

Vergaderjaar 2010–2011

32 500 XII

Vaststelling van de begrotingstaten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2011

Nr. 2

MEMORIE VAN TOELICHTING

INHOUDSOPGAVE

	blz.
A. ARTIKELGEWIJZE TOELICHTING BIJ HET BEGROTINGS- WETSVOORSTEL	2
Wetsartikel 1	2
Wetsartikel 2	2
B. BEGROTINGSTOELICHTING	3

A. ARTIKELGEWIJZE TOELICHTING BIJ HET BEGROTINGSWETS- VOORSTEL

Wetsartikel 1

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 2011 vast te stellen.

Alle voor dit jaar vastgestelde begrotingswetten tezamen vormen de Rijksbegroting voor het jaar 2011. Een toelichting bij de Rijksbegroting als geheel is opgenomen in de Miljoenennota 2011.

Met de vaststelling van dit wetsartikel worden de uitgaven, verplichtingen en de ontvangsten voor het jaar 2011 vastgesteld. De in de begroting opgenomen begrotingsartikelen worden in onderdeel B van deze Memorie van Toelichting toegelicht (de zogenaamde begrotingstoelichting).

Wetsartikel 2

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 2011 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,

B. BEGROTINGSTOELICHTING

INHOUDSOPGAVE

	blz.
1. Leeswijzer	4
2. Het beleid	7
2.1 De beleidsagenda	7
2.2 De beleidsartikelen	12
2.3 De niet-beleidsartikelen	130
3. De bedrijfsvoeringsparagraaf	138
4. De baten-lastendiensten	141
5. Het verdiepingshoofdstuk	159
6. De bijlagen	181
6.1 Bijlage moties en toezeggingen	181
6.2 Overzichtsconstructie BES	220
6.3 Bijlage ZBO's en RWT's	221
6.4 Lijst met afkortingen	223

1. Leeswijzer

Voor u ligt de Beleidsbegroting, hoofdstuk XII van de Rijksbegroting 2011 van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. De begroting bestaat uit de volgende onderdelen:

1. De beleidsagenda;
Gezien de demissionaire status van het kabinet dat deze begroting opstelt, is gekozen voor een beperkte technische invulling van de beleidsagenda 2011. Er wordt vooral ingegaan op beleidsarme ontwikkelingen die de begroting in financiële zin raken. Vanwege het beleidsarme karakter, beschrijft deze beleidsagenda eveneens de uitvoeringsagenda voor het jaar 2011.
2. De beleidsartikelen (31 t/m 37) en de niet-beleidsartikelen (39, 40 en 41);
De beleidsartikelen bieden systematisch inzicht in de doelstellingen en de producten waarmee ze worden gerealiseerd, de hoeveelheid geld die daarmee is gemoeid en de manier waarop de evaluatie plaatsvindt. Behalve beleidsartikelen bevat deze begroting ook zogenoemde niet-beleidsartikelen. De opbouw van deze niet-beleidsartikelen wijkt af van de hierboven genoemde beleidsartikelen. Hier worden uitgaven die niet zinvol of doelmatig kunnen worden toegerekend aan de beleidsartikelen verantwoord.
3. De bedrijfsvoeringsparagraaf;
Deze paragraaf gaat in op de belangrijkste bedrijfsvoeringsontwikkelingen bij VenW.
4. De diensten die een baten-lastenadministratie voeren;
In deze paragrafen zijn de relevante financiële gegevens van het KNMI, Rijkswaterstaat en de Inspectie VenW opgenomen.
5. Diverse bijlagen;
Waaronder het verdiepingshoofdstuk waarin de opbouw van de beschikbare bedragen per begrotingsartikel wordt uiteengezet en een overzicht van de moties en toezeggingen. Nieuw toegevoegd aan de begroting is de overzichtsconstructie BES.

Naast deze beleidsbegroting, hoofdstuk XII van de rijksbegroting, kent VenW ook een Infrastructuurfonds, fonds A van de rijksbegroting, waarin de concrete projecten en programma's staan. Met dit aparte fonds voor de infrastructuur wordt invulling gegeven aan de doelstellingen zoals genoemd in de Wet op het Infrastructuurfonds (Stb. 1993, nr. 319), te weten het bevorderen van een integrale afweging van prioriteiten en het bevorderen van continuïteit van middelen voor infrastructuur.

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

Verbetering van de (niet-financiële) beleidsinformatie

De indeling van de begroting 2011 komt grotendeels overeen met die van 2010. Er is een aantal verbeteringen doorgevoerd. Zo is bijvoorbeeld de overzichtsconstructie BES toegevoegd aan de bijlagen. Met dit overzicht ontstaat er in één oogopslag een integraal beeld van de activiteiten die in het kader van BES worden uitgevoerd en de vindplaats van de bijbehorende budgetten op de VenW-begroting.

Daarnaast is een herschikking van de bijdragen aan de Inspectie VenW doorgevoerd. Hiermee wordt beter aangesloten op de activiteiten van de Inspectie, waar de focus met name op veiligheid is gericht. Deze

herschikking betreft een beperkt aantal mutaties die op de VenW begroting per saldo budgettair neutraal zijn.

Er is naar gestreefd een duidelijke kwaliteitsslag door te voeren op het gebied van de verbetering van de beleidsinformatie. Zo is getracht per product aandacht te besteden aan de meetbaarheid van beleid. Een aantal kengetallen is toegevoegd, zoals het aantal treinbewegingen per week op A15-tracé van Betuwelijn en het aantal vervaardigde NLR-rapporten. Daarnaast is een aantal kengetallen gewijzigd in een indicator, bijvoorbeeld «aantal ongevallen met zeeschepen». Tevens is de begroting met nieuwe indicatoren aangevuld, zoals «creëren van luchthavencapaciteit Schiphol». Ook zijn de eerste resultaten van het verbeterproces van de meetbare gegevens die volgen uit het proces van het opstellen van het meerjarenplan 2011–2015 van de Inspectie VenW aan de begroting toegevoegd. Waar is gebleken dat de meetbaarheid niet of nog niet kan worden weergegeven, is dit door middel van een «explain» verklaard. De resultaten van deze verbeteringslag zijn opgenomen in deze begroting.

Meetbare gegevens: explain

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 programma Leven met Water. Het is niet mogelijk en zinvol om hier aparte indicatoren voor op te nemen. De bijbehorende meetbare gegevens zijn bij de overige operationele doelstellingen van dit beleidsartikel weergegeven. Het beleid dat zich richt op de beveiliging van infrastructuur wordt met het oog op de nationale veiligheid niet onderbouwd met meetbare gegevens.

Bij de Inspectie VenW is het proces van overgang naar indicatoren die meer betekenis hebben voor de beleidsdoelen en die een betere afspiegeling vormen van wat in de praktijk is bereikt, nog niet afgerond. Uitgangspunt dat deze indicatoren enerzijds voldoende betekenis moeten hebben voor de beoordeling van het bereikte effect van (beleids)maatregelen in relatie tot de geformuleerde beleidsdoelen en anderzijds moeten de gehanteerde begrippen, waardebepalingen en normatiek voldoende in de praktijk gevalideerd en toekomstvast te zijn. Waar dit al het geval is zijn de indicatoren in deze begroting opgenomen. In het meerjarenplan 2011–2015 en in de ontwerpbegroting 2012 wordt de verdere ontwikkeling van de nieuwe indicatoren zichtbaar.

Binnen de meetbare gegevens wordt een onderscheid gemaakt tussen indicatoren en kengetallen. Indicatoren zijn gegevens over prestaties/effect/output/outcome 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.

Meerjarenprogrammering beleidsdoorlichtingen

Volgens de Regeling Rijksbegrotingsvoorschriften dient in de begroting een programmering van beleidsdoorlichtingen opgenomen te worden. Een beleidsdoorlichting is een evaluatie van de algemene (of operationele) beleidsdoelstelling. Afhankelijk van de beleidscyclus moeten beleidsterreinen een keer in de vijf à zeven jaar doorgelicht worden. De uitgaven van het IF-fonds en de belastinguitgaven worden mits toedeelbaar aan specifieke beleidsdoelstellingen, in de beleidsdoorlichtingen meegenomen. Voor de jaren 2010 en 2011 ziet de programmering voor VenW er als volgt uit:

Meerjarenprogrammering beleidsdoorlichtingen

2010	31.04 Waterkwaliteit
	32.02 Aantal verkeersslachtoffers op het spoor verminderen (cf. uitgangspunten Tweede Kadernota Railveiligheid)
	34.04 BDU Verkeer en Vervoer
	35.04 Vasthouden en versterken van de positie van goederenvervoer en luchtvaart
	36.03 GIS
2011	33.03 Veiligheidsonderzoek Luchtvaart Nederland
	36.01 Leefomgeving hoofdwegen
	36.02 Leefomgeving spoorwegen

De totale meerjarenprogrammering van de beleidsdoorlichtingen, ex post evaluaties en overige evaluaties per artikel staan bij de desbetreffende beleidsartikelen in het overzicht «Onderzoek naar de doelmatigheid en de doeltreffendheid van beleid». Bij de programmering is ernaar gestreefd om de beleidsdoorlichtingen en de andere evaluaties uit de programmering zoveel mogelijk aan elkaar te koppelen.

2. HET BELEID

2.1 De beleidsagenda (en Infrastructuuragenda) Verkeer en Waterstaat 2011

Gezien de demissionaire status van het kabinet dat deze begroting opstelt, is gekozen voor een beperkte technische invulling van de beleidsagenda 2011. Daar waar de beleidsagenda's in voorgaande jaren uitgebreid ingingen op de prioriteiten uit het kabinetsprogramma Balkenende IV, aangevuld met prioriteiten van de minister, is de opzet dit jaar sober van aard. Er zal vooral worden ingegaan op beleidsarme ontwikkelingen die de begroting in financiële zin raken. Vanwege het beleidsarme karakter, beschrijft deze beleidsagenda eveneens de uitvoeringsagenda voor het jaar 2011. In de artikelen vindt u, zoals in andere jaren, de relevante financiële en beleidsinformatie die samenhangt met de voorgenomen uitgaven.

1. Mobiliteit

Uitgangspunt voor de geplande investeringen zijn de doelstellingen uit de Nota Mobiliteit en de Mobiliteitsaanpak. Met een systematische scan van de markt en capaciteit van de infrastructuur (NMCA) heeft het Rijk, in samenspraak met de regio's, een analyse gemaakt van de staat van het mobiliteitssysteem. In de NMCA, waarover de Tweede Kamer op hoofdlijnen in juni is geïnformeerd, is een indicatief inzicht gegeven in de nationale bereikbaarheidsproblematiek op middellange (2020) en lange termijn (2028). Op basis van de NMCA en de gebiedsgerichte aanpak kunnen plannen worden ontwikkeld om de bereikbaarheid van Nederland op middellange en lange termijn te verbeteren. In 2011 krijgt de informatie uit de NMCA ook een plek in de gebiedsagenda's, die de inhoudelijke basis vormen voor besluitvorming door het nieuwe kabinet over de invulling van de verlengde planperiode van het Infrastructuurfonds (2020–2028). Deze besluitvorming zal haar beslag krijgen in de ontwerp-begroting 2012.

De Wet versnelling besluitvorming wegprojecten maakt het mogelijk dertig wegprojecten met spoed te realiseren. In deze begroting zijn middelen naar voren gehaald met name bedoeld om projecten in het kader van de spoedaanpak en de Crisis- en herstelwet voortvarend op te kunnen pakken. Ook het wegwerken van het achterstallig onderhoud aan vaarwegen zal, conform de afgesproken ambities en programmering, in 2016 worden afgerond. Er wordt gewerkt aan de besluitvorming over de sluis bij Terneuzen. De uitvoering van de planstudies en verkenningen uit het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT) zal binnen de vastgestelde kaders worden voortgezet.

Het voorstel tot wijziging van de Tracéwet, dat heden ter besluitvorming voorligt in de Tweede Kamer, beoogt versnelling en verbetering van besluitvorming over hoofdinfrastructuur. De wet biedt het noodzakelijk juridisch kader om de besluitvorming sneller en beter te laten verlopen. Belangrijke elementen daarvan zijn een vroegtijdige participatie van betrokkenen, een trechteringsproces van verschillende oplossingen (en daarbij minder gedetailleerd maar voldoende onderscheidend berekenen van de milieu-effecten) en het komen tot één bestuurlijk gedragen voorkeursbeslissing als basis voor een stabiele en snel te doorlopen planuitwerkingsfase.

Het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS), dat metro-achtige verbindingen op de drukste spoorcorridors mogelijk maakt, wordt verder uitgewerkt, nu projectbesluiten zijn genomen en de financiering van het budget van 4,5 miljard euro rond is. Op 4 juni 2010 is door het Kabinet een voorkeursbeslissing genomen over de invulling van PHS. Dit maakt uitvoering van maatregelen vanaf 2012/2013 mogelijk.

De komende periode zullen de mogelijkheden voor alternatieve financiering van infrastructuur verder worden onderzocht. De pijplijn met projecten waar meerwaardetoetsen (Public Private Comparator/PPC) worden uitgevoerd raakt steeds beter gevuld en de besluitvorming over deze projecten is transparanter en sneller geworden. Ook zal bezien worden in welke mate regionale overheden projecten kunnen voorfinancieren. De planstudie voor de Zeesluis IJmuiden is gestart. Ook wordt daarin nader bekeken hoe de financiering kan worden geoptimaliseerd.

Met prijsbeleid is een pas op de plaats gemaakt als gevolg van de controversieelverklaring van de Wet kilometerprijs. De projectorganisatie Anders Betalen voor Mobiliteit is als gevolg hiervan sterk verkleind. Wel is de opgebouwde kennis behouden, zodat deze afhankelijk van verdere besluitvorming desgewenst kan worden benut.

Op termijn is naast bouwen en benutten ook beprijzen een instrument waarvan de inzet aan de orde kan zijn. Gezien de stand van de besluitvorming hiervan nu, vergt dat alsdan een nieuwe politieke en budgettaire afweging.

2. Water

De omvangrijke – voor de waterveiligheid – relevante uitvoeringsprogramma's zoals het Hoogwaterbeschermingsprogramma, Ruimte voor de Rivier en de Maaswerken zijn volop in uitvoering. In 2010 vindt de derde periodieke toetsing van primaire waterkeringen plaats, op basis waarvan in 2011 duidelijk wordt welke waterkeringen moeten worden verstevigd. Daarnaast kan het parlement in 2011 een voorstel voor een nieuw normenstelsel voor waterveiligheid tegemoet zien. Op 1 februari 2010 is de Deltawet ingediend bij de Tweede Kamer. Gelijktijdig met deze begroting wordt – met het oog op het klimaatbestendig maken van Nederland – het eerste Deltaprogramma uitgebracht met daarin onder meer plannen van aanpak voor negen deelprogramma's. Dit Deltaprogramma is tot stand gekomen onder regie van de per 1 februari 2010 aangestelde Deltacommissaris. In 2011 wordt ook uitvoering gegeven aan de maatregelen van het Verbeterprogramma Waterkwaliteit Rijkswateren.

3. Beheer en Onderhoud

Goed beheer en onderhoud zijn een basisvoorwaarde voor het in stand houden van de hoogwaardige fysieke infrastructuur die we in Nederland hebben, zowel voor hoofdwegen, hoofdvaarwegen als voor het hoofdwatersysteem. In de begroting 2010 is reeds opgemerkt dat de kosten van beheer en onderhoud toenemen en dat de budgetten onder druk komen te staan. Voortschrijdend inzicht heeft dit beeld bevestigd en er sprake is van voortdurende budgetspanning bij het beheer en onderhoud en het inlopen van achterstanden ten opzichte van de normen. De spanning doet zich voor binnen regulier beheer en onderhoud en bij renovatie en vervanging. Besparingsmogelijkheden door efficiency bij beheer en onderhoud zijn door het Kabinet ingezet als onderdeel van de ombuiging van € 3,2 miljard uit hoofde van het Aanvullend Beleidsakkoord. Om de

spanning op het onderhoudsbudget te verminderen zijn de onderhoudsbudgetten middels herschikking binnen de begroting van het Infrastructuurfonds verhoogd.

Mede aan de hand van de uitkomsten van de audits naar het beheer en onderhoud op de afzonderlijke netwerken (Hoofdwatersystemen, Hoofwegennet en Hoofdvaarwegennet) zal worden bezien welke beheersmaatregelen kunnen worden ingezet om budget en kosten meer met elkaar in overeenstemming te brengen.

Voor Beheer en Instandhouding Spoor is in de periode 2012–2015 sprake van een tijdelijke spanning tussen beschikbaar en benodigd budget, na 2015 is er sprake van overschotten. Voor 2011 is het budget op het niveau Beheerplan 2011 gebracht. Komend jaar zal worden bezien hoe deze spanning kan worden verminderd. Daartoe zullen onder andere alternatieve scenario's voor Beheer en Instandhouding worden opgesteld.

4. Luchtvaart

De accenten in de luchtvaart liggen in 2011 bij de concurrentiepositie van Schiphol en de implementatie van de Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens (RBML). Eind 2010 zullen de transportministers en de ministers van defensie van Nederland, Duitsland, Frankrijk, Zwitserland, België en Luxemburg het verdrag paraferen waarmee vanaf 2012 één luchtruim (het zgn. FABEC) voor de zes landen mogelijk wordt. Ingevolge nieuwe Europese regelgeving in het kader van Single European Sky, wordt met ingang van 2012 het full cost recovery principe bij de verlening van luchtverkeersbegeleiding vervangen door een systeem van vastgestelde kosten.

Begroting op hoofdlijnen

De onderstaande tabel geeft de belangrijkste wijzingen in de uitgaven en inkomsten aan ten opzichte van de eerste suppletore begroting 2010. Een volledig overzicht van de mutaties is terug te vinden in de verdiepingshoofdstukken.

Beleidsagenda

De begroting van Verkeer en Waterstaat

Belangrijkste beleidsmatige mutaties (in € x 1 000)							
	Art.	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Stand ontwerp-begroting 2010		9 732 128	8 695 859	9 276 291	8 606 685	8 677 803	8 870 023
Mutaties 1e suppletore wet 2010		- 47 880	- 11 413	- 12 237	- 6 994	14 440	- 269
Stand Voorjaarsnota 2010		9 684 248	8 684 446	9 264 054	8 599 691	8 692 243	8 869 754
I Belangrijkste mutaties Hoofdstuk XII		- 365 889	391 811	45 370	47 312	52 625	46 331
1a Loonbijstelling 2010	div	0	0	0	0	0	0
1b Loon en prijsbijstelling 2010	div		69 510	69 614	65 850	71 163	64 869
2 Doorschuiven voordelig saldo Infrafonds 2009	39.01	- 372 259	372 259				
3 Terugboeking provinciefonds t.b.v. HWBP/KRW	39.01			42 202	42 202	42 202	42 202
4 ICES natte natuur	39.01	6 370					
5 Actieprogramma Regionaal OV	39.01				25 984	25 984	25 984
6 FES quick-scan	39.02		15 042	20 278			
7 Efficiencyverbetering BenO infrastructuur	39.01		- 65 000	- 65 000	- 65 000	- 65 000	- 65 000
8 Doelmatigheidskorting rijksdienst				- 21 724	- 21 724	- 21 724	- 21 724
II Overige mutaties		7 455	8 770	6 299	6 284	2 162	10 138
Totale mutaties		- 358 434	400 581	51 669	53 596	54 787	56 469
Stand ontwerp-begroting 2011		9 325 814	9 085 027	9 315 723	8 653 287	8 747 030	8 926 223

Ad 1a

Het kabinet heeft in het aanvullend beleidakkoord een besparing van € 3,2 miljard verondersteld uit hoofde van loonmatiging. Omdat loonmatiging niet in de veronderstelde mate is opgetreden, neemt het kabinet zijn verantwoordelijkheid en kiest het voor een alternatieve invulling. Deze invulling wordt verder toegelicht in de Miljoenennota. Eén van de maatregelen betreft de opbrengst in 2011 en verder van het inhouden van de tranche 2010 van de loonbijstelling.

Ad 1b.

Dit betreft de toevoeging van de prijsbijstelling 2010.

Ad 2

In het Infrastructuurfonds is sprake van (forse) kasspanning in de planperiode t/m 2020: de eerste jaren een kastekort, in latere jaren een overschot. Ook aan VenW is de nullijn opgelegd voor de kasbudgetten op het Infrastructuurfonds de komende jaren. Wel is de problematiek verlicht door het voordelig saldo 2009 door te schuiven naar 2011.

Ad 3

In 1994 zijn structurele middelen vanuit de begroting van VenW overgeheveld naar het Provinciefonds voor de vergoeding van de kosten die provincies en waterschappen hebben gemaakt bij de uitvoering van rivierdijkversterkingen en onderhoud aan hoofdwaterkeringen. Vanaf 2012

Beleidsagenda

worden deze middelen weer teruggeboekt naar de VenW begroting. De middelen worden ingezet voor het Hoogwaterbeschermingsprogramma/kaderrichtlijn Water.

Ad 4

Door het ministerie van LNV wordt begrotingsgeld overgeboekt naar de begroting van VenW. Het betreft de bijdrage voor ICES natte natuur (voorbereiding projecten, publieksevenement, Veluwe Randmeer en natuurontwikkelingsproject RAAM).

Ad 5.

Vanaf 2013 worden op 39.02 de uitgaven verantwoord voor het Actieplan Regionaal Openbaar Vervoer (Mobiliteitsaanpak: € 200 mln.). Tegenover deze uitgaven staat een bijdrage uit het FES.

Ad. 6

In 2011 en 2012 worden op 39.02 uitgaven verantwoord voor de quick-scanmaatregelen in Gelderland en de Stadsregio Arnhem Nijmegen.

Ad 7.

Het kabinet heeft in het aanvullend beleidakkoord een besparing van € 3,2 miljard verondersteld uit hoofde van loonmatiging. Omdat loonmatiging niet in de veronderstelde mate is opgetreden, neemt het kabinet zijn verantwoordelijkheid en kiest het voor een alternatieve invulling. Deze invulling wordt verder toegelicht in de Miljoenennota. Eén van de maatregelen betreft het inzetten op efficiencyverbetering beheer en onderhoud infrastructuur.

In de heroverweging Mobiliteit en water zijn besparingsmogelijkheden opgenomen voor efficiencyverbetering bij beheer en onderhoud van hoofdwatersystemen, (vaar)wegen en spoor. Vanwege juridische verplichtingen en een zekere aanlooptijd bij de invoering van de maatregelen is het vanaf 2011 mogelijk om € 45 miljoen te besparen door middel van deze maatregelen. Additioneel worden maatregelen genomen die leiden tot functievermindering, zoals beperken van verlichting, verminderen signaalgevers, versoberen vast onderhoud etc. Dit levert vanaf 2011 € 20 miljoen op.

Ad 8.

Het kabinet heeft in het aanvullend beleidakkoord een besparing van € 3,2 miljard verondersteld uit hoofde van loonmatiging. Omdat loonmatiging niet in de veronderstelde mate is opgetreden, neemt het kabinet zijn verantwoordelijkheid en kiest het voor een alternatieve invulling. Deze invulling wordt verder toegelicht in de Miljoenennota. Eén van de maatregelen betreft een taakstelling op de rijksdienst. Alle departementen (incl. agentschappen en uitvoerende ZBO's) krijgen een taakstelling van 1,5% per jaar in 2012 op personeel en materieel. In de grondslag zijn de gebruikelijke onderdelen van het rijk meegenomen, inclusief de begrotings- en premiegefinancierde ZBO's. Dit is exclusief de tariefgefinancierde delen van de ZBO's. De besparing moet uit de jaarlijkse arbeidsproductiviteitsverhoging gehaald worden.

2.2 De Beleidsartikelen

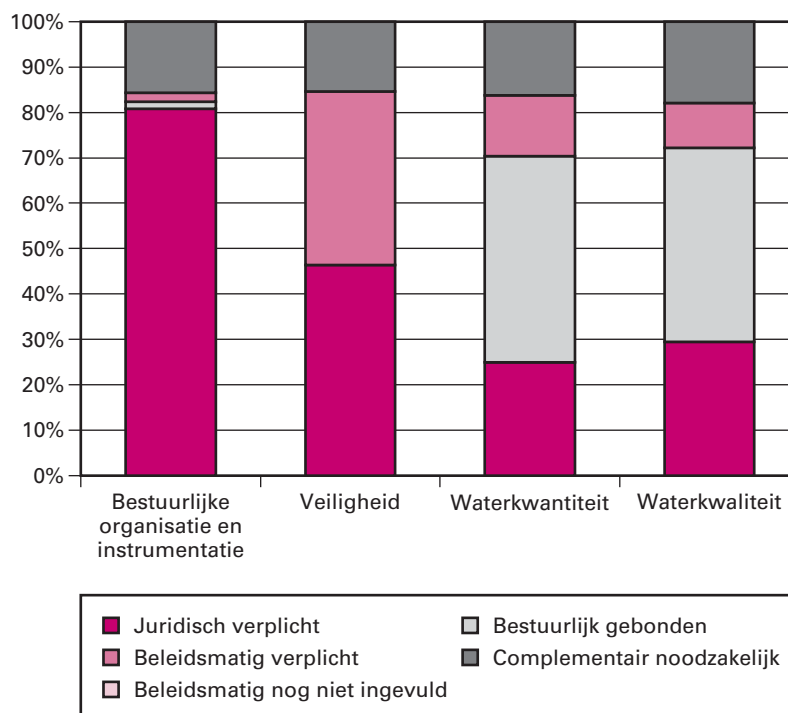
31 Integraal waterbeleid

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, gecoördineerde 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. De minister draagt zorg voor de afstemming van het waterbeheer op zee en met de buurlanden bovenstrooms gelegen in de stroomgebieden van Rijn, Maas, Schelde en Eems. Daarnaast houdt de minister toezicht op de uitvoering van de wet- en regelgeving.
Externe factoren	Het behalen van deze doelstelling hangt af van: <ul style="list-style-type: none">• structurele ontwikkelingen als klimaatverandering (waaronder zeespiegelstijging), rivierafvoer en watertemperatuur, veranderingen in neerslag, bodemdaling, verstedelijking en toename van economische waarden.• de tijdige implementatie van Europese wet- en regelgeving op het gebied van water door de lidstaten.• de wijze van implementatie van het waterbeleid door provincies, waterschappen en gemeenten.• het tijdig in uitvoering brengen van maatregelen om de gevolgen van klimaatveranderingen op de bewoonbaarheid, bruikbaarheid en leefbaarheid van Nederland op de lange termijn te borgen.
Effecten van beleid	Het behalen van deze doelstelling heeft als effect dat: <ul style="list-style-type: none">• Nederland beschermd blijft tegen water.• Er voldoende water is voor mens en natuur en de kwaliteit voldoet aan de normen van de Kaderrichtlijn Water (KRW).

Tabel budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht budgettaire gevolgen van beleid (in € 1 000)							
31 Integraal waterbeleid	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Verplichtingen	62 814	70 259	63 491	63 555	63 460	64 119	64 170
Uitgaven	75 418	77 246	67 508	65 793	65 431	65 713	65 713
<i>31.01 Bestuurlijke organisatie en instrumentatie</i>	<i>30 464</i>	<i>31 175</i>	<i>24 692</i>	<i>24 410</i>	<i>24 328</i>	<i>24 434</i>	<i>24 434</i>
31.01.01 Algemene strategie en beleidsvorming	18 271	14 967	15 156	14 874	14 792	14 898	14 898
31.01.02 HGIS Partners voor Water	10 724	14 887	9 536	9 536	9 536	9 536	9 536
31.01.03 Leven met Water	1 469	1 321					
<i>31.02 Veiligheid</i>	<i>15 124</i>	<i>24 028</i>	<i>22 175</i>	<i>21 200</i>	<i>20 960</i>	<i>21 029</i>	<i>21 029</i>
31.02.01 Hoogwaterbescherming	9 524	13 254	12 089	11 726	11 691	11 781	11 781
31.02.02 Kust	1 570	1 336	1 261	1 232	1 230	1 236	1 236
31.02.03 Inspectie verkeer en waterstaat	4 030	9 438	8 825	8 242	8 039	8 012	8 012
<i>31.03 Waterkwantiteit</i>	<i>2 389</i>	<i>352</i>	<i>274</i>	<i>262</i>	<i>260</i>	<i>264</i>	<i>264</i>
31.03.01 Waterbeleid 21 eeuw	2 389	352	274	262	260	264	264
<i>31.04 Waterkwaliteit</i>	<i>27 441</i>	<i>21 691</i>	<i>20 367</i>	<i>19 921</i>	<i>19 883</i>	<i>19 986</i>	<i>19 986</i>
31.04.01 Stroomgebieden, Meren en Delta	18 868	19 794	18 634	18 225	18 190	18 286	18 286
31.04.02 Noordzee en Wadden	4 196	1 897	1 733	1 696	1 693	1 700	1 700
31.04.03 Inspectie verkeer en waterstaat	4 377						
Van de totale uitgaven:							
<i>Apparaatsuitgaven</i>	<i>9 454</i>	<i>9 474</i>	<i>8 754</i>	<i>8 760</i>	<i>8 760</i>	<i>8 760</i>	<i>8 760</i>
<i>Baten-lastendiensten</i>	<i>26 310</i>	<i>26 416</i>	<i>25 552</i>	<i>24 955</i>	<i>24 723</i>	<i>24 696</i>	<i>24 696</i>
<i>Restant</i>	<i>39 654</i>	<i>41 356</i>	<i>33 202</i>	<i>32 078</i>	<i>31 948</i>	<i>32 257</i>	<i>32 257</i>
Ontvangsten	1 074	570	570	570	570	570	570

Budgetflexibiliteit



Absolute budgetflexibiliteit in € * 1 000			
31.01 Bestuurlijke organisatie en instrumentatie			
<i>juridisch verplicht</i>	13 868	<i>complementair noodzakelijk</i>	2 692
<i>bestuurlijk gebonden</i>	271	<i>beleidsmatig nog niet</i>	
<i>beleidsmatig verplicht</i>	337	<i>ingevuld</i>	
31.02 Veiligheid			
<i>juridisch verplicht</i>	3 394	<i>complementair noodzakelijk</i>	1 127
<i>bestuurlijk gebonden</i>		<i>beleidsmatig nog niet</i>	
<i>beleidsmatig verplicht</i>	2 793	<i>ingevuld</i>	
31.03 Waterkwantiteit			
<i>juridisch verplicht</i>	60	<i>complementair noodzakelijk</i>	39
<i>bestuurlijk gebonden</i>	109	<i>beleidsmatig nog niet</i>	
<i>beleidsmatig verplicht</i>	32	<i>ingevuld</i>	
31.04 Waterkwaliteit			
<i>juridisch verplicht</i>	2 492	<i>complementair noodzakelijk</i>	1 516
<i>bestuurlijk gebonden</i>	3 629	<i>beleidsmatig nog niet</i>	
<i>beleidsmatig verplicht</i>	843	<i>ingevuld</i>	

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 tevens sprake van een eeuwigdurende verplichting voor de compensatie kadastrale kosten aan de Waterschappen (jaarlijks € 1,5 mln).

Veiligheid

De juridisch en beleidsmatig verplichte uitgaven hebben vooral betrekking op de uitwerking van wettelijke taken op basis van de Waterwet (december 2009). Ze zijn bedoeld als ondersteuning bij de uitvoering van de derde toetsing (2006–2011) op veiligheid en de voorbereiding op de vierde toetsing (2011–2017) op veiligheid. Daarnaast worden activiteiten ontplooid gericht op de aanpak van de Zwakke Schakels Kust, de actualisering van het waterveiligheidsbeleid en het implementeren van internationale regelgeving, waaronder de EU Richtlijn Overstromingsrisico's.

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 en op het eerste Nationale Waterplan.

Waterkwaliteit

De bestuurlijk gebonden en beleidsmatig verplichte uitgaven hebben voornamelijk betrekking op de uitvoering en monitoring van de waterkwaliteitsmaatregelen uit stroomgebiedbeheerplannen Kaderrichtlijn Water, projectkosten voor de Stuurgroep Zuidwestelijke Delta, internationale activiteiten in het kader van de Oslo–Parijs Conventie voor de bescherming van het Mariene Milieu van de Noord-Oost Atlantische Oceaan (OSPAR), de Kaderrichtlijn Mariene Strategie (KRM) en het behouden van International Ground Resources Assessment Centre (IGRAC). Daarnaast zijn de uitgaven voor communicatie (Nederland Leeft Met Water) en daaraan gekoppelde participatie en educatie bestuurlijk gebonden.

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	<p><i>Algemene strategie en beleidsvorming</i></p> <p>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.</p> <ul style="list-style-type: none">• Doelmatig waterbeheer: dit betreft het nader concretiseren, en afhankelijk van politieke besluitvorming, waar mogelijk implementeren van het voornemen om het waterbeheer doelmatiger te organiseren. Dit heeft ook betrekking op de wijziging van de Waterwet en de Waterschapswet, bijvoorbeeld ten aanzien van de waterschapsverkiezingen.• Inwerkingtreding Deltawet: uitgaande van een start van de parlementaire behandeling na de verkiezingen, kan de Deltawet waterveiligheid en zoetwatervoorziening in 2011 in werking treden.• Op Prinsjesdag 2011 zal bij de begroting ook het deltaprogramma worden aangeboden.• Wijziging Waterwet, 2^e tranche: indiening wetsvoorstel vindt eind 2010 of begin 2011 plaats. Belangrijkste onderwerpen: project stroomlijn (onderhoudsplicht vegetatie) en muskusrattenbestrijding.• Waterwetgeving BES-eilanden: in 2011 wordt een voorstel ingediend voor de waterwetgeving voor de BES-eilanden. Deze Kaderwet zal inhoudelijk geënt zijn op de Waterwet en op eilandniveau bij verordening ingevuld worden.• Watertoets: in 2011 zal de evaluatie Watertoets conform het Nationaal Waterplan worden uitgevoerd.• In het kader van de Maatschappelijke Innovatie Agenda Water (MIA Water), wordt in 2011 onder andere doorgegaan met de uitvoering van de projecten Flood Control en Building with Nature en de SBIR regeling «Klimaatadaptatie en Water». <p><i>HGIS Partners voor Water</i></p> <p>Het programma Partners voor Water is een belangrijk instrument bij het realiseren van de mondiale ambities (hoofdstuk 6: Water Mondiaal) uit het Nationale Waterplan. Door de krachten te bundelen en daarmee de internationale positie van de Nederlandse watersector te verbeteren wordt bijgedragen aan het oplossen van de wereldwaterproblematiek. De interdepartementale samenwerking tussen de ministeries van VenW, BuZa (incl. DGIS), EZ, LNV en VROM wordt gecontinueerd, onderdeel hiervan is de verlenging van het programma Partners voor Water tot 2015. De uitgaven worden via de Homogene Groep Internationale Samenwerking (HGIS) gefinancierd.</p> <p><i>Leven met Water</i></p> <p>De subsidieregeling Leven met Water loopt in 2010 af en zal niet worden voortgezet in 2011.</p>
Meetbare gegevens	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 het dynamisch handhaven van de kustlijn op het niveau van 2001 (basiskustlijn).

Producten

Hoogwaterbescherming

Programma voor de hoogwaterbescherming, conform de in de Waterwet (december 2009) vastgelegde normen voor de dijkkringgebieden in Nederland, die de laaggelegen gebieden beschermen met primaire waterkeringen tegen het buitenwater (zee, rivieren, grote meren).

- Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP, website: www.verkeerenwaterstaat.nl/onderwerpen/water/water_en_veiligheid/index.aspx): aanpakken van de vereiste verbetermaatregelen. Planstudies worden uitgewerkt en de realisatie begint gestalte te krijgen. Tevens wordt gewerkt aan het Voorkeursbesluit Afsluitdijk. Zie verder IF, artikel 11.03.
- Zwakke Schakels Kust (website: www.verkeerenwaterstaat.nl/onderwerpen/water/kust_en_zee/projecten/zwakke_schakels/index.aspx): de uitvoering van de versterkingen is deels al afgerond en planvorming van de resterende twee projecten in Noord-Holland is ver gevorderd. Zie verder IF, artikel 11.03
- Ruimte voor de rivier (website: www.ruimtevoordevivier.nl): de fase van de planstudie van de 39 in de PKB benoemde maatregelen is in 2010 afgesloten. Zie verder IF, artikel 16.02.
- Maaswerken: de uitvoering loopt. Zie verder IF, artikel 16.03.
- Normering waterveiligheid: in 2011 wordt een principebesluit genomen over de actualisering van de veiligheidsnormen. Hiertoe is o.a. in 2010 een maatschappelijke kosten-batenanalyse opgesteld en zijn berekeningen gemaakt over slachtofferrisico's. Mede op basis van deze berekeningen zal afstemming met alle betrokken partijen plaatsvinden, om te komen tot nieuwe veiligheidsnormen.
- Parallel aan deze actualisering wordt gewerkt aan nieuwe concepten voor waterveiligheid, waaronder dat van de Deltadijk. Verkennend onderzoek naar de haalbaarheid en toepasbaarheid van de Deltadijk is opgestart en wordt in 2011 afgerond. Het principe van de Deltadijk is dat deze zo hoog, breed of sterk is dat de kans op overstromen of bezwijken vrijwel nihil is. Dit kan de nodige ruimtelijke en financiële consequenties hebben, daarom vergt dit nieuwe concept lokaal maatwerk. Tevens wordt dit nieuwe concept gezien in combinatie met andere gebiedsfuncties, dit speelt met name in stedelijk gebied.
- Daarnaast worden een aantal gebiedspilots ten behoeve van het concept van meerlaagveiligheid uitgevoerd (bijvoorbeeld Centraal Holland, eiland van Dordrecht).
- Europese Richtlijn Overstromingsrisico's (ROR, website: ec.europa.eu/environment/water/flood_risk/key_docs.htm): Samen met rijkspartners en andere overheden wordt in 2011 gewerkt aan het maken van risicokaarten en het opstellen van overstromingsrisicobeheerplannen voor de vier stroomgebieden Eems, Rijn, Maas en Schelde, ten behoeve van de rapportage aan de EC in 2015. Het rijk werkt samen met provincies, waterschappen en gemeenten aan de realisatie van de actiepunten uit deze Richtlijn. In de grensoverschrijdende stroomgebieden vergt dit ook internationale afstemming. De Richtlijn legt

termijnen op, zo dienen in 2013 de risicokaarten gereed te zijn voor de EC. Hierin wordt, naast het overstromingsgevaar, hoe vaak, hoeveel en hoe diep een gebied onder water kan komen te staan, ook in beeld gebracht welke andere gevarenbronnen er in de naaste omgeving aanwezig zijn. Daarbij valt te denken aan het transport en opslag van gevaarlijke stoffen, specifieke bedrijventerreinen en brandgevaar. In 2015 dienen de overstromingsrisicobeheerplannen bij de EC ingediend te worden. Voor grensoverschrijdende onderwerpen wordt nauw samenwerkt met de internationale riviercommissies en met de collega overheden in de buurlanden.

- Derde ronde toetsing op veiligheid: begin 2011 rapporteren de provincies over hun bevindingen naar aanleiding van de toetsresultaten van de waterkeringbeheerders. In het najaar 2011 wordt de Landelijke Rapportage Toetsing vastgesteld en naar de Staten-Generaal gezonden. Op basis van de opgedane ervaring wordt gewerkt aan het opzetten van het HWBP-3, gebaseerd op de resultaten van deze derde ronde toetsing op veiligheid.
- Vierde ronde toetsing op veiligheid (2011–2017) wordt voorbereid. Op basis van technische ontwikkelingen en voortschrijdend inzicht, wordt het wettelijk toetsinstrumentarium, te weten de Hydraulische Randvoorwaarden 2011 en het Voorschrift Toetsen op Veiligheid 2011, geactualiseerd.

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

Kust

Programma ten behoeve van voorkoming van structurele kustachteruitgang langs de Nederlandse kust.

Jaarlijks wordt een zandsuppletieprogramma uitgevoerd ten behoeven van:

- Het handhaven van de basiskustlijn (BKL) op basis van jaarlijkse toetsing;
- Het op peil houden van de zandvoorraad van het kustfundament.

Inspectie Verkeer en Waterstaat

De inspectie houdt toezicht door het bewaken van de naleving van wet- en regelgeving, waterplannen en het afgeven van vergunningen.

De activiteiten van de inspectie richten zich op de volgende aspecten:

- hoogwaterveiligheid en hoogwaterbescherming;
- water(bodem)kwaliteit;
- waterkwantiteit (goede waterverdeling).

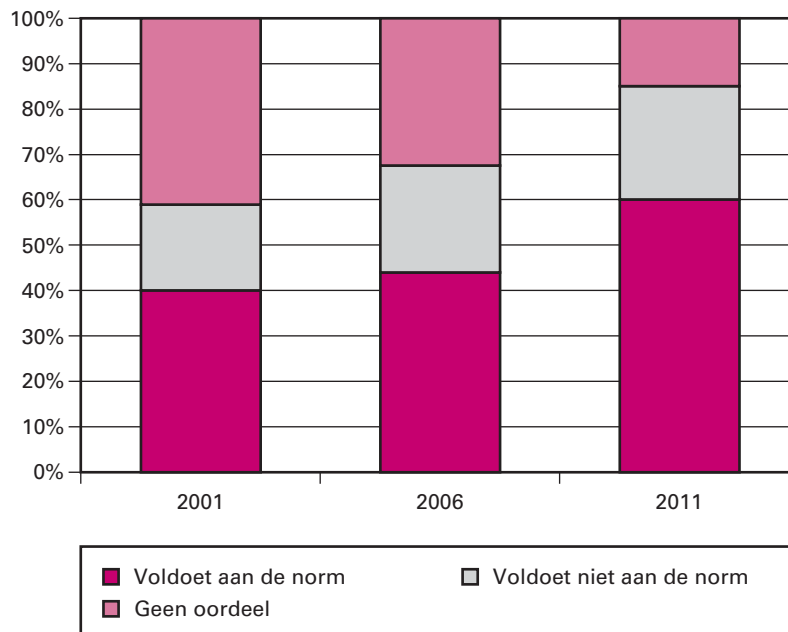
De hoofdproductgroepen zijn vergunningverlening en handhaving. De inspectie heeft op basis van de geïnventariseerde risico's een meerjarenprogramma opgesteld, ten einde de onderkende risico's zo veel mogelijk te beheersen.

Meetbare gegevens

Hoogwaterbescherming

De 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. De grote stormvloedkeringen en grote voorliggende

waterkeringen, zoals Afsluitdijk en Houtribdijk, vallen onder verantwoordelijkheid van Rijkswaterstaat. Het merendeel van de primaire waterkeringen is in het beheer bij de Waterschappen.



Bron: Rijkswaterstaat 2006

Toelichting

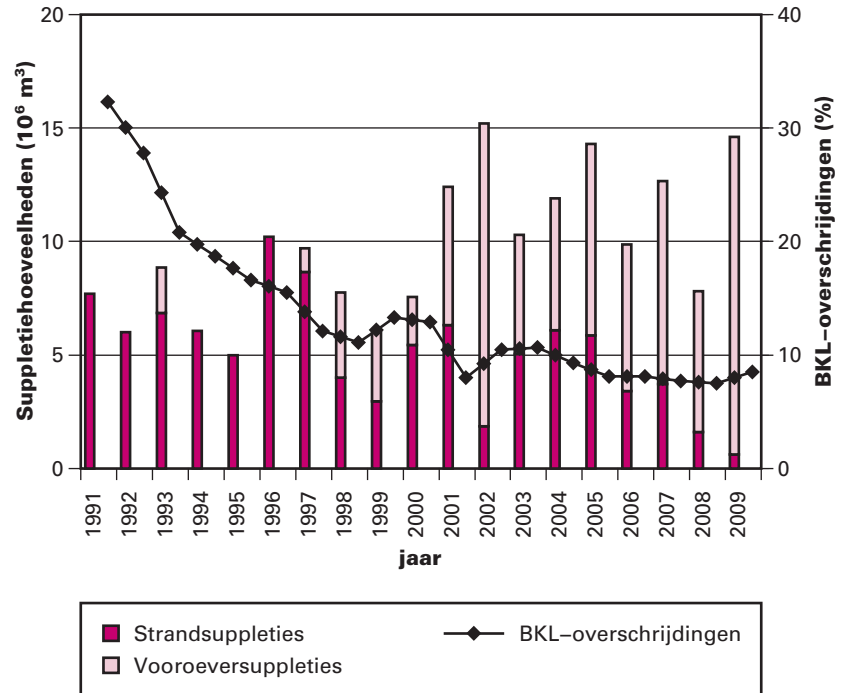
Elke vijf jaar worden de primaire waterkeringen getoetst op grond van de Waterwet. Landelijke Rapportage Toetsingen (LRT) hebben plaatsgevonden in 2001 en 2006. In 2011 wordt over de derde toetsing gerapporteerd aan de Kamer. In bovenstaande diagram zijn de streefwaarden voor 2011 opgenomen. Het wettelijk toetsinstrumentarium is eind 2008 zodanig aangepast en aangevuld om tot een substantiële reductie van de categorie «geen oordeel» te komen. De primair verantwoordelijke partijen – waterschappen en provincies – hebben zich aan dat streven gebonden.

Kust

De indicator voor kust is het percentage raaien (gedeelte van de Nederlandse kust) waar op het moment van toetsing de zee (de kustlijn) structureel verder landwaarts ligt dan de te handhaven norm (Basiskustlijn 2001).

De methodiek wordt samengevat in het jaarlijks door Rijkswaterstaat, Waterdienst uitgegeven Kustlijnkaartenboek (website: www.kustlijnkaart.nl) en daarnaast Nieuwe inzichten in de golfbelasting langs de kust (bijlage bij Procesplan zwakke schakels in de Nederlandse kust, Kamerstukken II, 2003–2004, 27 625, nr. 34). De kustsuppleties worden door Rijkswaterstaat uitgevoerd.

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



Bron: Rijkswaterstaat 2010

Toelichting

Om de BKL en het kustfundament te kunnen handhaven wordt een suppletieprogramma uitgevoerd, waarbij jaarlijks gemiddeld 12 mln m3 zand aan het kustfundament wordt toegevoegd. Het suppleren van 12 mln m3 is een indicator om het doel te bereiken dat het kustfundament meegroeit met de zeespiegel (vermeld in 3^e kustnota). Met deze hoeveelheid zand moet tevens de BKL gehandhaafd worden. Het aantal raaien waarin de BKL overschreden wordt mag maximaal 15% zijn; het streven is om het aantal BKL-overschrijdingen rond de 10 procent te houden. De BKL werd in 2009 in ongeveer 9 procent van de gevallen overschreden. Dit betekent dat met het suppleren van zand de kust goed op orde wordt gehouden. In artikelonderdeel 11.02 IF wordt dit nader toegelicht. De figuur geeft een overzicht van de hoeveelheden suppleties en het aantal BKL-overschrijdingen.

In artikelonderdeel 11.02 van het Infrastructuurfonds zijn de indicatoren op het gebied van suppletie opgenomen

Beleidsartikel 31

Inspectie Verkeer en Waterstaat

Indicatoren waterbeheer						
Vergunningverlening	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Vergunningen eigen dienst	30	30	30	30	30	30
beoordeling projectplannen	20	20	20	20	20	20
erkenningen intermediairs	300	300	300	300	300	300
% binnen de norm	85	90	95	99	99	99
Toezicht waterbeheer						
<i>Bestuurlijk systeemtoezicht (prov./waterschappen/RWS)</i>						
– inspecties	8	8	8	8	8	8
<i>Direct toezicht RWS</i>						
– beoordelingen meldingen	150	150	150	150	150	150
– systeemcontroles	3	3	3	3	3	3
<i>Direct toezicht Kwalibo (certificerende instellingen)</i>						
– inspecties	2	2	2	2	2	2
– meldingen bodemloket	75	75	75	75	75	75
– veldcontroles	2	2	2	2	2	2

Toelichting

Bovenstaande tabel geeft inzicht in de afgifte van het aantal vergunningen aan de eigen werken Rijkswaterstaat en de op basis van risicoanalyse uit te voeren inspecties. Met het aangegeven werkprogramma voldoet het ministerie aan de wettelijke vereisten ten aanzien van de vergunningverlening en handhaving. De Inspectie verricht haar activiteiten op basis van risicobeoordeling. Er wordt naar gestreefd om 70% van de inspecties risicogebaseerd uit te voeren.

Extracomptabele verwijzingen

Verwijzing naar het Infrastructuurfonds (IF)

Overzicht uitgaven veiligheid waterbeleid op het Infrastructuurfonds (x € 1 000)							
Art. Omschrijving	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
11.02.01 Basispakket B&O Waterkeren	209 779	168 899	130 542	153 687	168 842	168 892	178 923
11.03.01 Realisatie Waterkeren	378 079	425 792	488 096	519 593	348 348	390 447	274 433
11.05.02 Planstudies waterkeren	727	2 885	8 354	39 863	37 004	108 349	119 111
11.06.01 Deltaprogramma	0	4 098	4 098	4 098	4 098	4 098	4 098
16.02 Ruimte voor de Rivier	149 437	126 544	172 831	172 706	392 082	399 111	427 166
16.03 Maaswerken	38 160	55 812	42 456	37 908	42 243	32 980	32 554

31.03 Waterkwantiteit

Motivering

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

Producten

Waterbeleid 21^e 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 21^e eeuw, Kamerstukken II, 2000–2001, 27 625, nr. 1).

Hoofdwatersysteem

- Tot 2015 blijven bestaande afspraken over beleid en beheer ten aanzien van de zoetwatervoorziening gehandhaafd. De planperiode van het Nationaal Waterplan (2010–2015) wordt gebruikt om een landelijke verkenning zoetwater uit te voeren. Deze verkenning moet leiden tot een strategie voor de lange termijn zoetwatervoorziening inclusief de eventuele (infrastructurele) maatregelen die hiervoor nodig zijn.
- De uitwerking van het hoofdstuk IJsselmeergebied uit het Nationaal Waterplan vindt plaats in de periode 2009–2015, waaronder de voorbereiding van nieuw te nemen peilbesluiten voor het IJsselmeergebied in 2013. In 2015 volgt besluitvorming over het peilregime van het IJsselmeer op de lange termijn.
- Samen met andere overheden wordt voor het gebied Rijnmond–Drechtsteden een onderzoek uitgevoerd gericht op de oplossingsrichtingen voor lange termijn waterveiligheid en zoetwatervoorziening als bijdrage aan een duurzame en vitale ruimtelijke ontwikkeling.
- Bovengenoemde activiteiten worden in de gelijknamige deelprogramma's van het Nationale Deltaprogramma uitgevoerd waarbij de samenhang tussen de deelprogramma's nadrukkelijk de aandacht heeft; zie verder IF, artikel 11.05.

Regionaal watersysteem

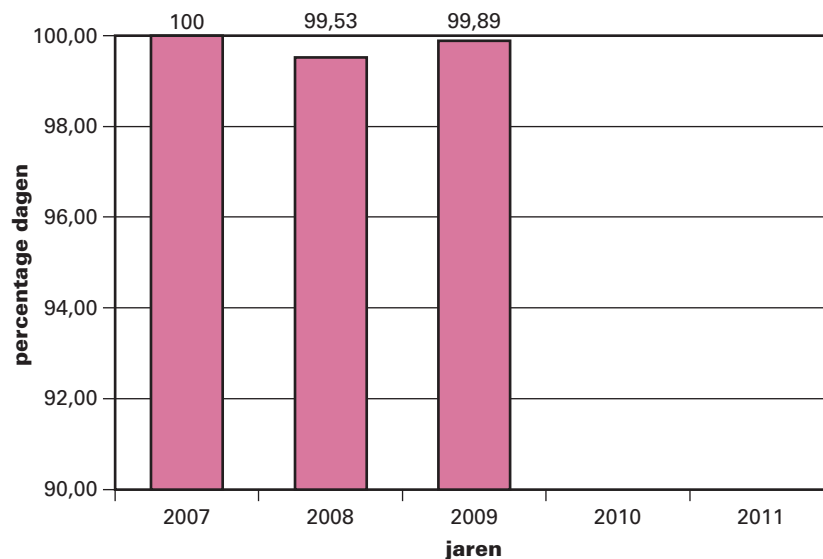
- Contact tussen Rijk en provincie, als integrale gebiedscoördinator, over de voortgang van de uitvoering van het Nationaal Bestuursakkoord Water actueel (NBWa).
- Het NBWa zal in 2011 worden geëvalueerd. In de evaluatie staat de effectiviteit van het NBWa centraal, in relatie tot onder meer de na totstandkoming van het NBWa geïntroduceerde instrumenten zoals het Nationaal Water Plan, de Waterwet en de Stroomgebiedbeheerplannen.
- Er zijn synergiegelden beschikbaar gesteld voor projecten waar naast een doelstelling uit de Kaderrichtlijn Water ten minste aan een ander rijksdoel wordt bijgedragen, zoals aan de doelstellingen van het Waterbeleid 21^e eeuw (bijv. wateroverlast, klimaatbestendigheid, etc.) voor de periode 2009–2015.

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

Meetbare gegevens

Hoofdwatersysteem

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

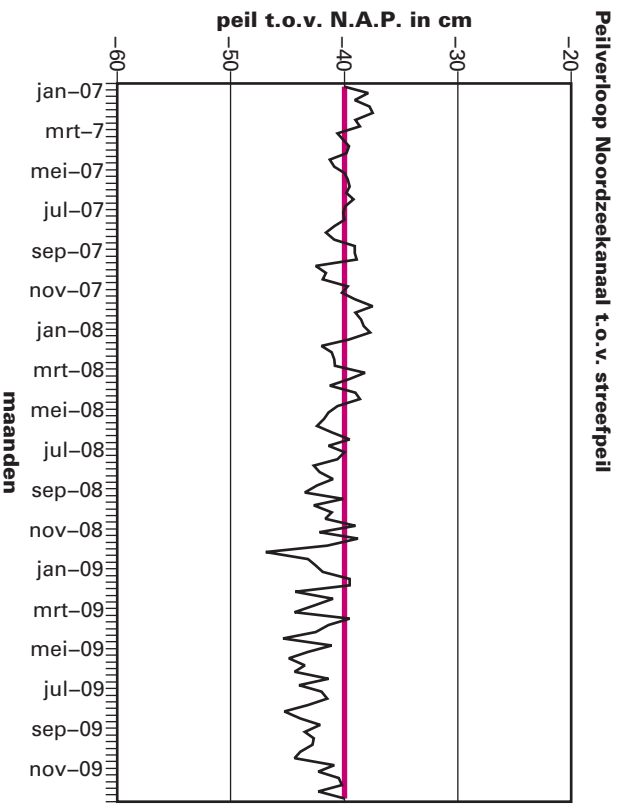
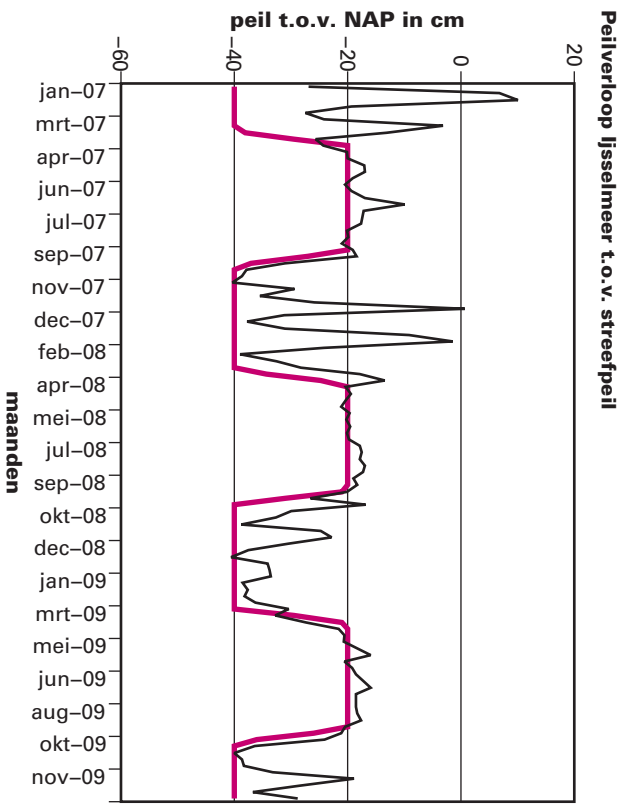


Bron: Rijkswaterstaat 2010

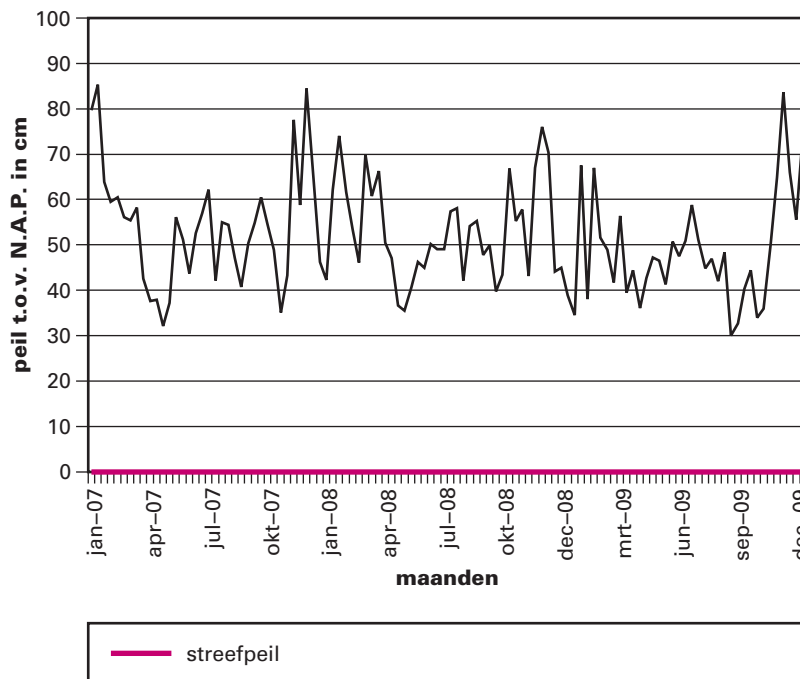
Toelichting

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

De effectindicator voor het hoofdwatersysteem is het peilverloop ten opzichte van het streefpeil op het IJsselmeer, Noordzeekanaal en Haringvliet. Deze indicator geeft weer of het hoofdwatersysteem bestand is tegen extremere omstandigheden. Het is een resultante van het beheer van het watersysteem en de natuurlijke omstandigheden.



Peilverloop Haringvliet t.o.v. richtpeil



Bron: Rijkswaterstaat, 2010

Toelichting

Het waterpeil in het IJsselmeer en Noordzeekanaal wordt beheerd aan de hand van streefpeilen, die officieel zijn vastgelegd in peilbesluiten. In het IJsselmeer wordt er naar gestreefd om het peil op – 20 of – 40 cm NAP te houden, afhankelijk van het seizoen. Het streefpeil in het Noordzeekanaal is – 40 cm NAP. Het waterpeil in het Haringvliet wordt niet beheerd aan de hand van een streefpeil, maar aan de hand van de wateraanvoer van rivieren. Dit is vastgelegd in het Lozingsprogramma Haringvliet (LPH 1984). Voor het Haringvliet wordt er zo lang mogelijk naar gestreefd de waterstand bij Moerdijk niet onder 0 cm NAP te laten dalen, dit is dus de ondergrens. Afwijkingen van het streefpeil en richtpeil als gevolg van niet goed functionerende stuwen en spuien hebben zich tussen 2007 en 2009 niet voorgedaan.

Voor activiteiten die worden uitgevoerd met het oog op wateroverlast en -tekort in rivieren en andere niet-peilgereguleerde wateren is geen indicator ontwikkeld, omdat deze activiteiten onlosmakelijk samenhangen met de uitvoering van het waterveiligheidsbeleid (artikelonderdeel 31.02). Het beleidsthema watertekort is nog erg in ontwikkeling en wordt uitgewerkt in het Deltaprogramma deelprogramma Zoetwatervoorziening. Er zal onderzocht worden of er voor watertekort aanvullende indicatoren in de rijksbegroting opgenomen moeten worden.

Regionaal watersysteem

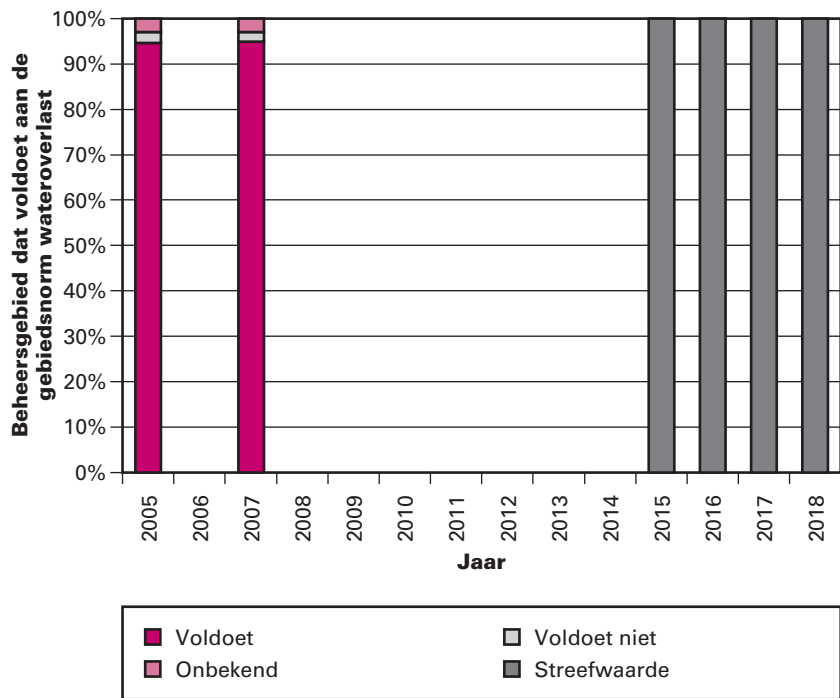
Voor het regionale watersysteem heeft VenW systeemverantwoordelijkheid. Om te volgen hoe deze verantwoordelijkheid wordt ingevuld zijn een aantal beleidsmatige mijlpalen benoemd waarvoor VenW verantwoordelijkheid draagt, namelijk:

- 2010: Voortgangsrapportage NBW-actueel;
- 2011: Evaluatie NBW-actueel;

Beleidsartikel 31

- 2013: Ondersteuning bij toetsing van het watersysteem aan de nieuwe KNMI-klimaatscenario's door de waterschappen en bepalen vervolgacties op landelijk totaalbeeld;
- 2015: NWP2 en voortgangstoets NBW doel «op orde in 2015».

De indicator om te kunnen volgen of de gewenste effecten in het regionale watersysteem worden bereikt is het percentage van het totale door waterschappen beheerde gebied dat voldoet aan de gebiedsnorm voor wateroverlast. Het streefdoel is, conform de afspraken in het Nationaal Bestuursakkoord Water actueel, om in 2015 voor 100% op orde te zijn voor wateroverlast en daarna te blijven.



Bron: Unie van Waterschappen, 2010

Toelichting

De grafiek geeft aan in hoeverre de beheersgebieden van de waterschappen al voldoen aan de norm. In 2005 is in een iteratief toetsproces aan de hand van werknormen in het NBW berekend wat de wateropgave was. Reeds 94,6% van het totale oppervlakte voldeed toen aan de werknorm, van 2,9% waren onvoldoende gegevens bekend. Voor minimaal 2,4% van het beheersgebied van de waterschappen bestond dus een wateropgave. Tot 2015 werken de waterschappen samen met provincies en gemeenten aan de resterende wateropgave. Tussen 2005 en 2008 is de wateropgave voor 9400 hectare gerealiseerd. Dit heeft er toe geleid dat op 31-12-2007 minimaal 94,9% van het beheersgebied voldeed aan de norm.

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 waterkwaliteit op het Infrastructuurfonds (x € 1 000) *							
Art. Omschrijving	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
11.02.05 Basispakket B&O waterbeheer	105 068	95 000	77 213	76 767	76 683	76 693	66 721
11.02.08 Groot variabel onderhoud waterbeheer	12 191	26 253	41 327	15 944	67	67	67
11.03.02 Realisatie Waterbeheer	182 558	283 244	170 217	86 397	88 564	85 992	100 799
11.05.03 Planstudies Waterbeheer	1 612	5 129	1 347	576	0	0	0

31.04 Waterkwaliteit

Motivering

Om een goede ecologische en chemische kwaliteit van de oppervlaktewateren te bereiken in de stroomgebieden van de Rijn, Maas, Schelde, Eems en de Noordzee en een goede chemische en kwantitatieve toestand van de grondwateren in de vier stroomgebieden, conform de voorschriften, zoals opgenomen in de Kaderrichtlijn Water (KRW).

Producten

Stroomgebieden, meren en delta

Stroomgebieden: maatregelen uit de stroomgebiedbeheerplannen (SGBP's) worden uitgevoerd om de doelen van de Kaderrichtlijn Water te realiseren. Een deel van die maatregelen betreft nader onderzoek dat wordt uitgevoerd in het Innovatieprogramma Kaderrichtlijn Water (KRW). In 2011 staan de volgende activiteiten centraal:

- Het opstellen van de voortgangsrapportages met betrekking tot de uitvoering van de KRW-maatregelenprogramma's, ten behoeve van zowel de Tweede Kamer (jaarlijks) als de Europese Commissie (2012 en 2015).
- Het «informatiehuis water» wordt in werking gesteld. Dit betreft een samenwerkingsverband met waterbeheerders, provincies en gemeenten om informatiebeheer en evaluaties te verbeteren.
- Het uitvoeren van de tweede plancyclus voor de KRW. Daarbij worden ook de resultaten van de proces-evaluatie ingepast.

Markermeer-IJmeer: het Integraal Afspraken Kader (IAK) bevat de wederzijdse werkafspraken tussen het Rijk, de gemeente Almere en provincie Flevoland voor de Schaalsprong Almere. In het IAK is de oprichting van een drietal werkmaatschappijen geregeld die de gebiedsontwikkelingen zullen operationaliseren. Een van de kernwerkzaamheden is het komen tot een ToekomstBestendig Ecologisch Systeem (TBES); conform de besluiten in de RAAM-brief. In de RAAM brief is nadere besluitvorming in 2012 aangekondigd onder meer over de rijkstructuurvisie.

Zuidwestelijke Delta: in de Zuidwestelijke Delta wordt gewerkt aan waterveiligheid, waterkwaliteit en het herstel van estuariene dynamiek. Op de korte termijn gebeurt dit via het uitvoeringsprogramma Zuidwestelijke Delta, voor de lange termijn via het Deltaprogramma. In 2011 wordt met name ingezet op:

- het zoeken naar een oplossing voor de blauwalgenproblematiek in het Volkerak-Zoommeer, conform de bestuursovereenkomst VZM gericht op besluitvorming in 2012.
- het afronden van de verkenning Grevelingen.
- het verkennen hoe de zandhonger in de Oosterschelde kan worden bestreden.

Noordzee en Wadden

Beleid op het gebied van de Noordzee is gericht op het creëren en behouden van een duurzaam gebruik voor de lange termijn. Hierbij wordt gewerkt conform internationale afspraken (bijv. OSPAR) en Europese regelgeving zoals de Europese Kaderrichtlijn Mariene Strategie (KRM), welke deel uitmaakt van het Europese Actieprogramma maritiem beleid. In het implementatieproces van de KRM is in 2010 de juridische implementatie afgerond en is een begin gemaakt met de op te stellen basisdocumenten en het monitoringprogramma. In 2011 staan de volgende activiteiten centraal:

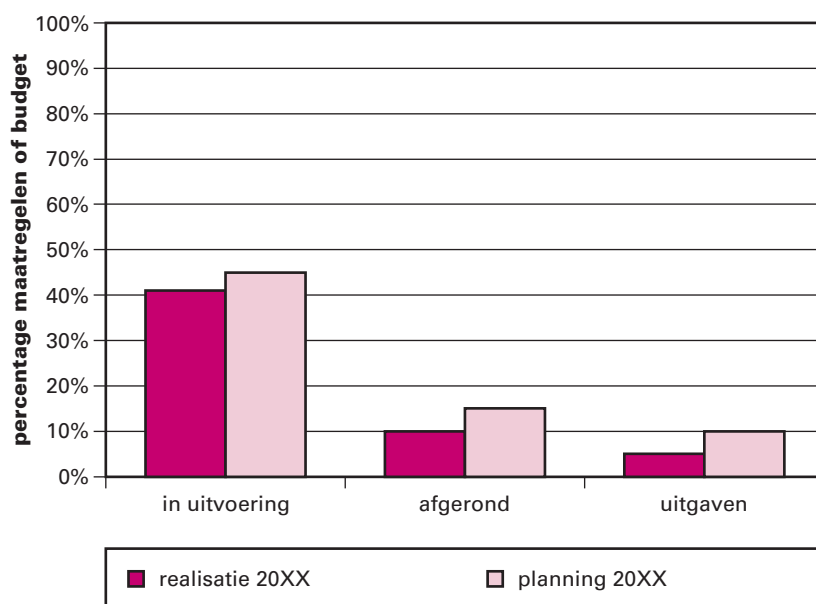
- Afronden van de Initiële Beoordeling (IB), de Goede Milieu Toestand (GMT) en bijbehorende indicatoren (1^e helft 2011);
- Start officieel inspraak- en afstemmingstraject, zowel nationaal als internationaal en met betrokkenheid van stakeholders, overheidspartijen en politiek (2^e helft 2011);
- Voortbouwen aan het monitoringprogramma voor de 11 GMT-elementen en het Mariene ecosysteem als geheel.

Verder wordt begin 2011 een ontwerpbesluit (aanvulling van het NWP) gepubliceerd voor de aanwijzing van windenergiegebieden voor de Hollandse Kust en ten noorden van de Wadden. Voor de zomer van 2011 worden de betreffende gebieden definitief aangewezen.

Meetbare gegevens

Hoofdwatersysteem

De indicator voor goede waterkwaliteit in het hoofdwatersysteem is het aantal geplande maatregelen uit het Beheer- en ontwikkelplan voor de Rijkswateren (BPRW) dat daadwerkelijk in realisatie is getreden of is afgerond in het betreffende jaar van planning, in relatie tot de gemaakte kosten ten opzichte van het geplande budget.



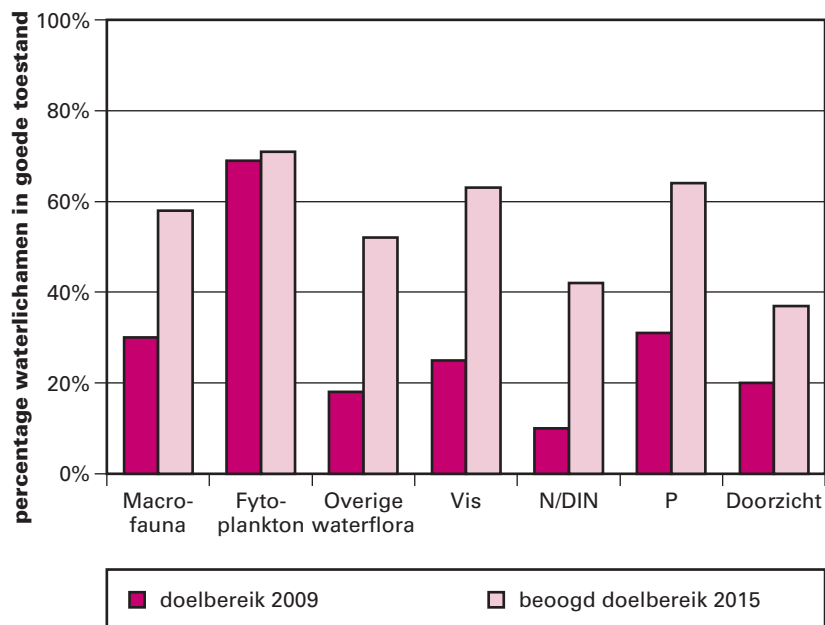
Bron: Rijkswaterstaat, 2010

Toelichting

Deze indicator is nog in ontwikkeling en kan pas in 2010 ten behoeve van de begroting 2012 bepaald worden, aangezien de maatregelen uit het BPRW gelden voor de periode 2010–2015. De meting wordt nu aangepast op de KRW-systematiek. Vanaf 2011 zullen de meetgegevens beschikbaar

zijn en op bovenstaande wijze worden gepresenteerd. Het bovenstaande voorbeeld bevat fictieve gegevens.

