheid van verbreding van de N57 Europoort-Helevoetsluis in kaart	Behandeling MIRT 17-12-2007	Deze toezegging is recent door de Griffie van de Kamer aan het overzicht van toezeggingen toegevoegd. Een actuele stand van zaken is nog niet bekend.
Met betrekking tot de discussie over dat het wettelijk vereiste altijd het uitgangspunt is. De minister is bereid om samen met de regio te onderzoeken of en hoe wij verder kunnen gaan.	VAO A6 en A9 17-01-2008	in mei is de TN/Mer SAA ter inzage gelegd. De Standpuntbepaling is gepland voor het zomer reces van de Tweede Kamer. Dit op basis van de TN/Mer en de inspraakreacties. De minister zal conform de motie van de Tweede Kamer afspraken maken met de betrokken overheden over de inpassingsmaatregelen. Dit zal in september plaatsvinden voor de standpuntbepaling
De minister geeft aan dat er geen standaardoplossing is voor de fileproblematiek. Er moet de afweging gemaakt worden hoeveel auto's ergens rijden, of het stedelijk gebied is of niet, et cetera. Het moet altijd maatwerk zijn. Men moet zich afvragen wat wettelijk vereist is en wat je daarbovenop samen met de regio kunt doen. De minister is bereid om op deze manier de gemeenten te benaderen en hiervoor zijn best te doen. Hij zegt toe de Kamer in te lichten voordat er daarover definitieve beslissingen worden genomen.	VAO A6 en A9 17-01-2008	De TN/Mer SAA is 15 mei ter inzage gelegd. Rekening houdend met de wettelijke termijnen voor inspraak en advies zal de standpuntbepaling direct na het zomerreces plaatsvinden. Dit op basis van de TN/Mer en de inspraakreacties. De minister heeft conform de motie van de Tweede Kamer in juni 2008 afspraken gemaakt met de betrokken overheden over de inpassingsmaatregelen.
Stand van zaken LPG over Betuwe-route, in rapportage van VenW, per 1 april 2008	AO Externe veiligheid 22-01-2008	De stand van zaken wordt standaard meegenomen in de voortgangsrapportages
Eind 2008 het kabinetsstandpunt over de evaluatie spoorwetgeving aan de Kamer sturen.	AO Spoor 23-01-2008	Bij brief van 8 mei 2008 is aangegeven dat de resultaten van de evaluatie in het eerste kwartaal van 2009 zullen komen. De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat heeft 14 mei 2008 aangegeven, dat zij geen genoegen kan nemen met het verschijnen van de evaluatie in het eerste kwartaal van 2009. De commissie wenst de evaluatie in november 2008 en het kabinetsstandpunt in het eerste kwartaal 2009 te ontvangen. De minister heeft hierop gereageerd in het AO van 19 juni jl. Hij heeft aangegeven dat de commissie het evaluatierapport medio december 2008 vertrouwelijk zal ontvangen.
In de zomer van 2008 de Kamer informeren over de werving en het uniformeren van opleidingseisen aan machinisten.	AO Spoor 23-01-2008	Het rapport verschijnt in september

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
Vanaf de zomer 2008 de Kamer 2x per jaar informeren over de groei-doelstelling. 1x voortgangsrapportage en 1x kleinere stand van zaken overzicht.	AO Spoor 23-01-2008	De Tweede Kamer zal eind september (na aanbieding van de begroting 2009, parallel met de aanbieding van de Mobiliteit-aanpak) de eerste rapportage ontvangen, waarin wordt ingegaan op de voortgang van de uitvoering van het Actieplan (korte termijn groeiambitie) en van de follow-up van de LMCA Spoor (Programma Hoogfrequent Spoorvervoer)
De Staatssecretaris zal de Kamer informeren over noodcommunicatie OV, dit (mede) op basis van onderzoek NCTB en VenW hiernaar.	AO SVOV 23-01-2008	Onderzoek is afgerond en een rapportage wordt deze zomer aan de Kamer aangeboden.
Uiterlijk november 2008 zal de Kamer worden geïnformeerd over toepassing snelrecht, schadeverhaal en toegangsverbod OV. In juli zal er een voorbericht (stand van zaken) naar de Kamer gaan.	AO SVOV 23-01-2008	Uiterlijk november 2008 komt het kabinet met een eenduidige richtlijn voor de aanpak van snelrecht door politie en OM. Het voortouw hiervoor ligt bij Justitie en BZK die dit ook zelf aan de Kamer hebben toegezegd. In het AO SVOV (waaraan naast VenW ook Jus en BZK deelnamen) is de eerder gedane toezegging van Justitie en BZK door de staatssecretaris herhaald.
De staatssecretaris zal in overleg treden met KNV t.b.v. gebruik magneet (chip)kaart in de regio taxi en zo mogelijk in alle taxi's. Met positieve intentie wordt bezien of en hoe VenW een experiment (Gelderland) mede mogelijk kan maken.	AO SVOV 23-01-2008	Met initiatiefnemer KNV Taxi hebben gesprekken plaatsgevonden over de voorgenomen pilot, de daaraan deelnemende partijen en de mogelijke rol en bijdrage van VenW daarbij. Inmiddels is er informeel een conceptvoorstel aan VenW gezonden, dat op dit moment beoordeeld wordt. Bezien wordt onder welke voorwaarden VenW een financiële bijdrage kan leveren en welke orde van grootte deze kan zijn. Planning is dat de afspraken hierover met KNV Taxi vóór de zomer afgerond zijn.
De staatssecretaris zal de Kamer informeren over de evaluatie van de veiligheidsteams en BOA's bij NS, dit in relatie tot vervallen geweldsbevoegdheid. Deze informatie komt in september 2008.	AO SVOV 23-01-2008	De Kamer zal in september geïnformeerd worden over de evaluatie van de veiligheidsteams en BOA's bij NS, dit in relatie tot vervallen geweldsbevoegdheid.
Twee jaar na de inwerkingtreding van de wet een diepgaande evaluatie te laten uitvoeren naar de marktontwikkelingen in de sector, en de Kamer vervolgens over deze evaluatie rapporteren.	Behandeling wet wegvervoer goederen 24-01-2008 en 05-02- 2008	Voorlopig verslag van de vaste kamercommissie Verkeer en Waterstaat Eerste Kamer is vastgesteld op 8 april 2008
Over twee jaar de positie van de zzp'ers en de kwestie van de arbeidsvoorwaarden evalueren. Indien nodig met extra effectieve maatregelen komen.	Behandeling wet wegvervoer goederen 24-01-2008 en 05-02- 2008	Het amendement-Roefs is aangenomen, de zzp'er is nog niet toegestaan zolang betaling zzp'ers volgens cao-voorwaarden nog niet gewaarborgd is.
De mogelijkheden voor een bijdrage van het Rijk aan de kosten voor de leefomgeving zullen worden onderzocht en de Kamer zal in mei 2008 worden geïnformeerd over de stand van zaken terzake	AO Luchthavenverkeers- besluit Schiphol 06-02-2008	Op dit moment kan nog geen duidelijkheid worden gegeven over de bijdrage van het Rijk aan het convenant leefbaarheid. Na het reces (september/oktober), zal hier meer duidelijkheid over kunnen worden gegeven.
De Kamer zal rond de zomer 2008 worden geïnformeerd over het tijdpad en de benodigde stappen om nog in deze kabinetsperiode tot een nieuw stelsel te komen. In het traject daaraan voorafgaand zullen de adviezen van NMP en NLR uit de vorige evaluatie worden betrokken.	AO Luchthavenverkeers- besluit Schiphol 06-02-2008	Voorstel voor nieuw handhavingstelsel heeft een relatie met het Aldersadvies, dat onlangs is uitgesteld tot na de zomer. Dit betekent dat zicht op de eerste contouren van het nieuwe stelsel niet voor de zomer aan Tweede Kamer kunnen worden gelegd.



Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
In mei 2008 zal de Kamer het Aldersadvies voor de middellange termijn ontvangen	AO Luchthavenverkeersbesluit Schiphol 06-02-2008	De planning van de Alderstafel is bijgesteld. De planning is nu dat in het najaar (oktober) het advies gereed is. De Kamer wordt nog geïnformeerd over de bijgestelde planning.
Zodra er zich nieuwe ontwikkelingen voordoen op het terrein van het Deltaplan Schiphol zal de Kamer worden geïnformeerd	AO Luchthavenverkeersbesluit Schiphol 06-02-2008	Er zijn op dit moment nog geen nieuwe ontwikkelingen te melden.
De minister zal schriftelijk terugkomen op de vraag over lage aanvliegroutes	AO Luchthavenverkeersbesluit Schiphol 06-02-2008	Op dit moment is hier nog geen duidelijkheid over
De Kamer zal een rapportage op het terrein van de effecten van geluidsisolatie van scholen op leerprestaties ontvangen	AO Luchthavenverkeersbesluit Schiphol 06-02-2008	Deze actie is belegd bij Ministerie van VROM. VROM heeft in overleg met VenW en reactie opgesteld, die op korte termijn richting Tweede Kamer zal worden gezonden.
Te zijner tijd (na de commissie Elverding) meer informatie over Anders Betalen organiseren wegbeheer.	AO Anders Betalen voor Mobiliteit 06-02-2008	De reactie van minister VenW inzake advies Raad van Verkeer Waterstaat over anders organiseren van het wegbeheer wordt rond de zomer 2008 naar de Tweede Kamer gestuurd.
Bij het uitvoeringsbesluit meer informatie over privacy.	AO Anders Betalen voor Mobiliteit 06-02-2008	Op 27 juni 2008 is het partieel uitvoeringsbesluit en het implementatieplan naar de Tweede Kamer gestuurd. Hierin is meer informatie over privacy opgenomen.
De kamer wordt voor de zomer geïnformeerd over de mogelijkheid om de drugtester op te nemen in de wegenverkeerswet.	Debat puntenstelsel rijbewijzen 06-02-2008	De Kamer zal per brief in de week van 10 juli worden geïnformeerd Hierin zal worden ingegaan op de pilot die gehouden zal worden in september, alsmede de voorlichting over de gevaren van druggebruik.
Zodra dat mogelijk is wordt de Kamer geïnformeerd over betrouwbaarheid van experiment drugs.	Debat puntenstelsel rijbewijzen 06-02-2008	I De Kamer zal per brief in de week van 10 juli worden geïnformeerd. Hierin zal worden ingegaan op de pilot die gehouden zal worden in september, alsmede de voorlichting over de gevaren van druggebruik.
Zodra de regionale plannen voor de binnenhavens er zijn, zal ik die ook aan de Kamer sturen;	AO Binnenvaartbrief 28-02-2008	Regio's zijn doende netwerkanalyses vaarwegen te maken. Sommige provincies hebben al concrete quick win plannen. Binnenkort worden de provincies en regio's nader geïnformeerd over de regeling. Eind oktober zal in het bestuurlijk MIRT-overleg bekend worden gemaakt hoe het geld van de eerste tranche zal worden verdeeld. De Kamer zal door de staatssecretaris over de regionale plannen worden geïnformeerd.
De staatssecretaris zal in een brief aan de Kamer uiteenzetten wat er gedaan wordt ten aanzien het verbeteren van de sociale infrastructuur binnenvaart	AO Binnenvaartbrief 28-02-2008	Eerste gesprek met branche is gevoerd over wensen en verwachtingen. Eén van de belangrijkste aspecten is flexibilisering van bemanningseisen. Daarover wordt breed gedragen voorstel van de branche afgewacht. De verwachting is dat dit voorstel in de zomer van 2008 beschikbaar is.
De staatssecretaris zal de Kamer na de zomer 2008 informeren over de doorlichting van de VenW-regelgeving voor de binnenvaart met betrekking tot reductie administratieve lasten	AO Binnenvaartbrief 28-02-2008	Op dit moment worden de administratieve lasten die het bedrijfsleven ondergaan opnieuw gemeten. Dit gebeurt rijksbreed. Na de zomer zullen mogelijke reducties aan de Kamer gemeld worden.

