

Vergaderjaar 2006–2007

30 800 XII

Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2007

Nr. 2

MEMORIE VAN TOELICHTING

Inhoudsopgave	Blz.
A. ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING BIJ HET WETSVOORSTEL	2
Wetsartikel 1 (uitgaven/verplichtingen en ontvangsten)	2
Wetsartikel 2 (begroting baten-lastendienst)	2
Wetsartikel 4 (wijziging van de reikwijdte van de accountantsverklaring)	2
B. DE BEGROTINGSTOELICHTING	4

A. ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING BIJ HET WETSVORSTEL

Wetsartikel 1 (uitgaven/verplichtingen en ontvangsten)

De begrotingen 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 de begroting van het ministerie van Verkeer en Waterstaat voor het jaar 2007 vast te stellen.

Alle voor dit jaar vastgestelde begrotingswetten tezamen vormen de Rijksbegroting voor het jaar 2007. Een toelichting bij de Rijksbegroting als geheel is opgenomen in de Miljoenennota 2007.

Met de vaststelling van dit wetsartikel worden de uitgaven, verplichtingen en ontvangsten voor het jaar 2007 vastgesteld. De in die begroting opgenomen begrotingsartikelen worden in onderdeel B van deze memorie van toelichting toegelicht (de zogenaamde begrotingstoelichting).

Wetsartikel 2 (begroting baten-lastendiensten)

Met de vaststelling van dit wetsartikel worden de baten en lasten en de kapitaaluitgaven en -ontvangsten van de baten-lastendiensten Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut en Rijkswaterstaat voor het jaar 2007 vastgesteld.

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

Wetsartikel 4 (wijziging van de reikwijdte van de accountantsverklaring)

In maart 2005 is door de Minister van Financiën met de Tweede Kamer overleg gevoerd over de uitkomsten van het *interdepartementale beleidsonderzoek (IBO) regeldruk en controletoren* en de naar aanleiding daarvan door het kabinet in december 2004 gedane voorstellen. Tijdens het algemeen overleg op 2 en 3 maart 2005 en in de brief van 9 maart 2005 (Kamerstukken II, 29 949 en 29 950, nr. 5) is toegezegd de getrouwbeeldverklaring van de departementale auditdiensten parallel aan de gewijzigde bedrijfsvoeringsparagraaf over het verslagjaar 2007 in te voeren. De departementen hebben sindsdien belangrijke voortgang geboekt met het treffen van de hiervoor noodzakelijke maatregelen. Om op het ingroeitraject naar met name de getrouwbeeldverklaring geen wettelijke obstakels te laten ontstaan, dienen enkele bepalingen in de Comptabiliteitswet 2001 (CW 2001) te worden aangepast. Dat zal regulier gebeuren via het moderniseringsproject van die wet dat thans gaande is. Om de getrouwbeeldverklaring al over het jaar 2007 te kunnen toepassen is echter een tijdelijke – op het jaar 2007 gerichte – afwijking van de wet nodig. Dat gebeurt via het onderhavige wetsartikel. Het betreft concreet de aanpassing van artikel 66, vijfde en zesde lid, van de CW 2001. De gewijzigde insteek voor de bedrijfsvoeringsparagraaf in het jaarverslag leidt niet tot een aanpassing van de CW 2001. De inhoud van die paragraaf wordt in de Rijksbegrotingsvoorschriften geregeld.

Samengevat komen de wijzigingen in de bedrijfsvoeringsparagraaf en in de accountantsverklaring op het volgende neer.

Over eventuele rechtmatigheidsfouten en -onzekerheden die de terzake gestelde artikelsgewijze tolerantiegrenzen te boven gaan, zal door de betrokken minister in de bedrijfsvoeringsparagraaf van zijn departementaal jaarverslag worden gerapporteerd. De departementale auditdienst verstrekt bij het aldus opgestelde jaarverslag (en saldibalans) een getrouwbeeldverklaring in plaats van een zogenaamde eisenverklaring. De getrouwbeeldverklaring heeft betrekking op de elementen die onder a tot en met d van het nieuwe zesde lid van artikel 66 in de CW 2001 zijn opgenomen. Daarbij beoordeelt de auditdienst op grond van onderdeel b of de rapportage over de rechtmatigheid van de begrotingsuitvoering klopt en op grond van onderdeel d of er in het jaarverslag eventueel sprake is van strijdigheid tussen de gepresenteerde financiële informatie en de opgenomen beleidsinformatie.

Om aan te sluiten bij de in artikel 58 gehanteerde terminologie wordt in lid 6 van artikel 66 gesproken van *deugdelijke weergave* in plaats van de in accountantskring gebruikelijke formulering van *getrouwe weergave*. Daarmee wordt echter hetzelfde bedoeld. Het is geen bezwaar dat de accountant in zijn verklaring het begrip *getrouwe weergave* gebruikt.

De oordeelsvorming van de Rekenkamer blijft ten opzichte van het verleden ongewijzigd.

In het oude vijfde lid van artikel 66 kan de reikwijdte van de accountantsverklaring (een verklaring omtrent de financiële informatie in het jaarverslag en de saldibalans) worden geschrapt. De reikwijdte staat thans geheel in het zesde lid.

De formulering van de aanhef van het onderhavige wetsartikel luidende: «...komt voor de accountantsdienst van het ministerie van Verkeer en Waterstaat voor het jaar 2007 als volgt te luiden» is zodanig gekozen, dat de accountantsdienst de gewijzigde reikwijdte van de verklaring zowel dient toe te passen met betrekking tot het departementale jaarverslag van het betrokken departement als met betrekking tot een eventueel niet-departementaal jaarverslag waarvoor de betrokken minister verantwoordelijk is (zoals bijvoorbeeld een jaarverslag van een begrotingsfonds of van een van de begrotingshoofdstukken I, II, IV of IXA).

Er wordt in de wettekst nog gesproken van *accountantsdienst* in plaats van *auditdienst*, omdat die terminologie in de Comptabiliteitswet 2001 nog wordt gehanteerd. Bij de voorziene modernisering van de Comptabiliteitswet zal *accountantsdienst* worden vervangen door *auditdienst*.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
K. M. H. Peijs

B. DE BEGROTINGSTOELICHTING

Inhoudsopgave	blz.
1. Leeswijzer en toelichting	5
2. De beleidsagenda	7
3. Afkortingenlijst	24
4. De beleidsartikelen	28
5. De niet-beleidsartikelen	117
6. Bedrijfsvoeringsparagraaf	125
7. Baten-lastendiensten	128
8. Verdiepingshoofdstuk	137
9. Bijlage: Moties en toezeggingen	158
10. Bijlage: Lijst van ZBO's en RWT's	192
11. Bijlage: Programma Filevermindering	193

1. LEESWIJZER

De begroting opent met de beleidsagenda. Die beschrijft de beleidsprioriteiten van VenW voor 2007. Daarmee vormt de beleidsagenda meteen de eerste aanzet voor de discussie over de VenW-begroting 2007.

Na de beleidsagenda komen de beleidsartikelen (31 t/m 38) aan bod. De beleidsartikelen bieden systematisch inzicht in doelstellingen en de producten waarmee ze worden gerealiseerd, de hoeveelheid geld die daarmee is gemoeid en de manier waarop de evaluatie plaatsvindt.

VVD-kamerlid Hofstra heeft op 15 juni 2006 tijdens het wetgevingsoverleg over het jaarverslag van VenW verzocht om een integraal overzicht van ontwikkelingen van verkeer en vervoer en de inzet van VenW om de filezwaarte terug te dringen. Het integrale overzicht dat het Kamerlid Hofstra verzoekt wordt gegeven in artikel 34 van dit begrotingshoofdstuk. Het jaarverslag 2005 was nog gebaseerd op de oude begrotingsindeling, waarbij dit integrale overzicht inderdaad nog ontbrak. Vanaf de begroting 2006 bevat het begrotingshoofdstuk XII per artikel een integraal overzicht van de beleidsdoelstellingen van VenW en de producten om die te realiseren. Bij de artikelonderdelen is daarbij aangegeven hoeveel geld daar (extracomptabel) mee is gemoeid (binnen het Infrastructuurfonds en de Brede Doeluitkering) en welke meetbare gegevens betrekking hebben op deze doelstellingen. In 2006 wordt het Kennisinstituut voor Mobiliteit (KiM) opgericht. Het doel van dit Kennisinstituut is nog meer inzicht te verschaffen in de mobiliteitsproblematiek. Het KiM zal dan ook kennisproducten uitbrengen die dit integrale inzicht kunnen bevorderen (zie ook Hoofdstuk 2 beleidsagenda, onder «professionalisering van de kennisorganisatie»).

Dit jaar is er, in lijn met de mogelijke vorming van een baten-lastendienst Inspectie VenW, voor gekozen ook de producten en diensten van de Inspectie VenW onder te brengen bij de (beleids)artikelen om een nog beter integraal beeld te geven van de inspanningen die Verkeer en Waterstaat verricht op de diverse beleidsdoelen. Artikel 38 komt daarmee met ingang van 2007 te vervallen.

De Inspectie VenW kent 12 domeinen van toezicht die in artikel 38 waren onderverdeeld in drie hoofddomeinen van toezicht, te weten: land, water en lucht. Deze domeinen zijn niet één op één op te delen over en binnen de diverse beleidsartikelen. Bij de verdeling van artikel 38 is dan ook gekozen (zowel middelen als taken) gebruik te maken van het zwaartepuntprincipe. Dit betekent dat de in een beleidsartikel opgenomen activiteiten (en de bijbehorende middelen) van de Inspectie VenW tevens een bijdrage kunnen leveren aan de doelstellingen van andere artikelen en artikelonderdelen. Dit is ook op die plekken toegelicht.

De prestatie-indicatoren van de Inspectie VenW zijn tevens verdeeld over de diverse beleidsartikelen. Ten behoeve van de volgende begroting zal worden gewerkt aan het verbeteren van de indicatoren van de Inspectie VenW om een betere aansluiting te krijgen tussen de activiteiten van de Inspectie en de operationele doelstelling van het betreffende beleidsartikel.

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

Deze begroting bevat verder:

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

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

Ontwikkeling meetbare gegevens

Naar aanleiding van de motie-Douma c.s. (Kamerstukken II, 2004–2005, 29 949, nr. 11), die is aangenomen bij de behandeling van de evaluatie VBTB in de Tweede Kamer, heeft elke minister in juni 2006 een brief aan de Kamer gezonden waarin aangegeven is in hoeverre aan de beleidsartikelen in zijn of haar begroting concrete doelstellingen zijn gekoppeld. In die gevallen waar dat (nog) niet mogelijk is, is door de desbetreffende minister aangegeven wat daarvan de reden is.

VenW heeft de Tweede Kamer op 23 juni 2006 geïnformeerd (FMC/2006/1850; Kamerstuk 2005–2006, 29 949, nr. 45). In de VenW-begroting doet de beschreven situatie zich voor bij één geoperationaliseerde doelstellingen: bestuurlijke organisatie en instrumentatie (artikel 31). Voor een toelichting wordt verwezen naar de betreffende brief.

Onderbouwing in producten en integrale uitgaven

VenW heeft de artikelen in de begroting 2006 volledig onderbouwd in producten en die geraamd tegen integrale uitgaven. VenW loopt daarmee rijksbreed voorop. Werken met integrale uitgaven is immers (nog) niet in de regelgeving van de Comptabiliteitswet beschreven.

Dit houdt concreet in dat VenW in de begroting niet spreekt over instrumenten, maar over producten. Het betekent ook dat het onderscheid tussen programma- en apparaatuitgaven binnen een artikel niet langer meer wordt gehanteerd. De apparaatuitgaven, maar ook de agentschapbijdragen, worden vanaf nu toegerekend aan verschillende producten. Daarmee wordt helder wat de integrale kosten per product zijn. Overigens blijft in de tabel «budgettaire gevolgen van beleid», die bij elk artikel is opgenomen, wel zichtbaar wat op artikelniveau wordt geraamd aan programma-uitgaven, apparaatuitgaven en agentschapbijdragen.

Omdat de begroting 2005 nog werkte met de «oude» instrumentenstructuur, zijn de realisatiecijfers voor het jaar 2005 in deze begroting (in de tabellen budgettaire gevolgen van beleid) omgezet van de oude structuur (het jaarverslag 2005) naar de nieuwe structuur (deze begroting). Net als voor de begroting 2006, is op basis van een verdeelsleutel technisch geconverteerd.

2. BELEIDSAGENDA 2007: BELOFTES WAARMAKEN – AMBITIES UITWERKEN

Verkeer en Waterstaat in 2007:

- HSL-Zuid en de Betuweroute worden in gebruik genomen;
- uitrol OV-Chipkaart krijgt definitief vorm;
- projecten voor de eerste fase van Anders Betalen voor Mobiliteit – de versnellingsprijs – gaan in procedure;
- 1300 kilometer achterstallig wegonderhoud is weggewerkt;
- met een aangescherpte doelstelling op weg naar nóg minder verkeersdoden in 2010;
- duidelijkheid over de A4 Midden–Delfland en over de verkeerskundige en ruimtelijke toekomst van de Noordvleugel van de Randstad;
- nieuwe uitgangspunten voor Waterveiligheid in de 21e eeuw;
- start van de uitvoering van Ruimte voor de Rivier en Zwakke Schakels Kust en nemen van maatregelen om primaire waterkeringen te versterken;
- start van de uitvoering van het Project Mainport Rotterdam (PMR), op weg naar de «eerste plons» voor de Tweede Maasvlakte in 2008;
- uitwerking van de regionale netwerkanalyses in bestuurlijke en financiële afspraken;
- 22% minder vergunningen, 30% minder administratieve lasten voor bedrijven en 28,5% minder administratieve lasten voor burgers.

Nederland werkt weer. De economie trekt aan en de sociaal-economische seinen voor de komende jaren staan op groen. Om die ontwikkeling te ondersteunen is het voor het ministerie van Verkeer en Waterstaat (VenW) zaak om in 2007 invulling te geven aan de dragende gedachte uit de Nota Mobiliteit, namelijk dat mobiliteit een voorwaarde is voor economische groei.

Gezien de grote vraagstukken waar Nederland voor staat is het belangrijk dat het tempo erin blijft. Met de plannen en projecten in deze beleidsagenda wil VenW op een duurzame manier vorm blijven geven aan een sterk, mobiel en bereikbaar Nederland, nu en in de toekomst.

Tegen deze achtergrond is 2007 voor VenW een jaar van oogsten en zaaien tegelijk. De insteek daarbij is allereerst het werken aan de *concrete doelstellingen* die aan het begin van deze kabinetsperiode zijn vastgesteld, bijvoorbeeld op het gebied van onderhoud aan wegen, spoor en vaarwegen, verkeersveiligheid, en de voortgang in grote projecten als HSL-Zuid, Betuweroute en PMR.

Daarnaast gaat het om de *uitwerking van nieuwe visies en ambities* voor mobiliteit en water, in nauwe samenhang met de uitvoering van het nationaal ruimtelijk beleid uit de Nota Ruimte. De Nota Mobiliteit heeft sinds begin 2006 een wettelijke status. Dat was niet alleen een mijlpaal, maar luidde ook een periode van nieuwe activiteit in. De kaders en doelstellingen voor 2020 die in de Nota Mobiliteit zijn vastgelegd, moeten nu beleidsmatig worden uitgewerkt in plannen en uitvoeringsprogramma's, bijvoorbeeld bij Anders Betalen voor Mobiliteit. Op waterterrein gaat het volgend jaar onder andere om de invulling en uitwerking van de lopende discussie over Waterveiligheid 21e eeuw.

Ten slotte is VenW uitermate serieus aan de slag met de *veranderopdracht* die voortvloeit uit het Programma Andere Overheid, de «minder regelsdoelstelling» van het kabinet en de Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten (Commissie Duivesteijn).

Hierop aansluitend heeft VenW in het begrotingsjaar 2007 vier prioriteiten. Drie daarvan zijn beleidsinhoudelijk: -1- **wegonderhoud en filebestrijding** -2- **stedelijke netwerken en de mainports** -3- **duurzaam**

waterbeleid. Dwars door de inhoud heen beïnvloedt prioriteit -4- **anders werken** in hoge mate de manier waarop VenW zijn doelstellingen wil bereiken. De beleidsagenda 2007 is rond deze vier prioriteiten opgebouwd.

1. Wegonderhoud en filebestrijding

Ondanks alle inspanningen van VenW en andere partijen groeit het aantal automobilisten dat dagelijks in de file staat helaas nog steeds. Het feit dat het Nederlandse wegennet de komende jaren op de schop gaat vanwege extra onderhoud is een reden temeer om alles op alles te zetten om te werken aan extra maatregelen op korte termijn die de dagelijkse files zoveel mogelijk indammen.

Stand van zaken onderhoud en antifeileplan-ZSM (kabinetsprioriteiten)

Aan het begin van deze kabinetsperiode heeft VenW veel extra geld vrijgemaakt voor de aanpak van achterstallig wegonderhoud en voor de spitsstroken, wegverbredingen en andere maatregelen uit het antifeileplan Zichtbaar-Snel-Meetbaar (ZSM). Veel daarvan is inmiddels gerealiseerd, maar in 2007 staan er ook nog veel activiteiten op de rol.

Voor de aanpak van het achterstallig onderhoud geldt dat dit niet alleen nodig is voor de doorstroming, maar zeker ook voor de veiligheid. De afgesproken doelstelling is om vóór eind 2007 1300 kilometer asfalt te vervangen, boven op het reguliere onderhoud. Eind 2006 is daarvan 744 kilometer gerealiseerd. In 2007 volgen de overige 556 kilometer.

ZSM valt uiteen in twee delen. Het overgrote deel van de projecten uit ZSM-1 en 2 moet in 2010 klaar zijn.

- ZSM-1 voorzagt in de aanleg van 310 kilometer spits- en plusstroken vóór 2007. Hierin is vertraging opgetreden doordat projecten zijn stilgelegd na de uitspraak van de Raad van State over het niet voldoen aan de Europese eisen voor luchtkwaliteit. Eind 2007 zal in kilometers gemeten iets minder dan de helft van de plannen (150 kilometer) klaar zijn. De nieuwe Wet Luchtkwaliteit die nu bij de Tweede Kamer ligt maakt het naar verwachting mogelijk om het grootste deel van de projecten uit ZSM-1 alsnog uit te voeren. Om de verloren tijd in te lopen, zoekt VenW naar mogelijkheden om activiteiten parallel te laten lopen, bijvoorbeeld het tracé- of wegaanpassingsbesluit en de gunningsprocedure richting aannemer.
- In ZSM-2 zitten 22 projecten, voornamelijk wegverbredingen en het completeren en uitbreiden van knooppunten. Deze projecten zijn eind 2007 nagenoeg allemaal in procedure. Het betreft bijvoorbeeld de A50 op het traject Valburg–Grijsoord, inclusief de knooppunten Valburg en Ewijk.

Beperken van extra overlast bij onderhoud: slim plannen en maatwerk per project

Met de Tweede Kamer is afgesproken dat de filedruk vanwege extra onderhoudswerkzaamheden met niet meer dan 5% extra mag stijgen. Dat vergt een grote krachtsinspanning, niet in de laatste plaats van de betrokken aannemers, die maximaal meewerken om dit doel te bereiken. Vermijden van extra files gebeurt op vier manieren:

- Ten eerste worden de stille uren in de nacht, weekends en vakanties ten volle benut.
- Ten tweede stemt Rijkswaterstaat alle landelijke en regionale werkzaamheden in een landelijke planning op elkaar af, dus inclusief aanleg, regulier onderhoud, ZSM-projecten en inclusief werkzaamheden op het onderliggend wegennet. Uiteraard gebeurt dat in nauw overleg met de andere netwerkbeheerders (gemeenten, provincies, ProRail), met stakeholders (ANWB, vervoerdersorganisaties, NS e.a.),

maar bijvoorbeeld ook met organisaties als NOC/NSF, zodat rekening kan worden gehouden met grote publieksevenementen.

- Ten derde is er een categorie maatregelen die onder de noemer mobiliteitsmanagement geschaard kan worden. Tijdens eerdere onderhoudsprojecten is gebleken dat met tijdelijk gratis en/of extra openbaar vervoer, zoals eerder de Zuidoostpas bij de A9, en meer telewerkmogelijkheden goede resultaten zijn te boeken. Rijkswaterstaat zoekt daarvoor actief de samenwerking met andere overheden, vervoersbedrijven en het regionale bedrijfsleven. De in 2006 ontwikkelde «Handreiking Mobiliteitsmanagement» is hierbij behulpzaam.
- Ten vierde zet VenW zich maximaal in op het gebied van communicatie en informatievoorziening aan de weggebruiker, zodat die zijn reis beter kan plannen. De lopende publiekscampagne zal in 2007 de bewustwording verder vergroten. Via regionale advertenties, het landelijke meldnummer 0800-8002 en www.vananaarbeter.nl kan de automobilist zich per project op de hoogte stellen van plannings, omleidingen en alternatieven.

Informatievoorziening over de maximaal 5% extra filedruk vindt plaats via kwartaalrapportages aan de Tweede Kamer. Wanneer uit onderzoek blijkt dat in bepaalde regio's de extra filedruk in de buurt komt van de 5%, dan neemt VenW voor deze regio's gerichte maatregelen.

Aanpak files op korte termijn

Een ander spoor in de filebestrijding voor de komende jaren is het «Programma Filevermindering». Dat programma is in 2006 gestart om de landelijke werkzaamheden en specifieke projecten te ondersteunen met andere maatregelen die snel realiseerbaar zijn. Daarvoor zijn in korte tijd duizenden ideeën gegenereerd, waaruit een selectie voortkwam van de meest kansrijke en meest effectieve maatregelen. Die voert VenW voor een groot deel in 2007 uit. Een volledig overzicht van het Programma Filevermindering is als bijlage bij deze begroting gevoegd. Het Programma Filevermindering, waarvoor 135 miljoen euro beschikbaar is gesteld, omvat een breed palet aan maatregelen en projecten. Die zijn onder te brengen in drie grote categorieën:

- Een eerste categorie is erop gericht de dagelijkse files aan te pakken, zoals het plan voor een «groene golf team» van experts die regionale overheden en Rijkswaterstaat kortlopende, intensieve ondersteuning gaan bieden bij het aanpassen en op elkaar afstemmen van stoplichten. Dit gebeurt niet alleen om vertragingen op het onderliggend wegennet te verminderen, maar kan ook de in- en uitstroom op het hoofdwegennet verbeteren. Een ander voorbeeld is het aanpakken van problemen bij aansluitingen waardoor de veiligheid en doorstroming op de hoofdrijbaan wordt vergroot, zoals het verlengen van de invoegstrook waardoor het voor vrachtverkeer mogelijk wordt om op snelheid in te voegen.
- Een tweede serie plannen omvat maatregelen om de weg sneller vrij te maken na ongelukken, zoals het «Incident Management»-plus pakket op de Ruit Rotterdam, de inzet van extra anti-kijkschermen en een ZOAB-cleaner.
- Een derde en laatste categorie ten slotte, is erop gericht om mensen te verleiden vaker een andere keuze te maken en anders naar de eigen mobiliteit te kijken. Daar valt bijvoorbeeld de *mobility card* onder, waarmee lease- en andere veelrijders op een laagdrempelige manier vóór elke reis de afweging kunnen maken of het openbaar vervoer in dat specifieke geval niet sneller of comfortabeler is.

In 2007 wil VenW ook een start maken met een investeringsprogramma voor meer dynamisch verkeersmanagement. Hiermee kunnen verkeersstromen afhankelijk van de drukte gerichter worden gestuurd met als doel optimale benutting van de beschikbare infrastructuur. Dat programma wordt nu ontwikkeld en op uitvoerbaarheid doorgerekend en zal naar verwachting een grote bijdrage kunnen leveren aan de afname van het aantal voertuigverliesuren. Bij dit investeringsprogramma houdt VenW ook rekening met de mogelijkheden van dynamische snelheden (denk bijvoorbeeld aan 's nachts harder rijden dan overdag). Het totale op te stellen programma heeft weliswaar een looptijd tot 2020, maar het ministerie wil in 2007 een voortvarende start maken met enkele *quick wins* zoals signalerings- en monitoringsmaatregelen. Daarvoor is 50 miljoen euro beschikbaar.