De effectindicator voor goede waterkwaliteit in het hoofdwatersysteem is het behaald percentage chemisch en ecologisch doelbereik in de rijkswateren, in relatie tot gepland doelbereik in 2015 en 2027.



Bron: Rijkswaterstaat, 2010

Toelichting

De huidige toestand 2009 is bepaald op basis van meetgegevens van 2008 en eerder, conform de voorgeschreven KRW-systematiek, en zoals gerapporteerd in het BPRW en de SGBP's. Er wordt gebruik gemaakt van de mogelijkheid van fasering en het verlengen van de termijn voor doelbereik. Het doelbereik van 100% in 2015 wordt dus niet nagestreefd. In 2015 zal wel een substantiële verbetering van de ecologische en chemische kwaliteit behaald moeten worden. Het doelbereik 2015 is een inschatting van de toestand in 2015. Uiteindelijk zal in 2027 het doelbereik wel 100% moeten zijn. Om dat te halen zijn ook na 2015 maatregelen gepland.

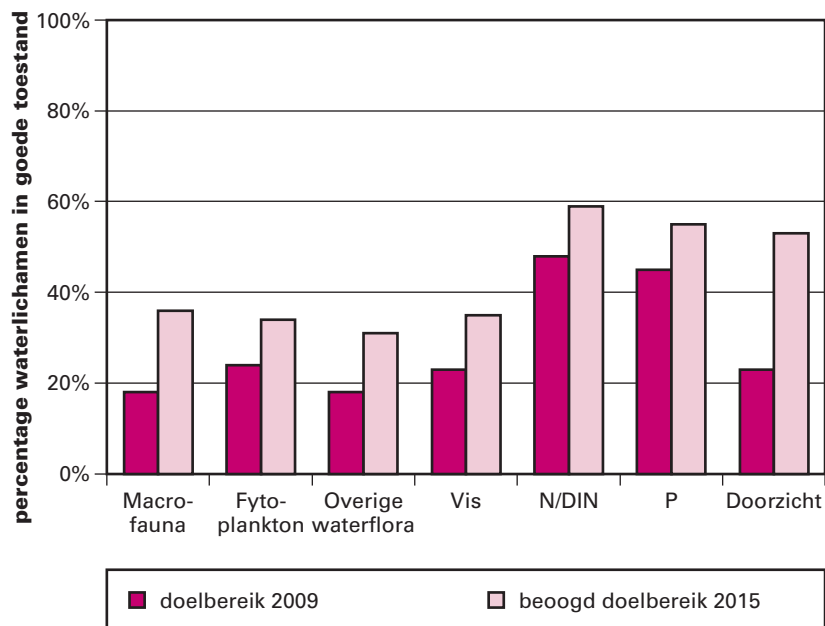
De verbetering in het doelbereik in 2015 ten opzichte van 2009 wordt beïnvloed door uitvoering van het maatregelenpakket van de stroomgebied-beheerplannen, inclusief de maatregelen uit het BPRW. Daarnaast zijn ook maatregelen van andere ministeries en overheden (Europese Commissie, provincies, waterschappen en gemeenten), en het beleid van bovenstroomse landen, van invloed op de ecologische toestand van de rijkswateren. De relatie tussen voortgang uitvoering maatregelen en percentage doelbereik wordt verder beïnvloed door:

- tijd, na het afronden van het pakket van maatregelen kost het enige tijd voordat het ecologisch effect zichtbaar wordt;
- de daadwerkelijke effectiviteit van maatregelen: aandachtspunten voor sommige onderdelen van de maatregelen en de beoordelingssystematiek.

Regionaal watersysteem

Voor het regionale watersysteem heeft VenW systeemverantwoordelijkheid. Vanuit deze verantwoordelijkheid streeft VenW kaders en instrumentarium na, waarmee regionale waterbeheerders de afgesproken maatregelen zo goed mogelijk uit kunnen voeren. De indicator voor goede waterkwaliteit in het regionaal watersysteem zijn de kaders en instrumenten, zoals voorgenomen in het NWP, die door het Rijk ter beschikking zijn gesteld aan de regionale waterbeheerder.

De effectindicator voor goede waterkwaliteit in het regionaal watersysteem is het behaald percentage chemisch en ecologisch doelbereik in de regionale wateren, in relatie tot gepland doelbereik in 2015 en 2027.



Bron: Rijkswaterstaat, 2010

Toelichting

De huidige toestand is bepaald op basis van meetgegevens van 2008 en eerder, conform de voorgeschreven KRW-systematiek, en zoals gerapporteerd in de SGBP's. Er wordt gebruik gemaakt van de mogelijkheid tot fasering, ofwel het verlengen van de termijn voor doelbereik. 100 % doelbereik in 2015 wordt dus niet nagestreefd. In 2015 zal wel een substantiële verbetering van de ecologische en chemische kwaliteit behaald moeten worden. Het doelbereik 2015 is een inschatting van de toestand in 2015. Uiteindelijk zal in 2027 het doelbereik wel 100% moeten zijn. Om dat te halen worden ook na 2015 kaders en instrumenten door het Rijk beschikbaar gesteld aan de regionale waterbeheerder.

Bij deze effectindicator moet onderscheid gemaakt worden tussen de prestaties van VenW en de toestand van het fysieke watersysteem. VenW heeft namelijk een indirecte verantwoordelijkheid voor de toestand van het regionaal watersysteem. Op basis van centrale gegevens uit het Informatiehuis water kan hierover helder gerapporteerd worden aan de Tweede Kamer.

Beleidsartikel 31

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	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
11.02.05 Basispakket B&O waterbeheer	105 068	95 000	77 213	76 767	76 683	76 693	66 721
11.02.08 Groot variabel onderhoud waterbeheer	12 191	26 253	41 327	15 944	67	67	67
11.03.02 Realisatie Waterbeheer	182 558	283 244	170 217	86 397	88 564	85 992	100 799
11.05.03 Planstudies Waterbeheer	1 609	5 129	1 347	576	0	0	0

Beleidsartikel 31

Overzicht onderzoek naar de doelmatigheid en de doeltreffendheid van beleid							
Onderzoek	Onderwerp	Operati- oneel doel	Start	Afgerond	Vindplaats		
Beleidsdoorlichting	Bestuurlijke Organisatie en Instrumentatie	31.01	2014	2014			
	Veiligheid	31.02	2013	2013			
	Waterkwantiteit	31.03	2013	2013			
	Waterkwaliteit	31.04	2010	2010			
Effectenonderzoek ex post	Evaluatie Waterschapswet n.a.v. de Waterschapsverkiezingen	31.01	2008	2009	Kamerstuk 2008–2009, 31 986, nr 1	1	
	Evaluatie van de effectiviteit van de Tijdelijke regeling eenmalige uitkering bestrijding regionale wateroverlast	31.03	2011	2012			
Overig evaluatieonderzoek	Evaluatie (quickscan) van het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) actueel	31.03	2010	2011			
	Verkenning naar een andere wettelijke systematiek				Kamerstuk 2006–2007, 27 625, nr. 79		
	Waterveiligheid in de 21 ^e eeuw	31.02	2005	2011			
	Verkenning van de veiligheid in Nederland fase 2	31.02	2006	2011			
	Proef Grootschalige Verwerking Baggerspecie (GVB)	31.04	2004	2009		Kamerstuk 2009–2010, 27 625, nr. 163	2
	Initial assessment noordzee voor de uitvoering van de Kaderrichtlijn mariene milieu (KRM)	31.04	2008	2012			
	MKB Amaatregelen en kosten voor de uitvoering van de Kaderrichtlijn mariene milieu (KRM)	31.04	2012	2015			
	Nagaan of de primaire waterkeringen aan de norm voldoen i.h.k.v. 3e toetsing primaire waterkeringen	31.02	2007	2011			3
	Onderzoek naar de opzet en aansturing van het programmabureau Hoogwaterbeschermingsprogramma	31.02	2008	2009			3
	Onderzoek naar de effectiviteit van de subsidieregeling HWB-programma	31.02	2008	2009			
	Vijf-jaarlijkse evaluatie van activiteiten in het Schelde estuarium conform verdrag tussen Nederland en Vlaanderen inzake samenwerken beleid en beheer	31.04	2013	2014		Kamerstuk 2006–2007, 30 864, nrs. 1–6	
Procesevaluatie totstandkoming 1e generatie SGBP's	31.04	2010	2010				
Evaluatie Watertoets conform het NWP	31.01	2011	2011			4	

Toelichting

1. In december 2007 is de Wet modernisering waterschapsbestel in werking getreden. In november 2008 hebben de eerste waterschapsverkiezingen «nieuwe stijl» plaatsgevonden. Om de effecten van de Wet modernisering waterschapsbestel in beeld te brengen is een viertal evaluaties uitgevoerd. De drie andere evaluaties zien op de waterschapsverkiezingen. Deze evaluaties zijn op 19 juni 2009 naar de Tweede Kamer verzonden.

Beleidsartikel 31

2. De evaluatie van de Proef Grootschalige Verwerking Baggerspecie is in 2009 afgerond. Het rapport is op 18 mei 2010 naar de Tweede Kamer gezonden. De proef GVB laat zien dat verwerken tot bouwstof ruim tweemaal duurder is dan bergen in Rijksbaggerdepots. Verwerken door de markt is dus – voor zover technisch mogelijk – geen alternatief voor storten van ernstig verontreinigde bagger in depots.
3. De onderzoeken naar de opzet van het programmabureau en de effectiviteit van het HWB-programma zijn samengebracht in één onderzoek. Dit is afgerond. De aanbevelingen zijn gebruikt om te kijken wat en hoe er verbeterd kan worden. Dit is op 2 juli 2010 gecommuniceerd aan de Tweede Kamer in een brief waarin ook over de voortgang van het HWBP zal worden gecommuniceerd. Kamerstuk is echter nog niet bekend.
4. Dit betreft een nieuwe evaluatie. Het doel van de Watertoets is water een expliciet en transparant onderdeel van (integrale) ruimtelijke planvorming te laten zijn. Deze evaluatie heeft samenhang met de evaluatie van het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) actueel.

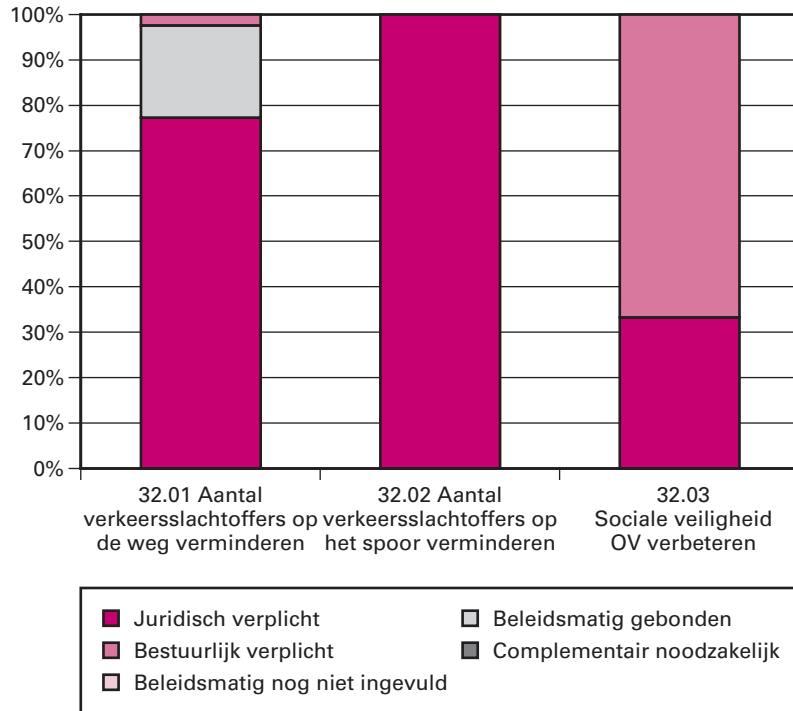
32 Het bereiken van optimale veiligheid in of als gevolg van mobiliteit

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	<p>De minister is samen met provincies, gemeenten en waterschappen verantwoordelijk voor de uitvoering van het verkeersveiligheidsbeleid. Dit betekent betrokkenheid bij (EU-) wetgeving, vaststellen van nationale kaders voor de verkeersveiligheid en het vaststellen van de nationale doelstelling in goed overleg met decentrale overheden.</p> <p>Ten aanzien van de veiligheid op het spoor is de systeemverantwoordelijkheid vastgelegd door middel van de concessies en de Kadernota «Veilig vervoeren, veilig werken, veilig leven met spoor». De minister is verantwoordelijk voor de veiligheidskaders die gelden voor het railvervoer en de railinfrastructuur. Binnen de kaders en de randvoorwaarden van de rijksoverheid ligt de verantwoordelijkheid voor een veilige dagelijkse uitvoering van het railvervoer bij de betrokken bedrijven zelf.</p> <p>Ten aanzien van de sociale veiligheid in het OV heeft VenW een coördinerende en stimulerende functie. Uitvoering vindt plaats door decentrale overheden en OV-bedrijven voor het stads- en streekvervoer en voor het hoofdrailnet via de concessies. Dit wordt gemonitord. Daarnaast houdt de minister toezicht op de uitvoering van de wet- en regelgeving. Dit toezicht bestaat uit toelating/continuering, inspectie/handhaving en kennis, advies en berichtgeving.</p>
Externe factoren	<p>Het behalen van deze doelstelling is afhankelijk van:</p> <ul style="list-style-type: none">• de mate waarin in de periode tot en met 2011 de toename van het absolute aantal slachtoffers, veroorzaakt door toename van de mobiliteit, teniet wordt gedaan door autonome verbeteringen, met name: voertuigen worden veiliger en verkeersdeelnemers leren beter met verkeer om te gaan;• de koers zoals aangegeven in het Strategisch plan verkeersveiligheid 2008–2020 (Kamerstukken II, 2007–2008, 29 398, nr. 120) wordt voortgezet;• de verschillende decentrale overheden hun bijdrage leveren aan de afgesproken doelstelling;• de inspanningen van de transportsector en spoorsector de eigen verantwoordelijkheid op te pakken en daar invulling aan te geven;• in EU-verband een forse stap wordt gezet op het gebied van voertuig-technologie.
Effecten van beleid	<p>Het behalen van deze doelstelling heeft als effect dat:</p> <ul style="list-style-type: none">• er maximaal 500 verkeersdoden en 12 250 verkeersgewonden zijn in 2020;• de veiligheid van het railvervoer in 2011 voldoet aan de doelen (risiconormen) die gesteld zijn in de Derde Kadernota «Veilig vervoeren, veilig werken, veilig leven met spoor»;• reizigers en personeel zich veilig voelen in het stads- en streekvervoer en in de trein.

Tabel budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)							
32. Optimale Veiligheid	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Verplichtingen	56 339	56 575	56 813	58 157	52 498	52 440	52 440
Uitgaven	55 771	57 177	57 245	58 573	52 498	52 440	52 440
<i>32.01 Aantal verkeersslachtoffers op de weg verminderen</i>	<i>48 769</i>	<i>48 585</i>	<i>49 211</i>	<i>51 168</i>	<i>45 207</i>	<i>45 161</i>	<i>45 161</i>
32.01.01 Algemene strategie- en beleidsontwikkeling	1 621	1 610	1 814	1 816	1 814	1 814	1 814
32.01.02 Vereisten aan voertuig en technologie	4 493	4 700	4 349	4 699	4 699	4 699	4 699
32.01.03 Gedragsbeïnvloeding	23 657	21 388	21 216	21 589	21 317	21 321	21 321
32.01.04 Aanpassingen aan weginfrastructuur	0	0					
32.01.05 Inspectie Verkeer en Waterstaat	18 998	20 887	21 832	23 064	17 377	17 327	17 327
<i>32.02 Aantal verkeersslachtoffers op het spoor verminderen</i>	<i>6 803</i>	<i>8 501</i>	<i>7 944</i>	<i>7 315</i>	<i>7 201</i>	<i>7 189</i>	<i>7 189</i>
32.02.01 Algemene strategie- en beleidsontwikkeling	317	357	316	167	167	167	167
32.02.02 Kadernota Railveiligheid «Veiligheid op de rails»	249	206	206	153	153	153	153
32.02.03 Inspectie Verkeer en Waterstaat	6 237	7 938	7 422	6 995	6 881	6 869	6 869
<i>32.03 Sociale veiligheid OV verbeteren</i>	<i>199</i>	<i>91</i>	<i>90</i>	<i>90</i>	<i>90</i>	<i>90</i>	<i>90</i>
32.03.01 Algemene strategie- en beleidsontwikkeling	107	25	24	24	24	24	24
32.03.02 Uitvoeren beleidskader Sociale Veiligheid OV	92	66	66	66	66	66	66
Van de totale uitgaven:							
<i>Apparaatsuitgaven</i>	<i>2 992</i>	<i>2 505</i>	<i>2 447</i>	<i>2 245</i>	<i>2 246</i>	<i>2 245</i>	<i>2 245</i>
<i>Agentschapsbijdrage</i>	<i>26 088</i>	<i>29 661</i>	<i>27 646</i>	<i>25 951</i>	<i>25 298</i>	<i>25 236</i>	<i>25 236</i>
<i>Restant</i>	<i>26 691</i>	<i>25 011</i>	<i>27 152</i>	<i>30 377</i>	<i>24 954</i>	<i>24 959</i>	<i>24 959</i>
32.09 Ontvangsten	1 318	4 342	4 642	4 642	4 642	4 642	4 642

Budgetflexibiliteit



32.01 Aantal verkeersslachtoffers weg		
juridisch verplicht	20 919	complementair noodzakelijk
bestuurlijk gebonden	5 500	beleidsmatig nog niet ingevuld
beleidsmatig verplicht	652	
32.02 Aantal verkeersslachtoffers spoor		
juridisch verplicht	57	complementair noodzakelijk
bestuurlijk verplicht		beleidsmatig nog niet ingevuld
beleidsmatig gebonden		
32.03 Sociale veiligheid OV verbeteren		
juridisch verplicht	8	complementair noodzakelijk
bestuurlijk verplicht		beleidsmatig nog niet ingevuld
beleidsmatig gebonden	16	ingevuld

32.01 Aantal verkeersslachtoffers weg verminderen

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

32.02 Aantal verkeersslachtoffers op het spoor verminderen

32.03 Sociale veiligheid OV verbeteren

De beleidsmatig gebonden middelen worden ingezet voor onderzoek.

32.01 Aantal verkeersslachtoffers op de weg verminderen

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.

Motivering

Daarom streeft VenW naar een vermindering van het aantal verkeersdoden tot 500 en verkeersgewonden tot 12 250 in 2020.

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, KpVV I Welkom bij KpVV);
- zorgen voor internationale afstemming van verkeersveiligheids-wetgeving en beleid;
- invulling geven aan de regiefunctie op het gebied van verkeersveiligheid; op basis van de Nota Mobiliteit en het strategisch plan verkeersveiligheid wordt samengewerkt aan het gezamenlijk met decentrale overheden behalen van de nationale verkeersveiligheidsdoelstelling;
- toezicht houden op een aantal uitvoerende organisaties RDW, Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR-Home), Innovam (Innovam I innovatie – inspiratie – innovam));
- uitvoering geven aan het in 2010 op te stellen Actieprogramma Verkeersveiligheid 2011–2012;
- monitoren van voortgang strategisch plan en toetsen actualiteit strategisch plan.

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.

- stimuleren van ontwikkeling van veiligere voertuigen door,
 - a. actief participeren in het EU-wetgevingsproces omtrent voertuigen;
 - b. deelnemen in (Europese) overleggen over de ontwikkelingen in de voertuigindustrie (European Road Transport Research Advisory Council (ERTRAC), eSafety (eSafety : homepage | Europa – Information Society));
- stimuleren van de verkoop van veilige voertuigen middels deelname aan Euro-NCAP (Euro NCAP – For safer cars | HOME);

Gedragsbeïnvloeding

Een reductie van het aantal verkeersslachtoffers ten gevolge van ongevallen met betrokkenheid van een vracht- of bestelauto. Vanwege het specifieke karakter van vracht- en bestelverkeer zijn daarvoor specifieke maatregelen nodig.

- uitvoeren van de specifieke maatregelen gericht op het goederenvervoer over de weg zoals opgenomen in het Strategisch plan verkeersveiligheid 2008–2020 (Kamerstukken II, 2007–2008, 29 398, nr. 120). Dit wordt concreet gemaakt in het 2-jaarlijkse actieprogramma (http://www.verkeerenwaterstaat.nl/Images/20092769_bijlage_1_tcm195-244775.pdf); in 2010 wordt aan de versie voor 2011–2012 gewerkt;
- uitvoeren van maatregelen gericht op verminderen van het aantal dodehoek ongevallen op basis van uitkomsten van het onderzoek naar de effectiviteit van verschillende typen dodehoek maatregelen;
- uitvoeren actieprogramma met de bedoeling het beïnvloeden van het gedrag van chauffeurs en aanpak vermoeidheid;
- bevorderen van een veiligheidscultuur in transportbedrijven.

Het actieplan «Verbetering verkeersveiligheid motorrijders» zal in de zomer van 2010 aan de Kamer worden aangeboden. Samen met belangorganisaties voor motorrijders, brancheorganisaties, verkeersveiligheidsgroeperingen en overheden kan vervolgens worden bekeken welke maatregelen in 2011 kunnen worden genomen.

- actief participeren in het EU-wetgevingstraject omtrent rijbewijzen, voorbereidingen implementatie derde Rijbewijsrichtlijn, die onder andere tot doel heeft verdere Europese uniformering;
- uitvoering Meerjarenprogramma Campagnes Verkeersveiligheid waaronder in 2011 voorlichting aan vrachtwagenchauffeurs en fietsers door middel van publiekscampagnes met als doel reductie van het aantal dodehoekongevallen;
- verbeteren positie kwetsbare verkeersdeelnemers door:
 - onder meer onderzoek naar botsvriendelijke autofronten,
 - samenwerking met ouderenbonden en andere maatschappelijke organisaties,
 - uitvoering te geven aan meerjarenprogramma Blijf Veilig Mobiel (Blijf Veilig Mobiel – Nieuws – Minister Eurlings wil focus op veiligheid oudere fietser);
- verstrekken van subsidies aan:
 - maatschappelijke organisaties (Veilig Verkeer Nederland (Veilig Verkeer Nederland), ANBO, Fietsersbond, Team Alert (TeamAlert.NL | Home) en wetenschappelijk onderzoek (SWOV, SWOV – Actueel);
 - World Health Organization (WHO | World Health Organization) en de Nederlandse organisatie voor toegepast natuurwetenschappelijk onderzoek (TNO – Kennis voor zaken);
 - RDW voor het nieuw rijbewijsdocument,;
 - CBR (CBR-Home) t.b.v. onderzoeken geschiktheid;
- voorlichting over de gevaren van deelname aan het verkeer bij gebruik van bepaalde medicijnen;
- aanpak alcohol- en drugsbeleid in 2011 door de invoering alcoholslot en wijziging Wegenverkeerswet ten behoeve van invoeren drugstester;
- evaluatie bromfietspraktijkexamen;
- inwerkingtreding van de instellingswet CBR in 2011;
- continue internationale gegevensuitwisseling: beboeten van door buitenlanders begane verkeersovertredingen;
- verdere verbetering nationale databank voor ongevalsgegevens, door gebruik van meerdere gegevensbronnen naast de politieregistratie en alternatieve analysemethoden.

Aanpassingen aan weginfrastructuur

VenW is verantwoordelijk voor een veilig hoofdwegennet; het onderliggend wegnnet 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 en het aanpakken van specifieke knelpunten.

- Afronding van het programma van kleine kosten effectieve infrastructurele maatregelen om knelpunten op de rijks-N-wegen (niet autosnelwegen) op te lossen.
- N-wegen worden voorzien van nieuwe belijning, de zogenaamde essentiële herkenbaarheidskenmerken. De nieuwe belijning wordt meegenomen in de onderhoudsprocedures; dit loopt ca. 10 jaar.
- De Europese Richtlijn betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur voor (een deel van) de rijkswegen wordt geïmplementeerd.

Beleidsartikel 32

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

Inspectie Verkeer en Waterstaat

De Inspectie houdt toezicht op het bus, goederen en taxivervoer over de weg met vergunningverlening en het bewaken van de naleving van wet- en regelgeving (handhaving).

De manier waarop toezicht wordt gehouden komt voort uit de wet- en regelgeving en risicoanalyse. De risico's bij het wegvervoer zijn:

- gevaarlijk rijgedrag chauffeur;
- vermoeidheid chauffeur;
- gevaarlijk rijgedrag medeweggebruiker;
- technisch falen;
- medeweggebruiker in dode hoek;
- niet opvolgen veiligheidsprocedures;
- verkeerde en overbelading, stuwage, afvallende lading;
- gevaarlijke stoffen; loss of containment;
- gedrag passagiers.

De belangrijkste thema's voor de Inspectie op het gebied van goederenvervoer over de weg zijn:

- vermoeidheid van de chauffeur (dit speelt bij 10–15% van de ongevallen een rol);
- overbelading (schade aan het wegdek, meer filevorming en verstoring internationale concurrentieverhoudingen).

Naast de noodzakelijke objectinspecties verschuift het toezicht geleidelijk naar systeemtoezicht en handavingsconvenanten.

Bij systeemtoezicht worden bedrijven die een eigen systeem hebben om de veiligheid en de naleving te borgen doorgelicht; dit wordt aangevuld met realitychecks (fysieke inspecties).

Bij handavingsconvenanten worden afspraken gemaakt over veiligheidsmanagementsystemen, waarbij grote, correct nalevende bedrijven minder toezichtslast krijgen.

Meetbare gegevens

Algemene strategie- en beleidsontwikkeling

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

Vereisten aan voertuigtechnologie

Gedragsbeïnvloeding

Aanpassingen aan weginfra

Het beleid op het gebied van deze drie producten draagt bij aan het streven naar een vermindering van het aantal verkeersdoden tot 500 en verkeersgewonden tot 12 250 in 2020.

Beleidsartikel 32

Indicator: ontwikkeling aantal verkeersdoden en ziekenhuisgewonden						
	Basiswaarde 2002	2008	2009	Streefwaarde 2010	Streefwaarde 2011	Streefwaarde 2020
Aantal verkeersdoden	1 066	750	720	750	725 ¹	500
Aantal ziekenhuisgewonden	18 420		pm ²	17 000		12 250

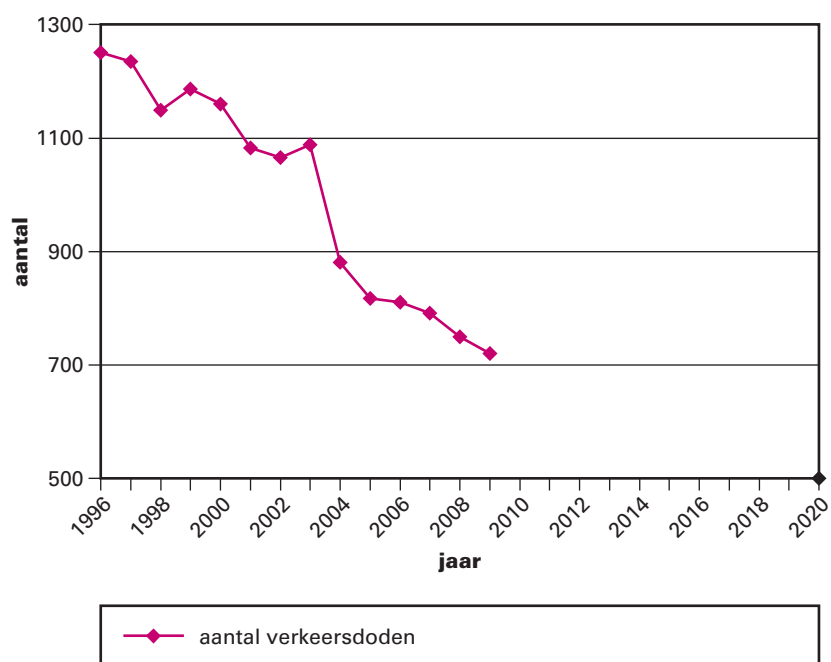
¹ De streefwaarde voor 2011 is berekend door lineaire interpolatie tussen het basisjaar 2002 (1066) en de doelstelling voor 2020.

² Deze gegevens zijn niet op tijd beschikbaar voor vermelding in deze begroting, zoals gemeld aan de Tweede Kamer (Kamerstukken II, 2008–2009, 29 398, nr. 151).

Bron: RWS/DVS, 2010

Voor het bepalen van het aantal ziekenhuisgewonden is ten opzichte van het basisjaar een nieuwe berekeningsmethode ontwikkeld (zie Tweede Kamer, Vergaderjaar 2006–2007, 29 398, nr. 48). Dit levert andere waarden dan volgens de oude definitie. De doelstelling voor 2010 en 2020 moet op deze nieuwe definitie worden aangepast.

Toelichting



Deze indicator geeft informatie over de ontwikkeling van het aantal verkeersdoden en ziekenhuisgewonden. Het streven is dat er in 2020 maximaal 500 verkeersdoden en 12 250 ziekenhuisgewonden vallen. De streefwaarden voor 2020 zijn onder de aanname van invoering van Anders Betalen voor Mobiliteit volgens het volledige scenario Nouwen. De streefwaarde voor het maximale aantal verkeersdoden in 2020 is in overleg in 2008 met de decentrale overheden aangescherpt tot 500. Dit aan de hand van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (Kamerstuk 2007–2008, 29 398, nr. 120 herdruk en het bijbehorende Actieprogramma. Dit wordt concreet gemaakt in het 2-jaarlijkse actieprogramma, dat tot stand komt tezamen met de decentrale overheden (http://www.verkeerenwaterstaat.nl/Images/20092769_bijlage_1_tcm195-244775.pdf). In 2010 wordt gewerkt aan de versie voor 2011–2012.

Beleidsartikel 32

Inspectie Verkeer en Waterstaat

Indicatoren toezicht			
Toezicht taxivervoer	2010	2011	2012
<i>weginspecties</i>	6 000	6 000	6 000
<i>bedrijfsinspecties</i>	400	420	450
<i>systeemtoezicht</i>	15	25	35
<i>convenanten</i>	8	8	8
<i>acties</i>	4	4	4
Toezicht busvervoer	2010	2011	2012
<i>weginspecties</i>	1 700	1 700	1 700
<i>bedrijfsinspecties</i>	265	210	170
<i>systeemtoezicht</i>	15	25	35
<i>convenanten</i>	2	4	6
Toezicht goederenvervoer	2010	2011	2012
<i>weginspecties</i>	16 000	16 000	16 000
<i>bedrijfsinspecties</i>	700	690	680
<i>systeemtoezicht</i>	250	250	250
<i>convenanten</i>	10	20	40
<i>thema acties</i>	2	2	2

Bron: Inspectie Verkeer en Waterstaat

Kengetallen naleving busvervoer	2005	2006	2007	2008	2009
Aantal busvervoerders	987	977	879	894	862
Aantal ingetrokken vergunningen Collectief vervoer	0	0	0	0	1
Aantal overtredingen	586	383	459	755	795
Aantal staandehoudingen besloten en ongeregeld vervoer	1 095	1 165	1 988	2 499	2 138
Overtredingspercentage besloten en ongeregeld vervoer	19%	20%	19,9%	26,6%	23,4%
Aantal staandehoudingen internationale lijndiensten	169	150	154	144	286
Overtredingspercentage internationale lijndiensten	22%	14%	14,9%	26,3%	20%
Aantal staandehoudingen pendelvervoer	526	513	288	360	163
Overtredingspercentage pendelvervoer	33%	10%	13,8%	14,1%	18%
Aantal bedrijfsinspecties	222	480	480	480	323

Kengetallen naleving goederenvervoer	2005	2006	2007	2008	2009
Overtredingspercentage algemeen	19,0%	21,1%	24,3%	28,9%	25,5%
Overtredingspercentage bedrijfsonderzoeken	63,9%	63,6%	39,2%	51,8%	24,5%
Aantal transportinspecties gevaarlijke stoffen	1 502	1 695	3 987	3 537	2 634
Overtredingspercentage gevaarlijke stoffen	26,8%	31,0%	21,5%	19,1%	19,3%
Overtredingspercentage overbelading	40,7%	41,8%	53,4%	42,9%	38,1%

Kengetallen naleving goederenvervoer	2005	2006	2007	2008	2009
Aantal bedrijfsinspecties	532	379	714	371	1 806
Aantal transportinspecties	22 347	24 013	19 245	19 546	15 990
Aantal gewogen voertuigen	588	771	614	2 095	2 574

Bron: Inspectie Verkeer en Waterstaat

Toelichting

Inspectieprogramma vergunningverlening en handhaving

Het samenstel van wet- en regelgeving en risicoanalyse bepalen de inzet van de inspectie. Op basis hiervan wordt een interventiestrategie bepaald (op welke wijze wordt toezicht gehouden). Dit leidt tot het hierboven getoonde (meerjaren) programma. Met dit programma wordt de wet- en regelgeving zo goed mogelijk nageleefd en worden de risico's zoveel als mogelijk beperkt. Bij één inspectie worden altijd verscheidene aspecten van wet en regelgeving gecontroleerd en komen ook meerdere risico's in beeld.

Naast de noodzakelijke fysieke wegininspecties verschuift het toezicht bij het busvervoer en het goederenvervoer meer en meer naar systeemtoezicht en convenanten. Bij het taxivervoer blijven bedrijfsinspecties noodzakelijk, hetgeen tot uiting komt in de toename in 2011 en 2012.

Kengetallen naleving vervoer over de weg

De gepresenteerde reeksen geven een beeld van de inspectieactiviteiten en de nalevingsresultaten tot en met 2009. Op basis van ervaringen van de afgelopen jaren wordt voor de komende jaren bij het wegvervoer gestreefd naar een algemeen nalevingspercentage van ca. 70%. In het G4 convenant is specifiek een naleving van 95% voor de basiskwaliteit en 80% voor rij- en rusttijden vastgelegd.

De veiligheidsnormen en de normen voor naleving van wet- en regelgeving zijn nog in ontwikkeling. In de begroting 2012 worden concrete indicatoren over veiligheid en naleving opgenomen.

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 onderhoudsbudgetten.

Overzicht uitgaven op het Infrastructuurfonds (x € 1 000)							
Art. Omschrijving	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Art 12 Hoofdwegennet	2 908 606	2 991 367	3 032 303	2 891 910	3 065 098	3 750 751	2 423 745

32.02 Aantal verkeersslachtoffers op het spoor verminderen

Motivering

De veiligheid van het railvervoer staat op een hoog niveau. Het handhaven van dit veiligheidsniveau en waar mogelijk en haalbaar verbetering tot stand brengen vraagt continue aandacht van alle betrokken partijen. De gezamenlijk afgesproken doelen voor 2011 staan verwoord in de Derde Kadernota «Veilig vervoeren, veilig werken, veilig leven met spoor».

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

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

Producten

Algemene strategie- en beleidsontwikkeling

Railveiligheid

- Implementatie van vastgestelde EU-richtlijnen in wet- en regelgeving (o.a. Machinistenrichtlijn). Op het gebied van tunnelveiligheid is TSI SRT (Technical Specification for Interoperability Safety in Railway Tunnels) vastgesteld (21 december 2007) en wordt bezien hoe deze veiligheidseisen op de meest effectieve wijze kunnen worden vastgelegd in wet- en regelgeving en/of brancherichtlijnen.
- Waar dat kan wordt voor de realisatie van de doelstellingen uit de Derde Kadernota Railveiligheid in het kader van het Vervoerplan van NS en het Beheerplan van ProRail afspraken gemaakt. Zo worden conform toezegging aan de Tweede Kamer (AO 10 september 2009) mogelijke additionele maatregelen ter vermindering van het aantal zelfmoordpogingen op het spoor in beeld gebracht (Kamerstuk 29 893, nr. 89).
- Uitbrengen van een tweetal voortgangsrapportages rondom de problematiek van Stop Tonend Sein (STS) passages door IVW en de spoor sector.
- Uitvoering van een eventuele herprioritering in het programma om risicovolle seinen te voorzien van ATB-Vv (Kamerstuk 29 893, nr. 94).
- Conform toezegging aan de Tweede Kamer (AO 9 februari 2010) is een maatschappelijke kosten/baten-analyse uitgebracht over de landelijke implementatie van ERTMS (Kamerstuk 29 893, nr. 99). In 2011 zal de implementatie op Amsterdam–Utrecht naar verwachting opgepakt worden. (ERTMS – The Official Website).
- Jaarlijks uitbrengen van de trendanalyse over het afgelopen jaar: Trends in de veiligheid van het spoorwegsysteem in Nederland.

Inspectie Verkeer en Waterstaat

De Inspectie houdt toezicht op de Nederlandse Spoorwegen en overige personen- en goederenvervoerders, machinisten en overig personeel, railvoertuigen, reizigers en goederen. De Inspectie houdt toezicht door vergunningverlening en het bewaken van de naleving van wet- en regelgeving (handhaving).

Bij het railvervoer zijn de belangrijkste risico's:

- passeren stoptonend (rood) sein;
- het niet voldoen aan veiligheidsspecificaties van infrastructuur en materieel;
- het niet naleven van het Normenkader Veilig Werken door de baanwerkers;
- reizigersoverpad;
- reiziger valt/raakt beklemd;
- overwegbeveiliging faalt;
- trein rijdt te snel;
- onveilig falen beveiliging.

De belangrijke thema's bij het toezicht rail voor de inspectie:

- passeren stoptonend (rood) sein;

Beleidsartikel 32

- het niet voldoen aan veiligheidsspecificaties van infrastructuur en materieel;
- het niet naleven van het Normenkader Veilig Werken door de baanwerkers.

Meetbare gegevens

Algemene strategie- en beleidsontwikkeling

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

Indicatoren Vergunningverlening railvervoer			
	2010	2011	2012
aantal vergunningen	280	280	280
Toezicht railvervoer			
<i>systeminspecties</i>	60	60	60
<i>objectinspecties</i>	1 840	1 840	1 840
<i>ongevallenonderzoek</i>	1 000	700	500

Bron: Inspectie Verkeer en Waterstaat

Veiligheidsnormen Rail risicogroep	
	norm
<i>reizigers</i>	
doden	1.5 per 10 miljard reizigerskilometers
gewonden	51
<i>personeel</i>	
baanwerkers	1 per 10 000 fte
rangereiders	1 per 10 000 fte
machinisten	nader te bezien
(hoofd)conducteurs	nader te bezien
overweggebruikers	24
<i>overige</i>	
ongevoegden	permanent verbeteren
spooroverstekers	permanent verbeteren
suïcide	permanent verbeteren
omgeving	continueren 0 doden

Toelichting

Inspectieprogramma vergunningverlening en handhaving

Het samenstel van wet- en regelgeving en risicoanalyse bepalen de inzet van de inspectie. Op basis hiervan wordt een interventiestrategie bepaald (op welke wijze wordt toezicht gehouden). Dit leidt tot het hierboven getoonde (meerjaren) programma. Met dit programma wordt de wet- en regelgeving zo goed mogelijk nageleefd en worden de risico's zoveel als mogelijk beperkt. Bij één inspectie worden altijd verscheidene aspecten van wet en regelgeving gecontroleerd en komen ook meerdere risico's in beeld.

De risico's en de veiligheidsnormen vormen de basis voor de risicoselectie waarop de Inspectie haar inspecties en audits inricht. Door de geringe omvang van het aantal bedrijven vinden overal inspecties plaats. Bij het railvervoer is doelgroepenonderscheid wel een bepalende factor.

Beleidsartikel 32

Veiligheidsnormen

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

Railveiligheid

Spoorveiligheid	2008	2009	2010	Streefwaarde
Indicator: National Reference Value (NRV)				
Reizigers	11,7	Pm	pm	permanente verbetering
Personeel (w.o. baanwerkers, rangeerders)	6,7	pm	pm	permanente verbetering
Overweggebruikers	128	pm	pm	permanente verbetering
Onbevoegden op het spoor	28,2	pm	pm	permanente verbetering

Bron: derde Kadernota Railveiligheid

Toelichting

De tabellen geven op hoofdlijnen inzicht in de doelen en de trends. In de eerste tabel (indicatoren dodelijke slachtoffers en indicator gewonden) zijn de normen voor 2010 uit de Tweede Kadernota «Veiligheid op de rails» (Kamerstuknummer II, 2004–2005, 29 893, nrs. 1 en 2) opgenomen. De streefwaarden in de tweede tabel hebben betrekking op de periode vanaf 2010 en zijn gebaseerd op de Derde Kadernota «Veilig vervoeren, veilig werken, veilig leven met spoor». In Europees verband wordt gewerkt met zogenaamde voortschrijdende gemiddelden, de zogeheten national reference values (NRV). Deze systematiek wordt door alle Europese landen gehanteerd. De NRV indicator meet het aantal dodelijke slachtoffers en het gewogen gemiddelde van het aantal zwaargewonden, gerelateerd aan het aantal treinkilometers. De in de tabel gepresenteerde NRV-cijfers zijn op dit moment nog indicatief. In de Trendanalyse 2009 wordt de systematiek en berekening nader toegelicht.

De tabellen geven inzicht in de doelen en de trends. Het algemene beeld is dat de veiligheid op het spoor zich op een hoog niveau bevindt en zich positief ontwikkelt.

Extracomptabele verwijzingen

Verwijzing Infrastructuurfonds

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

Overzicht uitgaven op het Infrastructuurfonds (x € 1 000)							
Art. Omschrijving	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Art. 13 Automatische Knipperlicht Installatie	2 077 325	2 656 358	2 435 678	2 231 194	2 304 708	2 388 046	2 549 266

32.03 Sociale veiligheid openbaar vervoer verbeteren

Motivering

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

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 een regie- en stimuleringsfunctie voor de sociale veiligheid in het OV. Voor het hoofdspoorvervoer maakt VenW jaarlijks afspraken over sociale veiligheid in de vervoerconcessie van NS en de beheerconcessie van ProRail. Voor het stads- en streekvervoer zijn de decentrale OV-autoriteiten primair verantwoordelijk. VenW draagt samen met BZK bij aan de OV-contactfunctionaris bij de politie en participeert in de Taskforce veiliger OV (Sociale veiligheid – Ministerie van Verkeer en Waterstaat), die is opgezet om de veiligheid van de reiziger en het personeel in het OV een extra impuls te geven. Dit pakket betreft 16 maatregelen die deels pilots bij vervoersbedrijven in samenwerking met regionale overheden, aanpassingen in CAO of regelgeving betreffen. Concreet betekent dit dat er een verbetering in de wederzijdse informatieuitwisseling tussen OV-bedrijven en politie tot stand wordt gebracht. Hiervoor wordt aan de benodigde infrastructuur gewerkt. Daarnaast wordt er gewerkt aan een landelijke aanpak ten behoeve van coördinatie tussen politiekorpsen met betrekking tot OV-geweld en agressie.

VenW zorgt voor monitoring en de kennisfunctie.

In 2011 wordt verder uitvoering gegeven aan het vervolg Aanvalsplan SVOV (Kamerstukken II, 2007–2008, 28 642, nr. 22), dat in 2007 samen met BZK en Justitie is opgezet.

Meetbare gegevens

Algemene strategie- en beleidsontwikkeling

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

Uitvoeren beleidskader Sociale Veiligheid OV

De verantwoordelijkheid voor het uitvoeren van maatregelen voor sociale veiligheid ligt bij de decentrale overheden die de concessies verlenen aan de vervoerders. De concessieverleners maken afspraken met de concessiehouder over de sociale veiligheid. Voor het stads- en streekvervoer is op basis van de Nota Mobiliteit afgesproken dat de decentrale overheden een streefcijfer voor de veiligheid van de reiziger tijdens de rit van 7,5 hanteren.

Decentrale overheden verantwoorden naar provinciale staten en algemene besturen van stadsregio's hoe zij de middelen hiervoor inzetten en welke prestatie-indicatoren zij hanteren.

Er zijn geen streefcijfers voor personeel, omdat VenW niet treedt in de relatie werkgever-werknemer.

Kengetallen Sociale veiligheid in het stads- en streekvervoer (1)						
	2005	2006	2007	2008	2009	Streefwaarde
Waardering veiligheidsgevoel in het voertuig als rapportcijfer						
– Reizigers	7,6	7,8	7,8	7,9	7,9	7,5
– Personeel (2)	6,5	6,3	nb	6,3	nb	
Onveiligheidsincidenten in en rond het OV in %						
– Reizigers (3)	25	25	23	23	24	
– Personeel (4)	56	65	nb	69	nb	

Bron 2009: KpVV – Reizigersmonitor, 2010

Beleidsartikel 32

Toelichting

- (1) Alle gegevens in de tabel hebben betrekking op het stads- en streekvervoer.
- (2) Dit cijfer betreft het veiligheidsgevoel van het personeel zowel in als rond het voertuig.
- (3) Dit is het ongewogen gemiddelde van de bus-, tram-, metro- en regionale trein reizigers, die ooggetuige en/of slachtoffer zijn geweest van één of meerdere incidenten. Percentage per modaliteit is in 2009: bus 20%, tram 29%, metro 27% en regionale trein 19%.
- (4) Dit is het percentage van het personeel dat één of meerdere keren slachtoffer is geweest van een incident.

Dit betreft de gegevens voor sociale veiligheid reizigers. Voor personeel in stads- en streekvervoer geldt dat, doordat vervoerders tweejaarlijks meten en er geen landelijk brede meting plaatsvindt, er geen nieuwe landelijke cijfers voor het personeel zijn.

Kengetal	2005	2006	2007	2008	2009
Sociale veiligheid NS					
Klantoordeel veiligheid reizigers (1)	71	74	76	78	78
Reizigers die slachtoffer/ooggetuige zijn geweest van tenminste één incident	29	29	28	26	24
Percentage NSR-medewerkers dat haar/zijn gevoel van veiligheid overdag in de werkomgeving met een 7 of hoger beoordeelt	89	88	91	niet gemeten (2)	91
Percentage NSR-medewerkers dat haar/zijn gevoel van veiligheid 's avonds in de werkomgeving met een 7 of hoger beoordeelt	45	55	63	niet gemeten (2)	60
Percentage NSR-medewerkers dat één of meerdere incidenten heeft meegemaakt	23	21	19	20	20

Bron: NS

Toelichting:

- (1) In het Vervoerplan van NS wordt voor sociale veiligheid, net als voor diverse andere zorggebieden, het klantoordeel gebruikt. Het klantoordeel veiligheid geeft een percentage en niet een cijfer. Het klantoordeel is het gewogen gemiddelde van de klantoordelen overdag en 's avonds in de trein en overdag en 's avonds op stations.
- (2) Wordt niet jaarlijks door NS gemeten. NS houdt gemiddeld een keer per twee jaar een enquête onder medewerkers. Sociale veiligheid is een van de onderwerpen die aan bod komen

Overzicht onderzoek naar de doelmatigheid en de doeltreffendheid van beleid

	Onderzoek onderwerp	Operati- oneel doel	Start	Afgerond	Vindplaats
Beleidsdoorlichting	Aantal verkeersslachtoffers op de weg verminderen	32.01	2012	2012	
Effectenonderzoek ex post	Sociale veiligheid OV	32.03	2014	2014	
	Meerjarenvoorlichtingscampagne verkeersveiligheid	32.01	M.i.v. «Thuis-komen in 2009–2010» tweejaarlijks.	Eind 2011	Thuiskomen in 2008. Overzicht monitoringsresultaten verkeersveiligheids-campagnes 2003–2008. December 2009. www.rijkswaterstaat.nl
	APK frequentie	32.01	2011		www.apk.nl
	APK (art. 71 t/m 91 WVV 1994)	32.01	Modernisering APK van start 1-5-2009.	2009	RDW. TK 2008–2009, XII 31 00, nr. 54 (Zie ook Jaarverslag 2009).
	Modernisering APK		febr. 2010	jul-10	Het onderzoek heeft vertraging opgelopen door samenhang met de al geconstateerde toename van diefstal van brom- en snorfietsen.
	Kentekening brom- en snorfietsen	32.01			KC SV&M – Home http://kpvsove.vm123.remotion.nl/files_content/kennisbank/Reizigersmonitor 2008 eBook.pdf
Overig evaluatieonderzoek	Klantenbarometer CVOV; Personeelsmonitor SVOV; Incidentenregistratiemethode SV en OV bedrijven	32.03	jaarlijkse monitoring		http://www.kpvsove.vm123.remotion.nl/files_content/kennisbank/Personeelsmonitor totaal 2008 eBook.pdf
	Spoorveiligheid personen	32.02	jaarlijkse monitoring		http://www.ivvw.nl/Images/Trendanalyse 2008_tcm247-248294.pdf
	Evaluatie bromfietspraktijk-examen, bestaande uit 2 delen:	32.01			
	a. evaluatie uitvoering bromfietspraktijkexamen		juni 2010	maart 2011	
	b. evaluatie effecten bromfietspraktijkexamen		juni 2011	maart 2013	

De in de begroting 2010 op artikel 32.02 opgenomen evaluatie Aantal verkeersslachtoffers op het spoor verminderen (cf. uitgangspunten Tweede Kadernota Railveiligheid) is geschrapt omdat dit is verwerkt in de Evaluatie Tweede Kadernota Railveiligheid (Kamerstuk 2009–2010, 29 893, nr. 106); zie ook Veiligheid van het railvervoer; Brief regering; Derde Kadernota Railveiligheid.

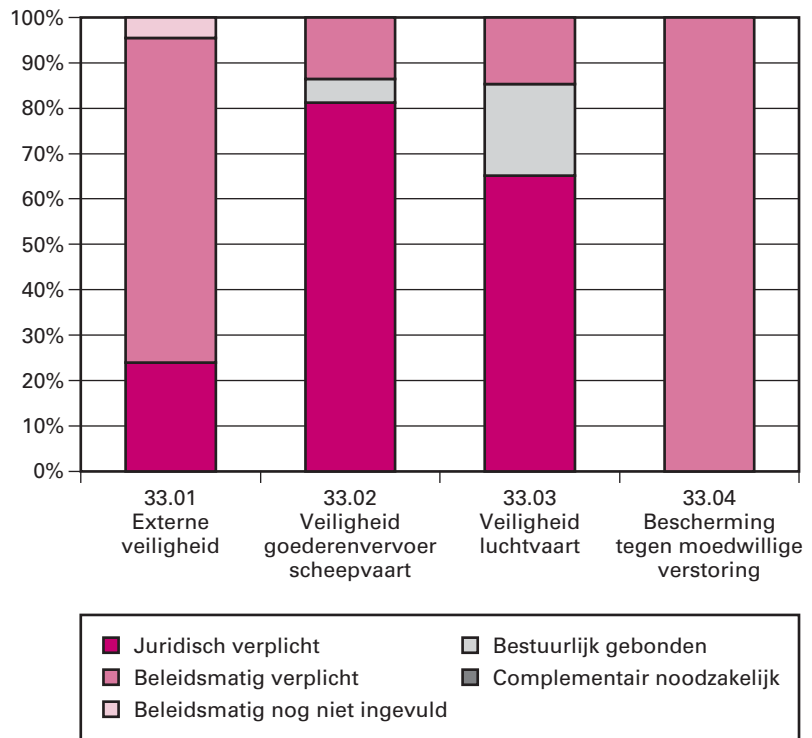
33 Veiligheid gericht op de beheersing van veiligheidsrisico's

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

Tabel budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht budgettaire gevolgen van beleid (in € 1 000)							
33. Veiligheid gericht op de beheersing van veiligheidsrisico's	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Verplichtingen	54 706	67 960	56 038	49 473	50 718	48 565	48 115
Uitgaven	56 816	65 385	57 401	51 345	48 660	50 255	48 115
<i>33.01 Externe veiligheid</i>	<i>9 112</i>	<i>4 994</i>	<i>6 658</i>	<i>7 363</i>	<i>6 647</i>	<i>8 365</i>	<i>6 675</i>
33.01.01 Verbeteren veiligheid vervoer gevaarlijke stoffen	5 659	3 319	5 062	5 067	5 050	5 051	5 051
33.01.02 Externe veiligheid luchthavens	344	355	272	972	272	272	272
33.01.03 Aankoop LIB veiligheidssloopzones Schiphol	79	1 320	1 324	1 324	1 325	3 042	1 352
33.01.04 Inspectie Verkeer en Waterstaat	3 030						
<i>33.02 Veiligheid goederenvervoer scheepvaart</i>	<i>17 901</i>	<i>23 114</i>	<i>21 183</i>	<i>20 012</i>	<i>19 693</i>	<i>19 630</i>	<i>19 630</i>
33.02.01 Verbeteren veiligheid zeevaart	1 276	1 787	1 622	1 573	1 563	1 553	1 553
33.02.02 Verbeteren veiligheid zeehavens	563	978	959	933	899	899	899
33.02.03 Verbeteren veiligheid binnenwateren	383	635	499	499	499	499	499
33.02.04 IMO (HGIS)	327	416	416	416	416	416	416
33.02.05 Inspectie Verkeer en Waterstaat	15 352	18 789	17 178	16 082	15 807	15 754	15 754
33.02.06 Centrale Commissie voor de Rijnvaart CCR (HGIS)	0	509	509	509	509	509	509
<i>33.03 Veiligheid luchtvaart</i>	<i>29 133</i>	<i>36 863</i>	<i>29 149</i>	<i>23 503</i>	<i>21 874</i>	<i>21 814</i>	<i>21 364</i>
33.03.01 Verbetering veiligheid luchtvaart	2 307	1 650	1 287	1 261	1 106	1 106	1 106
33.03.02 ICAO en EASA (HGIS)	1 210	1 265	1 265	1 265	1 265	1 265	1 265
33.03.03 Internationaal	452	235	334	334	335	335	335
33.03.04 Inspectie Verkeer en Waterstaat	21 764	24 913	22 859	19 342	18 718	18 658	18 658
33.03.05 Luchtveiligheid BES-eilanden	3 400	8 800	3 104	1 001			
33.03.06 Galileo Supervisory Authority (HGIS)	0	0	300	300	450	450	0
<i>33.04 Bescherming tegen moedwillige verstoring</i>	<i>670</i>	<i>414</i>	<i>411</i>	<i>467</i>	<i>446</i>	<i>446</i>	<i>446</i>
33.04.01 Beveiliging scheepvaart en zeehavens	328	71	97	153	132	132	132
33.04.02 Beveiliging luchtvaart	256	276	247	247	247	247	247
33.04.04 Beveiliging infrastructuur spoorwegen	86	67	67	67	67	67	67
Van totale uitgaven							
<i>Apparaatsuitgaven</i>	<i>4 389</i>	<i>4 818</i>	<i>4 257</i>	<i>4 257</i>	<i>4 257</i>	<i>4 257</i>	<i>4 257</i>
<i>Baten-lastendiensten</i>	<i>45 660</i>	<i>53 353</i>	<i>44 078</i>	<i>37 310</i>	<i>35 408</i>	<i>35 295</i>	<i>35 295</i>
<i>Restant</i>	<i>6 767</i>	<i>7 214</i>	<i>9 066</i>	<i>9 778</i>	<i>8 995</i>	<i>10 703</i>	<i>8 563</i>
Ontvangsten	122	0	0	0	0	0	0

Budgetflexibiliteit



Absolute budgetflexibiliteit in € x 1 000

33.01 Externe veiligheid			
<i>juridisch verplicht</i>	1 120	<i>complementair noodzakelijk</i>	210
<i>bestuurlijk gebonden</i>		<i>beleidsmatig nog niet ingevuld</i>	
<i>beleidsmatig verplicht</i>	3 353		
33.02 Veiligheid goederenvervoer scheepvaart			
<i>juridisch verplicht</i>	1 586	<i>complementair noodzakelijk</i>	
<i>bestuurlijk gebonden</i>	100	<i>beleidsmatig nog niet ingevuld</i>	
<i>beleidsmatig verplicht</i>	264		
33.03 Veiligheid luchtvaart			
<i>juridisch verplicht</i>	1 522	<i>complementair noodzakelijk</i>	
<i>bestuurlijk gebonden</i>	470	<i>beleidsmatig nog niet ingevuld</i>	
<i>beleidsmatig verplicht</i>	344		
33.04 Bescherming tegen moedwillige verstoring			
<i>juridisch verplicht</i>		<i>complementair noodzakelijk</i>	
<i>bestuurlijk gebonden</i>		<i>beleidsmatig nog niet ingevuld</i>	
<i>beleidsmatig verplicht</i>	97		

Externe veiligheid

De beleidsmatig verplichte uitgaven hebben betrekking op het aankopen en slopen van woningen en woonboten binnen de LIB veiligheidsslooptzones en de handhaving van het veiligheidsniveau Vervoer Gevaarlijke Stoffen.

Veiligheid goederenvervoer scheepvaart

De bestuurlijk gebonden en beleidsmatig verplichte uitgaven hebben voornamelijk betrekking op uitgaven in het kader van de systematisering verkeersveiligheid, de evaluatie Loodsenwet en het Comité veiligheid binnenvaart.

Veiligheid luchtvaart

De bestuurlijk gebonden en beleidsmatig verplichte uitgaven hebben voornamelijk betrekking op uitgaven in het kader van de Dutch Expert-group on Aviation Safety (DEGAS), contributie ten behoeve van de ECAC en ABIS en de Galileo Supervisory Authority.

33.01 Verbeteren externe veiligheid

Motivatie

Om in de omgeving van vervoer van personen en goederen, over de weg, het spoor en door de lucht, op een maatschappelijk verantwoorde wijze veilig te kunnen wonen en werken, wordt extern veiligheidsbeleid ontwikkeld en uitgevoerd. Hierdoor wordt dit vervoer blijvend mogelijk gemaakt en worden de veiligheidsrisico's voor de omgeving zo veel als mogelijk beperkt.

Producten

Verbeteren veiligheid vervoer gevaarlijke stoffen

Door het uitwerken van de Nota Vervoer Gevaarlijke Stoffen (Kamerstukken II, 2005–2006, 30 373, nr. 2) treft VenW maatregelen in nationaal en internationaal verband ter verbetering van de veiligheid van vervoer van gevaarlijke stoffen. Voor een inhoudelijke toelichting over het beleid wordt verwezen naar de genoemde nota.

Externe veiligheid luchthavens

Om de ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van luchthavens af te stemmen met de luchthavenactiviteiten en nieuwe ongewenste ontwikkelingen te voorkomen worden:

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

Aankoop LIB veiligheidssloopzones

Het aankopen en slopen van 58 woningen en 14 woonboten binnen veiligheidssloopzone van het LIB2004. De uitvoeringsverantwoordelijkheid ligt bij de omringende (deel)gemeenten. Het aantal aan te kopen objecten is ten opzichte van de voorgaande begroting bijgesteld van 81 naar 72 omdat na controle door Rijkswaterstaat is komen vast te staan dat het bij de vervallen objecten niet gaat om woningen.

Inspectie Verkeer en Waterstaat

De inspectie houdt binnen alle domeinen (vervoer over de weg, scheepvaart en luchtvaart) toezicht op het vervoer van gevaarlijke stoffen. De financiële doorvertaling is terug te vinden in de artikelonderdelen van de artikelen 32 en 33.

- onjuiste/niet deugdelijke verpakking;
- het niet (juist) vastzetten van lading in containers, trailers, vrachtvliegtuigen en op vrachtwagens en spoorwagens;
- verkeerde segregatie;
- een onjuiste afsluiting;
- het ontbreken of niet zichtbaar zijn van gevaarlijke stoffenetikettering en kenmerking bij het laden en lossen;
- geen of onvoldoende veiligheidsvoorzieningen voor chauffeurs en bemanning;

Beleidsartikel 33

- het vervoeren langs niet toegestane routes.

Meetbare gegevens Externe veiligheid

Verbeteren veiligheid vervoer gevaarlijke stoffen

Er is een nieuwe indicator in ontwikkeling. Ten aanzien van de regelgeving gaat het om het nalevingspercentage van de kernbepalingen, oftewel het aantal bedrijven/personen dat de regelgeving naleeft. Het streven is dat de indicator in relatie tot het basisnet vervoer gevaarlijke stoffen naar verwachting begin 2011 kan worden vastgesteld.

Indicator: Aantal goederenemplacementen dat nog niet voldoet aan de risiconormen							
	Basis- waarde 1998	2006	2007	2008	2009	2010	Streef- waarde 2011
Aantal goederenemplacementen dat nog niet voldoet aan de risiconormen	14	1	1	1	1	1	0

Toelichting

Deze indicator geeft informatie over het aantal goederenemplacementen dat nog niet voldoet aan de risiconormen op het gebied van externe veiligheid (dus in relatie tot de omgeving). De indicator geeft de prestaties weer die bereikt werden en worden in het kader van het programma PAGE (Plan van Aanpak Goederenemplacementen Externe veiligheid). Alle spooreplacementen in Nederland beschikken inmiddels over een vigerende milieuv vergunning, waarin ook de externe veiligheid is geregeld. Toch staat de indicator nog op «1», omdat Nederlands belangrijkste goederenemplacement – Kijfhoek – over een tijdelijke milieuv vergunning beschikt, in afwachting van het oplossen van een saneringslokatie. Naar verwachting wordt die oplossing (uitkoop van een discotheek die te dicht bij Kijfhoek ligt) in de loop van 2010 gerealiseerd, waarna in 2011 een nieuwe definitieve milieuv vergunning voor Kijfhoek wordt verwacht. Deze indicator is in 2011 op «nul» gesteld. Vervolgens kan de indicator vervallen, want de waarde zal nadien «nul» blijven.

Externe veiligheid luchthavens

Kengetal: Jaarlijkse TRG-score voor Schiphol in relatie tot de TRG-grenswaarde in het Luchthavenverkeerbesluit						
	2005	2006	2007	2008	2009	Grens
TRG score	6,3	6,36	6,55	6,62	6,057	9,72

Bron: Handhavingsrapportage Schiphol (AAS) 2009

Toelichting

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

Beleidsartikel 33

Indicator: Aantal op basis van keuzevrijheid van bewoners aan de woonbestemming reeds onttrokken en nog te onttrekken woningen en woonboten in de veiligheidssloopzones rond Schiphol						
	Tot en met 2008	Tot en met 2009	Streef-waarde 2010	Streef-waarde 2011	Streef-waarde 2012 e.v.	Totaal
Aantal aangekochte woningen	43	43	2	2	11	58
Aantal aangekochte woonboten	14	14	0	0	0	14

Bron: Rijkswaterstaat, 11^e Voortgangsrapportage GIS, 7 april 2010 (Kamerstukken II, 2009–2010, 26 959, nr. 134)

Toelichting

Ten aanzien van het aantal aangekochte woningen en woonboten in de veiligheidssloopzone Schiphol is het streven 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 (Kamerstukken II, 2001–2002, 27 603, nr. 74) niet gedwongen kunnen worden hun woning te verlaten, is de reeks op basis van ervaringsgegevens bepaald.

Wel zijn de eigenaren verplicht om – indien zij besluiten hun huis te verkopen – dit aan de gemeente (als uitvoerder van de rijksregeling) aan te bieden. Er is daarom geen einddatum te geven wanneer de resterende woningen door de omliggende gemeenten zullen zijn aangekocht.

Inspectie Verkeer en Waterstaat

Indicator toezicht gevaarlijke stoffen			
	2010	2011	2012
<i>Aantal domeinspecifieke inspecties op hoofd-taken</i>			
– rail en wegvervoer	4 460	4 400	4 400
– luchtvaart	1 840	1 800	1 800
– scheepvaart	2 083	2 000	2 000
<i>Aantal thema acties</i>			
– rail en wegvervoer	7	7	7
– luchtvaart	7	7	7
– scheepvaart	4	4	4
<i>Multimodale inspecties</i>			
– bedrijfsinspecties	305	305	305
– classificatie	100	100	100
– vastzetten lading, stuwage en segregatie	4	4	4
– verpakkingen	n.t.b.	n.t.b.	n.t.b.
<i>Gegaste containers</i>	750	750	750

Bron: Inspectie Verkeer en Waterstaat

Toelichting

Het samenstel van wet- en regelgeving en risicoanalyse bepalen de inzet van de inspectie. Op basis hiervan wordt bepaald welke toezichtsinstrumenten moeten worden toegepast. Dit leidt tot het hierboven getoonde (meerjaren) programma. Met dit programma wordt de wet- en regelgeving zo goed mogelijk nageleefd en worden de risico's zoveel als mogelijk beperkt. Bij één inspectie worden altijd verscheidene aspecten van wet en regelgeving gecontroleerd en komen ook meerdere risico's in beeld. Naast de noodzakelijke objectinspecties verschuift het toezicht waar mogelijk naar systeemtoezicht en convenanten.

De veiligheidsnormen en de normen voor naleving van wet- en regelgeving zijn nog in ontwikkeling. In de begroting 2012 worden concretere indicatoren over veiligheid en naleving opgenomen.

33.02 Veiligheid scheepvaart

Motivatie

Werken aan een permanente verbetering van de veiligheid van het scheepvaartverkeer op de Noordzee en van de Nederlandse vloot. Omdat het grootste deel van de schepen op de Noordzee uit het buitenland komt, is het beleid tevens gericht op de veiligheid van de mondiale vloot. De ambitie is een permanente verbetering van de veiligheid in de binnenvaart te realiseren en daarbij maximaal beroep te doen op de eigen verantwoordelijkheid van de partners in de vervoersketen.

Producten

Verbeteren veiligheid zeevaart

In de mondiaal georiënteerde zeevaartsector zijn goed werkende, internationaal geldende veiligheidsregels en adequaat toezicht op de naleving van groot belang voor de veiligheid op zee. In IMO- en EU-verband wordt ingezet op verbetering van het stelsel van regelgeving, met een voorkeur voor het optimaliseren van bestaande regelgeving boven het ontwikkelen van nieuwe regels.

- Implementatie in nationale wetgeving van het in juni 2010 bekrachtigde herziene STCW verdrag (Standards of Training Certification and Watchkeeping) voor het veilig bemannen van schepen en herziening van EU Richtlijn 2001/25 inzake minimumopleidingseisen van zeevarenden (naar aanleiding van het herziene STCW verdrag);
- In IMO verband ontwikkelen van een nieuwe generatie stabiliteitscriteria alsmede onderzoeken van de mogelijkheden voor aanpassing van de huidige berekening van de tonnage (GT-waarde) van schepen, waarmee ondermeer de stabiliteitsproblemen van kleine containerschepen ondervangen moeten worden;
- Nederland zal de aanbevelingen uit het project Lashing@Sea (over het sjoeren van containers aan boord van schepen) in internationaal verband (IMO) presenteren en voorstellen doen welke aanbevelingen daaruit opvolging verdienen;
- Subsidiëren Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij (KNRM) (€ 23 000), voor het uitvoeren van taken waartoe Nederland verdragsrechtelijk verplicht is.

Verbeteren veiligheid zeehavens

Uitgangspunt bij de veiligheid van zeehavens is om de Rijkshavenmeester binnen een pakket van verkeersmanagement maatregelen te laten komen tot een optimale mix van maatregelen in zijn havengebied, zoals vaarwegmarkering, verkeersbegeleiding, routing, beloodsing, verkeersmaatregelen en informatieverlening. Daarvoor zal onder andere de Scheepvaartverkeerswet worden aangepast. Het monitoren van het ingestelde toezicht op het Loodswezen wordt uitgeoefend door de Nederlandse Mededingingsautoriteit (NMa), die ook de loodsgeldtarieven vaststelt en de efficiency bewaakt. Besloten is om marktwerking in de loodsdienstverlening niet in te voeren, echter met de nadrukkelijke kanttekening dat concrete voortgang wordt geboekt door het Loodswezen en de Rijkshavenmeesters op het punt van innovatie en differentiatie in de dienstverlening en loodsplichtflexibilisering. Een deel van de middelen voor de uitvoering van deze activiteiten is begroot op het Infrastructuurfonds artikel 15.

Verbeteren veiligheid binnenwateren

- het vereenvoudigen van de internationale regelgeving waar dat nodig en mogelijk is en het nationaal implementeren daarvan met zo gering mogelijk administratieve- en nalevingslasten;
- de totstandkoming van een Reglement voor het scheepvaartpersoneel voor de Rijnscheepvaartwegen;
- invoering van River Information Services (RIS) om in Europa gestandaardiseerde informatie uit te wisselen over bijvoorbeeld schip, lading, route. Onderdeel daarvan is het uitrusten van schepen met Automatic Identification System (AIS)-transponders. Binnenvaartondernemers kunnen tot 1 januari 2013 gebruik maken van een AIS subsidieregeling. De komende jaren zal ook de walinfrastructuur gerealiseerd worden;
- door personele inzet bijdrage leveren aan de verbetervoorstellen van het Comité Binnenvaartveiligheid (CBV) op het gebied van de vijf grootste veiligheidsrisico's in de binnenvaart;
- toezicht houden op CBR/CCV voor groot en beperkt groot vaarbewijs;
- toezicht houden op de Stichting VAMEX (Vaarbewijs- en Marifoonexamens) voor het klein vaarbewijs en groot pleziervaarbewijs.

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

De inspectie houdt bij de binnenvaart en in de zeevaart toezicht op bedrijven, schepen, bemanning, terminals, klassenbureaus, particuliere instellingen en erkende organisaties door vergunningverlening en handhaving (dienstverlening en toezicht). De manier waarop toezicht wordt gehouden wordt bepaald door wet- en regelgeving en risicoanalyse. Naast de noodzakelijke objectinspecties verschuift het toezicht waar mogelijk naar systeemtoezicht en handavingsconvenanten. Bij systeemtoezicht worden bedrijven die een eigen systeem hebben om de veiligheid en de naleving te borgen doorgelicht; dit wordt aangevuld met realitychecks (fysieke inspecties). Bij handavingsconvenanten worden afspraken gemaakt over veiligheids- en/of kwaliteitsmanagementsystemen, waarbij grote, correct nalevende bedrijven minder toezichtslast krijgen.

In de binnenvaart is voor met name de volgende risico's het toezicht (als gevolg van beperkte naleving) van belang:

- arbogereleerde ongevallen (struikelen, vallen, het niet dragen van beschermende kleding);
- verkeerde stuwage (verkeerd beladen, overbeladen, instabiliteit).

In de zeevaart besteedt de Inspectie vooral aandacht aan de volgende thema's die een verhoogd risico hebben:

- belading (gevaar voor stabiliteit);
- arbogereleerde ongevallen (door werken met trossen, staaldraden, en ankers bij laden, lossen en stuwen);
- brand (vaak door gebrekkig onderhoud);
- gronding, stranding en aanvaring door inschattingsfouten bij manoeuvreren en navigeren, vaak veroorzaakt door vermoeidheid, alcohol en onoplettendheid.

Centrale Commissie voor de Rijnvaart CCR (HGIS)

Nederland is één van de vijf leden van de CCR. De CCR is de organisatie die sinds 1831 de binnenvaart bevordert, de scheepvaartvrijheid bewaakt en ook de regelgeving maakt. Dankzij deze organisatie presteert de binnenvaart uitstekend op het gebied van veiligheid en milieu, maar om deze positie vast te houden blijft een voortdurend streven naar verbetering noodzakelijk.

Meetbare gegevens

Verbeteren veiligheid zeevaart

De zeevaartsector is primair verantwoordelijk voor zijn eigen veiligheid. Verkeer en Waterstaat bevordert de veiligheid via maatregelen die zijn gericht op de wereldwijd opererende Nederlandse vloot en het scheepvaartverkeer op het Nederlandse deel van de Noordzee, waarbij wordt gestreefd naar een permanente verbetering.

De volgende indicatoren geven een indicatie van de veiligheid van het zeevaartverkeer.