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
De staatssecretaris zal nog eens goed kijken naar de mogelijkheden om via leenconstructies aanlegprojecten te versnellen en de Kamer daar per brief over informeren	AO Binnenvaartbrief 28-02-2008	Ter invulling van deze toezegging het volgende. Bij het wel of niet kunnen versnellen van aanlegprojecten zijn met name twee aspecten van belang: de beschikbaarheid van budget waaruit (tijdelijk) geleend kan worden en de juridische procedures die aanlegprojecten nou eenmaal moeten doorlopen. Jaarlijks wordt bij de voorbereidingen van de begroting bekeken of eventueel optredende onderuitputting gebruikt kan worden voor het versnellen van aanlegprojecten door middel van leenconstructies, voorzover de juridische procedures daar ruimte voor bieden. Via de begroting wordt de Kamer daar ook over geïnformeerd en bij betrokken. Bij de voorbereidingen voor de begroting 2009 heeft dat geleid tot de versnelling van het wegwerken van het achterstallig onderhoud aan de vaarwegen van 2020 naar 2016. Vooruitlopend op de uitwerking van het Kabinetsstandpunt over de aanbevelingen van de Commissie Elverding is de verwachting echter dat grootschalige onderuitputting steeds minder aan de orde zal zijn en dat mogelijkheden voor versnellingen van aanlegprojecten zich dus minder zullen voordoen.
Eind 2008 wordt de Kamer geïnformeerd over de pilot Brabantstad en Noord-Limburg met betrekking tot een integrale aanpak en financiering van infrastructuur en Ruimtelijke Ordening, vergelijkbaar met het Urgentieprogramma Randstad.	AO LMCA Wegen 06-03-2008	De pilot-MIRT verkenning Zuidoost-Brabant is onderdeel van de samenwerkingsagenda met de provincie Noord-Brabant en de stadsregio SRE. Voor deze pilot zijn de provincie en VenW gezamenlijk opdrachtgever. De Ministeries van VROM, LNV en EZ en de betrokken gemeenten doen mee in diverse werkgroepen en werkzaamheden. Voor Noord-Limburg is ook in het kader van de samenwerkingsagenda voor Limburg overleg over de gebiedsvisie voor Noord-Limburg/Venlo die onderdeel moet worden van H3 van het MIRT. De partners in de MIRT-pilot streven naar vaststelling van de eindrapportage in het najaarsoverleg tussen rijk, provincie en stadsgewest. Dat is een ambitieuze planning. De gebiedsvisie voor Noord-Limburg/Venlo wordt in het komende MIRT-projectenboek opgenomen.
Geen bestelling distributie apparatuur voor er helderheid is over de contra-expertise	AO OV-Chipkaart 13-03-2008	Contra-expertise in april gepresenteerd en besproken in AO. Eerste concrete bestellingen voor distributie (aanvullend netwerk) vanaf juli in regio Amsterdam
De minister zal de Kamer worden geïnformeerd over de afspraken die NS met het personeel en vakbond maakt betreffende de inzet in service en veiligheidsteams, aangaande het op peil houden van de noodzakelijke vaardigheid van hoofdconduceurs met geweldsbevoegdheid.	AO SVOV 13-03-2008	Info van NS is 2 juli ontvangen; de reactie van de minister gaat zo snel mogelijk naar de Kamer
De minister zal er op toezien dat bij NS geen maximum aantal geldt voor hoofdconduceurs die de geweldsbevoegdheid willen behalen en dat de geschiktheidstoets een objectieve toets blijft en dat niet via het aanscherpen van deze toets beperking plaats vindt.	AO SVOV 13-03-2008	Dit is formeel aan de NS gemeld. In een brief aan de Kamer die nu bij minister ligt, wordt aan de hand van het gesloten akkoord tussen NSR, OR en vakbonden beschreven hoe NS omgaat met de inzet van personeel op treinen en stations. Deze info is 2 juli van NS ontvangen.
De ministers hebben toegezegd alles op alles te zullen zetten om het wetsvoorstel mbt de Segway nog voor het zomerreces in de minister-raad te brengen.	AO Segway 13-03-2008	Uitstelbrief is reeds aan de Kamer verstuurd dat het wetsvoorstel niet voor het zomerreces in de Kamer kan zijn. Zit nu in de interdepartementale afstemming en gaat eind september naar de voorportalen. Wordt in november in MR besproken.
Aan de Kamer melden wanneer zij het wetsvoorstel voor gedifferentieerde parkeertarieven tegemoet kan zien.	VAO LMCA Wegen 19-03-2008	Wetsvoorstel wordt door STAS BZK en M VROM in de zomer 2008 aan de Kamer gestuurd

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
De minister neemt de motie Koopmans over en zal een onderzoek doen naar de milieuefficiëntie, de betaalbaarheid en de effectiviteit van een sloopregeling voor oude en vuile auto's.	VAO LMCA Wegen 19-03-2008	Het kabinetsstandpunt is op 18 juni aan de kamer gezonden. Hierin is nog niet specifiek ingegaan op de sloopregeling. M VROM zal de Kamer vóór het einde van het zomerreces informeren
Resultaten van de gesprekken met BOVAG-RAI over de effectiviteit van de sloopregeling worden aan de kamer teruggekoppeld	VAO LMCA Wegen 19-03-2008	Het kabinetsstandpunt is op 18 juni aan de kamer gezonden. Hierin is nog niet specifiek ingegaan op de sloopregeling. Zie 1352
Het sociale aspect van de sloopregeling zal in het kabinetsstandpunt over de milieuzones meegenomen worden	VAO LMCA Wegen 19-03-2008	Het kabinetsstandpunt is op 18 juni aan de kamer gezonden. Hierin is nog niet specifiek ingegaan op de sloopregeling. Zie 1352.
Zodra het probleem met de beveiliging op het traject Maastricht-Visé is opgelost, zal de minister dat schriftelijk melden aan de Kamer	AO Moties en Toezeggingen 19-03-2008	In opdracht van ProRail is door Arcadis bestudeerd welk treinbeïnvloedingssysteem hier het beste kan worden toegepast. ProRail en IVW adviseren op basis daarvan om het Belgische Crocodil-systeem toe te passen. ProRail heeft de vervoerders geconsulteerd over dit advies. ProRail heeft aangegeven dat de betrokken vervoerders geen bezwaar hebben tegen de aanleg van het Crocodil-systeem op dit traject. De Kamer wordt hierover geïnformeerd.
De regering komt nog dit jaar met een aanvalsplan multimodale reis-informatie.	AO Moties en Toezeggingen 19-03-2008	In de staf DGP is afgesproken dat het Aanvalsplan in het najaar naar de Tweede Kamer zal worden gestuurd. De basis voor het Aanvalsplan zullen de Kwaliteitsimpuls Reisinformatie OV en het actieprogramma Beter Benutten zijn.
De minister zal de vraag over de tracering van de provinciale weg N239 door Roermond voorleggen aan de Provincie Limburg	AO Moties en Toezeggingen 19-03-2008	Brug N280: Bouwdienst rapport in augustus definitief gereed. Na definitief rapport kunnen kamervragen beantwoord worden. Datum planning: september 2008
De voor de uitvoering van de motie Roefs c.s. over het niet langer verplichten van de openbare aanbesteding van het OV voor de G4 (23 645, nr. 167) benodigde wijziging van het Besluit Personenvervoer wordt eind 2008 aan de Kamer voorgelegd.	AO Moties en Toezeggingen 19-03-2008	Het advies van de Raad van State is in de tweede helft van april ontvangen. Het nader rapport zal in de zomer van 2008 worden opgesteld. Het betreft een klein KB, dat niet meer aan de Kamer wordt aangeboden, maar na bekrachtiging door Hare Majesteit, op 3 juli is gepubliceerd in het Staatsblad
De minister komt spoedig met een reactie op het NAP/RDW-advies inzake kilometertellerfraude	AO Moties en Toezeggingen 19-03-2008	Op dit moment is hier nog geen duidelijkheid over