Een laatste spoor in de filebestrijding waar in 2007 veel aandacht naar uitgaat, bestaat uit enkele proeven met gratis of goedkoop OV. Daarmee wil VenW vaststellen of hetgeen bij wegonderhoud tijdelijk werkt, ook structureel soelaas kan bieden in de strijd tegen de files. De uitkomsten van deze proeven zijn in de zomer van 2007 beschikbaar en moeten verder concreet zicht geven op:

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

2. Stedelijke netwerken en mainports

In de Nota Mobiliteit is – aansluitend op de Nota Ruimte – vastgelegd dat de stedelijke netwerken en de mainports voorrang krijgen in het beleid. De doorvertaling van dit uitgangspunt vindt plaats op verschillende niveaus, te beginnen in het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT). De keuze voor verbreding van de A2 tussen de knooppunten Oudenrijn en Holendrecht naar 2x5 rijstroken is daarvan een heel concreet voorbeeld. Maar ook het investeringsprogramma voor de aanpak van spoordoorsnijdingen in stedelijk gebied is zo'n voorbeeld. Het geld dat daarvoor beschikbaar is (300 miljoen euro) wordt eind 2006 verdeeld. Bij de verdeling van dit bedrag zijn naast bereikbaarheid ook ruimtelijke kwaliteit, veiligheid en leefbaarheid belangrijke criteria.

Beleidsmatig staat 2007 in het teken van de uitwerking van enkele thema's uit de Nota Mobiliteit die vooral voor de stedelijke netwerken en de mainports van het grootste belang zijn. Achtereenvolgens zijn dat: de netwerkanalyses, de kwaliteitsverbetering in het OV, de voortgang in het dossier «Anders Betalen voor Mobiliteit», het Noordvleugelprogramma, luchtkwaliteit en klimaatbeleid, de toekomst van Schiphol en het Project Mainport Rotterdam, en veiligheid.

Medio 2006 heeft de Europese Commissie de evaluatie van het Witboek Transport uitgebracht. In deze evaluatie schetst de Commissie het Europese transportbeleid tot 2010 met aandacht voor goederenlogistiek, intelligente vervoerssystemen voor efficiëntere en schonere mobiliteit,

stedelijk vervoer en duurzame mobiliteit. VenW zal de Tweede Kamer een brief sturen met het Nederlandse standpunt over de evaluatie. Het vergroten van het maatschappelijk rendement van de logistieke dienstverlening is in zijn algemeenheid van groot belang. De recente beleidsbrief logistiek en supply chains zet met name in op innovatie en het verder stroomlijnen van overheidsinterventies.

Netwerkanalyses

In de Nota Mobiliteit is vastgelegd dat voor de belangrijkste stedelijke gebieden regionale netwerkanalyses worden gemaakt. Die moeten inzicht bieden in de beste manieren om bestaande en toekomstige knelpunten in de verbindingen van deur-tot-deur op te heffen, met gebruik van verschillende vervoerwijzen en door een betere samenhang tussen lokale, regionale en nationale infrastructuur waarbij de inzet is de toegang tot de steden te verbeteren. In 2006 hebben de verschillende overheden, de vervoerbedrijven en de spoorsector hard gewerkt aan de 11 regionale netwerkanalyses waarover de minister van VenW eerder afspraken maakte met de Tweede Kamer. In het najaar 2006 overleggen Rijk en regio over de voorgestelde maatregelenpakketten voor de korte en langere termijn. Voor de diverse maatregelen op korte termijn is 66 miljoen euro beschikbaar. Tegelijkertijd vindt een onderzoek plaats naar de verdeelsleutel en omvang van de BDU.

Kwaliteitsverbetering openbaar vervoer

Een deel van de kwaliteitsslag die VenW in het OV wil realiseren, hangt nauw samen met de uitkomst van de netwerkanalyses. Met name de verbetering van de informatievoorziening en overstapmomenten binnen het OV en tussen het OV en andere vervoerswijzen is daarin belangrijk. De OV-ambassadeur richt zich hierbij vanuit het perspectief van de reiziger op de rol van het OV in de totale vervoersketen van deur tot deur. 2007 is ook het jaar waarin de HSL-Zuid in gebruik wordt genomen. Dat is niet alleen goed nieuws voor de internationale treinreiziger. Ook binnenlandse reizigers tussen de grote steden op de lijn Amsterdam-Breda en vanuit Den Haag krijgen met de HSL meer en betere verbindingen tot hun beschikking. Bovendien is 2007 het jaar waarin de chipkaart OV zijn definitieve vorm krijgt. De afronding van de landelijke invoering staat gepland voor 1 januari 2009. Dat is in termen van kwaliteitsverbetering een grote sprong voorwaarts: meer reisgemak in de hele OV-keten (één kaartsoort, nooit meer kaartjes kopen) meer betaalgemak en een verbeterde veiligheid door een gesloten toegangscontrole. Om de overgang «van strip naar chip» zo soepel mogelijk te laten verlopen geeft VenW in 2007 nog een extra impuls van 40 miljoen, boven op het geld dat daarvoor eerder aan de decentrale overheden ter beschikking werd gesteld.

Stand van zaken betrouwbaarheid spoor (kabinetsprioriteiten)

Uit de mid term review spoor blijkt dat de afspraken uit het Plan van Aanpak bij de eerste fase van het Herstelplan Spoor, gericht op de aanpak van achterstallig onderhoud (bijlage bij de begroting 2004), goed zijn nagekomen en dat de extra middelen hebben bijgedragen aan de beleidsdoelstellingen. Uitgedrukt in prestatienormen is de stand van zaken aldus:

- Storingen op het spoor: het kabinetsdoel voor eind 2007 was minimaal 35% minder storingen dan in 2000. In 2005 was de gerealiseerde daling 26%. Vanaf 2005 hanteert VenW een indicator die meer inzicht geeft in de overlast voor de reiziger: klanthinder (aantal storingen in relatie tot hersteltijd). In 2005 was de klanthinder 39% lager dan in 2000. Ondanks dat we door betere metingen meer storingen signaleren is de verwachting dat dit niveau tot en met 2007 gehandhaafd blijft.
- Punctualiteit spoor: de doelstelling voor 2007 is minimaal 87%. In 2005 was de punctualiteit 84,7%. In het eerste half jaar van 2006 bedroeg de punctualiteit 87,3%.

De eerste fase van het Herstelplan Spoor was gericht op het wegwerken van onderhoudsachterstanden. De tweede fase is meer gericht op het structureel herstel van de infrastructuur en het mogelijk maken van mobiliteitsgroei. Op basis van een voorstel van ProRail – dat is afgestemd met de spoorsector – bevat de begroting 2007 een verdeling van de beschikbare middelen over onderhoud, vervangingen, kleine projecten en het oplossen van capaciteitsknelpunten. Een belangrijk deel van die capaciteitsknelpunten blijken zich met name in de Randstad en Brabant voor te doen. Daarom is, conform de motie-Van Hijum, besloten om 105 miljoen euro die in de begroting 2006 nog voor investeringen spoor bestemd was, met voorrang te besteden aan de aanpak van knelpunten in de Randstad en Brabant, zie het MIT 2007–2010.

Anders betalen voor mobiliteit

Met de aanvaarding van de Nota Mobiliteit is voor het eerst ook het principe van «Anders Betalen voor Mobiliteit» vastgelegd. Daarvoor staan verschillende acties op de agenda, te beginnen met de aanpassing van de Wet Bereikbaarheid en Mobiliteit. Deze is net voor de zomer ter behandeling naar de Tweede Kamer gezonden. De mogelijkheid om op en rond een knelpunt een prijs te kunnen vragen voor de financiering en de versnelling van een project is aan de wet toegevoegd. Die aanpassing is nodig om snel van start te kunnen gaan met de eerste fase van «Anders Betalen voor Mobiliteit», de versnellingsprijs. Het bestuurlijk overleg MIT 2007 van eind 2006 moet op grond van haalbaarheidsstudies duidelijk maken bij welke projecten een versnellingsprijs een reële optie is om die projecten in tijd naar voren te halen. In 2007 worden deze projecten uitgewerkt in plan- en MER-studies.

De ambitie van VenW is invoering van de kilometerprijs in 2012. Voor deze tweede fase treft VenW in 2007 de nodige voorbereidingen voor een aanbesteding in 2008. Die voorbereidingen richten zich vooral op het Functioneel Programma van Eisen en het ontwerpen van een innovatieve aanbestedingsprocedure. In 2007 moeten ook de wetgeving en de invoeringsstrategie in concept klaar zijn. Daarvoor is nog meer duidelijkheid nodig op de volgende punten:

- de differentiatie naar tijd, plaats en uitstoot;
- de hoogte van de kilometerprijs;
- de periode van de afbouw van de BPM en Motorrijtuigenbelasting;

- de organisatie rond het systeem, bijvoorbeeld rond inning, toezicht en handhaving.

VenW brengt de voor- en nadelen van alle relevante opties in beeld, samen met maatschappelijke organisaties, decentrale overheden en andere departementen. In het kader van de procedureafspraken rond Grote Projecten, informeert VenW de Tweede Kamer twee keer per jaar over de voortgang, te beginnen met een rapportage in het najaar van 2006. Die gaat, conform afspraak, met name over het cruciale punt van de uitvoerings- en handavingskosten. Die mogen niet meer bedragen dan maximaal 5% van de opbrengst. Vandaar dat de uitkomsten van de kostenmonitor in de eerste voortgangsrapportage centraal staan.

Programma Noordvleugel

Met de zogeheten Noordvleugelbrief heeft het kabinet in augustus 2006 samenhangende besluiten genomen over een achttal projecten in de Noordvleugel van de Randstad, zoals de verbinding Schiphol–Amsterdam–Almere en de woningbouwopgave van Almere. Deze programma-aanpak vanuit de Nota Ruimte is nieuw en bedoeld om door interdepartementale én bestuurlijke samenwerking de kwaliteit van de besluitvorming te verhogen en de besluitvorming te bespoedigen. De formele besluitvormingsprocedures worden verder doorlopen in de afzonderlijke projecten, zodat de bouw van woningen en infrastructuur en de aanleg van natuur en voorzieningen voor de waterhuishouding van start kunnen gaan. Het gaat dan bijvoorbeeld om de voorbereiding van het Dokmodel Zuidas Amsterdam (start van de bouw in 2008) en om de vormgeving van de bereikbaarheidsplannen op de verbinding Schiphol–Amsterdam–Almere (infrastructuur, beprijzing, tracékeuzes, inpassing en samenwerking met marktpartijen). Het vervolg is uiteraard afhankelijk van parlementaire behandeling en de voornemens van een volgend kabinet. De programma-aanpak zal in 2007 worden geëvalueerd.

Luchtkwaliteit en klimaatbeleid

De problemen met de luchtkwaliteit blijven in 2007 hoog op de agenda staan. In de voorafgaande jaren heeft de luchtproblematiek tot aanzienlijke vertraging geleid bij aanleg van nieuwe infrastructuur. Als alle in gang gezette acties resultaat afwerpen, kan in 2007 weer tempo worden gemaakt met de aanlegprojecten. Een belangrijke ontwikkeling voor 2007 is de uitvoering van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) dat eind 2006 wordt gepresenteerd. Het NSL brengt maatregelen en projecten voor luchtkwaliteit samen. In het NSL werkt VenW samen met onder andere het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) en decentrale overheden. Daarnaast zullen in 2007 binnen het Innovatieprogramma Luchtkwaliteit drie of vier praktijkproeven plaatsvinden, gericht op verbetering van de luchtkwaliteit langs snelwegen.

Op internationaal niveau blijft VenW zich, samen met andere departementen, inzetten voor aanscherping van het Europees bronbeleid, zoals een voldoende ambitieuze EURO 5- en 6-norm voor personenauto's en een EURO 6-norm voor vrachtwagens. Op luchtvaartterrein maken VenW en VROM zich gezamenlijk hard voor het aanscherpen van de internationale richtlijnen voor emissies van luchtvervuilende stoffen (NO_x) van vliegtuigen en steunt VenW de voorstellen voor de invoering van een Europees en mondiaal emissiehandelssysteem. Voor de (zee)scheepvaart onderzoekt VenW in samenwerking met het Havenbedrijf Rotterdam mogelijk-

heden om luchtvervuiling in havengebieden terug te dringen, bijvoorbeeld via het gebruik van walstroom. Daarnaast loopt een aantal testprojecten rond de toepassing van roetfilters in de binnenvaart. Conclusies daaruit volgen in 2007.

Een speciaal aandachtspunt is de ontwikkeling van de CO₂-uitstoot in de sector verkeer en vervoer, op weg naar het halen van de Kyoto-doelstellingen in 2010. Zoals de Evaluatienota klimaatbeleid 2005 van VROM uitwees, zijn die normen voor heel Nederland haalbaar. De sector verkeer en vervoer is echter nog een zorgenkindje, omdat deze sector de enige is waarin nog een snelle groei optreedt terwijl de streefwaarde van 38,7 miljoen ton in 2010 ten tijde van de evaluatie al bijna werd gehaald. Er ligt inmiddels een breed pakket aan maatregelen, van het verplicht op de markt brengen van een aandeel biobrandstoffen in het wegverkeer tot een speciaal programma voor de grond-, weg- en waterbouw. Het doel daarvan is een CO₂-reductie van 4,1 à 5,4 miljoen ton in 2010. Maar gezien de vele onzekerheden, is het zaak te blijven nadenken over verdere verbetering. Dat gebeurt in samenwerking met de ministeries van Economische Zaken en VROM in de Task Force Energietransitie en via het Beleidskader Energie en Klimaat dat, samen met een bijbehorend innovatieprogramma, eind 2006 klaar zal zijn. Het Kabinet streeft een nationale energiebesparing na, oplopend van 1,5% naar 2%. Ook de VenW-sectoren zullen hier op een nog nader in te vullen wijze een bijdrage aan leveren.

Mainportbeleid: PMR en toekomst Schiphol

Nu de economie nationaal en wereldwijd aantrekt, wordt eens te meer duidelijk hoe cruciaal de positie van de mainports Rotterdam en Schiphol is voor Nederland. Enerzijds hebben we sterke mainports nodig om optimaal van de (internationale) economische ontwikkelingen te kunnen profiteren. Anderzijds levert economische ontwikkeling meer verkeer op, dat zich op en rond de beide mainports concentreert, met alle maatschappelijke vraagstukken die daar bij horen.

Voor de mainport Rotterdam is 2007 al bij voorbaat een belangrijk jaar, omdat na jaren van besluitvorming, voorbereiding en bouw in januari 2007 de Betuweroute in gebruik wordt genomen. Daarmee is de haven naar de «achterkant» substantieel uitgebreid. Met de betrokken EU-lidstaten wordt – mede in het kader van de trans-Europese netwerken – gewerkt aan de verdere ontwikkeling van de spoorgoederencorridors Rotterdam–Genua en Rotterdam–Lyon. De voorbereidingen voor een verdere ontwikkeling van de «voorkant» – PMR – gaan in 2007 een beslissende fase in. De inzet van VenW is dat in 2008 de aanleg van de Tweede Maasvlakte kan starten. De herstelprocedure voor de PKB, nodig geworden na uitspraken van de Raad van State, is in volle gang. Direct na parlementaire besluitvorming starten de eerste uitvoeringshandelingen voor de deelprojecten 750 hectare natuurgebied en Bestaand Rotterdams Gebied. De voorbereidingen voor de landaanwinning door het Havenbedrijf Rotterdam en verschillende natuurcompensatieprojecten door het Rijk, waaronder een zeereservaat, zijn in volle gang. Ook komt er in 2007 een luchtkwaliteitconvenant, met daarin compensatiemaatregelen die een positieve bijdrage leveren aan de luchtkwaliteit in de regio Rijnmond.

Voor Schiphol staat 2007 in het teken van de uitwerking van het kabinetsstandpunt uit april 2006. In het kort komt dat standpunt hierop neer: het Schipholbeleid richt zich op een duurzame balans tussen de ontwikkeling

van de luchthaven, en de veiligheid, leefbaarheid en de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden rond de luchthaven. Dit beleid werkt over het algemeen goed, maar het kan beter. Het kabinet vindt groeiruimte voor Schiphol belangrijk. De Nederlandse economie kan niet zonder een sterk luchtvaartknooppunt, als bedrijvenmagneet en werkgelegenheidsmotor. Tegelijkertijd wil het kabinet de overlast voor omwonenden zoveel mogelijk terugdringen, met name in het gebied verder van de luchthaven waar de meeste mensen wonen die last hebben van het vliegverkeer; het zogeheten «buitengebied». Het kabinet heeft voor de beleidsaanpassingen een actieprogramma opgesteld, met daarin een groot aantal acties voor de korte en middellange termijn. Twee acties die nu reeds in gang gezet zijn betreffen het onderzoek naar de effecten van saldering tussen handhavingspunten en het opstellen van een convenant met de luchtvaartpartijen met afspraken over hinderbeperkende maatregelen.

Veiligheid en terrorismebestrijding

Een veiliger Nederland is een zaak van permanente verbetering. Veiligheid is daarom in de Nota Mobiliteit één van de belangrijkste randvoorwaarden bij de bereikbaarheidsdoelstellingen. Dat begrip «veiligheid» heeft voor VenW van oudsher verschillende gezichten. Behalve waterveiligheid (zie paragraaf 3, «Duurzaam waterbeheer») zijn in 2007 ontwikkelingen op vier terreinen van belang: bescherming van de vitale infrastructuur tegen terroristische aanslagen, het vervoer van gevaarlijke stoffen, verkeersveiligheid en luchtvaartveiligheid.

VenW is verantwoordelijk voor de bescherming van sectoren als zeevaart en zeehavens, binnenvaart, wegvervoer, spoorvervoer en stad- en streekvervoer tegen terroristische aanslagen. Op het gebied van luchtvaart is het ministerie van Justitie primair verantwoordelijk voor de beveiliging van de luchthavens en VenW voor de veiligheid aan boord. Op al deze terreinen werkt VenW nauw samen met internationale organisaties, de hulp- en veiligheidsdiensten, de ministeries van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, Justitie en Defensie, de Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding en het bedrijfsleven. In 2006 heeft VenW bijvoorbeeld dreigingsanalyses opgesteld en afspraken gemaakt over beveiligingsniveaus. In 2007 ligt de nadruk op regelmatige oefeningen en op de afronding van het voorstel voor een EU-verordening voor de beveiliging van de bevoorradingsketen. Binnen VenW wordt verder systematisch gewerkt aan veiligheidsmanagement binnen de verschillende sectoren. Veiligheidsmanagement omvat de gehele beleidscyclus van het formuleren van veiligheidsdoelen en risico's en het nemen van preventieve maatregelen tot een systematische incidentenregistratie met terugkoppeling naar de beleidsmakers.

Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is in de Nota Mobiliteit een nota aangekondigd. Eén van de onderdelen daarvan is het «basisnet» vervoer gevaarlijke stoffen dat burgers, bedrijven en decentrale overheden niet alleen duidelijkheid geeft over welke stoffen waar vervoerd mogen worden, maar ook wat dat betekent voor de ruimtelijke ontwikkelingen ter plaatse. Na het overleg met de Tweede Kamer over de nota vervoer gevaarlijke stoffen in januari 2006 is de betrokkenheid van provincies en gemeenten – via IPO en VNG – op alle niveaus geïntensiveerd. De inzet van VenW is om de bijbehorende kaarten voor het basisnet in 2007 in de Tweede Kamer vast te stellen. Die kaarten geven duidelijkheid over de maximale risico's bij het vervoer en de wettelijk in acht te nemen veiligheidszones.

De verkeersveiligheidsdoelstellingen zijn met het bekend worden van de verkeersveiligheidscijfers 2005 in een stroomversnelling geraakt. Met 817 verkeersdoden was er voor het tweede jaar op rij een spectaculaire daling te melden die aanpassing van de huidige doelstellingen voor 2010 (maximaal 900 doden) en 2020 (maximaal 580 doden) mogelijk maakt. VenW is in overleg met de decentrale overheden over een aangescherpte doelstelling, waarbij de inzet van VenW is om op maximaal 750 verkeersdoden in 2010 uit te komen. Deze doelstelling is medebepalend voor de nieuwe doelstellingen voor 2007 en 2020 (beleids horizon Nota Mobiliteit). In 2007 staan de volgende concrete verkeersveiligheidsmaatregelen op de rol:

- vaststelling streefwaarden snelheidsbeperking bestelverkeer;
- vaststelling vervolgstrategie (2008–2012) van het Meerjarenprogramma Campagnes Verkeersveiligheid;
- vaststelling van het meest optimale zichtveldsysteem op vrachtauto's (camerasystemen of voorzichts spiegels);
- invoering van het praktijkexamen voor het bromfietsrijbewijs en nieuw rijexamen, beide met bijzondere aandacht voor gevaarherkenning;
- formulering van een beleidsplan voor de aanpak van agressie in het verkeer;
- de UN/WHO zal een road safety week organiseren, gericht op het creëren van bewustwording van jonge bestuurders;
- de Europese Commissie zal samen met de lidstaten vóór de zomervakantie periode een Europese campagne houden over vermoeidheid;
- uitvoeren campagne «rij met je hart» (vervolg op de «I love» campagne) die in september 2006 is gestart en waarbij respectvol verkeersgedrag centraal staat.

Op het gebied van luchtvaartveiligheid gaat in 2007 de aandacht vooral uit naar de uitwerking en invoering van de aanbevelingen uit het Veiligheidsonderzoek Nederland. Een belangrijk element daarin is de verdere ontwikkeling en invoering van veiligheidsmanagement. In 2008 vindt verder een uitgebreide internationale audit plaats op de luchtvaartveiligheid in Nederland. Die bereidt VenW in 2006 en 2007 voor, ook voor de Nederlandse Antillen.

3. Duurzaam waterbeleid

Met de afronding in 2007 van de Wet Modernisering Waterschapsbestel en de Waterwet, waarmee alle acht waterbeheerswetten worden vervangen, zijn de waterbeheerders beter in staat om de complexe wateropgaven te realiseren waar ze voor staan. In de nieuwe institutionele structuur krijgen burgers en lokale overheden meer invloed en worden veel zaken doorzichtiger en eenvoudiger, met als hoogtepunt dat er nog maar één watervergunning overblijft. Deze vernieuwing is absoluut noodzakelijk, niet alleen om de uitgangspunten van beleid juridisch weer bij de tijd te brengen, maar vooral ook omdat het waterbeheer steeds verder ingrijpt in de woon- en leefsituatie van alle Nederlanders. Dat was al zo onder de vlag van Waterbeleid 21e eeuw (WB21) en het «ruimte voor water-principe». De lopende discussies over waterveiligheid, de EU-Hoogwaterrichtlijn en de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) voegen daar nog een Europese dimensie aan toe.

Stand van zaken uitvoeringsprojecten (kabinetsprioriteiten)

Nog in 2006 vindt in de Eerste Kamer definitieve parlementaire besluitvorming plaats over de PKB Ruimte voor de Rivier, waarna de uitvoering in 2007 kan beginnen. Samen met de Maaswerken, die al in uitvoering zijn, is hiermee vastgelegd hoe we ervoor zorgen dat we in 2015 de wettelijk voorgeschreven veiligheidsniveaus voor de Rijn en de Maas gaan halen en welke ruimte we moeten reserveren voor de periode daarna. Vooruitlopend op de vaststelling van de PKB Ruimte voor de Rivier is een tiental koploperprojecten aangewezen waarvan de planstudie al kan starten. In 2007 wordt bijvoorbeeld gewerkt aan de dijkverlegging Westenholte (Zwolle), de uiterwaardvergraving Meinerswijk (Arnhem) en de Overdiepse Polder. Bij de uitvoering van de Maaswerken ligt de nadruk in 2007 op kadeversterkingen in stedelijk gebied (Roermond, Venlo, Gennep) en de realisatie van de hoogwatergeulen en verdiepingsmaatregelen.

De Nederlandse normen voor waterveiligheid zijn hoog, zeker in internationaal perspectief gezien. Dat is logisch omdat 60% van onze economie zich onder zeeniveau bevindt en daar ook de meeste Nederlanders wonen. Het veiligheidsniveau is vastgelegd in de Wet op de Waterkering. VenW bewaakt dit hoge veiligheidsniveau door de primaire waterkeringen periodiek te toetsen. De aanpak van de zogeheten zwakke schakels langs de kust – waar op termijn een probleem zou kunnen ontstaan – start in 2007. Daarvoor is in totaal 742 miljoen euro beschikbaar. Inmiddels heeft in 2006 een tweede toetsing plaatsgevonden, die opnieuw een forse investeringsbehoefte laat zien onder meer om de Markermeerdijken, de Afsluitdijk en een aantal andere waterkeringen weer aan de Wet op de waterkeringen te laten voldoen. Dit kabinet heeft een programma opgesteld om voortvarend de meest urgente maatregelen tot en met 2011 uit te kunnen voeren. Daarvoor is in deze begroting 420 miljoen euro beschikbaar gesteld.