Indicator: Aantal ongevallen met (Nederlandse) zeeschepen (inclusief vissersvaartuigen)							
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Streefwaarde 2011
Aantal scheepsongevallen op het Nederlandse deel van de Noordzee (zowel Nederlandse als buitenlandse vlag).	23	16	16	16	16	16	maximaal 20
Aantal doden ten gevolge van scheepsongevallen wereldwijd met in Nederland geregistreerde schepen onder Nederlandse vlag.	11	3	4	10	0	0	¹
Aantal gewonden ten gevolge van scheepsongevallen wereldwijd met in Nederland geregistreerde schepen onder Nederlandse vlag.	3	8	1	8	1	8	¹

¹ Het betreft een kengetal, derhalve geen streefwaarde

Bron: Kustwachtcentrum (Noordzee), januari 2010 en Inspectie VenW, juli 2010

* Nog niet bekend

Toelichting

Voor de Noordzee worden de cijfers gegeven van scheepsongevallen in de categorieën koopvaardij en visserij die plaatsvinden in het beheersgebied van de Kustwacht (streefwaarde maximaal 20 ongevallen per jaar). In 2010 zullen zowel de registratieprocedure als de rapportagegrondslag van de scheepsongevallen op de Noordzee worden herzien. De cijfers voor doden en gewonden zijn exclusief de slachtoffers van persoonsgebonden (ARBO) ongevallen.

Verbeteren veiligheid zeehavens

In verband met een geïntegreerde aanpak, waarbij binnen VenW een onderzoek wordt gedaan naar indicatoren op maritiem terrein, is introductie van een indicator op dit terrein uitgesteld tot de begroting 2012.

Verbeteren veiligheid binnenwateren

Het streven is het aantal significante scheepsongevallen op de Nederlandse binnenwateren niet te laten stijgen, ondanks een toename van het verkeer en vervoer. Onder significante scheepsongevallen wordt in dit verband verstaan: ongevallen met grote (im)materiële of milieuschade.

Beleidsartikel 33

De scheepvaartsector is primair verantwoordelijk voor zijn eigen veiligheid. Deze indicator geeft een indicatie van de veiligheid van het scheepvaartverkeer op de Nederlandse binnenwateren.

Kengetal: Aantal significante ongevallen met schepen op de Nederlandse binnenwateren						
	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Aantal significante scheepsongevallen op de Nederlandse binnenwateren (ook onder niet Nederlandse vlag).	117	96	123	150	127	121
Aantal doden ten gevolge van scheepsongevallen op de Nederlandse binnenwateren.	4	7	3	4	4	4
Aantal gewonden ten gevolge van scheepsongevallen op de Nederlandse binnenwateren.	29	49	54	30	51	56

Bron: Rijkswaterstaat, mei 2010

Toelichting

De afgelopen jaren is zowel de registratiegraad als de definitie van significante scheepsongevallen op de binnenwateren verbeterd en zijn meerjarige ongevalsgegevens beschikbaar.

Op basis van de thans beschikbare ongevalsgegevens is het mogelijk om voor 2008 een uitsplitsing te maken naar het aandeel binnenvaart, recreatievaart en zeevaart. De cijfers voor doden en gewonden zijn exclusief de slachtoffers van persoonsgebonden (arbo) ongevallen. In onderstaande tabel is het procentuele aandeel weergegeven van alle schepen die in 2008 bij significante scheepsongevallen op de Nederlandse binnenwateren betrokken waren. Voor 2009 moet deze analyse nog uitgevoerd worden.

Kengetal: Aandeel binnenvaart, recreatievaart en zeevaart bij significante scheepsongevallen op de Nederlandse binnenwateren in 2008	
Categorie	%
Binnenvaart	49
Recreatievaart	34
Zeevaart	10
Overig	7

Kengetal: Veiligheidsniveau bij sluizen en bruggen	
	2008
Aantal significante scheepsongevallen bij bruggen	4
Aantal significante scheepsongevallen bij sluizen	14

Bron: Rijkswaterstaat, mei 2010

Ten behoeve van de begroting 2012 zal voor deze indicatoren een streefwaarde worden geformuleerd. Het Comité Binnenvaartveiligheid zal hiertoe om advies worden gevraagd.

Toelichting

Mede naar aanleiding van een rapportage van de Algemene Rekenkamer (Staat van de beleidsinformatie 2009) wordt dit jaar voor het eerst gerapporteerd over het veiligheidsniveau bij sluizen en bruggen. Van het totaal aantal scheepsongevallen dat in 2008 is geregistreerd, vond circa

Beleidsartikel 33

15% plaats bij sluzen en bruggen. Bij het overgrote deel (meer dan 50%) ging het hierbij om een aanvaring met een sluis of een brug. In 18 gevallen was daarbij sprake van een significant ongeval, dat wil zeggen ongevallen met grote (im)materiële of milieuschade. Voor 2009 zijn nog geen definitieve cijfers beschikbaar.

Inspectie Verkeer en Waterstaat

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

Bron: Jaarverslag 2008 Paris Memorandum of Understanding, mei 2009

Toelichting

De hierboven gepresenteerde gegevens zeggen iets over de inspecties aan boord van schepen onder Nederlandse vlag door buitenlandse autoriteiten in het kader van Paris Memorandum of Understanding (MOU) on Port State Control (PSC). Het streven is om in 2011 minder dan 3% aanhoudingen naar aanleiding van inspecties te laten plaatsvinden en dat de positie van de Nederlandse vloot op de internationale ranglijst tot de beste tien behoort.

Kengetal: Naleving door buitenlandse reders					
	2005	2006	2007	2008	2009
Percentages inspectie t.o.v. aantal buitenlandse schepen	25%	25%	27%	26%	26%
Percentage inspectie t.o.v. aantal buitenlandse schepen in risicocategorie	95%	96%	95%	98%	98%
Percentage aanhoudingen/inspecties	5,60%	5,20%	3,70%	3,00%	2,50%

Bron: Inspectie VenW, januari 2010

Toelichting

Deze gegevens zeggen iets over de percentages inspecties ten opzichte van het aantal buitenlandse schepen. Deze zijn gebaseerd op een internationale norm (Paris MOU) die stelt dat minimaal 25% van het aantal buitenlandse schepen geïnspecteerd moet zijn. In 2011 gaat een nieuw port state control inspectieregime van start met een meer kwalitatieve insteek, waarbij de ergste risicoschepen ééns in de 6 maanden worden geïnspecteerd zo gauw zij een EU haven aandoen.

Kengetal: Naleving wet- en regelgeving Binnenvaart					
	2005	2006	2007	2008	2009
Integrale inspecties	740	627	869	984	121
– waarvan vervoer gevaarlijke stoffen	550	399	241	237	39
– overtredingspercentage bij gevaarlijke stoffen	29%	35%	59%	20%	38%
– overtredingspercentage overige wettelijke voorschriften	14%	22%	25%	51%	2%

Bron: Inspectie VenW, januari 2010

Toelichting

De tabel geeft op hoofdlijnen een beeld van het totaal aantal inspecties en de overtredingspercentages.

Beleidsartikel 33

De veiligheidsnormen en de normen voor naleving van wet- en regelgeving zijn nog in ontwikkeling. In de begroting 2012 worden concrete indicatoren over veiligheid en naleving opgenomen, zodat duidelijker zichtbaar wordt wat de bijdrage van de inspectie is.

Indicator vergunningverlening en toezicht binnenvaart			
	2010	2011	2012
Vergunningverlening binnenvaart			
– aantal vergunningen	5 200	3 000	0
Toezicht binnenvaart			
– inspecties op basis binnenvaartwet	200	800	1 000
– inspecties	450	435	405
– scheepsafvalstoffenverdrag	10	20	20
– systeemtoezicht	16	35	66
– convenanten	1	2	3

Bron: Inspectie VenW, mei 2010

Indicator vergunningverlening en toezicht zeevaart			
	2010	2011	2012
Vergunningverlening zeevaart			
– visserij	850	850	850
– koopvaardij	5 400	4 825	4 825
Toezicht zeevaart			
– inspecties vlaggenstaat	850	1 250	1 750
– gericht specifiek nieuwe regelgeving	15	25	30
– inspecties havenstaat	1 750	1 750	1 750
– systeemtoezicht rederijen	n.t.b.	n.t.b.	n.t.b.
– klassenbureaus en overige erkende organisaties	100	100	100

Bron: Inspectie VenW, mei 2010

Toelichting

Het samenstel van wet- en regelgeving en risicoanalyse bepalen de inzet van de Inspectie. Op basis hiervan wordt bepaald welke toezichtsinstrumenten moeten worden toegepast. Dit leidt tot het hierboven getoonde (meerjaren) programma. Met dit programma wordt de wet- en regelgeving zo goed mogelijk nageleefd en worden de risico's zoveel mogelijk beperkt. Bij één inspectie worden altijd verscheidene aspecten van wet en regelgeving gecontroleerd en komen ook meerdere risico's in beeld. Naast de noodzakelijke objectinspecties verschuift het toezicht waar mogelijk naar systeemtoezicht en convenanten.

Het aantal vergunningen in de binnenvaart neemt af tot 0 in 2012 door de geleidelijke overdracht van deze taken aan de klassenbureaus. De invoering van de nieuwe binnenvaartwet in 2010 zal vanaf 2011 en verder leiden tot een grotere inzet van de inspectie.

33.03 Veiligheid luchtvaart

Motivatie

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

Producten

Verbetering veiligheid luchtvaart

Het formuleren en inbrengen van Nederlands beleid in internationale gremia. Het beïnvloeden van internationale regelgeving en het hiertoe voorbereiden en deelnemen aan internationaal overleg ten aanzien van de luchtvaartveiligheid (mondiaal en EU). De doorvertaling van internationale regelgeving naar het nationale beleid en de nationale regelgeving. Daarnaast formuleren, ontwikkelen en vaststellen van nationaal beleid en nationale regelgeving specifiek voor de Nederlandse luchtvaart.

- het uitvoeren van de in 2010 opgestelde Beleidsagenda Luchtvaartveiligheid 2010–2015, en het hieraan gekoppelde State Safety Program;
- het jaarlijks vaststellen van de operationele veiligheidsprioriteiten in overleg met de belangrijkste actoren (VenW, LNVL en de sector). In 2011 gaat het onder andere om: de samenwerking binnen het Koninkrijk, PAL-V (vliegende auto), Runway Safety en het ontwikkelen van concrete meetbare doelstellingen en indicatoren voor de veiligheid van het Nederlandse luchtvaartstelsel;
- het zorgdragen voor het functioneren van de Regiegroep Vogelaanvaringen, alsmede het onderzoeken van oplossingen voor het terugdringen van het vogelaanvaringsrisico op Schiphol (en overige luchthavens);
- het zorgdragen voor het functioneren van de adviescommissie burgerluchtvaartveiligheid (Dutch ExpertGroup on Aviation Safety) en doorvertalen van de adviezen naar het luchtvaartveiligheidsbeleid;
- het uitbreiden van het protocol medicijnen, alcohol en drugsdossier voor cockpitpersoneel naar andere sectoren van de Luchtvaart;
- afronding van de uitvoering van de maatregelen van het Verbeterplan naar aanleiding van de in 2008 uitgevoerde ICAO audit binnen het Koninkrijk der Nederlanden (Kamerstukken II, 2008–2009, 24 804, nr. 66) en bijdragen aan de «continuos monitoring approach» van ICAO vanaf 2011;
- het implementeren van internationale afspraken met betrekking tot vervoer gevaarlijke stoffen (in ICAO verband).

ICAO en EASA (HGIS)

- participatie in de International Civil Aviation Organization (ICAO) en het betalen van de contributie van Nederland aan de ICAO;
- bijdrage aan het trainingscentrum JAA/EASTO (Joint Aviation Authorities/European Aviation Safety Training Organisation) in 2011 van maximaal € 250 000.

Internationaal

Luchtvaart is een mondiale aangelegenheid.

Nederland levert hierbinnen haar aandeel door bij te dragen aan de totstandkoming van beleid, regelgeving, harmonisatie en uniformering op alle luchtvaartonderdelen, safety, security, luchtverkeer, milieu, economie (level playing field) en consumentenbelangen.

Daarnaast tracht Nederland via internationale organisaties haar eigen beleid te versterken. Dit doet zij in nauwe samenwerking met haar Europese partners.

- 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, met de luchtvaartsector en de stakeholders.

Inspectie Verkeer en Waterstaat

De inspectie houdt in de gehele luchtvaartsector toezicht door vergunningverlening en handhaving (dienstverlening en toezicht). De manier

waarop toezicht wordt gehouden wordt bepaald door wet- en regelgeving en risicoanalyse.

Naast de noodzakelijke objectinspecties verschuift het toezicht waar mogelijk naar systeemtoezicht en handavingsconvenanten. Bij systeemtoezicht worden bedrijven die een eigen systeem hebben om de veiligheid en de naleving te borgen doorgelicht; dit wordt aangevuld met reality-checks (fysieke inspecties).

Bij handavingsconvenanten worden afspraken gemaakt over veiligheids- en/of kwaliteitsmanagementsystemen, waarbij grote, correct nalevende bedrijven minder toezichtslast krijgen.

Op basis van risicoanalyse zijn de komende jaren de volgende thema's van belang voor de inspecties:

- goed functionerende veiligheidssystemen bij vliegtuig, vluchtoperatie, verkeersleiding en op de luchthavens; het niet naleven van de wet- en regelgeving op dit terrein is het grootste veiligheidsrisico in de luchtvaart;
- niet door de luchtverkeersleiding geautoriseerde kruisingen in het luchtruim (met name door de kleine luchtvaart);
- runway incursions: het onbedoeld op start- of landingsbaan terechtkomen, risico bij startend of landend vliegverkeer;
- vogelaanvaringen: het aantal grotere vogels op en rond de luchthavens neemt toe, waardoor de kans op ongelukken groter wordt;
- luchtvaartveiligheid op de BES eilanden.

De inspectie werkt samen met de Arbeidsinspectie, de KLPD, de Koninklijke Marechaussee en de VWA. Daarnaast levert de inspectie op verzoek een bijdrage aan ongevallenonderzoek. De inspectie verricht ook taken voor het Analysebureau Luchtvaartvoorvallen (ABL).

Luchtvaart BES

10-10-2010 is de beoogde datum waarop de eilanden Bonaire, St. Eustatius en Saba (de BES eilanden) openbare lichamen worden binnen het Nederlands staatsbestel. Aruba is reeds autonoom en Curaçao en St. Maarten worden eveneens een land binnen het Koninkrijk.

De toekomstige Nederlandse taken op de BES-eilanden liggen op het terrein van de luchtvaart en de scheepvaart, watermanagement, wegvervoer en transport van gevaarlijke stoffen. Doel is om de nieuwe landen, de BES eilanden en Aruba in staat te stellen te voldoen aan de minimale Nederlandse en internationale eisen van IMO en ICAO. Daarbij gaat het om aanpassen van wetgeving, adequate registers, om beleidsvragen, toezicht op luchtvaart en scheepvaart en samenwerking op de diverse beleidsterreinen.

Luchtvaart

- renovatie start- en landingsbaan luchthaven Bonaire;
- inrichten toezicht luchtvaart BES-eilanden;
- opstellen analyse, cq. masterplan luchthavens St. Eustatius en Saba;
- aanpassen luchtvaartovereenkomsten en opzetten open Aviation Area binnen het Koninkrijk;
- luchtvaartverbindingen St. Eustatius en Saba.

Scheepvaart

- inrichting maritieme inspectie BES;
- voorbereidend onderzoek navigatiehulpmiddelen BES-eilanden inclusief vuurtorens;

Beleidsartikel 33

- afspraken maken over samenwerking binnen de Antillen en met Nederland met Kustwacht voor de Nederlandse Antillen en Aruba voor de BES-eilanden.

Watermanagement

- integrale aanpak voor waterkwaliteit/kwantiteit en het monitoren van project permanente Waterzuivering Bonaire (advisering).

Meteorologie en seismologie

- sluiten van SLA met meteorologische en seismologische dienstverlening BES-eilanden vanaf transitiedatum.

Vervoer over land

- ondersteunen/adviseren van eilandgebieden bij de ontwikkeling en uitvoering van verkeersveiligheid, weginfrastructuur en openbaar vervoer, alles toegesneden op aard en omvang van het vervoer over land en op de eilanden.

Vervoer van gevaarlijke stoffen

- inrichting van toezicht op vervoer gevaarlijke stoffen (land, water, lucht);
- het ontwikkelen van vervoersregelgeving voor wegtransport (op maat), alles toegesneden op aard en omvang van het vervoer over land op de eilanden.

Galileo Supervisory Authority (HGIS)

Het betreft hier activiteiten ten behoeve van de werving en verdere realisatie van een vestiging in Noordwijk van een onderdeel van de Europese GNSS structuur, welke naar verwachting in de periode 2011–2013 wordt gerealiseerd.

Meetbare gegevens

Verbetering veiligheid luchtvaart, internationaal

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

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

Kengetal: Aantal fatale ongevallen per miljoen vluchten					
	2005	2006	2007	2008	2009
Ongevalsratio wereldwijd	0,85	0,63	0,65	0,60	0,59
Ongevalsratio EASA operators	0,24	0,16	0,16	0,17	0,18

Bron: Inspectie VenW, juni 2010

Beleidsartikel 33

Toelichting

Uit bovenstaande tabel blijkt dat de veiligheid van de luchtvaart nog steeds toeneemt. Met een ongevalratio van 0,18 in 2009 blijven EASA-landen, waaronder Nederland, ruim onder de doelstelling die Europese landen met elkaar zijn overeengekomen (maximaal 0,5 fatale ongevallen per miljoen vliegbewegingen).

Inspectie Verkeer en Waterstaat

Kengetal: Aantal ernstige incidenten en ongevallen in Nederland en met Nederlandse luchtvaartuigen in het buitenland																
Vliegtuigtype	Aantal ongevallen				Ernstige incidenten				Dodelijke slachtoffers				(Zwaar)gewonden			
	2006	2007	2008	2009	2006	2007	2008	2009	2006	2007	2008	2009	2006	2007	2008	2009
Commerciële verkeersvluchten	0	3	0	1	15	18	7	8	0	0	0	9	0	3	0	66
Helikopters	2	1	3	1	0	1	2	1	0	0	1	0	0	2	0	0
Privé/Zakenluchtvaart	12	6	9	8	11	7	7	6	1	3	0	5	0	0	0	2
Zweefvliegtuigen	8	6	4	9	2	4	2	2	2	1	0	1	1	5	0	1
Hete luchtballon	2	0	1	1	4	1	1	0	0	0	0	0	7	1	1	1

Bron: Inspectie VenW, 2010

Toelichting

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

Inspectie Verkeer en Waterstaat

Indicator vergunningverlening en toezicht luchtvaart			
	2010	2011	2012
Vergunningverlening luchtvaart			
– luchtvaart	18 000	18 000	18 000
Toezicht luchtvaart			
– systeem/bedrijfsinspecties	435	435	435
– object/productinspecties	1 105	985	985
– thema inspecties	6	6	6
– convenanten	6	6	6
– CBR	1	1	1

Bron: Inspectie VenW, mei 2010

Toelichting

Het samenstel van wet- en regelgeving en risicoanalyse bepalen de inzet van de inspectie. Op basis hiervan wordt bepaald welke toezichtsinstrumenten moeten worden toegepast. Dit leidt tot het hierboven getoonde (meerjaren) programma. Met dit programma wordt de wet- en regelgeving zo goed mogelijk nageleefd en worden de risico's zoveel als mogelijk beperkt. Bij één inspectie worden altijd verscheidene aspecten van wet en regelgeving gecontroleerd en komen ook meerdere risico's in beeld.

Het aantal inspecties in het domein luchtvaart blijft naar verwachting de komende jaren min of meer op hetzelfde niveau. Enerzijds vermindert het aantal inspecties per individueel bedrijf, anderzijds neemt het aantal

bedrijven toe. De hierboven gepresenteerde reeksen zullen de komende jaren mogelijk nog geactualiseerd worden als gevolg van de verdere implementatie van systeemtoezicht en convenanten.

Luchtvaart BES

In algemene zin geldt dat de beleidsdoelstellingen luchtvaart ook voor de BES eilanden gelden.

33.04 Bescherming tegen moedwillige verstoring

Motivatie

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

Producten

Beveiliging scheepvaart en zeehavens

Verbetering van de beveiliging van de zeescheepvaart, havens en vitale maritieme infrastructuur.

- vervullen Focal Point functie. De Europese Verordening inzake beveiliging van zeeschepen en havens verplicht lidstaten in Artikel 2.6 tot het hebben van een Focal Point voor maritieme beveiliging, ofwel een contactpunt/persoon voor de Commissie en lidstaten, die o.a. de toepassing van maritieme beveiligingsmaatregelen uit de verordening faciliteert, de follow up verzorgt en informatie verschaft;
- financiële bijdrage aan het IMO Security Trust Fund;
- nationaal en internationaal (CCR/ EU, IMO) overleg (keten)security (12 tot 15 keer per jaar);
- bijdragen aan het Project Bescherming Vitale Infrastructuur (Vitaal) en het European Program for Critical Infrastructure Protection (EPCIP). In 2011 zal een road map worden opgesteld;
- nationale en internationale inzet bij piraterijbestrijding.

Beveiliging luchtvaart

- internationale en nationale beleidsbepaling van wet- en regelgeving alsmede implementatie hiervan op het gebied van de beveiliging van luchthavens en de luchtvaart (passagiers en vracht), in het bijzonder de inflight security en supply chain security;
- in samenwerking met het Ministerie van Justitie goedkeuren van beveiligingsplannen van exploitanten van luchthavens en luchtvaartmaatschappijen;
- zorgdragen voor de beveiliging van de Luchtverkeersleidingsorganisaties en van het luchtruim in Nederland en op de BES-eilanden;
- internationale en nationale afstemming op het terrein van de openbare orde en veiligheid in relatie tot bescherming van de vitale luchtvaartinfrastructuur (crisisbeheersing);
- bevorderen harmonisatie en financiële transparantie van de securitykosten in de luchtvaart en voorkomen van ongewenste verstoringen van het level playing field;
- uitvoering geven aan de maatregelen die in samenwerking met het Ministerie van Justitie en met de luchthaven Schiphol en KLM zijn ontwikkeld om de stijgende securitykosten te reduceren.

Beveiliging infrastructuur hoofdwegen

In 2008 is door Rijkswaterstaat het onderzoek afgerond naar het gewenste beveiligingsniveau voor de beveiliging van de infrastructuur hoofdwegen en daarbij passende maatregelen. Op basis van het onderzoek is in 2009

Beleidsartikel 33

nagegaan welke beveiligingsmaatregelen doelmatig zijn. Dit heeft geleid tot een voorstel voor een veiligheidsniveau, waarover besluitvorming in 2010 zal plaatsvinden.

Beveiliging infrastructuur spoorwegen

De spoorsector neemt zelf haar verantwoordelijkheid voor de beveiliging van de infrastructuur. De sector is aangesloten bij het Alerteringssysteem Terrorismebestrijding en neemt daartoe de nodige maatregelen in geval van dreiging.

- In de Nota Security Spoor (een bijlage bij de 3^e Kadernota Railveiligheid) is aan de spoorsector een richtinggevend kader geboden voor het beheersen van de security.
- ProRail gaat verder met de uitwerking en implementatie van programma Security.

De in 2010 verrichte actualisatie van het in 2005 uitgevoerde onderzoek «vitaal spoor» zal aangeven of langdurig of grootschalig uitval van het spoor in de huidige context verandering heeft ondergaan t.o.v. 2005. En of mogelijk aanvullende passende maatregelen ten behoeve van de continuïteit genomen dienen te worden.

Meetbare gegevens

Vanwege het specifieke karakter van de beveiliging van onze infrastructuur en de mogelijke extra dreiging die het opnemen van een indicator met streefwaarde kan hebben, zijn er geen specifieke indicatoren voor alle modaliteiten, vallend onder dit operationele doel, geformuleerd. Voor de beveiliging luchtvaart zijn in deze begroting geen meetbare gegevens opgenomen omdat de directe verantwoordelijkheid hiervoor in beginsel bij de minister van Justitie ligt.

Beveiliging scheepvaart en zeehavens

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

Indicator: Gehercertificeerde beveiligingsplannen voor de totale haven				
	Basis- waarde 2007	Realisatie 2008	Realisatie 2009	Streef- waarde 2012
Aantal gehercertificeerde beveiligingsplannen voor de totale haven	17	0	0	17

Bron: VenW, 2010

Toelichting

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

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

¹ cumulatief

Bron: VenW, januari 2010

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 Nederlandse zeeschepen (circa 700) dienen volgens dezelfde verordening over een op een veiligheidsbeoordeling gebaseerd scheepsbeveiligingsplan te beschikken. Op basis van de bepalingen van de Verordening moeten de beveiligingsplannen van alle havens, havenfaciliteiten en schepen iedere vijf jaar worden geëvalueerd en gehercertificeerd. Hierbij wordt aangekend dat de aantallen te evalueren en te hercertificeren havenfaciliteiten en schepen kunnen fluctueren als gevolg van bijvoorbeeld faillissementen, oprichten nieuwe ondernemingen en in- of uitvlaggen van zeeschepen.

Overzicht onderzoek naar de doelmatigheid en de doeltreffendheid van beleid

Overzicht onderzoek naar de doelmatigheid en de doeltreffendheid van beleid					
Onderzoek	Onderwerp	Operati- oneel doel	Start	Afgerond	Vindplaats
Beleidsdoorlichting	Externe veiligheid	33.01	2013	2013	
	Veiligheid scheepvaart en binnenvaart	33.02	2012	2012	
	Veiligheidsonderzoek Luchtvaart Nederland	33.03	2011	2011	
	Bescherming tegen moedwillige verstoring	33.04	2012	2012	
Effectenonderzoek ex post	Voortgang beleidsagenda Luchtvaartveiligheid	33.03	2010	2010	

34 Robuust mobiliteitssysteem van sterke netwerken, sterke modaliteiten, voorspelbare reistijden en goede bereikbaarheid

Algemene doelstelling

Robuust mobiliteitssysteem van sterke verbindingen, sterke modaliteiten, voorspelbare reistijden en een goede bereikbaarheid realiseren.

Omschrijving van de samenhang van beleid

In 2008 is de MobiliteitsAanpak (Kamerstukken II, 2008–2009, 31 305, nr. 80) uitgebracht. Met de MobiliteitsAanpak zijn de hoofdoelen uit de Nota Mobiliteit (Kamerstukken II, 2004–2005, 29 644, nr. 6) – van deur tot deur (betrouwbaarheid, voorspelbaarheid en goede bereikbaarheid) aangescherpt. Kern daarbij is een robuust mobiliteitssysteem dat bestaat uit sterke verbindingen, sterke modaliteiten, voorspelbare reistijden en een goede bereikbaarheid. Dat moet leiden tot een mobiliteitssysteem dat duurzaam en gebruiksvriendelijk is en dat reizigers en vervoerders de mogelijkheid biedt om voor een aantrekkelijke vervoerswijze te kiezen. Een systeem dat meer gericht is op ketenmobiliteit, meer gericht is op keuzevrijheid.

De MobiliteitsAanpak kent nauwe aansluiting met het programma Randstad Urgent (Sterke Randstad, sterk Nederland – Ministerie van Verkeer en Waterstaat) en andere rijksnota's in het ruimtelijk domein, zoals de structuurvisie Randstad 2040. Dit onderstreept de integrale beleidsaanpak waarin de relatie tussen mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling wordt versterkt. De gebiedsgerichte aanpak die in onder meer de MobiliteitsAanpak en Randstad 2040 centraal staat, krijgt vorm in de gebiedsagenda's die in het najaar van 2009 gepresenteerd zijn. 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, verstedelijking, infrastructuur en (openbaar) vervoer.

In de MobiliteitsAanpak is aangekondigd dat eens in de vier jaar, aan het einde van de kabinetsperiode, een analyse wordt uitgevoerd naar de staat van het mobiliteitssysteem. De uitkomsten van deze zogenaamde Nationale Markt en Capaciteitsanalyse (NMCA) zijn in juni 2010 gepresenteerd aan de Tweede Kamer. Het is aan het nieuwe kabinet om aan de uitkomsten van de NMCA conclusies te verbinden.

De besluitvorming rond het robuust maken van het netwerk door infrastructurele projecten wordt versneld en verbeterd als gevolg van de implementatie van de kabinetsreactie en het Actieplan «Sneller en Beter» (<http://www.snellerenbeter.nl/>). Voor een dertigtal projecten zal de schop de grond in gaan door de Spoedaanpak. Tien hiervan zullen worden opengesteld. In 2011 gaat van 4 projecten de schop in de grond (A9 Alkmaar–Uitgeest, A2 's-Hertogenbosch–Eindhoven, A12 Gouda–Woerden, A12 Waterberg–Velperbroek) en worden 14 projecten opengesteld (A9 Velsen–Raasdorp, A9 Raasdorp–Badhoevedorp, A1 «t Gooi, A1/A6 Diemen–Muiderberg–Almere Stad West, A4 Badhoevedorp–Nieuwe Meer, A10 Nieuwe Meer–Amstel, A27 Everdingen–Lunetten, A1 Watergraafsmeer–Diemen, A9 Alkmaar–Uitgeest, A2 Leenderheide–Valkenswaard, A12 Woerden–Oudenrijn, A27 Lunetten–Rijnsweerd, A28 Hattemberbroek–Lankhorst, A58 Eindhoven–Oirschot). Het streven is er op gericht dat in 2011 de vernieuwde Tracéwet in werking te laten treden. Daarnaast zal een groot aantal projecten positieve effecten ondervinden van de Crisis- en Herstelwet.

Verantwoordelijkheid

VenW is voor het bereiken van de doelstelling afhankelijk van voldoende budgettaire middelen en richt zich op een integrale netwerkbenadering waarbij 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;
- toepassing van Sneller & Beter met betrekking tot besluitvorming over infrastructuur
- 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;
- Voor het versnellen en verbeteren van de besluitvorming wordt de Tracéwet aangepast en worden instrumenten ontwikkeld.

Externe factoren

Het behalen van deze doelstelling is afhankelijk van:

- de ontwikkeling van de mobiliteitsgroei (de in de Nota Mobiliteit en MobiliteitsAanpak gehanteerde verwachting), van de feitelijke ontwikkeling van de mobiliteit en congestie op het hoofdwegenet;
- samenwerking met en tussen decentrale overheden, de spoorsector, maatschappelijke organisaties en bedrijven, onder andere via netwerkanalyses in stedelijke regio's;
- inwerkingtreding van de vernieuwde Tracéwet;
- oplossing van de (juridische) knelpunten als gevolg van de luchtkwaliteit de uitvoering door alle betrokken partijen van het kabinetsstandpunt (Kamerstukken II, 2007–2008, 29 385, nr. 19) naar aanleiding van de aanbevelingen van de commissie «Versnelling Besluitvorming Infrastructurele Projecten» (Commissie Elverding) en het Actieplan «Sneller en Beter» (<http://www.snellerenbeter.nl/>).

Effecten van beleid

Het behalen van deze doelstelling heeft als effect dat:

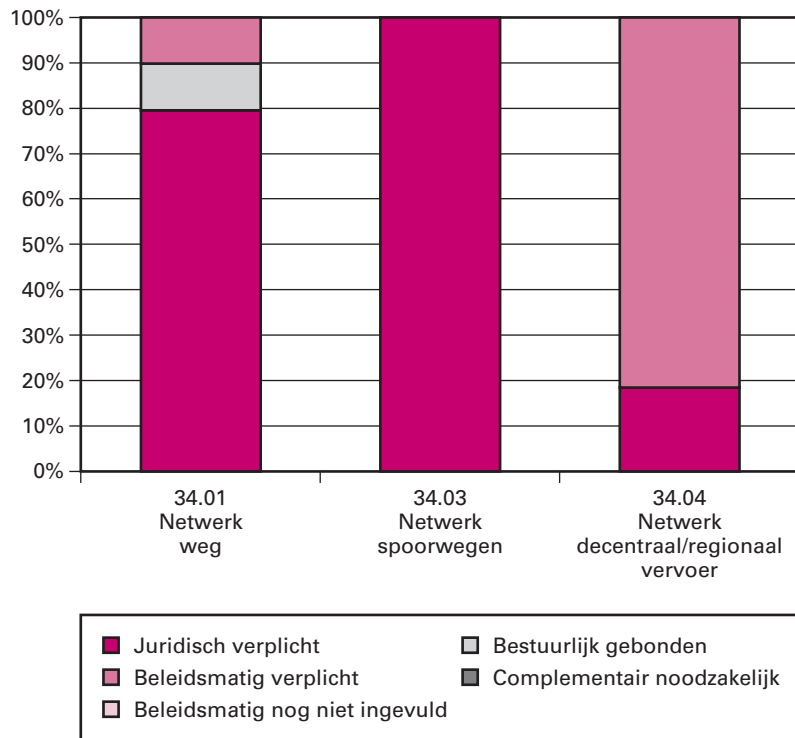
- Nederland en de economische kerngebieden goed bereikbaar zijn en blijven, op regionale, nationale en internationale schaal.
- Netwerken en modaliteiten goed op elkaar aangesloten zijn.
- Reizigers en verladers meer keuzevrijheid in vervoerswijze hebben en profiteren van betrouwbare reistijden.

Halveren van gemiddelde doorlooptijd van infrastructurele projecten door betere besluitvorming, samenwerking, wetgeving en budgettering, waardoor de bereikbaarheid in Nederland wordt verbeterd en een aantal hardnekkige fileknelpunten wordt opgelost.

Tabel budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)							
34. Betrouwbare netwerken en acceptabele reistijd	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Verplichtingen	213 508	51 552	57 331	38 089	26 731	25 237	25 237
Uitgaven	106 234	99 968	78 699	60 403	48 231	38 737	36 737
<i>34.01 Netwerk weg</i>	<i>16 685</i>	<i>15 289</i>	<i>8 723</i>	<i>8 885</i>	<i>5 728</i>	<i>4 229</i>	<i>4 229</i>
34.01.01 Algemene strategie- en beleidsontwikkeling	11 708	13 965	7 445	7 444	4 287	2 788	2 788
34.01.02 Beheer en onderhoud	136	88	87	87	87	87	87
34.01.03 Anders betalen voor mobiliteit							
34.01.04 Benutting en aanleg van weginfrastructuur	2 403	629	629	629	629	629	629
34.01.06 Weginfrastructuur voor het goederenvervoer	442	607	562	725	725	725	725
34.01.07 Inspectie Verkeer en Waterstaat	1 996						
<i>34.02 Netwerk vaarwegen</i>	<i>2 236</i>	<i>2 256</i>	<i>2 194</i>	<i>2 194</i>	<i>2 181</i>	<i>2 182</i>	<i>2 182</i>
34.02.01 Vaarweginfrastructuur	2 236	2 256	2 194	2 194	2 181	2 182	2 182
<i>34.03 Netwerk spoor</i>	<i>44 038</i>	<i>49 441</i>	<i>36 374</i>	<i>31 539</i>	<i>26 595</i>	<i>18 599</i>	<i>18 599</i>
34.03.01 Algemene strategie- en beleidsontwikkeling	1 034	819	476	356	356	356	356
34.03.02 Beheer conform Spoorwegwet	746	707	557	513	513	513	513
34.03.03 Beheer overig	660	706	635	512	512	512	512
34.03.04 Vervoer conform Concessiewet	40 768	47 066	34 563	30 015	25 071	17 075	17 075
34.03.05 Vervoer overig	103	143	143	143	143	143	143
34.03.06 Kwaliteit spoorverbindingen goederenvervoer							
34.03.07 Inspectie Verkeer en Waterstaat	727						
<i>34.04 Netwerk decentraal/regionaal vervoer</i>	<i>86 275</i>	<i>32 982</i>	<i>31 408</i>	<i>17 785</i>	<i>13 727</i>	<i>13 727</i>	<i>11 727</i>
34.04.01 Algemene strategie- en beleidsontwikkeling	4 193	3 967	3 284	2 989	3 091	3 091	3 091
34.04.02 Samenwerking Rijk en decentrale overheden	768						
34.04.03 Stim. dec. overh., bedrijfsleven en maatsch. org.	6 578						
34.04.04 Stimulering marktwerking OV	13 782	8 046	1 129	210	110	110	110
34.04.05 Stimulering toegankelijkheid OV	279						
34.04.06 Stimulering marktwerking Taxi	3 211						
34.04.07 Inspectie Verkeer en Waterstaat	14 464	3 624	937	869	788	787	787
34.04.08 Regionale Bereikbaarheid		8 557	21 951	10 320	6 441	6 442	4 442
34.04.09 Regionale OV systemen		8 788	4 107	3 397	3 297	3 297	3 297
Van de totale uitgaven:							
<i>Apparaatsuitgaven</i>	<i>15 187</i>	<i>13 167</i>	<i>8 300</i>	<i>8 133</i>	<i>7 392</i>	<i>5 893</i>	<i>5 893</i>
<i>Baten-lastendiensten</i>	<i>22 022</i>	<i>6 649</i>	<i>4 191</i>	<i>4 121</i>	<i>4 035</i>	<i>4 034</i>	<i>4 034</i>
<i>Restant</i>	<i>112 025</i>	<i>80 152</i>	<i>66 208</i>	<i>48 149</i>	<i>36 804</i>	<i>28 810</i>	<i>26 810</i>
34.09 Ontvangsten	988	98	98	98	98	98	98

Budgetflexibiliteit



Absolute budgetflexibiliteit in € * 1 000		
34.01 Network Weg		
<i>juridisch verplicht</i>	3 105	<i>complementair noodzakelijk</i>
<i>bestuurlijk gebonden</i>	400	<i>beleidsmatig nog niet ingevuld</i>
<i>beleidsmatig verplicht</i>	398	
34.03 Network spoorwegen		
<i>juridisch verplicht</i>	34 742	<i>complementair noodzakelijk</i>
<i>bestuurlijk gebonden</i>		<i>beleidsmatig nog niet ingevuld</i>
<i>beleidsmatig verplicht</i>		
34.04 Network decentr./reg.vervoer		
<i>juridisch verplicht</i>	5 070	<i>complementair noodzakelijk</i>
<i>bestuurlijk gebonden</i>		<i>beleidsmatig nog niet ingevuld</i>
<i>beleidsmatig verplicht</i>	22 493	

34.01 Network weg

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

34.02 Vaarwegen

Dit onderdeel bevat geen programma-uitgaven.

34.03 Network spoorwegen

Het overgrote deel van deze middelen bestaat uit de contractsector-diensten die juridisch zijn verplicht.

34.04 Netwerk decentraal en regionaal vervoer

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

34.01 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 (b.v. als gevolg van calamiteiten) en files te beperken en om de reistijd van deur tot deur waar nodig te verbeteren.

Producten

Algemene strategie en beleidsontwikkeling

Voor de invulling en uitwerking van de gebiedsagenda's uit de Mobiliteits-Aanpak (Kamerstukken II, 2008–2009, 31 305, nr. 80) zal een Nationale Markt en Capaciteitsanalyse (NMCA) worden uitgevoerd. 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 activiteiten zijn op het Infrastructuurfonds (artikel 12) terug te vinden.

Anders Betalen voor Mobiliteit

In de Nota Mobiliteit – van deur tot deur (Kamerstukken II, 2004–2005, 29 644, nr. 6) is gekozen voor een eerlijke en transparante wijze voor betalen voor mobiliteit (naar tijd, plaats en milieukeurmerken), met positieve effecten op bereikbaarheid en milieu.

Voor een beschrijving van de activiteiten en 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-deurbereikbaarheid voorop. Uitvoering van de Spoedaanpak wegen en het overige MIRT-programma (zie artikel 12 van het Infrastructuurfonds).

Het optimaal benutten van de huidige infrastructuur is een belangrijke pijler om de bereikbaarheid te vergroten. Op dit terrein zijn en worden verschillende acties ondernomen op basis van het begin 2008 gepresenteerde «Beleidskader benutten» (Kamerstukken II, 2007–2008, 31 305, nr. 4). Een belangrijk onderdeel hiervan is de uitvoering van de Mobiliteitsaanpak (actieprogramma Wegen) waarbij benuttingsmaatregelen netwerkbreed worden ingezet (zie artikel 12.03 van het Infrastructuurfonds).

Verkeersmanagement

Het beleid is erop gericht om het rijkswegennet in samenhang met het regionaal wegennet te optimaliseren (gebiedsgericht verkeersmanagement). Het publiek private strategische beraad voor verkeersinformatie en verkeersmanagement zal in 2011 een advies aan de minister uitbrengen over de strategische ontwikkelingen van verkeersmanagement en verkeersinformatie in Nederland. In het kader van het «Beleidskader Benutten» zijn diverse proeven in gang gezet en is er nadrukkelijk aandacht voor de evaluatie van proeven en lopende programma's. De uitkomsten kunnen richting geven aan het nieuwe kabinet bij de verdere ontwikkeling van verkeersmanagement.

Weginfrastructuur voor het goederenvervoer

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

- uitvoeren van de vrachtspecifieke actielijnen (bijvoorbeeld verlenging in-/uitvoegstroken en wegvakken op specifieke locaties met veel vrachtverkeer; maatregelen zitten in de MobiliteitsAanpak;
- voortzetten van de regiefunctie op het dossier stedelijke distributie (aanjaagfunctie, kennisfunctie, bemiddeling) middels een door de minister ingestelde «Ambassadeur stedelijke distributie» (Ambassadeur Stedelijke Distributie – Home) en monitoring via het Nationale Mobiliteitsberaad (NMB, Overleg – Ministerie van Verkeer en Waterstaat);
- realiseren van kleinschalige infrastructurele voorzieningen voor het wegvervoer, zoals bijvoorbeeld veiligheid op verzorgingsplaatsen langs het hoofdwegennet en uitwerking van de visie op verzorgingsplaatsen. Deze visie wordt in 2010 naar de Tweede Kamer gestuurd.

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

Algemene strategie en beleidsontwikkeling

De meetbare gegevens voor dit product zijn hieronder bij de overige producten weergegeven. Aangezien de genoemde activiteiten gericht zijn op zowel Beheer en onderhoud, Anders Betalen voor Mobiliteit, Verkeersmanagement, Benutting en aanleg van weginfrastructuur en Weginfrastructuur voor het goederenvervoer zijn hiervoor geen aparte meetbare gegevens ontwikkeld.

Beheer en onderhoud

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

Anders Betalen voor Mobiliteit

De verantwoording over de voortgang van Anders Betalen voor Mobiliteit verloopt via een periodieke halfjaarlijkse rapportage aan de Kamer in het kader van de Regeling Grote Projecten.

De effecten van Anders Betalen voor Mobiliteit en daarmee de bijdrage aan de doelstellingen ten aanzien van bereikbaarheid, voertuigverliesuren, milieu en verkeersveiligheid is gekoppeld aan de bredere doelstellingen

Beleidsartikel 34

van de Nota Mobiliteit. Met het beleidsarme karakter van ABvM is op dit moment onzeker in hoeverre de kilometerprijs hieraan kan bijdragen.

Benutting en aanleg van weginfrastructuur, weginfrastructuur voor het goederenvervoer

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

Indicator: Acceptabele reistijd						
	Basis- waarde 2000	2006	2007	2008	2009	Streef- waarde 2020
Een acceptabele reistijd: percentage waar de streefwaarde wordt gehaald ¹	89%	82%	80%	80%	84%	100%

¹ Er zijn 188 trajecten (alle autosnelwegen binnen het hoofdwegennet). Hiervan zijn er 82trajecten onbemeten. Aangenomen is dat deze onbemeten trajecten voldoen aan de gewenste reistijd in de spits omdat dit de minst drukke trajecten zijn. De reistijd op een traject is acceptabel als de reistijd in spits maximaal 1,5 x reistijd buiten spits is (referentiesnelheid 100 km/uur). Op stedelijke ringwegen is dat maximaal 2x de reistijd buiten de spits.

Bron: Rijkswaterstaat/DVS 2009

Toelichting

Het beoogde doel in 2020 is dat op alle trajecten (100%) de reistijd voldoet aan de streefwaarden uit de Nota Mobiliteit. In 2009 geldt dat voor 84% van de trajecten. Naast de met behulp van extra middelen genomen maatregelen uit het aanvullend beleidsakkoord heeft ook een aantal gerealiseerde bouwprojecten geholpen om het percentage t.o.v. 2008 te verbeteren. Het verdere bouwprogramma uit het MIRT 2010 en de invoering van ABvM zorgen voor een verdere verhoging tot de beoogde 100% in 2020.

Indicator: Betrouwbaarheidspercentage hoofdwegennet						
	Basis- waarde 2000	2006	2007	2008	2009	Streef- waarde 2020
Betrouwbaarheidspercentage: percentage van de verplaatsing in de spits op het HWN dat op tijd is ¹	94%	91%	90%	90%	92%	95%

¹ «Op tijd» wil zeggen op langere afstanden (boven 50 km) maximaal 20% vroeger of later dan de verwachte reistijd en op kortere afstanden maximaal 10 minuten korter of langer dan de verwachte reistijd op een bepaald tijdstip van de dag. 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.

Bron: Rijkswaterstaat DVS,2009

Toelichting

Het beoogde doel in 2020 is dat 95% van de ritten «op tijd» afgewikkeld worden. In 2009 geldt dat voor 92% van de ritten. Naast de verstrekte middelen uit het aanvullend beleidsakkoord heeft ook een aantal gerealiseerde bouwprojecten en verkeersmanagement geholpen om het percentage t.o.v. 2008 te verbeteren. Het verdere bouwprogramma uit het MIRT 2010 en de invoering van ABvM zorgen voor een verdere verhoging tot de beoogde 95% in 2020. De prestatie is beter dan in 2008.

Indicator: Voertuigverliesuren							
	Basis- waarde 2000	2005	2006	2007	2008	2009	Streef- waarde 2020
Voertuigverliesuren in files; index 2000 = 100 ¹	100	129	143	157	158	140	60

¹ Het Rijk heeft de ambitie de filezwaarte (in voertuigverliesuren) op het hoofdwegennet in 2020 terug te brengen tot het niveau van 1992. De TK heeft bij de behandeling van de NoMo aangeven dat ook op deze doelstelling moet worden gestuurd. De streefwaarde gaat ervan uit dat Anders Betalen voor Mobiliteit wordt ingevoerd.

Bron: Rijkswaterstaat DVS, 2009

Toelichting

De stijging van het aantal voertuigverliesuren is in de Nota Mobiliteit verwacht en zal naar verwachting doorzetten tot aan de invoering van Anders Betalen voor Mobiliteit. In 2008 is de filedruk slechts licht toegenomen. Naar verwachting is dit een tijdelijk effect veroorzaakt door de gevolgen van de kredietcrisis.

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 voorgenomen maatregelen op het gebied van bouwen, benutten en beprijzen (uit onder meer de Mobiliteitsaanpak) worden uitgevoerd om zo het aantal voertuigverliesuren in de hand te houden.

Extracomptabele verwijzingen

Verwijzing naar het Infrastructuurfonds (IF)

Overzicht uitgaven op het Infrastructuurfonds (x € 1 mln)							
Art. Omschrijving	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Art 12 Hoofdwegennet	2 909	2 991	3 032	2 892	3 065	3 751	2 424

Belastinguitgaven

Meerjarenraming van belastinguitgaven (x € mln), budgettair belang op transactiebasis							
Omschrijving	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Vervoer van personen (w.o. openbaar vervoer)	656	753	787	822	859	897	937

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 voor concrete activiteiten het Plan van Aanpak Onderhoud (2003), bijlage bij Kamerstukken II, 2003–2004, 29 200 XII, nr. 1 en MIRT-projectenboek).

Beleidsartikel 34

- versneld uitvoeren van het achterstallig-onderhoudsprogramma vaarwegen;
- uitvoeren van het reguliere beheer- en onderhoudsprogramma vaarwegen;
- verbeteren van het bedieningsniveau van sluisen en bruggen;
- uitvoeren van het aanlegprogramma vaarwegen.

De financiering van het beheer- en onderhoudsprogramma en het Aanlegprogramma vindt plaats via artikel 15 van het Infrastructuurfonds. Via dat artikel 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 Gebiedsagenda's met als doel versterking van de gehele logistieke keten;
 - pleiten in internationaal verband voor het opheffen van infrastructurele knelpunten in het Trans Europese Netwerk (TEN; Trans-europese netwerken);
 - monitoren van de belangrijkste ontwikkelingen in de groei van het vervoer van goederen over water.

Meetbare gegevens

Vaarweginfrastructuur

Om de effectiviteit van het vaarwegenbeleid te meten wordt sinds enige jaren de indicator «betrouwbaarheid reistijd vaarwegen» uitgewerkt. Deze indicator zal gevuld worden met gegevens over o.a. onderhoudsregime, verkeersmanagement, informatievoorziening naar de gebruiker, beschikbaarheid van ligplaatsen, passagetijd sluisen en bruggen. Veel van deze gegevens komen pas beschikbaar na invoering van River Information Services op de Nederlandse vaarwegen, inclusief het uitrusten van alle schepen met AIS transponders.

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

Indicator: Passeertijd sluisen					
	Realisatie 2008	Realisatie 2009	Streefwaarde 2010	Streefwaarde 2011	Streefwaarde 2012
Hoofdtransportas	63%	75%	80%	80%	85%
Hoofdvaarweg	84%	85%	75%	75%	75%
Overige vaarweg	92%	90%	70%	70%	70%

Bron: Rijkswaterstaat/Dienst Verkeer en Scheepvaart (DVS), 2010.

Extracomptabele verwijzingen

Verwijzing naar het Infrastructuurfonds (IF)

Overzicht uitgaven op het Infrastructuurfonds (x € 1 000)						
Art. Omschrijving	2010	2011	2012	2013	2014	2015
IF 15 Hoofdvaarwegennet	939 164	928 122	905 306	799 501	678 214	794 411

34.03 Netwerk Spoor: Betrouwbaarheid en capaciteit van het spoornetwerk vergroten

Motivering

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

Producten

Algemene strategie en beleidsontwikkeling

Algemene beleidsontwikkeling en -ondersteuning die productoverstijgend is, op het gebied van netwerk spoor.

In 2011 vindt verder uitvoering en implementatie plaats van de maatregelen die voortvloeien uit het kabinetsstandpunt over de evaluatie van de spoorwetgeving (kamerstuk 2008–2009, 31 987, nr. 1); dit omvat o.a.:

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

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.
- Een van de onderdelen betreft het uitvoering geven 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. Het gaat hierbij met name om het oplossen van capaciteits- en punctualiteits-knelpunten en het versneld uitvoeren van onderhoud en vervanging.

De bovenstaande uitvoeringsmaatregelen worden op het Infrastructuurfonds artikel 13 geraamd.

Beheer overig

Dit betreft 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.

- 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;

Beleidsartikel 34

- vijf diensten zijn in het HRN opgenomen; waarvan één dienst (Zwolle–Enschede) per 2015 alsnog in aanmerking komt voor decentralisatie (na realisatie combi-tunnel Nijverdal);
- één dienst wordt na realisatie van de spoorverdubbeling Houten-Houten Castellum in het HRN opgenomen;
- vier diensten worden t/m 2014 door NS gereden.

Voor het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer is € 4,5 mrd. gereserveerd en worden vijf planstudies uitgevoerd, waaronder OV-SAAL. In juni 2010 heeft het kabinet een voorkeursbeslissing genomen. Na behandeling door de Tweede Kamer wordt het vervolg van de planstudies gestart, gericht op onder andere tracé- en realisatiebesluiten. De Tweede Kamer ontvangt elk half jaar een voortgangsrapportage over de uitvoering van de spoorambities.

Vervoer overig

Dit betreft met name het vervoer over de HSL-zuid door High Speed Alliance (HSA). In 2010 is de privaatrechtelijke concessieovereenkomst met HSA omgezet in een publiekrechtelijke concessie conform de Wet personenvervoer 2000. De looptijd van 15 jaar van de concessie is ingegaan op 1 juli 2009. Er wordt toezicht gehouden op de naleving van de concessie-overeenkomst met HSA.

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. 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 aan deze doelstelling door het afgeven van vergunningen en certificaten:

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

Meetbare gegevens

Algemene strategie en beleidsontwikkeling

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

Beheer conform Spoorwegwet, Beheer overig en Vervoer conform concessiewet

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

Beleidsartikel 34

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

Een uitgebreider overzicht is opgenomen in het Beheerplan en Vervoerplan en in de onderhoudsparagraaf van het MIRT-projectenboek.

Indicator Beschikbaarheid Hoofdspoorweginfrastructuur (HSI, dit is incl. de regionale spoorlijnen, maar excl. BTR en HSL)					
	Realisatie 2006	Realisatie 2007	Realisatie 2008	Grenswaarde 2009	Streefwaarde 2011 e.v.
Beschikbaarheid HSI	99,3%	99,4%	99,62%	99,49%	99,47%

Bron: ProRail, Beheerplan 2010

Indicator 5-minuten punctualiteit reizigersvervoer Hoofdrailnet (HRN)				
	2008	2009	2010	2011–2014
Punctualiteit reizigersvervoer HRN ¹	93,0%	92,8% realisatie	93,0%	93,0%

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

Bron: Vervoerplan 2010, NS

Toelichting

De indicator 5-minuten-punctualiteit wordt gebruikt als indicator om de punctualiteit van de treindiensten te meten en in internationaal verband te vergelijken.

Kwaliteit van spoorverbindingen voor het goederenvervoer

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

Extracomptabele verwijzingen

Verwijzing naar het Infrastructuurfonds (IF)

Overzicht uitgaven op het Infrastructuurfonds (x € 1 000)						
Art. Omschrijving	2010	2011	2012	2013	2014	2015
IF 13 Spoorwegen	2 656 358	2 435 678	2 231 194	2 304 708	2 388 046	2 549 266
IF 17.02 Betuweroute (realisatie)	46 674					
IF 17.03 Hogesnelheidslijn	83 362					
IF 17.04 Anders Betalen voor Mobiliteit	16 981	0	40 000	40 000	40 000	300 000

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

Motivering

Om de stedelijke netwerken en economische kerngebieden bereikbaar te houden als voorwaarde voor economische groei en mede mogelijk te maken dat mensen kunnen meedoen aan de samenleving moeten de decentrale overheden in staat worden gesteld betrouwbaar, snel en gemakkelijk te gebruiken regionaal openbaar vervoer (regionaal en lokaal spoor, metro, tram, bus) aan te bieden aan de reiziger.

Producten

Algemene strategie en beleidsvorming

Het Rijk is verantwoordelijk voor het wetgevend- en beleidskader en mede verantwoordelijk voor de financiering. De decentrale overheden zijn primair verantwoordelijk voor het goed functioneren van regionale OV-systemen

- De modernisering en harmonisering van de regelgeving voor lokaal treedt in werking
- De gunning van het vervoer met de Waddenveren zal afhankelijk van beroep- en bezwaarprocedures in 2011 onherroepelijk worden. Daarna zal overdracht van de concessies aan de provincies worden gezien.
- Uitvoering van een experiment voor de verlaging van de minimumleeftijd voor buschauffeurs. De inwerkingtreding is afhankelijk van het tijdpad dat de AMvB -procedure in het parlement doorloopt, alsmede van de advisering van de Raad van State. Het experiment loopt minimaal drie jaar en zal na afloop worden geëvalueerd.
- VenW blijft de kennisuitwisseling met het Kennisplatform Verkeer en Vervoer ondersteunen voor een kwaliteitsverbetering van het regionaal OV. De ondersteuning van de regionale reizigersinspraak, die tot voor kort via de Stichting Ondersteuning Collectief Personenvervoer aan Consumentenorganisaties (OPC) plaatsvond, wordt in 2011 uitgevoerd door het Kennisplatform Verkeer en Vervoer.

Betrouwbaar en veilig

- Start van de voorbereiding van de implementatie van de nieuwe Europese Verordening over passagiersrechten in het busvervoer in de Nederlandse wetgeving. Het betreft bepalingen over onder meer aansprakelijkheid, toegankelijkheid, assistentie bij haltes, reisinformatie, klachtenbehandeling en handhaving;
- Start van de uitvoeringsmaatregelen ter verbetering van de punctualiteit of de capaciteit op negen gedecentraliseerde spoorlijnen in het kader van de Quick scan van de gedecentraliseerde spoorlijnen. De bijdragen van het ministerie voor deze maatregelen worden in de regel via de Wet BDU verkeer en vervoer aan de decentrale overheden verstrekt en staan op artikel 39.02 van deze begroting.

Snel

- De inzet van het Rijk is mede erop gericht om samen met de decentrale overheden concrete maatregelen te realiseren om de snelheid en frequentie van het regionaal OV te verhogen. Het actieprogramma het regionaal OV (AROV, Regionaal openbaar vervoer – Ministerie van Verkeer en Waterstaat) levert hieraan een belangrijke bijdrage. De verwachting is dat het aantal reizigers in 2020 voor de trajecten uit dit programma met zo'n 20% is gestegen. De projecten voor 2011 worden gefinancierd uit het BDU-budget. Het Rijk heeft daartoe dit budget verhoogd met middelen uit (artikel 14) voor regionale/lokale projecten en het FES-fonds. Het actieprogramma regionaal OV bestaat uit 47 projecten die voor 2013 moeten zijn gestart. Eind 2011 zullen in totaal 44 projecten zijn gestart.
- Via het programma «Ruimte voor de Fiets» werkt het Rijk aan de verbetering en uitbreiding van fietsparkeervoorzieningen bij stations. De verwachting is dat er in 2011 ruim 30 000 nieuwe plaatsen worden gebouwd.

Gemakkelijk en comfortabel in gebruik

Met de invoering van de OV-chipkaart als vervoer- en betaalbewijs in het openbaar vervoer kan de reiziger met één kaart door de OV-keten reizen. De OV-Chipkaart wordt stapsgewijs landelijk uitgerold. De decentrale

overheden hebben in overleg met de vervoerders in 2009 een uitrolplanning opgesteld, die er toe zal leiden dat in 2010 in het hele land met de OV-chipkaart zal kunnen worden gereisd. In 2011 zal de strippenkaart in het gehele land zijn uitgezet. VenW zal het implementatieproces volgen en faciliteren en waar nodig (bij-)sturen.

Multimodale reisinformatie

In de Aanpak multimodale reisinformatie zet VenW samen met decentrale overheden en marktpartijen in op het beschikbaar krijgen van actuele gegevens zodat de reiziger in 2015 op elke plek en op elk moment een bewuste keuze kan maken voor zijn verplaatsing. Actuele en betrouwbare reisinformatie voor de weggebruiker, de openbaar vervoerreiziger en de fietser vergroten het gemak en comfort van het reizen. Actuele en betrouwbare reisinformatie vermindert de onzekerheid over de reistijd (en route) van de reiziger.

In 2011 wordt gestart met de Nationale databank openbaar vervoergegevens (NDOV, actuele reisinformatie altijd beschikbaar vanaf 2015). VenW en de decentrale overheden zijn gezamenlijk opdrachtgever voor het NDOV, zodat marktpartijen en vervoerders met de gegevens uit het NDOV reisinformatiediensten kunnen ontwikkelen en aanbieden aan de reiziger.

Voor de weggebruiker geldt dat via het NDW betere informatie beschikbaar komt voor meer wegvakken. Voor de Aanpak is een aanvraag van maximaal € 30 miljoen voorzien in het FES.

Inspectie Verkeer en Waterstaat

De inspectie houdt toezicht door het bewaken van de naleving van wet- en regelgeving, en het afgeven van vergunningen. Het toezicht richt zich op ondernemingen, chauffeurs, voertuigen en passagiers.

Naast de noodzakelijke objectinspecties verschuift het toezicht geleidelijk naar systeemtoezicht en handhavingsconvenanten.

Bij systeemtoezicht worden bedrijven die een eigen systeem hebben om de naleving te borgen doorgelicht; dit wordt aangevuld met realitychecks (fysieke inspecties).

Bij handhavingsconvenanten worden afspraken gemaakt over kwaliteitsmanagementsystemen, waarbij grote, correct nalevende bedrijven minder toezichtslast krijgen.

Bij het toezicht op taxi vervoer zijn de belangrijkste thema's:

- verschuiving van weginspecties naar bedrijfsinspecties;
- thematische acties (grensvervoer, snorders);
- risicogericht toezicht bij contractvervoer;
- systeemtoezicht bij bedrijven met een groter wagenpark;
- intensivering van het instrument bestuurlijke boete als dwangmiddel.

Meetbare gegevens

Algemene strategie en beleidsvorming

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

Regionale bereikbaarheid

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

Beleidsartikel 34

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

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

Het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (website: www.kpVV.nl) voert jaarlijks in opdracht van VenW en de decentrale concessieverleners een onderzoek uit naar de klanttevredenheid van reizigers in het regionaal OV. Vanwege de verantwoordelijkheid van de decentrale overheden voor het regionaal OV worden geen landelijke streefcijfers vastgelegd.

Kengetal Klanttevredenheid regionaal openbaar vervoer ¹					
	2005	2006	2007	2008	Realisatie 2009
Algemeen oordeel	7,0	7,0	7,0	7,2	7,2
Informatie en veiligheid	7,2	7,4	7,3	7,5	7,5
Rijcomfort	7,0	7,0	7,0	7,2	7,2
Tijd en doorstroming	6,1	6,2	6,0	6,2	6,5
Prijs	6,0	6,3	6,3	6,5	6,3

¹ Cijfers 2004–2006 zijn in 2007 aangepast (Kamerbrief 12 maart 2008, vergaderjaar 2007–2008, 23 645, nr. 191)

Bron: KpVV – klantenbarometer, 2010

Toelichting

Uit de OV Klantenbarometer 2009 (OV Klantenbarometer) blijkt dat de klantwaardering (algemeen oordeel) in de periode ten opzichte van 2008 gelijk is gebleven op een 7,2. De waardering voor de aspecten *informatie en veiligheid* en *rijcomfort* zijn gelijk gebleven t.o.v. 2008. De waardering voor *tijd en doorstroming* is met 0,3 punt gestegen. Het resultaat voor het aspect *prijs* is met 0,2 punt gedaald ten opzichte van 2008. Het gaat hier overigens wel om het landelijk gemiddelde. De resultaten van de klantenbarometer worden door de decentrale overheden (de concessieverleners) gebruikt in het concessiebeheer. De resultaten worden met de concessiehouder besproken. In de concessies zijn bonus/malussen opgenomen met betrekking tot de resultaten van de Klantenbarometer.

Indicator Aanbestedingsgraad regionaal OV						
	Basis-waarde 2002	2006	2007	2008	2009	Streef-waarde
Aanbestedingsgraad regionaal Openbaar Vervoer (excl. G3)	5%	56%	72%	92%	92%	100%
G3-steden (A'dam, R'dam, Den Haag, Utrecht)						n.v.t.

Bron: VenW, 2010

Toelichting

In 2009 is de aanbestedingsgraad van regionaal OV (excl. G3) gelijk gebleven op 92%. De streefwaarde van 100% zal niet worden gehaald, omdat er ontheffingen van de aanbestedingsplicht zijn afgegeven. De G3 zijn, in het wetsvoorstel «wijziging Wet Personenvervoer 2000 in de Public Service Organisation (PSO)» (motie Roefs), uitgezonderd van openbare aanbesteding.

Kengetal Overzicht reizigerskilometers regionaal OV (x 1 mrd) ¹⁸					
	2005	2006	2007	2008	Realisatie 2009
Stadsregio's	3,5	3,6	3,6	3,6	2,9
Provincies	2,8	2,9	2,9	2,8	3,8
Totaal	6,4	6,5	6,5	6,4	6,6

¹⁸ De reizigerskilometers hebben alleen betrekking op de kilometers afgelegd met bus, trein en metro. De reizigerskilometers met de regionale treinen afgelegd zijn niet meegeteld.

Bron: WROOV 2010

Toelichting

In 2009 is sprake van een stijging van 3,7% t.o.v. 2008. Belangrijke oorzaken van deze stijging zijn:

1. voortgezette stijging van studenten (aandeel 0,7%)
2. wegvallen van het effect van stakingen in het streekvervoer in 2008 (effect ca. 2%)
3. invoering RandstadRail (effect ca. 0,5%).

Verbeteren regionale OV-systemen

De decentrale overheden en vervoerders zijn primair verantwoordelijk voor het verbeteren van de regionale OV-systemen. VenW heeft een coördinerende en stimulerende functie.

Centraal staat het borgen van de publieke belangen in het taxivervoer (veiligheid, betrouwbaarheid, beschikbaarheid, betaalbaarheid). VenW werkt hiertoe samen met de grote steden, belangenorganisaties en taxibranchen aan een kwaliteitsverbetering van zowel het straattaxivervoer als het contractvervoer in Nederland. In 2011 zal verder invulling worden gegeven aan verschillende uitvoeringsmaatregelen die op basis van de Toekomstvisie Taxi (Taximarkt sturen op kwaliteit – Ministerie van Verkeer en Waterstaat) zijn opgesteld in nauwe samenwerking met vertegenwoordigers van de grote steden, belangenorganisaties en de taxibranchen. Door middel van aanvullende gemeentelijke bevoegdheden wordt het voor gemeenten mogelijk om, afhankelijk van de specifieke lokale situatie, maatwerk te leveren om de kwaliteit van het gemeentelijk straattaxivervoer te verbeteren en lokale problemen op te lossen. Deze maatregelen kunnen zich richten op herkenbaarheid, traceerbaarheid en groepsvorming. Als lid van een groep zijn individuele taxichauffeurs beter herkenbaar en aanspreekbaar op de geleverde prestatie. Daarnaast krijgen gemeenten ook de mogelijkheid om rechtstreeks op kwaliteit in te grijpen. Het wetsvoorstel behelst daarnaast een aantal wijzigingen ten behoeve van overzichtelijkheid en vereenvoudiging van de regelgeving voor taxivervoer.

De verschillende maatregelen zijn opgenomen in een wijziging van de Wet Personenvervoer 2000 en het Besluit Personenvervoer 2000 die eind 2009 voor advies zijn verzonden naar de Raad van State. Het voorstel tot wijziging van de Wet Personenvervoer is in juni 2010 aan de Tweede Kamer voorgelegd. De beoogde inwerkingtreding is 1 januari 2011. De wijziging van het Besluit Personenvervoer is op 1 juli 2010 in werking getreden.

Kengetallen taxi			
Output	Verwachte ontwikkeling	Landelijke ontwikkeling relatief	4 grote steden
1. Waardering consument ¹ (gebruikers)	Verbetering	Constant hoog: 2005: 7,2 (precies: 7,16) 2006: 7,2 (precies: 7,22) 2007: 7,2 2008: 7,3 2009: 7,2	iets lager dan het landelijk gemiddelde: 2005: niet gemeten ² 2006: 7,2 2007: 7,1 2008: 7,4 2009: 7,2
2. Prijsontwikkeling (straattaxi) ³	Prijzdaling	2005: +1,7% 2006: +1,9% 2007: +3,9% 2008: 1,2 % 2009: varieert van 1,2% voor stadsrit en 1,1% voor buitenrit ³	2005: +1,6% 2006: +2,6% 2007: +3,6% 2008: -24,6% tot +6% ⁴ 2009: varieert van 0,1% voor stadsrit en -0,1% voor buitenrit ³

¹ De waardering consument (uitgedrukt in een cijfer van 1–10): In 2009 is de landelijke waardering met 7,2 iets lager dan in 2008. In het kader van het G–4 covenant heeft zowel in 2006, 2007, 2008 en 2009 een mystery–shopper onderzoek plaats gevonden.

² In 2004 en 2005 is in de G4 niet gemeten.

³ De tariefontwikkeling bij de straattaxi: De landelijke tariefstijging bij de straattaxi wordt jaarlijks gemeten voor een tweetal referentieritten: één met vijf kilometer lengte (meest voorkomende rit in de steden) en één referentierit met een lengte van vijftien kilometer (vooral kleinere steden en platteland).

⁴ Vanaf de meting 2008 kon geen gebruik meer worden gemaakt van de oorspronkelijke referentierit, omdat in de huidige tariefstructuur tijd geen rol speelt in het tarief. In het verleden bepaalden tijd én afstand de ritprijs.

Bron Waardering consument 2005–2006: Taximonitor 2005 en verder Socialdata B.V. Vanaf 2008 vindt de meting plaats door I&O research.

Bron Prijsontwikkeling 2006–2009: Monitortarieven en bedrijfsontwikkeling, TNS Nipo consult.

Toelichting

Zowel de waardering van de consument als de prijsontwikkeling in de straattaxi worden structureel gemeten. De gemiddelde waardering in de periode 2000–2009 bedraagt 7,3. In de vier grote steden ligt de klantwaardering tussen 2000 en 2007 steeds rond de 7,2 en is in 2008 toegenomen tot 7,4. Voor het jaar 2009 bedraagt de klantwaardering in de vier grote steden 7,2.

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

De tariefontwikkeling vanaf 2008 betreft de per 1/2/2008 verplicht te hanteren tariefstructuur.

OV-Chipkaart

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

Inspectie VenW

De meetbare gegevens voor het onderdeel Taxi zijn verwerkt bij artikel 32.01.