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
Over de uitvoering van de motie Buijs c.s. inzake een schaderegeling voor de visserijsector (24 691, nr. 44) wordt de Kamer ten tijde van de voortgangsrapportage PMR nader geïnformeerd.	AO Moties en Toezeggingen 19-03-2008	Eind juni 2008 is de «Schaderegeling Tweede Maasvlakte» ondertekend door de bevoegde gezagen en in de Staatscourant gepubliceerd. Deze regeling is opgezet binnen de bestaande bepalingen voor schadevergoeding in de toepasselijke regelingen, o.a. de Regeling Nadeelcompensatie V&W 1999 en de Nbwet 1998.  Het betreft een procedurele coördinatie-regeling waarbij alle verzoeken om nadeelcompensatie- en planschade met betrekking tot de aanleg van de Tweede Maasvlakte bij één loket terecht komen en vervolgens door één schadebeoordelingscommissie worden behandeld. De schadecommissie adviseert de betrokken bestuursorganen. Momenteel worden de onderliggende werkafspraken tussen de bevoegde gezagen vastgelegd en worden de leden voor de Schadebeoordelingscommissie Tweede Maasvlakte benoemd, zodat eventuele schadeverzoeken direct in behandeling kunnen worden genomen.
De minister zal de Kamer informeren over de stand van zaken van het Europees bronbeleid (motie De Krom)	AO Moties en Toezeggingen 19-03-2008	Op dit moment is hier nog geen duidelijkheid over
Het wetsvoorstel tot aanpassing van het bestuursprocesrecht in verband met de uitvoering van het relativiteitsbeginsel wordt in de tweede helft van 2008 aan de kamer aangeboden (Motie De Krom/Koopmans, 29 385, nr. 12).	AO Moties en Toezeggingen 19-03-2008	Op dit moment is hier nog geen duidelijkheid over
De minister zal onderzoek doen naar de mogelijkheden om bij werk in uitvoering veranderende regelgeving niet van toepassing te verklaren, zoals de heer Brinkman (Bouwend Nederland) heeft gesuggereerd.	AO Moties en Toezeggingen 19-03-2008	Op dit moment is hier nog geen duidelijkheid over
De Kamer wordt geïnformeerd over de resultaten van het onderzoek naar de mogelijkheden tot het plaatsen van prijspalen bij tankstations met daarop ook de prijzen van volgende stations (Motie Hofstra c.s., 30 300 XII, nr. 24)	AO Moties en Toezeggingen 19-03-2008	De Kamer zal na de zomer worden geïnformeerd.
Door de Kamer is ook gewezen op de voorbeeldfunctie van de overheid bij de aanpak van diffuse bronnen. Hierover is door onze staatssecretaris toegezegd dat vooruitlopend op het verplicht duurzaam inkopen door het Rijk vanaf 2010, VenW zoveel mogelijk uitgaat van de best practices op het gebied van duurzaam wateren wegbeheer, inclusief de hiervoor benodigde infrastructuur.	AO Waterverontreiniging 20-03-2008	Dit betreft een doorlopende actie
Naar aanleiding van de motie Madlener (30 818, nr. 33) wanneer puntbronnen die voldoen aan strenge Europese standaarden kunnen worden vrijgesteld van verontreinigingsheffing is toegezegd dat het plan is uitvoerig onderzoek te doen naar deze verontreinigingsheffing waarbij dit aspect aan de orde zal komen.	Debat Waterwet 20-03-2008	De opzet van de verontreinigingsheffing wordt momenteel bezien. Hierbij wordt bekeken of aanpassing noodzakelijk is voor wat betreft de stoffen waarop de heffing nu van toepassing is. Bij dit onderzoek wordt de motie van de heer Madlener betrokken. Resultaat van het onderzoek komen beschikbaar naar verwachting eind 2009

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
Naar aanleiding van ingetrokken amendement Boelhouwer (30 818, nr. 21) over de verhouding tussen de Waterwet en de Mijnbouwwet is toegezegd om bij Invoeringswet te voorzien in deze leemte.	Debat Waterwet 20-03-2008	Hierin wordt voorzien in de Invoeringswet, die in ambtelijke voorbereiding is.
Naar aanleiding van vragen van Boelhouwer en Cramer over schadevergoeding bij waterberging en specifiek over vergoeding van schade bij nieuwe investeringen is toegezegd dat een uitgebreide brief aan de Kamer wordt gestuurd waarin de materie wordt toegelicht.	Debat Waterwet 20-03-2008	Er wordt momenteel gewerkt aan de notitie over schadevergoeding bij waterberging. Verwachting is dat deze dit najaar naar de Kamer verzonden kan worden.
Naar aanleiding van de motie van Boelhouwer (30 818, nr. 31) is toegezegd dat de in de motie genoemde knelpunten worden betrokken bij het, naar verwachting in het najaar van 2008 te verwachten, beleidskader voor handelingen in de ondergrond.	Debat Waterwet 20-03-2008	Op dit moment is hier nog geen duidelijkheid over
Naar aanleiding van de ingetrokken motie Mastwijk; verzoekt de regering, de Spoorwegpolitie te blijven betrekken bij het verbeteren en bewaken van sociale veiligheid en verzoekt de regering, de Kamer ter zake in te lichten. De minister zal de Kamer op een gepast moment inlichten (maar niet pas in 2009).	VAO SVOV 25-03-2008	Brief gaat in september naar TK
De regering zal voor 1 oktober 2008 met een brief komen over de stand van zaken bij de invoering van een Europees emissiehandelsstelsel voor de luchtvaart, ook in samenhang met de eventuele gevolgen daarvan voor de vliegtaks en voor het voorkomen van de stapeling van kosten.	Spoeddebat Vliegtax 26-03-2008	De Tweede Kamer zal deze brief voor 1 oktober krijgen. VenW pakt dit op met Financiën en VROM.
De regering zal uitzoeken of er gegevens zijn over de externe kosten van verschillende transportmodaliteiten en de mate waarin die kosten zijn verdisconteerd in belastingen. De regering zal de Kamer informeren over de uitkomst van dit onderzoek	Spoeddebat Vliegtax 26-03-2008	VROM heeft voortouw en zal Financiën en VenW betrekken bij beantwoording
Nog in 2008 komt de staatssecretaris met een actualisering van het veiligheidsbeleid	AO Watervisie 27-03-2008	Wordt meegenomen in geactualiseerd waterveiligheidsbeleid dat in tweede helft van 2008 wordt gepresenteerd in het Nationaal Waterplan (zie kamerstuk 2007-2008, 27 625, nr. 120, Tweede Kamer).
Na de zomer komt er een technische briefing over WV21	AO Watervisie 27-03-2008	De briefing zal worden gepland
In december ligt er een ruimtelijk perspectief voor de Noordzee	AO Watervisie 27-03-2008	De Kamer is op 4 april 2008 per brief geïnformeerd over de hoofdlijnen van de aanpak van het project. Het project ligt op schema, resultaten worden opgenomen en in de ontwerpstructuurvisie van het Nationaal Waterplan.

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
Problematiek Hollandsch Diep betrekken bij waterplan	AO Watervisie 27-03-2008	Wordt meegenomen in geactualiseerde waterveiligheidsbeleid dat in tweede helft van 2008 wordt gepresenteerd in het Nationaal Waterplan (zie kamerstuk 2007–2008, 27 625, nr. 120, Tweede Kamer).
Zoetwatervoorziening (voor o.a. landbouw) betrekken bij waterplan	AO Watervisie 27-03-2008	Wordt meegenomen in geactualiseerde waterveiligheidsbeleid dat in tweede helft van 2008 wordt gepresenteerd in het Nationaal Waterplan (zie kamerstuk 2007–2008, 27 625, nr. 120, Tweede Kamer).
Nadere informatie over Afsluitdijk, vooral t.a.v. hoe de PPS-aanpak verloopt.	AO Watervisie 27-03-2008	Wordt meegenomen in geactualiseerde waterveiligheidsbeleid dat in tweede helft van 2008 wordt gepresenteerd in het Nationaal Waterplan (zie kamerstuk 2007–2008, 27 625, nr. 120, Tweede Kamer).
Aandacht voor blauwalgenproblematiek in waterplan	AO Watervisie 27-03-2008	In het Waterplan zal in ieder geval aandacht zijn voor de blauwalgenproblematiek in het Volkerak-Zoommeer.
De Kamer zal op de hoogte worden gesteld van voorstellen op het gebied van spoor die in het najaar van 2008 worden verwacht. Specifieke aandacht verdient hierbij de Nederlandse inzet op het gebied van spoorcorridors.	AO Transportraad 02-04-2008	De Kamer zal naar verwachting in september/oktober 2008 per brief worden geïnformeerd over de voorstellen betreffende de mededeling «naar een spoorweg met voorrang voor het goederenverkeer».
De Kamer zal periodiek worden ingelicht over de voortgang op het dossier ETS luchtvaart.	AO Transportraad 02-04-2008	Op dit moment is hier nog geen duidelijkheid over
De Kamer zal worden geïnformeerd over het traject van het starten van een categorie 2-pilot op het emplacement bij de gemeente Venlo. (begin 2009)	AO Top 20 minst veilige parkeerplaatsen 03-04-2008	Bij het projectplan voor de uitwerking van de top 20 minst veilige parkeerplaatsen zal tevens een voorstel opgenomen worden voor de tweede pilot, naast de verbetering van het grensemplacement Venlo, voor een parkeerplaats die beveiligd wordt met bijvoorbeeld hekken en slagbomen. Bij dit voorstel zal ook rekening gehouden worden met de beschikbare ruimte, de lokale initiatieven van het particuliere bedrijfsleven. De verwachting is dat de gedetailleerde uitwerking van dit projectplan en het voorstel voor de deze tweede pilot rond de zomer gereed zal zijn. Het gehele plan zal eind 2009 gereed zijn.
De minister gaat in overleg met de sector over het creëren van nieuwe concepten voor parkeerplaatsen, bijvoorbeeld Autohofen (naar Duits model) langs de snelweg, de Kamer wordt hierover nader geïnformeerd.	AO Top 20 minst veilige parkeerplaatsen 03-04-2008	In het reguliere overleg in het kader van het Convenant reductie transportcriminaliteit zal met de brancheorganisaties voor het vervoer, vakbonden en met onder meer de overkoepelende organisaties als les routiers en met individuele toonaangevende bedrijven overlegd worden over de mogelijkheden en de randvoorwaarden die aan dergelijke concepten gesteld worden. Hierbij zal rekening gehouden worden met de kansen voor kleine ondernemers en vastgesteld worden welke wetten regelgeving op dit moment belemmerend kan werken voor de realisatie van parkeerfaciliteiten. Ook zal in overleg met Justitie aandacht besteed worden aan de verbetering van de veiligheid door rekening te houden met de ruimte in de concessies. Tevens zal contact gehouden worden met de internationale ontwikkelingen op dat terrein en zal ingegaan worden op de wijze waarop hij het Autohofen-concept, zoals gehanteerd in Duitsland, in Nederland vorm gegeven kan worden. Gereed: eind 2008.
De minister zal onderzoek doen naar de ruimte binnen het (Europees) wettelijk kader van de rij- en rusttijden ten einde enige praktische flexibiliteit te creëren voor de chauffeurs.	AO Top 20 minst veilige parkeerplaatsen 03-04-2008	Mede in het kader van de nieuwe EU verordening 2006/561 rij-reguliere overleg is regulier overleg tussen de overheid en de sociale partners. In dit overleg zal dit punt besproken worden over de gesproken worden over een, binnen de regelgeving, flexibele interpretatie van de regelgeving op het gebied van rij- en rusttijden. Ook vindt regelmatig overleg met de EC plaats.