Onder meer vanwege de gevolgen van de klimaatverandering – en zeker na de dramatische gebeurtenissen in New Orleans – dringt zich de vraag op of het huidige wettelijke systeem van toetsing nog wel voldoet. Daarom startte VenW in 2006 met de verkenning Waterveiligheid 21ste eeuw, onder andere via breed opgezette «dijkringgesprekken». Het doel daarvan is om de waterveiligheidsdiscussie te verbreden. De hoofdvraag is op welk niveau, op welke manier en tegen welke prijs we onze veiligheid willen waarborgen. Belangrijke onderwerpen zijn de faalfactoren van dijken en waterwerken, de overstromingsgevolgen, de veiligheidsketen (van ruimtelijke ordening tot rampenplannen) en de maatschappelijke kosten-batenafweging van mogelijke alternatieven voor het huidige systeem. Ook wordt bekeken of het huidige systeem van vijfjaarlijkse toetsing en aanpassing achteraf wel het beste systeem is. VenW stuurt de hoofdlijnen van deze verkenning eind 2006 naar de Tweede Kamer en geeft dan aan hoe de verdere aanpak is.

Integraal waterbeheer, waterkwaliteit en waterkwantiteit

Voor het regionale watersysteem nadert het maatregelenprogramma 2003–2007 uit het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) zijn einde. De «tijdelijke regeling eenmalige uitkering bestrijding regionale wateroverlast» (beter bekend als «de 100-miljoen-regeling») werkt goed. Met deze bijdrage ondersteunt VenW 307 projecten van 43 gemeenten en 24

waterschappen. Conform de afspraken in het NBW is het leeuwendeel van die projecten overigens gefinancierd door de waterschappen (in totaal 692 miljoen euro).

Het maatregelenpakket 2007–2015 is in 2007 klaar. VenW zoekt daarbij nadrukkelijk naar een combinatie met de waterkwaliteitsdoelstellingen uit de KRW. De afgelopen jaren hebben laten zien dat het op projectniveau heel vaak mogelijk is om doelstellingen (kwantiteit en kwaliteit) te combineren. Gezien de forse opgave – ruimtelijk én financieel – die met de KRW op ons afkomt, is het zaak de komende jaren structureel aan de uitwerking hiervan te werken. In de jaarlijkse decembernota's komt VenW daar op terug. De decembernota 2006 geeft meer duidelijkheid over het maatregelenpakket dat voortvloeit uit de KRW en WB21 en de daaraan verbonden kosten tot 2015. Bij de verdeling van taken en financiën komen niet alleen de waterbeheerders in beeld, maar bijvoorbeeld ook de huishoudens, de industrie en de sectoren verkeer en vervoer en landbouw.

De Europese dimensie van water

Europa krijgt steeds meer invloed op het Nederlandse waterbeheer. Op zichzelf is dat een positieve ontwikkeling die VenW actief steunt, omdat voor de meeste waterdoelen een grensoverschrijdende stroomgebiedsaanpak noodzakelijk is. Maar het is wel zaak om op de uitvoerbaarheid van de diverse richtlijnen te letten voor de Nederlandse situatie. Daarvoor stuurt VenW zoveel mogelijk proactief aan de bron, dus in Brussel zelf. Zo is bijvoorbeeld met succes geïntervenieerd om in de nieuwe Grondwaterrichtlijn de verplaatsing van baggerslib mogelijk te maken bij rivierverruimingsactiviteiten. Ook de zwemwaterrichtlijn is aangepast om recht te doen aan de specifieke Nederlandse situatie. Voor de invoering van de Hoogwaterrichtlijn (vanaf 2007) heeft VenW zich juist hard gemaakt voor een verdere versterking van het internationaal overleg, dit met het oog op de ligging van Nederland in de delta van een aantal grote Europese rivieren.

In 2007 zal VenW dezelfde proactieve en kritisch-opbouwende houding aan de dag leggen bij de nieuwe Kaderrichtlijn Mariene Milieu. Deze opvolger van de Europese Mariene Strategie kan hoge kosten met zich mee brengen. VenW zal aansturen op een ambitieuze, maar realistische insteek. Tot slot zal VenW ook inzetten op een bijdrage uit het 7e EU Kaderprogramma voor de ontwikkeling van het innovatieprogramma KRW, dat nodig is om vernieuwende maatregelen tegen maatschappelijk acceptabele kosten te kunnen realiseren.

4. Anders werken

VenW verandert. Op alle fronten is een beweging zichtbaar naar meer interactie met de maatschappelijke omgeving en de spelers in het (internationale) krachtenveld, meer openheid, minder zelf doen en een verbreding van het palet aan beleidsinstrumenten. In dat proces verdwijnt de traditionele focus op afzonderlijke projecten naar de achtergrond. Natuurlijk monden veel beleidsvoornemens – ook in de toekomst – nog steeds uit in concrete projecten, maar het gaat om de manier waarop uiteindelijk tot die projecten besloten wordt. Samenhang, samenwerking en gedeelde verantwoordelijkheid zijn daarin kernbegrippen. Deze ontwikkeling klinkt door in nagenoeg alle inhoudelijke onderwerpen waar VenW zich mee bezig houdt, zoals ook hierboven al bleek. Van de

programma-aanpak in de Noordvleugel en de brede samenwerking bij de totstandkoming van de netwerkanalyses, tot de uitwerking van het kabinetsstandpunt over Schiphol en de open dijkringgesprekken met regionale partijen over Waterveiligheid in de 21e eeuw. Een ander goed voorbeeld is de nieuwe Nederlandse kustwachtorganisatie die per 1 januari 2007 van start gaat. Het bestaande samenwerkingsverband tussen zeven betrokken departementen maakt plaats voor één gezamenlijke organisatie. VenW voert de regie over de totstandkoming van geïntegreerde beleidsplannen, activiteitenplannen en de (meerjarige) begroting. Het beheer van de middelen komt in één hand te liggen bij het ministerie van Defensie. Al deze onderwerpen maken duidelijk dat VenW verandert en wil leren van het verleden.

Organisatieontwikkelingen

Onder de veranderingen binnen VenW liggen een paar cruciale aanpassingen van de organisatie. Het feit dat RWS sinds 2006 een agentschap is, stelt de organisatie bijvoorbeeld in staat om zakelijker en resultaat- en publiekgericht te opereren. Ook de Inspectie VenW streeft ernaar om het voorbeeld van RWS te volgen. Hoofddoelen zijn het ontwikkelen van een transparante, kostendekkende tariefstructuur en publiekgericht werken. De eerder ingezette verschuiving van verantwoordelijkheden naar de sectoren (zelfregulering), een actievere positionering in internationale fora en een verdere digitalisering van het toezicht zijn daarbij belangrijke ontwikkelingen. Nieuwe toezichtsarrangementen maken het in 2007 bijvoorbeeld mogelijk dat het toezicht op de luchtverkeersleiding in de Benelux en Duitsland vergaand gestandaardiseerd kan worden, wat goed is voor de veiligheid én voor de kosten die de sector moet maken.

Rijksbreed streven de gezamenlijke inspecties ernaar om door samenwerking de effectiviteit en efficiency van het toezicht te verhogen en de toezichtlast te verminderen. Het bijbehorende werkplan wordt in 2007 uitgevoerd. Eén van de meest in het oog springende acties is het vormen van *front offices* in (sub-)domeinen, waardoor burgers/bedrijven binnen dat (sub-)domein met slechts één «gezicht» te maken hebben. Deze één-loketgedachte wordt bijvoorbeeld concreet ingevuld op Schiphol, waar de gezamenlijke inspecties in 2007 één service desk inrichten voor de afhandeling van alle vracht en passagiers. Daarmee werkt VenW in de geest van de motie-Aptroot aan vernieuwing van de inspectie.

Professionalisering van de kennisorganisatie

Eén van de belangrijkste middelen die VenW inzet om te vernieuwen, is professionalisering van de kennisorganisatie. Op watergebied zijn de voorbereidingen van de vorming van het Delta-instituut gestart. Op mobiliteitsgebied versterkt het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) de strategische kennisbasis voor de middellange en lange termijn. Vanuit een onafhankelijke positie levert het KiM:

- vanaf 2007 een jaarlijkse «Mobiliteitsbalans» met daarin de stand van zaken rond de vraag naar mobiliteit en het aanbod van infrastructuur en vervoerdiensten, met inbegrip van effecten op bereikbaarheid, economie, veiligheid, milieu en ruimte,
- ex ante evaluaties van belangrijke beleidsprogramma's en grote projecten,
- diepgaande analyses, bijvoorbeeld over de effecten van trends en ontwikkelingen op de mobiliteitsmarkt.

Een andere nieuwe loot aan de stam van de VenW kennisorganisatie per medio 2007 is de «kennispool PPS». Dat is een eenheid van waaruit specifieke contractjuridische en financieel-economische expertise wordt ingezet in verschillende PPS-projecten. Voor diverse projecten loopt al een PPS-aanbesteding (bijvoorbeeld de Tweede Coentunnel) of is die onderweg (bijvoorbeeld de A2 Maastricht). Binnen andere projecten worden de mogelijkheden van PPS serieus in beeld gebracht (bijvoorbeeld de A4 Delft–Schiedam, corridor Schiphol–Almere, A4/mainportcorridor-Zuid). Het streven is dat PPS in de toekomst steeds vaker in praktijk zal worden gebracht. Tegen die achtergrond moet de kennispool PPS aan de behoefte gaan voldoen om de kritische kennis over PPS intern beter te organiseren.

Minder administratieve lasten, betere regels en vereenvoudigde vergunningen

Anders werken is ook: zorgen voor minder administratieve lasten en eenvoudiger regels, zodat bedrijfsleven en burgers meer ruimte krijgen voor eigen initiatief en eigen verantwoordelijkheid. Conform de lijn die het kabinet daarvoor in 2003 heeft uitgezet, werkt VenW daar hard aan. Begin 2007 is alle VenW-regelgeving doorgelicht op overbodige of te ingewikkelde regels en vergunningen. Op een flink aantal terreinen is de aanpassing van de regelgeving al gestart. Belangrijke vernieuwingen vinden plaats in de Wet Wegvervoer Goederen, de Wet Luchtvaart en de Waterwet. 2007 mag in dit verband gerust een oogstjaar genoemd worden. Een paar cijfers maken duidelijk waarom:

- VenW is verantwoordelijk voor 360 vergunningstelsels en wil in 2007 bereiken dat er daarvan 90 zijn afgeschaft. Zo worden de acht bestaande vergunningstelsels op het gebied van water in één integrale Waterwet gebundeld. Alle bestaande vergunningen komen samen in één watervergunning. De aanvraag en verlening van de watervergunning zal vanaf 2008 ook via één loket verlopen, samen met de omgevingsvergunning van VROM. In 2007 wordt deze samenwerking uitgewerkt, onder leiding van VenW en VROM en in samenwerking met provincies, gemeenten, waterschappen en bedrijfsleven.
- De jaarlijkse afgifte van vergunningen neemt met 22% (203 000 vergunningen) af. Hierdoor dalen de administratieve lasten voor vergunningen met 166 miljoen euro ten opzichte van het peiljaar 2002.
- Tenzij de resultaten van het lopende Europese APK-onderzoek zich daar om redenen van verkeersveiligheid of milieu tegen verzetten, wil VenW in 2007 de APK-frequentie van personenauto's van één naar twee jaar brengen. De definitieve invulling hiervan zal met de betrokken partijen nader worden uitgewerkt.
- Voor bedrijven reduceert VenW de administratieve lasten in 2007 met in totaal 273 miljoen euro ten opzichte van 2002 (een vermindering van 30%). De administratieve lasten voor burgers gaan ook verder omlaag. Los van de APK gaat het in totaal om een verlaging van circa 50 miljoen euro ten opzichte van 2002 (een vermindering van 28,5%). Zo hoeven vanaf volgend jaar vervoerders minder vrachtbrieven in te vullen en wordt het invullen daarvan vergemakkelijkt met behulp van digitale hulpmiddelen. Voor burgers vervalt met ingang van 2007 bijvoorbeeld de verplichting om een uittreksel uit het personenregister te overleggen bij het aanvragen van een rijexamen of kentekenbewijs.

Begroting op hoofdlijnen

De onderstaande tabel geeft de belangrijkste wijzingen in de uitgaven en inkomsten aan ten opzichte van de ontwerpbegroting 2006 (mutaties > € 15 mln).

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

Uitgaven (x € 1 000)							
	Art.	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Stand ontwerp-begroting 2006		7 099 136	6 996 374	6 986 362	7 100 184	7 297 184	7 338 360
Amendementen							
Mutaties 1e suppletore wet 2006		- 432 954	203 227	203 083	387 437	229 310	- 19 229
I Belangrijkste mutaties begroting V&W		58 753	321 159	623 758	465 645	626 428	546 908
1. Overheveling IVW-gelden	38		- 99 397	- 101 738	- 93 504	- 96 833	- 96 833
Overheveling IVW-gelden	div.		99 397	101 738	93 504	96 833	96 833
2a Extra bijdrage Chipkaart	34		40 000				
2b Voorfinanciering Chipkaart	39		76 000				
3. Vrijval contractsector	34	- 6 000	- 5 800	- 10 226	- 16 449	- 23 762	- 32 338
4. Vrijval stimulering marktwerking OV	34			- 19 733	- 19 298	- 19 298	- 19 298
5. Vrijval kapitaallasten	34		- 31 530				
6. Programma Filevermindering	34	2 155	25 655	16 020			
7. Toegankelijkheid haltes stad/streek	39		12 000	25 000	25 000	25 000	
8. Project Mediapark Hilversum	39		25 000				
9. Diverse overboekingen/ kasschuivenIF-H12	39	- 32 578	60 281	492 958	355 876	519 741	477 843
10. BTW-compensatie (BDU)	39		25 900	26 900	26 900	27 900	27 900
11. Verdeling loonbijstelling	Div.	33 755	30 374	30 843	31 259	32 423	31 101
12. Verdeling prijsbijstelling	Div.	61 421	63 279	61 996	62 357	64 424	61 700
II Overige mutaties		- 77 092	- 63 276	- 47 581	- 50 527	- 69 824	67 792
Totale mutaties		- 18 339	257 883	576 177	415 118	556 604	479 116
Stand ontwerp-begroting 2007		6 647 843	7 457 484	7 765 622	7 902 739	8 083 098	7 836 705

- ad 1 Met ingang van 2007 zullen de activiteiten (producten en diensten) van de Inspectie VenW een plaats krijgen in de (beleids)artikelen op hoofdstuk XII. Artikel 38 «Inspectie VenW» komt hiermee te vervallen (zie ook de leeswijzer).
- ad 2a Dit betreft een extra bijdrage van € 40 mln aan het project OV-Chipkaart. Hiervan komt € 34 mln ten goede aan de reiziger. VenW trekt namelijk € 14 mln extra uit zodat de aanschafprijs van de OV-Chipkaart ongeveer kan worden gehalveerd. Daarnaast wordt het distributienetwerk uitgebreid, zodat reizigers in dunbevolkte gebieden makkelijk aan een kaart en saldo kunnen komen (€ 20 mln). Voorts wordt er naast de nog beschikbare middelen binnen het Chipkaartbudget nog extra middelen (€ 6 mln) uitgetrokken om regionale businesscases gezond te houden.
- ad 2b Dit betreft een voorfinanciering aan de lagere overheden via de BDU ten behoeve van de invoering van de chipkaart. Deze middelen komen na 2011 weer terug naar de begroting van VenW.
- ad 3 Op basis van de meest actuele inzichten (o.a. tarieven gebruiksvergoeding) blijkt dat op het contractsectorbudget ruimte is ontstaan, die onder andere wordt ingezet voor de extra bijdrage OV-Chipkaart en de impuls BDU voor toegankelijkheid OV (zie ook verdiepingshoofdstuk artikel 39).
- ad 4 Dit betreffen middelen ten behoeve van stimulering marktwerking OV die nu onder andere worden ingezet voor de extra bijdrage OV-Chipkaart en de impuls BDU voor toegankelijkheid OV (zie ook verdiepingshoofdstuk artikel 39).
- ad 5 Deze mutatie houdt verband met de vervroegde aflossing in 2005 van de annuïteit voor afkoop kapitaallasten metro. Hierdoor vallen in 2007 middelen vrij, die VenW-breed worden ingezet.
- ad 6 Het «Programma Filevermindering» is in 2006 gestart om de landelijke werkzaamheden en specifieke projecten op het gebied van filebestrijding te ondersteunen met andere maatregelen die snel realiseerbaar zijn. Daarvoor zijn in korte tijd duizenden ideeën gegenereerd, waaruit een selectie voortkwam van de meest kansrijke en meest effectieve maatregelen (zie ook bijlage 11 Programma Filevermindering).
- ad 7 Met het oog op een verbeterde toegankelijkheid van de haltes in het stads en streekvervoer wordt gestreefd naar het aanpassen van de voor de doelgroep belangrijkste haltes t/m 2010. Dit betreft met name haltes bij vitale bestemmingen en voorzieningen zoals zieken- en verzorgingstehuizen en OV-knooppunthaltes. Leidende gedachte is de doelgroep «mensen met een mobiliteitsbeperking» te bereiken. Van de totale geraamde kosten van € 224 mln, bedraagt de VenW bijdrage € 87 mln. Dit bedrag wordt via de BDU aan de decentrale overheden beschikt. De regio's dragen zelf € 137 mln bij.

- ad 8 Dit betreft de overboeking van het project Mediapark Hilversum vanuit IF art 14 regionaal lokaal.
- ad 9 Dit betreft een technische mutatie en is het saldo van overboekingen tussen het Infrastructuurfonds en Hoofdstuk XII en kasschuiven op het Infrastructuurfonds. De toelichtingen zijn terug te vinden bij de diverse artikelen op het Infrastructuurfonds en Hoofdstuk XII.
- ad 10 Tussen Financiën en VenW is afgesproken om voor de onderdelen exploitatie spoorvervoer, capaciteitsmanagement, exploitatie stad/streek vervoer en aanleg en onderhoud spoorinfra met ingang van 2007 af te stappen van verrekening van BTW door Financiën (declaratiebasis). In plaats daarvan zal de te compenseren BTW aan de begroting van VenW worden toegevoegd. Dit geschiedt door een overheveling van de middelen vanuit de BTW-compensatieregeling van Financiën naar de begrotingen van VenW. Voor de HSL en Betuweroute blijft het oude compensatieregime gelden. Dit omdat deze projecten op korte termijn aflopen. Met name bij de BDU kan de nieuwe werkwijze leiden tot een forse administratieve lastenbesparing voor de regio en voor VenW. In plaats van aanvraag en verantwoorden kan de BTW nu immers via de verdeelsleutel worden verdeeld.
- ad 11 Dit betreft de loonbijstelling, tranche 2006.
- ad 12 Dit betreft de prijsbijstelling, tranche 2006.

3. AFKORTINGENLIJST

A.

AAS	=	Amsterdam Airport Schiphol
ABP	=	Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds
AGOR	=	Actuele grond- en oppervlaktewater regime
AKI	=	Automatische Knipperlichtinstallaties
AMVB	=	Algemene Maatregel van Bestuur
APK	=	Algemene periodieke keuring
ATB	=	Automatische treinbeïnvloeding
ATB-V	=	Arbeidstijdenbesluit Vervoer
AVV	=	Adviesdienst Verkeer en Vervoer

B.

BDU	=	Brede Doeluitkering
BIBOB	=	(Wet) bevordering integriteitsbeoordeling door het openbaar bestuur
BKL	=	Basiskustlijn
BLD	=	Baten-Lastendienst
BLS	=	Baten-Lastenstelsel
BuZa	=	Ministerie van Buitenlandse Zaken
BZK	=	Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

C.

CBR	=	Stichting Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen
CBS	=	Centraal Bureau voor de Statistiek
CCR	=	Centrale Commissie voor de Rijnvaart
CEMT	=	Conferentie van Europese Transportministers
CenD	=	Centrale Diensten
Cf	=	Conform
CO 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
EU	=	Europese Unie
EZ	=	Ministerie van Economische Zaken
ETCS	=	European Train Control System
ERTMS	=	European Rail Traffic Management System
EP	=	Europees Parlement
ECE	=	Economic Commission for Europe
ESA	=	European Space Agency
EUMESTAT	=	European Organisation for the Exploration Meteorological Satellites

F.

FAA	=	Federal Aviation Administration
FES	=	Fonds Economische Structuurversterking

G.	
GGOR	= Gewenste Grond- en Oppervlaktewater Regime
GIS	= Geluidsisolatieproject Schiphol
GNB	= Gemeenschappelijk Nautisch Beheer
GVB	= Gemeentelijke Vervoerbedrijven
GTI	= Grote Technologische Instituten
GMES	= Global Monitoring for Environment and Security

H.	
HSL	= Hogesnelheidslijn
HGIS	= Homogene Groep Internationale Samenwerking
HOI	= Havenontvangst Installatie
HRN	= Het Nieuwe Rijden
HSA	= High Speed Alliance
HWN	= Hoofd Wegennet

I.	
IBN	= Integrale Beheersplan Noordzee
ICAO	= International Civil Aviation Organization
ICES	= Interdepartementale Commissie voor Economische Structuurversterking
ICT	= Informatie en Communicatie Technologie
IDON	= Interdepartementaal overleg beleid Noordzee
IF	= Infrastructuur Fonds
ILO	= International Labour Organization
IMO	= International Maritime Organisation
IPCC	= Intergovernmental Panel on Climate Change
IPG	= Innovatieprogramma Geluid
IPK	= Innovatieprogramma Klimaat
ISA	= Intelligente SnelheidsAssistent
IT	= Informatie Technologie
IVM	= Integrale Verkenningen Maas
IVW	= Inspectie Verkeer en Waterstaat

K.	
KDC	= Knowledge Development Center
KNMI	= Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut
KNRM	= Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij
KpVV	= Kennisplatform Verkeer en Vervoer
KRW	= (Europese) Kaderrichtlijn Water
Kton	= kiloton (miljoen kilo)

L.	
LIB	= Luchthavenindelingbesluit
LNV	= Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit
LVB	= Luchthavenverkeerbesluit
LVNL	= Luchtverkeersleiding Nederland
LRIT	= Long Range Identification and Tracking
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
MJPO	= Meerjarenprogramma Ontsnippering
MOU	= Memorandum of Understanding
Mton	= miljard kilo
MTR	= Maximaal Toelaatbaar Risico
MTR	= Mid-term Review Beheer en Onderhoud
MUAC	= Maastricht Upper Area Control Centre

N.

NAVO	= Noord-Atlantische Verdragsorganisatie
NBW	= Nationaal Bestuursakkoord Water
NGO	= Niet Gouvernementele Organisatie
NLR	= Nationaal Lucht- en Ruimtevaart Laboratorium
NNI	= Nederlands Normalisatie Instituut
NOMO	= Nota Mobiliteit
NO _x	= Stikstofoxiden
NO ₂	= Stikstofoxide
NS	= Nederlandse Spoorwegen
NSR	= NS-Reizigers
NV	= Naamloze vennootschap
NW4	= Vierde nota Waterhuishouding

O.

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

P.

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

R.

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

S.

SES	= Single European Sky
SESAME	= Single European Sky Implementation Programme
SO ₂	= Sulfur dioxide
SOLAS	= Safety of Life at Sea – de internationale overeenkomst voor de veiligheid van leven op zee
SSO	= Shared Services Organisatie
SSZ	= Stil, schoon, zuinig

STS	=	Stoptonend Sein
SWOV	=	Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid
SZW	=	Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid
T.		
TCI	=	Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten
TK	=	Tweede Kamer
TRG	=	Totaal Risicogewicht Grenswaarde
TVG	=	Totaal Volume Geluid
V.		
3VO	=	Verenigde Verkeers Veiligheids Organisatie
VACS	=	Veiligheid Advies Commissie Schiphol
VenW	=	Ministerie van Verkeer en Waterstaat
VOS	=	Vluchtige Organische Stoffen
VN	=	Verenigde Naties
VNK	=	Veiligheid van Nederland in Kaart
VROM	=	Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer
VS	=	Verenigde Staten
W.		
WB21	=	Waterbeleid 21e eeuw
WGR	=	Wet gemeenschappelijke regelingen
WMO	=	Wereld Meteorologische Organisatie
WP2000	=	Wet personenvervoer 2000
Z.		
ZBO	=	Zelfstandig Bestuursorgaan
ZSM	=	Zichtbaar, slim en meetbaar

4. DE BELEIDSARTIKELEN

31 Integraal waterbeleid

Algemene doelstelling

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

Omschrijving van de samenhang in het beleid

Om de vitale functies in het landelijk en stedelijke gebied zoals veiligheid, economie, wonen, landbouw, recreatie en natuur, te waarborgen, draagt VenW zorg voor een gezamenlijke aanpak van de nationale waterproblematiek door de verschillende publieke en private partijen.