Extracomptabele verwijzingen

Belastinguitgaven

Meerjarenraming van belastinguitgaven (x € mln.), budgettair belang op transactiebasis							
Omschrijving	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Teruggaaf taxi's	50	54	55	57	59	61	63
Vrijstelling taxi's	46	52	53	54	56	57	59

Beleidsartikel 34

Overzicht onderzoek naar de doelmatigheid en de doeltreffendheid van beleid					
Onderzoek	Onderwerp	Operati- oneel doel	Start	Afgerond	Vindplaats
Beleidsdoorlichting	Netwerk weg	34.01	2009	2010	
	Netwerk vaarwegen	34.02	2012	2012	
	BDU Verkeer en vervoer	34.04	2010	2010	
Effectenonderzoek ex post	Ruimte voor de fiets	34.03	jaarlijkse monitoring		http://www.prorail.nl/ Publiek/ ruimtevoordefiets/ Pages/ Ruimtevoordefiets.aspx

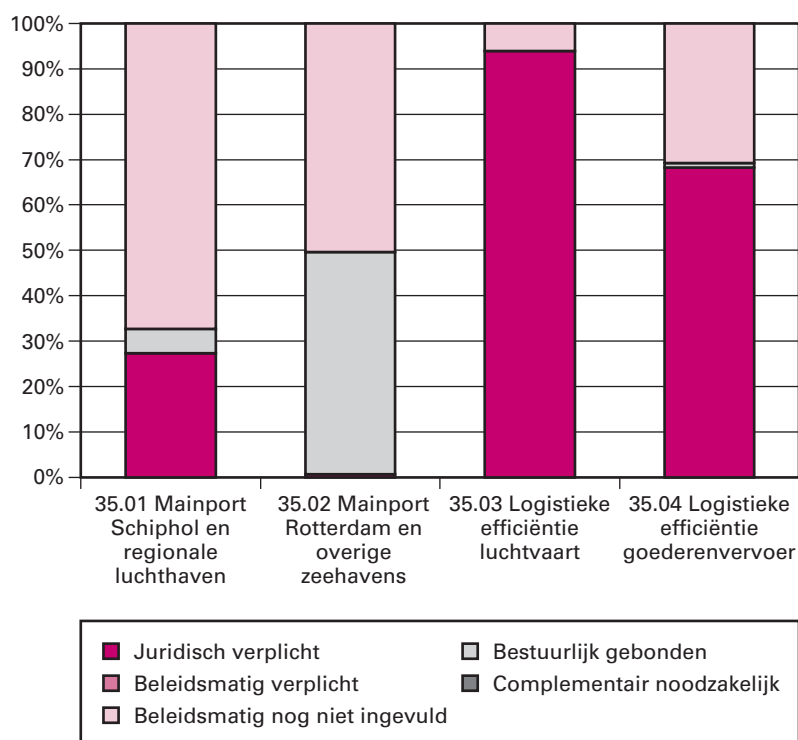
35 Mainports en logistiek

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

Tabel budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht budgettaire gevolgen van beleid (in € 1 000)							
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
35. Mainports en logistiek							
Verplichtingen	77 554	71 010	58 250	57 729	55 351	53 423	53 431
Uitgaven	86 527	70 114	65 266	61 119	56 489	53 931	53 431
<i>35.01 Mainport Schiphol en reg. Luchthavens</i>	<i>7 126</i>	<i>8 463</i>	<i>6 982</i>	<i>6 228</i>	<i>4 659</i>	<i>4 659</i>	<i>4 659</i>
35.01.01 Kostenconvenant Schiphol	5	46	0	0	0	0	0
35.01.02 Ontwikkeling luchthavens	4 905	5 485	3 882	3 578	3 259	3 259	3 259
35.01.03 Evaluatie Schipholbeleid	0	0	0	0	0	0	0
35.01.04 Implementatie Schipholwet en luchthavenbesluiten	0	0	0	0	0	0	0
35.01.05 Regelgeving Regionale en Kleine Luchthavens	1 615	2 932	3 100	2 650	1 400	1 400	1 400
35.01.06 Inspectie VenW	601	0	0	0	0	0	0
<i>35.02 Mainport Rotterdam en overige zeehavens</i>	<i>1 941</i>	<i>1 565</i>	<i>1 265</i>	<i>1 164</i>	<i>1 190</i>	<i>1 165</i>	<i>1 165</i>
35.02.01 Verbetering marktwerking	845	943	888	787	813	788	788
35.02.02 Formuleren maatschappelijke randvoorwaarden	426	227	197	197	197	197	197
35.02.03 Instandhouden en verbeteren infracapaciteit	670	395	180	180	180	180	180
<i>35.03 Logistieke efficiëntie luchtvaart</i>	<i>43 334</i>	<i>36 848</i>	<i>35 411</i>	<i>35 140</i>	<i>34 963</i>	<i>33 608</i>	<i>33 608</i>
35.03.01 Kennis luchtvaart en luchthavens	35 881	27 299	27 548	27 622	27 623	26 273	26 273
35.03.02 Luchtruim	1 974	2 236	1 826	1 826	1 826	1 826	1 826
35.03.03 Marktordening en markttoegang	2 853	3 658	2 648	2 536	2 436	2 436	2 436
35.03.04 Inspectie VenW	2 626	3 655	3 389	3 156	3 078	3 073	3 073
<i>35.04 Logistieke efficiëntie goederenvervoer</i>	<i>34 126</i>	<i>23 238</i>	<i>21 608</i>	<i>18 587</i>	<i>15 677</i>	<i>14 499</i>	<i>13 999</i>
35.04.01 Vergroting strategische en internationale oriëntatie	4 792	4 863	3 495	3 601	3 608	3 608	3 608
35.04.02 Logistieke efficiëntie zee- en kustvaart	5 324	5 185	5 202	4 471	3 112	2 527	2 027
35.04.03 Logistieke efficiëntie binnenvaart	4 227	4 934	4 057	2 964	1 431	938	938
35.04.04 Logistieke efficiëntie wegvervoer	5 819	3 426	4 811	3 775	3 759	3 659	3 659
35.04.05 Logistieke efficiëntie spoor-vervoer	13 762	4 830	4 043	3 776	3 767	3 767	3 767
35.04.06 Inspectie VenW	202	0	0	0	0	0	0
Van totale uitgaven:							
<i>Apparaatsuitgaven</i>	<i>14 578</i>	<i>13 989</i>	<i>11 531</i>	<i>11 194</i>	<i>11 177</i>	<i>11 177</i>	<i>11 177</i>
<i>Baten-lastendiensten</i>	<i>7 099</i>	<i>5 676</i>	<i>7 129</i>	<i>6 897</i>	<i>6 813</i>	<i>6 808</i>	<i>6 808</i>
<i>Restant</i>	<i>64 850</i>	<i>50 449</i>	<i>46 606</i>	<i>43 028</i>	<i>38 499</i>	<i>35 946</i>	<i>35 446</i>
– Ontvangsten	9 868	5 706	5 681	5 681	5 681	5 681	5 681
35.09.01 Ontvangsten Stichting Buisleidingen-straat	2 876	2 042	2 042	2 042	2 042	2 042	2 042
35.09.02 Overige ontvangsten	6 992	3 664	3 639	3 639	3 639	3 639	3 639

Budgetflexibiliteit



Absolute budgetflexibiliteit in € x 1 000

35.01 Mainport Schiphol en regionale luchthavens			
<i>juridisch verplicht</i>	1 300	<i>complementair noodzakelijk</i>	
<i>bestuurlijk gebonden</i>	260	<i>beleidsmatig nog niet ingevuld</i>	
<i>beleidsmatig verplicht</i>	3 214		
35.02 Mainport Rotterdam en overige zeehavens			
<i>juridisch verplicht</i>	2	<i>complementair noodzakelijk</i>	
<i>bestuurlijk gebonden</i>	150	<i>beleidsmatig nog niet ingevuld</i>	
<i>beleidsmatig verplicht</i>	155		
35.03 Logistieke efficiëntie luchtvaart			
<i>juridisch verplicht</i>	27 575	<i>complementair noodzakelijk</i>	
<i>bestuurlijk gebonden</i>		<i>beleidsmatig nog niet ingevuld</i>	
<i>beleidsmatig verplicht</i>	1 784		
35.04 Logistieke efficiëntie goederenvervoer			
<i>juridisch verplicht</i>	8 309	<i>complementair noodzakelijk</i>	
<i>bestuurlijk gebonden</i>	105	<i>beleidsmatig nog niet ingevuld</i>	
<i>beleidsmatig verplicht</i>	3 752		

Mainport Schiphol en regionale luchthavens

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

Mainport Rotterdam en overige zeehavens

De bestuurlijk gebonden en beleidsmatig verplichte uitgaven hebben voornamelijk betrekking op uitgaven in het kader van het stroomlijnen van overheidsinterventies, Randstad 2010, de verzelfstandiging IJmond en de monitoring van beleidsindicatoren.

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 beleidsmatig verplichte uitgaven hebben voornamelijk betrekking op een subsidie aan het Maritiem Research Instituut Nederland (MARIN), een subsidie aan de Stichting Nederland Maritiem Land (NML), subsidies in het kader van het Dieselakkoord, subsidies voor piketdiensten brandweer en uitgaven voor European Train Control System (ETCS).

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 leefomgeving (geluid en emissies), externe veiligheid en luchtvaartveiligheid.

Aan de Alderstafel Schiphol is een overeenkomst gesloten over een selectieve ontwikkeling tot 2020 naar maximaal 510 000 vliegtuigbewegingen in samenhang met hinderbeperkende maatregelen, projecten ter verbetering van de leefomgeving en een te ontwikkelen nieuw normen- en handhavingstelsel. Deze overeenkomst is door de betrokken partijen een en ondeelbaar verklaard. Dit advies heeft een brede steun gekregen in de Tweede Kamer en bevindt zich in de uitvoerende fase.

- Voor Schiphol is in lijn met het advies van Alders, gekozen voor een selectieve groei naar maximaal 510 000 vliegtuigbewegingen in 2020 voor vliegbewegingen die bijdragen aan de mainportfunctie. Bij een verwachte vraag van 580 000 vliegbewegingen op Schiphol in 2020, betekent dit dat voor 70 000 vliegtuigbewegingen niet-mainportgebonden verkeer extra capaciteit moet worden gecreëerd op de luchthavens van Lelystad en Eindhoven, waarbij wordt uitgegaan van een gelijke verdeling. Het tempo waarop dit gebeurt moet passen bij de marktontwikkeling.
- De groei van de luchthavens van Lelystad en Eindhoven die deze verplaatsing teweegbrengt, moet passen bij de ruimtelijk-economische structuur van de regio's en mag niet ten koste gaan van de Nederlandse militaire functies van Eindhoven.
Op basis van de uitkomsten van de Alderstafels voor Eindhoven en Lelystad, zal het nieuwe kabinet in 2011 een besluit nemen over de verdere ontwikkeling van deze luchthavens. Indien aan de orde,

- worden vervolgens de formele procedures doorlopen om de uitkomsten vast te leggen in luchthavenbesluiten.
- In 2011 lopen experimenten voor hinderbeperkende maatregelen en wordt door de Stichting voor de leefomgeving gewerkt aan het oplossen van de zogeheten «schrijnende gevallen» en worden nadere afspraken gemaakt voor de financiering van gebiedsgerichte projecten. In 2012 vindt de eerste vierjaarlijkse evaluatie plaats van de afspraken.
 - Het nieuwe normen- en handhavingstelsel wordt in 2011 en 2012 in een tweejarig experiment beproefd. De kern bestaat uit regels voor strikt geluidspreferent baangebruik. Indien de uitkomst van het experiment positief is wordt in 2012 besloten tot het vervangen van het huidige normen- en handhavingstelsel door het nieuwe. Hierna volgt het formele wetgevingstraject.
 - Invulling geven aan het advies van de commissie Ruimtelijke Ontwikkeling Luchthavens (ROL) door het ontwikkelen van een mainportvisie die de basis moet vormen voor besluitvorming over de verdere ontwikkeling van Schiphol op langere termijn. Belangrijke elementen zijn de bereikbaarheid van mainports, inzet op economische activiteiten en clusters, die goed zijn voor het netwerk op Schiphol en het agenderen van maatregelen en principes in de ruimtelijke inrichting van het gebied rond Schiphol, die een bijdrage leveren aan de doelstelling van netwerkqualiteit.

Regelgeving Regionale en Kleine Luchthavens

- In 2011 worden de Aanwijzingsbesluiten van de luchthavens van nationale betekenis afgerond op basis van de oude wetgeving. Afhankelijk van de voortgang bij de diverse luchthavens in 2010 betreft dit de luchthavens van Rotterdam, Eelde, Maastricht en Lelystad.
- Voor alle luchthavens met uitzondering van Schiphol moeten omzettingsbesluiten worden opgesteld die voldoen aan de vereisten van de nieuwe regelgeving (Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens (RBML)), die op 1 november 2009 in werking is getreden.

Met de inwerkingtreding van de RBML is de besluitvorming met betrekking tot de luchthavens van regionale betekenis gedecentraliseerd naar de provincies.

- monitoren van de uitkomst van de overdracht van taken en bevoegdheden op het gebied van luchthavens van regionale betekenis naar de provincies;
- ondersteunen van provincies bij kennisopbouw op gebied van bevoegdheden kleine luchthavens.

Het Rijk blijft zelf verantwoordelijk voor de luchthavens van nationale betekenis.

Inspectie Verkeer en Waterstaat

De activiteiten voor dit product zijn met ingang van de begroting 2011 ondergebracht onder operationeel doel 33.03.

Meetbare gegevens

Luchthavens en omgeving

Voor de mainportpositie van Schiphol zijn de netwerkqualiteit en de infrastructurele voorzieningen essentieel. De netwerkqualiteit wordt mede bepaald door overheidstarieven en -maatregelen, maar is voor een groot deel niet direct beïnvloedbaar door het Rijk. Onderstaande kengetallen geven de netwerkqualiteit van Schiphol weer in vergelijking met andere grote Noordwest Europese luchthavens. Het Rijk heeft geen directe

Beleidsartikel 35

invloed op het aantal bestemmingen waar naar gevlogen wordt. Het aantal bestemmingen geeft wel een goed beeld van de kwaliteit van het netwerk.

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

Bron: Amsterdam Airport Schiphol (AAS), op basis van APGdat, februari 2010

Kengetal: Aantal vliegbewegingen per luchthaven (x 1 000)					
	Waarde 2005	Waarde 2006	Waarde 2007	Waarde 2008	Waarde 2009
Amsterdam	405	423	436	428	391
Frankfurt	482	482	485	480	458
London Heathrow	472	471	476	473	460
Parijs Charles de Gaulle	514	533	544	551	518
Brussel	231	232	241	236	212

Bron: Amsterdam Airport Schiphol (AAS), februari 2010

Kengetal: Aantal passagiers in miljoenen per luchthaven					
	Waarde 2005	Waarde 2006	Waarde 2007	Waarde 2008	Waarde 2009
Amsterdam	44	46	48	47	44
Frankfurt	52	53	54	53	51
London Heathrow	68	67	68	67	66
Parijs Charles de Gaulle	54	57	60	61	58
Brussel	16	17	18	19	17

Bron: Amsterdam Airport Schiphol (AAS), februari 2010

Kengetal: Vrachttonnage per luchthaven (x 1 000 ton)					
	Waarde 2005	Waarde 2006	Waarde 2007	Waarde 2008	Waarde 2009
Amsterdam	1 450	1 527	1 610	1 568	1 286
Frankfurt	1 864	2 031	2 074	2 021	1 808
London Heathrow	1 306	1 306	1 314	1 401	1 278
Parijs Charles de Gaulle	1 767	1 884	2 053	2 039	1 819
Brussel	700	706	762	659	449

Bron: Amsterdam Airport Schiphol (AAS), februari 2010

Luchthavens en omgeving

Voor de luchthaven Schiphol is tot 2020 een plafond aan het aantal vliegtuigbewegingen aan de orde. Met het oog op netwerkqualiteit moet binnen dit plafond ruimte blijven voor de ontwikkeling van mainportgebonden verkeer. In het convenant *behoud en versterking mainportfunctie en netwerkqualiteit luchthaven Schiphol* is tussen Schiphol en het Rijk overeen gekomen dat op het moment dat 95% van het plafond van

Beleidsartikel 35

510 000 vliegtuigbewegingen per jaar op Schiphol gerealiseerd wordt de afspraken uit het convenant in werking treden. Het Rijk is hierbij verantwoordelijk voor het creëren van capaciteit op de luchthavens Eindhoven en Lelystad. De marktontwikkeling op Schiphol wordt daarom nauwlettend gevolgd.

Indicator: Creëren van luchthavencapaciteit Schiphol				
	Basiswaarde 2009	Gerealiseerd 2010	Gerealiseerd 2011	Streefwaarde 2012
Gerealiseerd aantal vliegtuigbewegingen tov plafond 510 000	390 000 76%			510 000 100%

Bron: Wet Luchtvaart en luchthavenverkeersbesluit Schiphol

Uitgegaan wordt van de initiële streefwaarden voor de extra luchthavencapaciteit voor Eindhoven en Lelystad van 70 000 vliegtuigbewegingen per jaar tot 2020, waarvan 35 000 tot en met 2015 en nog eens circa 35 000 tot en met 2020. Tot en met 2020 wordt ook uitgegaan – als richtgetal – van een gelijkwaardige verdeling van het verkeer over Eindhoven en Lelystad (35 000–35 000). De definitieve streefwaarden worden ingevuld nadat het nieuwe kabinet hierover een besluit heeft genomen (zie *).

Indicator: Creëren van luchthavencapaciteit Eindhoven en Lelystad			
	Basiswaarde 2009	Streefwaarde 2011	Streefwaarde 2015
Luchthavencapaciteit Eindhoven	0	0	*
Luchthavencapaciteit Lelystad	0	0	5 000

Bron: Wet Luchtvaart en luchthavenverkeersbesluit Schiphol

Regelgeving en Kleine Luchthavens

Deze indicator geeft een beeld van de mate waarin alle zaken die nog lopen onder de oude wetgeving (aanwijzingen en beroepsprocedures) zijn afgerond. Onder het oude wettelijke regime waren VenW en VROM bevoegd gezag voor alle luchthavens. Pas na de afronding van de omzettingsbesluiten op basis van de RBML kunnen de taken en verantwoordelijkheden van het Rijk voor de luchthavens van regionale betekenis worden overgedragen aan de provincies. Het streven is dit in 2010 af te ronden. De verantwoordelijkheid voor de luchthavens van nationale betekenis blijft bij het Rijk liggen.

Beleidsartikel 35

Stand van zaken aanwijzingen en beroepsprocedures regionale en kleine luchthavens (huidige wetgeving)			
Veld	Stand van zaken/planning aanwijzing gereed	Beslissing Op Bezwaar	Beroep/RvS
Lelystad	2009	nvt	2010
Budel	Gereed	nvt	
Ameland	Gereed	nvt	
Hoogeveen	Gereed	nvt	
Texel	Gereed	nvt	
Terlet	Gereed	nvt	
Seppe	Gereed	nvt	
Noord-Oost polder	Gesloten	nvt	
Teuge	Gereed	2009	2010
Maastricht	Gereed	2010	evt
Midden-Zeeland	Gereed	nvt	
Eelde	Gereed	2010	evt
Rotterdam	2010	nvt	evt
Hilversum	Gereed	nvt	
Drachten	Gereed	nvt	

RVS = uitspraak Raad van State

Nvt = niet van toepassing; procedure is afgerond

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

Bron: Ministerie van Verkeer en Waterstaat, januari 2010

Het bevoegd gezag over de luchthavens, die geen functie hebben voor groot handelsverkeer en internationale bereikbaarheid en daarmee een beperkt nationaal belang dienen, is met de wet RBML gedecentraliseerd naar de provincies, omdat die beter in staat zijn om op regionaal niveau de lusten en de lasten van deze luchthavens af te wegen. Dit zijn de zogenaamde luchthavens van regionale betekenis. De wet RBML is op 1 november 2009 in werking getreden. Zowel voor de luchthavens van regionale betekenis als van nationale betekenis moeten omzettingsbesluiten worden genomen. De wettelijke termijn voor een eerste luchthavenbesluit voor de luchthavens van nationale betekenis loopt tot 1 november 2014.

Indicator: Stand van zaken omzettings- en luchthavenbesluiten		
Veld	Gereed	
	Luchthavenbesluit	Omzettingsbesluit
Midden-Zeeland		2010
Hoogeveen		2010
Teuge		2010
Seppe		2010
Budel		2011
Drachten		2011
Ameland		2011
Stadskanaal		2012
Terlet		2012
Hilversum		2011
Texel		2011
Maastricht	voor 2015	
Lelystad	voor 2015	
Rotterdam	voor 2015	
Groningen-Eelde	voor 2015	

Bron: Ministerie van Verkeer en Waterstaat, januari 2010

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

Motivatie

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

Producten

Verbetering marktwerking

- deelnemen (6 tot 8 keer per jaar) aan de plenaire vergadering van de Nationale Havenraad en aan de daaronder ressorterende werkgroepen en commissies, waarin het overleg met overheden en bedrijfsleven concreet vorm krijgt. Betrokkenheid bij initiatieven gericht op het stroomlijnen van het logistieke proces in de zeehavens (bijvoorbeeld programma «Slim Geregeld Goed Verbonden») en het terugdringen van de toezichtlast (bijvoorbeeld programma «Vernieuwing Toezicht») met het oog op een level playing field tussen de Europese zeehavens;
- in 2011 participeren in overleg met en beïnvloeden van de Commissie over de herziening van de richtsnoeren staatssteun zeehavens. Doel hiervan is het waarborgen van een goede marktwerking, een Europees level playing field en een goed vestigingsklimaat. Hiertoe vindt vooroverleg met de havens en de sector plaats;
- afronden van drie onderzoeken in opdracht van de Alliantie Zeehavens (waarbinnen de vier grootste havenbeheerders in Nederland samen met de ministeries van VenW, EZ en VROM samenwerken aan een gezamenlijke lange termijn visieontwikkeling). De onderzoeken betreffen: goederenvervoerstromen 2040, ruimte en infrastructuur en samenwerking en specialisatie.
- uitvoeren van de jaarlijkse Havenmonitor.

Formuleren maatschappelijke randvoorwaarden

Sinds 1993 is er conform een convenant tussen diverse partijen subsidie verstrekt voor de apparaatskosten ROM-Rijnmond. In dit kader vond afstemming plaats over diverse onderwerpen betreffende milieu en ruimtelijke ordening. Eind 2009 is het laatste convenant beëindigd en niet meer verlengd. De werkzaamheden van ROM-Rijnmond konden worden ondergebracht bij andere samenwerkingsverbanden.

Instandhouden en verbeteren infracapaciteit

Verbeteren van de maritieme toegang en de achterlandverbindingen.

- beheren en onderhouden van de zeetoegangen en de achterlandverbindingen;
- starten uitvoering verdieping Eemsgeul in 2011;
- uitvoeren van de planstudie Zeetoegang IJmond ter voorbereiding van een realisatiebesluit in 2012;
- uitvoeren van de planstudie maritieme toegang Kanaal Gent Terneuzen indien positief besloten wordt in 2010.

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

Meetbare gegevens

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

In deze begroting zijn twee nieuwe kengetallen aan deze operationele doelstelling toegevoegd.

Beleidsartikel 35

Verbetering marktwerking, formuleren maatschappelijke randvoorwaarden

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

Dit kengetal geeft informatie over de ontwikkeling van de toegevoegde waarde van Nederlandse zeehavens in de periode 2003–2008.

Kengetal: Ontwikkeling toegevoegde waarde Nederlandse zeehavens van 2003 tot en met 2008 (in mrd. Euro, prijzen 2002)						
	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Directe toegevoegde waarde zeehavengebieden	19,5	21,3	24,0	25,0	27,4	29,3
<i>In % van het BBP</i>	4,1%	4,3%	4,7%	4,6%	4,8%	4,9%
Indirecte toegevoegde waarde	9,7	9,8	10,6	11,6	13,0	14,5
<i>In % van het BBP</i>	2,0%	2,0%	2,1%	2,2%	2,3%	2,4%
Totale zeehavengerelateerde toegevoegde waarde	29,2	31,1	34,6	36,7	40,4	43,8
<i>In % van het BBP</i>	6,1%	6,3%	6,7%	6,8%	7,1%	7,3%
Bruto binnenlands product (BBP)	476,9	491,2	513,4	539,9	567,1	595,9

Bron: Erasmus universiteit Rotterdam (RHV BV), *Economische betekenis van de Nederlandse Zeehavens 2008*, Rotterdam, mei 2010

Toelichting

Om de versterking van het netwerk van de Mainport Rotterdam en de overige zeehavens te monitoren wordt de toegevoegde waarde samenhangend met het haven- en industrieel complex gemeten. De toegevoegde waarde in de Nederlandse zeehavens over de periode 2003–2008 vertoont een lichte stijging.

De onderstaande tabel met kengetallen geeft informatie over de ontwikkeling van de werkgelegenheid in de Nederlandse zeehavengebieden, uitgedrukt in aantallen werkzame personen in de periode 2003–2008. De ontwikkeling van de werkgelegenheid in de Nederlandse zeehavens is van vele factoren afhankelijk.

Kengetal: Ontwikkeling werkgelegenheid Nederlandse zeehavengebieden van 2003 tot en met 2008 (in aantallen werkzame personen)						
	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Directe werkgelegenheid zeehavengebieden	162 547	158 159	160 608	163 041	166 760	169 219
<i>In % van totale Nederlandse werkgelegenheid</i>	2,0%	1,9%	2,0%	1,9%	1,9%	1,9%
Indirecte werkgelegenheid	103 433	102 948	104 622	109 634	118 857	120 753
<i>In % van totale Nederlandse werkgelegenheid</i>	1,2%	1,3%	1,3%	1,3%	1,4%	1,4%
Totale zeehavengerelateerde werkgelegenheid	265 980	261 107	265 230	272 675	285 617	289 972
<i>In % van totale Nederlandse werkgelegenheid</i>	3,2%	3,2%	3,2%	3,2%	3,3%	3,3%
Totale Nederlandse werkgelegenheid	8 283 000	8 211 000	8 231 000	8 383 000	8 613 000	8 734 000

Bron: Erasmus universiteit Rotterdam (RHV BV), *Economische betekenis van de Nederlandse Zeehavens 2008*, Rotterdam, mei 2010

Toelichting

De werkgelegenheid in de Nederlandse zeehavens over de periode 2003–2008 is stabiel als percentage van de Nederlandse werkgelegenheid.

De onderstaande tabel met kengetallen geeft informatie over de ontwikkeling van de private investeringen in de Nederlandse zeehavengebieden, uitgedrukt in absolute bedragen en relatief ten opzichte van de totale private investeringen in de periode 2003–2007. De ontwikkeling van de private investeringen in de Nederlandse zeehavens is van vele factoren afhankelijk.

Beleidsartikel 35

Kengetal: Private investeringen in Nederlandse zeehavens					
	2003	2004	2005	2006	2007
Nederlandse zeehavens	2 096 000	2 285 968	2 203 792	2 967 344	3 025 369
Nederland totaal	x	x	6 609 163	8 562 016	9 277 817
Percentage			33%	35%	33%

Bron: CBS (x = niet beschikbaar)

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

De onderstaande tabel met kengetallen geeft informatie over de ontwikkeling van het aantal bedrijfsvestigingen in de Nederlandse zeehavengebieden in de periode 2003–2008. De ontwikkeling van het aantal bedrijfsvestigingen in de Nederlandse zeehavens is van vele factoren afhankelijk.

Kengetal: Ontwikkeling in zeehavengerelateerde bedrijfsvestigingen 2003–2008						
	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Totaal aantal bedrijfsvestigingen	3 143	3 129	3 116	3 060	2 994	2 975

Bron: Havenmonitor 2004 t/m 2007 Buck/Rebel group, havenmonitor 2008 Erasmus universiteit

Het aantal bedrijfsvestigingen in de Nederlandse zeehavens toont een licht dalende trend maar dit ging niet ten koste van de werkgelegenheid (zie kengetal ontwikkeling werkgelegenheid).

Instandhouden en verbeteren infracapaciteit

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

Kengetal: Ontwikkeling van het procentuele marktaandeel (in tonnen) van de Nederlandse havengebieden ten opzichte van de totale Noordwest Europese havenrange (de «Hamburg–Le Havre range»)									
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Totaal Nederlandse Zeehavens	45,5	45,9	44,4	44,9	44,9	44,2	44,5	45,0	46,9
Mainport Rotterdam	35,0	35,6	34,5	34,6	34,9	33,8	34,2	34,4	36,0
Overige Nederlandse Zeehavens	10,5	10,3	9,9	10,3	10,0	10,4	10,4	10,6	10,9

Bron: Nationale Havenraad, www.Havenraad.nl, mei 2010

Toelichting

In 2009 is het marktaandeel van de Nederlandse zeehavens duidelijk gestegen. Ondanks een forse terugval in absolute aantallen tonnen als gevolg van de economische crisis, bleek met name de haven van Rotterdam het relatief beter te doen dan de voornaamste concurrenten.

Extracomptabele verwijzingen

Verwijzing naar het Infrastructuurfonds (IF)

Overzicht uitgaven op het Infrastructuurfonds (x € 1 mln.)						
Art. Omschrijving	2010	2011	2012	2013	2014	2015
IF 16.01.02 PMR realisatie	18	443	416	49	18	5

35.03 Aansluiting op het internationale luchtvaartnet versterken

Motivatie

Het zeker stellen van de internationale bereikbaarheid van Nederland door de lucht.

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 daarin werkzame instellingen.

- vraaggestuurde financiering van het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR), een van de grote technologische instituten (GTI's) in Nederland (€ 26 mln. per jaar);
- ondersteuning van het Knowledge Development Center (KDC, een samenwerkingsverband van LVNL, KLM en Schiphol Group) met een bijdrage van € 0,9 mln.

Luchtruim

De beleidskaders voor de inrichting en het gebruik van het luchtruim worden steeds meer in internationaal verband ontwikkeld en vastgesteld. Voor zover die internationale kaders nog beleidsruimte openlaten of tot nadere nationale regelgeving verplichten, hebben de nationale staten een verantwoordelijkheid.

- Het verdrag inzake de Functional Airspace Block Europe Central FABEC wordt in 2011 geratificeerd, zodat de FABEC in de loop van 2012 kan gaan functioneren;
- Het Nederlandse deel van het internationale systeem van prestatie-sturing van de luchtverkeersdienstverleners wordt geïmplementeerd op basis van binnen de Europese Gemeenschap en binnen FABEC gemaakte afspraken; de organisatie van de NSA wordt op de toepassing van dit systeem ingericht. In 2012 treedt het Europa-brede prestatie-sturingssysteem in werking;
- De prestatiedoelen voor de Nederlandse luchtverkeersbegeleidingsorganisaties in EU- en in FABEC-verband worden vastgesteld: tweede helft 2011;
- Het Vergoedingsbesluit Luchtverkeersdienstverlening ter accommodatie van de wijzigingen in het SES-II-pakket ter zake van de tarieven voor de luchtverkeersdienstverlening en het prestatie-managementsysteem wordt vastgesteld: einde 2011;
- Nederland levert in de vorm van expertise en kennis een bijdrage aan de in internationaal verband in 2011 door te voeren maatregelen ter wijziging van het route netwerk systeem;
- De tarieven voor de luchtverkeersdienstverlening door LVNL blijven stabiel: het LVNL terminal tarief 2009 geldt ook in 2011, het en route tarief van LVNL stijgt met 2% ten opzichte van 2010;
- Civiel militaire samenwerking in het Nederlandse luchtruim wordt geïntensiveerd door het flexibel gebruik van het luchtruim: de gezamenlijke Airspace Flow Management Unit (AFMU) draagt bij aan minder omvliegen en daarmee minder vertragingen, kosten en CO₂ uitstoot;

Beleidsartikel 35

- Nederland bereidt zich voor op internationale ontwikkelingen in FABEC door intensievere civiel-militaire samenwerking op het gebied van luchtverkeersdienstverlening, beleid en toezicht;
- Het Aldersakkoord en het onderliggend convenant hinderbeperkende maatregelen liggen op het snijvlak van het luchtruim- en het milieubeleid. Voor een nadere concretisering van de maatregelen in dit kader wordt verwezen naar artikel 36.

Marktordening en markttoegang

Nederland steunt de initiatieven om tot verdere opening van internationale vervoersmarkten te komen, waarbij het externe beleid van de EU van groot belang is. Nederland levert positieve, gerichte en beperkte inzet met name daar waar directe Nederlandse luchtvaartbelangen in het geding zijn en/of waar de Nederlandse bijdrage een meerwaarde kan geven aan de EU-positie.

Daarnaast vinden, binnen de resterende ruimte, bilaterale onderhandelingen plaats over landingsrechten.

Ook wat betreft de interne EU-markt werkt Nederland aan nieuwe initiatieven mee. Dit betreft een aantal mainport gerichte activiteiten zoals borging van het level playing field, versterking duurzaamheid, verbetering efficiëntie, versterking marktwerking en facilitering (terugdringen belemmeringen en onnodige bureaucratie). Ook wordt beleid gevoerd voor specifieke prioriteiten/doelgroepen (bijvoorbeeld logistieke keten en consument).

- bijdragen aan ontwikkeling externe EU beleid, waaronder EU mandaatverlening;
- onderhouden bilaterale luchtvaartrelaties, waaronder bilaterale onderhandelingen over o.a. landingsrechten;
- verlenen vergunningen, waaronder goedkeuring chartervluchten, routevergunningen voor geregeld vervoer;
- herziening EU regelgeving (luchthaventarieven, grondafhandeling en slots);
- nakomen van de resterende afspraken tussen Staat en Air France-KLM en verdere versterking van het netwerk vanaf Schiphol;
- versterken van vrachtnetwerk en logistieke functie; opzet vrachttafel OVW en aansluiting bij het beleidskader vracht en logistiek;
- versterken positie consument en informatievoorziening;
- bevordering van een concurrerend kostenniveau.

Inspectie Verkeer en Waterstaat

De Inspectie levert een bijdrage aan deze doelstelling door het afgeven van vergunningen en certificaten zodat de Nederlandse luchthavens en de personen werkzaam op de luchthavens beschikken over de vereiste bevoegdheden. Het gaat daarbij om:

- luchtruimonthefingen;
- plannen opleiding vakbekwaamheid verkeersleiding;
- vergunningen tot vluchtuitvoering (VtV-AOC);
- economische vergunning (VtV-AOC);
- inspecties VtV-AOC;
- erkenningen opleidingsinstellingen voor vliegers en medische instanties of examinering.

Meetbare gegevens

Kennis luchtvaart en luchthavens

Kengetal: Aantal vervaardigde NLR rapporten in het kader van de vraaggestuurde onderzoeksprogrammering van het Rijk (= actueel resultaat)						
	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Technical Publications	53	65	65	n nb	n nb	n nb
Contract Reports	127	154	202	n nb	n nb	n nb
Technical Reports	18	46	63	n nb	n nb	n nb
Totaal aantal rapporten	198	265	330			
Totaal waarvan peer reviewed	–	–	–			

Bron: NLR, april 2010

Toelichting

De vraaggestuurde onderzoeksprogrammering voor de overheid bestaat uit middellange termijn onderzoek (kennis voor beleid), lange termijn onderzoek (kennis als vermogen) en ontwikkeling en instandhouding grote onderzoeksfaciliteiten (faciliteiten als vermogen.)

De NLR rapporten die vervaardigd worden in het kader van de vraaggestuurde onderzoeksprogrammering van het Rijk kunnen onderscheiden worden in drie categorieën:

- (a) Technical Publications betreffen voor openbare publicatie bestemde verslaggeving van onderzoeksresultaten; hierbij kan het ook gaan om tijdschriftartikelen en voordrachten (zoals tijdens congressen en symposia.)
- (b) Contract Reports betreffen voor de opdrachtgever bestemde verslaggeving van onderzoeksresultaten. Het vraaggestuurd onderzoek geschiedt voor een aanzienlijk deel in EU Kaderprogramma-verband. De aanzienlijke schommeling in jaartotalen wordt met name veroorzaakt door enkele grote EU-programma's; bij de afronding daarvan komen soms tientallen eindrapporten los.
- (c) Technical Reports betreffen niet voor publicatie bestemde onderzoeksresultaten, zoals bijvoorbeeld AIO-verslagen en achterliggende meetgegevens. Technical Reports maken onderdeel uit van de kennisopbouw. In de meeste gevallen gaat het hier om Kennis als Vermogen.

Peer reviewed wordt vooralsnog niet separaat bijgehouden. Vanaf 2011 zal het NLR dit bijhouden. Als het percentage peer reviewed bekend is, zal bovenstaand kengetal vanaf 2012 gepresenteerd worden als indicator.

Indicator: Klanttevredenheid NLR			
		Realisatie	Streefwaarde
	De Algemene klanttevredenheid NLR (overheid, bedrijfsleven en buitenland)	De Algemene klanttevredenheid NLR (alleen overheid)	De Norm voor Onderzoeksorganisaties
2007	4,20	4,14	4,10
2009	4,35	4,34	4,10
2011	–	–	4,10

Bron: NLR, april 2010

De uitkomsten zijn gebaseerd op een vijfpuntsschaal (1 = erg ontevreden, 2 = ontevreden, 3 = niet ontevreden, 4 = tevreden, 5 = erg tevreden)

Toelichting

Elke twee jaar wordt door een onafhankelijk onderzoeksbureau de mate van klanttevredenheid van het NLR onderzocht. Het onderzoeksbureau

heeft zoveel data tot haar beschikking dat ze over een norm beschikt voor onderzoeksorganisaties. Het onderzoeksbureau zorgt ervoor dat de methodiek onveranderd blijft, zodat de bevindingen vergelijkbaar blijven met voorgaande jaren en met andere onderzoeksorganisaties.

De Algemene Klanttevredenheid wordt vastgesteld door een groot aantal deelaspecten waaronder: deskundigheid, prijskwaliteitverhouding en praktische toepasbaarheid.

Het NLR scoort in 2009 boven de norm voor onderzoeksorganisaties. Opdrachtgevers, waaronder de overheid, zijn gemiddeld genomen tevreden over de verrichte (onderzoeks)werkzaamheden van het NLR. Het gaat hierbij alleen over de betaalde opdrachten (d.w.z. vraaggestuurd onderzoek uitsluitend voorzover uitgevoerd in EU-, Strategisch Research Programma- of PEP-kader.) Het streven is om in 2011 minimaal de norm te halen.

Luchtruim

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

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

Bron: Eurocontrol, Performance Review Report 2009 (www.eurocontrol.int/prc/public/standard_page/doc_prr.html)

Indicator: Stand van zaken experimenten		
Omschrijving experiment	Start	Besluit obv evaluatie
Bochtstraal Hoofddorp/Nieuw Vennep	2010	2011
Uitbreiden CDA's	eind 2010	eind 2011
Alternatief M17	eind 2010	eind 2011
Nieuw normen en handhavingstelsel	2010	2012
Overige routemaatregelen	vanaf eind 2011	

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

Toelichting

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

Marktordening en markttoegang

Indicator: Luchthavengelden, ATC-heffingen en overheidsheffingen (aeronautical kosten)				
Ranglijst kostenniveau (van hoog naar laag)	Realisatie	Streefwaarde 2010	Streefwaarde 2011	Streefwaarde 2012
London Heathrow (LHR)	1			
Parijs (CDG)	2			
Frankfurt (FRA)	3			
Gatwick	4			
Schiphol	5	< LHR, FRA, CDG	< LHR, FRA, CDG	< LHR, FRA, CDG
Zürich	6			
München	7			
Brussel	8			
Madrid	9			

Bron: SEO, oktober 2009

Toelichting

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

Extracomptabele verwijzingen

Belastinguitgaven

Meerjarenraming van belastinguitgaven (x € miljoen), budgettair belang op transactiebasis						
	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Vrijstelling luchtvaartuigen	1 086	1 126	1 179	1 233	1 291	1 351

35.04 Logistieke efficiëntie goederenvervoer verbeteren

Motivatie

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

Producten

Vergroting strategische en internationale oriëntatie

Hiertoe wordt samengewerkt met andere overheden en het 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.

- versterken van de aandacht voor mainports en logistiek, inbreng gebiedsaanpak en ondersteunen van hieraan gerelateerde projecten, ondersteunen regionale logistieke initiatieven en Nederland Distributieland;
- het sterker positioneren en profileren van de mainports, economische kerngebieden en relevante economische sectoren in het buitenland;
- ontwikkelen van een gemeenschappelijk beleidskader en strategische kennis en innovatieagenda voor de mainports, logistiek, knooppunten en de achterlandverbindingen op basis van gericht onderzoek;
- het voeren van een dialoog met het logistieke bedrijfsleven en kennisinstellingen over de strategie en de innovatie in de logistiek;
- ondersteunen van het innovatieprogramma logistiek en supply chains;
- ontwikkelen van de VenW-brede strategie voor de internationale inzet zowel in EU-kader als daar buiten;
- inbrengen van Nederlandse standpunten en beïnvloeden van besluitvoering van EU trajecten zoals het witboek transport;

Beleidsartikel 35

- vertegenwoordigen van VenW in interdepartementaal en internationaal overleg;
- onderhouden van bilaterale relaties (inclusief de organisatie van werkbezoeken en – economische – missies) met andere landen en internationale organisaties.

Logistieke efficiëntie zee- en kustvaart

Versterken van het maritieme cluster, door middel van versterken van de concurrentiepositie van de Nederlandse zeevaart, bevorderen van innovatie in de maritieme sector en bewaken van het level playing field.

- bijdragen aan herziening en ontwikkeling van EU beleid (zoals EU maritieme strategie, integraal maritiem beleid en een nieuw witboek over de toekomst van het vervoer);
- subsidiëren van de Stichting Nederland Maritiem Land (NML): € 671 000 voor het stimuleren van de maritieme cluster;
- subsidiëren van MARIN (Maritiem Research Instituut Nederland) als GTI en belangrijke speler op het gebied van maritieme innovatie (€ 400 000);
- ondersteunen van kennismakingsstages aan boord van koopvaardij- en baggerschepen ter bevordering van de aanwas in het maritieme onderwijs;
- opleveren van de derde fase longitudinaal onderzoek naar de motieven voor de instroom en ervaringen in het zeevaartonderwijs;
- aanpassen van bestaande wetgeving voor de zeevaart als gevolg van wijzigingen in marktomstandigheden en internationale regels en ter reductie van administratieve lasten, zoals ondertekenen door Nederland van het HNS Protocol (Hazardous and Noxious Substances) plus indienen voorstel voor goedkeuring en invoering;
- na passeren van het voorstel bij ter goedkeuring en invoering van het ILO Maritiem Arbeidsverdrag (MLC 2006) bij de Raad van State en de Kamer kan de ratificatie begin 2011 plaatsvinden, gevolgd door voorlichting sector en certificering zeeschepen;
- opstellen van een standpunt ten aanzien van mogelijke goedkeuring van het ILO Fisheries verdrag in overleg met sociale partners; indien positief start met opstellen voorstel van invoering;
- indienen voorstel bij de Tweede Kamer ter goedkeuring en invoering van het Nairobi Internationaal Verdrag inzake het opruimen van wrakken;
- indienen voorstel bij de Tweede Kamer ter goedkeuring en invoering van het 2002 Verdrag van Athene inzake zeevervoer van passagiers en hun bagage;
- invoeren na goedkeuring door de Tweede Kamer van het 2001 Bunkersverdrag en Limitatieverdrag;
- evalueren van het project Shore Support (pilot verhogen efficiency bemanningen) en besluiten over vervolg.

Logistieke efficiëntie binnenvaart

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

- stimuleren van marktpartijen om door het ontwikkelen van geavanceerde planningssystemen de afhandelingscondities van containers voor de binnenvaart in Rotterdam te verbeteren;
- ondersteunen van het Bureau Voorlichting Binnenvaart om in algemene zin bij te dragen aan het imago van vervoer over water;
- ondersteunen van de sector met een gerichte voorlichtingscampagne richting verladers;

Beleidsartikel 35

- stimuleren van innovatie middels een subsidie aan het Expertise en Innovatie Centrum Binnenvaart. Het EICB benut deze subsidie voor het verspreiden van kennis over innovatieprojecten en voor de uitvoering van expertise projecten die van belang zijn voor de sector als geheel;
- het subsidiëren van door de sector voorgenomen activiteiten in het kader van het Actieplan «Het Klein Schip» om de diversiteit van de vloot te behouden en een tekort aan kleine schepen te voorkomen;
- via het project Platina van de EU 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.

- 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. Hierbij gaat het o.a. om implementatie van herziene regels voor toegang tot het beroep en de markt (o.a. cabotage) en streven naar internationale corridors voor LZV's;
- 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;
- verbeteren stedelijke distributie;
- samen met het bedrijfsleven uitvoeren van de actieplannen in het kader van de adviezen van de Commissie Noordzij;
- subsidiëren van imagocampagne logistiek in het kader van het dieselakkoord 2008.

Logistieke efficiëntie spoorvervoer

Afstemmen van technische standaarden op internationaal niveau.

- aanbieden van doorgaande internationale treinpaden aan de goederenvervoerders;
- harmoniseren van de technische standaarden en het aantal nationale verschillen verminderen;
- implementeren van de geharmoniseerde standaarden (TSI's) in nationale regelgeving;
- bijdragen aan nieuwe EU-regelgeving door actief deel te nemen aan werkgroepen van het spoorwegagentschap;
- optimaliseren van internationale spoorcorridors, doordat de inframanager per corridor samenwerken en de kwaliteit van de spoorinfrastructuur verbeteren.

In 2011 worden verleende subsidies ten behoeve van inbouw en/of upgrading van ERTMS in locomotieven (ERTMS – The Official Website) zoveel als mogelijk vastgesteld. In 2011 wordt € 0,185 mln. subsidie aan Railcargo verleend.

Inspectie Verkeer en Waterstaat

De activiteiten voor dit product zijn met ingang van de begroting 2011 ondergebracht onder operationeel doel 33.02.

Meetbare gegevens

Vergroting strategische en internationale oriëntatie

De meetbare gegevens voor dit product zijn hieronder bij de overige producten weergegeven. Daarnaast voert het CBS in opdracht van VenW een jaarlijkse monitor uit waarbij de ontwikkelingen van het logistieke bedrijfsleven in kaart worden gebracht. Dit kan onder andere worden gebruikt bij het beoordelen van de vorderingen van het innovatieprogramma Logistiek en Supply Chains.

De verwachting is dat deze nieuwe indicator in de begroting 2012 kan worden gepresenteerd.

Logistieke efficiëntie zee- en kustvaart

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

Kengetal: Toegevoegde waarde zeevaart en maritieme sector in constante prijzen (in € miljard)								
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Zeevaart	1,1	1,1	1,1	1,1	1,2	1,2	1,4	1,4
Overige maritieme sector/ dienstverlening ¹	3,5	3,2	3,1	3,2	3,3	3,4	3,6	3,7
Totaal brede maritieme sector	4,6	4,3	4,2	4,3	4,5	4,6	5,0	5,1

¹ De cijfers over 2007 en 2008 betreffen voorlopige cijfers.

Bron: Ecorys Beleidsmonitor 2009

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

Beleidsartikel 35

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

¹ schepen >100 GT en pontons >1 000 GT

Bron: Inspectie Verkeer en Waterstaat, april 2010

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

¹ schepen >100 GT en pontons >1 000 GT

Bron: cijfers tot 2006 Ecorys (dec 2008) en cijfers vanaf 2006 Policy Research Corporation (april 2010), op basis van Lloyd's Register Fairplay. De cijfers vanaf 2006 zijn berekend op basis van een herijkte methodologie die transparant en eenvoudig te actualiseren is door het meer direct aansluiten bij publiek beschikbare data.

Logistieke efficiëntie binnenvaart

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

Kengetal: Toegevoegde waarde binnenvaart in constante prijzen (in € miljard)								
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Binnenvaart	0,76	0,68	0,73	0,78	0,72	0,78	0,80	0,85

Bron: Beleidsmonitor Zeescheepvaart 2008

Logistieke efficiëntie wegvervoer

Transportondernemers zien het als corebusiness om hun voertuigen zo optimaal mogelijk in te zetten en te benutten. VenW heeft daar geen directe invloed op en heeft ook geen instrumenten om verhoging van de beladingsgraad af te dwingen. Verhoging van de beladingsgraad zorgt

Beleidsartikel 35

voor een betere logistieke efficiënte distributie. VenW heeft de mogelijkheid gecreëerd om gebruik te maken van langere en zwaardere voertuigen (LZV) die meer volume en meer gewicht mogen vervoeren. Deze worden vooral ten behoeve van grote hoeveelheden voorspelbare vervoersstromen ingezet. Indien een LZV niet vol komt, kan eenvoudig een deel van de combinatie niet worden ingezet. Via de ambassadeur stedelijke distributie tracht VenW de stedelijke distributie efficiënter te laten verlopen. Beide vormen van beleid bieden de ondernemer een ruimere en flexibele keuze welk type voertuig hij inzet (bestel, vrachtwagen, trekker met oplegger, LZV) waarbij op voorhand niet duidelijk is of per saldo de beladingsgraad verbetert.

Logistieke efficiëntie spoorvervoer

De indicator «aantal omgebouwde ETCS-locomotieven» wordt vervangen door de nieuwe indicator «aantal treinbewegingen per week op A15-tracé van de Betuwelijn». Deze indicator geeft in tegenstelling tot de eerdere indicator inzicht in de omvang van het gebruik van dit tracé (<http://www.uic.org/spip.php?rubrique850>).

Indicator: Aantal treinbewegingen per week op A15-tracé van Betuwelijn				
	2009	Streefwaarde 2010	Streefwaarde 2011 *	Streefwaarde 2013
Aantal treinbewegingen	220	350	500	800

Bron: KeyRail

Extracomptabele verwijzingen

Verwijzing naar het Infrastructuurfonds (IF)

Overzicht uitgaven op het Infrastructuurfonds (x € 1 mln.)						
Art. Omschrijving	2010	2011	2012	2013	2014	2015
IF 18.03.01 Intermodaal Vervoer realisatie	8	6	0	2	0	0

Belastinguitgaven

Meerjarenraming van belastinguitgaven (x € miljoen), budgettair belang op transactiebasis						
	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Willekeurige afschrijving zeeschepen	3	3	4	4	4	4
Keuzeregime winst uit zeescheepvaart (tonnagebelasting)	81	82	84	85	87	89
Afdrachtvermindering zeescheepvaart	100	101	103	104	106	107
Vrijstelling communautaire wateren	890	861	843	824	806	789

Beleidsartikel 35

Overzicht onderzoek naar de doelmatigheid en de doeltreffendheid van beleid					
Onderzoek	Onderwerp	Operatieve doel	Start	Afgerond	Vindplaats
Beleidsdoorlichting	Mainport Schiphol en regionale luchthavens	35.01	2012	2012	
	Mainport Rotterdam en overige zeehavens	35.02	2009	2010	
	Vasthouden en versterken van de positie van goederenvervoer	35.04	2010	PM	
Overig evaluatieonderzoek	Monitor staatsgarantie aan staat i.v.m. fusie Air France/KLM inzake netwerkqualiteit Schiphol	35.01	2005	2012	

Na de Tweede Kamer behandeling van de Luchtvaartnota wordt een beleidsdoorlichting gepland.

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 lucht- en vaartuigen in nationaal en internationaal verband en aan eerlijke handhaving. VenW stimuleert systeemvernieuwingen 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 is de minister mede verantwoordelijk voor het reduceren van CO ₂ -uitstoot van verkeer en vervoer. Concreet is voor deze sector in 2020 een maximale CO ₂ -uitstoot voorzien van 30–34 Mton. Daarnaast heeft de minister de verantwoordelijkheid voor nationale luchtkwaliteit en geluid voor zover deze samenhangen met rijksinfrastructuur (luchthavens, (water)wegen en spoor) en/of het vervoersysteem. Ook is de minister verantwoordelijk voor het oplossen van knelpunten waar rijksinfrastructuur de ecologische hoofdstructuur doorsnijdt. Het klimaatbeleid komt in samenwerking met de ministers van VROM, LNV en EZ, BuZa en Financiën tot stand en maakt deel uit van het project Schoon en Zuinig.
Externe factoren	Het behalen van de doelstelling is afhankelijk van: <ul style="list-style-type: none">• Vervoersgroei conform verwachting in de Nota Mobiliteit (Kamerstukken II, 2004–2005, 29 644, nr. 6);• Samenwerking met regionale, nationale en internationale partijen (waaronder effectuering van het sectorakkoord Duurzaamheid in Beweging);• Progressieve normstellingen voor lucht- en vaartuigen en brandstoffen op internationaal niveau (EU en VN/ECE en VN/IMO);• Bereidheid en inzet van de private en publieke sector ten aanzien van innovatie, gedrag en technologische ontwikkelingen;
Effecten van beleid	Het behalen van deze doelstelling heeft als effect dat: <ul style="list-style-type: none">• Nederland gaat voldoen aan de nationale en internationale milieuplichtingen op het gebied van schone lucht en klimaatbeleid en levert een bijdrage aan het tegengaan van klimaatveranderingen;• In 2020 zijn alle geluidsknelpunten en in 2018 zijn alle ontsnipperingsknelpunten in de rijksinfrastructuur opgelost, conform de Nota Mobiliteit, het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (VROM – Dossier Luchtkwaliteit Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)) en het MJPO (Meerjarenprogramma Ontsnippering);• Het huidige niveau van de lokale luchtkwaliteit en het huidige niveau van relatief weinig ernstig gehinderden ten opzichte van andere Europese luchthavens wordt gehandhaafd, dan wel verbeterd;• Er verminderde uitstoot is van schadelijke stoffen door investeringen in techniek en terugdringen van het brandstofgebruik;• De bijdrage van het vervoer aan de internationale klimaatproblematiek op de lange termijn zal worden gereduceerd.

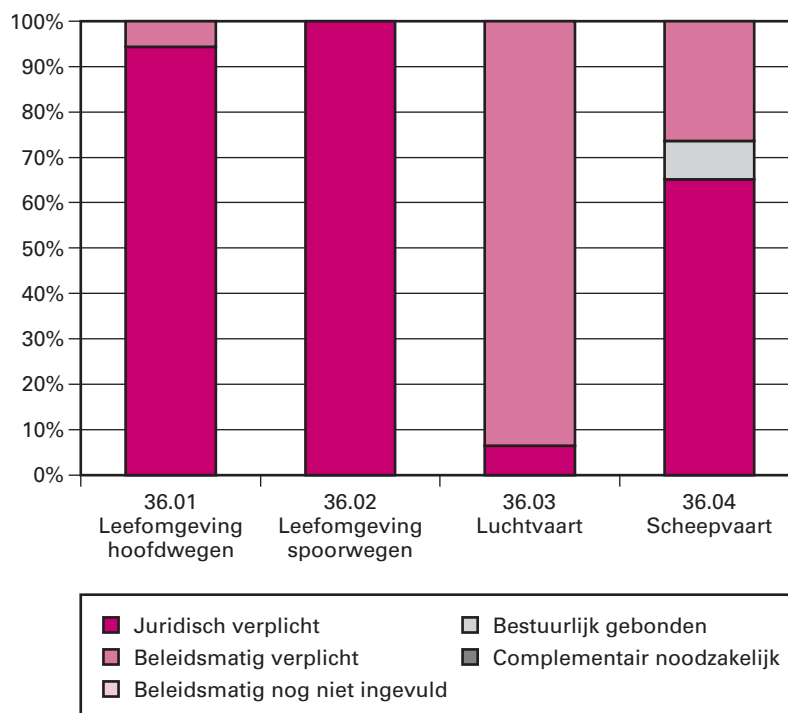
Tabel budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht budgettaire gevolgen van beleid (in € 1 000)							
36. Bewaken, waarborgen en verbeteren van kwaliteit leefomgeving, gegeven de toename van mobiliteit	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Verplichtingen	63 782	95 597	59 612	29 615	28 444	26 971	27 496
Uitgaven	64 684	116 003	94 169	62 374	42 238	36 909	27 496
<i>36.01 Leefomgeving hoofdwegen</i>	<i>25 206</i>	<i>40 301</i>	<i>43 387</i>	<i>28 442</i>	<i>13 954</i>	<i>11 482</i>	<i>11 482</i>
36.01.01 Algemene strategie- en beleidsvorming	1 111	1 206	816	815	812	812	812
36.01.02 Investeringsimpuls voor innovatie	4 648	5 234	0	0	0	0	0
36.01.03 Maatregelen klimaatbeleid personenvervoer	13 308	27 870	37 039	26 458	11 690	9 217	9 217
36.01.04 Maatregelen lokale luchtkwaliteit	935	1 102	1 017	1 018	1 018	1 018	1 018
36.01.05 Bevorderen geluidsreducerende oplossingen wegvervoer	175	150	149	149	149	149	149
36.01.06 Duurzaam weggoederenvervoer	5 029	4 739	4 366	5 002	5 285	5 286	5 286
<i>36.02 Leefomgeving spoorwegen</i>	<i>9 157</i>	<i>9 120</i>	<i>9 120</i>	<i>9 120</i>	<i>9 120</i>	<i>9 120</i>	<i>9 120</i>
36.02.01 Algemene strategie- en beleidsvorming	0	0	0	0	0	0	0
36.02.02 Bevorderen geluidsreducerende oplossingen voor personen- en goederenvervoer per spoor	81	44	44	44	44	44	44
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>27 651</i>	<i>64 508</i>	<i>40 277</i>	<i>18 943</i>	<i>13 305</i>	<i>10 448</i>	<i>1 035</i>
36.03.01 Doorstorting heffingen GIS-1 aan Stichting GIS	10 708	12 365	2 264	0	0	0	0
36.03.02 Geluidsisolatie Schiphol fase 2 (GIS-2)	589	806	0	0	0	0	0
36.03.03 Geluidsisolatie Schiphol fase 3 (GIS-3)	7 646	39 900	15 418	2 399	0	0	0
36.03.04 Klachtenafhandeling Geluidsisolatie Schiphol	240	900	867	767	678	1 219	722
36.03.05 Woonschepen geluidszones Schiphol	0	24	0	0	0	0	0
36.03.06 Behandeling en uitbetaling schadeclaims Schiphol	5 065	8 000	19 891	15 270	12 314	8 916	0
36.03.07 Aankoop LIB geluidsliepzones Schiphol	1 270	1 320	1 324	194	0	0	0
36.03.08 Geluidsisolatie regionale luchthavens	894	523	0	0	0	0	0
36.03.09 Behandeling en uitbetaling schadeclaims regionale luchthavens	188	112	0	0	0	0	0
36.03.10 Duurzame luchtvaart	449	558	513	313	313	313	313
36.03.11 Groenvoorziening Schiphol	0	0	0	0	0	0	0
36.03.12 Inspectie Verkeer en Waterstaat	602	0	0	0	0	0	0
<i>36.04 Scheepvaart</i>	<i>2 670</i>	<i>2 074</i>	<i>1 385</i>	<i>869</i>	<i>859</i>	<i>859</i>	<i>859</i>
36.04.01 Duurzame zeevaart	470	773	632	627	627	627	627
36.04.02 Duurzame zeehavens	181	184	114	124	114	114	114
36.04.03 Duurzame binnenvaart	1 263	1 117	639	118	118	118	118
36.04.04 Inspectie Verkeer en Waterstaat	756	0	0	0	0	0	0
Van totale uitgaven							
<i>Apparaatsuitgaven</i>	<i>2 024</i>	<i>2 201</i>	<i>1 181</i>	<i>1 182</i>	<i>1 180</i>	<i>1 180</i>	<i>1 180</i>
<i>Baten-lastendiensten</i>	<i>2 013</i>	<i>766</i>	<i>376</i>	<i>376</i>	<i>375</i>	<i>375</i>	<i>375</i>
<i>Restant</i>	<i>60 647</i>	<i>113 036</i>	<i>92 612</i>	<i>60 816</i>	<i>40 683</i>	<i>35 354</i>	<i>25 941</i>
Ontvangsten	49 622	39 353	43 718	43 524	45 744	45 744	52 741
36.09.01 Ontvangsten heffingen GIS-1	9 577	12 362	2 323	0	0	0	0
36.09.02 Ontvangsten SGIS klachtenafhandeling GIS-1	16	0	0	0	0	0	0
36.09.03 Ontvangsten heffingen GIS-2 & 3	29 731	15 028	29 081	30 849	32 697	32 697	39 694
36.09.04 Ontvangsten wensvoorzieningen GIS-2 & 3	97	0	0	0	0	0	0
36.09.05 Ontvangsten heffingen overige Schiphol projecten	9 780	11 688	12 039	12 400	12 772	12 772	12 772

Beleidsartikel 36

36. Bewaken, waarborgen en verbeteren van kwaliteit leefomgeving, gegeven de toename van mobiliteit	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
36.09.06 Ontvangsten heffingen regionale luchthavens	171	250	250	250	250	250	250
36.09.07 Overige ontvangsten	250	25	25	25	25	25	25

Budgetflexibiliteit



Absolute budgetflexibiliteit in € x 1 000

36.01 Leefomgeving hoofdwegen		
<i>juridisch verplicht</i>	39 997	<i>complementair noodzakelijk</i>
<i>bestuurlijk gebonden</i>		<i>beleidsmatig nog niet ingevuld</i>
<i>beleidsmatig verplicht</i>	2 377	
36.02 Leefomgeving spoorwegen		
<i>juridisch verplicht</i>	9 076	<i>complementair noodzakelijk</i>
<i>bestuurlijk gebonden</i>		<i>beleidsmatig nog niet ingevuld</i>
<i>beleidsmatig verplicht</i>		
36.03 Luchtvaart		
<i>juridisch verplicht</i>	2 564	<i>complementair noodzakelijk</i>
<i>bestuurlijk gebonden</i>		<i>beleidsmatig nog niet ingevuld</i>
<i>beleidsmatig verplicht</i>	37 713	
36.04 Scheepvaart		
<i>juridisch verplicht</i>	577	<i>complementair noodzakelijk</i>
<i>bestuurlijk gebonden</i>	74	<i>beleidsmatig nog niet ingevuld</i>
<i>beleidsmatig verplicht</i>	234	

Leefomgeving hoofdwegen

De uitgaven voor leefomgeving hoofdwegen zijn grotendeels juridisch verplicht en hebben betrekking op de inzet van middelen voor Het Nieuwe Rijden, het Programma Duurzame Logistiek, CO₂, deTruck van de Toekomst en de Auto van de Toekomst.

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, uitbetaling schadeclaims Schiphol en aankopen in de LIB-geluidssloopzones.

Scheepvaart

De bestuurlijk gebonden en beleidsmatig verplichte uitgaven hebben voornamelijk betrekking op uitgaven in het kader van het Scheepsafvalstoffenverdrag, klimaatonderzoek en onderzoek naar de luchtkwaliteit.

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

Motivatie

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

Producten

Algemene strategie en beleidsvorming

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

In 2011 zullen diverse kleinere maatregelen worden aangepakt zowel aan het spoor, als bij kanalen en bij rijkswegen. Daarnaast zijn veel grote passages in voorbereiding die in 2011 en in de jaren daarna gereed zullen komen waaronder de eerste maatregelen bij het spoor en de aanleg van drie ecoducten in Noord-Brabant, Limburg en Noord-Holland. Daarna zullen negen ecoducten in Gelderland, Utrecht en Overijssel volgen.

Maatregelen klimaatbeleid personenvervoer

VenW streeft ernaar om de CO₂-uitstoot door verkeer en vervoer te beperken en een transitie naar duurzame mobiliteit te realiseren. In het interdepartementale project Schoon en Zuinig (VROM – Schoon en Zuinig) staat het programma «De Auto van de Toekomst gaat Rijden» (Auto van de toekomst – Ministerie van VenW). Zie voor meer informatie hierover onder Energiebesparing.

Activiteiten gericht op duurzaam gedrag zijn onder andere:

- Het bevorderen van duurzaam (rij)gedrag van automobilisten en vrachtwagenchauffeurs. Het betreft projecten voor energiebesparing in verkeer en vervoer. Dit is het vervolg op het Nieuwe Rijden bij het Instituut voor Duurzame mobiliteit;

- Subsidieverlening aan het Instituut voor Duurzame Mobiliteit (www.ivdm.nl) dat zich richt op verduurzaming van de sector door innovatie en consumentenvoorlichting;
- Vraagstimulering in de zakelijke markt, gericht op zowel een groter aanbod van duurzame voertuigen als bewustere modaliteitskeuzes;
- Als «launching customer» zal de rijksoverheid zelf het goede voorbeeld geven en als inkoper in innovatieprocessen participeren, 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 (Energie voor de toekomst | NL Energie en Klimaat), uitvoeren van het programma «De Auto van de Toekomst gaat Rijden» (Auto van de toekomst – Ministerie van Verkeer en Waterstaat) 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;
- Het subsidieprogramma CO₂-reductie personenvervoer (voor projecten zoals een reisinformatiesysteem voor automobilisten);
- Programma Energiebesparing in Transport, voor nieuwe instrumenten die de vraagzijde van mobiliteit beïnvloeden;
- Experimenteerprogramma slimme voertuigen voorzien van een interactief ICT-systeem in de vier grote steden (HiGrids);
- Met het programma Truck van de Toekomst wordt (vooruitlopend op EU normering) ingezet op het vergroten van de klimaatprestatie van de vrachtvoertuigen;
- Brede marktintroductie van aardgas/biogas en ethanol, o.a. door het financieel stimuleren van de bouw van vulstations;
- Experimentenregeling Duurzaam Openbaar Busvervoer;
- Subsidie aan stichtingen CLiM (Carbon Light Mobility) en Mobius gericht op verduurzaming eigen verkeer en vervoer door organisaties.

Innovatie en Energiebesparing

Er zijn middelen gereserveerd voor het project Schoon en Zuinig. Een deel van de middelen voor het project Schoon en Zuinig zal via het FES aangewend worden voor innovatie. Hierbij gaat het om het realiseren van «proeftuinen» voor duurzame mobiliteit, die in 2010 zijn gestart. Voorbeelden daarvan zijn: hybride en elektrisch rijden en rijden op waterstof.

Maatregelen lokale luchtkwaliteit

Om overal in Nederland tijdig aan de EU-normen voor fijnstof (PM₁₀) en stikstofdioxide (NO₂) te voldoen is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) ontwikkeld. Sinds de zomer van 2009 is dit programma van kracht. Dit is een gezamenlijk programma van onder andere het ministerie van VROM, VenW en decentrale overheden.

- Het versterken van het Internationaal-bronbeleid door inzet 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;
- In nauwe samenwerking met decentrale overheden, zorg dragen voor de uitvoering en monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), waaronder aan degenerieke maatregelen op nationaal niveau ter verbetering van de luchtkwaliteit (o.a. in

2011 door versnelde introductie van toekomstige Euronormen, zoals euro 6 personenauto's);

- locatiespecifieke maatregelen om de lokale luchtkwaliteit te verbeteren (financiële inzet vanuit Infrastructuurfonds artikel 12.05);
- Bevorderen van versnelde marktintroductie van innovatieve brandstoffen en voertuigtechnologie die schoon, stil en zuinig zijn. 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 wijziging van de Wet geluidhinder voor de rijksinfrastructuur door o.a. de introductie van geluidproductieplafonds (SWUNG I) is eind 2009 aan de Tweede Kamer aangeboden (TK 2009–2010 nr. 32 252);
- Dit wetsvoorstel leidt tot een betere bescherming van burgers, vereenvoudiging van regelgeving en een efficiënte en kosteneffectieve uitvoering;
- Onderliggende regelgeving wordt uitgewerkt en de VenW organisatie wordt voorbereid op een systeem van geluidproductieplafonds;
- Naast voorbereiding zal de uitvoering van het Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG, http://mirt2010.mirtprojectenboek.nl/images/552_tcm307-261838.pdf) starten. Door middel van het MJPG worden hoge geluidbelastingen langs de rijksinfrastructuur aangepakt. Het MJPG is opgenomen in het MIRT projectenboek 2011. De uitvoerders van dit programma zijn Rijkswaterstaat en ProRail;
- Vooruitlopend op het MJPG is al gestart met de aanpak van hoge geluidbelastingen op een aantal locaties door middel van innovatieve maatregelen. Dit zijn kleinschalige projecten waarbij de leefomgeving door het aanbrengen van stille wegdekken, raildempers of geluidschermen op een aantal geluidknelpunten wordt verbeterd (zie ook artikel IF 12.03 Geluid);
- Het verder ontwikkelen en toepassen van stille wegdekken;
- Het stimuleren van het aandeel stillere banden op de weg en het internationaal inzetten op aanscherpen van geluidsemisserieseisen die aan banden en voertuigen worden gesteld.

Duurzaam weggoederenvervoer

- De inspanningen voor het goederenvervoer over de weg zijn gericht op het verminderen van de emissies van CO₂, NO₂ en geluid door vrachtverkeer. In 2011 zal met name worden voortgebouwd op de in het Sectorakkoord «Duurzaamheid in beweging» gemaakte afspraken (Auto van de toekomst; Kamerstukken II, 2008–2009, 31 209, nr. 77).

Meetbare gegevens

Algemene strategie en beleidsvorming

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

Maatregelen klimaatbeleid personenvervoer, lokale luchtkwaliteit en het bevorderen geluidsreducerende oplossingen voor wegvervoer, duurzaam weggoederenvervoer

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

Beleidsartikel 36

Sinds 2009 is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (VROM – Dossier Luchtkwaliteit Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)) van kracht. Dit is een gezamenlijk programma van rijk en decentrale overheden gericht op het tijdig halen van de grenswaarden voor luchtkwaliteit. Met het NSL beschermen we de gezondheid van de Nederlandse bevolking en ontstaat er ruimte voor noodzakelijke ruimtelijke ontwikkelingen. Door middel van jaarlijkse monitoring wordt gegarandeerd dat de normen voor luchtkwaliteit gehaald worden.

De CO₂-uitstoot geeft een indicatie van de effectiviteit van het klimaat- en energiebeleid dat voor verkeer en vervoer wordt ingezet. Nationaal is het beleid hiervoor merendeels in het programma Schoon en Zuinig (VROM – Schoon en Zuinig) en de Innovatieagenda Energietransitie (SenterNovem – EnergieTransitie) verankerd.

De uitstoot van NO_x, SO₂, VOS en NO₂ geven een indicatie van de maatregelen ten aanzien van de lokale luchtkwaliteit. De indicatoren met betrekking tot knelpunten geven informatie over objecten, voornamelijk woningen in de (onmiddellijke) nabijheid van rijkswegen, waar de geluidsbelasting te hoog is volgens de geldende normen.

Indicator	Waarde 2006	Waarde 2007	Waarde 2008	Waarde 2009	Basiswaarde peildatum	Streefwaarde peildatum (6)
Emissie NO_x (1) bron: Milieubalans NMP, Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) <i>Milieubalans 2009 – Planbureau voor de Leefomgeving</i>	199	186	181	nog niet bekend	268 kton 2000	158 kton 2010–2020
Emissie SO₂ (1) bron: Milieubalans NMP, Planbureau voor de Leefomgeving <i>Milieubalans 2009 – Planbureau voor de Leefomgeving</i>	6	5	4	nbn	9 kton 2000	4 kton 2010–2020
Emissie VOS (NM) (1) bron: Milieubalans NMP, Planbureau voor de Leefomgeving <i>Milieubalans 2009 – Planbureau voor de Leefomgeving</i>	47	46	45	nbn	90 kton 2000	55 kton 2010–2020
Emissie CO₂ in verkeer en vervoer (2) IPCC/CBS <i>IPCC – Intergovernmental Panel on Climate Change</i>	38,8 2005	38,9 2006	39,0 2007	39,6 2008	36,6 Mton *** 2000	30–34 Mton 2020
Lokale luchtkwaliteit NO₂ (3)						0 knelpunten langs rijkswegen in 2015
Geluidsknelpunten langs hoofdwegen (4)	12 000	12 000	12 000	12 000	12 000	0
Aantal opgeloste MJPO knelpunten gesommeerd (5)	17	29	41	43	0	208

Toelichting

1. Emissies NO_x, SO₂ en VOS in verkeer en vervoer. De NEC-plafonds hiervoor zijn respectievelijk maximaal 158 Kton, maximaal 4 Kton en maximaal 55 Kton in 2010–2020. De cijfers over het jaar 2006 hebben als bron de Milieubalans 2008 (<http://www.rivm.nl/bibliotheek/digitaaldepot/MB2008.pdf>), die over 2007 en 2008 de Milieubalans 2009 (Milieubalans 2009 – Planbureau voor de Leefomgeving).

2. Emissie CO₂ in verkeer en vervoer. De streefwaarde hiervoor is 30–34 Mton in 2020. Waarde 2000 wijkt af van Verantwoording 2006 (37,6 Mton). Tussentijds is de definitie veranderd – mobiele bronnen zijn toegevoegd, waarna herberekening heeft plaatsgevonden.
3. De doelstelling voor lokale luchtkwaliteit is dat eind 2014 op alle locaties langs rijkswegen de grenswaarde voor NO₂ gehaald wordt; er zijn geen tussenliggende waarden vastgesteld. Er is geen concrete indicator voor NO₂, wel is bekend waar de norm wordt overschreden. Voor juni 2011 wordt op alle locaties langs rijkswegen de grenswaarde voor PM₁₀ gehaald.

Het saneringsprogramma opheffen geluidsknelpunten langs spoor- en hoofdwegen gaat in 2011 van start. Indien mogelijk wordt nu al meteen bij reconstructie van een (spoor)weg om andere redenen dan geluid een geluidsknelpunt aangepakt.

4. De geluidsknelpunten langs hoofdwegen (> 65 dB Lden) oplossen, zoals in de Nota Mobiliteit geformuleerd. Voor 10% van de woningen zal de aanpak bestaan uit gevelisolatie en zal de belasting boven de 65 dB blijven.
5. Het aantal opgeloste MJPO-knelpunten voor hoofdwegen: In 2018 dienen alle MJPO-knelpunten opgelost te zijn (zie ook het Jaarverslag 2008 MJPO, website: www.mjpo.nl/actueel/?page=laatste_nieuws&type=detail&id=77)
6. De vaststelling van de NEC-plafonds voor het jaar 2020 voor de stoffen Nox, SO₂ en VOS zal binnen enkele jaren plaatsvinden.

De reeks voor het oplossen van de knelpunten zoals opgenomen in de nota Meerjarenprogramma Ontsnippering 2004 (www.mjpo.nl/downloads/MJPO_2004.pdf) ziet er als volgt uit:

Indicator: aantal opgeloste MJPO knelpunten														
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Aantal opgeloste knelpunten MJPO	10	7	12	12	2	14	18	12	12	14	21	27	23	24
Totaal aantal	10	17	29	41	43	57	75	87	99	113	134	161	184	208

Bron: DVS, MJPO Jaarverslag 2008, mei 2009

Extracomptabele verwijzingen *Verwijzing naar het Infrastructuurfonds (IF)*

Overzicht uitgaven op het Infrastructuurfonds (x € 1 mln.)						
Art. Omschrijving	2010	2011	2012	2013	2014	2015
IF 12.02 Servicepakket meer kwaliteit leefomgeving	1 013	1 024	971	961	932	831
IF 12.03 Innovatieprogramma Geluid en Lucht	1 729	1 744	1 246	870	601	240

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

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

Producten

Algemene strategie en beleidsvorming

Productoverstijgende beleidsontwikkeling en -ondersteuning op het gebied van leefomgeving spoorwegen. Uitvoeren van het MJPO (Meerjarenprogramma Ontsnippering) voor spoorwegen in de periode 2007 t/m 2018. In 2010 is de realisatie van een eerste tranche van ontsnipperingsprojecten gestart en in 2011 en 2012 in uitvoering (Weerter- en Budelerbergen).