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
De minister van Verkeer en Waterstaat zal in overleg met de minister van Justitie onderzoeken of er ruimte bestaat in de concessie die verleend wordt aan individuele pompstationhouders om de onveiligheid op de parkeerplaatsen mee aan te pakken	AO Top 20 minst veilige parkeerplaatsen 03-04-2008	In het reguliere overleg in het kader van het Convenant reductie transportcriminaliteit zal met de brancheorganisaties voor het vervoer, vakbonden en met onder meer de overkoepelende organisaties als les routiers en met individuele toonaangevende bedrijven overlegd worden over de mogelijkheden en de randvoorwaarden die aan dergelijke concepten gesteld worden. Hierbij zal rekening gehouden worden met de kansen voor kleine ondernemers en vastgesteld worden welke wet- en regelgeving op dit moment belemmerend kan werken voor de realisatie van parkeerfaciliteiten. Ook zal in overleg met Justitie aandacht besteed worden aan de verbetering van de veiligheid door rekening te houden met de ruimte in de concessies. Tevens zal contact gehouden worden met de internationale ontwikkelingen op dat terrein en zal ingegaan worden op de wijze waarop hij het Autohofen-concept, zoals gehanteerd in Duitsland, in Nederland vorm gegeven kan worden. Gereed: eind 2008.
De minister zal de Kamer informeren zodra er meer duidelijkheid bestaat over de bestemming van de 50 Europese gemarkeerde parkeerplaatsen en het aantal dat Nederland zal verkrijgen.	AO Top 20 minst veilige parkeerplaatsen 03-04-2008	De verwachting is dat op afzienbare tijd het LABEL project, waarin EU breed een 50-tal gecertificeerde parkeerplaatsen aangewezen zullen worden, toegewezen wordt aan een consortium, waarin via de Stichting Aanpak Voertuig Criminaliteit actief wordt geparticipeerd op basis van de Nederlandse expertise. De verwachting is dat dit project, dat voortbouwt op de ervaringen van andere Europese projecten, eind 2009/begin 2010 gereed zal zijn.
De minister zal onderzoek verrichten naar de categorisering van parkeerplaatsen binnen EU-verband.	AO Top 20 minst veilige parkeerplaatsen 03-04-2008	Vanuit Europa wordt gewerkt aan categorisering van veilige parkeerplaatsen. Zowel in Nederland als in verschillende gedeeltelijk door de EC gefinancierde projecten vindt een discussie plaats over de eisen waaraan verzorgingsplaatsen moeten voldoen. Hiertoe hebben de brancheorganisaties en het verbond van verzekeringen een goede aanzet gegeven. Mede door deze inbreng en bijdragen moet voorkomen worden, dat ongewenste eisen en randvoorwaarden gesteld worden. De verwachting is, dat deze discussie in de loop van 2008 en in de eerste helft 2009 afgerond zal worden.
De minister zal in samenspraak met de sector inventariseren welke initiatieven er bestaan (binnen EU-verband) ten aanzien van de «antipiratenknop», hierover zal de Kamer voor de zomer van 2008 geïnformeerd worden.	AO Top 20 minst veilige parkeerplaatsen 03-04-2008	In overleg met het bedrijfsleven en de verzekeraars zal op basis van de bestaande ervaringen onderzocht worden wat de mogelijkheden voor het installeren van de noodknop in vrachtwagens zijn en wat dit kan bijdragen aan de vermindering van ladingdiefstal. Hierbij zal ook rekening gehouden worden met de in ontwikkeling zijnde EU brede protocollen waarbij de alarmopvolging ook in het buitenland van groot belang is. Hierbij kan gebruik gemaakt worden van netwerken van erkende particuliere alarmcentrales, die in verbinding staan met de politiediensten. Gereed: oktober 2008
De minister zal in 2009 een integraal plan van aanpak voorleggen aan de Kamer waarmee de transportcriminaliteit verder zal moeten worden teruggedrongen.	AO Top 20 minst veilige parkeerplaatsen 03-04-2008	Op dit moment is hier nog geen duidelijkheid over
De mogelijkheid van 24-uursopenstelling wordt meegenomen in de lopende wegaanpassingsbesluiten	Spoeddebat A1 09-04-2008	De mogelijkheid voor verruiming wordt zoals toegezegd meegenomen in de lopende wegaanpassingsbesluiten. De verruiming van de openingsmogelijkheden kan vanaf november 2008 in werking treden. Toezegging wordt uitgevoerd. Er volgt geen nadere besluitvorming. De toezegging kan worden afgevoerd.

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
De stroken asfalt op de A12 bij Utrecht worden zo snel mogelijk omgebouwd tot extra rijstrook en opengesteld	Spoeddebat A1 09-04-2008	Op 2 juni 2008 is de voortgangsrapportage Tracéwettelijke projecten naar de Kamer gestuurd. Hierin is de planning opgenomen van de spitsstroken op de A12. De spitsstroken op de A12 zijn ook opgenomen in de lijst van projecten die in aanmerking komen voor herziening van de Spoedwet. Deze lijst is opgenomen in het kabinetsstandpunt advies Commissie Versnelling Besluitvorming Infrastructurele Projecten d.d. 23 mei 2008.
Het voorstel over de bestuurlijk lus/tracéwet komt in de komende weken of maand naar na Kamer	Spoeddebat A1 09-04-2008	Naar verwachting zal het wetsvoorstel medio juli 2008 bij de tweede kamer worden ingediend.
De minister zegt toe de onderzoeksrapportage naar aanleiding van de eerdere vertraging bij de ingebruikname van het 4-sporige traject Amsterdam-Utrecht door Booz Allen Hamilton naar de Kamer te sturen.	AO Project reistijdverbetering Spoor 10-04-2008	Deze onderzoeksrapportage is 11 juli 2008 (29 893, nr. 73) aan de Tweede Kamer verstuurd, samen met de ERTMS-strategische analyse i.h.k.v. de motie Cramer/Roemer.
VenW zal in de begroting 2009 terugkomen op de financiële dekking van de maatregelen reistijdverbetering, waarbij de dekking niet ten koste zal gaan van het achterstallig onderhoud aan het spoor.	AO Project reistijdverbetering Spoor 10-04-2008	Van de in de begroting 2008 gereserveerde € 83,3 mln (amendement Van Hijum/Dijkma; Kamerstukken II, 30 800 A, nr. 18) wordt € 48 mln aangewend voor maatregelen om te komen tot reistijdverbeteringen in de landsdelen, voor de projecten Beilen, Heerlen-Sittard en het extra perron te Deventer. De overige middelen zijn gereserveerd voor mogelijke maatregelen naar aanleiding van het onderzoek naar rijden met 160 km/uur op daarvoor reeds geschikte baanvakken. De inpassing van deze uitgaven vindt plaats binnen het programma Beheer en onderhoud. Om deze inpassing mogelijk te maken wordt bezien wat de mogelijkheden zijn om deze inpassing te realiseren binnen het programma zonder dat dit zich vertaalt in lagere prestaties. Indien dit niet mogelijk blijkt zal in nauw overleg met ProRail bekeken worden hoe toch tot een verlaging van de uitgaven gekomen kan worden en wat dit zal betekenen voor de afgesproken prestaties.
Nadrukkelijk aandacht besteden aan voorlichting over de gevaren van drugsgebruik in het verkeer, de minister komt hierop bij de Kamer terug.	Mondelinge vragenuur; vragen Madlener over gevaren joint in het verkeer 15-04-2008	De Kamer zal per brief in de week van 10 juli worden geïnformeerd. Hierin zal worden ingegaan op de pilot die gehouden zal worden in september, alsmede de voorlichting over de gevaren van druggebruik.
De minister probeert nog dit jaar een convenant te sluiten met navigatiesysteem leveranciers.	AO Mobiliteit en verkeersmanagement 17-04-2008	Een plan van aanpak wordt momenteel uitgewerkt
De minister zorgt dat er snel stappen gezet kunnen worden voor een verdere verbetering van reis- en routeinformatie door reistijden ipv filelengte op DRIPS te vermelden met een uitwerking in mobiliteitsaanpak.	AO Mobiliteit en verkeersmanagement 17-04-2008	Het wordt momenteel uitgewerkt hoe de overgang naar het vermelden van reistijdverwachting i.p.v. filelengte op DRIP's vorm moet krijgen. Er zijn al proeven gehouden (Lunetten) en hier en daar is al ervaring opgedaan met het geven van reistijdverwachtingen aan de weggebruiker via DRIP's.
De minister zal zijn Mobiliteitsaanpak in het vroege voorjaar en ruim voor de begrotingsbehandeling presenteren aan de Kamer	AO Mobiliteit en verkeersmanagement 17-04-2008	De mobiliteitsaanpak zal na Prinsjesdag, oktober 2008, worden gepresenteerd.



Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
De minister geeft aan dat in de praktijk het maximum gebruikt zal worden en dat hij het maximum in het kader van het continuüm steeds verder willen verlagen. Met die beweging wordt de begrenzing de jure steeds meer van optie 1 naar optie 3 getrokken, en wel door het ook in het nieuwe stelsel in te bouwen. De minister sluit niet uit dat er over optie 3 heen gegaan zal worden. Het hangt voor een deel af van een aantal ontwikkelingen waar de minister in Europa aan werkt. Die ontwikkelingen moeten dus nog vorm krijgen. Single European Sky (SES) is in dat verband ook van belang, want dat helpt heel erg.	VAO Luchthaven-verkeersbesluit Schiphol 17-04-2008	Op dit moment is hier nog geen duidelijkheid over
De minister gaat na of er nog steeds sprake is van brugopeningen op hoofdwegen tijdens de spits, en met welke reden dat dan gebeurt.	AO Mobiliteit en verkeersmanagement 17-04-2008	Op dit moment is hier nog geen duidelijkheid over
De Minister zegt toe dat uit en te na onderzocht zal worden welke rol verschillende cameratechnieken kunnen spelen en hoe die zich kan verhouden met het politionele en justitiële toezicht.	VAO Top 20 minst veilige parkeerplaatsen 23-04-2008	In overleg met Justitie en de politiediensten die hier ervaring mee hebben zal de bestaande expertise in kaart gebracht worden en deze zal gebruikt worden bij de verdere omschrijving bij de categorisering van parkeerplaatsen.
De Kamer ontvangt brief over TEN-subsidies: stand van zaken en Nederlandse projecten die in aanmerking zouden kunnen komen.	AO Transportraad 24-04-2008	De brief wordt op korte termijn (juli/augustus) naar de Kamer gezonden.
De minister zal in het vervolg één Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse voor alle modaliteiten presenteren.	AO Verkeersmodellen en Beleidsbrief netwerk-aanpak 14-05-2008	De geïntegreerde LMCA zal in november 2009 worden toege- stuurd.
De Mobiliteitsaanpak komt omstreeks Prinsjesdag naar de Kamer.	AO Verkeersmodellen en Beleidsbrief netwerk-aanpak 14-05-2008	De mobiliteitsaanpak zal na Prinsjesdag, oktober 2008, worden gepresenteerd.
De in de verkeersmodellen gehanteerde aannames en de gehanteerde uitgangspunten voor de verkenningen en planstudies Hoofdwegen zullen voortaan in een bijlage bij de belangrijkste documenten per projectfase worden opgenomen, zoals ook reeds is toegezegd in de brief van de minister VW d.d. 10 maart 2008	AO Verkeersmodellen en Beleidsbrief netwerk-aanpak 14-05-2008	De toezegging is deels toegepast in de onlangs verschenen Trajectnota/MER Schiphol-Amsterdam-Almere. In dat document zijn de gehanteerde aannames en uitgangspunten bijgevoegd, maar verspreid over diverse bijlagen. Het eerstvolgende document waar deze aannames en uitgangspunten als één bijlage zullen worden opgenomen is het Tracebesluit A2 Everdingen-Deil 2*4 rijstroken, dat in het derde kwartaal van 2008 wordt voorzien. Vanaf dat moment zal zo'n bijlage standaard deel uitmaken van alle gepubliceerde trajectnota's en (ontwerp-)tracébesluiten.
Aanpassen website www.betuweroute.nl	AO Betuweroute 14-05-2008	De website is al op essentiële punten aangepast en gaat uit de lucht wanneer de Projectorganisatie Betuweroute ophoudt te bestaan en de Betuweroute verder wordt afgemaakt binnen de lijnorganisatie van ProRail. De Keyrailsite wordt voor de Havenspoorlijn de belangrijkste digitale informatiebron.

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
<p>Te leveren wanneer Havenspoorlijn full swing in gebruik is:</p> <p>a) de verschuiving van goederentreinen van de Brabantroute naar de Betuweroute zowel kwantitatief als kwalitatief (gevaarlijke stoffen) (2010);</p> <p>b) de substitutie met de weg (2010).</p>	AO Betuweroute 14-05-2008	VenW hoeft pas in 2010 hierover te rapporteren aan Kamer Tegen die tijd is het project BR afgelopen en loopt dit mee in reguliere beleidsuitvoering- en rapportage aan kamer.
<p>Te leveren in de volgende VGR:</p> <p>a) uitkomsten van de gesprekken met de vervoerders en Bombardier over vertraging in levering loc's en de daaraan verbonden kosten;</p> <p>b) de meerkosten voor de migratie van de Havenspoorlijn als gevolg hiervan (instandhouding PoBR werd genoemd);</p> <p>c) wie gaat die meerkosten betalen.</p>	AO Betuweroute 14-05-2008	Zal conform de toezeggingen worden opgenomen in de reguliere voortgangsrapportage
Zodra er informatie beschikbaar is over de evaluatie van het landelijk locatiebeleid, zoals die door het CBR wordt uitgevoerd, zal de Kamer die naar verwachting eind van het jaar ontvangen.	AO Functioneren CBR 21-05-2008	Toezegging loopt volgens planning.
De Kamer zal worden geïnformeerd over de uitkomsten van het gesprek van de minister met de Gezondheidsraad ter bespoediging van de advisering over hersenbloedingen en rijgeschiktheid en over de mogelijkheden voor een second opinion in relatie tot de regeling eisen geschiktheid. Zodra de adviezen van de Gezondheidsraad er zijn, zal de Kamer worden geïnformeerd.	AO Functioneren CBR 21-05-2008	Op 8-7 vindt gesprek plaats met de Gezondheidsraad. De Kamer zal per brief in de week van 10-7 worden geïnformeerd.
Zodra het advies van het deskundigenpanel over de testmethodes er is, zal de Kamer worden geïnformeerd.	AO Functioneren CBR 21-05-2008	Verwachting is eind 2008
De minister zal vóór het zomerreces schriftelijk terugkomen op de wijze waarop gegarandeerd wordt dat rijvaardigheidstests altijd binnen de 4 maanden termijn (is nu 6 maanden) worden afgenomen.	AO Functioneren CBR 21-05-2008	Op dit moment is hier nog geen duidelijkheid over
Eind van het jaar wordt de norm van 6-8 weken voor het praktijk-examen gehaald.	AO Functioneren CBR 21-05-2008	Toezegging loopt volgens planning
De minister zal de Kamer informeren over de extra acties van het CBR om extra medische artsen te krijgen.	AO Functioneren CBR 21-05-2008	Aan het CBR is gevraagd om medio augustus de acties om keuringsartsen aan te trekken, in beeld te brengen

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
De Kamer zal ten tijde van het verschijnen van de voorstellen voor de basisnetten worden geïnformeerd over het gebruik van de Betuweroute voor LPG-transport en over de uitvoering van de afspraken met Shell en BP daarover.	AO Vervoer gevaarlijke stoffen 21-05-2008	De afdoening wordt voorzien voor het najaar 2008
In het najaar van 2008 ontvangt de Kamer: – De ontwerp basisnetten voor weg en water – Het concept ontwerp basisnet spoor – De concept wet- en regelgeving voor de drie basisnetten	AO Vervoer gevaarlijke stoffen 21-05-2008	De afdoening wordt voorzien voor het najaar 2008
De minister zal onderzoeken wat de mogelijkheden zijn om in Europees verband te zorgen voor betere herkenbaarheid van spoorvoertuigen die gevaarlijke stoffen vervoeren en zal de Kamer over de uitkomsten informeren.	AO Vervoer gevaarlijke stoffen 21-05-2008	Op dit moment is hier nog geen duidelijkheid over
De vormgeving van de concessie en de toelaatbaarheid van andere vormen van vervoer die door derden worden aangeboden komt aan de orde in de toelichting bij het voorstel voor besluitwijziging.	AO Waddenveren 27-05-2008	Op dit moment is hier nog geen duidelijkheid over
De Kamer wordt nader ingelicht over de vergoedingen voor het gebruik van de aanleginrichtingen. De staatssecretaris zegt toe deze vraag naar Financiën/dienst Domeinen door te sturen.	AO Waddenveren 27-05-2008	Er is een brief met dit verzoek naar de dienst Domeinen verzonden.
Voor prinsjesdag wordt gepoogd een tussenstand en/of planning te geven van de evaluatie omvang BDU V&V. Het streven is verder om voor de begrotingsbehandeling van VenW de afgeronde evaluatie toe te sturen.	AO Marktwerking OV 27-05-2008	Op dit moment is hier nog geen duidelijkheid over
De staatssecretaris gaat een bezoek aan de RET brengen om meer inzicht te krijgen in de feitelijke ontwikkelingen bij de RET	AO Marktwerking OV 27-05-2008	Het bezoek wordt gepland na de zomer
In het najaar wordt ook de bestuurlijke consultatieronde afgerond over de hoe uitvoering te geven aan de motie Roefs i.r.t. de implementatie PSO in de Wp2000. De Kamer wordt daarna in wetstraject betrokken.	AO Marktwerking OV 27-05-2008	Wordt voorbereid; Planning najaar 2008
De Binnenvaartregeling zal bij de Kamer worden voorgehangen.	AO Binnenvaart en Sluizen 29-05-2008	De Binnenvaartregeling wordt in september 2008 bij de Kamer voorgehangen