Verantwoordelijkheid

De Minister is verantwoordelijk voor de vormgeving en deels ook de uitvoering van het integrale waterbeleid. Daarnaast houdt de Minister toezicht op de uitvoering van de wet- en regelgeving. Dit toezicht bestaat uit toelating/continuering, inspectie/handhaving en kennis, advies en berichtgeving.

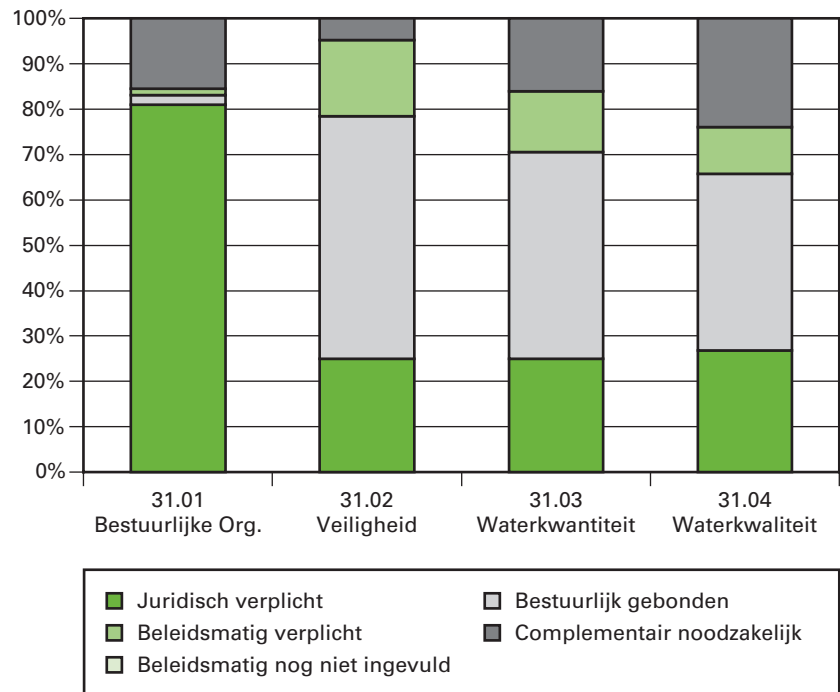
Succesfactoren

Het behalen van deze doelstelling hangt af van:

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

Tabel budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)							
31. Integraal Waterbeleid	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Verplichtingen	65 528	63 825	68 552	68 966	68 773	69 383	69 330
Uitgaven	70 584	70 483	74 820	74 112	71 092	69 258	69 244
<i>31.01 Bestuurlijke Organisatie en instrumentatie</i>	<i>22 323</i>	<i>28 640</i>	<i>26 356</i>	<i>24 999</i>	<i>22 508</i>	<i>20 378</i>	<i>20 371</i>
31.01.01 Algemene strategie en beleidsvorming	7 528	11 146	10 779	10 612	10 701	10 684	10 677
31.01.02 HGIS Partners voor Water	9 891	11 500	10 557	10 557	10 557	9 694	9 694
31.01.03 Leven met Water	4 904	5 994	5 020	3 830	1 250	0	0
<i>31.02 Veiligheid</i>	<i>3 473</i>	<i>11 513</i>	<i>11 220</i>	<i>11 697</i>	<i>11 542</i>	<i>11 543</i>	<i>11 535</i>
31.02.01 Hoogwaterbescherming	2 865	9 380	9 195	9 652	9 495	9 529	9 523
31.02.02 Kust	608	2 133	2 025	2 045	2 047	2 014	2 012
<i>31.03 Waterkwantiteit</i>	<i>1 688</i>	<i>3 110</i>	<i>3 096</i>	<i>3 117</i>	<i>3 124</i>	<i>3 109</i>	<i>3 105</i>
31.03.01 Waterbeleid 21e eeuw	1 688	3 110	3 096	3 117	3 124	3 109	3 105
<i>31.04 Waterkwaliteit</i>	<i>16 639</i>	<i>27 220</i>	<i>34 148</i>	<i>34 299</i>	<i>33 918</i>	<i>34 228</i>	<i>34 233</i>
31.04.01 Europese kaderrichtlijn water	13 595	23 198	22 780	23 147	23 247	23 445	23 415
31.04.02 OSPAR/Europese mariene strategie	3 045	4 022	4 231	4 102	4 154	4 096	4 092
31.04.03 Inspectie VenW			7 137	7 050	6 517	6 687	6 726
Van totale uitgaven							
– Apparaatsuitgaven		6 469	13 448	13 359	12 825	12 991	13 030
– Baten-lastendiensten		22 152	22 107	22 543	22 638	19 844	19 791
– Restant		41 862	39 265	38 210	35 629	36 423	36 423
31.09 Ontvangsten	454	579	538	473	472	477	477



Bestuurlijke organisatie en instrumentatie

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

Veiligheid

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

Waterkwantiteit

De bestuurlijk gebonden en beleidsmatig verplichte uitgaven hebben voornamelijk betrekking op activiteiten zoals met de regio vastgelegd is in het Nationaal Bestuursakkoord Water. Dit houdt onder andere in het integreren van de verdrogingsbestrijding in de deelstroomgebiedsvisionen en waterbeheersingsmaatregelen in reconstructiegebieden.

Waterkwaliteit

De bestuurlijk gebonden en beleidsmatig verplichte uitgaven hebben voornamelijk betrekking op het vervaardigen van de Decernotenota 2007 ter voorbereiding van de stroomgebiedbeheersplannen in 2009, internationale activiteiten in het kader van OSPAR en de Europese marine strategie (EMS) en het vervaardigen van AmvB's voor de uitvoering van de Wet Verontreiniging Oppervlaktewateren (Wet milieubeheer en Wet bodembescherming).

31.01 Bestuurlijke organisatie en instrumentatie

Motivering

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

Producten

Algemene strategie en beleidsvorming

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

Concrete activiteiten zijn:

- Implementatie van het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW). Het merendeel van de afgesproken acties is in 2006 afgerond. In 2007 maken gemeenten en provincies een start met de ruimtelijke invulling van de wateropgave. Verder wordt het NBW in 2006 geëvalueerd en zal in 2007 worden besloten of een nieuw (vervolg) akkoord wordt gesloten. Zie ook: Nationaal Bestuursakkoord Water incl. voortgangsrapportages, Kamerstuk 2003–2005, 27 625, nrs. 28, 46 en 50.
- Voorbereiding van de Waterwet (invoering voorzien in 2008) ten behoeve van het watersysteembeheer. Alle bestaande waterbeheerswetten worden hiermee op termijn vervangen. Het ontwerp van de waterwet is of wordt in 2006 aan de Tweede Kamer aangeboden (Hoofdlijnennotitie Integratie Waterwetgeving, Kamerstuk 2004–2005, 29 694, nr. 1). In 2007 is de parlementaire behandeling voorzien.
- De vereenvoudiging van de financieringsstructuur van het regionale waterbeheer en de modernisering van het waterschapsbestuur. Dit leidt in 2006 tot wijziging van de Waterschapswet en de indiening van de Wet gemeentelijke watertaken (Kabinetsstandpunt IBO Bekostiging Regionaal Waterbeheer, Kamerstuk 2003–2004, 29 428, nr. 1). In 2007 is de parlementaire behandeling voorzien en de Waterschapswet zal op 01-01-2008 inwerking treden.
- Ontwikkeling en implementatie van het ruimtelijk waterbeleid gebaseerd op het principe «meebewegen met en anticiperen op water» zoals vastgelegd in de Nota Ruimte (Kabinetsstandpunt Nota Ruimte, Kamerstuk 2004–2005, 29 435, nr. 154). In het kader hiervan zullen in 2007 een visie op de kust en een visie op het IJsselmeer worden opgesteld.
- Participatie in het kennisprogramma «Ruimte voor water én economische ontwikkeling in Haaglanden» gericht op proeftuinen waarin innovatieve oplossingen voor de wateropgave in de regio Haaglanden ontwikkeld worden.

HGIS Partners voor Water

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

Het samenwerkingsverband is voor de uitvoering van het interdepartementale programma Partners voor Water II. De uitgaven worden via de Homogene Groep Internationale Samenwerking (HGIS) gefinancierd. Zie ook: HGIS nota 2006 Kamerstuk 2005–2006, 30 302, nr. 2, HGIS nota 2005 Kamerstuk 2004–2005, 29 802, nr. 2, HGIS jaarverslag 2004 Kamerstuk 2004–2005, 29 233, nr. 4 en verslag van een algemeen overleg, Kamerstuk 2003–2004, 29 200 XII, nr. 111.

Leven met Water

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

Zie ook de brief aan de Tweede Kamer over kabinetsbesluit derde investeringsimpuls in de kennisinfrastructuur (ICES/KIS-3), Kamerstuk 2003–2004, 25 017, nr. 45.

31.02 Veiligheid

Motivering

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

Producten

Hoogwaterbescherming

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

Concrete activiteiten zijn:

- Eind 2006 zullen de resultaten van de verkenning «Waterveiligheid 21ste eeuw» (nieuwe veiligheidsbenadering) die in 2006 is gehouden aan de Tweede Kamer worden gezonden. Naar aanleiding van deze verkenning is een discussie gestart over een mogelijke aanpassing van de huidige veiligheidsfilosofie en het afstemmen van het beschermingsniveau op de potentiële gevolgen van een overstroming. Ook wordt bekeken of het huidige systeem van vijfjaarlijkse toetsing en aanpassing achteraf wel het beste systeem is.
- Het studieproject Veiligheid Nederland in Kaart wordt voortgezet. De uitkomsten vormen belangrijke bouwstenen voor de nieuwe veiligheidsbenadering (brieven aan de TK over VNK en de verkenning Waterveiligheid 21e eeuw, Kamerstuk 2004–2005, 29 800, nr. 49 en Kamerstukken 2005–2006, 27 625, nrs. 57 en 60).
- Voortzetten van het hoogwaterbeschermingsbeleid met als uitgangspunt «ruimte voor water». Onder andere door het opstarten van de uitvoering van het Hoogwaterbeschermingsprogramma naar aanleiding van de tweede ronde toetsing van de primaire waterkeringen. Deze toetsing laat een forse investeringsbehoefte zien onder meer om de Markermeerdijken, de Afsluitdijk en een aantal andere waterkeringen weer aan de Wet op de waterkering te laten voldoen. Dit kabinet heeft een programma opgesteld om voortvarend de meest urgente maatregelen tot en met 2011 uit te kunnen voeren. Daarvoor is in deze begroting 420 miljoen euro beschikbaar gesteld. De resultaten van deze tweede toetsing worden uiterlijk eind september 2006 aan de Tweede gestuurd (zie ook 1e toetsingsronde primaire waterkeringen, Kamerstuk 2002–2003, 18 106, nr. 124).
- Na de besluitvorming omtrent de Planologische Kernbeslissing (PKB) Ruimte voor de Rivier (PKB Kamerstukken 2004–2006, 30 080, nrs. 1–6. 7e Voortgangsrapportage, Kamerstuk 2005–2006, 18 106, nr. 171) zal in 2007 een start worden gemaakt met de uitvoering. Vooruitlopend

hierop is een tiental koploperprojecten aangewezen waarvan de planstudie al kan starten. De intensieve samenwerking met de provincies zal worden voortgezet.

- Op basis van de uitkomsten van onderzoek gedaan naar de maatregelen voor een rampenbeheersingsstrategie bij overstromingen van de Rijn en de Maas is geconcludeerd dat zowel het treffen van organisatorische maatregelen (zandzakken, evacuatie) als het aanleggen van compartimenteringsdijken reële opties zijn. Welke maatregelen gewenst zijn wordt eind 2006 in een kabinetsstandpunt vastgelegd. Ook zal daarin worden aangegeven in hoeverre de rampenbeheersingsstrategie kan worden verbreed.

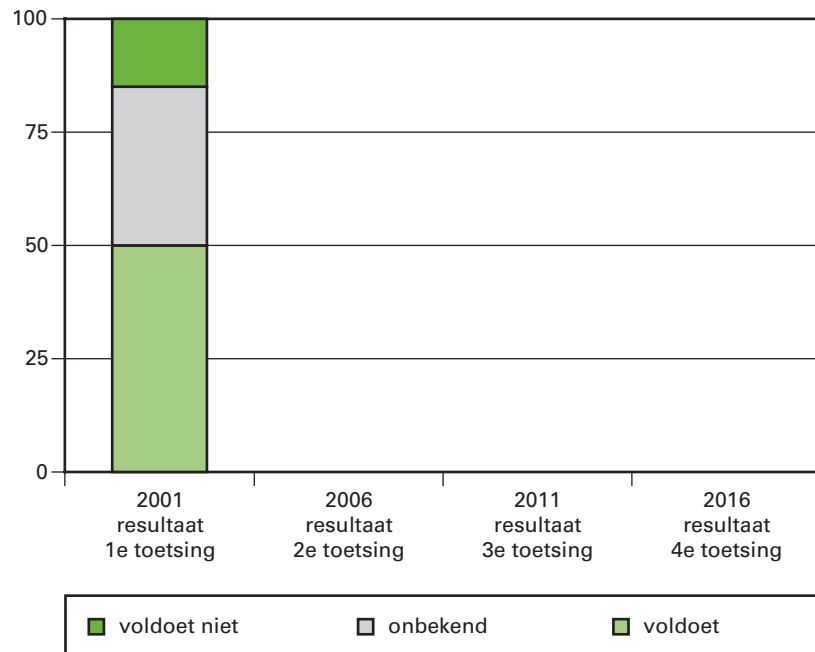
Kust

Programma ten behoeve van voorkoming van structurele kustachteruitgang langs de Nederlandse kust. Uiterlijk medio 2007 moeten de planstudies Zwakke Schakels Kust door de provincies worden opgeleverd (zie Procesplan Zwakke Schakels Kust Kamerstuk 2003–2004, 27 625, nr. 34 en de brief aan de Tweede Kamer, Kamerstuk 2004–2005, 27 625 nr. 49). In 2007 start de aanpak van de «zwakke schakels» in de kust. In deze begroting zijn de gereserveerde middelen (€ 742 mln.) meer in lijn gebracht met de plannings van de provincies. Tevens wordt jaarlijks een zandsuppletieprogramma op basis van de jaarlijkse toetsing van de basiskustlijn gerealiseerd.

Meetbare gegevens

Hoogwaterbescherming

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



Toelichting

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

In 2007 zal het streefpercentage voor de 3e toetsing in 2011 worden vastgesteld. De hoogte hiervan is mede afhankelijk van het uitvoeringstempo van de maatregelen op grond van de toetsing uit 2001, de toetsingsrandvoorwaarden die voor 2011 gelden en de resultaten van de 2e toetsing.

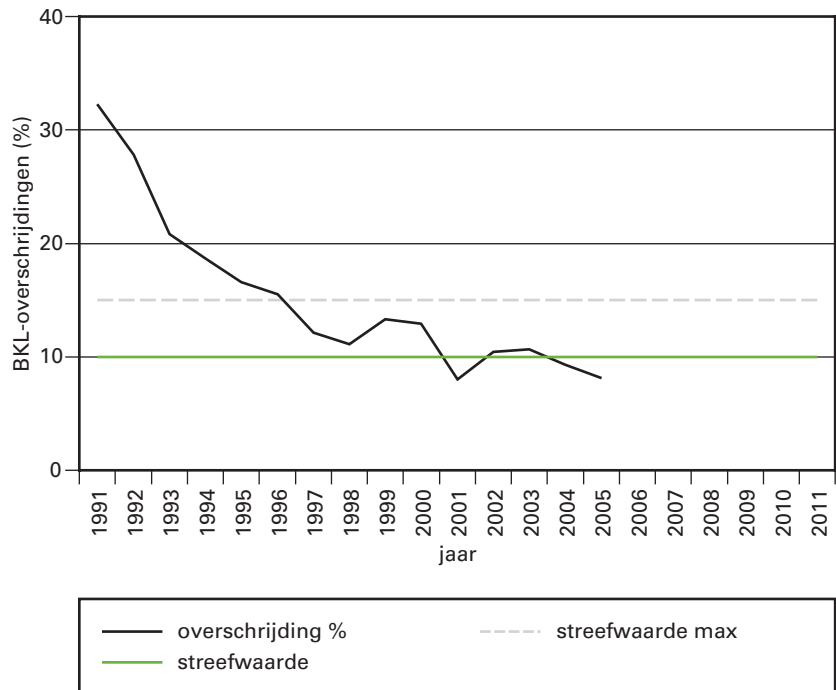
Met de huidige systematiek worden er pas maatregelen getroffen als uit de toetsing blijkt dat een waterkering niet meer volledig voldoet aan de norm. De streefwaarde zal daarom altijd kleiner dan 100 zijn.

Basiskustlijn

De prestatie-indicator voor kust is het percentage raaien (gedeelte van de Nederlandse kust) waar op het moment van toetsing de zee (de kustlijn) structureel verder landwaarts ligt dan de te handhaven norm (Basiskustlijn 2001). De streefwaarde is dat ten minste 85% van de raaien aan de norm voldoet.

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

BKL-overschrijdingen



Extracomptabele verwijzingen

Verwijzing naar het Infrastructuurfonds (IF)

Overzicht uitgaven veiligheid waterbeleid op het Infrastructuurfonds (x € 1 000)						
Art. Omschrijving	2006	2007	2008	2009	2010	2011
11.02.01 Basispakket B&O Waterkeren	148 191	95 888	101 617	93 507	103 261	88 576
11.03.01 Realisatie Waterkeren	200 681	96 962	177 743	211 153	277 554	192 675
11.05.02 Planstudies waterkeren	6 094	55 135	95 508	175 502	171 428	156 762
16.02 Ruimte voor de Rivier	37 751	69 573	114 977	213 319	258 234	317 862
16.03 Maaswerken	66 206	49 110	34 390	37 694	16 219	32 895

31.03 Waterkwantiteitsbeheer

Motivering

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

Producten

Waterbeleid 21e eeuw

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

Concrete activiteiten binnen het programma zijn:

- Voorkomen en bestrijden van wateroverlast en watertekort in rijkswateren en regionale wateren door het nemen van anticiperende maatregelen, het maken van ruimte voor water en het vasthouden van het water op de plaats van ontstaan van de problematiek.

- Integreren van verdrogingsbestrijding in onder andere de deelstroomgebiedsvisies uit de Nota Waterbeleid 21e eeuw.
- Implementatie van de Kaderrichtlijn Water en waterbeheersingsmaatregelen in reconstructiegebieden.
- Kennisontwikkeling ten behoeve van de adaptatie aan de klimaatontwikkeling.

Meetbare gegevens

Voorkomen van (regionale) wateroverlast (buitengewone omstandigheden)

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

Toelichting

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

Handhaven van juiste grond- en oppervlaktepeil (normale omstandigheden)

Een prestatie-indicator is het aantal hectaren ten opzichte van het totaal aantal hectaren Nederlands beheergebied van waterschappen, waarbij het actuele grond- en oppervlaktewaterregiem (AGOR) zich tenminste x% per jaar heeft bevonden binnen de marges van het gewenste grond- en oppervlaktewaterregiem (GGOR) (zie ook Evaluatienota Waterbeheer Aanhoudende Droogte 2003, Kamerstuk 2003–2004, 27 625, nr. 38 en Voortgangsbericht Droogtestudie, Kamerstuk 2003–2004, 27 625, nr. 42).

Toelichting

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

Extracomptabele verwijzingen

Verwijzing naar het Infrastructuurfonds (IF)

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

Overzicht uitgaven waterkwantiteit op het Infrastructuurfonds (x € 1 000)						
Art. Omschrijving	2006	2007	2008	2009	2010	2011
11.01 Basispakket watermanagement	61 456	69 281	81 035	84 398	84 268	97 515

31.04 Waterkwaliteit

Motivering

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

Producten

Europese Kaderrichtlijn Water (KRW)

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

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

De KRW (Europese Kaderrichtlijn Water, richtlijn nr. 2000/60/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 23 oktober 2000 tot vaststelling van een kader voor communautaire maatregelen betreffende het waterbeleid (PbEG L 327)) wordt onder meer geïmplementeerd door het opstellen van de zogenoemde Decemhernota's 2006 en 2007 (Pragmatische implementatienota KRW, Kamerstuk 2003–2004, 28 808, nr. 12 en Implementatiewet Kaderrichtlijn Water, Kamerstuk 2002–2003/2003–2004/2004–2005, 28 808, nrs. 1 t/m 38).

Deze nota's dienen tevens als basis voor de Nota Waterhuishouding en de stroomgebiedbeheersplannen voor Rijn, Maas, Schelde en Eems die in 2009 gereed moeten zijn. In een stroomgebiedsbeheersplan staat welke concrete waterdoelen we gaan bereiken in 2015 (schoon, niet te veel en niet te weinig) en wie wat doet.

Verder gaan in maart 2007 de monitoringsplannen KRW naar de Europese commissie. De KRW kent een stapsgewijze invoering met strikt vastgelegde opleveringsmomenten van producten, waaronder de monitoringsplannen in 2007. De monitoringsplannen zijn door de waterbeheerders (waterschappen en rijkswaterstaat) opgesteld in 2006. Zij gaan ze ook uitvoeren.

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

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

duurzaam waterbeheer tegen maatschappelijk acceptabele kosten te kunnen realiseren. Het is belangrijk tijdig ervaring op te doen met vernieuwende maatregelen. Innovatieve oplossingen kunnen ook worden geëxporteerd, omdat de KRW voor alle landen in de EU geldt. Daarom wordt een innovatieprogramma KRW opgesteld. Met het KRW-innovatieprogramma in de hand zal getracht worden middelen beschikbaar te krijgen uit het EU Kaderprogramma 7.

VN(ICP)/OSPAR/Europese Kaderrichtlijn Mariene milieu (KRM, voorheen EMS)

Om de Noordzee duurzaam te beschermen ten einde duurzaam gebruik ervan veilig te stellen, zijn internationale afspraken noodzakelijk. In een drietal fora levert VenW een actieve bijdrage om dit te realiseren. In mondiaal VN kader(ICP) vinden kennisontwikkeling, kennisuitwisseling en beleidsontwikkeling plaats. In regionaal verband is Nederland verdragspartij bij OSPAR; een overkoepelend juridisch kader voor de bescherming van het mariene milieu in het noordoostelijke deel van de Atlantische oceaan (incl. de Noordzee). In EU kader is VenW verantwoordelijk voor de onderhandelingen die nu gevoerd worden in het kader van de nieuwe Europese Kaderrichtlijn voor het Mariene milieu (voorheen EMS).

De activiteiten gericht op de verwezenlijking van de doelstellingen ter bescherming van het mariene milieu omvatten de volgende elementen/ werkzaamheden;

- Uitwerking integraal beleid voor de zee door geleidelijke invoering van een ecosysteembenadering.
- Verbetering van de tenuitvoerlegging en geïntegreerde toepassing van bestaande en in ontwikkeling zijnde wetgeving.
- Kennisontwikkeling vergroten inzake de afgelopen en (verwachte) toekomstige evolutie van de kwaliteit van de Europese zeeën (o.a. klimaatverandering) en het aansturen van kennisinstellingen die op dit terrein werkzaam zijn.
- Zorgdragen voor uitvoering van verdragsverplichtingen (implementatie en monitoring activiteiten).
- Versterking en verbetering van de coördinatie tussen de verschillende financieringsinstrumenten ter bevordering van de bescherming van het mariene milieu.
- Inbreng Nederlands standpunt in internationaal overleg (uitkomst van interdepartementaal overleg), V&W als coördinerend ministerie voor de Noordzee is in bovenstaande gremia «trekkend» departement.

Inspectie Verkeer en Waterstaat

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

- Intrabestuurlijk toezicht door de Inspectie op Rijkswaterstaat.
 - *Uitvoering en toepassing van wet- en regelgeving richting derden.* De Inspectie VenW houdt toezicht op de uitvoering van de wet- en regelgeving op het gebied van water door Rijkswaterstaat.
 - *Vergunningverlening en handhaving eigen dienst Rijkswaterstaat.* Het toezicht op de eigen dienst van Rijkswaterstaat wordt uitgevoerd om te borgen dat Rijkswaterstaat bij de uitvoering van eigen werken de wet- en regelgeving en beleid in acht neemt.
- Interbestuurlijk toezicht door de Inspectie op medeoverheden.
 - *Uitvoering en toepassing van wet- en regelgeving.* De Inspectie houdt toezicht op de uitvoering en toepassing door medeoverheden van de VenW wet- en regelgeving op het gebied van water.