Bevorderen geluidsreducerende oplossingen voor personen- en goederenvervoer per spoor

- De wijziging van de Wet geluidhinder, in december 2009 aangeboden aan de Tweede Kamer, wordt naar verwachting in 2011 ingevoerd. Dit wetsvoorstel leidt tot een betere bescherming van burgers, vereenvoudiging van de regelgeving en een efficiënte en kosteneffectieve uitvoering..
- Starten met het Meerjarenprogramma geluidsanering spoor (MJPG spoor, http://mirt2010.mirtprojectenboek.nl/Images/552_tcm307-261838.pdf). Een wettelijk vastgelegd doelmatigheidscriterium bepaalt welke maatregelen getroffen dienen te worden. In dit programma worden geluidreducerende maatregelen getroffen
 - bij woningen met een geluidbelasting van meer dan 70 dB als gevolg van een hoofdspoorweg;
 - bij woningen die nog deel uit maken van de bestaande saneringsoperatie van de Wet geluidhinder;
 - bij woningen die als gevolg van verkeersgroei onder de huidige Wet geluidhinder een groei van meer dan 5 dB hebben ondergaan.
- 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, Innovatie programma geluid voor weg- & spoorverkeer – IPG – fluistertrein) en de doorontwikkeling en de bepaling van de Life Cycle Costs (LCC) van enkele producten uit dat programma, waaronder de proeven met LL-blokken op goederentreinen en het bevorderen van een internationale vrijgave van LL-blokken;
- Afronden van het 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

Algemene strategie en beleidsvorming

De meetbare gegevens voor dit product zijn hieronder bij de overige producten weergegeven. Aangezien de genoemde activiteiten gericht zijn op het bevorderen geluidsreducerende oplossingen voor personen- en goederenvervoer per spoor, zijn hiervoor geen aparte meetbare gegevens ontwikkeld.

Bevorderen geluidsreducerende oplossingen voor personen- en goederenvervoer per spoor

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

Extracomptabele verwijzingen

Verwijzing naar het Infrastructuurfonds (IF)

Overzicht uitgaven op het Infrastructuurfonds (x € 1 mln.)						
Art. Omschrijving	2010	2011	2012	2013	2014	2015
IF 13.03 Ontsnippering	6	13	13	11	9	9
IF 13.03 Geluid (empl. en innovatieve ontwikkelingen)						
IF 13.03 Geluid sanering spoorwegen	12	2	5	1	6	14

36.03 Duurzame luchtvaart bewerkstelligen en in stand houden

Motivatie

Groei van de luchtvaart mogelijk 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. De isolatie van GIS-2 panden is op 30 juni 2008 beëindigd. Tijdens GIS-2 zijn 8 465 panden geïsoleerd.

Geluidsisolatie Schiphol fase 3 (GIS-3)

In het isolatieprogramma GIS-3 zijn 5 011 objecten opgenomen. Van de 5 011 objecten die mogelijk voor isolatie in aanmerking komen, stellen de eigenaren van 1985 objecten geen prijs op isolatie. Gebleken is dat 1 564 objecten volgens de regelgeving geen aanvullende geluidsisolatie nodig hebben. Dit betekent dat 3 549 objecten onder GIS-3 zijn afgehandeld. Naar huidige inzichten zullen onder GIS-3 circa 1 500 objecten worden geïsoleerd. De isolatie van woningen in het kader van het GIS-3 project kan naar verwachting in 2011 worden afgerond.

Klachtenafhandeling Geluidsisolatie Schiphol

Na oplevering van een object geldt een garantietermijn van tien jaar. In deze periode zijn aannemers gehouden eventuele herstelwerkzaamheden uit te voeren. Omdat GIS-2 op 30 juni 2008 is beëindigd, 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 84 woonschepen aangekocht en is één woonschip verplaatst. Onder het voorbehoud van sloop van de aangekochte woonschepen is dit project afgerond.

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 11 woningen aangekocht. Het aantal aan te kopen woningen is ten opzichte van de voorgaande begroting bijgesteld van 14 naar 11 omdat na controle van Rijkswaterstaat is komen vast te staan dat het bij de vervallen objecten niet gaat om woningen. 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. De isolatiewerkzaamheden zullen naar verwachting in 2010 worden afgerond.

Behandeling en uitbetaling schadeclaims regionale luchthavens

Behandelen en uitbetalen van schadeclaims.

Duurzame luchtvaart

In 2011 worden de volgende activiteiten uitgevoerd:

- bijdrage aan internationale afspraken die de uitstoot van NO_x, CO₂ en andere gassen door de luchtvaart beperken;
- deelnemen aan het Klimaatoverleg voortvloeiend uit de afspraken, die in 2009 in Kopenhagen gemaakt zijn;
- afstemming van de klimaatafspraken op de discussie, die in de ICAO-Assemblee (september 2010) zullen plaatsvinden;
- verdere uitwerking van de opname van de luchtvaart in het Europese emissiehandelssysteem en de internationale discussie daarover;
- deelnemen aan de discussie in CAEP-verband (Committee on Aviation Environment Protection) over een aanscherping van de geluidsnormering van vliegtuigen;
- ontwikkeling en uitbouw van het AERO-model (Aviation Emissions and Evaluation of Reduction Options) ter ondersteuning van al deze internationale discussies;
- bijdrage aan de CROS (Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol) maximaal € 300 000;
- ontwikkelen beleid isolatie- en leefbaarheidsmaatregelen rondom luchthavens.

Groenvoorziening Schiphol

Bijdrage aan de Stichting Mainport en Groen op basis van het convenant Groenvoorziening Schiphol. De bijdrage van VenW is volledig voldaan. In 2008 heeft de laatste betaling plaatsgevonden.

Inspectie Verkeer en Waterstaat

De activiteiten voor dit product zijn met ingang van de begroting 2011 ondergebracht onder operationeel doel 33.03.

Meetbare gegevens

Geluidsisolatie Schiphol fase 3 (GIS-3)

Van alle woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen die in het isolatiegebied GIS-3 liggen, komen 5 011 objecten voor geluidsisolatie in aanmerking. Deze zijn opgenomen in het isolatieprogramma. Bij deze objecten, stellen de eigenaren van 1985 objecten geen prijs op isolatie. Volgens de regelgeving is gebleken dat 1 564 objecten geen aanvullende geluidsisolatie nodig hebben. Dit betekent dat 3 549 objecten onder GIS-3 zijn afgehandeld. Naar huidige inzichten zullen onder GIS-3 circa 1 500 objecten worden geïsoleerd. De isolatie van woningen in het kader van GIS-3 project kan naar verwachting in 2011 worden afgerond.

Aankoop LIB geluidsliepzones Schiphol.

Kengetal: Aantal aangekochte en aan te kopen woningen in de geluidsliepzones Schiphol								
	Tot en met 2005	2006	2007	2008	2009	Streef-waarde 2010	Streef-waarde 2011	Totaal
>65 Ke	5	0	1	1	1	1	2	11
55 – 65 Ke	24	2	0	0	2	2	2	32
Totaal	29	2	1	1	3	3	4	43

Bron: Rijkswaterstaat, 11^e Voortgangsrapportage GIS, 7 april 2010 (Kamerstukken II, 2009–2010, 26 959, nr. 134)

Toelichting

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

Duurzame luchtvaart

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

Kengetal: De grenswaarde voor de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen in gram per ton Maximum take off weight (MTOW)							
realisatie	grenswaarden						
Stof	2005	2006	2007	2008	2009	2005 – 2009	vanaf 2010
CO	59,3	56,6	55,1	54,1	53,4	58,1	55,0
NO _x	66,3	66,8	67,4	67,1	67,6	74,6	74,6
VOS	10,1	9,0	8,6	8,2	7,9	9,9	8,4
SO ₂	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,1	2,1
PM10	2,2	2,2	2,3	2,3	2,3	2,5	2,5

Bron: Schiphol Group, November 2009

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 zijn nogmaals aangescherpt in 2010 en zijn zo een prikkel voor de luchtvaartsector om een

minder vervuilende vloot aan te schaffen. Inspectie VenW ziet toe op naleving van voorschriften uit het Luchthavenverkeerbesluit.

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

Bron: Luchthavenverkeerbesluit 2004

Toelichting

In het Luchthavenverkeersbesluit zijn voor de luchthaven Schiphol de volgende grenzen gesteld aan de totale hoeveelheid geluid (Totaal Volume Geluid, TVG) dat het vliegverkeer in een jaar mag produceren. Voor de regionale luchthavens zijn door de inwerkingtreding van de wet Regeling Burger- en Militaire Luchthavens de verantwoordelijkheden gedecentraliseerd naar de provincies. Provincies dienen rondom de luchthaven een beperkingengebied vast te stellen. De geluidsbelasting van het vliegverkeer moet worden begrensd met op handhavingpunten vastgestelde grenswaarden (aan de baankoppen en bij aanpalende bebouwde kom). VenW heeft geen directe invloed op de daadwerkelijk gerealiseerde geluidsbelasting. Dat is de verantwoordelijkheid van de sector.

36.04 Scheepvaart: Een milieuvriendelijk goederenvervoersysteem over het water bevorderen

Motivatie

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

Producten

Duurzame zeevaart

Realiseren van schonere en zuinigere zeevaart door internationale normstelling, financiële prikkels, innovatie en communicatie.

- permanente inzet in internationaal (IMO en EU) verband;
- implementeren van gewijzigde internationale regelgeving in nationale wet- en regelgeving, rekening houdend met de noodzaak tot reductie van administratieve lasten;
- invoering van in de IMO ontwikkelde concrete maatregelen om de uitstoot van broeikasgassen (in het bijzonder CO₂) door de zeevaart te verminderen danwel, bij het uitblijven hiervan, vaststellen en uitdragen van het Nederlandse standpunt inzake eventuele unilaterale maatregelen van de EU;
- uitvoering geven aan de intentieverklaring die is afgesloten met de Nederlandse zeevaartsector over energie-efficiency en reductie van de CO₂-uitstoot;
- Nederland heeft in 2010 het Ballastwaterverdrag geratificeerd. In 2011 zullen met de Noordzeelanden afspraken worden gemaakt over uniforme implementatie en handhaving in het Noordzeegebied;
- vervolgen opstellen internationale richtlijnen behorend bij het Hong Kong Sloopverdrag. In 2011 zullen de «Guidelines for safe and environmentally sound ship recycling», «Guidelines for the development of the Ship Recycling Plan» en de «Guidelines for the authorization of Ship Recycling Facilities» worden afgerond.

Duurzame zeehavens

Verbeteren leefomgeving in en rondom havens.

- uitvoeren subsidieprogramma Zeehaven Innovatieproject voor Duurzame Zeehavens;
- inzet bij herziening van de Europese richtlijn Havenontvangstvoorzieningen (HOV's) voor aanpassingen van verscherpte afgifteplicht, uniform meldformulier en harmonisatie van het Europese begrippenkader met dat van IMO/MARPOL;
- ondersteunen van initiatieven voor de aanleg van walstroomvoorzieningen in zeehavens voor zeeschepen.

Duurzame binnenvaart

Realiseren schonere en zuinigere binnenvaart door internationale normstelling, financiële stimulering, innovatie en communicatie.

- Overdragen aan de markt van het CO₂-reductieprogramma VoortVarend Besparen ter reductie van de uitstoot van CO₂ en luchtverontreinigende stoffen zoals fijnstof en NO_x;
- subsidiëren (€ 2 mln.) van walstroomvoorzieningen bij ligplaatsen in beheer bij mede-overheden;
- bevorderen van de introductie van LNG (vloeibaar aardgas), onder andere door stimuleren van de aanleg van bunkerstations;
- invoeren van zwavelvrije gasolie per 2011 in heel Europa. Door druk vanuit Nederland is de invoeringsdatum één jaar naar voren gehaald;
- pleiten binnen de EU voor het vaststellen van scherpere internationale normen voor motoremissies;
- uitvoeren van het in 2009 in werking getreden Scheepsafvalstoffenverdrag (door o.a. implementatie betalingssysteem voor olie- en vethoudende stoffen);
- pleiten voor het onder het Scheepsafvalstoffenverdrag brengen van regels voor het lozen van huishoudelijk afvalwater door passagiersschepen voor meer dan 12 en maximaal 50 personen.

Inspectie Verkeer en Waterstaat

De activiteiten voor dit product zijn met ingang van de begroting 2011 ondergebracht onder operationeel doel 33.02.

Meetbare gegevens

Duurzame zeevaart en binnenvaart

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

Het kengetal laat de feitelijke uitstoot in de jaren 2003 t/m 2008 zien. De jaren 2010, 2015 en 2020 betreffen prognoses.

Voor de luchtverontreinigende emissies is een neerwaartse trend zichtbaar. Deze loopt door in de beleidsarme prognoses (tot 2020) die door Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) zijn opgesteld.

Beleidsartikel 36

Uitstoot luchtverontreinigende stoffen									
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2010	2015	2020
NO_x-emissies goederenvervoer (x mln. kg)									
Binnenvaart ¹	27,1	25,1	24,8	24,2	24,9	24,6	23,7	22,5	21,7
Zeevaart (NL grondgebied) ²	17,3	17,8	18,0	19,1	20,1	19,3	19,4	20,2	21,1
PM₁₀-emissies goederenvervoer (x mln. kg)									
Binnenvaart ¹	1,1	1,0	1,0	1,0	1,0	0,9	0,9	0,8	0,8
Zeevaart (NL grondgebied) ²	1,1	1,1	1,1	1,2	1,2	1,1	³	³	³
VOS-emissies goederenvervoer (x mln. kg)									
Binnenvaart ¹	3,5	3,2	2,3	1,4	1,4	1,3	1,3	1,1	1,0
Zeevaart (NL grondgebied) ²	0,7	0,7	0,7	0,7	0,8	0,7	0,7	0,8	0,8
SO₂-emissies goederenvervoer (x mln. kg)									
Binnenvaart ¹	2,0	1,9	1,8	1,8	1,8	1,1	0,9	0,0	0,0
Zeevaart (NL grondgebied) ²	10,0	10,2	10,0	10,6	11,2	8,1	5,0	0,8	1,0
CO₂-emissies (x mln. kg)⁴									
Binnenvaart ¹	1 871	1 734	1 713	1 672	1 719	1 698	1 700	1 785	1 877
Zeevaart (NL grondgebied) ²	936	969	983	1 041	1 099	1 072	1 220	1 389	1 558

¹ Betreft alleen goederentransport.

² De cijfers over 2008 zijn met een andere, nauwkeurigere methode berekend dan in voorgaande jaren, waarbij ook de invloed van de vaarsnelheid is meegenomen; om die reden zijn de cijfers over 2008 niet volledig vergelijkbaar met die van voorgaande jaren. Het cijfer van SO₂-emissies over 2008 is bovendien beïnvloed door een verplicht lager zwavelgehalte voor scheepsbrandstof vanaf augustus 2007 vanwege zogenaamd MARPOL Annex VI-regelgeving.

³ Geen prognose beschikbaar.

⁴ Bij de CO₂-emissies is de eenheid gecorrigeerd in mln. kg. In de begroting van 2009 en 2010 staat per abuis de eenheid mld. kg vermeld.

Bron cijfers 2003 t/m 2008: CBS luchtverontreiniging; emissies door mobiele bronnen, CBS StatLine (www.statline.cbs.nl/statweb/), april 2010

Het streven is een zo laag mogelijke belasting van het oppervlaktewater door de binnenvaart. Mede hiertoe is destijds het Scheepsafvalstoffenverdrag opgesteld. Nu dit verdrag eind 2009 in werking is getreden, zal naar verwachting het aantal afgiften van scheepsbedrijfsafval door de binnenvaart verder toenemen. Onderstaande kengetallen laten de afgifte van verschillende soorten olie- en vethoudend afval zien voor de periode 2001–2008. De daling vanaf 2003 is enerzijds te verklaren uit een directe betaling bij afgifte die vanaf dat moment is ingevoerd, en anderzijds door het in de markt komen van nieuwe, schonere schepen die minder afval produceren.

Kengetal: Afgifte olie- en vethoudend afval door de binnenvaart								
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Bilgewater (x miljoen kg)	48,1	46,6	26,7	21,2	21,8	20,1	20,8	21,0
Schroefassmeervet (x miljoen kg)	0,12	0,15	0,14	0,14	0,12	0,11	0,11	0,12
Vast oliehoudend afval (x miljoen kg)	0,25	0,38	0,41	0,44	0,32	0,32	0,34	0,38

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

Duurzame zeehavens

Kengetal: Afgiftecijfers scheepsafval in zeehavens					
	2005	2006	2007	2008	2009
Afgegeven hoeveelheid scheepsafval (m ³)	98 241	104 698	133 517	148 483	149 427
Aantal afgevendende schepen	14 396	18 296	22 486	22 152	22 741
Aantal betalende schepen	34 293	38 410	39 313	39 279	36 580
Het percentage afgevendende schepen van het aantal betalende schepen	42%	48%	57%	56%	62%

Bron: De Nederlandse zeehavens, juli 2010

Beleidsartikel 36

Overzicht onderzoek naar de doelmatigheid en de doeltreffendheid van beleid					
Onderzoek	Onderwerp	Operati- oneel doel	Start	Afgerond	Vindplaats
Beleidsdoorlichting	Leefomgeving hoofdwegen	36.01	2011	2011	
	Leefomgeving spoorwegen	36.02	2011	2011	
	Duurzame luchtvaart	36.03	2012	2012	
	GIS	36.03	2010	2010	
	Scheepvaart	36.04	2012	2012	
Effectenonderzoek exposé	Meerjarenprogramma Ontsnippering (in kaart brengen effectiviteit, doelmatigheid en legitimiteit van de uitvoering van het MJPO)	36.01/36.02	juli 2008	februari 2009	TK, 2009–2010, 29 652, nr. 3 MJPO (Meerjarenprogramma Ontsnippering)
	Het Nieuwe Rijden (evalueren uitvoering programma Het Nieuwe Rijden en de bijdrage aan de CO ₂ -reductie)	36.01	januari 1999	juli 2011	www.hetnieuwerijden.nl
	Bodemsanering (vijfjaarlijkse herijking convenant Stichting Bodemsanering NS)	36.02	januari 2010	juli 2010	
	Innovatieprogramma Geluid (Evaluatie werking innovatieprogramma en gewenste markteffecten)	36.01/36.02	2008	2008	TK 2008–2009, 31 200 A, nr. 90 Innovatie programma geluid voor weg- & spoorverkeer – IPG – fluistertrein
	Innovatieprogramma Lucht	36.01	2009	2009	TK, 2008–2009, 30 175, nr. 88 Innovatieprogramma Luchtkwaliteit

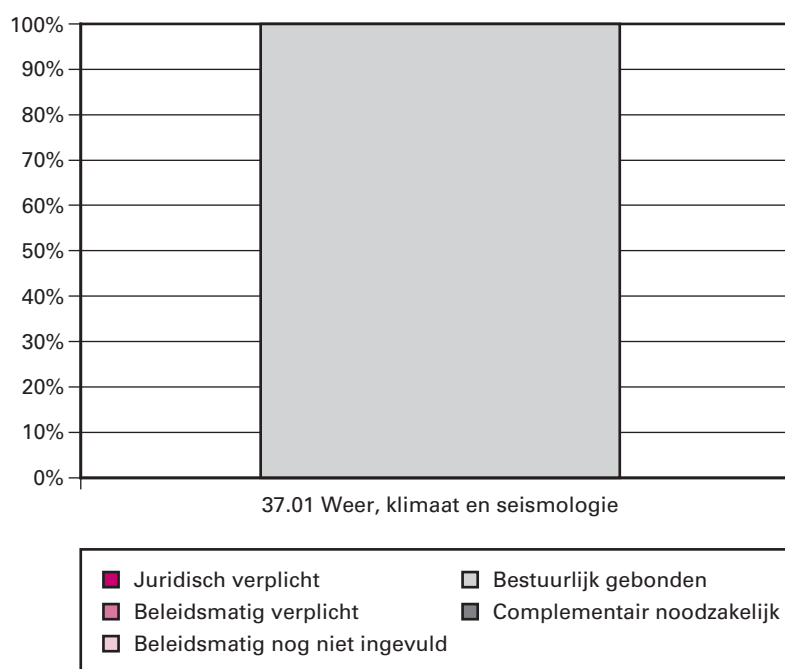
37 WEER, KLIMAAT, SEISMOLOGIE EN AARDOBSERVATIE

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

Tabel budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid(x € 1 000)							
37. Weer, klimaat, seismologie en aardobservatie	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Verplichtingen	0	44 977	53 829	44 996	47 649	46 209	45 622
Uitgaven	44 651	45 713	53 093	45 732	46 913	46 945	44 886
<i>37.01 Weer, klimaat en seismologie</i>	32 181	34 159	34 043	30 368	30 389	30 364	30 364
37.01.01 Weer	17 243	19 416	19 894	16 488	16 502	16 488	16 488
37.01.02 Klimaat	12 612	12 435	11 897	11 660	11 669	11 659	11 659
37.01.03 Seismologie	1 571	1 572	1 516	1 484	1 482	1 481	1 481
37.01.04 Contributie WMO (HGIS)	755	736	736	736	736	736	736
<i>37.02 Aardobservatie</i>	12 470	11 554	19 050	15 364	16 524	16 581	14 522
37.02.01 EUMETSAT	12 470	11 554	19 050	15 364	16 524	16 581	14 522
Van totale uitgaven:							
Apparaatsuitgaven	43 796	44 977	52 357	44 996	46 177	46 209	44 150
Agentschapsbijdrage	855	736	736	736	736	736	736
Restant							
37.09 Ontvangsten	0	0	0	0	0	0	0

Budgetflexibiliteit



Absolute budgetflexibiliteit in € * 1 000

37.01 Weer, klimaat en seismologie		
<i>juridisch verplicht</i>		<i>complementair noodzakelijk</i>
<i>bestuurlijk gebonden</i>	736	<i>beleidsmatig nog niet ingevuld</i>
<i>beleidsmatig verplicht</i>		

Weer, klimaat en seismologie

De bestuurlijk gebonden uitgaven hebben betrekking op de contributie die jaarlijks door het KNMI aan de World Meteorological Organization (WMO) wordt voldaan.

37.01 Weer, klimaat en seismologie

Motivering

Om tot minder ongelukken te komen, om risicovolle situaties ten gevolge van het weer terug te dringen, om veiligheidsrisico's bij calamiteiten waarbij het weer een rol speelt te beperken, om aan de bestrijding en beperking van (chemische en nucleaire) calamiteiten bij te dragen, om aan «droge voeten» bij te dragen, om antwoord te geven op de cruciale vragen hoe het klimaat is veranderd, waarom het klimaat verandert en hoe het klimaat in de toekomst zal veranderen om aldus de vitale nationale infrastructuur tegen veranderingen in het klimaat te helpen beschermen en ten slotte om de seismische risico's in Nederland in kaart te brengen.

Producten

Weer

- bijdragen aan de internationale waarnemingsinfrastructuur;
- brede verspreiding en steeds meer toegankelijk maken van weergegevens;
- uitgeven van een algemeen weerbericht;
- uitgeven van algemene waarschuwingen ten behoeve van de scheepvaart en het verkeersmanagement;
- verstrekken van luchtvaartmeteorologische inlichtingen;
- meteorologische ondersteuning bij calamiteiten waarbij weer een rol speelt;
- waarschuwen voor gevaarlijk weer, voor (levens)bedreigende extreme weersomstandigheden en luchtkwaliteit;
- verstrekken van informatie omtrent vulkanische as;
- verrichten van strategisch en toegepast onderzoek op het gebied van weerwaarnemingen en -verwachtingen;
- beantwoorden van vragen vanuit de maatschappij;
- door de diverse modellen en datasets te standaardiseren en te integreren, realiseren van een familie van aaneensluitende modellen die de partners in staat stelt beter en sneller een integraal beeld te ontwikkelen van milieu en leefomgeving in Nederland en daarmee complexe beleidsbeslissingen op deze terreinen beter te kunnen onderbouwen.

Klimaat

- bijdragen aan de internationale waarnemingsinfrastructuur, waaronder het ontwikkelen van waarneming- en modelsystemen ten behoeve van het produceren van data;
- vastleggen van klimaatverandering;
- verrichten van strategisch en toegepast onderzoek op het gebied van klimaat, zoals de ontwikkeling en evaluatie van het globale klimaatmodel EC-Earth en het regionale klimaatmodel RACMO;
- opstellen van klimaatverwachtingen op tijdschalen van seizoenen tot eeuwen;
- bijdragen aan de wetenschappelijke basis van het Nederlandse beleid op het gebied van adaptatie en mitigatie van klimaatverandering;
- zorgen voor brede verspreiding en steeds meer toegankelijk maken van nationale en Europese klimatologische gegevens, door middel van – bij voorkeur – gratis webservices;

Beleidsartikel 37

- bijdragen aan internationale Europese kennisinfrastructuur op een kwalitatief hoog niveau, bijvoorbeeld via de door het KNMI gecoördineerde EU-projecten EURO4M en EUCLIPSE;
- beantwoorden van vragen vanuit de maatschappij.

Seismologie

- onderhouden van seismische stations en het ontwikkelen van waarneming- en modelsystemen ten behoeve van het produceren van data;
- verrichten van waarnemingen en onderzoek ten behoeve van het kernstopverdrag;
- verrichten van strategisch en toegepast onderzoek op het gebied van seismologie, zoals in 2011 de invloed van de 3D-bodemstructuur op de bepaling van het mechanisme van geïnduceerde aardbevingen;
- 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

Kengetallen Weersverwachtingen								
	Realisatie		Begroot					
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
<i>Algemene weersverwachtingen en adviezen</i>								
– afwijking min.temperatuur (°C)	– 0,2	– 0,28	ABS ¹ (<0,5)	ABS (<0,5)	ABS (<0,5)	ABS (<0,5)	ABS (<0,5)	ABS (<0,5)
– afwijking max.temperatuur (°C)	– 0,4	– 0,34	ABS (<0,5)	ABS (<0,5)	ABS (<0,5)	ABS (<0,5)	ABS (<0,5)	ABS (<0,5)
– gemiddelde afwijking windsnelheid (m/s)	0,4	0,18	ABS (<1,0)	ABS (<1,0)	ABS (<1,0)	ABS (<1,0)	ABS (<1,0)	ABS (<1,0)
<i>Luchtvaartverwachtingen</i>								
– tijdigheid TAF. ² Schiphol (%)	99,5	99,0	> 99	> 99	> 99	> 99	> 99	> 99
<i>Maritieme verwachtingen</i>								
– tijdigheid marifoonbericht (%)	96	98,4	> 99	> 99	> 99	> 99	> 99	> 99

¹ Is absolute waarde.

² Tijdigheid TAF (Terminal Aerodrome forecast).

Dit is de tijdigheid waarmee de luchtvaartmeteorologische berichten worden verstrekt; gemeten wordt welk percentage berichten binnen het vastgestelde tijdvenster vallen.

Bron: KNMI 2010

Toelichting

Uit het dienstenpakket van het KNMI zijn enkele producten gekozen die kenmerkend zijn voor de verschillende doelgroepen algemeen publiek, luchtvaart en maritiem. De kengetallen geven een indruk van de tijdigheid van berichtgeving en de gemiddelde afwijking van verwachte waardes ten opzichte van de waargenomen waardes. Het zijn begrijpelijke verificatiewaardes die aspecten betreffen met betrekking tot de uitgifte van meteorologische producten door het KNMI.

Kengetal: Aantal uitgegeven weeralarmen						
	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Aantal weeralarmen	3	2	5	1	3	1 ¹

¹ meting gebaseerd op het eerste halfjaar (tot en met juni)

Bron: KNMI 2010

Toelichting

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

Indicator kwaliteit en kwantiteit kennis klimaatsysteem, weersysteem en seismologische data en kennis					
	Realisatie		Streefwaarde		
	2008	2009	2010	2011	2012 ev
Gereviewde publicaties	96	86	> 80	> 80	> 80

Bron: KNMI, 2010

Toelichting

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

37.02 Aardobservatie

Motivering

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

Producten

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

- waarnemingen van de EUMETSAT Meteosat satellieten;
- waarnemingen van de EUMETSAT Metop en van de NOAA satellieten;
- oceanografische waarnemingen van de Jason-2 satelliet.

Meetbare gegevens

Aardobservatie

Indicator	Realisatie		Streefwaarde	
	2008	2009	2010	2011 ev.
Percentage tijdige beschikbaarheid van de meteorologische producten	98.5	98.5	>98,5	>98,5

Bron: EUMETSAT 2009

Toelichting

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

Beleidsartikel 37

gebrekkige beschikbaarheid van de waarnemingen afhankelijk van de dan optredende weerssituatie.

Overzicht onderzoek naar de doelmatigheid en de doeltreffendheid van beleid					
Onderzoek	Onderwerp	Operationeel doel	Start	Afgerond	Vindplaats
Beleidsdoorlichting	Weer, klimaat en seismologie	37.01	januari 2012	december 2012	
Effectenonderzoek ex post	Evaluatie KNMI-wet periode 2007–2011	37.01	januari 2012	december 2012	

Met de oprichting van het Netherlands Space Office (NSO) is de verantwoordelijkheid voor het maken van beleid op het gebied van Aardobservatie overgegaan op het Ministerie van Economische Zaken. Daardoor vervallen hier de geplande Beleidsdoorlichting en het Effectenonderzoek op het gebied van Aardobservatie. Deze zullen worden opgenomen in de begroting van het Ministerie van Economische Zaken.

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 (BDU) verantwoord.
Omschrijving van de samenhang in het beleid	VenW levert, door middel van een beschikking BDU, een financiële bijdrage aan het regionale en lokale overheden. De voeding van het Infrastructuurfonds loopt voor het grootste gedeelte via deze VenW-begroting.
Verantwoordelijkheid	De minister is deels beleids- en deels systeemverantwoordelijk voor de gelden die lopen via het Infrastructuurfonds en systeemverantwoordelijk voor de bijdrage aan de BDU.

Tabel budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (in € 1 000)							
39 Bijdrage aan IF en BDU	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Verplichtingen	8 577 155	8 323 014	8 355 853	8 602 546	8 094 012	6 426 826	6 577 837
Uitgaven	8 311 743	8 551 375	8 381 078	8 705 879	8 095 205	8 205 517	8 394 131
<i>39.01 Bijdrage aan IF</i>	6 290 754	6 314 926	6 376 891	6 749 724	6 192 656	6 302 722	6 458 536
<i>39.02 Bijdrage aan de BDU</i>	2 020 989	2 236 449	2 004 187	1 956 155	1 902 549	1 902 795	1 935 595
39.09 Ontvangsten	0	0	0	0	0	0	0

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 bijdrage/producten zijn in de begroting van het Infrastructuurfonds zichtbaar.

39.02 Bijdrage aan de BDU

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

40 Nominaal en onvoorzien

Algemene beleidsdoelstelling

Niet van toepassing op dit artikel.

Tabel budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)							
40. Nominaal en onvoorzien	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Verplichtingen	0	0	10 034	- 13 359	- 20 878	- 20 760	- 14 973
Uitgaven	0	0	10 034	- 13 359	- 20 878	- 20 760	- 14 973
waarvan Verzameluitkering VenW		0	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 onderzoek naar de doelmatigheid en de doeltreffendheid van beleid

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 is verantwoordelijk voor de bedrijfsvoering van het departement.
Externe factoren	De mate waarin het departement effectief en efficiënt functioneert hangt onder andere af van rijksbrede (organisatie)ontwikkelingen, zoals bijvoorbeeld shared services concepten en gezamenlijke uitvoerings- en inkooptrajecten.

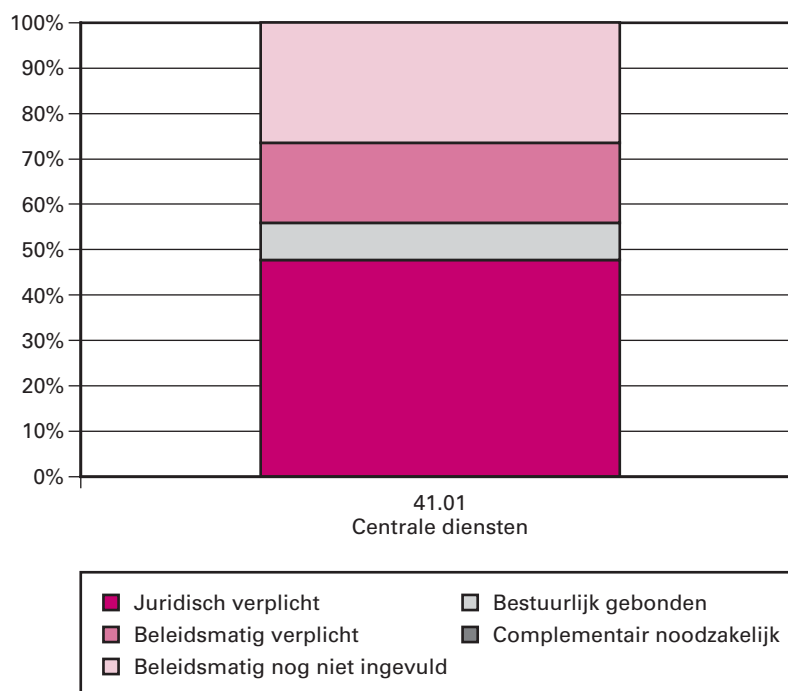
Tabel budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (in € 1 000)							
41 Ondersteuning functioneren VenW	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Verplichtingen	238 511	226 145	192 521	206 962	214 605	215 927	218 247
Uitgaven	272 798	242 833	220 534	217 864	218 500	217 343	218 247
<i>41.01 Centrale diensten</i>	<i>143 630</i>	<i>127 965</i>	<i>130 168</i>	<i>129 754</i>	<i>131 055</i>	<i>132 361</i>	<i>133 720</i>
41.01.01 Interne en externe communicatie VenW	9 278	9 962	9 712	9 746	9 749	9 749	9 749
41.01.02 Bedrijfsvoering VenW	58 423	45 978	45 043	42 137	42 149	42 148	42 148
41.01.03 Ondersteuning ambtelijke en politieke leiding	6 924	9 384	9 505	9 519	9 418	9 293	7 693
41.01.04 Internationaal beleid VenW	39	0	3 000	3 000	3 000	3 000	3 000
41.01.05 Wetgeving en bestuurlijk-juridische advisering	8 589	9 935	9 554	8 769	8 117	8 117	8 117
41.01.06 Financial en operational auditing	7 857	8 285	5 658	5 676	5 680	5 680	5 680
41.01.07 Externe oriëntatie en inspraak	4 578	7 550	6 881	6 884	6 884	6 884	6 884
41.01.08 HGIS-middelen	2 248	2 104	2 104	2 104	2 104	2 104	2 104
41.01.09 Uitg.tbv alg.departement en bijdr.derden	42 638	29 487	33 233	36 473	38 506	39 938	42 897
41.01.10 Kennis Instituut Mobiliteit	3 056	5 280	5 478	5 446	5 448	5 448	5 448
<i>41.02 Shared Services Organisatie</i>	<i>108 252</i>	<i>96 559</i>	<i>69 766</i>	<i>68 144</i>	<i>67 218</i>	<i>65 235</i>	<i>65 235</i>
41.02.01 ICT Dienstverlening	33 731	28 112	13 016	12 958	12 479	11 080	11 080
41.02.02 Facilitaire Dienstverlening	44 171	41 389	34 933	34 538	34 538	34 397	34 397
42.02.03 Personele Dienstverlening	16 548	12 796	10 115	9 327	9 327	9 327	9 327
41.02.04 Financiële Dienstverlening	8 364	9 532	8 464	8 542	8 542	8 542	8 542
41.02.05 Communicatie en strategie	5 438	4 730	3 238	2 779	2 332	1 889	1 889
<i>41.03 Alg.uitg.dep.onderderd.</i>	<i>20 916</i>	<i>18 309</i>	<i>20 600</i>	<i>19 966</i>	<i>20 227</i>	<i>19 747</i>	<i>19 292</i>
41.03.01 Regeringsvliegtuig	9 758	6 426	7 220	6 397	6 879	6 397	6 397
41.03.02 Personeel en materieel DGMO	3 888	2 948	3 735	3 792	3 807	3 807	3 807
41.03.03 Personeel en materieel DGLM	5 455	6 378	7 034	7 189	7 029	7 031	6 576
41.03.04 Personeel en materieel DGW	1 815	2 557	2 611	2 588	2 512	2 512	2 512
Van totale uitgaven							
Apparaatsuitgaven	240 851	222 031	199 078	195 890	196 626	195 594	198 098
Agentschapsbijdrage	8 122	616	608	609	608	608	608
Restant	23 825	20 186	20 848	21 365	21 266	21 141	19 541

Niet-beleidsartikel 41

41 Ondersteuning functioneren VenW	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
41.09.01 Ontvangsten	35 117	50 487	45 068	40 077	31 610	29 610	29 610

Budgetflexibiliteit



Absolute budgetflexibiliteit in € * 1 000

41.01 Centrale diensten			
<i>juridisch verplicht</i>	9 925	<i>Complementair noodzakelijk</i>	0
<i>bestuurlijk gebonden</i>	1 696	<i>Beleidsmatig nog niet ingevuld</i>	5 526
<i>beleidsmatig verplicht</i>	3 701		

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 beleidsmatig verplichte uitgaven hebben betrekking op reserveringen op grond van een formele regeling of op grond van een beleidsprogramma waarmee de Tweede Kamer heeft ingestemd.

41.01 Centrale diensten

Motivering

Om te zorgen voor een verbetering van de departementale effectiviteit door middel van een kwalitatief hoogwaardige ondersteuning en advisering op het gebied van: communicatie, 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;
- Coördinatie en afstemming tussen de directie Communicatie, de directieteams en de Directeuren-Generaal;
- Interdepartementale samenwerking door middel van beleidsprogramma's;
- Meer samenhang in de VenW-strategie;
- Meer op inhoud gebundelde boodschappen;
- Meer focus op openbaar vervoer;
- Project bereikbaarheid Randstad.

Bedrijfsvoering VenW

Het realiseren van een integrale concernbrede focus op het gebied van Financiën, Personeel, Informatie en Organisatie.

- 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;
- Zorgdragen voor het logistieke proces en de directe ondersteuning van de politieke en ambtelijke top.

Wetgeving en bestuurlijk-juridische advisering

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

- Het waarborgen van duurzame en toonaangevende wetgeving en bestuurlijk-juridische advisering die rechtmatig, doelmatig en doeltreffend is;
- Het bevorderen van de bestuurlijk-juridische kwaliteit van beslissingen op het beleidsterrein van VenW en het tijdig tot stand brengen van toegesneden bestuurlijk-juridisch instrumentarium;
- Het bevorderen van de kwaliteit van de juridische professie en professionals binnen de directie Juridische Zaken en de gehele juridische functie van VenW;
- Het uitvoeren van het VenW programma Beter Geregeld door het verminderen en moderniseren van de regelgeving;
- De uitvoering van legal impact assessments op Europese beleidsvoor-nemens, internationale verdragen en wetgeving van andere departementen.

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, waarmee wordt beoogd een bijdrage te leveren aan de kwaliteit van de beleids- en bedrijfsvoering.

Externe oriëntatie en inspraak

Het ondersteunen van de externe oriëntatie om te komen tot beleid op VenW-gebied en bevorderen dat publieksparticipatie een vanzelfsprekend onderdeel is van elk besluitvormingsproces over ruimtelijk economische plannen van de rijksoverheid. Hieronder vallen onder meer de bijdragen aan het apparaat van de advies- en overlegorganen van VenW en het Centrum Publieksparticipatie.

HGIS middelen

Het onderhouden en intensiveren van voor VenW 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 Nederland Antarctisch programma, betreft onderzoek naar het (mogelijk) afsmelten van de ijskap en naar de ozonproblematiek;
- Centraal Planbureau (jaarlijkse bijdrage € 0,131 mln.);
- De organisatie van de Conferentie van Europese Transportministers;
- Uitkeringsuitgaven met name voor post-actieven en wachtgelders van VenW bij het UWV en ABP;
- Uitgaven voor sociaal flankerend beleid van VenW;
- Bijdragen aan externe kennisinstututen 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 € 9 mln. tot maximaal € 9,5 mln.) in samenwerking met VROM, EZ en LNV.

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

Het versterken van de strategische kennisbasis voor het mobiliteitsbeleid door:

- Het leveren van kennisproducten zoals analyses van aan mobiliteit gerelateerde trends en ontwikkelingen, (toekomst)verkenningen, scenariostudies en beleidsevaluaties;
- Het uitbrengen van een jaarlijkse «Mobiliteitsbalans» waarin inzicht wordt gegeven in en verklaringen worden gegeven voor de ontwikkeling van de mobiliteit in Nederland en waarin een of meerdere actuele thema's worden uitgediept;
- Het beantwoorden van specifieke kennisvragen bij en het inbrengen van kennis in beleidstrajecten;
- Het bijeenbrengen, bewerken en verspreiden van elders geproduceerde kennis of informatie op het gebied van mobiliteit;
- 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 ondersteunend en structureel karakter.

ICT-Dienstverlening

Verzorgen van de ICT-dienstverlening, waaronder faciliteren van een ICT werkplek inclusief beheer en onderhoud van de hard- en software. Deze taken worden ook uitgevoerd voor de departementen VWS en SZW en daarnaast worden enkele specifieke taken uitgevoerd voor andere onderdelen binnen het Rijk. In 2009 is de bestuurlijke intentie uitgesproken om per 1 januari 2011 het eigenaarschap van de ICT-directie van de SSO van VenW onder te brengen bij het Ministerie van BZK..

Facilitaire dienstverlening

Het uitvoeren van facilitaire zaken, waaronder de zorg en exploitatie van de huisvesting, facilitaire advisering en archiefwerkzaamheden. De uitvoerende taken op het gebied van huisvesting en facilitaire zaken zijn uitbesteed aan 4FM, een bij het ministerie van BZK ondergebracht facilitair samenwerkingsverband van de ministeries van SZW, VROM, BZ en VenW.

Personele dienstverlening

Bestuursneutrale taken op personeelsgebied, waaronder beheer- en adviestaken en het verlenen van specialistische diensten. Diverse specialistische taken worden ingekocht bij de Expertise Centra. In 2011 zal een groot deel van de personeels- en salarisadministratie worden uitbesteed aan P-Direkt. Zowel de Expertise Centra als P-Direkt vallen onder de Werkmaatschappij, dat een onderdeel is van het ministerie van BZK.

Financiële dienstverlening

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

Communicatie en Strategie

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

Meetbare gegevens

Indicator (bedragen x € 1 000)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Huisvestingsuitgaven bestuurskern ¹	35 190	35 274	35 700	35 700	35 700	35 700	35 700

¹ Onder de huisvestingsuitgaven bestuurskern worden de huurgelden, exploitatie- en inrichtingskosten alsmede de infrastructurele voorzieningen gerekend van de centrale diensten en de beleidsDG's.

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.

3. BEDRIJFSVOERINGSPARAGRAAF

Vernieuwing VenW

In 2011 lopen de kernthema's uit het Beleidsvoornemen Vernieuwen Verbinden Vertrouwen door: «integraler, minder en beter»: VenW heeft met het Beleidsvoornemen een ontwikkeling ingezet naar compacter en meer programmatisch werken (intern en binnen het verband van de rijksdienst), samenvoegen van activiteiten, minder coördinatie, minder bestuurlijke en ambtelijke drukte, minder advies en controle en werken op basis van vertrouwen. Deze ontwikkeling zal voortgezet worden. Blijvend is van belang om het gedachtegoed uit de vernieuwing (zoals verbinden Beleid, Uitvoering, Inspectie, vertrouwen, samenwerken, efficiënter werken) te koppelen aan de inhoud van de opgaven waar VenW voor staat. Vanzelfsprekend heeft een nieuw kabinet gevolgen voor de preciezer invulling van de vernieuwing. De visie van VenW wordt hierbij blijvend gehanteerd als richting voor VenW. Deze zal worden vertaald vanuit een nieuw regeerakkoord. Verbinden en vertrouwen blijven belangrijke dragers voor het uitdragen van en kleur geven aan de vernieuwing.

De taakstelling die geldt voor de periode tot 2012 zal volgens gemaakte afspraken worden gerealiseerd.

Financieel en materieel beheer

Over het geheel genomen is het financieel en materieel beheer binnen het ministerie van voldoende niveau. Wel wordt in 2010 – en zo nodig doorlopend in 2011 – extra aandacht besteed aan een aantal onderwerpen, waaronder het contractbeheer, het verplichtingen- en ontvangstenbeheer.

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. Zo wordt onder andere ingezet op uniformeren en standaardiseren van processen en systemen. Daarnaast wordt ingezet op training en opleiding van medewerkers. De effecten van de verschillende maatregelen hebben reeds merkbaar geleid tot een verbeterde contractbeheersing. Voor 2010 en volgende jaren is de aandacht erop gericht op het bestendigen van de kwaliteit van het contractbeheer. RWS kent daarnaast een groeipad waarlangs de zogenoemde Systeemgerichte Contractbeheersing (SCB) in de komende jaren zal worden doorontwikkeld en geïmplementeerd. RWS organiseert voor marktpartijen bijeenkomsten over kwaliteitsborging en contractbeheersing onder SCB om te laten zien wat deze werkwijze behelst en hoe dat vorm wordt gegeven.

Een goed verplichtingenbeheer is van vitaal belang voor een investeringsdepartement als VenW. In het verleden is prioritair ingezet op de verbetering van het beheer van grotere 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. Meer specifieke aandacht is gewenst voor de verdere verbetering van de tijdigheid van de vastlegging van de kleinere verplichtingen bij de bestuurskern. Dit gebeurt door verdere standaardisatie en waar mogelijk automatisering van het inkoopproces en door gericht te sturen op gedragsverandering door meer management-

aandacht en het aanspreken van betrokkenen bij het niet naleven van de afspraken.

In 2009 zijn onzekerheden geconstateerd in het ontvangstenbeheer bij RWS. Daarbij gaat het specifiek om de overige ontvangsten: betalingen van decentrale overheden voor infrastructuur die RWS aanlegt op verzoek van die decentrale overheden. In 2010 zal RWS daarin verdere verbetering laten zien. Inmiddels zijn aanvullende beheersmaatregelen genomen om dit proces verder te verankeren in de organisatie. In 2010 zal bekeken worden of dit proces moet worden geüniformeerd en hoe dat eventueel door ICT kan worden ondersteund.

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 bruikbaarheid en betrouwbaarheid van deze informatie is een punt van aandacht. In de begroting 2011 van VenW zijn reeds verbeteringen doorgevoerd ten aanzien van de bruikbaarheid van de beleidsinformatie. Daarnaast is er een traject opgestart om de organisatie van het proces van totstandkoming en de waarborgen daarin voor de betrouwbaarheid van deze informatie verder te verbeteren.

Administratieve lasten en regeldruk

Het uitvoeringsprogramma ter vermindering van administratieve lasten en regeldruk dat in 2008 aan de Kamer is aangeboden, is grotendeels voltooid. De vermindering van administratieve lasten voor bedrijven is eind 2010 ruim € 112 mln. ofwel 26,4% ten opzichte van de peildatum 1 maart 2007. Een flinke vermindering van administratieve lasten ontstaat vanaf 1 januari 2011 door de inwerkingtreding van het Besluit lozen buiten inrichtingen. Met dit besluit vervalt de vergunningplicht voor alle lozingen vanuit activiteiten, die buiten inrichtingen plaatsvinden. De administratieve lasten verminderen hierdoor met € 11,2 mln. In 2011 zal een regeling worden getroffen die fraude door het terugdraaien van kilometertellers tegengaat. De administratieve lasten van garagebedrijven nemen hierdoor met bijna € 1 mln. toe. Daartegenover staat een besparing van € 2 mln. op de contributie aan de huidige Stichting Nationale Autopas; als de registratie overgaat naar de RDW, komt de Stichting als verzamelende en toezichthoudende partij te vervallen. Door het verminderen van fraude met kilometertellers ontstaat verder een aanzienlijke beperking van schade voor burgers, bedrijven en overheid. Daarnaast wordt het Ballastwaterverdrag in 2011 geïmplementeerd. Hierdoor stijgen de administratieve lasten in de zeevaart met € 6,4 mln. Met de implementatie van de verdragsverplichtingen zullen nadere voorschriften en informatieverplichtingen gaan gelden voor ballastwater ter voorkoming van de verspreiding van schadelijke uitheemse organismen en ziektekiemen. Deze toename van administratieve lasten wordt in de sector grotendeels gecompenseerd door vereenvoudigde eisen aan inspecties van verblijven door de implementatie van het maritiem arbeidsverdrag eind 2010.

Overige aspecten van de bedrijfsvoering

In 2011 zullen de actuele milieucriteria worden toegepast bij alle aanbestedingen waarvoor milieucriteria zijn vastgesteld. Naast vastgestelde criteria die als eisen zijn geformuleerd kunnen ook aanvullende wensen worden

Bedrijfsvoeringsparagraaf

meegenomen bij de aanbestedingen. Zowel voor de eigen aanbestedingen als voor de interdepartementale aanbestedingen die in het kader van Categoriemanagement worden uitgevoerd wordt op deze manier uitvoering gegeven aan de doelstelling om 100 % duurzaam in te kopen. Wanneer dat bij een specifieke aanbesteding niet mogelijk is, zal dat worden toegelicht.

4. BATEN-LASTENDIENSTEN

Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut (KNMI)

Introductie

Sinds 1 januari 1995 is het KNMI een baten-lastendienst. De bijdrage van het moederdepartement aan de baten-lastendienst KNMI wordt verantwoord op beleidsartikel 37 «Weer, klimaat, seismologie en aardobservatie» van de begroting van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

De werkzaamheden van het KNMI zijn gericht op de algemene doelstelling van het KNMI: bijdragen aan veiligheid, economie en duurzaam milieu in en van Nederland met informatie, kennis en data op het gebied van weer, klimaat en seismologie.

Sinds de privatisering van de commerciële taken in 1999 richt het KNMI zich volledig op de publieke taken. Deze taken zijn vastgelegd in de Wet op het KNMI, die op 1 maart 2002 in werking is getreden. De daarbij behorende Ministeriële regeling is op 5 juli 2002 in werking getreden. De taken van het KNMI zijn (Wet op het KNMI, artikel 3, eerste lid):

- a) het beschikbaar maken, houden en stellen van een algemeen weerbericht voor de Nederlandse samenleving;
- b) het beschikbaar maken, houden en stellen van KNMI-gegevens;
- c) het beschikbaar maken, houden en stellen van luchtvaartmeteorologische inlichtingen;
- d) het verrichten van onderzoek;
- e) het adviseren van Onze Minister op het terrein van de meteorologie en andere geofysische terreinen;
- f) het deelnemen in internationale organisaties op het terrein van de meteorologie en andere geofysische terreinen;
- g) het onderhouden van de nationale infrastructuur voor de meteorologie en andere geofysische terreinen.

In de herfst van 2008 is naar aanleiding van de afgesproken evaluatie van de KNMI-wet een kabinetsstandpunt over de KNMI-wet toegezonden aan de Tweede Kamer. Op 24 maart 2009 heeft over de KNMI-wet een Algemeen Overleg plaatsgevonden. Vervolgens is het wetgevingstraject opgestart met het plan de wijziging van de KNMI-wet begin 2010 aan de Tweede Kamer aan te bieden. Door de val van het Kabinet heeft dit proces vertraging opgeleverd en heeft het demissionaire kabinet opnieuw een besluit moeten nemen. Eind april 2010 is de gewijzigde KNMI-wet aangeboden aan de Tweede Kamer voor behandeling.

Producten en diensten

Om de bovengenoemde algemene beleidsdoelstelling te bereiken levert het KNMI voortdurend informatie, kennis en data op het gebied van weer, klimaat en seismologie. Deze informatie, kennis en data worden permanent «up to date» gehouden volgens de modernste inzichten van wetenschap en techniek. Informatie, kennis en data moeten ook effectief op de plaatsen terechtkomen waar ze daadwerkelijk nodig zijn: burgers, brandweer, politie, water- en wegbeheerders, luchtvaartautoriteiten, bedrijven, beleidsmakers en rampenbestrijders. Daarbij spelen ook de particuliere weerbureaus en de media een belangrijke rol.

Het KNMI heeft zijn producten en diensten ingedeeld in de productgroepen Weer, Klimaat en Seismologie. Daarnaast wordt Aardobservatie als product onderscheiden.

Baten-lastendiensten

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

Indien in de begroting de baten en lasten in het kader van aardobservatie en het NMDC niet worden meegeteld, nemen de totale kosten jaarlijks af. Bij een gelijkblijvend productieniveau impliceert dit een stijging van de doelmatigheid.

De begroting van baten en lasten

De begroting van baten en lasten (x € 1 000) van het agentschap KNMI							
	realisatie 2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Baten							
opbrengst V&W	36 818	44 977	52 357	44 996	46 177	46 209	46 207
opbrengst overige departementen	1 165	112	112	112	112	112	112
opbrengst derden	18 451	18 797	18 209	17 838	17 980	17 980	17 980
rentebaten	3	25	25	25	25	25	25
bijzondere baten	222						
exploitatiebijdragen	91						
Totaal baten	56 750	63 911	70 703	62 971	64 294	64 326	64 324
Lasten							
apparaatskosten							
* personele kosten	34 419	32 452	30 710	30 204	30 076	30 076	30 076
* materiële kosten	20 414	29 038	37 536	30 310	30 901	30 933	30 931
rentelasten	140	204	264	242	290	301	301
afschrijvingskosten							
* materieel	1 813	2 237	2 330	2 330	2 330	2 330	2 330
* immaterieel							
dotaties voorzieningen	64						
bijzondere lasten							
Totaal lasten	56 850	63 931	70 840	63 086	63 597	63 640	63 638
Saldo van baten en lasten	- 100	- 20	- 137	- 115	697	686	686

Toelichting op de begroting van baten en lasten

Baten

Opbrengst VenW

Dit betreffen opbrengsten voor de Productgroepen Weer, Klimaat, Seismologie en Aardobservatie.

	Realisatie 2009	Begroot 2010	2011
Weer	17 243	19 307	19 894
Klimaat	12 612	12 414	11 897
Seismologie	1 571	1 569	1 516
Aardobservatie	12 470	11 554	19 050
Totaal	43 896	44 844	52 357

Baten-lastendiensten

Opbrengst derden en overige departementen

	Realisatie 2009	Begroot 2010	2011
Opbrengsten luchtvaart	10 218	10 367	9 931
Projecten extern gefinancierd	7 541	5 340	6 449
Dataverstrekkingen en licenties	625	780	780
Overige opbrengsten	1 232	480	1 161
Totaal opbrengst derden	19 616	16 967	18 321

Lasten

Personeel

In de onderstaande tabel is het aantal fte's (vaste en projectmedewerkers) weergegeven en de gemiddelde prijs, exclusief opleidings- en reiskosten etc., per fte (bedragen x € 1 000).

Personeel	Realisatie 2009	Begroot 2010	2011	2012	2013	2014	2015
<i>Ambtelijk personeel</i>							
kosten (x € 1 000)	30 276	28 646	26 917	26 442	26 442	26 442	26 442
Aantal fte's	446,8	422,5	397,0	390,0	390,0	390,0	390,0
Kosten per fte (x € 1 000)	67,8	67,8	67,8	67,8	67,8	67,8	67,8

Materiële kosten

De geraamde huisvestingskosten bedragen € 4,9 mln. waarvan € 3,4 mln. huur. Het resterende deel van de materiële kosten is als volgt verdeeld:

- Contributies EUMETSAT € 19,1 mln.;
- Overig Contributies en bijdragen € 2,4 mln.;
- Onderhoudskosten waarneem- en computerapparatuur € 2,5 mln.;
- Kosten voor het Deltaplan € 2,2 mln.
- Kosten voor het NMDC € 3,0 mln.
- Overige kosten € 3,4 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 waarneem-apparatuur bedroegen jaarlijks maximaal ca. € 2 mln. Voor de jaren 2010 en 2011 zijn echter substantieel hogere investeringen gepland in het kader van het Deltaplan KNMI. Hierdoor nemen de afschrijvingskosten toe. Het KNMI hanteert een grens van € 2 500 bij het activeren van investeringen.

Dotaties voorzieningen

Er zijn geen dotaties voorzien.

Kasstroombegroting

Kasstroombegroting (in € 1 000) van het agentschap KNMI							
	realisatie 2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
1. Rekening courant RHB 1 januari	2 698	8 019	13 240	19 876	18 587	17 592	16 297
2. Totaal operationele kasstroom	5 613	6 185	8 766	1 927	2 876	3 016	3 016
3a. -/- totaal investeringen	- 1 232	- 7 000	- 3 400	- 2 000	- 2 000	- 2 000	- 2 000
3b. +/- totaal desinvesteringen	34						
3. Totaal investeringskasstroom	- 1 198	- 7 000	- 3 400	- 2 000	- 2 000	- 2 000	- 2 000
4a. -/- eenmalige uitkeringen aan moederdepart.							
4b. +/- eenmalige storting door het moederdepart.							
4c. -/- aflossingen op leningen	- 694	- 964	- 2 130	- 3 216	- 3 871	- 4 311	- 4 791
4d. +/- beroep op leenfaciliteit	1 600	7 000	3 400	2 000	2 000	2 000	2 000
4. Totaal financieringskasstroom	906	6 036	1 270	- 1 216	- 1 871	- 2 311	- 2 791
5. Rekening courant RHB 31 december (=1+2+3+4) (maximale roodstand € 0,5 mln.)	8 019	13 240	19 876	18 587	17 592	16 297	14 522

Toelichting op het kasstroombegroting

Operationele kasstroom

De operationele kasstroom bestaat uit het geraamde saldo van baten en lasten gecorrigeerd voor afschrijvingen, mutaties in de voorziening en vooruitontvangen bedragen voor Aardobservatie.

Investeringskasstroom

Investeringskasstroom vinden vooral plaats in waarneemapparatuur en computersystemen. De ruimte om te investeren is gezien het verleden op een niveau van € 2 mln. per jaar gesteld. Voor de jaren 2010 en 2011 is echter een substantiële verhoging noodzakelijk. Dit in verband met de uitgaven in het kader van het Deltaplan KNMI en de vernieuwing van de rekencapaciteit.

Financieringskasstroom

De investeringen worden gefinancierd door leningen.

Baten-lastendiensten

Doelmatigheidsindicatoren

Omschrijving Generiek Deel	2010	2011	2012	2013	2014	2015
<i>Kostprijzen per product (groep)</i>						
– overhead ¹	100	100	100	100	100	100
– fte's overhead (1)	86	85	85	85	85	85
<i>Tarieven/uur (2)</i>	100	92	91	91	91	91
<i>Omzet per produktgroep</i>						
– Weer	33 379	29 655	29 703	29 689	29 689	29 689
– Klimaat	16 411	26 124	16 233	16 223	16 223	16 223
– Seismologie	1 838	1 803	1 809	1 808	1 808	1 808
– Aardobservatie	19 050	15 364	16 524	16 581	14 522	14 522
<i>FTE-totaal (ecl. externe inhuur)</i>	397	390	390	390	390	390
<i>Saldo van baten en lasten (%)</i>	0%	0%	1%	1%	1%	1%
<i>Algemene weersverwachtingen en adviezen</i>						
– afwijking min.temperatuur (°C)	ABS (<0,5)	ABS (<0,5)	ABS (<0,5)	ABS (<0,5)	ABS (<0,5)	ABS (<0,5)
– afwijking max. temperatuur (°C)	ABS (<0,5)	ABS (<0,5)	ABS (<0,5)	ABS (<0,5)	ABS (<0,5)	ABS (<0,5)
– gemiddelde afwijking windsnelheid (m/s)	ABS (<1,0)	ABS (<1,0)	ABS (<1,0)	ABS (<1,0)	ABS (<1,0)	ABS (<1,0)
<i>Luchtvaartverwachtingen</i>						
– tijdigheid TAF Schiphol (%)	>99	>99	>99	>99	>99	>99
<i>Maritieme verwachtingen</i>						
– tijdigheid marifoonbericht (%)	>99	>99	>99	>99	>99	>99

¹ Geïndexeerd 2011=100

1. De fte's overhead wijzigen vanaf 2011 niet omdat de bezuinigingen dan zijn doorgevoerd.
2. Het tarief per uur daalt in 2012 doordat er dan enkele eenmalige kostenposten wegvallen.

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 baten-lastendienst. Het formuleren van beleid is belegd bij de beleids-Directoraten-Generaal. Dit betekent dat de doelstellingen van het agentschap afhankelijk zijn van de (veelal lange termijn) beleidsdoelstellingen en kaders welke door 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.
- Aanleg: dit betreft investeringen om de functionaliteit van het netwerk te vergroten. Nieuwe verbindingen of verbreding van bestaande. Sleutelwoord: capaciteitsvergroting.
- Beleidsondersteuning en -advisering: het uitvoeren van studies of het leveren van bijdragen daaraan, adviezen met betrekking tot beleidsnota's en de uitvoerbaarheid van beleid.
- Leveren van kennis en expertise: ten behoeve van beleidsondersteuning en -advisering, grote (aanleg)projecten en aansturing projecten en uitvoeringsorganisaties, het verstrekken van subsidies en basisinformatie.

De begroting van baten en lasten

De begroting van baten en lasten (Bedragen x € 1 000)	Realisatie 2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Baten							
opbrengst moederdepartement	2 328 047	2 307 554	2 136 262	1 934 527	1 953 223	1 906 004	1 854 767
nog uit te voeren werkzaamheden	–	186 572	–	–	–	–	–
opbrengst overige departementen	29 085	27 876	27 876	27 876	27 876	27 876	27 876
opbrengst derden	89 963	81 504	81 504	81 504	81 504	81 504	81 504
rentebaten	1 368	800	800	800	800	800	800
bijzondere baten	22 705	5 000	5 000	5 000	5 000	5 000	5 000
Totaal baten	2 471 168	2 609 306	2 251 442	2 049 707	2 068 403	2 021 184	1 969 947
Lasten							
apparaatskosten	1 088 579	1 055 180	1 036 392	1 044 667	1 041 758	1 043 984	1 043 984
– personele kosten	758 552	760 536	735 574	737 215	732 598	733 426	733 426
– materiele kosten	330 027	294 644	300 818	307 452	309 160	310 558	310 558
onderhoud	1 281 685	1 480 027	1 136 808	924 357	946 045	896 600	845 363
rentelasten	9 232	13 718	14 748	15 688	15 688	15 688	15 688
afschrijvingskosten	47 552	60 381	63 494	64 995	64 912	64 912	64 912
– materieel	45 420	57 790	60 769	62 206	62 127	62 127	62 127
– immaterieel	2 132	2 591	2 725	2 789	2 785	2 785	2 785
overige kosten	6 457	0	0	0	0	0	0
– dotaties voorzieningen	4 163	–	–	–	–	–	–
– bijzondere lasten	2 294	–	–	–	–	–	–
Totaal lasten	2 433 505	2 609 306	2 251 442	2 049 707	2 068 403	2 021 184	1 969 947
Saldo van baten en lasten	37 663	0	0	0	0	0	0

Toelichting op de begroting van baten en lasten

Baten

Opbrengst moederdepartement

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

- het beheer en onderhoud van de infrastructuur;
- de apparaatskosten (personeel en materieel) van Rijkswaterstaat die verband houden met de aanleg 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	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Hoofdwatersystemen	376 323	306 840	333 014	349 476	346 010	346 831
Hoofdwegen	1 302 583	1 229 448	1 110 487	1 105 172	1 068 930	1 011 477
Regionaal / Lokaal	781	191	413	173	107	455
Hoofdvaarwegen	567 714	542 158	436 423	448 044	443 122	447 732
Mega-projecten niet-verkeer en vervoer	26 322	25 179	21 710	17 825	15 187	15 462
Mega-projecten verkeer en vervoer	0	0	0	0	0	0
Kennis en expertise	33 831	32 446	32 480	32 532	32 648	32 810
Totaal	2 307 554	2 136 262	1 934 527	1 953 223	1 906 004	1 854 767

Baten-lastendiensten

Opbrengsten nog uit te voeren werkzaamheden

Dit betreft middelen die RWS reeds in 2009 van het moederdepartement heeft ontvangen en bestemd waren voor onderhoudswerkzaamheden die gepland waren in 2009, maar waarvan de uitvoering is doorgeschoven naar 2010 (€ 187 mln.).

Opbrengst derden

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

Specificatie opbrengst derden	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Schaderijdingen/schadevaaringen	21 000	21 000	21 000	21 000	21 000	21 000
vergunningen WVO	22 500	22 500	22 500	22 500	22 500	22 500
Vergoeding provincies etc.	38 004	38 004	38 004	38 004	38 004	38 004
totaal	81 504	81 504	81 504	81 504	81 504	81 504

Rentebaten

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

Bijzondere baten

De geraamde bijzondere baten betreffen voornamelijk verwachte boekwinst op de verkoop van vaste activa.

Lasten

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 RWS (anders dan aanbesteding) waarvan het niet doelmatig is deze kennis of vaardigheden in deze omvang zelf structureel in huis te hebben.

Specificatie personele kosten	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Aantal fte's	9 433	9 179	9 179	9 179	9 179	9 179
Kosten per fte	74	74	74	74	74	74
Eigen personeelskosten	700 536	680 574	682 215	677 598	678 426	678 426
Inhuur	60 000	55 000	55 000	55 000	55 000	55 000
Totaal personele kosten	760 536	735 574	737 215	732 598	733 426	733 426

De daling van de inhuurkosten is het gevolg van het streven van Rijkswaterstaat om de kernactiviteiten uit te voeren met medewerkers in vaste dienst. Het doel is circa 10% van de formatie flexibel (inhuur; tijdelijke contracten; specifieke expertise) in te vullen. Op deze manier kan zowel het opbouwen en behouden van kritische kennis en ervaring en de gewenste flexibiliteit (inspelen op wijzigingen in de opdrachtenstroom) het best geborgd worden. Dit streven laat onverlet dat pieken in de opdrachtportefeuille, fluctuaties in bezetting en arbeidsmarktomstandigheden blijvend zullen nopen tot het tijdelijk aantrekken van ingehuurd capaciteit.

Baten-lastendiensten

Materiële kosten

De materiële kosten bestaan onder andere uit: bureau-, voorlichtings- en huisvestingskosten, kosten voor onderhoud en exploitatie van bedrijfsmiddelen en kosten voor huren en leasen van bedrijfsmiddelen. In deze post is ook het groot onderhoud opgenomen van activa, waarvoor als gevolg van de afwikkeling van de vordering moederdepartement geen voorziening meer wordt opgenomen.

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.

Rentelasten

Dit betreft de kosten van rentedragende leningen die bij het ministerie van Financiën zijn afgesloten en de kosten gemoeid met een tijdelijk negatief saldo op de rekening courant.

Afschrijvingskosten

De afschrijvingskosten hebben betrekking op de materiële en immateriële vaste activa die door RWS worden aangehouden. 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

Als gevolg van de afspraken die zijn gemaakt over de afwikkeling van de vordering op het ministerie van VenW is de voorziening materieel per 31-12-2008 geheel afgeboekt. De gemaakte kosten worden betaald uit de agentschapbijdrage die hiervoor is verhoogd.

Kasstroomoverzicht

Kasstroomoverzicht (Bedragen x € 1 000)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
1. Rekening-courant RHB 1 januari + stand depositoren- kening	279 331	307 708	108 982	117 931	127 237	145 780	161 610
2. Totaal operationele kasstroom	73 628	- 154 726	50 721	56 726	55 643	56 343	57 743
3a. Totaal investeringen (-/-)	- 52 013	- 98 900	- 85 000	- 85 000	- 85 000	- 85 000	- 85 000
3b. Totaal desinvesteringen (+)	2 351	-	-	-	-	-	-
3. Totaal investeringskasstroom	- 49 662	- 98 900	- 85 000	- 85 000	- 85 000	- 85 000	- 85 000
4a. Eenmalige uitkering aan moederdepartement (-/-)	-	-	-	-	-	-	-
4b. Eenmalige storting door het moederdepartement (+)	-	11 500	12 900	8 400	9 400	8 700	7 300
4c. Aflossingen op leningen (-/-)	- 43 668	- 55 500	- 54 672	- 55 820	- 46 500	- 49 213	- 49 213
4d. Beroep op leenfaciliteit (+)	48 079	98 900	85 000	85 000	85 000	85 000	85 000
4. Totaal financieringskasstroom	4 411	54 900	43 228	37 580	47 900	44 487	43 087
5. Rekening-courant RHB 31 december + stand depositoren- kening) (=1+2+3+4) (maximale roodstand 0,5 miljoen €)	307 708	108 982	117 931	127 237	145 780	161 610	177 440

Toelichting op het kasstroomoverzicht

Operationele kasstroom

Hieronder vallen de inkomsten en uitgaven uit de reguliere bedrijfsvoering. Meerjarig wordt gestreefd naar een stabiel saldo van baten en lasten. De fluctuaties in de operationele kasstroom worden meerjarig met name veroorzaakt door schommelingen in de productie van RWS.

Investeringskasstroom

Hieronder vallen de verkopen van activa en de nieuwe investeringen. De investeringen hebben betrekking op het in stand houden van de activa van RWS. Deels betreft het investeringen in activasoorten waarbij de omvang van de jaarlijkse investeringen op een constant niveau ligt.

Financieringskasstroom

Hieronder vallen alle geldstromen die gerelateerd zijn aan de financiering van het agentschap. Rijkswaterstaat doet een beroep op de leenfaciliteit bij het ministerie van Financiën ter financiering van haar investeringen als baten-lastendienst. Daarnaast is in de begroting van de baten-lastendienst rekening gehouden met aflossing op deze leenfaciliteit.

De storting door moederdepartement betreft de aflossing van de langlopende vordering die Rijkswaterstaat heeft op het moederdepartement.

Doelmatigheidsindicatoren

Doelmatigheidsindicatoren		2011	2012	2013	2014	2015
Apparaatskosten B&O/VM per eenheid areaal	HWS	€ 2 334	€ 2 357	€ 2 350	€ 2 355	€ 2 355
	HWN	€ 41 836	€ 41 937	€ 41 500	€ 40 979	€ 40 470
	HVWN	€ 41 195	€ 41 591	€ 41 481	€ 41 563	€ 41 563
% Apparaatskosten/Omzet		19%	20%	18%	20%	21%
Kosten per FTE (x 1 000 euro)		121	123	122	123	123
Omzet per productgroep	HWS	306 840	333 014	349 476	346 010	346 831
	HWN	1 226 436	1 092 489	1 085 039	1 083 308	1 032 769
	HVWN	540 498	436 360	450 132	443 960	457 474
	overig	57 816	54 603	50 530	47 942	48 727
FTE-formatie		9 179	9 179	9 179	9 179	9 179
FTE-bezetting		9 179	9 179	9 179	9 179	9 179
% overhead		15,30%	15,30%	15,30%	15,30%	15,30%
Saldo van baten en lasten (%)		0%	0%	0%	0%	0%
Ontwikkeling Pinwaarden	HWS	100	100	100	100	100
	HWN	100	100	100	100	100
	HVWN	100	100	100	100	100
Gebruikerstevredenheid						
automobilisten publieksgerichtheid		7,2	7,5	7,5	7,5	7,5
automobilisten betrouwbare reistijden		7,2	7,5	7,5	7,5	7,5
vrachtwagenchauffeurs publieksgerichtheid		7,2	7,5	7,5	7,5	7,5
vrachtwagenchauffeurs betrouwbare reistijden		7,2	7,5	7,5	7,5	7,5
recreatievaart publieksgerichtheid		7,2	7,5	7,5	7,5	7,5
recreatievaart betrouwbare reistijden		7,2	7,5	7,5	7,5	7,5

Toelichting doelmatigheidsindicatoren

Apparaatskosten per eenheid areaal

Deze indicator geeft informatie over hoe de kosten die het apparaat van Rijkswaterstaat maakt voor verkeersmanagement en beheer en onderhoud zich ontwikkelen ten opzichte van het areaal. Een dalende trend van de kosten per eenheid areaal geeft een indicatie van een toename in de efficiëntie van de organisatie op het gebied van Beheer en Onderhoud en Verkeersmanagement.