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
<p>Toegezegd is samen met de waterschappen na te gaan wat exact de gevolgen zijn van toepassing van die nieuwe hydraulische randvoorwaarden en de Kamer hierover in de ABB bij VGR14 te informeren.</p>	<p>AO Maaswerken 03-06-2008</p>	<p>Op dit moment is hier nog geen duidelijkheid over</p>
<p>De Kamer wil weten waarom in de Wwk een norm van 1/250ste wordt gehanteerd, terwijl in de WBR 1/1250ste wordt genoemd. Toegezegd is de Kamer bij ABB VGR14 over het verschil (in betekenis) van deze twee normen te informeren.</p>	<p>AO Maaswerken 03-06-2008</p>	<p>Op dit moment is hier nog geen duidelijkheid over</p>
<p>Tot slot waren er vragen over de overdracht van de haven Maasbracht door RWS aan gemeente Maasgouw (DLB-aangelegenheid). RWS wil de haven overdragen, maar er is sprake van een onderhoudsachterstand en de gemeente wil dus een bruidschat. De Staatssecretaris heeft aangegeven te verwachten op korte termijn tot een akkoord te komen met de gemeente. Toegezegd is de Kamer hierover per brief te informeren. NB. Hoewel de toezegging is om dit in ABB van VGR14 te doen, is ons voorstel dat gelijktijdig of eerder met een separate brief te doen.</p>	<p>AO Maaswerken 03-06-2008</p>	<p>Op dit moment is hier nog geen duidelijkheid over</p>
<p>Het draaiboek piraterij zal op korte termijn vertrouwelijk aan de Kamer worden toegezonden. De staatssecretaris VenW zal daar aan voorafgaand schriftelijk terugkomen op de wijze waarop de hoofdlijnen van het draaiboek publiekelijk kenbaar kunnen worden gemaakt.</p>	<p>AO Beleidsbrief Zeevaart 05-06-2008</p>	<p>Wordt door middel van de aanbiedingsbrief aan de Tweede Kamer van het draaiboek in augustus 2008 afgehandeld. In die brief worden de openbare punten genoemd.</p>
<p>De Kamer zal nader worden geïnformeerd over de wijze waarop de technische kennis op het terrein van de zeevaart bij de Inspectie Verkeer en Waterstaat wordt geborgd, in relatie tot de uitbesteding van technische inspecties t.b.v. de certificering.</p>	<p>AO Beleidsbrief Zeevaart 05-06-2008</p>	<p>De Kamer zal hierover voor 1 september worden geïnformeerd</p>
<p>De wettelijke maatregelen ten behoeve van de verbetering van het fiscale klimaat voor de zeevaart zullen worden meegenomen in het belastingplan 2009.</p>	<p>AO Beleidsbrief Zeevaart 05-06-2008</p>	<p>Vorbereidende activiteiten hiervoor zijn in gang gezet.</p>
<p>Voor de zomer komt het wetsvoorstel bestuurlijke lus naar de Tweede Kamer.</p>	<p>Nota-overleg commissie Elverding 09-06-2008</p>	<p>Naar verwachting zal het wetsvoorstel medio juli 2008 bij de tweede kamer worden ingediend.</p>
<p>Binnen drie maanden verschijnt het actieplan waarin ook wordt ingegaan op andere modaliteiten dan de weg.</p>	<p>Nota-overleg commissie Elverding 09-06-2008</p>	<p>In september verschijnt het actieplan voor de tweede kamer</p>

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
In het actieplan wordt ingegaan op het mogelijk maken van juridische afdwingbaarheid van de opleverings-toets.	Nota-overleg commissie Elverding 09-06-2008	Bij het opstellen van het actieplan zal hier invulling worden gegeven aan wat de oplevertoets betekent en wordt de juridische basis onderzocht.
Op korte termijn zal overleg plaatsvinden met de sector over de truckersrun. De Commissie zal benaderd worden om te kijken of er ruimte is in de huidige EU regelgeving om een uitzondering te maken voor de truckersrun. De Kamer zal schriftelijk geïnformeerd worden. NB: de Kamer drong aan op een VAO. Dit is inmiddels gepland. Tevens sprak Roemer de intentie uit voor een motie. Deze intentie werd ondersteund door de aanwezige Kamerleden.	AO Transportraad 12-06-2008	Op dit moment is hier nog geen duidelijkheid over
De Kamer zal een voortgangsrapportage ontvangen over het Actieplan Goederenlogistiek.	AO Transportraad 12-06-2008	De Voortgangsrapportage zal naar verwachting na het reces aan de Kamer worden toegezonden.
De Kamer zal een brief ontvangen over de mogelijkheid om in het geval van het intrekken van een rijbewijs na een ernstig ongeval dit geldig te laten zijn voor alle EU-lidstaten. Dit om te voorkomen dat deze mensen ergens anders in de EU weer gewoon de weg opkunnen.	AO Transportraad 12-06-2008	De Kamer wordt na het zomerreces hierover geïnformeerd.
De Kamer zal een brief ontvangen over APK keuringen voor Nederlanders woonachtig in het buitenland, en eventuele wederzijdse erkenning van keuringen.	AO Transportraad 12-06-2008	De Kamer wordt na het zomerreces hierover geïnformeerd.
In het jaarverslag van 2008 zal nadrukkelijker op de beleidsconclusies gefocust worden	Wetgevingsoverleg Jaarverslagen VenW 18-06-2008	Op dit moment is hier nog geen duidelijkheid over
In het jaarverslag van 2008 wordt een passage opgenomen waarin staat hoe de verzoeken van de Kamer zijn verwerkt	Wetgevingsoverleg Jaarverslagen VenW 18-06-2008	Op dit moment is hier nog geen duidelijkheid over
De Kamer wordt nader geïnformeerd over de draaideurconstructie waarmee oud- medewerkers worden ingehuurd	Wetgevingsoverleg Jaarverslagen VenW 18-06-2008	Op dit moment is hier nog geen duidelijkheid over
In het jaarverslag van 2008 wordt een onderscheid gemaakt tussen nieuwe en oude beleidsprioriteiten	Wetgevingsoverleg Jaarverslagen VenW 18-06-2008	Op dit moment is hier nog geen duidelijkheid over
In het Jaarverslag van 2008 worden beoogde effecten duidelijk opgenomen	Wetgevingsoverleg Jaarverslagen VenW 18-06-2008	Op dit moment is hier nog geen duidelijkheid over

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
In de Jaarverslagen zullen extra uitgaven die worden gedaan na verschijnen van de najaarsnota duidelijk worden weergegeven	Wetgevingsoverleg Jaarverslagen VenW 18-06-2008	Op dit moment is hier nog geen duidelijkheid over
De Kamer wordt nader geïnformeerd over buitenlandse taxi's	Wetgevingsoverleg Jaarverslagen VenW 18-06-2008	Op dit moment is hier nog geen duidelijkheid over
De Kamer wordt bij het MIRT nader geïnformeerd over de ontwikkelingen rondom de N201	Wetgevingsoverleg Jaarverslagen VenW 18-06-2008	De omlegging van de N201 in Noord-Holland betreft een project van de Stadsregio Amsterdam dat uitgevoerd wordt door de provincie Noord-Holland. VenW levert hier een financiële bijdrage aan.
Het Jaarverslag van de Inspectie VW zal een oplegbrief bevatten met de visie van de minster op het functioneren van de Inspectie.	Wetgevingsoverleg Jaarverslagen VenW 18-06-2008	Het versturen van een oplegbrief naar de Kamer staat gepland voor augustus 2008.
Onderuitputting in de vorm van het niet aanspreken van een risicoreservering zal voortaan apart vermeld worden in de Jaarverslagen. In de begroting zal een volgende stap in het VBTB-proces worden gehighlight. (NB: check stenografisch verslag op deze toezegging)	Wetgevingsoverleg Jaarverslagen VenW 18-06-2008	Op dit moment is hier nog geen duidelijkheid over
Ten tijde van de Mobiliteitsaanpak, die aan het einde van het zomerreces 2008 verschijnt, wordt de Kamer geïnformeerd over de wijze waarop de € 4,5 miljard, die nodig is voor de groeiambitie op het spoor, wordt gefinancierd.	AO Vervoerplan NS en beheerplan ProRail 19-06-2008	In de begroting 2009 zal duidelijk worden welke middelen voor de spoorambities ter beschikking komen.
De minister zal de Kamer in het vroege najaar van 2008 informeren over de stand van zaken van de implementatie van de aanbevelingen uit het rapport Onderzoek aansturing en functioneren ProRail (McKinsey rapport)	AO Vervoerplan NS en beheerplan ProRail 19-06-2008	De Kamer zal worden geïnformeerd vóór het nog in te plannen AO aangaande dit onderwerp.
De Kamer zal eind 2008 worden geïnformeerd over de introductie van de indicator «reispunctualiteit».	AO Vervoerplan NS en beheerplan ProRail 19-06-2008	NS is bezig om een indicator «reispunctualiteit» te ontwikkelen. NS zal hierover op korte termijn overleggen met consumentenorganisaties en de indicator naar verwachting vervolgens opnemen in het vervoerplan 2009, dat de Minister voor 1 november 2008 moet ontvangen. Na 1 november zal aan de Kamer worden gemeld wat NS op dit punt in het vervoerplan heeft opgenomen.
De Kamer zal ten tijde van de evaluatie van de Spoorwegwetgeving en ten tijde van de gesprekken over de concessieprijs worden geïnformeerd over de wijze waarop de efficiënte bedrijfsvoering bij Prorail en NS wordt gemonitord c.q. over de financiële Key Performance Indicators.	AO Vervoerplan NS en beheerplan ProRail 19-06-2008	Het proces loopt. VenW is sinds maart/april 2008 hierover in gesprek met NS. Over de wijze waarop de financiële indicatoren en efficiëntie worden gemonitord kan voor zowel ProRail als NS de jaarlijkse gang van zaken worden toegelicht (conform verzoek ten tijde van de (rapportage over de) evaluatie van de Spoorwetgeving)