Speerpunten Inspectie Verkeer en Waterstaat voor het jaar 2007 zijn:

- De uitwerking van de toekomstvisie «Toezicht in beweging» en samenwerking (rijks)inspecties.
- Inspecteren op de regeling Kwalibo die voortvloeit uit de wijziging van de Wet Milieubeheer.
- Inspectieonderzoeken eigen werken en evaluatie Wet op de waterkering.

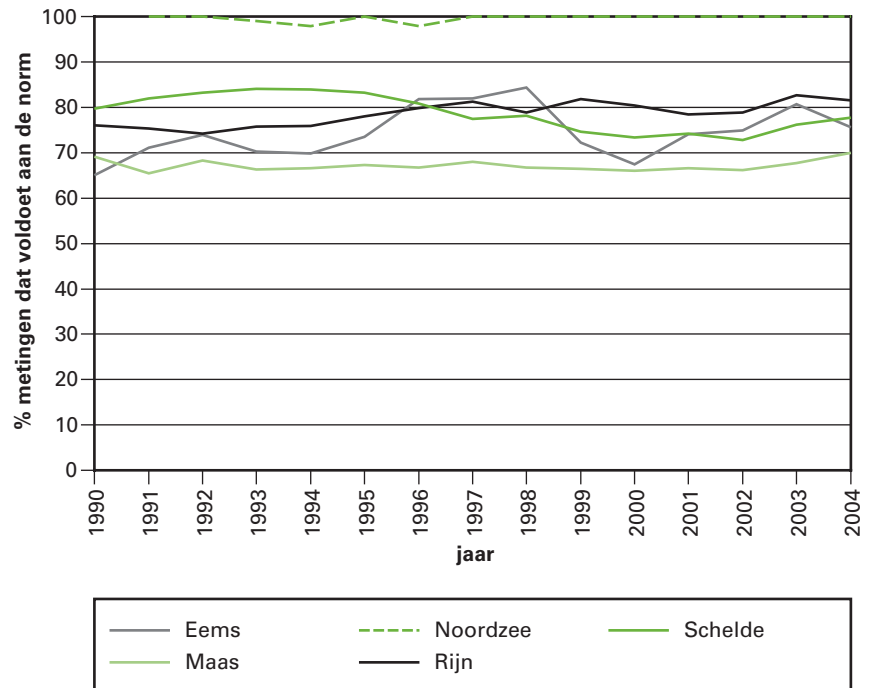
De activiteiten van de Inspectie VenW op het gebied van waterkwaliteit leveren tevens een bijdrage aan de artikelonderdelen 31.01, 31.02 en 31.03.

Meetbare gegevens

Realiseren goede waterkwaliteit

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

Realiseren goede waterkwaliteit



Toelichting op de grafiek

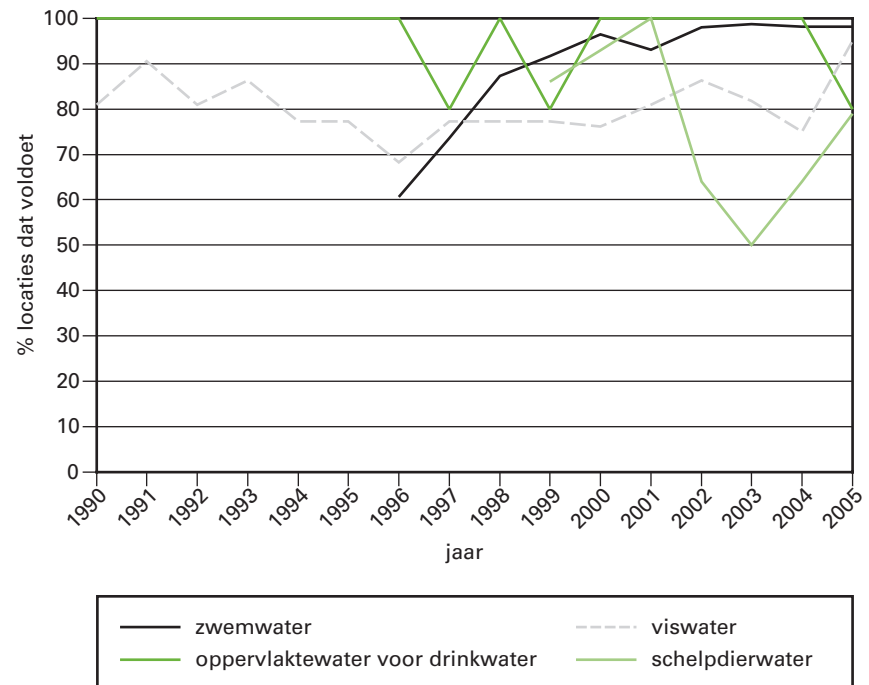
De waterkwaliteitsmetingen in de territoriale zee (binnen de 12-miles-zone) zijn meegenomen bij de desbetreffende KRW-stroomgebieden.

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

Ongehinderd gebruik waterfuncties

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

Ongehinderd gebruik waterfuncties



Toelichting op de grafiek

De kwaliteit van oppervlaktewateren waaraan specifieke gebruiksfuncties zijn gekoppeld, vertoont de laatste jaren een stijgende lijn. De locaties met de functie zwemwater of viswater voldoen bijna allemaal aan de Europese gebruiksnormen. De zwemwaterkwaliteit is beoordeeld op basis van een geactualiseerde lijst en de normen uit de zwemwater-richtlijn 1976. De reden dat de locaties met de functie viswater in 2005 bijna allemaal aan de gebruiksnormen voldoen, is dat de temperatuur of daar aan gerelateerde parameters gunstiger waren dan voorgaande jaren. In combinatie met afnemende nutriënten-concentraties in de grote rivieren zorgt dit voor de hoge score in 2005. De reden dat de schelpdierwater locaties soms niet voldoen aan de gebruiksnormen is te wijten aan een lichte onderschrijding van de ondergrens van het zuurstofgehalte.

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

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

Extracomptabele verwijzingen

Verwijzing naar het Infrastructuurfonds (IF)

De hoofdproducten van het IF hebben soms betrekking op meerdere hoofdproducten 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	2006	2007	2008	2009	2010	2011	
11.02.05 Basispakket B&O waterbeheer	74 904	54 493	53 488	55 426	67 394	122 845	
11.02.08 Groot variabel onderhoud waterbeheer	8 081	23 600	33 028	31 817	23 252	3	
11.03.02 Realisatie Waterbeheer	167 697	128 925	125 616	86 597	63 318	58 121	
11.05.03 Planstudies waterbeheer	3 418	5 507	6 122	5 438	5 438	2 878	

Overzicht onderzoek naar doelmatigheid en doeltreffendheid van beleid

Onderzoek	Onderwerp	OD	A. Start B. Afgerond	Vindplaats
Effectenonderzoek ex post				
Kustvisie (vervolg 3e kustnota)	Evaluatie 3e Kustnota	31.02	A: 2006 B: 2007	
2e toetsing primaire waterkeringen	Nagaan of de primaire waterkeringen aan de norm voldoen.	31.02	A: 2003 B: 2006/2007	
Evaluatie Watertoets	Evaluatie van de doorwerking van de watertoets.	31.03	A: 2006 B: 2006	
Evaluatie NBW	Evalueren van de afspraken uit het NBW. Naar aanleiding hiervan besluiten partijen over bijstelling en/of aanpassing van het huidige akkoord, dan wel het sluiten van een vervolgakkoord.	31.01	A: 2006 B: 2006	

Onderzoek	Onderwerp	OD	A. Start B. Afgerond	Vindplaats
Effectenonderzoek ex post				
Verspreidingsbeleid zoute bagger	Het huidige verspreidingsbeleid voor zoute bagger evalueren met het oog op de ontwikkeling van een duurzame toekomstvisie.	31.04	A: 2004 B: 2006	
Overig evaluatieonderzoek				
Beleid benodigde versterkingen primaire waterkeringen	Beleidsaanpak voor de benodigde versterkingen.	31.02	A: 2005 B: 2006//2007	
Rampenbeheersingsstrategie	Onderzoeksprogramma naar opties voor rampenbeheersingsstrategie bij overstromingen.	31.02	A: 2006 B: 2007	
Evaluatie toetsproces	Evaluatie van de 5-jaarlijkse toetscyclus.	31.02	A: 2006 B: 2007	
Tijdelijke stimuleringsregeling verwerking baggerspecie (SVB)	De effectiviteit van de regeling wordt jaarlijks geëvalueerd (start 1 jaar na inwerkingtreding)	31.04	A: 2003 B: 2006	
Integrale Verkenning Maas (IVM)	In de IVM worden de kosten en baten van een aantal alternatieve strategieën voor rivierverruiming en dijkversterking geanalyseerd. Uitgangspunt is de situatie na realisatie van de Maaswerken (2015).	31.02	A: 2000 B: 2006	
Veiligheid Nederland in Kaart	Verkenning van de veiligheid in Nederland.	31.02	A: 2004 B: 2007	
Proef Grootschalige Verwerking Baggerspecie (GVB)	Deze grootschalige proef heeft tot doel op praktijkschaal aan te tonen wat de mogelijkheden en onmogelijkheden zijn en tegen welke prijs grootschalige verwerking gerealiseerd kan worden. Er vindt na de aanbesteding een tussentijdse evaluatie plaats (medio 2004). Vervolgens zal de proef aan het eind van de looptijd worden geëvalueerd (2009).	31.04	A: 2004 B: 2009	
Beleidsregels ABR/ABM	Vaststellen of beleidsregels Actief Bodembeheer Rijntakken (ABR) en Actief Bodembeheer Maas (ABM) functioneren, goed worden benut, lacunes of achterhaaldheden bevatten.	31.04	A: 2004 B: 2007	
Kaderrichtlijn mariene milieu (KRM, voorheen EMS)	MKBA maatregelen en kosten voor de uitvoering van de KRM.	31.04	A: 2004 B: 2007	
KRW	MKBA/multicriterium afweging van maatregelen en kosten voor de uitvoering van de KRW.	31.04	A: 2004 B: 2008	
Project MER's Schelde	Toetsing van milieueffecten van geselecteerde projecten binnen het Schelde estuarium.	31.04	A: 2005 B: 2006	

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

Algemene doelstelling

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

Omschrijving van de samenhang in het beleid

Om risico's voor verkeersdeelnemers te verminderen zodat het aantal verkeersslachtoffers op de weg en het aantal slachtoffers op het spoor permanent daalt en om de sociale veiligheid in het openbaar vervoer te verbeteren.

Verantwoordelijkheid

De Minister is samen met provincies, gemeenten en waterschappen verantwoordelijk voor de uitvoering van het verkeersveiligheidsbeleid. Dit betekent betrokkenheid bij (EU) wetgeving, vaststellen van nationale kaders voor de verkeersveiligheid en het vaststellen van de nationale doelstelling in goed overleg met decentrale overheden.

Ten aanzien van de veiligheid op het spoor is de systeemverantwoordelijkheid vastgelegd door middel van de concessies en de Kadernota railveiligheid.

Ten aanzien van de sociale veiligheid in het OV heeft de Minister een coördinerende en stimulerende functie. Uitvoering vindt plaats door OV-autoriteiten en OV-bedrijven voor het stads- en streekvervoer en voor het hoofdrailnet via de concessies. De Minister monitort.

Daarnaast houdt de minister toezicht op de uitvoering van de wetten regelgeving. Dit toezicht bestaat uit toelating/continuering, inspectie/handhaving en kennis, advies en berichtgeving.

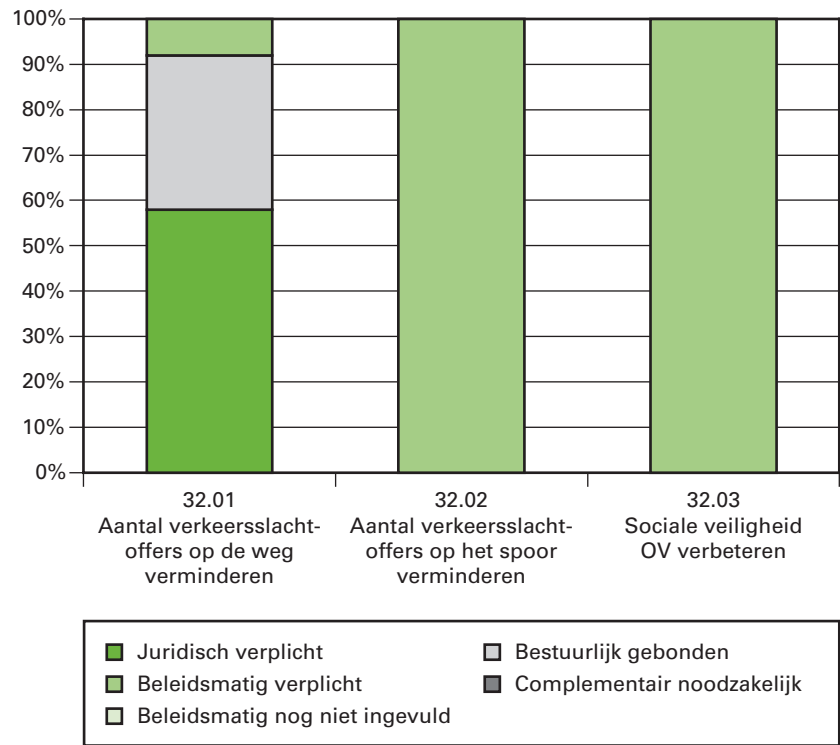
Succesfactoren

Om de doelstelling te behalen is het nodig dat:

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

Tabel budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)							
32. Optimale Veiligheid	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Verplichtingen	41 476	20 977	56 646	54 201	52 348	53 916	53 913
Uitgaven	38 537	36 617	62 755	61 396	56 175	53 474	53 608
<i>32.01 Aantal verkeersslachtoffers op de weg verminderen</i>	<i>34 655</i>	<i>33 410</i>	<i>54 941</i>	<i>53 671</i>	<i>48 997</i>	<i>46 122</i>	<i>46 216</i>
32.01.01 Algemene strategie- en beleidsontwikkeling	1 712	1 770	1 768	1 784	1 787	1 789	1 786
32.01.02 Vereisten aan voertuig en technologie	4 975	3 954	4 207	4 620	4 618	4 618	4 618
32.01.03 Gedragsbeïnvloeding	27 968	27 686	31 180	29 698	26 351	23 051	23 051
32.01.04 Aanpassingen aan weginfrastructuur							
32.01.05 Inspectie Verkeer en Waterstaat			17 786	17 569	16 241	16 664	16 761
<i>32.02 Aantal verkeersslachtoffers op het spoor verminderen</i>	<i>440</i>	<i>444</i>	<i>7 728</i>	<i>7 639</i>	<i>7 092</i>	<i>7 266</i>	<i>7 306</i>
32.02.01 Algemene strategie- en beleidsontwikkeling	233	239	192	192	192	192	192
32.02.02 Kadernota Railveiligheid «Veiligheid op de rails»	207	205	204	204	204	204	204
32.02.03 Inspectie Verkeer en Waterstaat			7 332	7 243	6 696	6 870	6 910
<i>32.03 Sociale veiligheid OV verbeteren</i>	<i>3 442</i>	<i>2 763</i>	<i>86</i>	<i>86</i>	<i>86</i>	<i>86</i>	<i>86</i>
32.03.01 Algemene strategie- en beleidsontwikkeling	44	27	27	27	27	27	27
32.03.02 Uitvoeren beleidskader Sociale Veiligheid OV	3 398	2 736	59	59	59	59	59
Van totale uitgaven							
– Apparaatsuitgaven		2 483	27 549	27 242	25 367	25 964	26 101
– Agentschapsbijdrage		951	951	967	970	972	969
– Restant		33 183	34 255	33 187	29 838	26 538	26 538
32.09 Ontvangsten		1 150	9 880	8 934	8 725	10 091	10 091



Aantal verkeersslachtoffers op de weg verminderen

Onder bestuurlijk gebonden/complementair noodzakelijk zijn opgenomen de middelen voor de diverse verkeersveiligheidsorganisaties, het uitvoeren van verscheidene campagnes en het verstrekken van de doelsubsidie aan de SWOV. De middelen voor met name de ontwikkeling van voertuigtechnologie zijn ingedeeld onder beleidsmatig verplicht.

Aantal verkeersslachtoffers op het spoor verminderen» en «Sociale veiligheid OV verbeteren»

Voor beide doelstellingen worden de middelen ingezet voor onderzoek (beleidsmatig verplicht).

32.01 Aantal verkeersslachtoffers op de weg verminderen

Motivering

Om het aantal verkeersslachtoffers op de weg te 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.

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;
- verstrekken van doelsubsidie aan de SWOV, Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid;
- kennisdeling ten aanzien van maatregelen met decentrale overheden (KpVV, maatregelwijzer goederenvervoer)
- zorgen voor internationale afstemming;

- invulling geven aan de regiefunctie op het gebied van verkeersveiligheid; in de tweede fase Duurzaam Veilig wordt samengewerkt aan het gezamenlijk met decentrale overheden behalen van de nationale doelstelling inzake verkeersveiligheid;
- beschikbaar stellen van de rijksbijdrage voor regionaal en lokaal verkeersveiligheidsbeleid aan de decentrale overheden via de Brede Doeluitkering (BDU);
- toezicht houden op een aantal uitvoerende organisaties (RDW, CBR, Innovam);
- stimuleren dat maatschappelijke partijen en bedrijfsleven eigen verantwoordelijkheid nemen.

Vereisten aan voertuig en technologie

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

- stimuleren van ontwikkeling van veiliger voertuigen;
- actief participeren in het EU-wetgevingsproces omtrent voertuigen;
- deelnemen in (Europese) overleggen over de ontwikkelingen in de voertuigindustrie (Ertrac, eSafety);
- stimuleren van de verkoop van veilige voertuigen middels Euro-NCAP;
- heroverwegen APK frequentie op basis van Europees onderzoek;
- uitvoering geven aan het met de branche afgesloten convenant veilig bestelverkeer;
- maatregelen ter preventie van kantelongevallen;
- bevordering van camerasystemen en frontspiegels op vrachtwagens, ter voorkoming van ongevallen tussen rechtsafslaande vrachtauto's en kwetsbare verkeersdeelnemers.

Gedragbeïnvloeding

Een belangrijke sleutel tot meer verkeersveiligheid is een veilig verkeersgedrag van verkeersdeelnemers. Het overgrote deel van de ongevallen en slachtoffers is namelijk (mede) het gevolg van menselijk handelen, vaak onopzettelijk (inschattingfouten, onvermogen), maar ook opzettelijk handelen.

Het gedragsbeleid richt zich zowel op preventieve als repressieve maatregelen. Verkeershandhaving is naast educatie en communicatie een belangrijk instrument om veilig verkeersgedrag te bevorderen. De middelen voor verkeershandhaving staan op de begroting van BZK en Justitie.

Volgens de SWOV kunnen verkeersongevallen met vracht- en bestelverkeer niet alleen bestreden worden met generieke maatregelen.

Vanwege het unieke karakter van vracht- en bestelverkeer zijn specifieke maatregelen nodig.

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

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

- bijdragen aan kosten van onderzoeken naar rijgeschiktheid door CBR;
- actief participeren in het EU-wetgevingstraject omtrent rijbewijzen;
- opstellen van regelgeving betreffende rijbevoegdheid en rijgeschiktheid, zoals ten aanzien van bromfietsexamens en rijbewijs voor landbouwvoertuigen;

- modernisering theorie en praktijkexamen;
- ontwikkelen bromfietsexamen (theorie en praktijk);
- uitvoering Meerjarenprogramma Campagnes Verkeersveiligheid en opzetten vervolgstategie 2008–2012;
- bevordering van een veiligheidscultuur in transportbedrijven;
- voorlichting aan vrachtwagenchauffeurs en overige verkeersdeelnemers met als doel reductie van ongevallen ten gevolge van dode hoek-ongevallen en interactieproblemen;
- verstrekken van subsidies aan maatschappelijke organisaties (Veilig Verkeer Nederland, Team Alert) en wetenschappelijk onderzoek (SWOV);
- voorlichting over de gevaren van deelname aan het verkeer bij gebruik van bepaalde medicijnen;
- verkenning aanpak alcohol- en drugsbeleid.

Aanpassingen aan weginfrastructuur

VenW is verantwoordelijk voor een veilig hoofdwegennet; het onderliggend wegennet is in beheer bij provincies, gemeenten en waterschappen. Bij aanleg en de aanpak van specifieke knelpunten wordt rekening gehouden met alle weggebruikers, dus ook motorrijders. In samenwerking met verschillende belangengroepen worden gevaarlijke punten in kaart gebracht en voorzien van motorfiets vriendelijke vangrails. Bovendien wordt er uitvoering gegeven aan de motie verbod cablebarrier op het hoofdwegennet en overleg met koepels van decentrale wegbeheerders voor het onderliggend wegennet.

VenW werkt aan een veilig hoofdwegennet door:

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

Ombouw, uitbouw en beheer en onderhoud (B&O) vallen onder het Infrastructuurfonds (IF). Hiervoor wordt verwezen naar de begroting IF.

Inspectie Verkeer en Waterstaat

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

Speerpunten van de Inspectie Verkeer en Waterstaat voor 2007 op het gebied van goederenvervoer zijn:

- het (mede) ontwikkelen en implementeren van de *frontoffice wegvervoer* in aansluiting op *samenwerkende rijksinspecties*;
- het streven naar inspectiedrukreductie door participatie in *samenwerkende inspecties*: «slimmer handhaven en interveniëren»;
- het inzetten van ICT-toepassingen voor verlaging van administratieve lastendruk;
- transformatie van object – naar systeemtoezicht en het waarderen van beheerssystemen bij bedrijven als bijdrage in het behalen van de doelstellingen van de Inspectie.

Deze activiteiten leveren ook een bijdrage aan de doelstellingen van het artikel 33.01.

De toezicht door de Inspectie bij het busvervoer richt zich op ondernemingen, chauffeurs en voertuigen en draagt bij aan het verhogen van de vervoerveiligheid en de externe veiligheid, de verbetering van concurrentievoorwaarden en duurzaamheid van de markt en de sociale omstandigheden in het vervoer over de weg.

Speerpunten van de Inspectie Verkeer en Waterstaat voor 2007 op het gebied van busvervoer zijn:

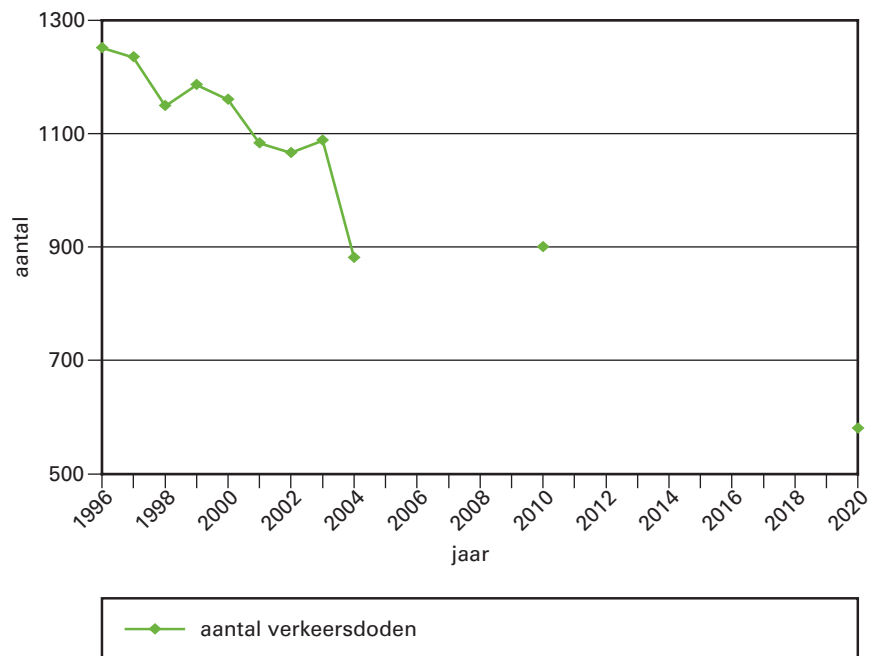
- invoering digitale tachograaf (ook in het OV);
- het opstellen van een risico-analyse van de onderkant van de markt;
- bestrijden fraude met snelheidsbegrenzer en tachograaf;
- controles op rij- en rusttijden;
- thema-acties in het internationaal vervoer;
- het aanpassen van de controlemethodiek Keurmerk Touringcarbedrijf;
- aandacht voor de relatie ongevallen en vermoeidheid in het busvervoer.