Vanwege de herdefiniëring van deze indicator, is het niet mogelijk deze bedragen te vergelijken met bedragen in eerdere begrotingen.

% Apparaatskosten tov omzet

Deze indicator geeft de verhouding weer tussen de kosten van het apparaat en de totale omzet (incl GVKA-gelden) van Rijkswaterstaat. Een daling van dit percentage is een indicatie van een toenemende efficiëntie van de organisatie.

Kosten per FTE

Deze indicator geeft de ontwikkeling weer van de kosten (loonkosten en materiële kosten) per formatieve ambtelijke FTE. Wanneer deze kosten minder snel stijgen dan de loon- en prijsstijging dan is dit een indicatie van een toename in doelmatigheid van de organisatie zijn.

Omzet per productgroep

In de tabel is de Opbrengst Moederdepartement uitgesplitst naar de verschillende netwerken.

Baten-lastendiensten

Organisatiegrootte in FTE

Deze voorgeschreven indicator geeft aan hoe de ambtelijke formatie van Rijkswaterstaat zich ontwikkelt. Op zichzelf zegt dit kengetal niets over de doelmatigheid van de organisatie.

Percentage overhead

Deze indicator geeft aan welk deel van het ambtelijke personeel (in FTE) binnen Rijkswaterstaat zich bezig houdt met de bedrijfsvoering. Bedrijfsvoering bevat alle processen die ondersteunend zijn aan de organisatie. Het streven is daarbij voortdurend een optimale kwalitatieve en kwantitatieve omvang van de bedrijfsvoering.

Exploitatiesaldo (% van de omzet)

Deze voorgeschreven indicator toont de ontwikkeling van het exploitatiesaldo als percentage van de omzet over de afgelopen 4 jaar. Een positief percentage duidt op een positief exploitatiesaldo.

Ontwikkeling PIN-waarden

De ontwikkeling van de PIN-waarden geeft een beeld hoe de ontwikkeling is in de toestand van het door Rijkswaterstaat beheerde areaal. Het weergegeven cijfer betreft een index ten opzichte van het jaar 2011. Omdat voor de jaren na 2012 nog afspraken moeten worden gemaakt over de gewenste serviceniveaus worden de PINwaarden van 2012 voor deze jaren constant verondersteld.

Gebruikerstevredenheid

Deze indicatoren geven de door gebruikers van de netwerken ervaren tevredenheid over het werk van Rijkswaterstaat weer en kan gebruikt worden als indicator van de ontwikkeling in kwaliteit van werken van Rijkswaterstaat.

Inspectie Verkeer en Waterstaat

Introductie

Het ministerie van VenW kent een scheiding tussen beleid, uitvoering en toezicht. De toezichthoudende taken zijn bij VenW belegd bij de Inspectie VenW. Sinds 1 januari 2007 functioneert de Inspectie als baten-lastendienst. Het formuleren van beleid en wet- en regelgeving is primair belegd bij de beleidsdirectoraten-generaal. De lange termijn doelstellingen van de Inspectie VenW zijn mede afhankelijk van de (lange termijn) beleidsdoelstellingen en de wet- en regelgeving die door VenW zijn vastgesteld.

De missie van de Inspectie VenW is het stimuleren en bewaken van veilige vervoers- en watersystemen.

De Inspectie VenW onderhoudt en versterkt de bereidheid tot naleving van verplichtingen vanuit een rechtskader waarbij rechtszekerheid, rechtsgelijkheid en rechtmatigheid de leidende beginselen zijn. Een dienstverlenende houding en respect voor ondertoezichtstaanden en passagiers zijn bepalend bij haar optreden.

De Inspectie VenW onderhoudt en versterkt de bereidheid tot het naleven van verplichtingen door middel van vergunningverlening, handhaving en ongevallenonderzoek. Zij streeft daarbij samenwerking met andere overheidsorganisaties na.

De inspectieactiviteiten leveren in hoofdzaak een bijdrage aan de beleidsdoelstellingen op het gebied van veiligheid, zoals uiteengezet in de artikelen 31 tot en met 33 in de hoofdstuk XII-begroting van VenW. De activiteiten leveren voorts, zij het in mindere mate, een bijdrage aan bereikbaarheid en leefbaarheid, zoals deze zijn beschreven in de artikelen 34 en 35. De activiteiten ten behoeve van het domein waterbeheer zijn terug te vinden in artikel 31, van het domein rail en wegvervoer in artikel 32 en 34 en de domeinen luchtvaart en scheepvaart in artikel 33.

Producten en diensten

De producten en diensten van de Inspectie betreffen de toelating op de markt (vergunningen) en vervolgens de handhaving van de van toepassing zijnde wet- en regelgeving.

1. Vergunningverlening

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 verlenging van de toelating (vergunning) plaats, nadat door middel van inspecties is vastgesteld dat aan de wettelijke voorwaarden wordt voldaan. De vergunningverlening wordt zo veel mogelijk kostendekkend doorberekend aan de afnemers.

2. Handhaving

Het meest kenmerkende proces voor de Inspectie betreft de handhaving van wet- en regelgeving. Het hoofdproduct handhaving is onderverdeeld in de volgende onderdelen:

a. Dienstverlening

De dienstverlening heeft betrekking op het geven van voorlichting en informatie over de wet- en regelgeving aan de ondertoezichtstaanden. Daarnaast heeft dit betrekking op het gemakkelijker maken van de verplichtingen door middel van digitalisering van aanvraag- en informa-

Baten-lastendiensten

tieverplichtingen, het vereenvoudigen van formulieren en een goede klachtenregeling.

b. Toezicht

Toezicht wordt gehouden vanuit het beginsel «vertrouwen, tenzij». Bij correcte naleving krijgt de onder toezichtstaande minder toezicht en kunnen handhavingsconvenanten worden afgesloten (horizontaal toezicht). Fysieke inspecties (objecten, producten en personen), audits, bedrijfsinspecties, steekproefcontroles en acties (landelijk, regionaal en themagericht) vormen het verdere instrumentarium.

c. Opsporing

Soms moet naleving met harde maatregelen worden afgedwongen door middel van bestuursrechtelijke boetes, een last onder dwangsom, bestuursdwang, het intrekken van een vergunning of zelfs door strafrechtelijke maatregelen. In dat geval wordt de handhaving overgedragen aan de politie en het Openbaar Ministerie (OM).

3. Ongevallenonderzoek

Het ongevallenonderzoek is opgedragen aan de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV). De Inspectie levert daarbij expertise en deskundigen. In de scheepvaart en het railvervoer heeft de inspectie een eigen taak bij het onderzoeken van ongevallen. Op de weg ligt de taak vooral bij de politie. Ongevallenonderzoek kan aanleiding zijn om de dienstverlening te vergroten en/of het toezicht te versterken. Dit kan leiden tot een verschuiving in inzet en producten van de Inspectie en eventueel tot aanvullende toezichtmaatregelen.

De begroting van baten en lasten

De begroting van baten en lasten (*1 000) van de Inspectie Verkeer en Waterstaat							
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Baten							
opbrengst VenW	93 207	95 807	82 896	73 601	70 688	70 480	70 480
opbrengst derden	17 413	8 646	6 246	6 046	6 046	6 046	6 046
rentebaten	536	0	0	0	0	0	0
buitengewone baten	341	0	0	0	0	0	0
exploitatiebijdragen		0	0	0	0	0	0
Totaal baten	111 497	104 453	89 142	79 647	76 734	76 526	76 526
Lasten							
apparaatskosten	100 896	101 253	85 942	76 447	73 534	73 326	73 326
* personele kosten	78 094	61 690	57 738	57 738	57 738	57 738	57 738
* materiële kosten	22 802	39 563	28 204	18 709	15 796	15 588	15 588
rentelasten	117	300	300	300	300	300	300
afschrijvingskosten		2 900	2 900	2 900	2 900	2 900	2 900
* materieel	1 169	1 400	1 400	1 400	1 400	1 400	1 400
* immaterieel	1 264	1 500	1 500	1 500	1 500	1 500	1 500
dotaties voorzieningen buitengewone lasten	3 916						
Totaal lasten	107 362	104 453	89 142	79 647	76 734	76 526	76 526
Saldo van baten en lasten	4 135	0	0	0	0	0	0

Toelichting op de begroting van baten en lasten

Baten

Opbrengst VenW (moederdepartement)

De opbrengst VenW is een vergoeding voor de hoofdproductgroepen handhaving en vergunningen. Naast de bijdragen voor vergunningen en toezicht is hierin een bijdrage voor de landingsbaan op Bonaire. Een nadere specificatie van de bijdragen aan BES is opgenomen in de overzichtskonstructie BES (bijlage 6.2).

Opbrengst derden

De opbrengsten derden hebben betrekking op de doorberekende kosten aan de afnemers van de hoofdproductgroep vergunningen. Per 1 juni is een substantieel deel van de activiteit vergunningen overgedragen aan de markt, waardoor de omvang van deze post afneemt.

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.

Lasten

Apparaatskosten zijn te onderscheiden in personele kosten en materiële kosten.

Personele kosten

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Aantal FTE's (formatie)	916	796	745	745	745	745	745
Kosten per FTE (x € 1 000)	85,3	77,5	77,5	77,5	77,5	77,5	77,5
Personele kosten	78 094	61 690	57 738	57 738	57 738	57 738	57 738

De specificatie van de personele kosten is als volgt:

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

Materiële kosten hebben betrekking op:

- bureau-, voorlichtings- en huisvestingskosten;
- kosten voor onderhoud en exploitatie van bedrijfsmiddelen;
- kosten voor het huren en leasen van bedrijfsmiddelen;
- kosten ten behoeve van activiteiten op de BES eilanden.

Rentelasten

De rentelasten vloeien voort uit de financiering van investeringen van de Inspectie via de leen- en depositofaciliteit van het ministerie van Financiën.

Baten-lastendiensten

Afschrijvingskosten

De afschrijvingskosten hebben betrekking op de materiële en immateriële vaste activa die door de Inspectie 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	3
Voertuigen	5

Kasstroomoverzicht

Kasstroomoverzicht (in € 1 000) IVW							
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
1. Rekening courant RHB 1 januari (incl. deposito)	26 858	55 825	45 825	11 325	6 825	5 825	4 825
2. Totaal operationele kasstroom	30 245	-6 000	-30 500	-1 500	2 000	2 000	2 000
3a. -/- totaal investeringen	-2 999	-6 815	-2 500	-3 706	-3 706	-3 706	-3 706
3b. +/- totaal desinvesteringen	0	0	0	0	0	0	0
3. Totaal investeringskasstroom	-2 999	-6 815	-2 500	-3 706	-3 706	-3 706	-3 706
4a. -/- eenmalige uitkering aan moederdepartement	0	0	0	0	0	0	0
4b. +/- eenmalige storting door het moederdepartement	297	0	0	0	0	0	0
4c. -/-aflossingen op leningen	-1 401	-4 000	-4 000	-3 000	-3 000	-3 000	-3 000
4d. +/- beroep op leenfaciliteit	2 825	6 815	2 500	3 706	3 706	3 706	3 706
4. Totaal financieringskasstroom	1 721	2 815	-1 500	706	706	706	706
5. Rekening courant RHB 31 december (=1+2+3+4)	55 825	45 825	11 325	6 825	5 825	4 825	3 825

Toelichting op het kasstroomoverzicht

Operationele kasstroom

De verwachting is dat de gereserveerde middelen voor de projecten BoordComputerTaxi en BES met name in 2011 tot betaling komen.

Investeringskasstroom

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

Financieringskasstroom

Het beroep op de leenfaciliteit van het ministerie van Financiën betreft investeringen in 2010.

Doelmatigheid en performance

Omschrijving Generiek Deel	2009	2010	2011	2012	2013
<i>1. Kostprijzen per produkt (groep)</i>					
– Handhaving	43 086	83 027	78 422	71 387	69 665
– Vergunningverlening	27 826	13 126	8 020	7 260	7 069
– Kennis, Advies en berichtgeving	26 275	–	–	–	–
<i>2. Tarieven/uur</i>					
– Handhaving	113	118	118	118	118
– Vergunningverlening	109	109	109	109	109
– Kennis, Advies en berichtgeving	133	–	–	–	–
<i>3. Omzet per produktgroep (pxq)</i>					
– Handhaving	43 086	83 027	78 422	71 387	69 665
– Vergunningverlening	27 826	13 126	8 020	7 260	7 069
– Kennis, Advies en berichtgeving	26 275	–	–	–	–
<i>4. FTE-totaal (excl. externe inhuur)</i>	916	796	745	745	745
<i>5. Saldo van baten en lasten (%)</i>	3,70%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
<i>6. Kwaliteitsindicator 1: Binnen norm doorlooptijd vergunningen</i>		n.t.b.	n.t.b.	n.t.b.	n.t.b.
<i>7. Kwaliteitsindicator 2: wachttijden informatiecentrum</i>		< 60 s	< 60 s	< 60 s	< 60 s
Omschrijving Specifiek Deel Inspectiediensten					
<i>8. Kostprijs/produkt:</i>					
Inspectie	43 086	83 027	78 422	71 387	69 665
Vergunningverlening	27 826	13 126	8 020	7 260	7 069
Monsterafname	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Kennis, Advies en berichtgeving	26 275	–	–	–	–
<i>9. Kwaliteit Handhaving:</i>					
<i>Klachten</i>	40	25	25	25	25
<i>Waarvan afgerond binnen wettelijke termijn</i>	95%	95%	95%	95%	95%

Toelichting doelmatigheidsindicatoren

Bovenstaand overzicht bevat de doelmatigheidsindicatoren van de Inspectie VenW.

Toelichting:

1./3./8. Vanaf 2010 kent de Inspectie, als gevolg van een interne reorganisatie, uitsluitend de hoofdproductgroepen handhaving en vergunningverlening. De KAB (kennis, advies en berichtgeving)-produkten maken vanaf 2010 – in een gewijzigde vorm – onderdeel uit van de hoofdproductgroep handhaving. Om deze reden is vanaf 2010 deze categorie in dit overzicht niet meer terug te vinden. Met name door de overdracht van taken aan de KIWA per 1 juni 2010 wordt de productgroep vergunningen kleiner en daarmee de hieraan verbonden kosten en omzet.

2. Als gevolg van de gewijzigde indeling verandert ook het uurtarief vanaf 2010. De voormalige KAB-produkten maken vanaf 2010, zij het in gewijzigde vorm, onderdeel uit van het product «handhaving». Aangezien de voormalige KAB produkten duurder zijn, stijgt ook het gemiddelde uurtarief van het onderdeel handhaven.

4. Het aantal fte's in de organisatie is gebaseerd op de formele formatie. De Inspectie streeft echter naar verdere reductie van het aantal fte's, met name in de ondersteunende functies.

Baten-lastendiensten

6. De kwaliteitsindicatoren en zijn indicatief opgenomen. De overdracht van een groot deel van de vergunningverlening heeft geleid tot verschuivingen binnen de organisatie. De doorlooptijd van de niet overgedragen vergunningen moet opnieuw vastgesteld.

9. Deze indicator heeft betrekking op het aantal ontvangen klachten. Aangezien «gegronde klachten» in het Inspectie VenW proces niet bestaan, cq. van de klachten niet formeel wordt vastgesteld of deze wel of niet gegrond zijn, is deze vervangen door «afgerond binnen wettelijke termijn». Conform de AWB moeten deze klachten binnen 6 weken in behandeling worden genomen. IVW verwacht 95% van het aantal klachten binnen de wettelijke termijn te hebben afgerond.

5. VERDIEPINGSHOOFDSTUK**31 Integraal waterbeleid**

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
31 Integraal waterbeleid	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Stand ontwerpbegroting 2010	70 564	68 496	68 397	68 215	68 510	68 510
Amendementen						
1e suppletore wet 2010	5 849	- 513	- 546	- 546	- 546	- 546
Nieuwe mutaties	833	- 475	- 2 058	- 2 238	- 2 251	- 2 251
Stand ontwerpbegroting 2011	77 246	67 508	65 793	65 431	65 713	65 713

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1 000)						
uitgaven	2010	2011	2012	2013	2014	2015
1a. Loonbijstelling 2010						
1b. Prijsbijstelling 2010	0	89	89	89	90	90
2. Naar IF/11: kosten Deltacommissaris	0	-1 229	- 2 458	- 2 458	- 2 458	- 2 458
Diversen	833	665	311	131	117	117
Totaal	833	- 475	- 2 058	- 2 238	- 2 251	- 2 251

Ad 1a.

Het kabinet heeft in het aanvullend beleidakkoord een besparing van € 3,2 miljard verondersteld uit hoofde van loonmatiging. Omdat loonmatiging niet in de veronderstelde mate is opgetreden, neemt het kabinet zijn verantwoordelijkheid en kiest het voor een alternatieve invulling. Deze invulling wordt verder toegelicht in de Miljoenennota. Eén van de maatregelen betreft de opbrengst in 2011 en verder van het inhouden van de tranche 2010 van de loonbijstelling.

Ad 1b.

Dit betreft de toevoeging van de prijsbijstelling 2010.

Ad 2.

De kosten van de staf Deltacommissaris worden integraal verantwoord op artikel 11 van het IF. Met deze mutatie worden de kosten voor materieel en personeel overgeboekt naar het IF.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
31 Integraal waterbeleid	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Stand ontwerpbegroting 2010	570	570	570	570	570	570
Amendementen						
1e suppletore wet 2010						
Nieuwe mutaties						
Stand ontwerpbegroting 2011	570	570	570	570	570	570

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	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Stand ontwerpbegroting 2010	49 680	48 509	48 447	48 370	48 359	48 359
Amendementen						
1e suppletore wet 2010	246	465	465	465	465	465
Nieuwe mutaties	7 251	8 271	9 661	3 663	3 616	3 616
Stand ontwerpbegroting 2011	57 177	57 245	58 573	52 498	52 440	52 440

Specificatie amendementen en nieuwe mutaties (x € 1 000)						
Uitgaven	2010	2011	2012	2013	2014	2015
1b. Loonbijstelling 2010						
1b. Prijsbijstelling 2010		34	34	34	34	34
2. Boordcomputer taxi		2 650	5 150			
3. Herindeling IVW	6 428	5 241	4 083	3 853	3 806	3 806
4. Van IF/14: Amendement Koopmans/Roefs	417	357	416			
5. Arbeidsproductiviteit				- 216	- 216	- 216
6. Sociaal flankerend beleid	223	158				
7. Rijksbrede problematiek	- 19	- 21	- 22	- 8	- 8	- 8
Diversen	202	- 148				
Totaal	7 251	8 271	9 661	3 663	3 616	3 616

Ad 1a.

Het kabinet heeft in het aanvullend beleidakkoord een besparing van € 3,2 miljard verondersteld uit hoofde van loonmatiging. Omdat loonmatiging niet in de veronderstelde mate is opgetreden, neemt het kabinet zijn verantwoordelijkheid en kiest het voor een alternatieve invulling. Deze invulling wordt verder toegelicht in de Miljoenennota. Eén van de maatregelen betreft de opbrengst in 2011 en verder van het inhouden van de tranche 2010 van de loonbijstelling.

Ad 1b.

Dit betreft de toevoeging van de prijsbijstelling 2010.

Ad 2.

Dit betreft middelen voor de invoering van de Boordcomputer taxi.

Ad 3.

Dit heeft betrekking op een herschikking van de bijdragen aan de Inspectie VenW. Hiermee wordt beter aangesloten op de activiteiten van de Inspectie, waar de focus met name op veiligheid is gericht. Deze herschikking betreft een beperkt aantal mutaties die op de VenW begroting per saldo budgettair neutraal zijn.

Ad 4.

Voor de uitvoering van het amendement Roefs/Koopmans van 3 december 2008 (Kamerstukken 31 700 A, nr. 22 en 31 700 XII, nr. 41) worden middelen overgeheveld voor het ontwerpen van een airbag voor fietsers.

Verdiepingshoofdstuk

Ad 5.

Dit betreft de verwerking van de taakstelling arbeidsproductiviteit. Deze taakstelling stond in de begroting 2010 geparkeerd op artikel 40 «nominaal en onvoorzien».

Ad 6.

Bij de Voorjaarsnota 2010 zijn door het ministerie van BZK middelen voor sociaal flankerend beleid aan de begroting van VenW toegevoegd. Deze gelden zijn tijdelijk op artikel 41 geparkeerd. Nu vindt de verdeling plaats naar de diverse artikelen binnen de begroting van VenW.

Ad 7.

Dit betreft de verdeling van de rijksbrede generale problematiek: het Kluwercontract en het Nationaal Bureau Verbindingsbeveiliging.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
32 Optimale veiligheid in of agv. mobiliteit	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Stand ontwerpbegroting 2010	4 100	4 400	4 400	4 400	4 400	4 400
Amendementen						
1e suppletore wet 2010	242	242	242	242	242	242
Nieuwe mutaties						
Stand ontwerpbegroting 2011	4 342	4 642	4 642	4 642	4 642	4 642

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	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Stand ontwerpbegroting 2010	63 508	52 619	47 966	46 700	46 327	46 327
Amendementen						
1e suppletore wet 2010	- 2 070	47	47	- 112	1 915	- 225
Diverse mutaties	3 947	4 735	3 332	2 072	1 983	2 013
Stand ontwerpbegroting 2011	65 385	57 401	51 345	48 660	50 225	48 115

Specificatie amendementen en nieuwe mutaties (x € 1000)						
Uitgaven	2010	2011	2012	2013	2014	2015
1a. Loonbijstelling 2010						
1b. Prijsbijstelling		53	48	48	47	47
2. Herschikking IVW	3 490	2 532	715	439	381	381
3. Externe veiligheid		2 100	2 100	2 100	2 100	2 100
Diversen	457	50	469	- 515	- 545	- 515
Totaal	3 947	4 735	3 332	2 072	1 983	2 013

Ad 1a.

Het kabinet heeft in het aanvullend beleidakkoord een besparing van € 3,2 miljard verondersteld uit hoofde van loonmatiging. Omdat loonmatiging niet in de veronderstelde mate is opgetreden, neemt het kabinet zijn verantwoordelijkheid en kiest het voor een alternatieve invulling. Deze invulling wordt verder toegelicht in de Miljoenennota. Eén van de maatregelen betreft de opbrengst in 2011 en verder van het inhouden van de tranche 2010 van de loonbijstelling.

Ad 1b.

Dit betreft de toevoeging van de prijsbijstelling 2010.

Ad 2.

Dit heeft betrekking op een herschikking van de bijdragen aan de Inspectie VenW. Hiermee wordt beter aangesloten op de activiteiten van de Inspectie, waar de focus met name op veiligheid is gericht. Deze herschikking betreft een beperkt aantal mutaties die op de VenW begroting per saldo budgettair neutraal zijn.

Ad 3.

Door het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening wordt vanaf 2011 een bedrag van € 2,1 mln. overgeboekt naar de begroting van VenW. Het betreft de bijdrage eerste lijns taken Externe Veiligheid.

Verdiepingshoofdstuk

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
33 Veiligheid gericht op de beheersing van veiligheidsrisico's	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Stand ontwerpbegroting 2010	0	0	0	0	0	0
Amendementen						
1e suppletore wet 2010						
Nieuwe mutaties	0	0	0	0	0	0
Stand ontwerpbegroting 2011	0	0	0	0	0	0

34 Betrouwbare netwerken en acceptabele reistijd

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
34 Betrouwbare reistijden en netwerken	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Stand ontwerpbegroting 2010	69 611	60 785	57 232	44 286	44 293	44 293
Amendementen						
1e suppletore wet 2010	2 260	125	125	125	125	125
Nieuwe mutaties	28 097	17 789	3 046	3 820	-5 681	-7 681
Stand ontwerpbegroting 2011	99 968	78 699	60 403	48 231	38 737	36 737

Specificatie amendementen en nieuwe mutaties (x € 1 000)						
Uitgaven	2010	2011	2012	2013	2014	2015
1a. Loonbijstelling 2010						
1. Prijsbijstelling 2010		149	142	108	108	108
2. Van IF/12: diversen	9 094	4 394	4 394	1 500		
3. Van IF/13: Internet in de trein	10 000	270	194			
4. Van IF/14: Superbus	1 250					
Van IF/14: OV Chipcard	11 700	1 000	100			
Van F/14: Mobiliteitsmanagement Cie de Waal	25 009	11 991				
Van IF/14: Multimodale reisinfo	1 000	2 000	5 000	2 000	2 000	
Van IF/14: Mob.management in CAO's	550	350				
5. Kasschuif met 2009: gratis OV			- 3 868			
Kasschuif met 2009: Subs tbv concessiefte NS	1 000	7 000	5 000	3 000	- 5 000	- 5 000
6. Naar BDU: diversen	- 28 741	- 4 300	- 200			
7. Naar art 32 Boordcomputer taxi		- 2 650	- 5 150			
8. Herschikking IVW	- 2 601	- 2 546	- 2 564	- 2 549	- 2 550	- 2 550
9. Arbeidsproductiviteitskorting				- 232	- 232	- 232
10. Aandeel rijksbrede problematiek	- 1	- 1	- 1			
Diversen	- 163	132	- 1	- 7	- 7	- 7
Totaal	28 097	17 789	3 046	3 820	- 5 681	- 7 681

Ad 1a.

Het kabinet heeft in het aanvullend beleidakkoord een besparing van € 3,2 miljard verondersteld uit hoofde van loonmatiging. Omdat loonmatiging niet in de veronderstelde mate is opgetreden, neemt het kabinet zijn verantwoordelijkheid en kiest het voor een alternatieve invulling. Deze invulling wordt verder toegelicht in de Miljoenennota. Eén van de maatregelen betreft de opbrengst in 2011 en verder van het inhouden van de tranche 2010 van de loonbijstelling.

Ad 1b.

Dit betreft de toevoeging van de prijsbijstelling 2010.

Ad 2.

Dit betreft een overboeking uit artikel 12 Rijkswegen voor de implementatie van de uitkomsten van de Commissie Elverding, middelen voor het Bureau wegen en voor de commissie Tunnelveiligheid.

Ad 3.

Dit betreft een overboeking uit artikel 13 Spoorwegen voor de realisatie van Internet in de trein.

Verdiepingshoofdstuk

Ad 4.

Dit betreft een overboeking uit 14 Regionale/lokale infra voor de:

- Afronding van de eerste trap van de Superbus;
- Chipcard ten behoeve van communicatie- en organisatiekosten en extra WROOV-onderzoek in verband met vertraging van de invoering van de chipcard;
- Implementatie van de adviezen naar aanleiding van de commissie de Waal in het kader van de Mobiliteitsaanpak;
- Realisatie van multimodale reisinformatie in het kader van de Mobiliteitsaanpak.

Ad 5.

Dit betreft de doorwerking van een tweetal kasschuiven uit 2009 voor respectievelijk gratis ov en voor de subsidie contractsectorlijnen als onderdeel van de vermogensconversie (uitkering superdividend) vanuit NS naar ProRail (mandje spoor).

Ad 6.

Dit betreft een technische overboeking naar artikel 39.02 BDU voor diverse zaken die via de BDU worden betaald aan de decentrale overheden. Het gaat ondermeer om gratis OV 3e tranche, Mobiliteitsmanagement, compensatie NBV tarief en het bureau Openbaar Vervoer.

Ad 7.

Dit betreft een overboeking naar artikel 32 voor de invoering van de Boordcomputer taxi.

Ad 8.

Dit heeft betrekking op een herschikking van de bijdragen aan de Inspectie VenW. Hiermee wordt beter aangesloten op de activiteiten van de Inspectie, waar de focus met name op veiligheid is gericht. Deze herschikking betreft een beperkt aantal mutaties die op de VenW begroting per saldo budgettair neutraal zijn.

Ad 9.

Dit betreft de verwerking van de taakstelling arbeidsproductiviteit. Deze taakstelling stond in de begroting 2010 geparkeerd op artikel 40 «nominaal en onvoorzien».

Ad 10.

Dit betreft de verdeling van de rijksbrede generale problematiek: het Kluwercontract en het Nationaal Bureau Verbindingsbeveiliging.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
34 Betrouwbare reistijden en netwerken	2010	2011	2012	2013	014	2015
Stand ontwerpbegroting 2010	98	98	98	98	98	98
Amendementen						
1e suppletore wet 2010						
Nieuwe mutaties						
Stand ontwerpbegroting 2011	98	98	98	98	98	98

35 Mainports en logistiek

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
35 Mainports en logistiek	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Stand ontwerpbegroting 2010	60 377	57 174	52 750	52 175	52 485	50 985
Amendement 32 123 XII, nr. 14, Cramer	40					
1e suppletore wet 2010	1 838	2 514	2 514	2 514	1 164	1 164
Nieuwe mutaties	7 859	5 578	5 855	1 800	282	1 282
Stand ontwerpbegroting 2011	70 114	65 266	61 119	56 489	53 931	53 431

Specificatie amendementen en nieuwe mutaties (x € 1 000)						
Uitgaven	2010	2011	2012	2013	2014	2015
1a Loonbijstelling 2010						
1b Prijsbijstelling 2010		4	4	4	4	4
2 Dieselakkoord	950	350				
3 Implementatie RBML	1 200	1 040	590	240	240	240
4 Innovatiefonds Zeevaart			1 528			
5 Doorlopende verplichtingen	3 090					
6 Van IF/13: Piketdiensten brandweer Betuweroute	1 400	2 100	2 100	2 100	2 100	2 100
7 Amendement Twente		900	900			
8 Herschikking IVW	79	- 9	- 154	- 175	- 180	- 180
Diversen	1 140	1 193	887	- 369	- 1 882	- 882
Totaal	7 859	5 578	5 855	1 800	282	1 282

Ad 1a.

Het kabinet heeft in het aanvullend beleidakkoord een besparing van € 3,2 miljard verondersteld uit hoofde van loonmatiging. Omdat loonmatiging niet in de veronderstelde mate is opgetreden, neemt het kabinet zijn verantwoordelijkheid en kiest het voor een alternatieve invulling. Deze invulling wordt verder toegelicht in de Miljoenennota. Eén van de maatregelen betreft de opbrengst in 2011 en verder van het inhouden van de tranche 2010 van de loonbijstelling.

Ad 1b.

Dit betreft de toevoeging van de prijsbijstelling 2010.

Ad 2.

Dit betreft de publiciteitscampagne in het kader van het Dieselakkoord.

Ad 3.

Dit betreft de implementatie van de Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens.

Ad 4.

Dit betreft de uitvoering van het innovatiefonds zeevaart.

Ad 5.

Dit betreft diverse doorlopende verplichtingen vanuit 2009, zoals de tenders voor de Innovatiefondsen Binnenvaart en Zeevaart, regelgeving van regionale en kleine luchthavens en onderzoek naar het mainport-

Verdiepingshoofdstuk

beleid Schiphol, waaronder de commissie ROL (Ruimtelijke Ontwikkeling Luchthavens).

Ad 6.

Dit betreft een overboeking uit artikel 13 Spoorwegen voor de bijdrage aan piketdiensten van de brandweer voor de Betuweroute.

Ad 7.

De uitvoering van het amendement Koopmans (Kamerstukken II, 2007–2008, 31 200 XII, nr. 60), over het treffen van voorzieningen die het vliegveld Twente openstellen voor de commerciële burgerluchtvaart, wordt voorzien in 2012.

Ad 8.

Dit heeft betrekking op een herschikking van de bijdragen aan de Inspectie VenW. Hiermee wordt beter aangesloten op de activiteiten van de Inspectie, waar de focus met name op veiligheid is gericht. Deze herschikking betreft een beperkt aantal mutaties die op de VenW begroting per saldo budgettair neutraal zijn.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
35 Mainports en logistiek	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Stand ontwerpbegroting 2010	5 681	5 681	5 681	5 681	5 681	5 681
Amendementen						
1e suppletore wet 2010						
Nieuwe mutaties	25					
Stand ontwerpbegroting 2011	5 706	5 681	5 681	5 681	5 681	5 681

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1 000)						
Ontvangsten	2010	2011	2012	2013	2014	2015
1. Instandhouding NLR	25					
Totaal	25	0	0	0	0	0

Ad 1.

In verband met de ontvangst van hogere bijdragen van andere departementen voor de instandhouding van de NLR is er op dit artikel een hogere ontvangst.

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

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
36 Bewaken, waarborgen en verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving, gegeven de toename van mobiliteit	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Stand ontwerpbegroting 2010	115 391	65 966	62 930	26 386	23 921	23 721
Amendementen						
1e suppletore wet 2010	4 599	26 944	- 4 523	12 079	9 222	9
Nieuwe mutaties	- 3 987	1 259	3 967	3 773	3 766	3766
Stand ontwerpbegroting 2011	116 003	94 169	62 374	42 238	36 909	27 496

Specificatie amendementen en nieuwe mutaties (x € 1 000)						
Uitgaven	2010	2011	2012	2013	2014	2015
1 a. Loonbijstelling 2010						
b. Prijsbijstelling 2010		158	148	45	38	38
2 Dieselakkoord	- 950					
3 BDU	- 1 234					
4 Nieuw gas		1 900				
5 Herschikking IVW	- 1 332	- 1 262	- 1 233	- 1 222	- 1 222	- 1 222
6 Arbeidsproductiviteit				- 1	- 1	- 1
7 AP-Enveloppe energie			5 000	5 000	5 000	5 000
Diversen	- 471	463	52	- 49	- 49	- 49
Totaal	- 3 987	1 259	3 967	3 773	3 766	3 766

Ad 1.

Om de rijksbrede uitvoeringsproblematiek 2010 op te lossen heeft het Kabinet besloten de prijsbijstellingstranche 2010 voor het jaar 2010 niet uit te keren; de tranche voor de jaren 2011 en verder is voor een derde wel uitgekeerd. Tevens is besloten om binnen de collectieve sector een éénjarige nominale nullijn aan te houden. Dit houdt in dat over 2010 geen loonbijstellingstranche wordt uitgekeerd.

Ad 2.

Dit betreft de overboeking naar artikel 35 voor de uitvoering van de publiciteitscampagne in het kader van het Dieselakkoord.

Ad 3.

Dit betreft een technische overboeking naar artikel 39.02 BDU voor diverse zaken die via de BDU worden betaald aan de decentrale overheden.

Ad 4

Dit betreft de toevoeging vanuit het FES voor het hoofdthema «Nieuw gas» van de Platforms Energie Transitie.

Ad 5.

Dit heeft betrekking op een herschikking van de bijdragen aan de Inspectie VenW. Hiermee wordt beter aangesloten op de activiteiten van de Inspectie, waar de focus met name op veiligheid is gericht. Deze herschikking betreft een beperkt aantal mutaties die op de VenW begroting per saldo budgettair neutraal zijn.

Verdiepingshoofdstuk

Ad 6.

Dit betreft de verwerking van de taakstelling arbeidsproductiviteit. Deze taakstelling staat in de begroting 2010 geparkeerd op artikel 40 «nominaal en onvoorzien».

Ad 7.

Het kabinet heeft in het aanvullend beleidakkoord een besparing van € 3,2 miljard verondersteld uit hoofde van loonmatiging. Omdat loonmatiging niet in de veronderstelde mate is opgetreden, neemt het kabinet zijn verantwoordelijkheid en kiest het voor een alternatieve invulling. Deze invulling wordt verder toegelicht in de Miljoenennota. Eén van de maatregelen betreft het niet uitkeren van de op de aanvullende post gereserveerde uitgavenenveloppen uit het Coalitieakkoord. Om dit op te vangen worden middels herschikking middelen toegevoegd aan de betreffende posten.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
36 Bewaken, waarborgen en verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving, gegeven de toename van mobiliteit	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Stand ontwerpbegroting 2010	39 353	41 395	43 524	45 744	45 744	45 744
Amendementen						
1e suppletore wet 2010	0	2 323	0	0	0	6 997
Nieuwe mutaties						
Stand ontwerpbegroting 2011	39 353	43 718	43 524	45 744	45 744	52 741

37 Weer, klimaat, seismologie en aardobservatie

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
37 Weer, klimaat, seismologie en aardobservatie	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Stand ontwerpbegroting 2010	43 633	49 997	45 774	47 230	47 262	45 205
Amendementen						
1e suppletore wet 2010	1 947	2 947	- 53	- 53	- 53	- 53
Nieuwe mutaties	133	149	11	- 264	- 264	- 266
Stand ontwerpbegroting 2011	45 713	53 093	45 732	46 913	46 945	44 886

Specificatie amendementen en nieuwe mutaties (x € 1 000)						
Uitgaven	2010	2011	2012	2013	2014	2015
1a. Loonbijstelling 2010						
1b. Prijsbijstelling 2010		46	42	44	44	42
2. Aandeel generale problematiek	- 31	- 31	- 31	- 11	- 11	- 11
3. Sociaal Flankerend Beleid	89	59				
4. Arbeidsproductiviteitskorting Diversen	75	75		- 297	- 297	- 297
Totaal	133	149	11	- 264	- 264	- 266

Ad 1a.

Het kabinet heeft in het aanvullend beleidakkoord een besparing van € 3,2 miljard verondersteld uit hoofde van loonmatiging. Omdat loonmatiging niet in de veronderstelde mate is opgetreden, neemt het kabinet zijn verantwoordelijkheid en kiest het voor een alternatieve invulling. Deze invulling wordt verder toegelicht in de Miljoenennota. Eén van de maatregelen betreft de opbrengst in 2011 en verder van het inhouden van de tranche 2010 van de loonbijstelling.

Ad 1b.

Dit betreft de toevoeging van de prijsbijstelling 2010.

Ad 2.

Dit betreft de verdeling van de rijksbrede generale problematiek: het Kluwercontract en het Nationaal Bureau Verbindingsbeveiliging.

Ad 3.

Bij Voorjaarsnota 2010 zijn door het ministerie van BZK middelen voor sociaal flankerend beleid aan de begroting van VenW toegevoegd. Deze staan geparkeerd op artikel 41 «ondersteuning functioneren Verkeer en Waterstaat» en worden nu toebedeeld.

Ad 4.

Dit betreft de verwerking van de taakstelling arbeidsproductiviteit. Deze taakstelling staat in de begroting 2010 geparkeerd op artikel 40 «nominaal en onvoorzien».

Verdiepingshoofdstuk

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
37 Weer, klimaat, seismologie en aardobservatie	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Stand ontwerpbegroting 2010	0	0	0	0	0	0
Amendementen						
1e suppletore wet 2010						
Nieuwe mutaties						
Stand ontwerpbegroting 2011	0	0	0	0	0	0

Verdiepingshoofdstuk

39 Bijdrage IF en BDU

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
39 Bijdrage IF en BDU	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Stand ontwerpbegroting 2010	9 044 784	8 077 235	8 682 285	8 069 317	8 144 719	8 343 739
Amendement 32 123 XII, nr.14, Cramer c.s.	- 40					
1e suppletore wet 2010	- 77 620	- 47 690	- 12 062	- 23 754	- 140	- 3 496
Nieuwe mutaties	- 415 749	351 533	35 656	49 642	60 938	53 888
Stand ontwerpbegroting 2011	8 551 375	8 381 078	8 705 879	8 095 205	8 205 517	8 394 131

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1 000)							
Uitgaven	artikel	2010	2011	2012	2013	2014	2015
39.01 Bijdrage IF		- 483 697					
			297 690	- 3 157	21 831	40 334	21 942
1. Doorschuiven voordelig saldo Infracfonds 2009	13	- 372 259	372 259				
2. a. Loonbijstelling 2010	div.						
b. Prijsbijstelling 2010	div.		53 349	53 456	52 432	54 205	52 081
3. Terugboeking Provinciefonds: Integratie-uitkering	11			42 202	42 202	42 202	42 202
4. Boekingen via BDU	39.02	- 52 505	- 33 709	- 16 924	9 807	12 011	3 743
5. Mobiliteitsgerelateerd: diversen via 34	34	- 53 409	- 22 261	- 10 294	- 5 000	8 000	0
6. Compensatie brandweer piketdiensten HSL/BR	35	- 1 400	- 2 100	- 2 100	- 2 100	- 2 100	- 2 100
7. ICES natte natuur	11	6 370					
8. Arbeidsproductiviteitskorting 1%	div.				- 5 942	- 5 942	- 5 942
9. Rijksbrede problematiek	div.	- 612	- 612	- 612	- 215	- 215	- 215
10. Efficiencyverbetering BenO infra	div.		- 65 000	- 65 000	- 65 000	- 65 000	- 65 000
11. Enveloppe energie	36			- 5 000	- 5 000	- 5 000	- 5 000
Diversen	div.	- 9 882	- 4 236	1 115	647	2 173	2 173
39.02 BDU		67 948	53 843	38 813	27 811	20 604	31 946
1. Kasschuif 2010 met HXII		- 15 408		247	7 890	6 389	882
2. Mobiliteitsprojecten		16 697	19 640	15 000			
3. Van artikel 34: diversen		26 909	3 900				
4. Actieprogramma wegen		46 099					
5. Actieprogramma ROV (AROV)		- 8 102	- 4 242	- 1 415	- 9 807	- 12 011	- 3 743
6. Amendement Cramer (quick-scan)		- 10 000					
7. Parkeer en reisvoorz. decentrale vervoerders		3 311	3 311	2 339			
8. Snelwegbus			10 500				
9. Fietsroutes		4 500	4 500	1 000			
10. Loon-enprijsbijstelling tranche 2010			2 832	2 792	2 730	2 741	2 772
11. AROV (FES)					25 984	25 984	25 984
12. Quick-scanmaatregelen			15 042	20 278			
Diversen		3 942	- 1 640	- 1 428	1 014	- 2 499	6 051
Totaal		- 415 749					
			351 533	35 656	49 642	60 938	53 888

39.01

Dit begrotingsartikel (onderdeel) is een zuiver technische en dient om de overboekingen tussen begrotinghoofdstuk XII VenW) en het Infrastructuurfonds te faciliteren.

Verdiepingshoofdstuk

Ad 1.

In het Infrastructuurfonds is sprake van (forse) kasspanning in de planperiode t/m 2020: de eerste jaren een kastekort, in latere jaren een overschot. Ook aan VenW is de nullijn opgelegd voor de kasbudgetten op het Infrastructuurfonds de komende jaren. Wel is de problematiek verlicht door het voordelig saldo 2009 door te schuiven naar 2011.

Ad 2a.

Het kabinet heeft in het aanvullend beleidakkoord een besparing van € 3,2 miljard verondersteld uit hoofde van loonmatiging. Omdat loonmatiging niet in de veronderstelde mate is opgetreden, neemt het kabinet zijn verantwoordelijkheid en kiest het voor een alternatieve invulling. Deze invulling wordt verder toegelicht in de Miljoenennota. Eén van de maatregelen betreft de opbrengst in 2011 en verder van het inhouden van de tranche 2010 van de loonbijstelling.

Ad 2b.

Dit betreft de toevoeging van de prijsbijstelling 2010.

Ad 3.

Dit betreft de terugboeking vanuit het Provinciefonds naar aanleiding van de afloop van de integratie-uitkering Rivierdijken.

Ad 4.

Het betreft diverse boekingen tussen Infrafonds en de BDU. Deze worden hieronder bij 39.02 afzonderlijk toegelicht.

Ad 5.

Dit zijn diverse overboekingen op artikel 34 die gerelateerd zijn aan het Infrafonds. Dit betreft overboekingen:

- uit artikel 14 voor de chipcard ten behoeve van communicatie- en organisatiekosten en extra WROOV-onderzoek in verband met vertraging van de invoering van de chipcard, de implementatie van de adviezen naar aanleiding van de commissie de Waal en Multimodale reisinformatie.
- uit artikel 12 Rijkswegen voor de implementatie van de uitkomsten van de Commissie Elverding;
- uit artikel 13 Spoorwegen voor de realisatie van Internet in de trein. Verder is de doorwerking van een kasschuif uit 2009 voor de subsidie contractsectorlijnen als onderdeel van de vermogensconversie (uitkering superdividend) vanuit NS naar ProRail (mandje spoor) verwerkt.

Ad 6.

Het betreft een overboeking uit artikel 13 (Spoorwegen) van het Infrastructuurfonds naar artikel 35 voor de bijdrage aan de piketdiensten van de brandweer op het traject Betuweroute.

Ad 7.

Door het ministerie van LNV wordt begrotingsgeld overgeboekt naar de begroting van VenW. Het betreft de bijdrage voor ICES natte natuur (voorbereiding projecten, publieksevenement, Veluwe randmeer en natuurontwikkelingsproject RAAM).

Verdiepingshoofdstuk

Ad 8.

Dit betreft de verwerking van de taakstelling arbeidsproductiviteit. Deze taakstelling staat in de begroting 2010 geparkeerd op artikel 40 «nominaal en onvoorzien».

Ad 9.

Dit betreft de verdeling van de rijksbrede generale problematiek: het Kluwercontract en het Nationaal Bureau Verbindingsbeveiliging.

Ad 10.

Het kabinet heeft in het aanvullend beleidakkoord een besparing van € 3,2 miljard verondersteld uit hoofde van loonmatiging. Omdat loonmatiging niet in de veronderstelde mate is opgetreden, neemt het kabinet zijn verantwoordelijkheid en kiest het voor een alternatieve invulling. Deze invulling wordt verder toegelicht in de Miljoenennota. Eén van de maatregelen betreft het inzetten op efficiencyverbetering beheer en onderhoud infrastructuur.

In de heroverweging Mobiliteit en water zijn besparingsmogelijkheden opgenomen voor efficiencyverbetering bij beheer en onderhoud van hoofdwatersystemen, (vaar)wegen en spoor. Vanwege juridische verplichtingen en een zekere aanlooptijd bij de invoering van de maatregelen is het vanaf 2011 mogelijk om € 45 miljoen te besparen door middel van deze maatregelen. Additioneel worden maatregelen genomen die leiden tot functievermindering, zoals beperken van verlichting, verminderen signaalgevers, versoberen vast onderhoud etc. Dit levert vanaf 2011 € 20 miljoen op.

Ad 11.

Een andere maatregel om de besparing van € 3,2 miljard in te vullen betreft het niet uitkeren van de op de aanvullende post gereserveerde uitgavenenveloppen uit het Coalitieakkoord. Om dit op te vangen worden middels herschikking middelen toegevoegd aan de betreffende posten.

39.02

Ad 1.

Dit betreft een kasschuif met de BDU. Hierbij wordt voor 2010 aangesloten bij het niveau van de beschikking BDU 2010 en kan het negatieve bedrag op artikel 40 in 2010 worden opgeheven. In latere jaren gaat het geld weer terug naar de BDU.

Ad 2.

Voor Mobiliteitsprojecten in Amsterdam, Utrecht-Oost, Brabant, Arnhem–Nijmegen, RITS en PPB vindt er een overboeking plaats uit het Infrastructuurfondsartikel 17.04 naar 39.02.

Ad 3.

Dit betreft een technische overboeking naar artikel 39.02 BDU voor diverse zaken die via de BDU worden betaald aan de decentrale overheden. Het gaat ondermeer om gratis OV 3e tranche, Mobiliteitsmanagement, compensatie NBV tarief en het bureau Openbaar Vervoer.

Ad 4.

Dit betreft een overboeking uit artikel 12 van het Infrastructuurfonds op basis van met regio's en provincies afgesloten convenanten in het kader van Dynamisch verkeersmanagement (DVM); regionale pakketten 1^e tranche.

Verdiepingshoofdstuk

Ad 5.

Dit betreft een aanpassing van de planning voor het Actieplan Regionaal OV (Mobiliteitsaanpak: € 300 mln.) op artikel 39.02 BDU. Het aangepaste kasritme verloopt via dit artikel waar de gelden oorspronkelijk uit zijn overgeboekt.

Ad 6.

De uitgaven voor de Quick scan Regionaal spoor (Amendement Cramer) worden op artikel 13 van het Infrastructuurfonds verantwoord in plaats van op 39.02.

Ad 7.

Voor Parkeer en Reisvoorzieningen (P en R) decentrale vervoerders in Friesland, Twente en Groningen vindt er een overboeking plaats uit het Infrastructuurfonds/artikel 13 (Actieplan).

Ad 8.

Het betreft het aandeel van VenW in het project snelwegbus. Pluspas-houders kunnen hun auto vlakbij een snelweg parkeren en vandaar verder met een bus reizen naar een gemeente.

Ad 9.

In het kader van de mobiliteitsaanpak vindt er een overboeking plaats uit artikel 14 van het Infrastructuurfonds naar artikel 39.02 voor het aanleggen van fietsroutes.

Ad 10.

Zie de toelichting onder 1. bij 39.01.

Ad 11.

Vanaf 2013 worden op 39.02 de uitgaven verantwoord voor het Actieplan Regionaal Openbaar Vervoer (Mobiliteitsaanpak: € 200 mln.). Tegenover deze uitgaven staat een bijdrage uit het FES.

Ad. 12

In 2011 en 2012 worden op 39.02 uitgaven verantwoord voor de quick-scanmaatregelen in Gelderland en de Stadsregio Arnhem Nijmegen.

40 Nominaal en onvoorzien

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
40 Nominaal en onvoorzien	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Stand ontwerpbegroting 2010	- 14 526	- 2 304	- 11 476	- 16 795	- 17 715	- 21 215
Amendementen						
1e suppletore wet 2010	- 1 715	- 833	- 833	- 291	- 291	- 291
Nieuwe mutaties	16 241	13 171	- 1 050	- 3 792	- 2 754	6 533
Stand ontwerpbegroting 2011	0	10 034	- 13 359	- 20 878	- 20 760	- 14 973

Specificatie amendementen en nieuwe mutaties (x € 1 000)						
Uitgaven	2010	2011	2012	2013	2014	2015
1. Sanering Kottervisserij					- 4 000	4 000
2. Wegwerken achterstanden archief			- 389	- 402	- 402	- 402
3. Opheffen negatieve ramingen	15 408		- 247	- 7 890	- 6 389	- 882
4. Verlaging arbeidsproductiviteitskorting 1%			8 099	16 097	16 097	16 097
5. Doelmatigheidskorting rijksdienst	833	833	833	291	291	291
6. Taakstelling arbeidsproductiviteitsverhoging			- 21 724	- 21 724	- 21 724	- 21 724
7. Prijscompensatie 2010		12 340	12 409	9 900	13 442	9 246
Diversen		- 2	- 31	- 64	- 69	- 93
Totaal	16 241	13 171	- 1 050	- 3 792	- 2 754	6 533

Ad 1.

Met het ministerie van LNV is in voorgaande jaren een afspraak gemaakt over de financiering van de sanering kottervisserij in de Noordzee.

Ad 2.

Voor het wegwerken van de archiefachterstanden vindt er vanaf 2012 een overboeking plaats naar de begroting van het ministerie van BZK.

Ad 3.

Artikel 40 kent voor het jaar 2010 een negatief begrotingsbedrag van € 15,408 mln. Middels een kasschuif met artikel 39.02 wordt dit negatieve bedrag opgeheven.

Ad 4.

Dit betreft de verwerking van de taakstelling arbeidsproductiviteit. Deze taakstelling staat in de begroting 2010 gearpkeerd op artikel 40.

Ad 5.

Dit betreft de verdeling van de rijksbrede generale problematiek: het Kluwercontract en het Nationaal Bureau Verbindingsbeveiliging. Deze problematiek is in de Voorjaarsnota 2010 voorlopig op artikel 40 gearpkeerd.

Ad 6.

Het kabinet heeft in het aanvullend beleidakkoord een besparing van € 3,2 miljard verondersteld uit hoofde van loonmatiging. Omdat loonmatiging niet in de veronderstelde mate is opgetreden, neemt het kabinet zijn verantwoordelijkheid en kiest het voor een alternatieve invulling. Deze

Verdiepingshoofdstuk

invulling wordt verder toegelicht in de Miljoenennota. Eén van de maatregelen betreft een taakstelling op de rijksdienst. Alle departementen (incl. agentschappen en uitvoerende ZBO's) krijgen een taakstelling van 1,5% per jaar in 2012 op personeel en materieel. In de grondslag zijn de gebruikelijke onderdelen van het rijk meegenomen, inclusief de begrotings- en premiegefinancierde ZBO's. Dit is exclusief de tariefgefinancierde delen van de ZBO's. De besparing moet uit de jaarlijkse arbeidsproductiviteitsverhoging gehaald worden.

Ad 7.

Dit betreft de toevoeging van de prijsbijstelling 2010.

41 Ondersteuning functioneren Verkeer en Waterstaat

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
41. Ondersteuning functioneren VenW	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Stand ontwerpbegroting 2010	229 106	217 382	221 986	220 801	219 642	220 099
Amendementen						
1e suppletore wet 2010	16 786	4 581	2 629	2 579	2 579	2 579
Nieuwe mutaties	- 3 059	- 1 429	- 6 751	- 4 880	- 4 878	- 4 431
Stand ontwerpbegroting 2011	242 833	220 534	217 864	218 500	217 343	218 247

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1 000)						
Uitgaven	2010	2011	2012	2013	2014	2015
1a. Loonbijstelling tranche 2010						
1b. Prijsbijstelling 2010		458	474	471	473	470
2. P-Direkt	1 500					
3. Sociaal Flankerend beleid	- 1 364	- 909				
4. Verdeling budget IVW	- 6 801	- 4 447	- 955	- 390	- 265	- 265
5. Huisvestingskosten	500					
6. Arbeidsproductiviteitskorting 1%			- 8 099	- 8 935	- 8 935	- 8 935
7. Naar SZW tbv SIOD	- 189					
8. Rijksbrede problematiek	- 119	- 119	- 119	- 41	- 41	- 41
9. BES		3 000	3 000	3 000	3 000	3 000
10. Overdracht budgetten van TNO naar Deltares	1 755	1 755	1 755	1 755	1 755	1 755
11. Bijdrage Centrum publieksparticipatie	284					
12. Vernieuwing van de Rijksdienst		- 285	- 285	- 285	- 285	- 285
13. Onderzoeksprogramma Bereikbaarheid Randstad	125	125	125	125		
14. Bijdr.ICBR	- 608					
Diversen	1 858	- 1 007	- 2 647	- 580	- 580	- 130
Totaal	- 3 059	- 1 429	- 6 751	- 4 880	- 4 878	- 4 431

Ad 1a.

Het kabinet heeft in het aanvullend beleidakkoord een besparing van € 3,2 miljard verondersteld uit hoofde van loonmatiging. Omdat loonmatiging niet in de veronderstelde mate is opgetreden, neemt het kabinet zijn verantwoordelijkheid en kiest het voor een alternatieve invulling. Deze invulling wordt verder toegelicht in de Miljoenennota. Eén van de maatregelen betreft de opbrengst in 2011 en verder van het inhouden van de tranche 2010 van de loonbijstelling.

Ad 1b.

Dit betreft de toevoeging van de prijsbijstelling 2010.

Ad 2.

Door hogere tarifiering vanuit het ministerie van BZK voor P-Direkt ontstaan hogere uitgaven.

Ad 3.

Bij de Voorjaarsnota 2010 zijn door het ministerie van BZK middelen voor sociaal flankerend beleid aan de begroting van VenW toegevoegd. Deze gelden zijn tijdelijk op artikel 41 geparkeerd. Nu vindt de verdeling plaats naar de diverse artikelen binnen de begroting van VenW.

Verdiepingshoofdstuk

Ad 4.

Dit heeft betrekking op een herschikking van de bijdragen aan de Inspectie VenW. Hiermee wordt beter aangesloten op de activiteiten van de Inspectie, waar de focus met name op veiligheid is gericht. Deze herschikking betreft een beperkt aantal mutaties die op de VenW begroting per saldo budgettair neutraal zijn.

Ad 5.

De hogere huisvestingskosten hebben betrekking op hogere huur- en energiekosten.

Ad 6.

Dit betreft de verwerking van de taakstelling arbeidsproductiviteit. Deze taakstelling staat in de begroting 2010 geparkeerd op artikel 40 «nominaal en onvoorzien».

Ad 7.

Dit betreft een overboeking naar het ministerie van SZW voor de ondersteuning van de Sociale Inlichtingen en Opsporingsdienst (SIOD).

Ad 8.

Dit betreft de verdeling van de rijksbrede generale problematiek: het Kluwercontract en het Nationaal Bureau Verbindingsbeveiliging.

Ad 9.

Deze mutatie betreft het aandeel van VenW in de verdeling van het financieel kader BES.

Ad 10.

Door het ministerie van OCW wordt vanaf 2010 € 1,755 mln. overgeboekt naar de begroting van VenW. Het betreft de overheveling van budgetten van TNO naar Deltares.

Ad 11.

Door het ministerie van VROM wordt een bedrag van € 0,284 mln. overgeboekt naar de begroting van VenW. Het betreft de bijdrage aan de kwaliteit en toepassing publieksparticipatie.

Ad 12.

Dit betreft een overboeking naar het ministerie van AZ ten behoeve van het programma Vernieuwing van de Rijksdienst (VRD).

Ad 13.

Door het ministerie van LNV wordt over de jaren 2010 tot en met 2013 een bedrag van € 0,125 mln. overgeboekt naar de begroting van VenW. Het betreft de bijdrage aan het onderzoeksprogramma Duurzame Bereikbaarheid Randstad.

Ad 14.

Door VW wordt een bedrag van € 0,608 mln. overgeboekt naar de begroting van het ministerie van BZK. Het betreft de bijdrage ICBR 2010.

Verdiepingshoofdstuk

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
41. Ondersteuning functioneren VenW	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Stand ontwerpbegroting 2010	22 110	12 126	9 584	5 626	3 626	3 626
Amendementen						
1e suppletore wet 2010	22 264	16 000	10 215			
Nieuwe mutaties	6 113	16 942	20 278	25 984	25 984	25 984
Stand ontwerpbegroting 2011	50 487	45 068	40 077	31 610	29 610	29 610

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1 000)						
Ontvangsten	2010	2011	2012	2013	2014	2015
1. Doorberekeningen uit 2009	6 113					
2. Ontvangsten FES		1 900		25 984	25 984	25 984
3. Ontvangsten FES		15 042	20 278			
Totaal	6 113	16 942	20 278	25 984	25 984	25 984

Ad. 1

De hogere ontvangsten betreffen doorberekeningen aan derden voor in 2009 verrichte werkzaamheden die in 2010 zullen worden terugontvangen.

Ad. 2

Voor het project Nieuw Gas worden in 2011 op artikel 36 uitgaven verricht waar een bijdrage uit het FES tegenover staat. Vanaf 2013 worden op artikel 39.02 uitgaven verantwoord voor het Actieplan Regionaal Openbaar Vervoer, waartegenover een bijdrage uit het FES staat.

Ad. 2

Voor de quick-scanmaatregelen in Gelderland en de Stadsregio Arnhem Nijmegen vinden er op artikel 39.02 uitgaven plaats waar een bijdrage uit het FES tegenover staat.

6. BIJLAGEN

6.1 Bijlage moties en toezeggingen

Omschrijving	Vindplaats	Stand van Zaken
27 801-31 motie-Van Heteren c.s. over de resultaatverplichting met betrekking tot het plaatsgebonden risico voor kwetsbare objecten (voortouw VenW)	VAO Externe veiligheid en ketenstudies dd 6/7/05	Dit is onderdeel van de Basisnetregeling die naar verwachting eind 2010 aan de Kamer wordt aangeboden.
30 800 XII-22 motie-Van Hijum/Dijksma: 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 dd 30/10/06	Zoals gemeld per brief van 16 februari 2010 is met de indicator reizigerspunctualiteit in 2009 ervaring opgedaan. In 2010 moet hiermee nog meer ervaring worden opgedaan alvorens deze indicator per vervoerplan 2011 van een grenswaarde kan worden voorzien.
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 dd 30/10/07	Het gewijzigde besluit wordt op korte termijn genomen.
29 579-14 Gewijzigde motie-Hessels/Hofstra (was nr. 11) niet overgaan tot reactivering van het historisch trace van de IJzeren Rijn, voordat de in het ontwerp-tracebesluit omschreven aanpassingen aan het trace zijn gerealiseerd	Plenair debat Verdrag IJzeren Rijn dd 16/11/04	De feitelijke moderniseringswerkzaamheden aan de IJzeren Rijn komen naar verwachting in 2012–2013 in uitvoering.
22 026-231 motie-Hofstra/Dijksma over een actualisatie van de treinbediening in hoofdlijnen	VAO HSL-Zuid dd 28/4/05 TK	Zoals gemeld per brief 16 februari 2010 moeten door de afspraken tussen Nederland en België inzake de bediening van Den Haag en Breda met de HSL-Zuid uit maart 2005 de contractuele afspraken tussen de Staat en HSA worden aangepast. De totstandkoming van deze overeenkomst is meermalen uitgesteld zoals op diverse momenten aan de Kamer gemeld is. Als de samenwerkingsovereenkomst is gesloten kan de aanpassing van de concessieovereenkomst (of omgezette concessie) plaatsvinden.
31 305-106 motie Koopmans/Cramer verzoekt de regering om opnieuw onderzoek te verrichten naar de aanleg van een hogesnelheidslijn tussen utrecht, Arnhem en Oberhausen voor de periode 2020–2028	Notaoverleg Mobiliteitsaanpak dd 16/02/09	Eerst wordt de invulling van de verlenging van het MIRT tot 2028 afgewacht. Nadat er door de Kamer over de NMCA, die medio 2010 gereed is, is gesproken, zal het gevraagde onderzoek worden uitgevoerd.

Bijlage moties en toezeggingen

Omschrijving	Vindplaats	Stand van Zaken
22 026-228 motie-Dijksma c.s. verzoekt duidelijkheid over de uitwerking van de overname tussen HSA en de NMBS teneinde er goedkeuring aan te kunnen geven.	VAO HSL-Zuid dd 28/04/05	Vervoerders HSA en NMBS lukt het tot op heden niet de samenwerkingsovereenkomst af te ronden. De minister heeft op verzoek van HSA bijstand verleend aan HSA om de totstandkoming van de samenwerkingsovereenkomst te bevorderen. Zodra de overeenkomst gereed is zal deze aan de Staat worden toegezonden voor beoordeling. Daarna zal de samenwerkingsovereenkomst (vertrouwelijk) ter inzage aan de TK worden gezonden.
22 026-224 motie-Van Hijum c.s. over het onthouden van goedkeuring aan het vervoerplan van de NS.	VAO HSL-Zuid dd 28/04/05 TK	Tijdens het AO inzake het vervoerplan 2007 van NS van 21 maart 2007 is aangegeven dat alleen kan worden ingestemd met eventuele voorstellen van NS om de dienstregeling op de bestaande conventionele lijnen te herzien als NS heeft aangetoond dat de vraag op deze lijnen nagenoeg is verdwenen. In 2010 en 2011 vinden nog uitbreidingen van het vervoer op de HSL-Zuid plaats, daarom verschuift ook de tijdscope van deze motie mee.
25 910-79 (was: 25910-71) 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 dd 16/10/07	Het betreffende wetsvoorstel is recent aanhangig gemaakt bij de Tweede Kamer.
31 305-119 (was nr 108) gewijzigde motie-Roefs/Cramer verzoekt de regering om de mobiliteitsladder, ook bekend als de zevensprong van Verdaas, te verankeren in de Tracéwet	Notaoverleg Mobiliteitsaanpak dd 16/02/09	In de voorgenomen wijziging van de Tracéwet, die op 27 april 2010 naar de Tweede Kamer is gezonden, is aangegeven op welke wijze de mobiliteitsladder van Verdaas in de besluitvorming wordt betrokken (zie onder andere Memorie van Toelichting, par. 2.3)
31 200XII-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 dd 06/12/07	Tijdens het BO MIRT van mei 2010 is geconstateerd dat er veel werk is verzet, maar dat meer tijd nodig is dan voorzien om de samenhang tussen de capaciteitsuitbreiding en de ruimtelijke ontwikkelingen in de A1 zone zorgvuldig in beeld te brengen. De resultaten hiervan worden in het MIRT najaar 2010 besproken.
31 305-117 motie Vendrik cs. spreekt uit dat de vergevorderde plannen om een tram te laten rijden in Maastricht en Nijmegen en tussen Zwolle en Kampen waar mogelijk door het Rijk gesteund dienen te worden.	Notaoverleg Mobiliteitsaanpak dd 16/02/09	Dit wordt meegenomen bij de Visie Regionaal OV en overgelaten aan het nieuwe kabinet.
31 305-120 (gewijzigd, was nr. 110) gewijzigde motie Roemer verzoekt de regering te onderzoeken welke kansen het samengaan van metrovervoer met light-rail kan bieden en de uitwerking hiervan op te nemen in de voorstellen voor regionaal openbaar vervoer medio 2010	Notaoverleg Mobiliteitsaanpak dd 16/02/09	Dit wordt meegenomen bij de Visie Regionaal OV en overgelaten aan het nieuwe kabinet.
31 700XII-21 motie Koopmans/Samsom over verlenging van de MIRT-periode	Begrotingsbehandeling dd 03/12/08	Gezien de demissionaire status van het huidige kabinet wordt de uitvoering van de motie overgelaten aan het nieuwe kabinet.

Bijlage moties en toezeggingen

Omschrijving	Vindplaats	Stand van Zaken
30 373-36 motie Van Heugten/Roefs over de consequenties van het Besluit transportroutes externe veiligheid	VAO Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen dd 22/04/09	Zoals u op 16 februari 2010 per brief is gemeld, zal de Kamer worden geïnformeerd zodra het conceptbesluit in procedure wordt gebracht. Naar verwachting zal dat tegelijkertijd met de aanbidding van het vervoersdeel van de Basisnetregelgeving (i.c. wijziging van de Wet Vervoer Gevaarlijke Stoffen) aan de Kamer eind 2010 zijn.
29 984-197 motie Roemer over behouden van de dienstverlening van de Benelux-trein op minimaal het huidige peil	VAO Vervoerplan NS en Beheerplan ProRail dd 02/07/09	VenW zet zich in om meerdere goede treinverbindingen met België te onderhouden. Omdat NS Hispeed voornemens is om de Benelux-trein op termijn te schrappen vanwege de bediening van Amsterdam – Brussel via de HSL, probeert VenW een alternatieve treinverbinding met België op te zetten, zoals besproken tijdens het AO Grenzeloos Genoegen op 3 september 2009 en het AO HSL-Zuid van 18 mei 2010. Op dit moment vinden er gesprekken plaats met de Belgische treinvervoerder NMBS over de aanleg van een tweede, snellere stoptrein tussen Roosendaal en Antwerpen.
31 700A-43 motie Vermeij en Cramer verzoekt de regering samen met decentrale overheden te onderzoeken hoe belemmeringen voor een tijdige realisatie van (hoogwaardig) OV bij nieuwbouwwijken kunnen worden weggenomen en hiertoe het MIRT-spelregelkader aan te passen en de Kamer hierover binnen een half jaar te informeren	Notaoverleg MIRT dd 15/12/08	Dit onderwerp is in maart 2010 controversieel verklaard.
31 700A-102 motie Roefs/Koopmans over ondersteunen van de ruimtelijke ontwikkeling met versterking van ov-infrastructuur	VAO MIRT dd 30/06/09	Tijdens het bestuurlijk overleg MIRT op 19 mei 2010 is besloten dat de regio Rijnland, de provincie Zuid-Holland en het rijk een gezamenlijk onderzoek doen naar de diverse scenario's. De dekking voor het geconstateerde tekort in de bijdrage van de provincie Zuid-Holland en de regio moet komen uit de innovatieve aanbesteding. De mogelijkheden hiertoe worden onderzocht.
31 305-121 (gewijzigd, was nr. 113) gewijzigde motie Cramer cs. verzoekt de regering in overleg met de decentrale overheden, ProRail, NS en decentrale vervoerders te komen tot een landelijke regeling voor vervangend vervoer en verbetering van de informatievoorziening richting de reiziger tijdens verstoringen.	Notaoverleg Mobiliteitsaanpak dd 16/02/09	Zoals u op 1 juli 2010 per brief is gemeld, is in overleg met decentrale overheden, vervoerders en ProRail gewerkt aan een regeling voor vervangend vervoer en afspraken over de informatievoorziening bij ongeplande verstoringen voor het treinverkeer. Het eindvoorstel ligt voor een laatste toets bij de betrokken partijen. Op korte termijn zal de Kamer geïnformeerd worden over de gemaakte afspraken.
31 700A-53 motie Cramer en Vermeij verzoekt de regering in overleg te gaan met de regio over gezamenlijke financiering van de OV-tunnel en de OV-knoop in Amstelveen en de Kamer hierover binnen een jaar te informeren	Notaoverleg MIRT dd 15/12/08	Oplossing is een bovengrondse route voor de Zuidtangent in combinatie met een HOV-knoop aan de oostzijde van Amstelveen centrum. De financiering wordt nog uitgewerkt. In het Bestuurlijk overleg (BO) MIRT voorjaar 2010 is afgesproken dat voor het BO MIRT najaar 2010 nadere afspraken worden gemaakt tussen rijk en regio over de financiering.

Bijlage moties en toezeggingen

Omschrijving	Vindplaats	Stand van Zaken
31 305-112 motie van de leden Cramer en Roefs verzoekt de regering de druk maximaal op te voeren, zodat de conventionele maatregelen opleveren en voor na de evaluatie (uiterlijk gereed medio 2010) de mogelijkheid open te houden om de mogelijkheid uit te werken om alle bedrijven met meer dan 50 werknemers die niet meedoen aan een convenant mobiliteitsmanagement, te laten vallen onder de ministeriële regeling die nu achter de hand wordt gehouden voor als de convenanten geen succes blijken.	Notaoverleg Mobiliteitsaanpak dd 16/02/09	De evaluatie wordt uiterlijk in september 2010 afgerond.
31 700 XII-35 motie Cramer c.s. verzoekt de regering vóór de zomer van 2010 samen met decentrale overheden een visie te ontwikkelen op de verdere doorontwikkeling van het regionale OV in de stedelijke netwerken tot Olympisch niveau.	Begrotingsbehandeling dd 03/12/08	Dit wordt meegenomen bij de Visie Regionaal OV en overgelaten aan het nieuwe kabinet.
21 501-33-188 motie Van Heugten c.s. over de rij- en rusttijdenregeling voor chauffeurs in het beroepsgoederenvervoer	VAO Transportraad dd 07/10/08	Nederland probeert via diverse sporen, samen met andere lidstaten, meer uniformiteit in de handhaving te realiseren. Ten aanzien van de truckrun is in 2009 een nationale vrijstelling verkregen van de Europese Commissie. Voor het internationaal vervoer wordt ingezet op bilaterale afspraken. Met Frankrijk en Duitsland is dit inmiddels gelukt. Met een aantal andere (buur)landen is overleg gaande.
29 984-190 motie Cramer cs. over alsnog onderzoek doen naar infrastructurele maatregelen op de spoorverbinding Utrecht–Zwolle	VAO Vervoerplan NS en Beheerplan ProRail dd 02/07/09	Deze motie is onderdeel van de NMCA Spoor. De NMCA Spoor is bijna afgerond en de resultaten zullen deel uitmaken van de nadere gebiedsuitwerking van de NMCA, die samen met de regio's wordt uitgevoerd en naar verwachting eind 2010 zal worden afgerond.
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 dd 09/06/08	Het Actieplan «Sneller en Beter» is op 2 oktober 2008 aan de Kamer gezonden (Kamerstuknummer 29 385-41). Een van de daarin opgenomen acties is de herziening van de Tracéwet. Daarbij is ook melding gemaakt van een mogelijke oplevertoets. De opleveringstoets is opgenomen in het wetsvoorstel 32 377 tot wijziging van de Tracéwet die op 27 april 2010 naar de Tweede Kamer is gezonden.
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 dd 09/06/08	Dit wordt onderzocht in het kader van het Actieplan Sneller en Beter dat op 2 oktober 2008 aan de Kamer is gestuurd (Kamerstuk 2008–2009, 29 385, nr. 41).