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
De Kamer zal schriftelijk nader worden geïnformeerd over de plannen en de stand van zaken van de besluitvorming ten aanzien van het Maliebaanspoor (Oosterspoorbaan).	AO Vervoerplan NS en beheerplan ProRail 19-06-2008	De Tweede Kamer is per brief van 17 juni 2008 nader geïnformeerd. Op dit moment ligt het OTB Utrecht ter inzage.
De Kamer zal geïnformeerd worden over de ambities ten aanzien van de dienstregeling 2009, dusdanig dat daarover kort na het zomerreces 2008 kan worden gedebatteerd.	AO Vervoerplan NS en beheerplan ProRail 19-06-2008	De Kamer wordt eind juli/begin augustus geïnformeerd over de concept dienstregeling 2009.
Uiterlijk medio december 2008 ontvangt de Kamer – vertrouwelijk het rapport van de evaluatie van de Spoorwegwetgeving.	AO Vervoerplan NS en beheerplan ProRail 19-06-2008	Momenteel wordt uitvoering gegeven aan de uitwerking van deze toezegging.
De Kamer zal eind 2008 het aanvalsplan reisinformatie ontvangen.	AO Vervoerplan NS en beheerplan ProRail 19-06-2008	Het Aanvalsplan zal in het najaar naar de Kamer zal worden gestuurd. De basis voor het Aanvalsplan zullen de Kwaliteitsimpuls Reisinformatie OV en het actieprogramma Beter Benutten zijn
De Kamer zal schriftelijk worden geïnformeerd over de prestatie-indicatoren waarop de beloningen van de directies van NS en ProRail zijn gebaseerd.	AO Vervoerplan NS en beheerplan ProRail 19-06-2008	De uitvoering van deze toezegging is momenteel in voorbereiding. Een planning wordt momenteel opgesteld.
De Kamer wordt – naar aanleiding van de brief die de minister in juni 2008 van NS zal ontvangen – geïnformeerd over de stand van zaken ten aanzien van de Service- en Veiligheidsteams en de opleiding van hoofdconducteurs tot BOA met geweldsbevoegdheid.	AO Vervoerplan NS en beheerplan ProRail 19-06-2008	Info van NS is 2 juli ontvangen; de reactie van de minister gaat zo snel mogelijk naar de Kamer.
De Kamer ontvangt vóór het zomerreces de Voortgangsrapportage STS-passages	AO Vervoerplan NS en beheerplan ProRail 19-06-2008	Op dit moment is hier nog geen duidelijkheid over
Vóór het zomerreces ontvangt de Kamer de voortgangsrapportage ERTMS.	AO Vervoerplan NS en beheerplan ProRail 19-06-2008	Op dit moment is hier nog geen duidelijkheid over
De Kamer zal een analyse ontvangen van de treinvrije periodes die niet gebruikt worden voor onderhoud.	AO Vervoerplan NS en beheerplan ProRail 19-06-2008	Op dit moment is hier nog geen duidelijkheid over
Financiering sloopregeling komt in oktober	AO Milieuzonering personenauto's 19-06-2008 en 24-06-2008	Op dit moment is hier nog geen duidelijkheid over
Informeren over stedelijke distributie, landelijk kader venstertijden	AO Milieuzonering personenauto's 19-06-2008 en 24-06-2008	Op dit moment is hier nog geen duidelijkheid over
Wetsvoorstel differentiatie parkeertarieven over 3 maanden	AO Milieuzonering personenauto's 19-06-2008 en 24-06-2008	Op dit moment is hier nog geen duidelijkheid over

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
Uitkomsten uitvoeringstoets RDW naar kamer	AO Milieuzonering personenauto's 19-06-2008 en 24-06-2008	Op dit moment is hier nog geen duidelijkheid over
Evaluatie 80 km voor de zomer	AO Milieuzonering personenauto's 19-06-2008 en 24-06-2008	Op dit moment is hier nog geen duidelijkheid over
Dit najaar het ontwerp AMvB-milieu-doelstellingen na vaststelling door de ministerraad naar de Tweede Kamer zal worden gezonden voor overleg	AO Kaderrichtlijn Water 19-06-2008	Op dit moment is hier nog geen duidelijkheid over
De Kamer zal jaarlijks met een voortgangsrapportage worden geïnformeerd over de voortgang, onder meer ten aanzien van: <ul style="list-style-type: none"> <li>– de uitvoering van het maatregelenprogramma,</li> <li>– de ontwikkeling van de waterkwaliteit (in relatie tot de uiteindelijk te realiseren doelen), alsmede de realisatie van de door het kabinet beoogde jaarlijkse doelmatigheidsverbetering van 1 à 2% in de waterketen tot 2015</li> </ul>	AO Kaderrichtlijn Water 19-06-2008	Op dit moment is hier nog geen duidelijkheid over
December 2008 zullen de ontwerp stroomgebiedbeheersplannen gereed komen en ter inspraak worden voorgelegd. Na een periode van 6 maanden zal aan de Kamer worden voorgelegd hoe het kabinet met de resultaten van de inspraak wil omgaan.	AO Kaderrichtlijn Water 19-06-2008	Dit zal worden meegenomen in de Decembernote
De minister zal een brief aan de EC zenden over het probleem van de digitale tachograaf voor vrachtwagenchauffeurs die maatschappelijk relevant vrijwilligerswerk doen. De Minister zal de kamer hierover informeren.	VAO Transportraad 19-06-2008	De brief aan de Europese Commissie wordt op korte termijn (juli/augustus) verzonden. De Kamer zal dan ook worden geïnformeerd.
Het rapport van de commissie Noordzij wordt dit najaar naar de Kamer gestuurd.	Spoeddebat actie beroepschauffeurs tegen de hoge brandstofprijzen 19-06-2008	Op dit moment is hier nog geen duidelijkheid over
Staatssecretaris zal NS aanspreken op transparantie bij opbrengstverdeling met andere vervoerders	AO OV Chipkaart 24-06-2008	Recente toezegging, geen stand van zaken te melden
Staatssecretaris zal na de zomer een stand van zaken brief sturen inzake afspraken aanvalsplan, incl. het rapport van de OV-ambassadeur	AO OV Chipkaart 24-06-2008	Recente toezegging, geen stand van zaken te melden



Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
Staatssecretaris zal de criteria op basis waarvan DNB de vergunningsaanvraag EGI toetst aan de Kamer sturen	AO OV Chipkaart 24-06-2008	Recente toezegging, geen stand van zaken te melden
Staatssecretaris zal met NS en betrokken gemeenten de afsluiting van stations met een interwijkverbinding bespreken en uiterlijk 1 oktober de TK informeren met een lijst waarin overzicht van gemeenten die wel of niet afsluiting willen	AO OV Chipkaart 24-06-2008	Recente toezegging, geen stand van zaken te melden
In het najaar van 2008 wordt de Kamer geïnformeerd over de resultaten van de veiligheidshamercampagne en over welke automerken standaard een veiligheidshamer meeleveren.	AO Verkeersveiligheid en CBR 25-06-2008	Recente toezegging, geen stand van zaken te melden
In het najaar van 2008 ontvangt de Kamer het SWOV-onderzoek naar dodehoekongevallen en de reactie van de minister op het onderzoeksrapport.	AO Verkeersveiligheid en CBR 25-06-2008	Recente toezegging, geen stand van zaken te melden
De minister zal schriftelijk terugkomen op de vraag over de aanbesteding van speed alert.	AO Verkeersveiligheid en CBR 25-06-2008	Recente toezegging, geen stand van zaken te melden
De Kamer wordt in 2009 geïnformeerd over de resultaten van de invoering van het nieuwe reserveringssysteem bij het CBR.	AO Verkeersveiligheid en CBR 25-06-2008	Recente toezegging, geen stand van zaken te melden
De Kamer zal nog in 2008 worden geïnformeerd over de wijze waarop gemonitord wordt hoe gemeenten omgaan met het verbeteren van de verkeersveiligheid (dit naar aanleiding van de vragen over Duurzaam Veilig).	AO Verkeersveiligheid en CBR 25-06-2008	Recente toezegging, geen stand van zaken te melden
Direct na het zomerreces wordt de Kamer geïnformeerd over de invoering van het bromfietsexamen.	AO Verkeersveiligheid en CBR 25-06-2008	Recente toezegging, geen stand van zaken te melden
In 2009 komt de minister terug op de verbreding van het puntenrijbewijs en het komen tot één systematiek voor beginnende en ervaren bestuurders.	AO Verkeersveiligheid en CBR 25-06-2008	Recente toezegging, geen stand van zaken te melden
De minister zal de mogelijkheden voor een verbod op het doorsnijden van een rouwstoet onderzoeken en de Kamer in het najaar van 2008 terzake informeren.	AO Verkeersveiligheid en CBR 25-06-2008	Recente toezegging, geen stand van zaken te melden
Het wetsvoorstel ten behoeve van de invoering van het alcoholslot komt nog in 2008 naar de Kamer.	AO Verkeersveiligheid en CBR 25-06-2008	Recente toezegging, geen stand van zaken te melden

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
De minister zal de Kamer vóór het VAO Verkeersveiligheid en CBR de richtlijn nr. 2003/59/EG (vakbekwaamheid bestuurders) doen toekomen en zal de Kamer na het zomerreces 2008 informeren over de implementatie van deze richtlijn in de Nederlandse wet- en regelgeving.	AO Verkeersveiligheid en CBR 25-06-2008	Recente toezegging, geen stand van zaken te melden
De minister komt schriftelijk terug op de voor- en nadelen van metalen en betonnen vangrails.	AO Verkeersveiligheid en CBR 25-06-2008	Recente toezegging, geen stand van zaken te melden
In de zomer van 2008 zal de minister de Kamer de strategie verkeersveiligheid 2008 -2020 doen toekomen.	AO Verkeersveiligheid en CBR 25-06-2008	Recente toezegging, geen stand van zaken te melden
De minister zal onderzoek doen naar de haalbaarheid van de voorstellen van de heer Dubbing ten aanzien van verbetering van verkeersveiligheid en de Kamer terzake informeren.	AO Verkeersveiligheid en CBR 25-06-2008	Recente toezegging, geen stand van zaken te melden
De Kamer zal nog in 2008 worden geïnformeerd over de aanbevelingen van Veilig Verkeer Nederland en LTO ten aanzien van landbouwvoertuigen en verkeersveiligheid.	AO Verkeersveiligheid en CBR 25-06-2008	Recente toezegging, geen stand van zaken te melden
De Kamer wordt na het zomerreces nader geïnformeerd over begeleid rijden.	AO Verkeersveiligheid en CBR 25-06-2008	Recente toezegging, geen stand van zaken te melden
De Kamer zal geïnformeerd worden over de kennisuitwisseling tussen Nederland en andere landen op het terrein van verkeersveiligheid.	AO Verkeersveiligheid en CBR 25-06-2008	Recente toezegging, geen stand van zaken te melden
In oktober 2008 ontvangt de Kamer de definitieve cijfers over het aantal ziekenhuisgewonden.	AO Verkeersveiligheid en CBR 25-06-2008	Recente toezegging, geen stand van zaken te melden
De Kamer wordt in de zomer van 2008 nader geïnformeerd over kilometerfraude.	AO Verkeersveiligheid en CBR 25-06-2008	Recente toezegging, geen stand van zaken te melden
De minister komt schriftelijk terug op de vraag over de veiligheid van spoorwegovergangen bij stations en op de vraag over veiligheid van stadstrams.	AO Verkeersveiligheid en CBR 25-06-2008	Recente toezegging, geen stand van zaken te melden
Toezending aan kamer op korte termijn van draaiboek piraterij (vertrouwelijk) met daarbij brief met hoofdlijnen beleid (openbaar). Na het zomerreces zal de Kamer een AO over piraterijbeleid houden	VAO Beleidsbrief Zeevaart 25-06-2008	Recente toezegging, geen stand van zaken te melden