Meetbare gegevens

Aantal verkeersslachtoffers op de weg verminderen¹

Prestatie-indicatoren: verkeersslachtoffers					
Indicator	Waarde 2005	Basiswaarde 2002	Streefwaarde 2007	Streefwaarde 2010	Streefwaarde 2020
Aantal verkeersdoden	817	1 066	960	pm	580
Aantal ziekenhuisgewonden		18 420	17 500	17 000	12 250

Prestatie-indicator: ontwikkeling aantal verkeersdoden



¹ In de loop van 2006 worden mogelijk nieuwe afspraken gemaakt met de decentrale overheden over een nieuwe doelstelling voor 2010 (en 2020). De streefwaarden voor 2020 zijn onder de aanname van invoering van Anders betalen voor mobiliteit volgens het volledige scenario Nouwen. De discussie hierover wordt nog gevoerd.

Kengetallen: naleving busvervoer	2004	2005	2006	2007
<i>Aantal busvervoerders</i>	982	987	pm	pm
Aantal ingetrokken vergunningen				
Collectief vervoer	18	0	pm	pm
<i>Aantal bedrijfsinspecties</i>	141	222	480	480
Aantal overtredingen	586	586	pm	pm
<i>Aantal staandehoudingen besloten en ongeregeld vervoer</i>	900	1 095	pm	pm
Overtredingspercentage besloten en ongeregeld vervoer	18%	19%	pm	pm
<i>Aantal staandehoudingen internationale lijndiensten</i>	100	169	pm	pm
Overtredingspercentage internationale lijndiensten	22%	22%	pm	pm
<i>Aantal staandehoudingen pendelvervoer</i>	460	526	pm	pm
Overtredingspercentage pendelvervoer	14%	33%	pm	pm

Kengetallen en prestatie-indicatoren: naleving goederenvervoer	2004	2005	2006	2007
<i>Aantal bedrijfsinspecties</i>	268	593	589	589
Overtredingspercentage	38%	68%	pm	pm
<i>Aantal transportinspecties</i>	23 712	27 965	20 250	20 250
Overtredingspercentage algemeen	19,5%	18,7%	pm	pm
<i>Aantal transportinspecties gevaarlijke stoffen</i>	1 620	1 857	pm	pm
Overtredingspercentage gevaarlijke stoffen	31,7%	28%	pm	pm
<i>Aantal gewogen voertuigen</i>	849	566	465	460
Overtredingspercentage overbelading	45%	42%	pm	pm

Extracomptabele verwijzingen

Verwijzing Brede Doeluitkering (BDU)

De Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer (BDU) op artikel 39.02 draagt deels bij aan de doelbereiking op dit terrein. Omdat het grootste deel van de BDU middelen betrekking heeft op artikel 34.04 Netwerk decentraal/regionaal vervoer is de extracomptabele verwijzing geheel bij dat operationele doel opgenomen. De systematiek van de BDU brengt met zich mee dat de bijdrage niet afzonderlijk kan worden toegerekend.

Verwijzing naar het Infrastructuurfonds (IF)

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

32.02 Aantal verkeersslachtoffers op het spoor verminderen

Motivering

De veiligheid op het spoor permanent verbeteren, conform de uitwerking in de Kadernota «Veiligheid op de Rails», zijnde de tweede kadernota voor de veiligheid van het railvervoer in Nederland (2004) (Tweede Kamer 2004–2005, 29 893, nrs. 1 en 2). Hierbij moet altijd de afweging worden

gemaakt van de effectiviteit en de haalbaarheid van de maatregelen in relatie tot de kosten.

Producten

Algemene strategie- en beleidsontwikkeling

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

Kadernota railveiligheid «veiligheid op rails»

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

- uitvoering van het overwegenbeleid in de periode 2006–2010, rekening houdend met de motie Hofstra;
- ProRail zal in 2007 een aantal scenario's uitwerken voor de periode 2010–2020 om de veiligheid op overwegen te borgen. Dit wordt ter besluitvorming aan VenW voorgelegd;
- ProRail past (innovatie) maatregelen toe, zoals Automatische Dubbele OverwegBomen Nieuw Concept (ADOB-NC);
- toepassing door de spoorsector van het Normenkader Veilig werken aan Infrastructuur;
- implementatie door de spoorsector van het plan van aanpak STS: Rijden door Stoptonend Sein, o.a. door maatregelen aan de infrastructuur (ATB++) en het materieel;
- toepassen van beproefde maatregelen (hekwerken) door ProRail om aantal zelfdodingen te verminderen;
- toepassen door ProRail van maatregelen om vandalisme te voorkomen;
- communicatie en voorlichting door ProRail aan andere overheden, omwonenden en belanghebbenden;
- veiligheid bij in- en uitstappen reizigers, (her)scholing personeel en veiligheidsmanagement vervoerbedrijven door vervoerders;
- toepassen door ProRail van het in 2005 ontwikkelde normenkader lightrail in voorkomende gevallen (decentralisatie van treindiensten);
- toepassing van de in de kadernota gestelde risiconormen voor risicodragers door ProRail en decentrale overheden;
- bij de eisen aan de veiligheid in railtunnels wordt aangesloten bij de Europese ontwikkelingen. In de loop van 2006 zijn de inhoudelijke discussies over de eisen ten aanzien van tunnelveiligheid voor het railverkeer afgerond. Daarna vindt vertaling van de tekst in alle talen van de Unie plaats. Besluitvorming door de Europese Commissie wordt begin 2007 verwacht. Zes maanden na besluitvorming door de EC hebben deze Europees geharmoniseerde veiligheidseisen in Nederland kracht van wet;

- implementatie van ERTMS (European Rail Traffic Management System) op de Betuweroute en de HSL-Zuid;
- opstellen van een ERTMS implementatieplan in combinatie met een vervangingsplan voor de huidige beveiligingsystemen (cf. beheerplan ProRail);
- locaties op het landelijke spoornetwerk waar relatief veel zelfdoding voorkomen zijn geselecteerd voor deelname aan een gezamenlijk project van ProRail, NS en de Ivonne van der Ven Stichting. Dit gebeurt op basis van gegevens van de afgelopen jaren.

Inspectie Verkeer en Waterstaat

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

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

Speerpunten Inspectie Verkeer en Waterstaat voor 2007 op het gebied van spoor zijn:

- veiligheidsbeoordeling van nieuwe systemen en wijzigingen (HSL-Zuid, Betuweroute, lightrails) alsmede beoordelingen risicoanalyse weg/spoorwegbeheer bij overgangen;
- terugdringen van het aantal roodseinpassages;
- doorontwikkelen van veiligheidsmonitor voor infrastructuur.

Speerpunten Inspectie Verkeer en Waterstaat op het gebied van tram en metro zijn:

- er wordt een nieuw toezichtarrangement uitgewerkt. Dit moet aansluiten bij de nieuwe wet- en regelgeving die voor tram en metro in voorbereiding is;
- de Inspectie houdt zich bezig met de veiligheidsbeoordeling van de Noord/Zuidlijn te Amsterdam, waar de nieuwe metro naar verwachting in 2012 gaat rijden.

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

Meetbare gegevens

Aantal verkeersslachtoffers op het spoor verminderen

Prestatie-indicatoren dodelijke slachtoffers Spoor						
	2001	2002	2003	2004	2005	Risiconorm
Reizigers	2	1	0	0	0	1,5 dodelijk slachtoffer per 10 mld. reizigerskilometers
Personeel (baanwerkers, rangeerders)	1	1	2	2	0	1 dodelijk slachtoffer op 10 000 werknemers per jaar
Overweggebruikers	20	17	28	17	18	maximaal 24 dodelijke slachtoffers in 2010
Onbevoegden op het spoor	3	4	7	3	7	maximaal 1,5 dodelijke slachtoffers per jaar

BRON: Trendanalyse IVW

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

Art. Omschrijving	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Art. 13.03.01 Automatische Knipperlicht Installatie (AKI)	30	33	41	30	30	12
Art. 13.02.02 Stoptonend Sein (STS)	22	13	13	0	0	0

32.03 Sociale veiligheid openbaar vervoer verbeteren

Motivering

Sociale veiligheid is onderdeel van het kabinetsbeleid «naar een veiliger samenleving» en voor reizigers en personeel belangrijk. Gestreefd wordt naar een verbetering van het veiligheidsgevoel en naar een vermindering van het aantal incidenten in en rond het openbaar vervoer.

Producten

Algemene strategie- en beleidsontwikkeling

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

Uitvoeren beleidskader Sociale Veiligheid OV

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

Onderstaande activiteiten worden in dit kader uitgevoerd:

- monitoren van en rapporteren over het gevoel van sociale veiligheid van reizigers en personeel en het meten van en rapporteren over het aantal incidenten. Meten van en rapporteren over zwartrijdpercentages in concessies van stad- en streekvervoer waar het percentage in recente metingen hoger lag dan 3%;
- afronding van een beperkt aantal acties die aanvullend op het Aanvalsplan zijn geformuleerd;
- toezicht houden op naleving van de zorgplicht ten aanzien van sociale veiligheid door NS respectievelijk ProRail, zoals belegd in de verstrekte vervoer- en beheerconcessie, en nader uitgewerkt in het jaarlijks vast te stellen vervoer- en beheerplan;
- aan de decentrale overheden via de Brede Doeluitkering (BDU) middelen beschikbaar stellen voor sociale veiligheid in het OV.

Overzicht van prestatie- en effectindicatoren verbeteren sociale veiligheid in het stads- en streekvervoer ¹						
Indicatoren	2001	2002	2003	2004 ²	2005	doel 2008
Waardering veiligheidsgevoel in het voertuig als rapportcijfer						
– Reizigers	7,3	7,2	7,3	7,9	7,9	7,5
– Personeel ³	6,0	6,2	6,1	6,5	6,5	
Onveiligheidsincidenten in en rond het OV in %						
– Reizigers ⁴	28	27	22	27	25	
– Personeel ⁵	61	66	62	59	56	

Bron reizigersgegevens: Onderweg naar een veiliger openbaar vervoer, reizigersmonitor AVV

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

¹ Alle gegevens in de tabel hebben alleen betrekking op het stads- en streekvervoer. Voor de reizigersgegevens zijn dat in 2001 t/m 2003 alleen de bus-, tram- en metroreizigers, in 2004 zijn de regionale treinreizigers (gedecentraliseerde treintrajecten) toegevoegd. Voor het personeel zijn dat alle jaren de medewerkers van de bus, tram, metro en regionale trein.

² Voor de gegevens m.b.t. de reiziger is de vergelijkbaarheid tussen 2004/2005 en voorgaande jaren beperkt. Dit vanwege aanpassingen in de onderzoeksmethodiek en in het aantal vragen dat gesteld wordt over sociale veiligheid. Hierdoor wordt echter een betere weergave van de werkelijkheid bereikt. De cijfers 2001 tot en met 2003 zijn wel onderling vergelijkbaar. De gegevens m.b.t. het personeel zijn ook vergelijkbaar in de tijd.

³ Dit cijfer betreft het veiligheidsgevoel zowel in als rond het voertuig.

⁴ Dit is het ongewogen gemiddelde van de bus-, tram-, metro- en (per 2004) regionale treinreizigers, die ooggetuige en/of slachtoffer zijn geweest van één of meerdere incidenten. Percentage per modaliteit is in 2004: bus 19%, tram 32%, metro 33% en regionale trein 22%.

⁵ Dit is het percentage van het personeel dat één of meerdere keren slachtoffer is geweest van een incident.

Kengetallen: sociale veiligheid NS ¹					
	2001	2002	2003	2004	2005
Waardering veiligheidsgevoel reiziger in het voertuig als rapportcijfer ¹	6,8	6,8	6,9	7,0	7,1
Het percentage reizigers dat de sociale veiligheid met een 7 of hoger beoordeelt	68%	66%	69%	73%	75%
Reizigers die slachtoffer/ooggetuige zijn geweest van tenminste één incident	30%	31%	27%	32%	29%
Het percentage NSR-medewerkers dat zijn of haar gevoel van veiligheid overdag in de werkomgeving met een 7 of hoger beoordeelt				84%	89%
Het percentage NSR-medewerkers dat zijn of haar gevoel van veiligheid 's avonds in de werkomgeving met een 7 of hoger beoordeelt				46%	56%
Het percentage NSR-medewerkers dat 1 of meerdere incidenten meegemaakt heeft ²				65%	40%

Bron reizigersgegevens: Onderweg naar een veiliger openbaar vervoer, reizigersmonitor AVV.

Bron NSR-medewerkersgegevens: NS monitor veiligheidsbeleving 2005, februari 2006.

¹ Deze cijfers en percentages wijken af van de cijfers uit het Vervoerplan 2005, omdat in deze cijfers ook de contractsectorlijnen zijn meegenomen terwijl het Vervoerplan alleen betrekking heeft op hoofdrailnet. De cijfers zijn niet vergelijkbaar met de cijfers voor het stads- en streekvervoer, wegens verschillen in onderzoeksmethodiek.

Het cijfer (7,1) over het jaar 2005 is opgebouwd door het gewogen gemiddelde te nemen van de waardering van het veiligheidsgevoel overdag (7,5) en de waardering van het veiligheidsgevoel 's avonds (6,6).

² Dit cijfer wijkt af van het cijfer uit het Vervoerplan 2005 (63%), omdat dit cijfer betrekking heeft op het rijdend personeel van NS (NSR). Het cijfer uit het Vervoerplan 2005 heeft betrekking op het gehele personeel van NS.

Overzicht onderzoek naar de doelmatigheid en de doeltreffendheid van beleid

	Onderzoek Onderwerp	OD	A. Start B. Afgerond	Vindplaats
Beleidsdoorlichting	Overall Evaluatie Sociale Veiligheid beleid	32.03	A. juli 2005 B. juli 2006	
Effectenonderzoek ex post	Evaluatie beleidsonderzoek	32.01	A. mrt 2005 B. juni 2006	
	Invoering GAIK	32.01	A. mrt 2006 B. juni 2006	
	Verkeersveiligheid goederenvervoer	32.01	A. juli 2008	
	Kentekening aanhangwagens	32.01	A. april 2006 B. juni 2006	
	Meerjarenvoorlichtingscampagne verkeersveiligheid	32.01	A. jan 2006 B. okt 2006	
	Meerjarenvoorlichtingscampagne verkeersveiligheid	32.01	A. juli 2008	
	APK (art. 71 t/m 91 WVV 1994)	32.01	A. juli 2008 B. juli 2009	
	Aanpak benzinediefstal	32.01	A. febr 2006 B. mrt 2006	
	Kentekening brom- en snorfietsen	32.01	A. juli 2010	
Overig evaluatieonderzoek	Klantenbarometer CVOV; Personeelsmonitor SVOV; Incidentenregistratiemethode SV en OV bedrijven	32.03	jaarlijkse monitoring	
	Spoorveiligheid personen	32.02	jaarlijkse monitoring	

33 Veiligheid gericht op de beheersing van veiligheidsrisico's

Algemene doelstelling

Het verkleinen van veiligheidsrisico's.

Omschrijving van de samenhang in het beleid

Om de kans op letsel bij personen en schade aan goederen, infrastructuur en milieu als gevolg van ongevallen door goederenvervoer en luchtvaart te beperken. VenW stelt kaders voor de verbetering van de veiligheid en beveiliging door het voeren van beleid en het stellen van regels ter beheersing van veiligheidsrisico's. VenW houdt toezicht op de naleving van de regels. VenW helpt en motiveert betrokken partijen hun verantwoordelijkheid voor veiligheid en beveiliging te nemen en hierin samen te werken.

Verantwoordelijkheid

De Minister is verantwoordelijk voor:

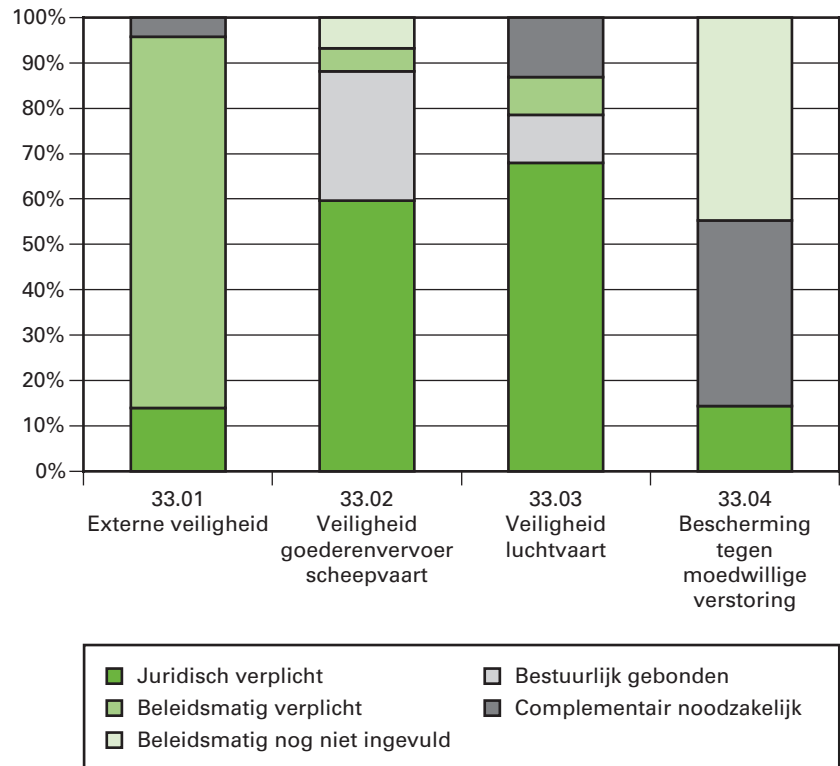
- Het stellen van voorwaarden via beleid, wet- en regelgeving aan de veiligheid van het goederenvervoer- en luchtvaartstelsel.
- Het houden van toezicht en het uitvoeren van inspecties op het nalevingsgedrag.
- Het bijdragen aan en implementeren van internationale afspraken op het gebied van veiligheid.
- Het leveren van een bijdrage aan de maatschappelijke aandacht voor streven naar het permanent verbeteren van de veiligheid en beveiliging.
- Het houden van toezicht op de uitvoering van wet- en regelgeving. Dit toezicht bestaat uit toelating/continuering, inspectie/handhaving en kennis, advies en berichtgeving.

Succesfactoren

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

Tabel budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)							
33. Veiligheid gericht op de beheersing van veiligheidsrisico's	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Verplichtingen	20 725	16 279	67 019	62 581	58 377	66 532	61 405
Uitgaven	19 929	23 629	67 964	69 523	62 954	61 809	59 989
<i>33.01 Externe veiligheid</i>	8 726	9 308	7 250	9 619	8 124	5 835	3 758
33.01.01 Verbeteren veiligheid vervoer gevaarlijke stoffen	2 732	4 590	4 349	4 461	3 866	3 290	3 288
33.01.02 Externe veiligheid luchthavens	1 747	1 698	471	470	470	470	470
33.01.03 Aankoop LIB veiligheidszones Schiphol	4 247	3 020	2 430	4 688	3 788	2 075	
<i>33.02 Veiligheid goederenvervoer scheepvaart</i>	5 515	6 196	29 946	29 643	27 950	28 516	28 640
33.02.01 Verbeteren veiligheid zeevaart	4 045	4 350	4 523	4 509	4 582	4 585	4 580
33.02.02 Verbeteren veiligheid zeehavens	643	924	874	874	874	874	874
33.02.03 Verbeteren veiligheid binnenwateren	411	506	478	478	478	478	478
33.02.04 IMO (HGIS)	416	416	416	416	416	416	416
33.02.05 Inspectie VenW			23 655	23 366	21 600	22 163	22 292
<i>33.03 Veiligheid luchtvaart</i>	4 548	7 120	29 764	29 257	25 876	26 454	26 587
33.03.01 Verbetering veiligheid luchtvaart	3 135	4 107	3 135	2 928	1 364	1 364	1 364
33.03.02 ICAO en EASA (HGIS)	906	1 815	1 265	1 265	1 265	1 265	1 265
33.03.03 Internationaal	507	1 198	1 061	1 059	1 056	1 056	1 056
33.03.04 Inspectie VenW			24 303	24 005	22 191	22 769	22 902
<i>33.04 Bescherming tegen moedwillige verstoring</i>	1 140	1 005	1 004	1 004	1 004	1 004	1 004
33.04.01 Beveiliging scheepvaart en zeehavens	761	498	497	497	497	497	497
33.04.02 Beveiliging luchtvaart	319	447	447	447	447	447	447
33.04.03 Beveiliging infrastructuur hoofdwegen	60	60	60	60	60	60	60
33.04.04 Beveiliging infrastructuur spoorwegen							
Van totale uitgaven							
– Apparaatuitgaven		5 546	53 313	52 722	49 140	50 281	50 543
– Baten-lastendiensten		799	784	822	831	835	828
– Restant	19 929	17 284	61 825	63 350	56 774	55 625	53 812
Ontvangsten							
33.09.01 Ontvangsten	13		16 695	14 258	13 718	17 240	17 240



Externe veiligheid

De beleidsmatig verplichte uitgaven hebben betrekking op het aankopen en slopen van woningen en woonboten binnen de LIB veiligheidsslooptzones en op onderzoek stimulering ontwikkeling kwaliteitssystemen, diverse haalbaarheidsstudies en bijdragen aan verbetering en actualisering internationale regelgeving.

Veiligheid goederenvervoer scheepvaart

De bestuurlijk gebonden en beleidsmatig verplichte uitgaven hebben voornamelijk betrekking op uitgaven in het kader van tuchtrecht, overdracht Noordzee, een subsidie aan de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij (KNRM) en een bijdrage aan de International Maritime Organization (IMO).

Veiligheid luchtvaart

De bestuurlijk gebonden en beleidsmatig verplichte uitgaven hebben voornamelijk betrekking op uitgaven in het kader van het verbeteren van de veiligheid van derde landen, de ontwikkeling van rekenmodellen voor de luchthavens en bijdragen aan de vorming van EASTO.

Bescherming tegen moedwillige verstoring

De complementair noodzakelijke uitgaven hebben betrekking op uitgaven gerelateerd aan diverse onderzoeken op het gebied van security zoals bijvoorbeeld interceptie van burgerluchtvaartuigen.

33.01 Externe Veiligheid

Motivering

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

Producten

Verbeteren veiligheid vervoer gevaarlijke stoffen

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

- een basisnet dat grenzen stelt aan de vervoersontwikkeling en ruimtelijke veiligheidszones rondom de infrastructuur vastlegt. Hiermee wordt tevens helderheid geboden over het externe veiligheidsbeleid en de acceptatie van restrisico's.

Dit omvat:

- uitwerken van de Basisnet-gedachte voor vervoer gevaarlijke stoffen voor alle modaliteiten.

Ten tweede richt het beleid zich op permanente verbetering van de veiligheid van de bedrijfsprocessen van vervoerders, verladers en ontvangers en stimuleert het Rijk betrokken partijen hun verantwoordelijkheid te nemen.

Dit omvat met name:

- stimuleren veiligheidsmanagementsystemen;
- ontwikkelen meld-volgsystemen;
- verbeteren rampenbestrijding in relatie tot basisnet;
- verbeteren risicocommunicatie;
- deelname aan internationaal overleg over actualisering internationale veiligheidsregelgeving;
- subsidiëren Nederlandse Normalisatie-instituut (NEN) (€ 9 000).

Externe veiligheid luchthavens

Voor Schiphol is de externe veiligheid onderdeel van de Schiphol regelgeving. Deze regelgeving wordt geëvalueerd. Voor de overige luchthavens wordt een wetgevingsproces doorlopen.

- de voorbereiding en implementatie van wetgeving voor een nieuw groepsrisicobeleid voor Schiphol;
- implementeren van wetgeving externe veiligheid voor de regionale en kleine luchtvaartterreinen door middel van de nieuwe wet «Regeling Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens». In deze wet en onderliggende regelgeving staan minimale grenswaarden voor de externe veiligheid voorgeschreven;
- het ontwikkelen en verbeteren van rekenmodellen voor externe veiligheid luchtvaart, onder andere voor helicopters.

Aankoop LIB veiligheidssloopzones

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

Meetbare gegevens

Externe veiligheid

Jaarlijkse TRG-score voor Schiphol in relatie tot de TRG-grenswaarde in het Luchthavenverkeerbesluit

Het streven is dat het totale risicogewicht (TRG) van het luchthavenluchtverkeer bij Schiphol per gebruiksjaar niet meer dan 9,724 ton bedraagt (de

grenswaarde). Het TRG is het product van het aantal vliegbewegingen en de ongevalskans met het maximale startgewicht van deze vliegtuigen.