Bijlage moties en toezeggingen

Omschrijving	Vindplaats	Stand van Zaken
31 305-45 motie Koopmans spreekt uit dat de regering de benodigde RDW-gegevens voor de instelling van de milieuzones slechts ter beschikking mag stellen, 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 dd 25/06/08	Zoals gemeld per brief op 16 februari 2010 vindt over de invulling van de motie Koopmans (31 305-45) en motie Roemer/Roefs (31 305-45) interdepartementaal overleg plaats. Zie ook de brief van Minister van VROM (Kamerstuk 2009–2010, 31 305, nr. 167). De Kamer zal op korte termijn nader worden geïnformeerd.
31 305-50 (was 48) motie van de leden Roemer en Roefs over duidelijk maken wat effecten zijn van milieuzone voor personenauto's en landelijke afspraken over milieuzones.	VAO Milieuzones personenauto's dd 25/06/08	Over de invulling van de motie Koopmans (31 305, nr. 45) en motie Roemer/Roefs (31 305, nr. 48) vindt interdepartementaal overleg plaats. Zie ook de brief van Minister van VROM (TK 2009–2010, 31 305 en 30 175, nr. 167). De Kamer zal hier in het najaar van 2010 over worden geïnformeerd.
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 dd 03/07/08	De Kamer is per brief van 11 december 2009 (Kamerstuknummer 2009–2010, 29 398, nr. 196) geïnformeerd over de stand van zaken rond deze motie. Momenteel vindt er overleg plaats met BZK en Justitie over implementatie. In het najaar 2010 wordt de Kamer hierover geïnformeerd.
29 398-112 motie Madlener over regels voor dekking van examencentra door heel Nederland	VAO Verkeersveiligheid en CBR dd 03/07/08	VenW heeft een reactie gegeven op het voorstel van het CBR. Dit zal met het CBR worden besproken, waarna de indicatoren kunnen worden vastgesteld. Daarna zal de Kamer hierover worden geïnformeerd.
31 700A-100 motie Koopmans/Cramer over voorfinanciering van infrastructuurprojecten uit de nieuwe MIRT-periode	VAO MIRT dd 30/06/09	Gezien de demissionaire status van het huidige kabinet kon in de hoofdlijnenbrief over de NMCA (d.d. 29 juni 2010, nr. VenW/DGMO-2010/5770) de invulling van deze motie niet worden meegenomen. Hier zal het nieuwe kabinet over besluiten. Bij de publicatie van de gebiedsuitwerking van de NMCA zal de invulling van deze motie worden meegenomen.
29 398-144 motie De Rouwe/Roefs verzoekt de regering voor het begeleiden van minderjarige automobilisten de eis op te nemen dat de begeleider niet veroordeeld mag zijn geweest voor rijden onder invloed en niet tot EMA alcohol of asociaal rijden veroordeeld mag zijn geweest; verzoekt de regering tevens aan te geven hoe zij een goede handhaving van deze regeling voor zich ziet	VAO Verkeersveiligheid dd 12/03/09	Dit wordt meegenomen in de uitwerking van «Begeleid Rijden». De verwachting is dat dit eind 2010 in werking treedt.

Bijlage moties en toezeggingen

Omschrijving	Vindplaats	Stand van Zaken
30 324-19 motie De Rouwe cs. verzoekt de Regering naast het onderzoek naar ernstige snelheidsovertredingen 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 dd 06/02/08	Het onderzoek is door het ministerie van Justitie (WODC) afgerond. De Kamer is per brief van 8 december 2009 (Kamerstukken 30 324, nr. 21) geïnformeerd over de mogelijkheden die er in juridische zin zijn om de reikwijdte van de recidiveregeling uit te breiden. Het WODC is gestart met een recidivemeting om te onderzoeken in hoeverre er van een uitbreiding met een aantal specifieke delicten een positief effect op de verkeersveiligheid uitgaat. De Kamer wordt hierover op korte termijn geïnformeerd.
31 700A-54 motie Cramer c.s. verzoekt de regering in de planstudie Den Haag-Rotterdam snelle introductie van de verbinding Den Haag-Eindhoven via de HSL-Zuid te onderzoeken, bijvoorbeeld via een exploitatieovereenkomst tussen HSA en NS, en hierbij de plannen voor HST Cross border connect te betrekken.	Notaoverleg MIRT dd 15/12/08	De verbinding Den Haag-Eindhoven via de HSL-Zuid is conform de motie meege-nomen in de planstudie Den Haag – Rotterdam. Het kabinet heeft op 4 juni 2010 een voorkeursbesluit genomen waarbij rekening wordt gehouden met de inleg van tweemaal per uur een trein tussen Den Haag, Breda en Eindhoven over de HSL-Zuid die doorrijdt op het Hoofdrailnet. In de nieuwe concessie voor het Hoofdrailnet zal eveneens rekening worden gehouden met een eventuele uitbreiding van de treindiensten over de HSL en via het Hoofdrailnet naar Eindhoven.
29 665-125 motie van de leden Cramer en Tang verzoekt de regering om deskun-digen zoals Stichting Natuur en Milieu bij het overleg over het nieuwe stelsel te betrekken en in dat overleg tot een aanvulling op «Vliegen Volgens Afspraak» te komen met lokale monitoringspunten waarmee vooraf het operationele plan en achteraf de realisatie ervan en eventuele wijzigingen in de VVA-regels kan worden getoetst op het realiseren van de beoogde lokale geluidsbelasting in woonwijken, zodat inzichtelijk wordt hoe het nieuwe stelsel uitwerkt in de praktijk	VAO Schiphol dd 19/02/09	In het kader van de uitwerking van het nieuwe normen en handhavingstelsel zijn er voor de aantalsnormen expertsessies gehouden. Hiervoor waren experts van het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlabora-torium (NLR), Planbureau van de Leefomgeving (PLB), Commissie m.e.r. en Stichting Natuur en Milieu (SNM) uitgenodigd. In het advies van de Alderstafel over het nieuwe normen en handavingsstelsel zal hier nader op worden ingegaan. Naar verwachting ontvangt de Kamer dit advies op korte termijn.
31 409-15 Motie Van Hijum c.s. verzoekt de regering:– om bij de Europese Commissie aan te dringen op een spoedige afhan-deling van de door de brancheorganisatie BBZ ingediende klacht en de BBZ in het proces te ondersteunen;– om op korte termijn afspraken te maken met Duitsland en Denemarken over de acceptatie van het nationale certificaat van deugdelijkheid in de periode tot aan de uitspraak van de Europese Commissie;– om opnieuw te overwegen om zelf een klacht in te dienen bij de Europese Commissie (handelings-optie 2 uit het onderzoek van de parle-mentair advocaat) indien er in een Duitse of Deense haven opnieuw een zeezeilschip aan de ketting wordt gelegd dat beschikt over een nationaal certificaat.	VAO Certificering zeezeilschepen dd 18/06/09	Tot op heden heeft de Commissie, ondanks herhaaldelijk aandringen van Nederland, nog geen uitspraak gedaan. Op 29 april 2010 heeft op uitnodiging van de Europese Commissie overleg plaatsge-vonden met Nederland, Duitsland en Denemarken over het vinden van een interim-oplossing. In afwachting van een uitspraak van de Commissie op de klacht van de BBZ is een interim-oplossing niet mogelijk gebleken. Voor wat betreft een meer structurele oplossing in de vorm van gewijzigde regelgeving, verwacht de Europese Commissie, na het doen van een impact assessment, medio 2011 met een voorstel te komen. Zoals toegelicht tijdens het AO van 23 juni 2010 wordt geen klacht tegen Denemarken en Duitsland ingediend. Nederland zet in op een oplossing op Europees niveau.

Bijlage moties en toezeggingen

Omschrijving	Vindplaats	Stand van Zaken
30 523-13 motie De Rouwe/Roefs over een aparte regeling voor historische vaartuigen voor recreatief gebruik	Plenair debat Binnenvaartwet dd 12/04/07	Inmiddels hebben Duitsland, Nederland en Polen een gezamenlijk voorstel ingebracht in de JWG-vergadering die dit in de komende periode zal oppakken.
31 700XII-24 motie Koppejan c.s. over herstel van de overgang tussen zoet en zout water in de Zuidwestelijke Delta	Begrotingsbehandeling dd 03/12/08	Op verzoek van de bewindslieden van LNV en VenW heeft de stuurgroep Zuidwestelijke Delta in juni 2009 advies uitgebracht over de zoetwatervoorziening van de Zuidwestelijke Delta. Naast andere inspraakreacties heeft dit advies bijgedragen aan de aanpassing van de paragraaf over de Zuidwestelijke Delta in het Nationaal Waterplan (Kamerstuk 2009–2010, 31 710, nr. 12). Medio 2012 vindt besluitvorming plaats.
30 818-31 motie Boelhouwer c.s. over een beleidskader voor het verrichten van handelingen gericht op open KWO-systemen	Debat Waterwet dd 20/03/08	Het ministerie van VROM heeft meer tijd nodig gehad voor de uitwerking van de AmvB bodemenergie op korte termijn vindt hier nader interdepartementaal overleg over plaats.
31 858-21 motie Boelhouwer over instandhouding van de huidige bevoegdheidstoedeling voor grondwater	Debat invoeringswet Waterwet dd 18/06/09	Deze motie zal worden betrokken bij de binnen vijf jaar verplichte evaluatie van de waterwet (zie artikel 10.4 waterwet), in welk kader onder meer de thans in de Waterwet opgenomen bevoegdheidsverdeling ten aanzien van het verlenen van Watervergunningen voor het onttrekken van grondwater nader aan de orde zal komen.
31 700XII-25 motie Koppejan/Boelhouwer over het tegengaan van de effecten van zandhonger	Begrotingsbehandeling dd 03/12/08	Er worden pilots (onder andere met zandsuppleties) uitgevoerd die inzicht geven op welke wijze de zandhonger in de Oosterschelde het meest effectief kan worden tegen gegaan. De resultaten hiervan worden gebruikt voor de ontwikkeling van een structurele aanpak van de zandhongerproblematiek. De stand van zaken hierover zal in 2010 aan de Kamer worden gepresenteerd.
31 700XII-22 motie Koopmans/Koppejan over aanwending van het budget uit de motie Van Geel	Begrotingsbehandeling dd 03/12/08	Bij voorjaarsnota is de Kamer geïnformeerd over de uitvoering van de motie van Geel. De aanwending van de middelen ter verbetering van de bereikbaarheid van de greenports is belegd bij ministerie van LNV.
31 700A-44 motie Vermeij c.s. verzoekt de regering om in aanvulling op de ontvangen uitvoering van de motie van Heugten (31 700XI-60) een doorzicht te geven op de noodzakelijke financiële middelen 2014–2020 en waar mogelijk met een doorkijk tot en met 2028 te komen, inclusief de wijze waarop deze investeringen in het verlengde MIRT worden opgenomen, en de Kamer daarover in het voorjaar 2009 te informeren.	Notaoverleg MIRT dd 15/12/08	Op basis van de gebiedsagenda's zal besluitvorming door het nieuwe kabinet plaatsvinden over de invulling van de verlengde planperiode van het Infrastructuurfonds (220–2028). Deze besluitvorming zal haar beslag krijgen in de ontwerpbegeleiding 2012.

Bijlage moties en toezeggingen

Omschrijving	Vindplaats	Stand van Zaken
31 200IV-46 motie Van Gent/Leerdam over toezicht op de voortgang van de herstelwerkzaamheden (BZK/VenW)	VAO Vliegveld Flamingo op Bonaire	Het voorontwerp en de documenten voor de aanbesteding van de herstelwerkzaamheden van de luchthaven op Bonaire zijn afgerond in januari 2010. Rijkswaterstaat zal de aanbestedingsprocedure gaan trekken. Conform de brief van Staatssecretaris Bijleveld van BZK van 22 december 2009, wordt de daadwerkelijke aanvang van de uitvoering van de renovatie van de start- en landingsbaan opgeschort en kan vooralsnog geen besluit over de gunning worden genomen.
31 200XII-41 motie Koppejan/Roefs verzoekt de regering om:– zeer terughoudend te zijn met het in één bestek onderbrengen van zeer uiteenlopende werkzaamheden;– waar mogelijk omvang van de werkzaamheden per bestek zodanig te bepalen dat ook kleinere en middelgrote bedrijven op de werkzaamheden kunnen inschrijven	Begrotingsbehandeling dd 06/12/07	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. De Aanbestedingswet is op 25 juni door de Ministerraad aanvaard en begin juli 2010 aan de Tweede Kamer ter behandeling aangeboden. Daarna zal het wetsvoorstel aan de Eerste Kamer worden gezonden. De verwachting is dat het wetsvoorstel op 1 juli 2011 inwerking zal treden.
31 936-12 Motie van De Rouwe en Cramer (CDA/CU) over uitbreiding van vliegveld Lelystad op de huidige locatie	Parlementair agendapunt [13-10-2009] – Aanwijzing Luchtvaartterrein Lelystad (nav AO 8/10)	Zoals u op 16 februari 2010 per brief gemeld is, heeft de Minister de heer Alders gevraagd dit op te pakken in zijn vervolgproces bij het regionale Aldersproces. De heer Alders zal hier op korte termijn op reageren. Daarna zal ik de Kamer hierover informeren.
31 936-13 Motie van De Rouwe/ Boelhouwer (CDA/PvdA) over Plan van Aanpak voor een volledige luchtverkeersleiding op vliegveld Lelystad	Parlementair agendapunt [13-10-2009] – Aanwijzing Luchtvaartterrein Lelystad (nav AO 8/10)	Dit is opgepakt met betrokken partijen. Voor het einde van het jaar zal uitvoering worden gegeven aan deze motie.
25 847-64 Motie Roemer/de Krom over het inzetten van volledig toegankelijke treinen in 2030.	VAO Toegankelijkheid van het OV dd 24/09/08	Onderzoek wordt uitgevoerd. Actualisering van het Implementatieplan is in het najaar van 2010 gereed.
25 847-66 Motie Roemer/de Krom over toegankelijkheid van stations in 2030	VAO Toegankelijkheid van het OV dd 24/09/08	Actualisering wordt uitgevoerd en is in het najaar 2010 gereed. Bij de actualisering worden de effecten van deze motie inzichtelijk gemaakt, zowel de kosten van het aanpassen van de extra stations als de hoeveelheid reizigers die ermee bereikt wordt.
31 089-61 motie van Koopmans/Linhard over verbetering van de Hollandse Brug en Stichtse Lijn	Parlementair agendapunt [25-11-2009] – RAAM (nav AO 18/11)	Zoals per brief gemeld is op 16 februari 2010 wordt de Kamer over deze projecten geïnformeerd in de rapportages in het kader van Randstad Urgent.
32 123XII-20 motie Roemer over verzoek om taakgroep vitaliteit spoorsector te laten rapporteren over onder meer de relatie tussen kwaliteit spoor en dreigend ontslag van spoorwerkers.	Parlementair agendapunt [24-11-2009] – Begrotingsbehandeling VenW	De Kamer zal hierover op korte termijn worden geïnformeerd.

Bijlage moties en toezeggingen

Omschrijving	Vindplaats	Stand van Zaken
32123XII-21 motie de Rouwe/Cramer over verdere toepassing van shared space	Parlementair agendapunt [24-11-2009] – Begrotingsbehandeling VenW	Vanuit de Kamer is aangegeven dat onderzoek uit te voeren door het Shared Space Institute (SSI) is gewenst. Op 14 januari 2010 heeft een oriënterend gesprek tussen VenW en het SSI plaatsgevonden. Het SSI werkt onderzoeksvoorstel uit gericht op toepassing van het shared space-concept door decentrale overheden. Het eindresultaat van het onderzoek wordt eind 2010 verwacht.
32123XII-23 motie Mastwijk/Roefs over versneld vervangen van de vuile dieselmotoren in bussen	Parlementair agendapunt [24-11-2009] – Begrotingsbehandeling VenW	De Kamer zal op korte termijn geïnformeerd worden.
32 123XII-37 motie van der Staaij over inventarisatie van Europese regelgeving die belemmerend kan werken voor versterken van dijken en waterkeringen	Parlementair agendapunt [24-11-2009] – Begrotingsbehandeling VenW	De Kamer zal over de invulling van deze motie in het najaar van 2010 worden geïnformeerd.
31 089-65 motie Linhard over verbeteren van de natuur van Almere	Parlementair agendapunt [25-11-2009] – RAAM (nav AO 18/11)	De Kamer zal hier naar verwachting voor het eind van 2010 over worden geïnformeerd.
32 123A-24 Motie om ervoor te zorgen dat het gebruik van scheepvaartwegen in en rond Natura 2000 gebieden ongestoord kan blijven plaatsvinden	Parlementair agendapunt [07-12-2009] – MIRT 2010	De staatssecretaris heeft bij indiening deze motie uitgelegd als ondersteuning van beleid. Ze heeft aangegeven dat het belang van scheepvaart wordt meegenomen in de ontwerpbeheersplannen die nu in ontwikkeling zijn. Afhankelijk van de voortgang van die beheerplannen zullen eventuele scheepvaartproblemen aan de orde moeten komen.
32 123A-26 Motie om in de NMCA een analyse van de inpassingskosten van rijksinfra op regionale en lokaal niveau op te nemen	Parlementair agendapunt [07-12-2009] – MIRT 2010	Bij de publicatie van de gebiedsuitwerking van de NMCA zal de invulling van deze motie worden meegenomen.
31 123A-27 Motie om de MKBA-systematiek te verruimen, zodat ook andere maatschappelijke en regionale overwegingen in de besluitvorming kunnen worden betrokken	Parlementair agendapunt [07-12-2009] – MIRT 2010	De minister van VROM heeft een werkwijzer «Maatschappelijke Kosten Batenanalyse van Integrale Gebiedsontwikkeling naar de Tweede Kamer gestuurd. (2) Aanvullend hierop zal het KiM in 2010 in overleg met de planbureaus en betrokken departementen nader onderzoek doen naar de toepassing van OEI bij de gebiedsgerichte aanpak en daarbij nader bezien in hoeverre synergie en meerwaarde ook in kosten-baten termen valt uit te drukken.
32 123A-35 motie-Koopmans/Aptroot om te beginnen met een tweede westelijke oeververbinding in een publiekprivate samenwerking met de regio Rotterdam en het Havenbedrijf	Parlementair agendapunt [07-12-2009] – MIRT 2010	Het Havenbedrijf Rotterdam is verzocht om een concreet voorstel voor financiering uit te werken. Voor de uitwerking en beoordeling van een eventueel concreet voorstel van HbR voor financiering is deskundigheid beschikbaar gesteld, zodat gezamenlijk de benodigde feiten voor het financieringsplan snel boven tafel komen.

Bijlage moties en toezeggingen

Omschrijving	Vindplaats	Stand van Zaken
32 123A-39 Motie Roefs/Koopmans over de capaciteitsuitbreiding van de A1 en de integrale gebiedsontwikkeling van de zone rond de A1	Parlementair agendapunt [07-12-2009] – MIRT 2010	Tijdens het BO MIRT van mei 2010 is geconstateerd dat er veel werk is verzet, maar dat meer tijd nodig is dan voorzien om de samenhang tussen de capaciteitsuitbreiding en de ruimtelijke ontwikkelingen in de A1 zone zorgvuldig in beeld te brengen. De resultaten hiervan worden in het BO MIRT najaar 2010 besproken.
32 123A-40 Motie Roefs/Koopmans over o.m. verbetering verkeersveiligheid en leefbaarheid N18 tussen Groenlo en Enschede	Parlementair agendapunt [07-12-2009] – MIRT 2010	Opname van projecten in bijlage II van de Crisis- en Herstelwet zal via een Algemene Maatregel van Bestuur geschieden.
32 123A-41 Motie Boelhouwer/Koopmans om de mogelijkheden van een goede wegverbinding tussen Tilburg en Turnhout te onderzoeken	Parlementair agendapunt [07-12-2009] – MIRT 2010	Gezien de demissionaire status van het huidige kabinet kon in de hoofdlijnenbrief over de NMCA (d.d. 29-06-2010, nr. VenW/DGMO-2010/5770) de beantwoording van deze motie niet worden meegenomen. Hier zal het nieuwe kabinet over besluiten. Bij de publicatie van de gebiedsuitwerking van de NMCA zal de invulling van deze motie worden meegenomen.
32 123A-42 motie Boelhouwer/Koppejan over afstemming doelstellingen waterveiligheid en natuur in het rivierengebied	Parlementair agendapunt [07-12-2009] – MIRT 2010	De motie is ondersteuning van beleid. In het rivierengebied staat de waterveiligheid voorop. Daarnaast wordt gewerkt aan het geven van een impuls aan de ruimtelijke kwaliteit en aan het bereiken van de doelstellingen voor Natura2000 en natuur in het algemeen. Beide doelstellingen worden op elkaar afgestemd. Daarnaast is er aandacht om het beheer en onderhoud van de natuur in de uiterwaarden dienstbaar te maken aan het realiseren en behouden van de waterveiligheid. Met de terreinbeheerders van het gebied, die primair voor dit beheer en onderhoud verantwoordelijk zijn, worden hierover afspraken gemaakt. Deze afspraken worden vastgelegd in een overeenkomst. Het op de waterveiligheid afgestemd beheer en onderhoud van buitendijkse gebieden wordt tevens nog wettelijk verankerd in de Waterwet, planning 2012.
32 122A-43 Motie Aptroot met verzoek om een lightrailvisie en toekomstplan 2020	Parlementair agendapunt [07-12-2009] – MIRT 2010	Dit wordt meegenomen bij de Visie Regionaal OV en overgelaten aan het nieuwe kabinet.
32 123A-61 Motie Cramer/Koopmans om bij de NMCA een quick scan te presenteren van alle spoorlijnen buiten de corridors van Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS-corridors)	Parlementair agendapunt [07-12-2009] – MIRT 2010	Deze motie is onderdeel van de NMCA Spoor. De resultaten van de NMCA Spoor zullen deel uitmaken van de nadere gebiedsuitwerking van de NMCA, die samen met de regio's wordt uitgevoerd en naar verwachting eind 2010 zal worden afgerond.
32 123A-62 motie-Cramer/Koopmans om het voortouw te nemen bij verkenning oplossingsrichtingen voor de Goudse lijn in relatie tot het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS)	Parlementair agendapunt [07-12-2009] – MIRT 2010	Deze motie is onderdeel van de NMCA Spoor. De resultaten van de NMCA Spoor zullen deel uitmaken van de nadere gebiedsuitwerking van de NMCA, die samen met de regio's wordt uitgevoerd en naar verwachting eind 2010 zal worden afgerond.

Bijlage moties en toezeggingen

Omschrijving	Vindplaats	Stand van Zaken
32 123A-64 Motie Cramer/Koopmans voor het zo efficiënt mogelijk inzetten van de beperkt beschikbare middelen voor de meest kansrijke regionale ov-projecten	Parlementair agendapunt [07-12-2009] – MIRT 2010	Dit wordt meegenomen bij de Visie Regionaal OV en overgelaten aan het nieuwe kabinet.
32 123A-67 Motie Van der Ham om een doorkijkje te schetsen van de rol van fijnmazige infrastructuur in Nederland vanaf 2020, waaronder bus-, spoor- en lightrailverbindingen	Parlementair agendapunt [07-12-2009] – MIRT 2010	Dit wordt meegenomen bij de Visie Regionaal OV en overgelaten aan het nieuwe kabinet.
32 123A-69 Gewijzigde motie Roefs/Koopmans met het verzoek te komen tot een «gedragen voorstel voor de aanleg van de Rijnlandroute in één keer»	Parlementair agendapunt [07-12-2009] – MIRT 2010	Voor de aanleg van de RijnlandRoute in één keer zijn door de regio onvoldoende middelen toegezegd. In het BO MIRT van mei 2010 zijn afspraken gemaakt. De Rijkstoezegging wordt heroverwogen als er op 1 december 2010 geen haalbaar en acceptabel voorstel ligt.
23 645-341 Motie Mastwijk/Roefs In overleg met de RET en de betrokken consumentenorganisaties verder te werken aan een tijdelijke regeling op basis waarvan mensen met een (visuele) beperking kunnen reizen, tot het moment dat ook zij optimaal gebruik kunnen maken van de technische mogelijkheden van de OV-chipkaart.	Parlementair agendapunt [03-02-2010] – OV Chipkaart (nav AO 3/2)	VenW heeft hierover na het AO bij de betrokken partijen op aangedrongen. Zij werken nu een landelijk geldende tijdelijke regeling uit, die in de Regiegroep van 5 juli 2010 aan de orde is geweest. In de voortgangsbrief die op korte termijn verschijnt, wordt nader op dit onderwerp ingegaan.
23 645-342 motie Mastwijk/Roefs In overleg met de betrokken vervoerders en samen met de ouderenbonden, vooruitlopend op de verdere uitrol van de OV-chipkaart in Nederland, te werken aan op de oudere reiziger afgestemde mogelijkheden om met de OV-chipkaart kennis te maken.	Parlementair agendapunt [03-02-2010] – OV Chipkaart (nav AO 3/2)	Na het AO heeft VenW bij betrokken partijen de wens van de Kamer ingebracht. Er is inmiddels een toolkit ontwikkeld en er zijn veel voorlichtingsacties ondernomen. In de voortgangsbrief die op korte termijn verschijnt, wordt nader op dit onderwerp ingegaan.
29 398-205 motie van Gent/Koopmans over alternatieve stroommiddelen op lokale wegen	Parlementair agendapunt [03-02-2010] – Tekort strooizout	Naar verwachting zal de Kamer in oktober 2010 worden geïnformeerd.
29 984-213 motie van Gent over niet uitkeren van een bonus na een negatief reisadvies	Parlementair agendapunt [18-02-2010] – nav AO Spoor d.d. 9/2/10	Hierover zal de Kamer op korte termijn worden geïnformeerd.
29 984-214 motie Eski over de opdracht aan ProRail om mee te werken aan het oorspronkelijk ontwerp voor een overweg bij Didam	Parlementair agendapunt [18-02-2010] – nav AO Spoor d.d. 9/2/10	Een brief hierover wordt op korte termijn aan de Kamer gestuurd.
29 984-215 motie Aptroot/Eski over het niet toekennen van bonussen over het jaar 2009	Parlementair agendapunt [18-02-2010] – nav AO Spoor d.d. 9/2/10	Een brief hierover wordt op korte termijn aan de Kamer gestuurd.
31 936-26 Motie de Rouwe/Meeuwis over een passende oplossing voor het beoefenen van luchtsporten.	Parlementair agendapunt [24-03-2010] – VAO Luchtvaart	De Kamer is geïnformeerd over de oplossing voor schermtoestellen, zweefstoestellen, zeilvliegtuigen en vrije ballonnen per brief op 1 juli 2010 (31 936, nr. 34). Per 1 juli 2010 is de vrijstelling van kracht. Voor snorvliegers wordt er gewerkt aan een passende oplossing. Hierover wordt de kamer voor 1 november 2010 geïnformeerd.

Bijlage moties en toezeggingen

Omschrijving	Vindplaats	Stand van Zaken
32 351-2 motie Mastwijk over geen instemming verlenen aan een vervoerplan waarin niet in een snelle verbinding tussen Antwerpen en Roosendaal is voorzien.	Parlementair agendapunt [22-04-2010] – VAO initiatiefnota Koopmans «De grenzen voorbij»	VenW zet zich in om meerdere goede treinverbindingen met België te onderhouden. Omdat NS Hispeed voornemens is om de Beneluxtrein op termijn te schrappen vanwege de bediening van Amsterdam–Brussel via de HSL, probeert VenW een alternatieve treinverbinding met België op te zetten, zoals besproken tijdens het AO Grenzeloos Genoegen op 3 september 2009 en het AO HSL-Zuid van 18 mei 2010. Er zijn thans gesprekken met de Belgische treinvervoerder NMBS over de aanleg van een tweede, snellere stoptrein tussen Roosendaal en Antwerpen.
32 351-3 motie Mastwijk/Anker over toevoegen van HSL-stations net over de grens aan de lijst met te bedienen stations.	Parlementair agendapunt [22-04-2010] – VAO initiatiefnota Koopmans «De grenzen voorbij»	De bevoegdheid van de minister is beperkt tot het verlenen van een HRN-concessie voor binnenlandse spoorwegverbindingen. Omdat een concessie aan de concessiehouder een exclusief recht verschaft om met uitsluiting van anderen openbaar vervoer te verrichten, kan er geen exclusief recht worden verstrekt ten aanzien van spoorverbindingen die in het buitenland zijn gelegen. De verstrekking van dit exclusieve recht is voorbehouden aan het buitenlands bevoegd gezag.
32 351-4 motie Mastwijk/Anker over overnemen van de aanbevelingen uit de initiatiefnota «De grenzen voorbij».	Parlementair agendapunt [22-04-2010] – VAO initiatiefnota Koopmans «De grenzen voorbij»	De minister heeft bij de behandeling aangegeven deze motie te beschouwen als ondersteuning van beleid en aangegeven hoe hij met deze aanbevelingen omgaat. Voor het eind van het jaar wordt de Kamer de stand van zaken gemeld.
32 351-5 motie Anker/Mastwijk over plannen voor een tweede fase investeringen in het grensoverschrijdend spoorvervoer.	Parlementair agendapunt [22-04-2010] – VAO initiatiefnota Koopmans «De grenzen voorbij»	De minister heeft aangegeven dat bij de behandeling geen dekking bevat. Inhoudelijk wordt de motie beschouwd als ondersteuning van beleid.
32 351-6 motie Anker/Mastwijk over verbeteringen voor het meenemen van fietsen in de trein.	Parlementair agendapunt [22-04-2010] – VAO initiatiefnota Koopmans «De grenzen voorbij»	Het punt zal worden besproken met de betrokken partijen.
32 351-7 motie Anker/Mastwijk over afschaffen van het grenstarief.	Parlementair agendapunt [22-04-2010] – VAO initiatiefnota Koopmans «De grenzen voorbij»	Het punt zal besproken worden met de NS.
32 351-8 motie Anker/Mastwijk over meenemen van de inbouw van ERTMS in de infrastructuur.	Parlementair agendapunt [22-04-2010] – VAO initiatiefnota Koopmans «De grenzen voorbij»	VenW vraagt aan ProRail om op het traject Maastricht–Belgische grens z.s.m. het Belgische systeem TBL1+ aan te leggen. Dit systeem anticipeert op toekomstig gebruik van ERTMS. In de beantwoording van vragen van het lid Cramer wordt aangegeven dat de spoorsector in 2013 een voorstel zal doen voor de verdere implementatie van ERTMS in Nederland. De grensoverschrijdende spoorlijnen kunnen hier onderdeel van uitmaken.
32 351-9 motie Anker/Mastwijk over opnemen van station Eijsden in één van beide nieuwe concessies.	Parlementair agendapunt [22-04-2010] – VAO initiatiefnota Koopmans «De grenzen voorbij»	Dit onderwerp is in maart 2010 controversieel verklaard.

Bijlage moties en toezeggingen

Omschrijving	Vindplaats	Stand van Zaken
32 123A-117 de motie Wiegman-van Meppelen Scheppink/de Rouwe over verhoging van de treinfrequentie tussen Leeuwarden en Zwolle	Parlementair agendapunt [23-06-2010] – VAO MIRT	Betreft een recente motie, nog geen actuele stand van zaken te melden.
32 123A-118 motie Wiegman-van Meppelen Scheppink/van Gent over synergievoordelen bij realisering van het voorkeursalternatief A27.	Parlementair agendapunt [23-06-2010] – VAO MIRT	Betreft een recente motie, nog geen actuele stand van zaken te melden.
32 123A-123 motie Sharpe over prioriteit geven aan de file top 50.	Parlementair agendapunt [23-06-2010] – VAO MIRT	Betreft een recente motie, nog geen actuele stand van zaken te melden.
32 123A-124 motie Jansen/Neppérus over wettelijke normen voor trillingen langs het spoor.	Parlementair agendapunt [23-06-2010] – VAO MIRT	Betreft een recente motie, nog geen actuele stand van zaken te melden.
23 645-371 motie-De Mos over uitbreiding van de bevoegdheden van controleurs	VAO OV-chipkaart dd 19/05/10.	Op 13 juni 2010 is de Kamer per brief (Kamerstuk 28 642 nr. 51) geïnformeerd over de sociale veiligheid op het spoor waaronder de «Buitengewoon Opsporingsambtenaren» (BOA's). Op alle passagiers-treinen van NS is een hoofdconducteur aanwezig. Elke hoofdconducteur is een Buitengewoon Opsporingsambtenaar (BOA) en heeft hierdoor de bevoegdheid om boetes uit te schrijven voor wangedrag. De motie zal worden beantwoord in de Voortgangsbrief Aanvalsplan OV-chipkaart die in het najaar van 2010 naar de Kamer zal worden verstuurd.
23 645-366 motie-De Mos over voorkomen dat de OV-chipkaart het reizen duurder maakt	VAO OV-chipkaart dd 19/05/10.	Deze motie is ondersteuning van beleid. De Commissie-Kist toetst de tarievenplannen van de decentrale overheden op opbrengstneutraliteit.
23 645-368 motie-Van Gent over een applicatie om de reizigers te waarschuwen die niet hebben uitgecheckt.	VAO OV-chipkaart dd 19/05/10.	Dit voorstel wordt besproken in de Regiegroep van 5 juli 2010. De decentrale overheden en de vervoerders zullen nog inhoudelijke reageren op dit voorstel.
23 645-369 motie-Aptroot over het gebruik van de OV-chipkaart door visueel gehandicapten.	VAO OV-chipkaart dd 19/05/10.	Er komt tijdelijk een landelijk product voor reizigers met een visuele beperking dat gelijk is aan de maatregel van de SRR en SRA. Voor een bedrag van € 10,- per maand kunnen blinden en slechtzienden onbeperkt reizen op (snel)tram, bus en metro. Of de kaart ook geldig is op regionaal spoor zal door de betreffende Decentrale Overheid worden besloten. Partijen maken nog afspraken over de distributie van de kaart. Gedurende zes maanden zal een pilot worden uitgevoerd met de tijdelijke maatregel. Hierbij zal door vervoerders, decentrale overheden en Viziris een onderzoek worden uitgevoerd om het reisgedrag van de gebruikers in beeld te brengen. Als blijkt dat de gebruikers meer of minder reizen dan verwacht kunnen eventueel de kosten van € 10 per maand wordt aangepast. De pilot start in het vierde kwartaal van 2010.

Bijlage moties en toezeggingen

Omschrijving	Vindplaats	Stand van Zaken
31 936-27 motie-De Rouwe/Boelhouwer over het strafbaar stellen van het met een laser beschrijven van vliegtuigen	VAO Luchtvaart dd 24/03/10	Justitie inventariseert momenteel de mogelijkheden voor strafbaarstelling. Het streven is om een wetswijziging zo spoedig mogelijk in gang te zetten. De gemeente Haarlemmermeer heeft aangegeven dat in afwachting daarvan op korte termijn een verbodsbepaling zal worden opgenomen in de APV.
31 801-8 motie-Cramer over ruimte in de vervoersconcessie voor nieuwe stations	VAO Nieuwe stations dd 19/05/10	De nieuwe aanbesteding van de vervoersconcessie voor het Hoofdrailnet is controversieel verklaard. Verdere uitvoering van deze motie zal derhalve door het nieuwe kabinet ter hand worden genomen.
31 801-9 motie-Cramer/Roefs over een inventarisatie van mogelijke nieuwe stations	VAO Nieuwe stations dd 19/05/10	Dit zal aan de orde worden gesteld in het NMB. Daarna zal de Kamer worden geïnformeerd.
31 801-12 gewijzigde motie-Cramer over het schrappen van de inpasbaarheid in de dienstregeling als voorwaarde voor nieuwe stations	VAO Nieuwe stations dd 19/05/10	Aan de uitvoering van deze motie wordt gewerkt. De Kamer zal hierover in het kader van de begrotingsbehandeling of het MIRT nader worden geïnformeerd.
31 801-13 gewijzigde motie-Cramer over het aanlegbesluit station Schiedam Kethel	VAO Nieuwe stations dd 19/05/10	De Kamer zal in september worden geïnformeerd over de mogelijkheden om station Schiedam Kethel te realiseren.
De wijziging van de Wegenverkeerswet 1994, die nodig is om kentekens te kunnen koppelen aan milieukeurmerken (noodzakelijk voor de milieuzonering bestelauto's) is begin 2010 gereed	AO Milieuzonering en stedelijke distributie dd 15/01/09	De wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 is in voorbereiding. Het wetsvoorstel zal naar verwachting in het najaar van 2010 naar de Kamer worden gezonden.
Het wetsvoorstel ter vervangen van de huidige Wegenwet zal begin 2009 aan de Kamer voorgelegd worden	Brief sluiting overgang Oudenbosch dd 16/01/08	Vanwege de prioriteit voor de wijziging van de Tracéwet en de Crisis-en Herstelwet wordt de herziening van de Wegenwet naar verwachting in het voorjaar 2011 aan de Tweede Kamer aangeboden.
Te leveren wanneer Havenspoorlijn full swing in gebruik is:a)de verschuiving van goederentreinen van de Brabantroute naar de Betuweroute zowel kwantitatief als kwalitatief (gevaarlijke stoffen) (2010);b)de substitutie met de weg (2010).	AO Betuweroute dd 14/05/08	De Kamer wordt eind 2010 geïnformeerd. Dan is duidelijk zichtbaar en bekend in welke mate verschuivingen in goederenstromen naar de Betuweroute hebben plaatsgevonden.
Over de ontwikkelingen ten aanzien van het parallel starten zal de Kamer te zijner tijd worden geïnformeerd.	AO Schiphol dd 05/02/09	De Kamer wordt naar verwachting begin 2011 geïnformeerd.
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.	AO APK Frequentie dd 10/10/07	In overleg met de RDW worden voorbereidingen voor de evaluatie getroffen, die conform planning in 2011 wordt uitgevoerd.

Bijlage moties en toezeggingen

Omschrijving	Vindplaats	Stand van Zaken
Onderzoeken of het bestaande leer-werk-traject verruimd kan worden tot alle chauffeurs in loondienst, daarbij onderzoeken hoe schijn-loondienstconstructies voorkomen kunnen worden	Brief toekomstvisie taxi 26/06/08	Met de sociale partners vindt overleg plaats over het verlenen van een vrijstelling van de examenplicht aan alle loondienstchauffeurs. Daarmee komt de bespreking van het bestaande Leer-Werk-traject mogelijk te vervallen. Dit in het kader van de uitwerking van de taxivisie zoals eerder met de Tweede Kamer is besproken. In overleg met Sociaal Fonds Taxi wordt gezien hoe schijn-loondienstconstructies kunnen worden voorkomen. De resultaten komen in het najaar van 2010 beschikbaar.
De minister zegt toe dat als VVS maatschappelijk draagvlak voor een nationaal monument verkeersslachtoffers heeft gevonden, hij bereid is financiële steun toe te zeggen.	AO Verkeersveiligheid dd 06/11/07 (31200XII 29398–67)	Het voorstel van de Vereniging voor Verkeersslachtoffers wordt afgewacht.
De minister bespreekt met de Nederlandse Spoorwegen de mogelijkheden voor speciale opstapplaatsen voor senioren en zogenaamde 'rode lopers' op stations en bericht de Kamer daarover in het najaar van 2009.	AO Mobiliteit van ouderen dd 17/06/09	De NS heeft dit met de doelgroep besproken. De resultaten hiervan worden meegenomen in de aanbiedingsbrief bij het geactualiseerde Implementatieplan.
Als de te maken afspraken rondom de verzelfstandiging van het havenbedrijf Amsterdam schriftelijk zijn vastgelegd, zal de Kamer hierover schriftelijk worden geïnformeerd.	Brief rapportage verzelfstandiging havenbedrijf Amsterdam dd 10/06/09	Begin 2011 zal hierover besluitvorming in de gemeenteraad van Amsterdam plaatsvinden. Daarna zal de Tweede Kamer hierover worden geïnformeerd.
De Minister zegt de Kamer toe nog dit jaar een kabinetsstandpunt te sturen over het tarievenbeleid van het Havenbedrijf Rotterdam	Brief dd 03/05/06 mbt Borging Nationale Belangen Mainport Rotterdam	Het Havenbedrijf Rotterdam en Deltalinqs hebben een convenant gesloten over tariefconsultaties. Het Havenbedrijf Rotterdam overlegt momenteel met de oliesector over een vergelijkbaar convenant. Zodra dit is gesloten, zal de Kamer worden geïnformeerd.
De minister komt schriftelijk terug op de vragen van het lid Roemer over de verhouding tussen de Nederlandse APK en de Europese APK-richtlijn en de systematiek die de RDW wil ontwikkelen voor keuringen van Nederlandse auto's in andere Europese lidstaten.	AO Transportraad dd 25/03/09	Het streven is erop gericht om vanaf 1 januari 2011 de mogelijkheid te bieden dat een Nederlandse APK kan worden uitgevoerd in Spanje en vice versa. Voor het eind van 2010 worden de praktische afspraken daarover tussen Nederland en Spanje geformaliseerd.
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 dd 19/03/08	De minister heeft in de Kamer in april 2009 geïnformeerd over de reden waarom het treinbeïnvloedingssysteem «Krokodil» in 2010 geïnstalleerd zal worden op het baanvak Maastricht-Visé. In de beantwoording van vragen van de vaste commissie heeft de minister op 29 maart 2010 aangegeven dat hij vasthoudt aan de aanleg van «Krokodil» eind 2010, en dat hij aan ProRail zal opdragen om zo snel mogelijk daarna «TBL1+» aan te leggen (kamerstuk 32 123 XII, nr. 48).

Bijlage moties en toezeggingen

Omschrijving	Vindplaats	Stand van Zaken
De minister zal de Kamer op het moment dat de resultaten van de grote praktijktest bekend zijn, nader informeren over de stand van zaken van de (vervangings-)kosten van de OBE's en de ontwikkeling daarin.	AO Anders Betalen voor Mobiliteit dd 30/10/08 en 18/11/08	Dit onderwerp is in maart 2010 controversieel verklaard.
Bij akkoord vervoerders wordt over 3 maanden de samenwerkingsovereenkomst HSA-NMBS (vertrouwelijk) naar TK gestuurd	AO HSL-Zuid 20-04-2005	De vervoerders HSA en NMBS lukt het tot op heden niet de samenwerkingsovereenkomst af te ronden. De minister heeft op verzoek van HSA bijstand verleend aan HSA om de totstandkoming van de samenwerkingsovereenkomst te bevorderen. Op 10 maart 2010 heeft constructief overleg tussen de minister van VenW en zijn Belgische collega plaatsgevonden. Zodra de overeenkomst gereed is, zal deze aan de Staat worden toegezonden voor beoordeling. Daarna zal de samenwerkingsovereenkomst (vertrouwelijk) naar de Tweede Kamer worden gezonden.
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 (lid Roemer)	Begrotingsbehandeling VenW dd 12/12/07	De minister heeft aangegeven dat een vergelijking van de HSA diensten en de Beneluxtrein pas mogelijk is als de tariefstructuur van de HSA naar Brussel 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. Door vertraging van de start van de treindienst Amsterdam – Brussel blijft de Beneluxtrein ook in 2011 nog rijden. De informatie over het tarief van de nieuwe dienst komt daarmee ook later beschikbaar.
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 dd 17/12/07	Het onderwerp grensoverschrijdend vervoer wordt meegenomen in het MIRT onderzoek A67. De Kamer wordt op korte termijn over de opzet van de verkenning geïnformeerd.
Op basis van alle experimenten zal de Staatssecretaris de Kamer in het najaar van 2009 haar beleidslijn ten aanzien van gratis of goedkoop OV toezenden. De evaluatierapporten over de experimenten die in 2008 starten en in het eerste kwartaal van 2009 eindigen zullen na de zomer van 2009 worden opgeleverd	Brief mbt resultaten «Gratis met de bus voor 12- en 65+» in Eindhoven dd 26/02/08	De TK is op 2 juni 2008 (TK 30 368, nr. 9) geïnformeerd over de experimenten met gratis openbaar vervoer. In overleg met de decentrale overheden zijn op 26 mei 2009 12 nieuwe experimenten geselecteerd die in de periode tot en met december 2009 zijn uitgevoerd. De evaluatie van de experimenten is binnenkort gereed. De uitkomsten van de evaluatie worden betrokken in de beleidslijn die in het najaar van 2010 wordt opgesteld.
Ik zal in 2010 de voorkeursbeslissing nemen voor de aanpak van de Afsluitdijk op basis van bijgaande visies en varianten, waarna met voortvarendheid in 2011 de planstudie wordt afgerond en zo snel mogelijk daarna wordt gestart met de uitvoering.	Brief mbt Afsluitdijk dd 26/06/09	Dit onderwerp is in maart 2010 controversieel verklaard.
Stas evalueert 2e tranche quick wins binnenhavens en bepaalt begin 2010 of er een 3e tranche komt	NO MIRT dd 15/12/08	15-07-2010 Momenteel wordt er gewerkt aan de evaluatie en vindt overleg plaats met de betrokken partijen. Op korte termijn zal de Kamer over de uitkomsten worden geïnformeerd.

Bijlage moties en toezeggingen

Omschrijving	Vindplaats	Stand van Zaken
De minister zal het belang van de internalisering van externe kosten bij spoor en binnenvaart benadrukken in Brussel en de Kamer informeren over de ontwikkelingen.	AO Transportraad dd 22/04/09	De Tweede Kamer zal, indien er nieuwe ontwikkelingen te melden zijn, worden geïnformeerd via de geannoteerde agenda van de Transportraad.
Eind 2009 een nieuwe beleidsagenda luchtvaartveiligheid aanbieden	Brief voortgangsrapportage beleidsagenda luchtvaartveiligheid dd 29/04/09	VenW werkt op dit moment aan een nieuwe Beleidsagenda Luchtvaartveiligheid. Planning is dat de agenda voor het eind van 2010 aan de Tweede Kamer wordt aangeboden.
Stas zegt toe begin 2009 een zorgvuldig besluit te nemen over de verkeerssituatie Hollandsch Diep	NO MIRT dd 15/12/08	Het besluit van de planstudie zal op korte termijn worden genomen.
Vóór het zomerreces van 2009 wordt de Kamer geïnformeerd over de aantalsnormen en de spelregels voor de actualisatie.	AO Schiphol dd 05/02/09	De Kamer zal op korte termijn worden geïnformeerd over het experiment met het nieuwe normen- en handhavingstelsel.
De Kamer zal periodiek worden ingelicht over de voortgang op het dossier ETS luchtvaart.	AO Transportraad dd 02/04/08 (21501–33 22112)	Tijdens de 37e ICAO Assembly in oktober 2010 zal dit onderwerp opnieuw worden geagendeerd. Zo spoedig mogelijk nadien zal de Tweede Kamer over het resultaat worden geïnformeerd.
Overleg met betrokken partijen om concrete vervolgstappen uit te werken, daarover de Kamer in het najaar rapporteren	Brief reactie advies Raad voor Verkeer en Waterstaat dd 05/09/08	Zolang nog niet duidelijk is wat de gevolgen van ABvM voor de wegbeheerders zijn is het niet oppertuun om te starten met fase 3 van Anders Organiseren Wegbeheer.
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 dd 25/06/08 (29398–119)	De Tweede Kamer is per brief van 11 december 2009 (Kamerstuk 2009–2010, 29 398, nr. 196) geïnformeerd over de stand van zaken rond deze toezegging. Momenteel vindt er overleg plaats met BZK en Justitie over de implementatie. De Kamer zal hierover op korte termijn geïnformeerd worden.
Onderzoek naar effecten beginnerregeling.	Debat wetsvoorstellen 30 324, 31 278, 31 340 dd 21/10/08	De minister beziet momenteel samen met zijn ambtgenoot van Justitie het gehele rijbewijshuis. De Kamer ontvangt hierover in het najaar van 2010 een brief.
De Kamer wordt schriftelijk nader geïnformeerd over de mogelijkheden voor het uitvoeren van een MKBA naar het nacht- en weekendwerk op het spoor.	AO Vervoerplan NS en Beheerplan ProRail dd 20/05/09	De Kamer zal hierover rond de zomer worden geïnformeerd in het kader van de rapportage van de Taakgroep vitaliteit spoorsector.
Elektronisch betalen in taxi mede via chipkaart bezien en zo mogelijk realiseren (eerste helft 2010)	Brief Aanvalsplan Sociale Veiligheid Openbaar Vervoer dd 17/10/07	De uitkomsten van de evaluatie worden in najaar 2010 aan de Tweede Kamer gemeld in een volgende voortgangsbrief OV-chipkaart.
De minister heeft toegezegd de TK te informeren over de studie van de provincie Overijssel naar nieuwe stations en de inpassingkosten van die stations (o.a. Deventer-Noord, Zwolle Zuid);	AO Nieuwe stations, nieuwe passagiers dd 10/06/09	De Kamer wordt hierover op korte termijn geïnformeerd.

Bijlage moties en toezeggingen

Omschrijving	Vindplaats	Stand van Zaken
De Kamer zal zo spoedig mogelijk nader worden geïnformeerd over de snelheidsverhoging op het spoor, over het nader overleg met de Europese Commissie over de alternatieve beveiligingsystemen (ATB Groen en Code 147) en over de MKBA ERTMS.	AO Vervoerplan NS en Beheerplan ProRail dd 20/05/09	Het onderzoek van de TU Delft over de snelheidsverhoging naar 160 km/u is afgerond. De spoorsector heeft een plan van aanpak over ATB code 147/160 km/u naar V&W gestuurd. Hierover zal eerst nog overleg gevoerd worden met de spoorsector. De Kamer zal op korte termijn worden geïnformeerd.
De handreiking reis- en verblijfsverboden beter toepasbaar maken en deze zo mogelijk aanvullen met «best-practices». (eerste helft 2008)	Brief Aanvalsplan Sociale Veiligheid Openbaar Vervoer dd 17/10/07	Dit onderwerp zal in de Taskforce sociale veiligheid OV worden betrokken. De handreiking zal naar verwachting eind 2010 zijn afgerond.
Dit onderzoek (naar kentekenplaten) is onlangs afgesloten. Over de resultaten van dit onderzoek ga ik in overleg met de RDW, de handhavers en de fabrikant. Op basis van dat overleg zal ik besluiten of deze kentekenplaat in Nederland kan worden toegelaten. Ik verwacht u in het najaar nader te kunnen informeren.	Brief toezeggingen verkeersveiligheid dd 01/07/09	De Tweede Kamer zal hierover op korte termijn geïnformeerd. Het verzoek aan de RDW om de uitvoeringstoets is in juli 2010 uitgegaan.
In het derde jaar van het Loket evalueren, en de Kamer over deze evaluatie berichten	Brief mbt OV-Loket dd 03/12/07	Er zal gehandeld worden conform deze toezegging.
De Kamer informeren zodra er voldoende inzicht is in de aanpak van de diefstal van kentekenplaten, waaronder het toelaten van de niet steelbare kentekenplaten.	Brief mbt kentekenplaten dd 21/01/08	De Tweede Kamer zal hierover in augustus 2010 worden geïnformeerd.
De minister bericht de Kamer over het resultaat van zijn overleg met de spoorsector over de implementatie van de Europese verordening betreffende de rechten en verplichtingen van reizigers in het treinverkeer.	AO Transportraad dd 25/03/09	NS heeft de nadere informatie geleverd en vanuit de Europese Commissie is een uitleg gekomen van de verordening. Hispeed en NS werken op dit moment aan nieuwe algemene voorwaarden, die zij via de SER afstemmen met de consumentenorganisaties. Zodra dit overleg is afgerond, zal de Kamer geïnformeerd worden.
De minister van VenW zoekt samen met M-Fin uit wat de best passende maximale beloning voor prorail kan zijn. De TK krijgt vervolgens een voorstel waar met de minister over gediscussieerd kan worden.	AO Topinkomens dd 26/11/08	Op korte termijn zal de Tweede Kamer een voorstel ontvangen omtrent het voorgenomen beloningsbeleid van ProRail.
De minister van Verkeer en Waterstaat zegt de Kamer, naar aanleiding van opmerkingen van de leden Vliegthart en Koffeman toe dat hij de wet zal wijzigen wanneer het hem niet lukt de beide Kamers te overtuigen van de wenselijkheid van een luchthavensysteem	Debat Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens (RBML) dd 08/12/08	De mogelijkheden om het stelsel van samenwerkende luchthavens vorm te geven, worden onderzocht. Zodra hier meer over bekend is, wordt de Kamer geïnformeerd.
De Kamer eind 2010 informeren over voortgangsrapportage waterkwantiteit.	Brief antwoord op lijsten van vragen begrotingsstaten XII, en A dd 10/06/09	De Kamer wordt hierover in het 4e kwartaal 2010 geïnformeerd.
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 dd 24/01/08 en 05/02/08	In mei 2011 zal gestart worden met de evaluatie.
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 dd 24/01/08 en 05/02/08	Dit onderwerp wordt meegenomen bij de brede evaluatie van de Wet wegvervoer goederen. In mei 2011 zal gestart worden met deze evaluatie.

Bijlage moties en toezeggingen

Omschrijving	Vindplaats	Stand van Zaken
De minister zal de Kamer nader informeren over de ervaringen met de Taskforce vitaliteit spoorsector en de mogelijkheden voor het benoemen van een onafhankelijk voorzitter van deze taskforce, vóór het einde van het meireces.	AO Vervoerplan NS en Beheerplan ProRail dd 20/05/09	Voor het einde van het zomerreces zal de Kamer hierover worden geïnformeerd.
De kamer eind 2010 informeren over voortgangsrapportage waterkwantiteit	Brief antwoord op lijsten van vragen begrotingsstaten XII, en A dd 10/06/09	De Kamer zal in het vierde kwartaal van 2010 hierover worden geïnformeerd.
De tweede aanbeveling van Procap betreft het hanteren van één planning binnen het project en in de communicatie. De huidige combinatie van de deterministische en de probabilistische planning zorgt voor onduidelijkheid. Dit heeft uw Kamer eerder ook geconstateerd. Ik zal hierover rapporteren in de begeleidende brief bij de derde Voortgangsrapportage.	Brief ABvM dd 23/06/09	Dit onderwerp is in maart 2010 controversieel verklaard.
In het najaar komen met een eerste uitwerking van het publieke domein	Brief voortgang aanbestedingsproces ABvM dd 05/09/08	Dit onderwerp is in maart 2010 controversieel verklaard.
De minister van Verkeer en Waterstaat zal de Kamer informeren over de mogelijkheid om sancties met betrekking tot rijntzeggingen internationaal aan te pakken als de Europese Commissie hierover heeft bericht.	AO CBR dd 03/06/09	Als het Stockholmprogramma van de Europese Commissie niet aansluit bij onze ambities, zal in overleg met de minister van Justitie bezien worden hoe op dit dossier richting de Europese Commissie kan worden opgetrokken en zal de Kamer daarover geïnformeerd worden (conform toezegging tijdens het AO Verkeersveiligheid d.d. 7 oktober 2009).
De Kamer wordt geïnformeerd over de mogelijkheid van aansluiten van Roosendaal op de lijn Brussel–Antwerpen–Essen, als mogelijk alternatief voor de Beneluxtrein	AO HSL Zuid dd 14/05/08	Het is gebleken dat het naar Roosendaal doortrekken van de Belgische Intercity die van Charleroi naar Essen gaat om meerdere redenen lastiger is dan eerst werd gedacht. Daarom zijn er thans gesprekken met de Belgische treinvervoerder NMBS over de inleg van een tweede snellere stoptrein tussen Roosendaal en Antwerpen.
1e kwartaal 2009 brief naar TK over prijsbeleid	NO MIRT dd 15/12/08	Dit onderwerp is in maart 2010 controversieel verklaard.
Evaluatie parkeerplaatsen schriftelijk naar TK	NO MIRT dd 15/12/08	De Kamer zal naar verwachting in oktober 2010 worden geïnformeerd.
Het nieuwe stelsel uitgiftesysteem zal vanaf 2011 van kracht zijn	Brief windenergie op de Noordzee dd 04/04/08	VenW en EZ werken samen aan de uitwerking van het nieuwe stelsel.
De Kamer wordt te zijner tijd schriftelijk geïnformeerd over de financiering van de in West-Brabant benodigde extra maatregelen, die samenhangen met het gebruik van het Volkerak-Zoommeer als waterberging	AO Waterveiligheid dd 12/11/08	Naar verwachting zal de Kamer hierover in de 18e voortgangsrapportage (verslagperiode 1 januari 2010 t/m 30 juni 2011) worden geïnformeerd.
De TK in het najaar van 2011 informeren over de veiligheidssituatie van de primaire waterkeringen in Nederland	Brief antwoorden op commissievragen mbt Water in Beeld dd 28/09/07	De Kamer wordt hierover in het 3e kwartaal 2011 geïnformeerd.

Bijlage moties en toezeggingen

Omschrijving	Vindplaats	Stand van Zaken
In 2010 komt de staatssecretaris met een voorstel voor de nieuwe normering waterveiligheid. Daarbij zal ook worden teruggekomen op een norm voor basisveiligheid, waaronder een norm voor het borgen van basisveiligheid voor buitendijkse bebouwing.	AO Ontwerp Nationaal Waterplan dd 12/03/09	Dit onderwerp is in maart 2010 controversieel verklaard.
De Kamer zal in het najaar van 2009 worden geïnformeerd over het Deltaprogramma en de (solide) wijze van financieren daarvan.	AO Ontwerp Nationaal Waterplan dd 12/03/09	Dit onderwerp is in maart 2010 controversieel verklaard.
Kader uitbrengen over bouwen in diepgelegen polders/buitendijks en dit integreren met nota WV21	AO Kabinetsstandpunt Rampenbeheersing overstromingen dd 27/06/07 (27 625, nr. 98)	Dit onderwerp is in maart 2010 controversieel verklaard.
N.a.v. 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 TK wordt gestuurd waarin de materie wordt toegelicht.	Debat Waterwet dd 20/03/08	De Kamer zal op korte termijn hierover geïnformeerd worden.
N.a.v. de motie van Boelhouwer 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 dd 20/03/08	De toezegging ligt primair bij de Minister van VROM.
de Tweede Kamer jaarlijkse met een voortgangsrapportage wordt geïnformeerd over de voortgang, onder meer ten aanzien van:– de uitvoering van het maatregelenprogramma, – 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 (zoals is verwoord in het Nationaal Bestuursakkoord Waterketen en eerder bij brief door de minister van VROM aan de Tweede Kamer is toegezonden op 22 augustus 2007).	AO Kaderrichtlijn Water dd 19/06/08	De Tweede Kamer is in mei 2010 geïnformeerd door middel van de uitgave «Water in Beeld». Met ingang van 2011 zal de voortgang met betrekking tot waterkwaliteit onderdeel uitmaken van in de toegezegde rapportage over de voortgang van het Nationaal Waterplan.
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 dd 03/04/08	Dit punt wordt meegenomen in de beleidsvisie verzorgingsplaatsen die in oktober 2010 aan de Tweede Kamer wordt gestuurd.
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 dd 03/04/08	Dit punt wordt meegenomen in de beleidsvisie verzorgingsplaatsen die in oktober 2010 aan de Tweede Kamer wordt gestuurd.

Bijlage moties en toezeggingen

Omschrijving	Vindplaats	Stand van Zaken
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 dd 03/04/08	De resultaten zullen worden betrokken bij de beleidsvisie verzorgingsplaatsen die in oktober 2010 aan de Tweede Kamer zal worden gestuurd.
Medio 2009 de wetgeving rond aanpassing van bestaande instellingswetten.	Brief mededeling VenW ex atr 42 kaderwet ZBO's dd 17/01/08 (FMC/2007/2730)	Naar verwachting zal de verzamelwet van VenW eind 2011/begin 2012 van kracht gaan.
De minister zal onderzoek verrichten naar de categorisering van parkeerplaatsen binnen EU-verband.	AO Top 20 minst veilige parkeerplaatsen dd 03/04/08	De beleidsvisie zal in het 4e kwartaal 2010 aan de Tweede Kamer worden gestuurd.
De minister bericht de Kamer in het najaar van 2009 schriftelijk over de uitvoering van de moties Roemer over de toegankelijkheid van het openbaar vervoer (kamerstuk 25 847, nrs. 64, 65 en 66).	AO Mobiliteit van ouderen dd 17/06/09	De actualisering van het Implementatieplan zal in het najaar van 2010 gereed zijn. De uitvoering van de moties op stuk nrs. 64 en 66 wordt hierbij meegenomen. Over de uitvoering van de motie op stuk nr. 65 is de Kamer bij brief van 26 april 2010 geïnformeerd.
Vanaf de begroting 2010 zal een inschatting worden gegeven van de bijdrage van Anders Betalen voor Mobiliteit aan de prestatie-indicatoren onder operationele doelstelling 34.01, voor 2020.	Wetgevingsoverleg Begrotingsonderzoek dd 19/11/08	Dit onderwerp is in maart 2010 controversieel verklaard.
De minister van Verkeer en Waterstaat agendeert het onderwerp standaardisering van het parkeerbeleid voor gehandicapten bij de decentrale overheden en informeert de Kamer over het resultaat daarvan.	AO Initiatiefwet Stilstaan bij parkeren dd 18/12/08	De Eerste Kamer heeft het initiatiefwetsvoorstel verworpen. Momenteel vindt overleg plaats met het Kenniscentrum Parkeren en de VNG over de inrichting van een gehandicaptenparkeerplaats, inclusief de eventuele parkeerautomaat.
Dit najaar stuurt de minister een inhoudelijke brief om de Tweede Kamer te informeren over de stand van zaken rond duurzaam aanbesteden van RWS.	AO Luchtqualiteit dd 27/09/07	De Kamer wordt hierover geïnformeerd in het 3e kwartaal over de stand van zaken van het RWS Duurzaamheidsprogramma.
De minister zal de Kamer op de hoogte houden van de voortgang van vervolgacties op het gebied van bitumenkartel.	Brief mbt bitumenkartel dd 25/02/08	De zaak is momenteel aanhangig bij het Europees Hof.
De Minister is bereid om in samenhang met de uitkomsten van de lopende Alterra-onderzoek, RWS en/of andere instituten te laten nagaan wat de invloed is van het eventuele recreatief medegebruik van eoducten op het functioneren daarvan. Daarbij wordt ook gekeken naar de ontwerptechnische en toegankelijkheidseisen, de kosten van de aanpassingen en welke nog aan te leggen eoducten geschikt kunnen worden gemaakt voor medegebruik fietsers/wandelaars; bijvoorbeeld Natuurbrug De Zanderij-Crailo en spoorlijn Hilversum.	Brief mbt kamervragen gebruik eoducten dd 07/03/08	De toezegging is overgenomen door LNV. LNV verwacht dat dit onderzoek op korte termijn gereed is. Vervolgens zullen LNV en VenW een gezamenlijke reactie voorbereiden.
Vóór de zomer van 2010 ontvangt de Kamer de evaluatie van de proeven met dynamische snelheden op snelwegen.	AO Moties en toezeggingen dd 02/04/09	De Kamer zal op korte termijn worden geïnformeerd over de resultaten van de experimenten met dynamax.

Bijlage moties en toezeggingen

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 Aanleg en onderhoud wegen dd 21/06/07	In september 2010 zal de Kamer worden geïnformeerd over de stand van zaken van het RWS Duurzaamheidsprogramma. Daarin komt ook dit onderwerp aan bod.
De minister van Verkeer en Waterstaat treedt in overleg met de directie van het CBR om harde prestatie-indicatoren en de wijze van toezicht hierop af te spreken en bericht de Kamer hier vervolgens schriftelijk over.	AO CBR dd 03/06/09	Het voorstel van het CBR zal met hen besproken worden, waarna de indicatoren kunnen worden vastgesteld. Daarna zal de Kamer worden geïnformeerd.
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. Afdoening toegezegd door M/S: 21-05-08.	AO Vervoer gevaarlijke stoffen dd 21/05/08	De visie op risicocommunicatie zal in september 2010 aan de Kamer worden verzonden.
A14 in verkenning Haaglanden opnemen.	NO MIRT dd 15/12/08	De Tweede Kamer wordt eind 2010 geïnformeerd over de resultaten van het Bestuurlijk Overleg MIRT Zuidvleugel najaar 2010.
Met een aantal provincies en regio's ben ik daarnaast op dit moment in overleg om de mogelijkheden te verkennen op korte termijn een methodiek te testen voor de inwinnen van data en de integratie van toegankelijkheidsinformatie in een reisadvies. Ik zal u te zijner tijd informeren over de resultaten van deze pilot en de eventuele verdere uitrol naar andere provincies en regio's.	Brief reisinformatie toegankelijkheid stads- en streekvervoer dd 08/12/08	In opdracht van de minister worden in het platform BISON, waarin het KpVV en enkele provincies en stadsregio's zijn opgenomen, standaarden ontwikkeld voor de uitwisseling van toegankelijkheidsinformatie over bushaltes ten behoeve van reisadviezen. Zodra één en ander gereed is zal de Kamer hierover worden geïnformeerd.
In het najaar van 2008 zal de publieke regie worden uitgewerkt. De minister zal de Kamer schriftelijk informeren over de uitkomst.	Brief implementatiestrategie Anders Betalen voor Mobiliteit dd 27/06/08	Dit onderwerp is in maart 2010 controversieel verklaard.
Het definitieve uitvoeringsbesluit Anders Betalen voor Mobiliteit komt rond de tweede helft van 2009 naar de Kamer.	AO Anders Betalen voor Mobiliteit dd 02/07/08 en 03/07/08	Dit onderwerp is in maart 2010 controversieel verklaard.
De beleidslijn gratis of goedkoop OV zal eind 2009–begin 2010 gereed zijn	Brief evaluaties gratis OV voor filerijders en 65-plussers dd 02/07/08	De TK is op 2 juni 2008 (TK 30 368 nr 9) geïnformeerd over de experimenten met gratis openbaar vervoer. In overleg met de decentrale overheden zijn op 26 mei 2009 12 nieuwe experimenten geselecteerd die in de periode tot en met december 2009 zijn uitgevoerd. De evaluatie van de experimenten is binnenkort gereed. De uitkomsten van de evaluatie worden betrokken in de beleidslijn die in het najaar van 2010 wordt opgesteld.
De minister zal de resultaten van de DHV analyse over kosten-baten aan de Kamer doen toekomen.	Spoeddebat milieuheffing auto's dd 10/06/09	Naar verwachting worden de resultaten op korte termijn naar de Tweede Kamer gestuurd.

Bijlage moties en toezeggingen

Omschrijving	Vindplaats	Stand van Zaken
De minister van VenW zal de Kamer (alsnog) een reactie doen toekomen op het rapport «Financieringsonderzoek A1» van Ecorys (capaciteitsuitbreiding van de A1 tussen Apeldoorn en Hengelo/Duitse grens).	NO MIRT dd 15/12/08	Tijdens het BO MIRT van mei 2010 is geconstateerd dat meer tijd nodig is dan voorzien om de samenhang tussen de capaciteitsuitbreiding en de ruimtelijke ontwikkelingen in de A1 zone zorgvuldig in beeld te brengen. De resultaten hiervan worden in het BO MIRT najaar 2010 besproken.
De minister zegt toe te blijven kijken of er in de toekomst nog een mogelijkheid is voor oranje-signalering bij grensoverschrijdend verkeer	VAO Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen dd 22/04/09	De visie op risicocommunicatie zal in september 2010 aan de Kamer worden verzonden. Het rapport wordt voor de eerstvolgende internationale vergadering in september 2010 aan de VN voorgelegd.
Zodra het Ontwerp-Tracébesluit IJzeren Rijn gereed is, zal de Kamer dat ontvangen. Ook de wijziging van het verdrag die in dit kader benodigd is, alsmede te zijner tijd het Tracébesluit zullen aan de Kamer worden voorgelegd.	AO IJzeren Rijn dd 11/02/09	De minister zal, zoals de Tracéwet voorschrijft, het Ontwerp-Tracébesluit en het Tracébesluit naar de Kamer zenden zodra deze gereed zijn. Voor het OTB IJzeren Rijn zal dat volgens de huidige verwachting in 2012 zijn.
De minister van Verkeer en Waterstaat zal het praktijkexamen voor bromfietsen 1 jaar na invoering evalueren en de resultaten van deze evaluatie aan de Kamer toezenden.	AO Verkeersveiligheid dd 12/02/09	Het praktijkexamen voor bromfietsen is op 1 maart 2010 ingevoerd. De evaluatie vindt in maart 2011 plaats. De Kamer wordt aansluitend hierover geïnformeerd.
De minister informeert de Kamer na de tweede tranche in het kader van mobiliteitsmanagement over de resultaten die met de mobiliteitsprojecten zijn behaald.	Notaoverleg Mobiliteitsaanpak dd 16/02/09	De evaluatie van de Taskforce Mobiliteitsmanagement (TFMM), het advies van de TFMM en het besluit naar aanleiding van de evaluatie zullen naar verwachting in september naar de Kamer worden gestuurd.
De minister legt het alternatief voor de eis van dienstbetrekking in de Wet wegvervoer goederen, wanneer dat uitgewerkt is, aan de Kamer voor, alvorens deze eis uit de Wet te schrappen.	AO Transportbelemmeringen dd. 18/03/09	De eis van dienstbetrekking wordt een onderdeel van de evaluatie van de WWG.
De minister van VenW vraagt het RIVM of het mogelijk is op basis van bestaande cijfers een inschatting te maken van het risico van stukgoedvervoer, van de aard en de omvang ervan en het aandeel van het binnenlands vervoer erin.	AO Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen dd 19/03/09	Het lijkt niet mogelijk om op basis van de bestaande vervoersstatistieken een inschatting te maken. Momenteel wordt getracht op basis van algemene risico-inschattingen op basis van de regels voor «limited quantities» een alternatieve aanpak te ontwikkelen. De Kamer wordt hierover geïnformeerd in het najaar van 2010.
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 dd 25/06/08 (29398–119)	De minister beziet momenteel samen met zijn ambtgenoot van Justitie het gehele rijbewijshuis. De Kamer ontvangt hierover in het najaar van 2010 een brief.
De Kamer in het najaar informeren over het eindrapport van de onafhankelijke begeleidingsgroep van gerenommeerde visdeskundigen.	Brief mbt hevelvistrap dd 2/7	Dit onderwerp is in maart 2010 controversieel verklaard.