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
Brief aan Kamer over wijze waarop de technische kennis op het terrein van de zeevaart bij IVW wordt gewaarborgd, in relatie tot de uitbesteding van technische inspecties t.b.v. certificering. Deze brief zal de Kamer waarschijnlijk betrekken bij na zomerreces gepland AO over toezicht en handhaving.	VAO Beleidsbrief Zeevaart 25-06-2008	Recente toezegging, geen stand van zaken te melden
In september 2008 komt de minister met het actieplan naar aanleiding van het Kabinetsstandpunt ten aanzien van het advies van de commissie Versnelling Besluitvorming Infrastructurele Projecten	AO MIRT 26-06-2008	Recente toezegging, geen stand van zaken te melden
De minister komt schriftelijk spoedig terug op de Keersluis Zwartsluis.	AO MIRT 26-06-2008	Recente toezegging, geen stand van zaken te melden
De minister komt schriftelijk terug op de vragen over de aantallen incidenten in tunnels met vrachtwagens die hoger zijn dan de maximaal toegestane hoogte, de handhaving en het incidentmanagement in dit verband en de hoogte van de boetes voor het inrijden van tunnels met vrachtwagens die hoger zijn dan de maximaal toegestane hoogte.	AO MIRT 26-06-2008	Recente toezegging, geen stand van zaken te melden
De minister komt in het najaar van 2008 terug op het beeld voor de ontwikkeling van de regio Leiden-Katwijk.	AO MIRT 26-06-2008	Recente toezegging, geen stand van zaken te melden
De minister komt ten tijde van de Mobiliteitsaanpak schriftelijk terug op de mogelijkheden voor de dekking van de extra benodigde € 18 miljoen voor de N18.	AO MIRT 26-06-2008	Recente toezegging, geen stand van zaken te melden
De minister zal de Kamer schriftelijk een reactie doen toekomen op het artikel; in de Delftse Post over het verondersteld onjuist en onvolledig informeren van burgers en Kamer door de minister VW over de A4 Midden-Delfland.	AO MIRT 26-06-2008	Recente toezegging, geen stand van zaken te melden
De minister komt schriftelijk terug op de vragen over fijnstofpercentages.	AO MIRT 26-06-2008	Recente toezegging, geen stand van zaken te melden
De minister komt schriftelijk terug op de vraag over van de wet afgeleide regelingen die bepalend zijn voor de gebiedsafbakening.	AO MIRT 26-06-2008	Recente toezegging, geen stand van zaken te melden

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
De minister komt schriftelijk spoedig terug op het in kaart brengen van de wenselijkheid en haalbaarheid van de verbreding van de N57 Europoort-Hellevoetsluis.	AO MIRT 26-06-2008	Recente toezegging, geen stand van zaken te melden
De minister komt schriftelijk spoedig terug op de vraag over de Afslag A2 Utrecht-West.	AO MIRT 26-06-2008	Recente toezegging, geen stand van zaken te melden
De minister komt schriftelijk spoedig terug op de vragen over de fly-over van de N201 bij de veiling.	AO MIRT 26-06-2008	Recente toezegging, geen stand van zaken te melden
Het definitieve uitvoeringsbesluit Anders Betalen voor Mobiliteit komt rond de tweede helft van 2009 naar de Kamer.	AO Anders Betalen voor Mobiliteit 02-07-2008 en 03-07-2008	Recente toezegging, geen stand van zaken te melden
De Minister zal de Kamer een nadere toelichting doen toekomen ten aanzien van de certificering van de OBE's.	AO Anders Betalen voor Mobiliteit 02-07-2008 en 03-07-2008	Recente toezegging, geen stand van zaken te melden
Het besluit om motorrijders uit te zonderen van de kilometerprijs zal door de minister schriftelijk nog nader worden beargumenteerd.	AO Anders Betalen voor Mobiliteit 02-07-2008 en 03-07-2008	Recente toezegging, geen stand van zaken te melden
De Taskforce Mobiliteitsmanagement van de heer De Waal zal vóór 1 september 2008 zijn voorstellen presenteren.	AO Anders Betalen voor Mobiliteit 02-07-2008 en 03-07-2008	Recente toezegging, geen stand van zaken te melden
De minister zal de Kamer informeren over de opzet van het internationale review team.	AO Anders Betalen voor Mobiliteit 02-07-2008 en 03-07-2008	Recente toezegging, geen stand van zaken te melden
De Kamer zal in september 2008 nader worden geïnformeerd over de tests en het ingroeimodel.	AO Anders Betalen voor Mobiliteit 02-07-2008 en 03-07-2008	Recente toezegging, geen stand van zaken te melden
Aanleg spoor Utrecht–Breda langs A27: De minister zegt de Kamer toe dat als dat beeld alsnog positief blijkt te zijn en de Kamer besluit om ermee door te willen hij stante pede de kostenbesparingen zal doorrekenen en het project daarop zal aanpassen.	VAO MIRT 03-07-2008	Recente toezegging, geen stand van zaken te melden
Inzetten op het tegengaan van doorbrekingen van een rouwstoet; onderzoeken hoe duidelijk kan zijn dat een auto onderdeel uitmaakt van een rouwstoet	VAO Verkeersveiligheid en CBR 03-07-2008	Recente toezegging, geen stand van zaken te melden

## 6.2 BIJLAGE ZBO'S EN RWT'S

Naam organisatie	RWT	ZBO	Functie	Begrotings- artikel(en)	Raming	URL
Dienst Wegverkeer (RDW)	X	X	keuren en registreren voertuigen/onderdelen	32.01		www.rdw.nl
Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL)	X	X	luchtverkeersbegeleiding	35.03.02		www.lvnl.nl
Stichting Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR)	X	X	afnemen div. mobiliteitsexamens	32.01	6 000	www.cbr.nl
Stichting Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie (NIWO)	X	X	afgeven vergunningen	35.04.04	480	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
Instellingen belast met afnemen examens klein vaarbewijs klein vaarbewijs ANWB en KNBRD, KNWV, NWB, KNMC	X	X	afnemen examen klein vaarbewijs	n.v.t.		www.vamex.nl
Bevoegde Autoriteiten Rijnvaart		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
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.
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.

Naam organisatie	RWT	ZBO	Functie	Begrotings- artikel(en)	Raming	URL
Examencommissies luchtvaart		X	afnemen luchtvaart- examens	n.v.t.		n.v.t.
Commissie van advies inzake opleidingen en examens betreffende vervoer van gevaarlijke stoffen door de lucht		X	adviseren over opleidingen en examens vervoer gevaarlijke stoffen door de lucht	33.01		n.v.t.
Examencommissies Loodsen		X	afnemen loods- examens	33.02.02		n.v.t.
Commissie van Beroep Loodsenexamens		X	beroepsinstantie loodsenexamens	33.02.02		n.v.t.
Commissie voor Beroep WRM 1993		X	beroepsinstantie examen rij-instructeur	n.v.t.		n.v.t.
HISWA-vereniging	X	X	afgeven fabriekscodes	n.v.t.		www.hiswa.nl
Stichting Scheeps Afstoffen Binnenvaart (SAB)	X	X	afgeven olieafgifte- boekje	36.04.03		www.sabni.nl
ProRail	X		beheren spoor- infrastructuur	13.02	1 510 069	www.prorail.nl
Nederlands Loodswezen BV	X		faciliteren beloodsen schepen	33.02.02		www.loodswezen.nl
NV Westerscheldetunnel- maatschappij	X		exploiteren wester- scheldetunnel	n.v.t.		www.westerscheldetun- nel.nl
Regionale luchthavens1)	X		div	35.01.05		div.

Met de invoering van het wetsvoorstel RRKL zullen de regionale luchthavens geen RWT meer zijn.  
In de loop van 2008–2009 zullen enkele ZBO's, als gevolg van de Kaderwet ZBO's, worden opgeheven of worden samengevoegd met andere ZBO's

### 6.3 BIJLAGE 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
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

#### E.

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

#### F.

FAA	=	Federal Aviation Administration
FES	=	Fonds Economische Structuurversterking

<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
HRN	= 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
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
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
LNV	= Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit
LMCA	= Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse
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

#### **N.**

NAVO	= Noord-Atlantische Verdragsorganisatie
NBW	= Nationaal Bestuursakkoord Water
NGO	= Niet Gouvernementele 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

#### **O.**

OAG	= Official Airline Guide
OSPAR	= Oslo-Parijs
OV	= Openbaar vervoer
OMI	= Ozon Monitoring Instrument

#### **P.**

PAGE	= Plan van Aanpak Goederen Emplacementen
PKB	= Planologische Kernbeslissing
PMR	= Project Mainportontwikkeling Rotterdam
PPS	= Publiek-private samenwerking
PVVP	= Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan

#### **R.**

RDW	= Rijksdienst voor het Wegverkeer
RHB	= Rijkshoofdboekhouding
RIKZ	= Rijkswaterstaat Rijksinstituut voor Kust en Zee
RIS	= Rivier Informatie Systemen
RIVM	= Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu
ROM	= Ruimtelijke Ordening en Milieu
Ro/Ro	= Roll-on/Roll-off
RRKL	= Regeling Regionale en Kleine Luchthavens
RVVP	= Regionaal Verkeers- en Vervoersplan
RWS	= Rijkswaterstaat

#### **S.**

SES	= Single European Sky
SESAME	= Single European Sky Implementation Programme
SO <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
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>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