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

Bron: Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM)

Aantal op basis van keuzevrijheid van bewoners aan de woonbestemming reeds onttrokken en nog te onttrekken woningen en woonboten in de veiligheidssloopzones rond Schiphol

Het streven is uiteindelijk alle woningen en woonboten aan te kopen en te slopen of te verwijderen.

Prestatie-indicator: Aantal aangekochte woningen en woonboten in de veiligheidssloopzone Schiphol							
	Tot en met 2005	Streefwaarde 2006	Streefwaarde 2007	Streefwaarde 2008	Streefwaarde 2009	Streefwaarde 2010	Totaal
Aantal aangekochte woningen	37	10	4	7	5	4	67
Aantal aangekochte woonboten	14	0	0	0	0	0	14

Bron: Rijkswaterstaat Noord-Holland, april 2006

Aantal goederenemplacementen dat nog niet voldoet aan de risiconormen

Het streven is om in 2008 geen goederenemplacementen meer te hebben die niet voldoen aan de risiconormen.

Prestatie-indicator: Aantal goederenemplacementen dat nog niet voldoet aan de risiconormen				
	Basiswaarde 1998	Waarde 2005	Streefwaarde 2007	Streefwaarde 2008
Aantal goederenemplacementen dat nog niet voldoet aan de risiconormen	14	3	1	0

Bron: Rijkswaterstaat AVV

33.02 Veiligheid scheepvaart

Motivering

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

Producten

Verbeteren veiligheid zeevaart

Mede gezien de toenemende grootte van de schepen richt het beleid zich vooral op het terugdringen van het risico van het optreden van ongeval-

len. Ook vanuit de handhaving door de Inspectie VenW wordt ingezet op een verdere verbetering van de veiligheid van de zeevaart. De veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer op de Noordzee behoudt, mede naar aanleiding van rampen (*Estonia, Erika, Prestige*), zowel op nationaal als op Europees niveau, de nodige aandacht.

- voortgang boeken op IMO- en EU-veiligheidsdossiers, zoals herziening van de richtlijn erkenning klassebureaus, havenstaat controle (PSC) en harmonisatie van maritiem ongevallenonderzoek. Deze maken allemaal onderdeel uit van het Third Maritime Safety Package;
- uitvoeren van het vastgestelde gemeenschappelijke beleidskader voor het Integraal Beheersplan Noordzee 2015 (Kamerstuk 2004–2005, 30 195, nr. 1), onder meer bij de beoordeling van de MER-procedures voor windturbineparken in relatie tot de veiligheid van de scheepvaart;
- aanpassen bestaande wetgeving als gevolg van wijzigingen in veiligheidsomstandigheden en internationale regels, tevens ter reductie van administratieve lasten;
- subsidiëren Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij (KNRM) (€ 23 000), om werkzaamheden uit te voeren waartoe Nederland verdragsrechtelijk verplicht is;
- bijdragen aan diverse internationale organisaties, waartoe Nederland verdragsrechtelijk verplicht is, zoals de Noord-Atlantische IJspatrouilledienst en de secretariaatskosten van Port State Control;
- waarborgen permanente beschikbaarheid van een bergingsvaartuig (inclusief bemanning) voor de veiligheid op zee en de bescherming van het milieu.

Verbeteren veiligheid zeehavens

De voor de veiligheid verantwoordelijke Rijkshavenmeester zoveel mogelijk zelfstandig laten opereren. Het doel hiervan is om binnen een pakket van verkeersmanagement maatregelen te komen tot een optimale mix van maatregelen, zoals vaarwegmarkering, verkeersbegeleiding, routing, beloodsing, verkeersmaatregelen en informatieverlening.

- Implementeren kabinetsbesluit loodsen, waarbij met name het toezicht op het Loodswezen door de NMa wordt geregeld. Het doel hiervan is dat de efficiency binnen het loodswezen transparant wordt en dat de NMa hierop toezicht houdt.
- Implementeren van de recent gesloten verdragen inzake het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer (GNB) en de beëindiging van de koppeling van loodsgeldtarieven (OLT) dat o.a. moet resulteren in een breed samengesteld pakket nautische (veiligheids)maatregelen voor de Westerschelde.

Een deel van de middelen voor de uitvoering van deze activiteiten wordt verantwoord op het Infrastructuurfonds artikel 15.

Verbeteren veiligheid binnenwateren

Het voorkomen van onveiligheid door de toename van het verkeer, snellere en grotere schepen, schepen met gevaarlijke stoffen en bouwwerken op de oever.

- realiseren van Rivier Informatie Systeem («intelligente vaarweg»; RIS) ter verbetering van de verkeersbegeleiding op knooppunten, ter verkorting van reactietijden bij calamiteiten en vermindering van wachttijden bij sluisen;
- formuleren van gebruik van ruimte langs de vaarweg met het oog op een veilige transportfunctie van de binnenvaart wordt geïntegreerd in het project basisnet (relatie met 33.01);
- bijdrage leveren aan het project incidentmanagement op binnenwateren van het ministerie van BZK;

- toekomstvisie voor verkeersbegeleiding scheepvaart.

IMO (HGIS)

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

- Betalen jaarlijkse contributie aan IMO.

Inspectie Verkeer en Waterstaat

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

Speerpunten in 2007 bij de zeevaart:

- uitwerking regelgeving voor non-SOLAS schepen;
- het verder invulling geven aan toezicht op klassenbureaus;
- invoering van het Schepenbesluit voor non-conventieschepen;
- inspectie en certificering van non-SOLAS schepen;
- onderzoek naar onderbrenging non-SOLAS schepen bij klassenbureaus;
- toelating en continuering van politiek gevoelige high-risk schepen;
- inspectie en certificering van visserij schepen;
- inspectie en Handhaving Vlaggenstaat en Handhaving Havenstaat (Port State Control);
- voor toezicht op Gevaarlijke stoffen wordt aandacht besteed aan het ketentoezicht in de zeehavens.

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

Speerpunten in 2007 bij de binnenvaart:

- vaststellen van het nieuwe toezichtarrangement voor de binnenvaart;
- voorbereiding van de taakoverdracht van certificering/meting naar de markt;
- bijdrage leveren aan harmonisatie en implementatie EU- en internationale wet- en regelgeving;
- intensivering van samenwerking met andere betrokkenen bij overheden en bedrijfsleven.

Deze activiteiten leveren ook een bijdrage aan de doelstellingen van artikelonderdeel 33.04.

Meetbare gegevens

Veiligheid scheepvaart

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

Kengetal: Aantal ongevallen met uitgebreide registratie op de Noordzee (Nederlands deel continentaal plat) en op de binnenwateren							
	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Aantal ongevallen Noordzee	19	21	23	20	8	15	13
Aantal ongevallen binnenwateren	163	185	191	172	pm*	pm*	pm*

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

* Vanaf 2003 is een nieuwe registratiemethode gehanteerd. De gegevens hiervan moeten nog geanalyseerd worden. Hierover wordt u te zijner tijd geïnformeerd. Reden van aanpassen registratiemethode is het streven naar een betere dekking van de registratie.

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

Bron: Paris MOU

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

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

Bron: Jaarbericht IVW 2005

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

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

Bron: Jaarbericht IVW 2005

33.03 Veiligheid luchtvaart

Motivering

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

Verbetering veiligheid luchtvaart

Gestreefd wordt naar een permanente verbetering van de veiligheid van de Nederlandse luchtvaart en van de luchtvaart in Nederland. Hieronder wordt verstaan zowel de nationale als de internationale luchtvaartoperaties op de Nederlandse luchthavens en in het Nederlandse luchtruim, alsmede alle onder Nederlands toezicht staande luchtvaarttuigen en luchtvaartoperaties.

- het (jaarlijks) actualiseren van de Beleidsagenda Luchtvaartveiligheid (Kamerstuk 2004–2005, 24 804, nr. 28) en het uitvoeren van het bijbehorende actieprogramma tot 2010;
- implementeren en borgen van veiligheidsmanagement bij overheden en luchtvaartsector op basis van het Veiligheidsonderzoek Nederland;
- het samen met alle bij de luchtvaart betrokken departementen invulling geven een meer gestroomlijnd overheidsoptreden ten aanzien van de Nederlandse luchtvaart en het beperken administratieve lastendruk (het Project Stroomlijning Overheidsinterventies Luchtvaart (SOL));
- het uitvoeren van diverse beleidsondersteunende onderzoeken waaronder het gate to gate-onderzoek;
- ontwikkelen van een causaal model voor luchtvaartveiligheid in samenwerking met een aantal landen (VS, UK, Dld, Fr) en met de luchtvaartsector. De oplevering van dit model is voorzien in 2008;
- het ontwikkelen van een communicatiebeleid over de diverse aspecten van de luchtvaartveiligheid en het periodiek uitvoeren van een veiligheidsbelevingsonderzoek;
- het uitvoeren van een pre-audit binnen het Koninkrijk der Nederlanden (i.s.m. de Nederlandse Antillen) volgens ICAO-eisen ter voorbereiding op de ICAO-audit in 2008.

Internationaal

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

- betalen van de contributie van Nederland aan de International Civil Aviation Organization (ICAO).
- verlenen van technische ondersteuning op het gebied van luchtvaartveiligheid aan andere landen (AVIASSIST);
- ontwikkelen en opzetten van een publiek informatiesysteem van veiligheidsprestaties van luchtvaartmaatschappijen;
- het ontwikkelen en implementeren van beleid en regelgeving ten aanzien van het vervoer gevaarlijke stoffen door de lucht;
- bevorderen van uniformering van internationale regelgeving op het terrein van de luchtvaart, inbrengen van het Nederlandse standpunt in de diverse overleggen (in EASA-, JAA-, ICAO-, EU-verband), zorgdragen voor een goede (en vroegtijdige) afstemming met andere departementen en met de luchtvaartsector.
- Bijdrage aan het trainingscentrum EASTO (in 2006 maximaal € 800 000 en in 2007 maximaal € 250 000).

Inspectie Verkeer en Waterstaat

De Inspectie VenW houdt toezicht op en draagt zorg voor een maatschappelijk verantwoorde uitvoering van het luchtvaartbeleid en de luchtvaartregelgeving. De speerpunten voor 2007 zijn:

- standaardisering van inspectiemethoden en eenduidige beoordeling van de geïnspecteerde bedrijven en personen;
- het opzetten van een safety managementsysteem en het ontwikkelen van een luchtvaartkenniscentrum;
- versteviging van de Nederlandse betrokkenheid en versterking van de internationale positie bij ICAO en EU/EASA regelgeving;
- (Internationale) beleidsvorming en samenwerking in EASA (European Aviation Safety Agency) en EU-kader;
- investeren in (inter)nationale samenwerking inzake veiligheid luchtvaart;
- doorontwikkeling toezicht in kader van «Toezicht in beweging»;
- certificering van en toezicht op luchtvaartnavigatiedienstverleners;
- spin-off evaluatie Schipholbeleid;
- Samenwerking Toezicht Schiphol (STS-project);
- tweedelijns toezicht op provincies;
- vormgeven sturingsmodel voor toezicht op luchthavens en luchtruim;
- aandacht voor voorvallen op het terrein van Air Traffic Management (ATM) en gevaarlijke stoffen.

Deze activiteiten leveren ook een bijdrage aan de doelstellingen van artikelonderdelen 35.01, 35.03 en 36.03.

Meetbare gegevens

Veiligheid luchtvaart

Wereldwijde ongevalsratio (ongevallen per miljoen vliegreizen)

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

Kengetal: Aantal fatale ongevallen per miljoen vluchten												
	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Ongevalsratio wereldwijd	1,14	1,16	1,15	0,95	0,87	1,06	0,97	0,77	0,79	0,67	0,67	0,92
Ongevalsratio EASA operators	0,61	0,37	0,34	0,15	0,43	0,81	0,38	0,62	0,38	0,25	0,25	0,24

Bron: Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR), 2006

Het aantal ernstige incidenten en ongevallen dat gemeld wordt bij de Onderzoeksraad voor veiligheid

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

Kengetal: Aantal ernstige incidenten en ongevallen in Nederland en met Nederlandse luchtvaartuigen in het buitenland								
Vliegtuigtype	Aantal ongevallen		Ernstige incidenten		Dodelijke slachtoffers		(Zwaar) gewonden	
	2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005
Commerciële verkeersvluchten	4	1	10	8	0	0	5	0
Helikopters	0	2	0	2	0	0	0	0
Privé/zakenluchtvaart	9	3	5	1	7	2	5	0
Zweefvliegtuigen	3	5	0	1	0	1	0	2
Hete luchtballonnen	0	1	1	1	0	0	0	1

Bron: Onderzoeksraad voor veiligheid, 2006

Kengetal: Safety assessment national aircraft: bevindingen op basis van veiligheidsinspecties specifiek gericht op Nederlandse maatschappijen					
Jaar	Aantal inspecties	Percentages inspecties met bevindingen			
		Geen bevindingen	Categorie 1	Categorie 2	Categorie 3
2005	8	62%	50%	12%	12%
2004	55	59%	19%	12%	10%

Bron: Jaarbericht IVW 2005

Categorie 1: kleine opmerkingen

Categorie 2: grotere opmerkingen; maatschappij en nationale autoriteit worden ingelicht

Categorie 3: het vliegtuig wordt voor kortere of langere tijd aan de grond gehouden

Kengetal: Safety assessment foreign aircraft: bevindingen op basis van veiligheidsinspecties specifiek gericht op buitenlandse bezoekende maatschappijen					
Jaar	Aantal inspecties	Percentages inspecties met bevindingen			
		Geen bevindingen	Categorie 1	Categorie 2	Categorie 3
2005	243	15%	41%	39%	21%
2004	179	18%	22%	35%	25%

Bron: Jaarbericht IVW 2005

Kengetal: Safety assessment General Aviation: bevindingen op basis van veiligheidsinspecties specifiek gericht op de privé en zakenluchtvaart							
Jaar	Aantal inspecties	Geen bijzonderheden	Aanbeveling aan gezagvoerder	Info aan eigenaar	Vliegen met restrictie	Correctie voor vertrek	
2005	7	71%	29%	14%	0%	0%	
2004	44	55%	39%	11%	2%	5%	

Bron: Jaarbericht IVW 2005

Nalevingskengetallen luchtvaarttechnische bedrijven				
	2002	2003	2004	2005
Niveau 1 bevinding	4	3	0	3
Niveau 2 bevinding	1 006	1 270	1 095	1 127
Niveau 3 bevinding	184	236	158	175

Bron: Jaarbericht IVW 2005

Niveau 1: indien niet onmiddellijk opgelost, volgt stillegging

Niveau 2: oplossing binnen drie maanden

Niveau 3: verzoeken om nadere info; geen termijn

33.04 Bescherming tegen moedwillige verstoring

Motivering

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

Producten

Beveiliging scheepvaart en zeehavens

- uitvoeren Focal Point functie: Het Focal Point vervult de functie (verplicht) van beleidsmatig/inhoudelijk aanspreekpunt voor de Europese Commissie, EU lidstaten en IMO voor maritieme security aangelegenheden. Taken zijn o.a. het periodiek rapporteren aan de EU Commissie en IMO over de implementatie (beleidsmatig, juridisch) en handhaving van EU Verordening 725/2004 en de Richtlijn 65/2005, deelname aan het periodieke maritieme security overleg (Marsec) tussen de EU Commissie en de lidstaten en faciliteren van Europese security inspecties; input leveren voor EU onderzoek naar de beveiligingskosten en implementatie van Richtlijn 65/2005;
- afsluiten van bilaterale alternatieve beveiligingsovereenkomsten voor o.a. short sea shipping en veerdiensten;
- implementeren EU Richtlijn beveiliging hele haven in Nederland, aanpassing havenbeveiligingswet, uitvoeren met betrokken partijen van havenveiligheidsbeoordelingen en goedkeuring van havenbeveiligingsplannen;
- overleg in EU raads werkgroepen inzake een voorstel voor een Verordening voor de verbetering van de beveiliging van de bevoorradingsketen.

Beveiliging luchtvaart

- internationale en nationale beleidsbepaling en wet- en regelgeving op het gebied van de inflight security, nationale implementatie van internationale regelgeving, afstemmen met andere departementen en met de sector;
- in samenwerking met het Ministerie van Justitie goedkeuren van (jaarlijkse) beveiligingsplannen van exploitanten van luchthavens en luchtvaartmaatschappijen;
- internationale en nationale afstemming op het terrein van de openbare orde en veiligheid luchtvaart, oa. luchtvaart en drugsmokkel, NATO-activiteiten, vitale luchtvaartinfrastructuur (contingencymanagement) ed.

- bevorderen harmonisatie en financiële transparantie van de securitykosten in de luchtvaart.

Beveiliging infrastructuur hoofdwegen

- lijst kwetsbare objecten (Vitaal) door AIVD laten toetsen op dreiging;
- vaststellen gewenst beveiligingsniveau van prioritaire vitale en kwetsbare objecten;
- implementeren maatregelen voor prioritaire vitale en kwetsbare objecten.

Beveiliging infrastructuur spoorwegen

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

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

Meetbare gegevens

Bescherming tegen moedwillige verstoring

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

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

Prestatie-indicatoren			
	Basiswaarde 1-1-2006	Streefwaarde 1-1-2007	Streefwaarde 15-6-2007
Aantal verrichte security analyses	0	10 peildatum november 2006	17 peildatum februari 2007
Aantal opgestelde beveiligingsplannen	0	7 peildatum februari 2007	17 peildatum maart 2007
Aantal goedgekeurde beveiligingsplannen	0	10 peildatum maart 2007	17 peildatum mei 2007

Bron: VenW 2006

Overzicht onderzoek naar de doelmatigheid en de doeltreffendheid van beleid

	Onderzoek Onderwerp	AD of OD	A. Start B. Afgerond	Vindplaats
Beleidsdoorlichting	Nota vervoer gevaarlijke stoffen	Artikel 33.01	A. 2013 B. 2013	–
Effectenonderzoek ex post	Veiligheidsonderzoek Nederland	Artikel 33.03	A. September 2006 B. December 2006	–
	Scheepvaartverkeer binnenwateren	Artikel 33.02	A. 2006 B. 2006	–
	Flexibilisering loodsplicht	Artikel 33.02	Jaarlijks	Kamerstuk 2004–2005, 24 036, nr. 318
	Voortgang beleidsagenda Luchtvaartveiligheid	Artikel 33.03	A. 2010 B. 2010	Kamerstuk 2004–2005, 24 804, nr. 28
Overig evaluatieonderzoek	Onderzoek naar interfaces in de luchtvaart (gate to gate)	Artikel 33.03	A. 2004 B. 2006	–
	Nota vervoer gevaarlijke stoffen	Artikel 33.01	A. 2006 B. 2007	–

34 Betrouwbare netwerken, voorspelbare reistijden en een goede bereikbaarheid

Algemene doelstelling

Betrouwbare netwerken, voorspelbare reistijden en een goede bereikbaarheid realiseren.

Omschrijving van de samenhang in het beleid

Om de economie en de internationale concurrentiepositie van Nederland te versterken, waarvoor een goed functionerend systeem voor personen- en goederenvervoer met voorspelbare reistijden en een goede bereikbaarheid van deur tot deur essentieel zijn. Daarvoor werkt VenW aan voldoende betrouwbaarheid en capaciteit op de hoofdinfrastructuurnetwerken, verleent en beheert concessies voor het beheer van de spoorinfrastructuur en het vervoer op het hoofdrailnet, werkt samen met decentrale overheden aan verbetering van de regionale bereikbaarheid en zorgt ervoor dat bedrijven en burgers in staat zijn waar mogelijk zelf in hun mobiliteitsbehoefte te voorzien. Deze doelstelling heeft betrekking op de modaliteiten weg, water, spoor en regionale netwerken.

In de regionale netwerkanalyses wordt door regionale overheden, rijksoverheid en anderen samengewerkt om de verkeer en vervoerproblemen te analyseren en oplossingen uit te werken ter verbetering van de deur tot deur bereikbaarheid. Voor de maatregelen uit de netwerkanalyses die gezamenlijk geïmplementeerd kunnen worden wordt een driedeling aangehouden:

- a. de korte termijn 2007–2010;
- b. een gedeelde agenda voor de langere termijn;
- c. een andere benadering van investeringsbeslissingen waarin bereikbaarheid van deur tot deur centraal staat.

Verantwoordelijkheid

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

- het goed functioneren van het systeem voor het personen- en goederenvervoer over weg, water en spoor;
- aanleg, beheer en onderhoud van de hoofdinfrastructuurnetwerken voor weg, water en spoor, inclusief verkeersmanagement op deze netwerken;
- uitvoering geven aan «Anders betalen voor mobiliteit»;
- kaders, bevoegdheden, middelen en instrumenten ontwikkelen die decentrale overheden in staat stellen om de regionale bereikbaarheid te verbeteren;
- kaders die bedrijven en personen in staat stellen zelf in hun mobiliteit te voorzien, zoals bijvoorbeeld mobiliteitsmanagement;
- het houden van toezicht op de uitvoering van wet- en regelgeving. Dit toezicht bestaat uit de hoofdproducten toelating/continuering, inspectie/handhaving en kennis, advies en berichtgeving.

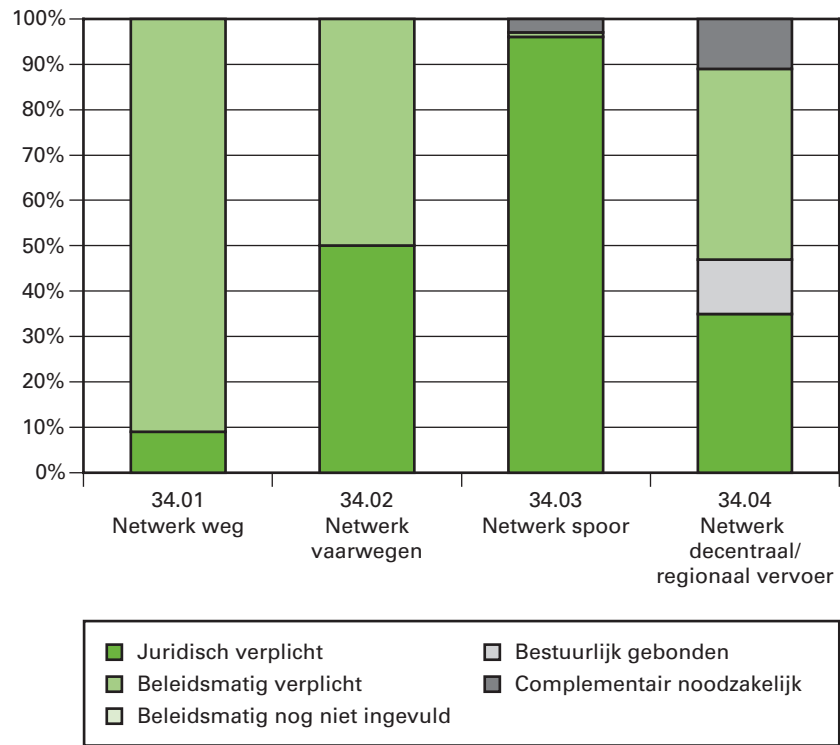
Succesfactoren

Behalen van deze doelstelling hangt af van:

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

Tabel budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)							
34. Betrouwbare netwerken en acceptabele reistijd	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Verplichtingen		243 533	222 760	134 054	106 734	94 720	85 286
Uitgaven	327 332	244 606	142 943	119 267	94 611	82 199	72 812
<i>34.01 Netwerk Weg</i>	4 218	5 167	17 006	16 498	4 501	4 502	4 500
34.01.01 Algemene strategie- en beleidsontwikkeling	2 232	2 672	2 746	2 738	2 741	2 742	2 740
34.01.02 Beheer en onderhoud	74	81	81	81	81	81	81
34.01.03 Anders betalen voor mobiliteit	356	388	387	387	387	387	387
34.01.04 Benutting en aanleg van weginfrastructuur	529	1 175	13 074	12 574	574	574	574
34.01.05 Verkeersmanagement							
34.01.06 Weginfrastructuur voor het goederenvervoer	1 027	851	718	718	718	718	718
<i>34.02 Netwerk vaarwegen</i>	1 491	2 473	2 129	2 161	2 168	2 170	2 166
34.02.01 Vaarweginfrastructuur	1 491	2 473	2 129	2 161	2 168	2 170	2 166
<i>34.03 Netwerk spoor</i>	100 436	88 341	65 528	58 675	53 461	45 148	36 572
34.03.01 Algemene strategie- en beleidsontwikkeling	1 027	1 318	916	886	886	886	886
34.03.02 Beheer cf. Spoorwegwet	568	597	595	595	595	595	595
34.03.03 Beheer overig	277	243	68	68	68	68	68
34.03.04 Vervoer cf. Concessiewet	98 422	86 000	63 766	56 943	51 729	43 416	34 840
34.03.05 Vervoer overig	117	128	128	128	128	128	128
34.03.06 Kwaliteit spoorverbindingen goederenvervoer	25	55	55	55	55	55	55
<i>34.04 Netwerk decentraal/regionaal vervoer</i>	221 187	148 625	58 280	41 933	34 481	30 379	29 574
34.04.01 Algemene strategie en beleidsontwikkeling	3 124	9 127	5 566	5 023	5 042	5 045	5 039
34.04.02 Samenwerking Rijk en decentrale overheden	753	2 354	13 952	4 670	650	650	650
34.04.03 Stimulering dec. overheden, bedrijfsleven en maatsch. organisaties	4 505	7 103	5 770	5 770	5 770	5 770	5 770
34.04.04 Stimulering marktwerking OV	210 550	127 169	20 985	15 786	13 473	9 165	8 319
34.04.05 Stimulering toegankelijkheid OV	1 488	1 165	1 060	760	760	760	760
34.04.06 Stimulering marktwerking Taxi	767	1 707	2 405	1 487	987	987	987
34.04.07 Inspectie Verkeer en Waterstaat			8 542	8 437	7 799	8 002	8 049
Van totale uitgaven							
– <i>Apparaatsuitgaven</i>		8 801	17 088	16 376	15 738	15 941	15 988
– <i>Agentschapsbijdrage</i>		4 567	6 907	5 487	4 007	4 017	4 005
– <i>Restant</i>		231 238	118 948	97 404	74 866	62 241	52 819
34.09 Ontvangsten		98	2 372	2 039	1 966	2 446	2 446



Netwerk weg

De post beleidsmatig verplicht bestaat voornamelijk uit middelen voor het programma Filevermindering, onderzoekskosten en bijdragen aan de commissie Tunnelveiligheid.