Bijlage moties en toezeggingen

Omschrijving	Vindplaats	Stand van Zaken
Rijkswaterstaat bekijkt samen met TNO hoe zo efficiënt mogelijk kan worden geïnspecteerd om zo snel mogelijk een voldoende betrouwbaar beeld neer te zetten. De eerste resultaten van dit onderzoek worden rond de zomer 2010 verwacht. Zodra deze resultaten bekend zijn zal ik u nader informeren.	Brief mbt onderhoud natte kunstwerken dd 2/7	De resultaten zullen naar verwachting in het najaar van 2010 naar de Kamer worden gezonden.
Naar verwachting zal ik u later dit jaar kunnen informeren over eenvoudiger methoden tot berekening van effecten op natuurwaarden in planstudies.	Brief Natura 2000 en gezondheid in planstudies dd 10/7	De Kamer wordt hierover in het najaar van 2010 geïnformeerd.
De staatssecretaris zal de Kamer schriftelijk informeren over garantiestellingen door NS, en daarbij onder andere ingaan op de vraag aan welke bedrijven, naast Qbuzz, NS (Internationaal) garantiestelling verleent en op de vraag of de overheid voor dit soort garantiestellingen regelgevende kaders zou moeten stellen.	Parlementair agendapunt [01-09-2009] – Aanbestedingen in het openbaar vervoer	Naar verwachting zal de Kamer hierover op korte termijn worden geïnformeerd.
De minister zal zijn ambtsgeenoot van Justitie vragen de Kamer te informeren over de mogelijkheden voor integrale nazorg voor verkeersslachtoffers, het van recidive afhankelijk maken van de hoogte van verkeersboetes, de snellere afhandeling van strafzaken verbonden aan verkeersovertredingen en het opmaken van een proces-verbaal en het verstrekken van een kopie daarvan aan het slachtoffer na verkeersongevallen.	Parlementair agendapunt [02-09-2009] – Verkeersveiligheid	In het AO van 16 december 2009 hebben de ministers van VenW en Justitie toegezegd te kijken naar de verbetering integrale nazorg voor verkeersslachtoffers. VenW is in gesprek met de vereniging voor Verkeersslachtoffers. Over de resultaten hiervan zal de Kamer op korte termijn worden geïnformeerd.
Op de vragen over kosteneffectiviteit van maatregelen zal de minister, na overleg met de verschillende betrokken instanties, schriftelijk terugkomen.	Parlementair agendapunt [02-09-2009] – Verkeersveiligheid	RWS doet in samenspraak met de SWOV onderzoek. De resultaten hiervan worden op korte termijn verwacht.
Voor de concretisering van de ambitie op het gebied van het regionaal OV wordt de Visie Regionaal OV opgesteld. Op verzoek van uw Kamer zijn we bezig het «regionaal openbaar vervoer van Olympische kwaliteit» inhoud te geven. Ook de uitvoering van deze motie gebeurt in goed overleg met decentrale overheden. De visie zal rond de zomer van 2010 aan uw Kamer worden aangeboden.	Uitgaande brief [31-08-2009] – 20 094 105 Verankering MobiliteitsAanpak in beleid	Dit is onderdeel van de Visie op regionaal OV en wordt overgelaten aan het nieuwe kabinet.
De minister komt, na overleg met NS, schriftelijk terug op de hoogte van de boekingskosten voor internationale treinkaartjes.	Parlementair agendapunt [03-09-2009] – Grenzeloos genoeg(en); grensoverschrijdend openbaar vervoer	Het punt zal besproken worden met de NS.
De staatssecretaris laat het de Kamer weten als er afspraken zijn gemaakt over het traject Enschede–Gronau.	Parlementair agendapunt [03-09-2009] – Grenzeloos genoeg(en); grensoverschrijdend openbaar vervoer	Het initiatief ligt bij de regio Twente en provincie Overijssel. Zodra deze regio's besloten hebben of ze infrastructurele aanpassingen op het traject Enschede – Gronau uit willen voeren volgt een verzoek aan het Rijk om co-financiering.
Vanaf 2009 zal ik jaarlijks rapporteren in de departementale jaarverslagen conform de rijksbrede richtlijn externe inhuur.	Uitgaande brief [07-09-2009] – Uitgaven externe inhuur	Dit wordt conform de toezegging verwerkt in het jaarverslag 2009. De kamer ontvangt dit voor het verantwoordingsdebat.

Bijlage moties en toezeggingen

Omschrijving	Vindplaats	Stand van Zaken
Bij de berekening van de tarieven van de nationale vervoerbewijzen voor 2010 zal worden uitgegaan van 6,6% tariefsverhoging voor 2009.	Parlementair agendapunt [29-09-2009] – Tarieven nationale vervoersbewijzen (strippenkaart)	Deze toezegging wordt meegenomen bij de berekening van de tarieven voor 2011. Het besluit daarover wordt in september 2010 verwacht.
Het wetsvoorstel m.b.t. RDW onder Kaderwet zbo's met de daartoe nodige wijziging van de Wegenverkeerwet 1994 zal naar verwachting medio 2010 aan de Kamer worden aangeboden.	Uitgaande brief [14-09-2009] – 20 097 713 Derde evaluatie verzelfstandiging RDW	Het wetsvoorstel is in voorbereiding.
Als het Kabinet zijn koers heeft bepaald over beprijzing bij projecten zal de Eerste Kamer – evenals de Tweede Kamer – hierover per brief worden geïnformeerd.	Uitgaande brief [17-09-2009] – 20 091 050 Halfjaarlijkse rappel toezeggingen	Dit onderwerp is in maart 2010 controversieel verklaard.
De Kamer zal nader worden geïnformeerd over de mogelijkheden om bestaand trein-materieel te voorzien van in ieder geval één toegang die geschikt is voor minder-validen.	Parlementair agendapunt [24-09-2009] – Spoor (verzamel AO)	ProRail en NS werken samen aan de vijfjaarlijkse actualisering van het Implementatieplan Toegankelijkheid. Deze toezegging zal hierin worden meegenomen. Zodra de resultaten bekend zijn, wordt de Kamer geïnformeerd.
De Kamer zal in de loop van 2010 nader geïnformeerd worden over het versneld toegankelijk maken van alle stations.	Parlementair agendapunt [24-09-2009] – Spoor (verzamel AO)	Conform toezegging wordt de Kamer hierover nog in 2010 geïnformeerd.
Na afronding van het advies en daarmee de rapportage van Ecorys over de economische ontwikkeling die te verwachten zijn als vliegveld Lelystad zou uitbreiden, zal het rapport van Ecorys als bijlage aan de Kamer worden gezonden.	Uitgaande brief [24-09-2009] – 20 093 560 beantwoording kamervragen inzake luchtvaartnota	De Kamer zal conform toezegging worden geïnformeerd.
De staatssecretaris zal de concepten van de tweejaarlijkse werkprogramma's van de CCR voor commentaar aan de Tweede Kamer voorleggen.	Uitgaande brief [24-09-2009] – 2 009 824 Voorstel van wet tot wijziging van de Scheepvaartverkeerswet	Het bestaande twee jaarlijkse werkprogramma loopt nog tot en met 2011. In december 2011 zal het volgende twee jaarlijkse werkprogramma in de CCR worden aangenomen. Voor die tijd wordt het aan de Kamer aangeboden.
Alvorens de juridische eigendom van het spoor wordt overgedragen aan de Staat zal de Kamer worden geïnformeerd over de afspraken met Prorail en de Dienst Domeinen.	Parlementair agendapunt [12-10-2009] – Notaoverleg Evaluatie Spoorwegwetgeving	Begin januari 2010 heeft VenW met Rijksvastgoed- en ontwikkelingsbedrijf afspraken gemaakt omtrent de overgang van de juridische eigendom van het spoor. Naar verwachting zal de Kamer – na overleg met ProRail – op korte termijn aan de Kamer worden aangeboden.
De AMvB capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur zal nog vóór het zomerreces bij de Kamer worden voorgehangen.	Parlementair agendapunt [12-10-2009] – Notaoverleg Evaluatie Spoorwegwetgeving	Na een uitvoeringstoetsing door ProRail is het noodzakelijk gebleken nader juridisch onderzoek te doen. Naar verwachting zal de AMvB op korte termijn aan de Kamer worden aangeboden.
De Kamer wordt zodra het onderzoek naar alternatieve modellen voor de reikwijdte van het hoofdtrainnet is afgerond geïnformeerd over de resultaten.	Uitgaande brief [29-09-2009] – 20 098 597 commissievragen over de evaluatie van de spoorwetgeving	Het onderzoek hangt samen met het beleidsvoornemen over de vervoerconcessie voor het hoofdtrainnet vanaf 2015. Dit beleidsvoornemen is door de Tweede Kamer op 11 maart 2010 controversieel verklaard.
De minister zal met een voorstel m.b.t. status «groot project» van PMR komen wanneer beroeps- en besluitvormingsprocedures zijn afgerond.	Uitgaande brief [29-09-2009] – Project Mainportontwikkeling Rotterdam: Voortgangsrapportage 6	Naar verwachting zullen de beroeps- en bezwaarprocedures doorlopen tot 2012.

Bijlage moties en toezeggingen

Omschrijving	Vindplaats	Stand van Zaken
De minister zal bij de besluitvorming over het Definitief Uitvoeringsbesluit (DUB) een financieel mandaat aan de Kamer vragen.	Uitgaande brief [29-09-2009] – 20 093 834 Derde Voortgangsrapportage Anders Betalen voor Mobiliteit	Dit onderwerp is in maart 2010 controversieel verklaard.
De minister zal de Kamer in het najaar van 2010 informeren over de uitkomsten van de evaluatie van de 3e fase van het nieuwe reserveringssysteem.	Parlementair agendapunt [07-10-2009] – CBR en Bromfietsexamen	Er wordt door VenW in overleg met het CBR en de branche een plan van aanpak voor het onderzoek opgesteld. Het onderzoek zal door een onafhankelijk bureau worden uitgevoerd. Over de uitkomsten zal de Kamer worden geïnformeerd.
De minister zal de Kamer in de loop van 2010 informeren over de afronding van de kwaliteitsslag bij het CBR.	Parlementair agendapunt [07-10-2009] – CBR en Bromfietsexamen	De Kamer wordt conform toezegging in het najaar van 2010 geïnformeerd over de afronding van de kwaliteitsslag bij het CBR.
De minister zal de Kamer informeren over de uitkomsten van zijn bilateraal overleg met EU-partners over invordering van het rijbewijs binnen Europa.	Parlementair agendapunt [07-10-2009] – CBR en Bromfietsexamen	In overleg met de Minister van Justitie wordt gezien hoe op dit dossier richting de Europese Commissie wordt opgetrokken en zal de Kamer, indien daar aanleiding toe is, daarover geïnformeerd worden.
De minister zal na oplevering van de tunnels van de A73, de eindafrekening in het kader van de begrotingscyclus ter beschikking stellen aan de Kamer.	Uitgaande brief [12-10-2009] – 2009 128 882 650 Commissievragen betreffende verschillen tussen tunnels in relatie tot te hoge voertuigen	De weg en de tunnels zijn in gebruik, maar er dienen nog een aantal restpunten te worden weggewerkt in 2010 waarvoor nog kosten gemaakt zullen worden. Zodra deze restpunten zijn afgesloten, zal de Kamer geïnformeerd worden.
In de najaarsnota 2010 wordt de Kamer nader geïnformeerd over de kosten van de definitieve oprit aan de noordzijde van de Roertunnel.	Uitgaande brief [12-10-2009] – 2009 128 882 650 Commissievragen betreffende verschillen tussen tunnels in relatie tot te hoge voertuigen	De Kamer zal bij Najaarsnota 2010 worden geïnformeerd.
De minister stuurt een separate brief over de relatie tussen de kilometerprijs en het MIRT.	Uitgaande brief [23-10-2009] – 20 099 741 Schriftelijke beantwoording vragen over de derde voortgangsrapportage ABvM	Dit onderwerp is in maart 2010 controversieel verklaard.
De Kamer ontvangt gelijktijdig met het wetsvoorstel de brief over prijsbeleid in planstudies.	Parlementair agendapunt [04-11-2009] – Anders Betalen voor Mobiliteit (ABvM)	Dit onderwerp is in maart 2010 controversieel verklaard.
Het Definitief Uitvoeringsbesluit wordt begin juni 2010 aan de Kamer aangeboden.	Parlementair agendapunt [04-11-2009] – Anders Betalen voor Mobiliteit (ABvM)	Dit onderwerp is in maart 2010 controversieel verklaard.
De beleidskeuzes voor de ontwikkeling van het hoofdspoor worden binnenkort aan de Kamer voorgelegd.	Parlementair agendapunt [04-11-2009] – Anders Betalen voor Mobiliteit (ABvM)	Dit onderwerp is in maart 2010 controversieel verklaard.
Over de wijze waarop in de planning voor afbouw van de BPM kan worden omgegaan met eventuele vertragingen in de invoering van de Kilometerprijs wordt de Kamer nader geïnformeerd.	Parlementair agendapunt [04-11-2009] – Anders Betalen voor Mobiliteit (ABvM)	Dit punt zal worden meegenomen in het Belastingplan 2011.
De Kamer zal vóór het moment van evaluatie van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit en het programma Schoon en Zuinig worden geïnformeerd over de herijkte, definitieve planning van het project Anders Betalen voor Mobiliteit én over de te verwachten milieueffecten daarvan.	Parlementair agendapunt [04-11-2009] – Anders Betalen voor Mobiliteit (ABvM)	Dit onderwerp is in maart 2010 controversieel verklaard.

Bijlage moties en toezeggingen

Omschrijving	Vindplaats	Stand van Zaken
Over de vragen inzake de EGI-status van het systeem van Anders Betalen voor Mobiliteit zal de Kamer worden geïnformeerd na de gesprekken met De Nederlandsche Bank daarover.	Parlementair agendapunt [04-11-2009] – Anders Betalen voor Mobiliteit (ABvM)	Dit onderwerp is in maart 2010 controversieel verklaard.
De minister zal Actal vragen door te rekenen wat de administratieve lastenreductie van het actieplan Top-40 knelpunten is. Indien Actal daartoe geen mogelijkheden ziet, zal de minister bezien hoe hij daar zelf, in overleg met de sector een inschatting van kan maken, én zal de Kamer daarover informeren.	Parlementair agendapunt [29-10-2009] – Transportbelemmeringen	De Kamer wordt hierover geïnformeerd in het 3e kwartaal.
De minister zal inzake de toepassing van de BRZO-regeling contact opnemen met zijn ambtsgenoot van VROM en de Kamer nader informeren	Parlementair agendapunt [29-10-2009] – Transportbelemmeringen	De Minister van VROM heeft met de Vereniging Nederlandse Chemische Warehousingbedrijven afgesproken dat ze een brief zullen opstellen waarin de problematiek nader wordt uiteengezet.
Medio 2010 ontvangt de Kamer het onderzoek naar de verzorgingsplaatsen in Nederland alsmede een daarop gebaseerde beleidsvisie.	Parlementair agendapunt [29-10-2009] – Transportbelemmeringen	De resultaten van het onderzoek naar de verzorgingsplaatsen worden betrokken bij de beleidsvisie verzorgingsplaatsen die in het 4e kwartaal 2010 aan de Kamer zal worden gestuurd.
De minister komt vóór de behandeling van de begroting 2010 schriftelijk terug op de vragen over de toeslagen die onterecht zouden worden geheven, en over de juridische aspecten van de Europese verordening reizigersrechten in het treinverkeer.	Parlementair agendapunt [11-11-2009] – HSL-Zuid	Het eerste deel van de toezegging is afgedaan met de brief van 25 november 2009 (Kamerstuk 2009–2010, 22 026, nr. 307). Over de juridische aspecten van de Europese verordening reizigersrechten spoorvervoer wordt de Kamer in het najaar van 2010 geïnformeerd.
De staatssecretaris bericht de Kamer voor de zomer van 2010 over wat er nodig is om op de middellange termijn te voldoen aan de vraag naar fietsstallingplaatsen bij stations.	Parlementair agendapunt [19-11-2009] – Fietsen	Het punt wordt meegenomen bij het Actieplan Fietsparkeren dat naar verwachting in het najaar van 2010 naar de Kamer zal worden gestuurd.
De staatssecretaris laat onderzoek verrichten naar het toepassen van de IDEE-methode op fietspaden en bericht de Kamer over de resultaten daarvan.	Parlementair agendapunt [19-11-2009] – Fietsen	Het onderzoek naar het toepassen van de IDEE-methode op fietspaden is opgenomen in de onderzoeksprogrammering van Rijkswaterstaat. De Tweede Kamer zal over het onderzoek en het vervolg eind 2010 worden geïnformeerd.
De staatssecretaris gaat in de Visie Regionaal Openbaar Vervoer in meer detail in op de uitwerking van haar fietsbeleid.	Parlementair agendapunt [19-11-2009] – Fietsen	De Visie Regionaal OV wordt overgelaten aan het nieuwe kabinet.
De minister van Verkeer en Waterstaat zal de Kamer over enkele weken de brief inzake prijsbeleid en planstudies aanbieden.	Parlementair agendapunt [16-11-2009] – Crisis- en herstelwet (vervolg van debat 12/11)	Dit onderwerp is in maart 2010 controversieel verklaard.
De staatssecretaris gaat met regionale vervoerders om tafel om te komen tot een onafhankelijke instantie die in elk geval één keer, dus niet jaarlijks, gaat kijken of de verdeling van opbrengsten van ov-reizigers op het spoor tussen NS en regionale vervoerders reëel is of dat regionale vervoerders terecht niet tevreden zijn over de afspraken die zij met de NS gemaakt hebben.	Parlementair agendapunt [24-11-2009] – Begrotingsbehandeling VenW	FMN en NS voeren overleg om hier samen uit te komen. Indien daar aanleiding toe is zal de Kamer hierover worden geïnformeerd.

Bijlage moties en toezeggingen

Omschrijving	Vindplaats	Stand van Zaken
De staatssecretaris zal bij de decentrale overheden en vervoerders nagaan of ze mogelijkheden zien om tot versnelde vervanging van dieselbussen over te gaan. Daarbij moet gekeken worden wat de technische mogelijkheden zijn, wat de financiële effecten in relatie tot rendabele business cases zijn en wat de effecten op de verbetering van de luchtkwaliteit en vermindering van de CO ₂ -uitstoot zijn.	Parlementair agendapunt [24-11-2009] – Begrotingsbehandeling VenW	De Kamer zal hierover op korte termijn worden geïnformeerd.
De minister zal de Kamer bij tijd en wijle (bloksgewijs door er een aantal tegelijk te nemen) meer in detail informeren over het tegengaan van hinder ten gevolge van de wegwerkzaamheden (per regio). Hier wordt meegenomen de manier waarop bij verschillende werkzaamheden met de capaciteitslimiet van de alternatieven wordt omgegaan en het gebruik van nieuwe media als twitter en iPhone.	Parlementair agendapunt [24-11-2009] – Begrotingsbehandeling VenW	De Kamer zal hierover op korte termijn worden geïnformeerd.
De minister zal in de beleidsbrief betreffende de mobiliteitsaanpak en bij de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse concreet aangeven bij welke snelwegen het supersnelwegenconcept naar zijn overtuiging verder kan worden toegepast, welke hobbels nog op de weg zijn en welke rol de markt kan spelen in het oplossen hiervan.	Parlementair agendapunt [24-11-2009] – Begrotingsbehandeling VenW	Gezien de demissionaire status van het huidige kabinet kon in de hoofdlijnenbrief over de NMCA (d.d. 29-06-2010, nr. VenW/DGMO-2010/5770) de beantwoording van deze toezegging niet worden meegenomen. Bij de publicatie van de gebiedsuitwerking van de NMCA zal de beantwoording van deze toezegging worden meegenomen.
De minister zegt toe dat de Nationale Databank Wegverkeersgegevens (NDW) in 2012 wordt geëvalueerd (opzet en werking) en zo lean en mean als mogelijk wordt gehouden. Bij de evaluatie wordt bekeken wat de markt zelf kan doen en hoe de overheid zich financieel en organisatorisch zo veel mogelijk kan minimaliseren. Bij de evaluatie wordt de markt zo veel mogelijk betrokken. De minister houdt de Kamer op de hoogte van de ontwikkelingen.	Parlementair agendapunt [24-11-2009] – Begrotingsbehandeling VenW	De Kamer wordt na de evaluatie in 2012 geïnformeerd.
De minister laat de Kamer voor de zomer van 2010 weten welke spoorprojecten eventueel in 2011 en 2012 naar voren kunnen worden gehaald.	Parlementair agendapunt [24-11-2009] – Begrotingsbehandeling VenW	De Tweede Kamer zal op korte termijn worden geïnformeerd over de mogelijkheden om projecten te versnellen in 2011 en 2012.
De minister zal de Kamer binnen een half jaar informeren over de voortgang die is geboekt door de taakgroep vitaliteit met betrekking tot het ontslag van spoorwerkers in relatie tot de spoorambities.	Parlementair agendapunt [24-11-2009] – Begrotingsbehandeling VenW	De Kamer zal hierover op korte termijn worden geïnformeerd.
De minister zal de Kamer over een half jaar een voortgangsbrief sturen over de regiopoort waarin staat welke initiatieven worden genomen en hoe voor stimulering kan worden gezorgd.	Parlementair agendapunt [24-11-2009] – Begrotingsbehandeling VenW	Deze toezegging is onderdeel van de NMCA Spoor. De resultaten van de NMCA zullen deel uitmaken van de nadere gebiedsuitvoering van de NMCA die samen met de regio's wordt uitgevoerd naar verwachting eind 2010 zal worden afgerond.

Bijlage moties en toezeggingen

Omschrijving	Vindplaats	Stand van Zaken
De minister zal samen met onder andere de Vereniging Verkeersslachtoffers bezien wat de mogelijkheden zijn ten aanzien van de suggestie van het lid Roefs om een persoonlijke kluis op internet in te richten waar alle hulpverleners na een ongeval informatie kwijt kunnen.	Parlementair agendapunt [24-11-2009] – Begrotingsbehandeling VenW	Het overleg met de Vereniging Verkeersslachtoffers hierover loopt.
De staatssecretaris zal de Kamer mededelen wanneer overeenstemming is over het opstaptarief en de wijze waarop je kunt overstappen op perrons.	Parlementair agendapunt [24-11-2009] – Begrotingsbehandeling VenW	De Kamer zal hierover in de Voortgangsbrief Aanvalsplan worden geïnformeerd, die op korte termijn aan de Kamer zal worden verstuurd.
De minister stuurt de Kamer informatie (hoeveel asfalt, hoeveel ov en verdeling van euro's) over de 51 projecten waarbij in deze kabinetsperiode nog een schop in de grond wordt gezet.	Parlementair agendapunt [24-11-2009] – Begrotingsbehandeling VenW	Naar verwachting zal de Kamer hierover op korte termijn worden geïnformeerd.
De minister zal de Kamer begin 2010 nader informeren over de uitkomsten van de werkgroep die onderzoekt of de kosten van de security op Schiphol omlaag kunnen.	Parlementair agendapunt [24-11-2009] – Begrotingsbehandeling VenW	De Kamer zal op korte termijn geïnformeerd worden.
Zodra de resultaten van het onderzoek naar de oorzaken van de nadelige uitwerking van het nieuwe belastingstelsel in het Hoogheemraadschap van Delfland, zoals dat door de staatssecretaris in samenwerking met de Unie van Waterschappen en het Hoogheemraadschap van Delfland wordt uitgevoerd, bekend zijn, zal de Kamer worden geïnformeerd.	Parlementair agendapunt [01-12-2009] – Effecten Wet Modernisering Waterschapsbestel	Het onderzoek wordt uitgevoerd in overleg met de Unie van Waterschappen, Hoogheemraadschap Delfland en VenW. Conform toezegging zal de Kamer worden geïnformeerd zodra de resultaten gereed zijn.
De minister zal de Kamer medio 2010 informeren over de vervolgstappen van de motie Roefs, Koopmans en Cramer over voertuigcategorieën (Kamerstuk 31 305, nr. 144).	Uitgaande brief [02-11-2009] – 20 098 879 stand van zaken ouderen en mobiliteit	Er zijn twintig themabijeenkomsten gehouden voor gebruikers van scootmobielen. De ANBO legt de laatste hand aan het rapport «Gehandicaptenvoertuigen in gebruik». Dit rapport verschijnt op korte termijn. Hierna zal de kamer worden geïnformeerd.
Op basis van het plan van aanpak van de spoorsector over ATB code 147 en het onderzoek van de TU Delft (beide gereed uiterlijk maart 2010) zal de minister een standpunt over snelheidsverhoging naar 160 km/u innemen en de Kamer informeren.	Uitgaande brief [25-11-2009] – 20 099 873 Onafhankelijk onderzoek naar snelheidsverhoging naar 160 km/u	Het onderzoek van de TU Delft over de snelheidsverhoging naar 160 km/u is afgerond. De spoorsector heeft een plan van aanpak over ATB code 147/160 km/u naar V&W gestuurd. Hierover zal eerst nog overleg gevoerd worden met de spoorsector. De Kamer zal op korte termijn worden geïnformeerd.
In februari 2010 zal de minister VW een nader voorstel doen voor de wijze waarop het «niet onmogelijk maken» van de spoorlijn Utrecht–Breda wordt geoperationaliseerd.	Parlementair agendapunt [07-12-2009] – MIRT 2010	Naar verwachting zal de Kamer in het najaar van 2010 worden geïnformeerd.
De Kamer zal de brief prijsbeleid in planstudies, waarin ook wordt ingegaan op het spitstarief, in januari 2010 ontvangen. (VW)	Parlementair agendapunt [07-12-2009] – MIRT 2010	Dit onderwerp is in maart 2010 controversieel verklaard.

Bijlage moties en toezeggingen

Omschrijving	Vindplaats	Stand van Zaken
De Kamer zal nader worden geïnformeerd over de mogelijkheden voor de uitwerking van het Britse voorstel voor de treinverbinding Londen–Amsterdam.	Parlementair agendapunt [07-12-2009] – MIRT 2010	De bilaterale contacten tussen Nederland en Engeland zijn opgestart. Er wordt momenteel door vervoerders en verantwoordelijke overheden verder gestudeerd op de merites en haalbaarheid van een dergelijke treinverbinding. Zodra hierover meer bekend is zal de Kamer hierover worden geïnformeerd.
De minister zal de Kamer informeren over het verbeteren van de nazorg voor slachtoffers en nabestaanden van verkeersongevallen.	Parlementair agendapunt [16-12-2009] – Verkeersveiligheid	Het overleg met de Vereniging van verkeersslachtoffers loopt. De Kamer zal in het najaar van 2010 worden geïnformeerd over de uitkomsten.
De minister zal in gesprek gaan met betrokken partijen over de mogelijkheid/wenselijkheid om snorscooters van fietspaden te weren, en zal de Kamer over de uitkomst informeren.	Parlementair agendapunt [16-12-2009] – Verkeersveiligheid	Er is een onderzoek inzake de snorfiets op het fietspad gestart. Dit onderzoek wordt nog in 2010 afgerond. Over de resultaten zal de Kamer vervolgens worden geïnformeerd.
De minister zal in overleg gaan met betrokken partners over het initiatief Keurmerk veilige woonwijk, en zal de Kamer daarover informeren.	Parlementair agendapunt [16-12-2009] – Verkeersveiligheid	Dit initiatief is besproken met de decentrale overheden op 14 januari 2010. Er is afgesproken eerst de bestaande initiatieven rond het Keurmerk in beeld te krijgen. Veilig Verkeer Nederland zal hiertoe een plan van aanpak leveren. De Kamer zal daarna worden geïnformeerd.
De minister van VenW gaat samen met de minister van Justitie het rijbewijshuis nader bezien. Hij zal daarbij ook de mogelijkheid onderzoeken om de kaders voor beginnende bestuurders en ervaren bestuurders meer op elkaar af te stemmen. De Minister zal de Kamer voor het zomerreces van 2010 hierover informeren.	Parlementair agendapunt [14-01-2010] – Wetsvoorstel Alcoholslotprogramma	De Tweede Kamer wordt hierover in het najaar van 2010 geïnformeerd.
De minister zal de Kamer voor het einde van 2010 informeren ten aanzien van enkele punten inzake het alcoholslot.	Parlementair agendapunt [14-01-2010] – Wetsvoorstel Alcoholslotprogramma	De Kamer zal conform toezegging en zoals op 13 juli 2010 nog eens per brief bevestigd, in het najaar van 2010 geïnformeerd worden over de uitkomsten van de onderzoeken.
De minister zegt toe de Kamer voor het eind van 2010 te informeren over de mogelijkheden om het alcoholslot breder in te zetten, bijvoorbeeld in schoolbussen of touringcars	Parlementair agendapunt [14-01-2010] – Wetsvoorstel Alcoholslotprogramma	De Kamer zal conform toezegging geïnformeerd worden over de mogelijkheden om het alcoholslot breder in te zetten.
De minister zegt toe, conform het amendement De Rouwe (31 896-10), het alcoholslotprogramma na drie jaar te zullen evalueren	Parlementair agendapunt [14-01-2010] – Wetsvoorstel Alcoholslotprogramma	De Kamer zal conform toezegging het alcoholslotprogramma over 3 jaar evalueren.
De Kamer wordt in het voorjaar van 2010 geïnformeerd over de voorstellen naar aanleiding van het onderzoek naar de aanpak van automobilisten die een ontzegging van de rijbevoegdheid negeren.	Parlementair agendapunt [14-01-2010] – Wetsvoorstel Alcoholslotprogramma	De Tweede Kamer is per brief van 11 december (Kamerstuk 2009–2010, 29 398, nr. 196) geïnformeerd over de stand van zaken rond deze toezegging. Momenteel vindt er overleg plaats met BZK en Justitie over de implementatie. In september 2010 zal de Tweede Kamer hierover worden geïnformeerd.

Bijlage moties en toezeggingen

Omschrijving	Vindplaats	Stand van Zaken
Zodra er een oplossing is voor de problemen met de elektromagnetische compatibiliteit zal de minister de Kamer informeren.	AO Betuweroute en HSL Zuid 1 juli 2009	De oplossingsrichting van het EMC-probleem op de HSL-Zuid is besproken tijdens de Algemeen Overleggen HSL-Zuid van 11 november 2009 en 18 mei 2010. Daarnaast is dit onderwerp teruggekomen in Voortgangsrapportage HSL-Zuid nr. 26 en de begeleidende brief. Momenteel wordt een scala aan maatregelen uitgevoerd om de EMC-problematiek effectief aan te pakken.
De evaluatie van de pilot met snelwegbussen en het voorstel van een landelijke formule voor een nationaal interlinernet kan de Kamer na afloop van de driejarige pilot in Utrecht tegemoet zien.	AO Moties en toezeggingen 2 april 2009	Door de betrokken provincies is een gezamenlijke subsidieaanvraag ingediend, waarbij de provincie Noord-Holland als penvoerder optreedt. Verwacht wordt dat de pilot met snelwegbussen najaar 2010 van start gaat. Zowel tijdens als na afloop zal de pilot worden geëvalueerd.
De minister zal het resultaat van het onderzoek naar de aanvullende verbetermaatregelen voor de publieke taakuitvoering door het CBR medio 2010 aan de Kamer doen toekomen	Parlementair agendapunt [02-02-2010] – CBR	De Kamer wordt conform toezegging voor het eind van 2010 geïnformeerd over de resultaten van het onderzoek.
De minister zal de Kamer op korte termijn informeren over de mogelijkheid van het stroomlijnen van de procedure rond de Eigen Verklaring met het oog op het verkrijgen van een verklaring van geschiktheid	Parlementair agendapunt [02-02-2010] – CBR	Per brief d.d. 23 maart 2010 (29 398, nr. 215) is de Kamer hierover geïnformeerd. Samen met CBR, artsen en medisch specialisten worden mogelijkheden onderzocht. In september 2010 wordt de Kamer nader geïnformeerd.
De minister zal de Kamer zo spoedig mogelijk informeren over het vastgestelde jaarverslag van 2009 en de begroting van 2010 van het CBR	Parlementair agendapunt [02-02-2010] – CBR	De begroting is op 23 maart 2010 naar de Kamer gezonden. Het jaarverslag dat op de site van het CBR reeds beschikbaar is, zal zo spoedig mogelijk aan de Kamer worden aangeboden.
De minister bericht de Kamer schriftelijk als er een akkoord is bereikt tussen Raad van Ministers en Europees Parlement over de richtlijn inzake intelligente vervoerssystemen.	Parlementair agendapunt [09-02-2010] – Transportraad	De Kamer zal op korte termijn worden geïnformeerd.
Minister Peijs zegt een volledig doorloop van de MER-procedure toe met een toetsing aan de vogel- en de habitatrichtlijn m.b.t. IJzeren Rijn	Debat goedkeuring verdrag inzake arbitrage spoorlijn IJzeren Rijn 26-04-2005	Deze toezegging kan pas worden geëffectueerd als er een aanlegbesluit is genomen. Dat wordt volgens de huidige planning niet eerder dan in 2013 voorzien.
De minister zal de Kamer over een half jaar informeren over de evaluatie van de implementatie van de maatregelen die naar aanleiding van de ontsporing van een lege reizigerstrein te Zwolle d.d. 16 januari 2009 zijn genomen.	Parlementair agendapunt [09-02-2010] – AO Spoor	De Kamer zal op korte termijn worden geïnformeerd.
De resultaten van de voortzetting van de proef «Elke tien minuten» een trein worden, zodra deze beschikbaar zijn, aan de Kamer gezonden.	Parlementair agendapunt [09-02-2010] – AO Spoor	Het evaluatierapport wordt naar verwachting tegen het einde van 2010 naar de Kamer gezonden.

Bijlage moties en toezeggingen

Omschrijving	Vindplaats	Stand van Zaken
Uiterlijk in juni 2010 en zoveel eerder als mogelijk zal de Kamer de MKBA ERTMS en de onderzoeken ten aanzien van de snelheidsverhoging spoor naar 160 km/u ontvangen.	Parlementair agendapunt [09-02-2010] – AO Spoor	Het onderzoek van de TU Delft over de snelheidsverhoging naar 160 km/u is afgerond. De spoorsector heeft een plan van aanpak over ATB code 147/160 km/u naar V&W gestuurd. Hierover zal eerst nog overleg gevoerd worden met de spoorsector. De Kamer zal op korte termijn worden geïnformeerd.
VenW is voornemens in 2010 met marktpartijen een pilot uit te werken om naast de technische toepassing ook de randvoorwaarden, zoals organisatie en de effecten op de verkeersveiligheid, voor invoering in kaart te brengen. In de loop van 2010 zal de minister de kamer informeren over de voortgang	Uitgaande brief [11-12-2009] – 200 911 781 Algemeen Overleg verkeersveiligheid 16 december 2009	Op dit moment wordt een plan van aanpak opgesteld. Dit plan is uitgangspunt voor de marktbenadering. Er zal een praktijkproef worden gehouden met een in-car snelheidsmaatregel.
De minister verwacht voor de zomer de Tweede Kamer te kunnen informeren over het experiment met het nieuwe normen- en handhavingstelsel	Uitgaande brief [16-02-2010] – 2 010 559 Jaarverslag van de Alderstafel over 2009.	De Kamer zal op korte termijn worden geïnformeerd over het experiment met het nieuwe normen- en handhavingstelsel.
De minister zal de Kamer schriftelijk informeren over de stand van zaken van het overleg met Brussel over code 147.	Parlementair agendapunt [09-02-2010] – AO Spoor	Het onderzoek van de TU Delft over de snelheidsverhoging naar 160 km/u is afgerond. De spoorsector heeft een plan van aanpak over ATB code 147/160 km/u naar V&W gestuurd. Hierover zal eerst nog overleg gevoerd worden met de spoorsector. Naar verwachting zal de Kamer nog vóór het einde van het zomerreces deze onderzoeken ontvangen.
De minister zal na één jaar evalueren hoe de uitbesteding van taken van de IVW is verlopen en informeert de Kamer schriftelijk over de resultaten hiervan.	AO Uitplaatsing taken IVW d.d. 26 juni 2009.	De overdracht van taken aan Kiwa N.V. zal in 2010 plaatsvinden. De Kamer zal in 2011 schriftelijk worden geïnformeerd over de resultaten van de evaluatie.
De minister houdt de Kamer op de hoogte van vorderingen ten aanzien van het aanwenden van het Europese reservefonds voor droge lading om de crisis te bestrijden.	Parlementair agendapunt [17-03-2010] – Binnenvaart	De Kamer wordt op korte termijn geïnformeerd.
De minister bericht de Kamer schriftelijk over de mogelijkheden ten aanzien van de besteding van het resterende budget voor de Tijdelijke regeling Quick Wins Binnenvaart	Parlementair agendapunt [17-03-2010] – Binnenvaart	Het onderzoek en het overleg met de betrokken partijen lopen. De Kamer wordt op korte termijn geïnformeerd.
De minister zal de Kamer informeren hoe op de middellange termijn voldaan kan worden aan de vraag naar fietsparkeervoorzieningen bij stations.	Uitgaande brief [05-03-2010] – 20 101 925 Beantwoording kamervragen inzake fietsenstallingen Utrecht	Tijdens AO Fietsen van 23 juni 2010 is aangegeven dat de minister dit eerst in het NMB van 23 september 2010 wil bespreken. Vervolgens wordt het actieplan naar de Kamer gestuurd.
De 1-meting vindt in het najaar van 2010 plaats. De Kamer zal hierover worden geïnformeerd in het voorjaar van 2011	Uitgaande brief [16-03-2010] – 20 102 070 Rapport 0-meting kwaliteit contractvervoer	De Kamer zal conform de toezegging worden geïnformeerd.
De minister laat in de handboeken «professioneel aanbesteden contractvervoer» het gebruik van winterbanden opnemen en informeert de Kamer over de campagne in de richting van de contractvervoerbranche om het gebruik van winterbanden te bevorderen.	Parlementair agendapunt [25-03-2010] – AO Taxi	In de zomer van 2010 is de opname van het gebruik winterbanden in de handboeken afgerond. De campagne inzake de stimulering van het gebruik van winterbanden is in voorbereiding.

Bijlage moties en toezeggingen

Omschrijving	Vindplaats	Stand van Zaken
De minister stelt eind 2010 een onderzoek in naar de toereikendheid van de hoogte van het maximumtarief voor de straattaxi en bericht de Kamer over de resultaten daarvan.	Parlementair agendapunt [25-03-2010] – AO Taxi	Onderzoek wordt in de zomer van 2010 gestart naar de kostenstructuur van de straattaxibranche om o.a. te kunnen oordelen over de redelijkheid van de vastgestelde maximumtarieven. De Kamer wordt in het najaar van 2010 geïnformeerd.
De minister bericht de Kamer zodra er duidelijkheid is over op welke termijn het dubbeltariefsysteem kan worden ingevoerd.	Parlementair agendapunt [25-03-2010] – AO Taxi	Met de taxibranche en leveranciers van taxameters vindt overleg plaats over de invoeringsdatum i.v.m. benodigde aanpassingen van apparatuur en inbouw van printers. De Kamer zal worden geïnformeerd over de vorderingen.
De minister zal de Kamer bij de indexering van de maximumtarieven steeds de NEA-index presenteren.	Parlementair agendapunt [25-03-2010] – AO Taxi	Begin november zal de Kamer geïnformeerd worden over de nieuwe maximumtarieven voor het nieuwe jaar.
De minister zal de Kamer informeren als cijfers uitwijzen dat slecht gedrag van taxichauffeurs zich vanuit Amsterdam verplaatst naar Almere.	Parlementair agendapunt [25-03-2010] – AO Taxi	De minister zal, indien daartoe aanleiding bestaat, hierover informeren.
De minister zal binnen een maand terugkomen op de reactie van de Raden van Bestuur van NS en ProRail op de moties inzake het beloningsbeleid van beide ondernemingen in relatie tot het verwijtbaar niet voldoen aan de prestatieafspraken	Parlementair agendapunt [24-03-2010] – AO Winterweer op het spoor/Vervoerplan NS/ProRail	Hierover zal de Kamer op korte termijn worden geïnformeerd.
De Kamer zal voor de zomer van 2010 worden geïnformeerd, na overleg met de regionale vervoersautoriteiten, over de maatregelen voor het verbeteren van de sociale veiligheid in het streekvervoer, waaronder het plaatsen van camera's op probleemlijnen	Parlementair agendapunt [24-03-2010] – AO Winterweer op het spoor/Vervoerplan NS/ProRail	Dit is onderdeel van het maatregelenpakket van de Taskforce Veilig Openbaar Vervoer die in uitvoering is. De TK wordt daarover twee maal per jaar via de voortgangsrapportage veilige publieke taak door BZK geïnformeerd. In september volgt de rapportage aan de TK over eerste halfjaar 2010.
Rond de zomer komt de minister met het, door de toenmalige staatssecretaris toegezegde, actieplan fietsenstallingen op stations.	Parlementair agendapunt [24-03-2010] – AO Winterweer op het spoor/Vervoerplan NS/ProRail	Tijdens AO Fietsen van 23 juni 2010 is aangegeven dat de minister dit eerst in het NMB van 23 september 2010 wil bespreken. Vervolgens wordt het Actieplan naar de Kamer gestuurd.
Aan het Vervoerplan NS en het Beheerplan ProRail zal vanaf 2011 een managementsamenvatting worden toegevoegd.	Parlementair agendapunt [24-03-2010] – AO Winterweer op het spoor/Vervoerplan NS/ProRail	Dit punt wordt meegenomen in lopende in gesprekken met NS en ProRail. Het Beheerplan en het Vervoerplan zijn beide rond november 2010 beschikbaar.

Bijlage moties en toezeggingen

Omschrijving	Vindplaats	Stand van Zaken
De minister zal de Kamer informeren over de zogeheten «geluidsnuffelpaal» en de handhaving rondom geluidsoverlast door motoren.	Parlementair agendapunt [31-03-2010] – AO Moties en toezeggingen	Uit overleg met TNO blijkt dat een geluidsnuffelpaal naar verwachting technisch haalbaar is. Een vervolgingsbeleid en het opleggen van sancties op basis van een geluidsnuffelpaal is juridisch niet mogelijk, maar een dergelijk instrument kan wel een functie hebben als voorselectie bij de handhaving op geluid. De volgende stap is een overleg met de handhavers over deze optie. Indien de handhavers dit een goede optie vinden, wordt gekeken naar de financiële haalbaarheid. Zodra daar aanleiding toe is zal de Kamer hierover worden geïnformeerd.
De wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in het kader van de aanpak van kilometertellerfraude, zal aan het einde van het zomerreces 2010 aan de Kamer worden gezonden.	Parlementair agendapunt [31-03-2010] – AO Moties en toezeggingen	Het traject van dit wetsvoorstel loopt nog. Naar verwachting zal de Kamer het wetsvoorstel in het derde kwartaal van 2010 ontvangen.
De Lightrail Randstad zal worden meegenomen in de Visie Regionaal Openbaar Vervoer, welke na de zomer 2010 aan de Kamer zal worden gezonden.	Parlementair agendapunt [31-03-2010] – AO Moties en toezeggingen	Dit is onderdeel van de visie Regionaal OV en wordt overgelaten aan het nieuwe kabinet.
De minister zal de Kamer voor de zomer 2010 informeren over het versneld uitvoeren van de motie Koopmans (31 305-45) met betrekking tot de milieuzones voor personenauto's.	Parlementair agendapunt [31-03-2010] – AO Moties en toezeggingen	De wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 zal in het najaar 2010 naar de Kamer worden gezonden.
IVW/IOOV geven aan vervolgonderzoek in 2010 ter hand te nemen. Eind 2010 is er dan een gedegen overzicht beschikbaar van de veiligheid van de spoortunnels in Nederland. De Minister zal de Kamer van de bevindingen van de inspecties op de hoogte stellen.	Uitgaande brief [01-04-2010] – 20 102 452 Aanbieding onderzoeksrapport IVW/IOOV inzake Schiphol spoortunnel incident op 2 juli 2009	Tunnelinspecties zijn gaande en zodra gereed zal cf. toezegging informatie volgen.
De wijziging van de Loodsenwet zal medio 2011 aan de Kamer worden gezonden.	Parlementair agendapunt [21-04-2010] – AO Loodsenwet	Kamer is in juni 2010 geïnformeerd over op hande zijnde wijzigingen. Medio 2011 zal de Kamer nader worden geïnformeerd.
De minister zal een werkgroep in het leven roepen die met betrekking tot het Loodswezen onderzoek zal doen naar innovatie, differentiatie van de dienstverlening, administratieve lasten en flexibilisering van het toezicht, en zal de Kamer daarover informeren.	Parlementair agendapunt [21-04-2010] – AO Loodsenwet	De werkgroep is opgericht en aan de slag. De Kamer wordt medio 2011 nader geïnformeerd.
Een werkgroep zal naar aanleiding van het bevrozen van de kruissubsidiëring tot 2011, onderzoek doen naar de toekomst van kruissubsidiëring. De minister zal de Kamer over de resultaten van dat onderzoek informeren	Parlementair agendapunt [21-04-2010] – AO Loodsenwet	De werkgroep is opgericht en aan de slag. De Kamer wordt medio 2011 nader geïnformeerd.
De minister zal het uitvoeren van de eindevaluatie naar Bedienen op afstand breder betrekken, en ook ondermeer Schuttevaer benaderen.	Parlementair agendapunt [21-04-2010] – AO Loodsenwet	Er zal conform toezegging worden gehandeld.

Bijlage moties en toezeggingen

Omschrijving	Vindplaats	Stand van Zaken
De minister zal de Kamer informeren over de mogelijkheid van de inzet van de NH-90 helikopter voor NOGEPa ná 2013.	Parlementair agendapunt [21-04-2010] – AO Loodsenwet	In de zomer van 2010 vinden gesprekken plaats met NOGEPa en Defensie. De Kamer wordt op korte termijn geïnformeerd over de resultaten.
De minister zal de Kamer een overzicht doen toekomen van de kosten van het permanent beschikbaar houden van twee NH-90 helikopters, tegenover inhuur bij externe partijen.	Parlementair agendapunt [21-04-2010] – AO Loodsenwet	De Kamer wordt op korte termijn geïnformeerd.
De minister zal de opties onderzoeken om op langere termijn afspraken te maken over wederzijdse dienstverlening tussen publieke en private partijen bij de inzet van helikopters, en zal de Kamer daarover informeren.	Parlementair agendapunt [21-04-2010] – AO Loodsenwet	De Kamer wordt op korte termijn geïnformeerd.
De minister zal de Kamer nader informeren over de corridorbenadering, en zal daarbij het plan «Bollensprinter» van de ChristenUnie betrekken	Parlementair agendapunt [22-04-2010] – AO Nieuwe stations	Dit betreft een recent gedane toezegging waaraan momenteel wordt gewerkt.
De minister zal de transferiumstations betrekken bij de Visie Regionaal Openbaar Vervoer	Parlementair agendapunt [22-04-2010] – AO Nieuwe stations	Dit is onderdeel van de Visie Regionaal OV en wordt overgelaten aan het nieuwe kabinet.
De minister zal de Kamer, na overleg gevoerd te hebben met de regio, nader informeren over de mogelijkheid van het heropenen van het station Eijsden.	Parlementair agendapunt [22-04-2010] – AO Nieuwe stations	Er wordt momenteel aan uitvoering van de toezegging gewerkt. Zodra er iets te melden valt wordt de Kamer geïnformeerd.
De minister zal de Kamer nader informeren over de procedure die is gevolgd bij de concessie Emmen–Bargerés, en zal daarbij ook het reizigersonderzoek betrekken	Parlementair agendapunt [22-04-2010] – AO Nieuwe stations	Er vindt op korte termijn een vervolgoverleg plaats met de gemeente Emmen, provincie Drenthe en Prorail om over de toekomst van station Emmen Bargerés te spreken.
De minister zal in de Regiegroep OV-chipkaart de eindbeelden voor de OV-chipkaart bespreken en de Kamer berichten over de resultaten daarvan. Daarbij wordt ook het voorstel van Viziris over een stamkaart en dagkaarten voor visueel gehandicapten betrokken.	Parlementair agendapunt [22-04-2010] – AO OV-chipkaart	Kamer zal worden geïnformeerd in het kader van de voortgangsbrieff OV-chipkaart die op korte termijn verschijnt.
De minister bericht de Kamer over wanneer saldo gratis zal kunnen worden overgeboekt tussen OV-chipkaarten.	Parlementair agendapunt [22-04-2010] – AO OV-chipkaart	Het gratis overboeken van saldo is een verantwoordelijkheid van TLS en de OV-bedrijven. De kosten van het gratis overboeken moeten door deze bedrijven worden bekostigd. Momenteel wordt overleg gevoerd om te bezien in hoeverre gratis overboeken van saldo door deze bedrijven kan worden gefaciliteerd.
De minister bericht de Kamer schriftelijk over de planning van de volgende serie regio-onderzoeken van de commissie Kist naar de tariefswijzigingen tengevolge van de invoering van de OV-chipkaart.	Parlementair agendapunt [22-04-2010] – AO OV-chipkaart	De commissie Kist wacht nog op de planning van de overheden. Op korte termijn zal hierover duidelijkheid ontstaan, waarna de Tweede Kamer zal worden geïnformeerd.
De minister zal de kamer uiterlijk in de zomer van 2010 een schriftelijke reactie doen toekomen op de nieuwe rapportage van het Centraal Planbureau over de hoogwatergeul bij Kampen, die de commissie de minister zal toezenden.	Parlementair agendapunt [12-05-2010] – Vijftiende voortgangsrapportage Ruimte voor de Rivier.	De Kamer wordt hierover op korte termijn geïnformeerd.

Bijlage moties en toezeggingen

Omschrijving	Vindplaats	Stand van Zaken
De minister zegt de Kamer, naar aanleiding van vragen van het lid Meindersma, toe om bij die projecten die in een eerdere fase verkeren, zoveel mogelijk de «ver-Elverdinging» mee te nemen.	Parlementair agendapunt [16-03-2010] – Crisis- en Herstelwet	Het advies van de commissie Elverding heeft betrekking op projecten die onder de Tracéwet vallen. Voor de Chw- projecten die onder de procedure van de Tracéwet vallen, wordt al, voor zover mogelijk en nuttig, gewerkt volgens de adviezen van de commissie Elverding.
De minister zegt de kamer, naar aanleiding van een motie van het lid Meindersma, toe om jaarlijks over de voortgang van op de lijst van projecten onder de Crisis- en herstelwet voorkomende projecten te rapporteren, dus ook bij de Voorjaarsnota 2011	Parlementair agendapunt [16-03-2010] – Crisis- en Herstelwet	Door de minister is in het debat met de EK toegezegd om jaarlijks bij de Voorjaarsnota terug te komen op de realisatie van de Chw-projecten. Daarbij wordt aangegeven hoe de financiering en de snelheid van realisatie zich al dan niet doorvertalen in de kansen om een project nog voor 1 januari 2014 van een besluit te voorzien.
De minister zal in overleg treden met betrokken gemeenten en de provincie Noord-Holland over mogelijke aanvullende maatregelen om de overlast die veroorzaakt wordt door de N200 in de gemeente Haarlemmerliede te reduceren. In dat overleg/onderzoek zullen ook de opties van ondertunneling en afwaardering van de N200 en de financiële dekking van de maatregelen en een audit op de nu reeds geprognoseerde kosten voor ondertunneling worden betrokken. Samen met de reeds bestaande maatregelen zullen de aanvullende maatregelen worden opgenomen in een actieplan. De Kamer zal vóór de behandeling van het MIRT-projectenboek 2011 in het najaar van 2010 nader worden geïnformeerd.	Parlementair agendapunt [18-05-2010] – AO N200 bij Halfweg.	Rijkswaterstaat heeft opdracht gekregen tot het opstellen van het Actieplan N200 Halfweg. Met de regio heeft een startbijeenkomst plaatsgevonden. Mede naar aanleiding hiervan is door RWS een plan van aanpak opgesteld. B&W van Haarlemmerliede en Spaarnwoude heeft aangegeven hiermee akkoord te zijn. Inmiddels is er gestart is met de inhoudelijke werkzaamheden.
De minister van VenW zal in overleg treden met omwonenden over de methode van meten, en zal de Kamer daarover informeren.	Parlementair agendapunt [18-05-2010] – AO HSL/Betuweroute/vervoer gevaarlijke stoffen	Op 10 juni 2010 is overlegd met de betreffende gemeente. Tijdens dit overleg zijn afspraken gemaakt over een vervolgtraject met betrekking tot het doen van metingen. De Kamer zal naar verwachting in het najaar geïnformeerd worden.
De minister van VenW zal de HSA verzoeken een update te geven over de feitelijke situatie en het toekomstperspectief, en de minister zal de Kamer daarover zonnodig vertrouwelijk informeren.	Parlementair agendapunt [18-05-2010] – AO HSL/Betuweroute/vervoer gevaarlijke stoffen	De minister heeft het verzoek overgebracht aan HSA. Zodra hier aanleiding toe is zal de Kamer worden geïnformeerd.
De minister van VenW zal in de brieven naar aanleiding van de Bestuurlijke overleggen in gaan op Chemelot, en de maatregelen bij Dordrecht en Zwijndrecht.	Parlementair agendapunt [18-05-2010] – AO HSL/Betuweroute/vervoer gevaarlijke stoffen	De minister is in de brief naar aanleiding van de Bestuurlijke Overleggen MIRT van 15 juni 2010 ingegaan op de situatie bij Chemelot. Op korte termijn zal de Kamer nader geïnformeerd worden over mogelijke maatregelen bij Dordrecht en Zwijndrecht.
De minister van VenW zal op korte termijn schriftelijk reageren op de aanbevelingen van FNV Bondgenoten naar aanleiding van het incident in de Schipholtunnel.	Parlementair agendapunt [18-05-2010] – AO HSL/Betuweroute/vervoer gevaarlijke stoffen	De reactie op de brief van FNV-Bondgenoten zal op korte termijn aan de Kamer worden gezonden.

Bijlage moties en toezeggingen

Omschrijving	Vindplaats	Stand van Zaken
De minister van VenW zal de Kamer in de aanbiedingsbrief over Basisnet informeren over de mogelijkheid van het kapitaliseren van de externe omgevingskosten van het vervoer van gevaarlijke stoffen in het kader van het Basisnet spoor.	Parlementair agendapunt [18-05-2010] – AO HSL/Betuweroute/vervoer gevaarlijke stoffen	De Kamer wordt hierover geïnformeerd in september 2010.
De minister van VenW zal de Kamer in de aanbiedingsbrief van Basisnet informeren over de mogelijkheid van het hanteren van het criterium «leefbaarheid» bij het toepassen routedwang i.v.m. het vervoeren van gevaarlijke stoffen over spoor.	Parlementair agendapunt [18-05-2010] – AO HSL/Betuweroute/vervoer gevaarlijke stoffen	De Kamer wordt hierover geïnformeerd in september 2010.
De minister van VenW zegt toe dat hoe dan ook, linksom of rechtsom, zal worden voldaan aan de wettelijke normen, de normen in het tracébesluit. De minister van VenW zal nog nader terugkomen op hetgeen in het alignement wordt genoemd.	Parlementair agendapunt [18-05-2010] – AO HSL/Betuweroute/vervoer gevaarlijke stoffen	De Kamer wordt op korte termijn geïnformeerd.
De minister doet de Kamer binnen een half jaar een actualisatie toekomen van de prestatiecijfers van het openbaar vervoer, en in het bijzonder de gemeentelijke vervoerbedrijven.	Parlementair agendapunt [19-05-2010] – AO openbaar vervoer in de 3 grote steden.	Dit betreft een recent gedane toezegging waaraan momenteel wordt gewerkt.
De minister bericht de Kamer schriftelijk over de kosten van de mogelijkheden om zoveel mogelijk treinen van toiletten te voorzien.	Parlementair agendapunt [19-05-2010] – AO openbaar vervoer in de 3 grote steden.	De NS is om nadere informatie gevraagd. Als deze informatie is ontvangen, zal de Kamer worden geïnformeerd.
De Kamer zal deze zomer worden geïnformeerd over de resultaten van de gebruikersenquête scootmobiel en de opfriscursus en zal de demontabele trainingsbaan inbrengen als suggestie ter invulling van het praktijkdeel van de cursus.	Parlementair agendapunt [19-05-2010] – AO Verkeersveiligheid/CBR/Landbouwverkeer	De Kamer zal op korte termijn worden geïnformeerd.
Het Actieplan verbetering verkeersveiligheid motorrijders wordt deze zomer aan de Kamer toegezonden.	Parlementair agendapunt [19-05-2010] – AO Verkeersveiligheid/CBR/Landbouwverkeer	De Kamer zal in het najaar van 2010 nader worden geïnformeerd.
De minister zal de Kamer informeren over het bericht dat er een daling is in het gebruik van landbouwvoertuigen voor transportdoeleinden.	Parlementair agendapunt [19-05-2010] – AO Verkeersveiligheid/CBR/Landbouwverkeer	De Kamer wordt hierover op korte termijn geïnformeerd.
De minister zal naar aanleiding van de aanbevelingen van de Vereniging Verkeersslachtoffers in het Nationaal Mobiliteitsberaad (NMB) de wens aankaarten om veiligheid onderdeel te laten maken van de concessieverlening regionaal openbaar vervoer, en zal de Kamer daarover informeren.	Parlementair agendapunt [19-05-2010] – AO Verkeersveiligheid/CBR/Landbouwverkeer	De decentrale overheden zijn hierover in de zomer van 2010 benaderd.
De minister zal de toepassing van de CROW-richtlijnen voor fietsinfrastructuur in het NMB aan de orde stellen en de Kamer hierover informeren.	Parlementair agendapunt [19-05-2010] – AO Verkeersveiligheid/CBR/Landbouwverkeer	Het onderwerp wordt geagendeerd in het Nationaal Mobiliteits Beraad van 23 september 2010. De Kamer zal aansluitend over de uitkomst worden geïnformeerd.

Bijlage moties en toezeggingen

Omschrijving	Vindplaats	Stand van Zaken
De Kamer zal nader worden geïnformeerd over de normen van de prestatie-indicatoren bij het CBR.	Parlementair agendapunt [19-05-2010] – AO Verkeersveiligheid/CBR/Landbouwverkeer	15-07-2010 Het voorstel van het CBR zal worden besproken, waarna de indicatoren kunnen worden vastgesteld. Daarna zal de kamer worden geïnformeerd.
De minister zal vóór een te houden VAO Verkeersveiligheid Landbouwverkeer de Kamer informeren over de administratieve lasten rond het snelheidsbord versus de herkenningsplaat en versus het kenteken voor landbouwvoertuigen.	Parlementair agendapunt [19-05-2010] – AO Verkeersveiligheid/CBR/Landbouwverkeer	De Kamer zal hierover op korte termijn worden geïnformeerd.
De minister zal de Kamer nader informeren over de resultaten van de proef in de politieregio Rijnmond met het uitlezen van de zwarte doos in auto's.	Parlementair agendapunt [19-05-2010] – AO Verkeersveiligheid/CBR/Landbouwverkeer	Deze toezegging ligt primair ter beantwoording bij BZK.
De in de brief Aanpak wegtunnels (32 123 A, nr. 101, 25 maart 2010) genoemde onduidelijkheden blijken zich in de landtunnel A2 voor te doen. Minister is in gesprek met de gemeente Utrecht. Zodra hierover meer duidelijk is, zal de Kamer hierover worden bericht.	Uitgaande brief [16-04-2010] – 201 055 089 049 Commissieverzoek Aanpak wegtunnels	De Kamer zal op korte termijn worden geïnformeerd.
De minister zal de TK op de hoogte houden van het moment dat het Tracébesluit A74 getekend wordt.	Uitgaande brief [27-04-2010] – 20 103 672 A74	De planning is dat het tracébesluit in het 3e kwartaal van 2010 wordt genomen.
In het najaar zal de Kamer geïnformeerd worden over de uitkomsten van het bestuurlijk overleg inzake realisatie Kierbesluit Haringvlietsluizen.	Uitgaande brief [31-05-2010] – 2 010 853 Realisatie Kierbesluit Haringvlietsluizen	De Kamer wordt conform planning in het 4e kwartaal hierover geïnformeerd
De minister doet de Kamer uiterlijk aan het eind van de zomer van 2010 schriftelijk informatie toekomen over de stand van zaken in het project Galileo.	Parlementair agendapunt [23-06-2010] – Transportraad	De informatie wordt op korte termijn aan de Tweede Kamer toegestuurd.
De minister bericht de Kamer binnen twee maanden over de resultaten van het overleg tussen Europese Commissie en nationale handhavers over de handhaving van de verordening inzake passagiersrechten in de luchtvaart.	Parlementair agendapunt [23-06-2010] – Transportraad	Dit betreft een recente toezegging waaraan momenteel wordt gewerkt
De minister bericht de Kamer in september over de regionale pilots in het kader van «Een fiets voor een nummerplaat».	Parlementair agendapunt [23-06-2010] – AO Fietsen	De Kamer zal in september 2010 worden geïnformeerd over aard en opzet van de experimenten.
De minister bericht de Kamer op 23 september 2010 over de benodigde financiering voor 100 000 respectievelijk 200 000 extra stallingplaatsen bij stations.	Parlementair agendapunt [23-06-2010] – AO Fietsen	Hierover wordt de Kamer conform de toezegging geïnformeerd.
De minister doet de Kamer in 2010 een actieplan verkeersveiligheid toekomen, met specifieke aandacht voor fietsveiligheid.	Parlementair agendapunt [23-06-2010] – AO Fietsen	Eind 2010 ontvangt de Kamer een actieplan verkeersveiligheid, waarin specifieke aandacht wordt besteed aan fietsveiligheid.

Bijlage moties en toezeggingen

Omschrijving	Vindplaats	Stand van Zaken
Na beëindiging van de status Groot Project zegt de Minister toe in elk geval jaarlijks, ruim voor de behandeling van het MIRT in de kamer, de Kamer op de hoogte te stellen van de groei in het gebruik, de ontwikkeling van de exploitatie en belangrijke ontwikkelingen inzake de Betuweroute.	Uitgaande brief [07-06-2010] – 20 105 647 Betuweroute	De Kamer wordt hierover voor het eerst in het voorjaar van 2011 geïnformeerd.

6.2 Bijlage Overzichtsconstructie BES

In het kader van de toekomstige verantwoordelijkheid voor de luchtvaart- en scheepvaartveiligheid op de eilanden Bonaire, St. Eustatius en Saba (BES-eilanden) is eind 2008 binnen VenW een projectorganisatie BES opgezet, onder coördinatie en verantwoordelijkheid van de Inspectie VenW. Doel van de projectorganisatie is om voorbereidingen te treffen zodat in het thans beoogde transitiejaar 2011 op de BES-eilanden zowel de luchthaveninfrastructuur als het toezicht op luchtvaart en scheepvaart voldoen aan de internationale veiligheidseisen. Om de luchthaveninfrastructuur op peil te brengen is in de jaren 2009 t/m 2012 in totaal € 15 mln. ter beschikking gesteld en € 5 mln. t.b.v. de waterzuivering.

Naast deze middelen is door BZK een departementale verdeling vastgesteld van de beschikbare middelen voor de BES op basis van het rapport van de commissie Havermans. Voor het ministerie van VenW is de bijdrage vastgesteld op structureel € 3,0 mln per jaar met ingang van 2011. Deze middelen worden ingezet op de eilanden Bonaire, St. Eustatius en Saba ten behoeve van de volgende doeleinden:

- Maritiem
- Luchtvaart
- Vervoer over land
- Gevaarlijke stoffen (lucht, land, water)
- Meteorologie, seismologie en vulkaanbewaking
- Waterkwaliteit

Op dit moment wordt gewerkt aan een concreet pakket van alle maatregelen op het gebied van bovenstaande beleidsterreinen, hetgeen onder andere resulteert in een nadere onderverdeling van deze middelen over deze beleidsterreinen.

Artikelonderdeel	Omschrijving	Inzet	T/m 2010	2011	2012	2013	2014	2015
33.03.05	Luchtvaartveiligheid BES	Renovatie Start- en Landingsbaan Bonaire	12 200	3 104	1 001			
IF 11.03.02	Realisatieprogramma waterbeheren	Waterzuivering	5 000					
Inzet Havermans artikel 41.04.04	Internationaal beleid VenW	Diversen (zie boven)		3 000	3 000	3 000	3 000	3 000

6.3 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. mobiliteits- examens	32.01	6 000	www.cbr.nl
Stichting Nationale en Internati- onale Wegvervoer Organisatie (NIWO)	X	X	afgeven vergunningen	35.04.04		www.niwo.nl
Stichting Airport Coordination Netherlands (SACN)		X	slottoewijzing	n.v.t.		www.slotcoordina- tion.nl
Innovam Branche Kwalificatie Instituut van de stichting VAM (IBKI)	X	X	afnemen examen rij-instructeur, APK-keurmeester	n.v.t.		www.ibki.nl
Instellingen belast met afnemen examens klein vaarbewijs klein vaarbewijs ANWB en KNBRD, KNWV, NWB, KNMC	X	X	afnemen examen klein vaarbewijs	n.v.t.		www.vamex.nl
Bevoegde Autoriteiten Rijnvaart Havenbeheerders		X X	div. bevoegdheden zorgdragen voor ontvangst- inrichtingen voor scheeps- afval	n.v.t. 33.02.02		n.v.t div.
Rijkshavenmeester Rotterdam	X	X	havenverkeersleiding	33.02.02		www.portofrotter- dam.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	classificeren van schepen	n.v.t.		div.
Keuringsinstanties Pleziervaar- tuigen		X	keuren pleziervaartuigen	n.v.t.		div.
Keuringsinstanties Scheepsuit- rusting		X	keuren scheepsuitrusting	n.v.t.		div.
Keuringsartsen Scheepvaart APK-erkenninghouders		X	medische keuring	n.v.t.		div.
Stichting Inschrijving Eigen Vervoer (SIEV)	X	X	keuren motorvoertuigen	n.v.t.		div.
Commissie Examens Scheeps- werktuigkundigen		X	inschrijven eigen vervoer	34.01.06		www.siev.nl
Commissie Stuurliedenexamens		X	afnemen examens scheepswerktuigkundigen	n.v.t.		n.v.t.
Commissie Zeevisvaartexamens		X	afnemen examens stuurlieden	n.v.t.		n.v.t.
Landelijke Examencommissie verkeersinformatie en verkeers- aanwijzingen (scheepvaart)		X	afnemen examens zeevisvaart	n.v.t.		n.v.t.
Landelijke Examencommissie verkeersinformatie en verkeers- aanwijzingen (scheepvaart)		X	afnemen examen verkeersinformatie- en aanwijzingen	n.v.t.		n.v.t.
Regionale Examencommissies verkeersinformatie en verkeers- aanwijzingen (scheepvaart)		X	afnemen examen verkeersinformatie- en aanwijzingen	n.v.t.		n.v.t.
Examencommissies luchtvaart		X	afnemen examen luchtvaart- examens	n.v.t.		n.v.t.
Commissie van advies inzake opleidingen en examens betref- fende 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 loodsexamens	33.02.02		n.v.t.
Commissie van Beroep Loodsen- examens		X	beroepsinstantie loods- examens	33.02.02		n.v.t.

Bijlage ZBO's en RWT's

Naam organisatie	RWT	ZBO	Functie	Begrotings- artikel(en)	Raming	URL
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 Afvalstoffen Binnenvaart (SAB)	X		afgeven olieafgifteboekje	36.04.03		www.sabni.nl
ProRail	X		beheren spoorinfrastructuur	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 westerschelde- tunnel	n.v.t.		www.westerschelde- tunnel.nl
Regionale luchthavens ¹⁾	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 2010–2011 zullen enkele ZBO's, als gevolg van de Kaderwet ZBO's, worden opgeheven of worden samengevoegd met andere ZBO's.

6.4 Lijst met afkortingen

A.

AAS	Amsterdam Airport Schiphol
ABM	Actief bodembeheer Maas
ABP	Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds
ABR	Actief bodembeheer Rijntakken
ABvM	Anders Betalen voor Mobiliteit
AGOR	Actuele grond- en oppervlaktewater regime
AIS	Automatic Identification System
AIVD	Algemene Inlichtingen en veiligheidsdienst
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.

BBP	Bruto Binnenlands Produkt
BDU	Brede Doeluitkering
BES	Bonaire, st. Eustatius en Saba
BIBOB	(wet) bevordering integriteitsbeoordelingen door het openbaar bestuur
BKL	Basiskustlijn
BKMW	Besluit Milieukwaliteitseisen en Monitoring Water
BLD	Baten-Lastendienst
BLS	Baten-Lastenstelsel
B&O	Beheer en Onderhoud
BuZa	Ministerie van Buitenlandse Zaken
BZK	Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

C.

CBR	Stichting Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen
CBS	Centraal Bureau voor de Statistiek
CBV	Comité voor Binnenvaartveiligheid
CCR	Centrale Commissie voor de Rijnvaart
CEMT	Conferentie van Europese Transportministers
CenD	Centrale Diensten
CO ₂	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
EPCIP	European Program for Critical Infrastructure Protection
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
ETS	Emission Trading System

Lijst met afkortingen

EUMESTAT	European Organisation for the Exploration Meteorological Satellites
F.	
FAA	Federal Aviation Administration
FABEC	Functional Airspace Block Europe Central
FES	Fonds Economische Structuurversterking
G.	
GGOR	Gewenste Grond- en Oppervlaktewater Regime
GIS	Geluidsisolatieproject Schiphol
GNB	Gemeenschappelijk Nautisch Beheer
GOV	Gratis Openbaar Vervoer
GVB	Gemeentelijke Vervoerbedrijven
GTI	Grote Technologische Instituten
GMES	Global Monitoring for Environment and Security
GWW	Grond- Weg en Waterbouwprojecten
H.	
HNS	Hazardous and Noxious Substances
HSL	Hogesnelheidslijn
HGIS	Homogene Groep Internationale Samenwerking
HOI	Havenontvangst Installatie
HOV	Havenontvangst voorzieningen
HNR	Het Nieuwe Rijden
HSA	High Speed Alliance
HWBP	Hoogwaterbeschermingsprogramma
HWN	Hoofd Wegennet
I.	
IBN	Integraal 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
J.	
JAA	Joint Aviation Administration
K.	
KDC	Knowledge Development Center
KIS	Kennisinfrastructuur
KNMI	Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut
KNRM	Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij
KpVV	Kennisplatform Verkeer en Vervoer
KRM	Kaderrichtlijn Mariene Strategie
KRW	(Europese) Kaderrichtlijn Water
Kton	Kiloton (miljoen kilo)

Lijst met afkortingen

L.

LCC	Life Cycle Costs
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
LRT	Landelijke Rapportage Toetsing
LZV	Langere, Zwaardere Vrachtwagens
LDen	Day-evening-night level

M.

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
MON	Mobiliteitsonderzoek Nederland
MOU	Memorandum of Understanding
Mton	Megaton (miljard kilo)
MTOW	Maximum take off weight
MTR	Maximaal Toelaatbaar Risico
MTR	Mid-term Review
MUAC	Maastricht Upper Area Control Centre

N.

NAVO	Noord-Atlantische Verdragsorganisatie
NBW	Nationaal Bestuursakkoord Water
NGO	Niet Gouvernementele Organisatie
NIWO	Stichting Nationale en Internationale Wegvervoerorganisatie
NLR	Nationaal Lucht- en Ruimtevaart Laboratorium
NMCA	Nationale Markt en capaciteitsanalyse
NML	Stichting Nederland Maritiem Land
NNI	Nederlands Normalisatie Instituut
NOMO	Nota Mobiliteit
NO _x	Stikstofoxiden
NO ₂	Stikstofdioxide
NS	Nederlandse Spoorwegen
NSL	Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit
NSR	NS-Reizigers
NV	Naamloze vennootschap
NW4	Vierde nota Waterhuishouding
NWP	Nationaal Waterplan

O.

OAG	Official Airline Guide
OEI	Overzichten Effecten Infrastructuur
OPC	Expertisecentrum Consumenteninspraak Regionaal Openbaar Vervoer
OSPAR	Oslo–Parijs
OV	Openbaar vervoer
OV SAAL	Openbaar Vervoer Schiphol–Amsterdam–Almere–Lelystad
OMI	Ozon Monitoring Instrument

P.

PAGE	Plan van Aanpak Goederen Emplacementen
------	--

Lijst met afkortingen

PKB	Planologische Kernbeslissing
PMR	Project Mainportontwikkeling Rotterdam
PPS	Publiek-private samenwerking
PSC	Port State Control
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
RVS	Raad van State
RVVP	Regionaal Verkeers- en Vervoersplan
RWS	Rijkswaterstaat
RWT	Rechtspersoon met een wettelijke taak
S.	
SES	Single European Sky
SESAME	Single European Sky Implementation Program
SGBP's	Stroomgebiedbeheersplannen
SMI	Subsidieregeling Maritieme Innovatie
SO ₂	Zwavel 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
STCW	Standards of Training Certification Watchkeeping for Seafarers
STS	Stoptonend Sein
SVOV	Sociale Veiligheid Openbaar Vervoer
SVW	Scheepvaartverkeerswet
SWOV	Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid
SZW	Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid
T.	
TAF	Terminal Aerodrome Forecast
TCI	Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten
TEN	Trans Europees Netwerk
TFMM	Taskforce Mobiliteitsmanagement
TK	Tweede Kamer
TNO	Nederlandse Organisatie voor Toegepast Natuurwetenschappelijk Onderwijs
TRG	Totaal Risicogewicht Grenswaarde
TSI SRT	Technical Specification for Interoperability Safety in Railway Tunnels
TVG	Totaal Volume Geluid
U.	
UWV	Uitkeringsinstituut Werknemers Verzekeringen
V.	
VNK	Veiligheid Nederland in kaart
VNSC	Vlaams-Nederlandse Scheldec commissie
VROM	Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu

Lijst met afkortingen

W.	
WHO	World Health Organisation
WMO	Wereld Meteorologische Organisatie
Z.	
ZBO	Zelfstandig Bestuursorgaan