Netwerk vaarwegen

De complementair noodzakelijke uitgaven hebben betrekking op uitgaven voor vervolgoopdrachten om vernieuwingen in gang te zetten, zoals bijvoorbeeld kwantificeren economische belang binnenvaart en vaarwegen en beprijzing, gerelateerd aan de studie beleidsontwikkeling vaarweginfrastructuur die in 2006 moet worden afgerond.

Netwerk Spoorwegen

Deze uitgaven zijn grotendeels juridisch verplicht. Dat heeft te maken met het feit dat het grootste gedeelte van dit budget bestaat uit Contractsectorlijnen (meerjarige concessies). De complementair noodzakelijke uitgaven betreffen de middelen voor onderzoek.

Netwerk decentraal/regionaal vervoer

De post bestuurlijk gebonden betreft dat deel van de bijdrage voor het project OV-chipkaart dat niet is overgeheveld naar de BDU. De post beleidsmatig verplicht bestaat uit kosten voor het programma Filevermindering, onderzoek, stimulering marktwerking taxi/vervoeraanbieders. Complementair noodzakelijk bestaat met name uit kosten WROOV en NMA.

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

Motivering

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

Producten

Algemene strategie en beleidsontwikkeling

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

Onder dit product worden ook verantwoord de uitgaven voor de onafhankelijke Commissie Tunnelveiligheid, die zal adviseren bij de bouw van tunnels. Deze commissie is in 2006 opgericht.

Een concrete activiteit betreft het begin van de uitvoering van de maatregelen die voortvloeien uit de netwerk analyses.

Beheer en onderhoud

Het Rijk beheert het hoofdwegennet, de decentrale overheden beheren het onderliggend wegennet. Het beheer en onderhoud van de hoofdwegen wordt door Rijkswaterstaat uitgevoerd. Uit de Mid-term Review Beheer en Onderhoud (MTR) blijkt dat het inlopen van het achterstallig onderhoud wegen op schema ligt. Deze is als bijstuk bij de begroting van het Infrastructuurfonds 2007 opgenomen.

In lijn met de Plannen van Aanpak wordt de komende jaren verdere uitvoering geven aan het inlopen van het achterstallig onderhoud wegen. Deze producten zijn op het Infrastructuurfonds (artikel 12) terug te vinden.

Anders betalen voor mobiliteit

Het kabinet kiest voor een eerlijke en transparante wijze van betalen voor mobiliteit en gaat voortvarend aan de slag met de kilometerprijs. In 2012 wordt invoering nagestreefd. Voorwaarde hierbij is dat de invoeringskosten aanzienlijk lager uitvallen dan geraamd in het advies van het Platform Anders Betalen voor Mobiliteit en dat de uitvoerings- en handhavingkosten in redelijke verhouding staan tot de opbrengsten (maximaal 5%).

Op weg naar de invoering van de kilometerprijs neemt het kabinet de noodzakelijke eerste stappen zoals geschetst in het advies van het platform Nouwen.

Bij de uitwerking staat samenwerking met de omgeving centraal. In het «Werkprogramma Anders Betalen voor Mobiliteit» worden de aanbevelingen van de TCI overgenomen. Dit vindt zijn uitwerking onder meer in gefaseerde besluitvorming met go/no go momenten.

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

Benutting en aanleg van weginfrastructuur

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

- uitvoeren van het benuttingprogramma ZSM (zie IF art 12);

- benutten van de mogelijkheden van de markt bij de uitvoering van de plannen in de Nota Mobiliteit;
- uitvoeren van de wegenprojecten in het MIT (zie MIT voor concrete activiteiten in 2007);
- besluitvorming ten aanzien van het Noordvleugelprogramma afronden in 2007;
- Aanpak files korte termijn: Een spoor in de filebestrijding voor de komende jaren is het «Programma Filevermindering». Dat programma is in 2006 gestart om de landelijke werkzaamheden en specifieke projecten te ondersteunen met andere maatregelen die snel realiseerbaar zijn. Die voert VenW voor een groot deel in 2007 uit. Een volledig overzicht van het Programma Filevermindering is als bijlage bij deze begroting 2007 gevoegd. De uitgaven hiervoor worden grotendeels geraamd op het Infrastructuurfonds.

Verkeersmanagement

De wegbeheerder zorgt voor een goed werkend systeem voor verkeersmanagement, incident management en verkeersinformatievoorziening. In de komende jaren zal VenW proberen de overlast door wegwerkzaamheden zoveel mogelijk te beperken. De uitgaven hiervoor worden geraamd op het Infrastructuurfonds.

Weginfrastructuur voor het goederenvervoer

Het Kwaliteitsnet Goederenvervoer is een samenhangend netwerk van verbindingen tussen economische centra waarover goederenvervoer op een verantwoorde wijze kan worden afgewikkeld.

Extracomptabele verwijzingen

Verwijzing naar het Infrastructuurfonds (IF)

Overzicht uitgaven op het Infrastructuurfonds (x € 1 mln)						
Art. Omschrijving	2006	2007	2008	2009	2010	2011
IF 12 Hoofdwegennet	1 867	2 684	3 304	3 155	2 998	1 812
IF 17.01 Westerscheldetunnel	8					
IF 17.04 Anders betalen voor Mobiliteit	8					

Meetbare gegevens

Netwerk Weg: Reistijden over de weg betrouwbaar en acceptabel maken

Prestatie-indicator Acceptabele reistijd			
Indicator	Waarde 2005	Basiswaarde 2001	Streefwaarde 2020
Een acceptabele reistijd:percentage trajecten waar streefwaarde wordt gehaald	84%	86%	reistijd in spits max. 1,5 reistijd buiten spits; op stedelijke ringwegen maximaal 2 X buiten de spits 100%

Bron: RWS/AVV

Prestatie-indicator Achterstallig onderhoud				
Indicator	Waarde 2005	Basiswaarde 2004	Streefwaarde 2006	Streefwaarde 2007
Afname achterstallig onderhoud	324 km	179 km	744 km	1 300 km

Bron: RWS/AVV

Prestatie-indicator Voertuigverliesuren				
Indicator	Waarde 2005	Basiswaarde 2000	Streefwaarde 2007	Streefwaarde 2020
Voertuigverliesuren in files index 2000 = 100 *	122	100	134	60

Bron: RWS/AVV

* Het Rijk heeft de ambitie de filezwaarte (in voertuigverliesuren) op het hoofdwegennet in 2020 terug te brengen tot het niveau van 1992. De TK heeft bij de behandeling van de NOMO aangegeven dat ook op deze doelstelling moet worden gestuurd. Voor de inhoudelijke verschillen, wordt verwezen naar de tekst van de NOMO.

Prestatie-indicator Betrouwbaarheidspercentage hoofdwegennet			
Indicator	Waarde 2005	Basiswaarde 2001	Streefwaarde 2020
Betrouwbaarheidspercentage op hoofdwegennet	92%	92%	95%

Bron: RWS/AVV

Extracomptabele verwijzingen

Belastinguitgaven

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

Meerjarenraming van belastinguitgaven (x € 1 mln), budgettair belang op transactiebasis						
Art. Omschrijving	2006	2007	2008	2009	2010	2011
34.01 Vervoer van personen	559	576	592	607	623	640
34.01 Halftarief Motorrijtuigenbelasting	20	21	22	23	24	24
34.01 Kwarttarief Motorrijtuigenbelasting	49	50	52	54	57	57
34.01 Teruggaaf internationaal gecombineerd vervoer	0	0	0	0	0	0

34.02 Netwerk Vaarwegen

Motivering

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

Producten

Vaarweginfrastructuur

Dit betreft beheer, onderhoud, benutting, aanleg en verkeersmanagement van vaarweginfrastructuur (zie Plan van Aanpak Onderhoud (2003), bijlage bij Kamerstuk 2003–2004, 29 200 XII en MIT/SNIP projectenboek, www.mitprojectenboek.nl). Het Rijk beheert en onderhoudt nagenoeg het gehele hoofdvaarwegennet. Uit de Mid-term review Beheer en Onderhoud (MTR) blijkt dat het inlopen van het achterstallig onderhoud waterwegen op schema ligt. Deze is als bijstuk bij de begroting van het Infrastructuurfonds 2007 opgenomen.

In lijn met de Plannen van Aanpak en de later gemaakte afspraken met de Kamer en de sector wordt de komende jaren een begin gemaakt met het verder uitvoering geven aan het aanpakken van het achterstallig onderhoud waterwegen. De financiering van het Beheer- en onderhoudsprogramma en het Aanlegprogramma vindt plaats via artikel 15 van het Infrastructuurfonds.

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

- formuleren van een economische en maatschappelijke onderbouwing van investeringen in het vaarwegennetwerk op grond van een visie die uitgaat van het faciliteren van de groeimogelijkheden van economisch belangrijke goederenstromen over het water (MKBA's);
- organiseren kwaliteitsborging van de MIT-Verkenningen en Planstudies die voor de vaarwegen worden uitgevoerd, onder andere op het gebied van kosten-baten analyses conform Overzicht Effecten Infrastructuur (OEI) en milieutoetsen in het kader van luchtkwaliteit en Europese richtlijnen;
- monitoren van de belangrijkste ontwikkelingen in de groei van het vervoer van goederen over water.

Meetbare gegevens

Netwerk Vaarwegen: Reistijden over het water betrouwbaar en voorspelbaar maken

Wachttijden bij sluisen

Er wordt gestreefd naar een gemiddelde wachttijd van maximaal dertig minuten. Deze prestatie-indicator is in ontwikkeling.

Overzicht uitgaven op het Infrastructuurfonds (x € 1 mln)						
Art. Omschrijving	2006	2007	2008	2009	2010	2011
15.03.01 Hoofdvaarwegennet: realisatie	115	68	45	37	32	35
15.03.02.Hoofdvaarwegennet: planstudie na tracé-besluit	9	22	33	49	47	55
15.05.01 Hoofdvaarwegennet: verkenningen	6	6	8	8	8	8
15.05.02 Hoofdvaarwegennet: planstudie voor tracé-besluit	31	21	27	24	95	167

34.03 Netwerk Spoor: Betrouwbaarheid en capaciteit van het spoornetwerk vergroten

Motivering

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

Producten

Algemene strategie en beleidsontwikkeling

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

- besluitvorming met betrekking tot overdracht eigendom infrastructuur naar de Staat;
- aanpassen van wet- en regelgeving (zoals AMvB Capaciteit, KB Hoofdspoorwegen) als gevolg van onder andere de HSL-Zuid en de Betuweroute en de implementatie van het 2e Spoorpakket EU;
- bijdragen aan beleidsontwikkeling 3e Spoorpakket EU;
- begin van de uitvoering van de maatregelen die voortvloeien uit de netwerkanalyses;
- zoals opgenomen in de NOMO en de Uitvoeringsagenda onderzoekt het kabinet de mogelijkheid tot hogere vervoersgroei. Bij dit onderzoek worden de meest actuele inzichten betrokken ten aanzien van de groei van de spoorsector en scenario's inzake demografie, economie, ruimtelijke ordening en mobiliteit. Naar aanleiding van de uitkomsten zal worden besloten welke capaciteitsmaatregelen nog getroffen moeten worden. Zodoende wordt tijdig geanticipeerd op eventuele extra groei om zo de werkelijke vraag naar treinvervoer te accommoderen met kosteneffectieve maatregelen.
- wat betreft het doorlichten van de lagere regelgeving, zoals aangeraden door de werkgroep ProRail van de vaste commissie verkeer en waterstaat, loopt een tweetal trajecten. Ten eerste is begonnen met de evaluatie van de Spoorwegwet en Concessiewet. De bijbehorende lagere regelgeving hoort daarbij. In het verlengde hiervan vindt in het kader van de Regeling Periodiek Evaluatieonderzoek en Beleidsinformatie (RPE) beleidsdoorlichting plaats van artikel 34.03. Hiertoe wordt gebruik gemaakt van de uitkomsten van de evaluatie spoorwegwet en concessiewet. Daarnaast wordt, in het kader van Beter Geregeld, de hele lagere regelgeving uit zowel de Spoorwegwet als de WP2000 voor zover betrekking op spoorvervoer, doorgelicht en

getoetst aan de sturingsvisie VenW. De planning is dat het eindrapport van Beter Geregeld nog dit jaar afgerond zal worden.

- De prestaties van ProRail leiden er, in combinatie met het traject naar outputsturing, toe dat er steeds minder detailbemoeyenis met ProRail hoeft plaats te vinden. Meer en meer zal worden gestuurd op prestaties en daartoe worden ook afspraken gemaakt. Een aantal overleggen is daarom inmiddels geschrapt. Ook in de toekomst zal naar verwachting de bemoeyenis van het ministerie met de uitvoering minder worden.

Beheer conform Spoorwegwet

Het bestaande spoornet vertegenwoordigt een groot maatschappelijk geïnvesteerd kapitaal. Instandhouding van dit goed is de eerste prioriteit. Met de beheerconcessie heeft ProRail tot 1 januari 2015 de zorg gekregen voor een doelmatig en doeltreffend beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur. De volgende activiteiten vallen hieronder:

- uitvoeren van de maatregelen voor structureel herstel (Fase 2 Herstelplan Spoor);
- toezicht houden op de naleving van de Beheerconcessie, het beheerplan en de subsidiebeschikking door ProRail;
- uitvoeren MIT-programma Spoor.

Uit de Mid-term Review Beheer en onderhoud (MTR) blijkt dat het inlopen van het achterstallig onderhoud en het plegen van vervangingen bij spoor op schema ligt. Deze is als bijstuk bij de begroting van het Infrastructuurfonds 2007 opgenomen.

In lijn met de Plannen van Aanpak wordt de komende jaren verdere uitvoering geven aan het inlopen van het achterstallig onderhoud en het uitvoeren van de benodigde vervangingen bij spoor. Daarnaast wordt uitvoering gegeven aan de tweede fase Herstelplan Spoor om zo de doelstellingen in 2010/2012 te kunnen realiseren en daarmee een basis te leggen voor de doelstellingen in de periode Nota Mobiliteit. Hierover heeft ProRail, in afstemming met VenW en de sector, een nadere uitwerking opgesteld.

Beheer overig

Dit betreffen «onderwerpen» die niet vallen onder de hoofdspoorweginfrastructuur, maar wel door ProRail worden beheerd en uitgevoerd, zoals fietsenstallingen bij de stations, tankplaten, studies capaciteitsmanagement, transferruimtes. Verder betreft dit de voorbereiding van het in beheer nemen van toekomstig hoofdspoorweginfrastructuur (bijv. HSL-Zuid), waarvoor onderstaande acties zijn gepland:

- overdracht HSL Infraprovider contract aan ProRail;
- toevoegen van de HSL-Zuid aan de hoofdspoorweginfrastructuur zodra deze operationeel is.

Vervoer conform de concessiewet

De NV Nederlandse Spoorwegen heeft tot 1 januari 2015 een concessie voor het vervoer op het hoofdrailnet. Voor 15 contractsectordiensten zijn tijdelijke concessies verleend aan NS en voor één treindienst aan Syntus. Hieronder vallen de volgende activiteiten:

- toezicht houden op de naleving door NS van de vervoerconcessie voor het Hoofdrailnet en het vervoerplan;
- toezicht houden op de naleving door NS en Syntus van de concessies voor de contractsector;
- overeenstemming bereiken met decentrale overheden over decentralisatie van treindiensten in de contractsector.

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

Het doel is dat in 2007 over alle contractsectordiensten een besluit is genomen. Van de oorspronkelijke 33 contractsectordiensten moet nog over 2 treindiensten een besluit genomen worden (nog onderwerp van bespreking met decentrale overheden):

- 13 diensten zijn reeds gedecentraliseerd;
- 8 diensten worden met ingang van december 2006 gedecentraliseerd;
- 5 diensten zijn in het HRN opgenomen;
- 1 dienst wordt na realisatie van de spoorverdubbeling Houten-Houten Castellum in het HRN opgenomen;
- 4 diensten worden t/m 2014 door NS gereden.

Vervoer overig

Dit betreft met name het toekomstige vervoer over de HSL-zuid door HSA (de HSL-infrastructuur wordt in 2007 in gebruik genomen). Voor het toekomstige vervoer op de HSL-Zuid heeft HSA een concessie voor 15 jaar. VenW voert concreet de volgende acties uit:

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

Kwaliteit van spoorverbindingen voor het goederenvervoer

In het Infrastructuurfonds zijn diverse projecten opgenomen ter vergroting van de spoorcapaciteit voor het goederenvervoer, zoals de Betuweroute (deze wordt in 2007 geopend) en de optimalisering van de railontsluiting van het Sloegebied. Afstemming en begeleiding van deze MIT-projecten kost capaciteit. Daarnaast is beleidsmatige inzet nodig op een aantal kleinere projecten, die niet in het MIT zijn opgenomen. Hierbij valt bijvoorbeeld te denken aan kleine infra-aanpassingen, beleid ten aanzien van openbare laad- en losplaatsen en saneringsvraagstukken.

Meetbare gegevens

Netwerk Spoor: Betrouwbaarheid en capaciteit van het spoornetwerk vergroten

Binnen de beheerconcessie ProRail worden tussen VenW en ProRail concrete afspraken gemaakt over prestaties op het gebied van het spoor (Kamerstuk 2004–2005, 29 984). Deze prestaties worden in het beheerplan uitgewerkt in nadere prestatie-indicatoren met bijbehorende grens- of richtwaarden. Na instemming met deze prestaties door de Minister (rond de jaarwisseling 2006/2007) wordt dit beheerplan ter informatie naar de Tweede Kamer gezonden. Met de Nederlandse Spoorwegen maakt VenW afspraken over het personenvervoer. Deze prestaties werkt NS in het vervoerplan uit in nadere prestatie-indicatoren met bijbehorende grens- of richtwaarden. Na instemming met de prestaties door de Minister wordt dit vervoerplan ter informatie naar de Tweede Kamer gezonden. Hieronder worden de belangrijkste indicatoren opgenomen.

Prestatie-indicator Klanthinder				
Indicator	Waarde 2005	Basiswaarde 2000	Streefwaarde peildatum 2007	Streefwaarde peildatum 2010
Klanthinder* (daling t.o.v. 2000)	12 354 uur (39%)	20 176 uur	13 000 uur (35–40%)	13 000 uur (35–40%)

Bron: Beheerplan 2006

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

Prestatie-indicator Punctualiteit Reizigersniveau HRN				
Indicator	Waarde 2005	Basiswaarde 2003	Streefwaarde 2007	Streefwaarde peildatum 2012
Punctualiteit reizigersvervoer HRN**	84,7%	83,1%	87–89%	89–91%

Bron: ProRail, NS

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

Extracomptabele verwijzingen

Verwijzing naar het Infrastructuurfonds (IF)

Overzicht uitgaven op het Infrastructuurfonds (x € 1 mln)						
Art. Omschrijving	2006	2007	2008	2009	2010	2011
13 Spoorwegen	1 901	2 388	2 277	2 371	2 334	2 605
17.02. Betuweroute: realisatie	377	185	5	2		
17.03 Hogesnelheidslijn	315	129	6			
17.05 Zuiderzeelijn	12	25	31	66	304	309

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

Motivering

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

Producten

Algemene strategie en beleidsvorming

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

Samenwerking tussen het Rijk en decentrale overheden

De decentrale overheden maken Provinciale Verkeers- en Vervoersplannen (PVVP's) en Regionale Verkeers- en Vervoersplannen (RVVP's). Daarin wordt het beleid vastgelegd op het terrein van infrastructuur, openbaar vervoer, mobiliteitsmanagement en verkeersveiligheid. De Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer (BDU) verschaft hiervoor de financiële middelen. De BDU wordt jaarlijks door VenW beschikt (zie ook artikel 39). Daarnaast leiden de netwerkanalyses tot gebiedsgerichte oplossingen voor de bereikbaarheidsproblemen en zoveel mogelijk gezamenlijke prioritering van maatregelen.

Hiertoe onderneemt VenW de volgende activiteiten:

- begin van de uitvoering van de maatregelen die voortvloeien uit de netwerkanalyses;
- verstrekken van de BDU verkeer en vervoer;
- overleg over de implementatie van de Nota Mobiliteit, onder andere in PVVP's en RVVP's;

- voortgang van het nationale beleid zal worden gemonitord via de Monitor van de Nota Mobiliteit.

De voortgang van het nationale en regionale beleid zal worden gemonitord via de Monitor van de Nota Mobiliteit.

In 2006 is het «Programma Filevermindering» gestart om de landelijke werkzaamheden en specifieke projecten op het gebied van filebestrijding te ondersteunen (zie ook 34.01). Op dit product worden met name projecten uit het cluster «het bieden van alternatieven» uitgevoerd, zoals «de probeerkaart OV» en «Bij de bus achterop» (zie ook bijlage 11, Programma Filevermindering).

Een laatste spoor in de filebestrijding waar in 2007 veel aandacht naar uitgaat, bestaat uit enkele proeven met gratis of goedkoop OV. Daarmee wil VenW vaststellen of hetgeen bij wegonderhoud tijdelijk werkt, ook structureel soelaas kan bieden in de strijd tegen de files. Eind 2006 zijn de locaties voor de proeven van 2007 bekend. Elke proef richt zich specifiek op één filegevoelig traject en op forenzen die in de file staan. Deze forenzen krijgen een individueel reisadvies en gedurende een korte periode gratis of goedkoop OV, gefinancierd en uitgevoerd door overheden, OV-sector en bedrijfsleven. De uitkomsten van deze proeven zijn in de zomer van 2007 beschikbaar en moeten verder concreet zicht geven op:

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

Stimulering van decentrale overheden, bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties

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

- verder aanscherpen van de toepassingsmogelijkheden voor mobiliteitsmanagement van Wet milieubeheer samen met VROM;
- mogelijkheden onderzoeken van aanpassing van het fiscaal instrumentarium;
- subsidiëren Fietsersbond om het fietsbeleid van decentrale overheden te stimuleren, onder andere door uitvoeren van een benchmark naar het fietsbeleid en de fietsomstandigheden van gemeentes;
- openstellen van het fietsdiefstalregister in 2007 voor de fietsbranche en het publiek in de aangesloten politieregio's;
- subsidiëren van een pilot met decentrale overheden voor toepassingsmogelijkheden van mobiliteitsmanagement bij bedrijven;
- uitvoeren van de Stimuleringsregeling Mobiliteitsmanagement en van een innovatief voorbeeldprogramma Mobiliteitsmanagement;
- uitvoeren van het programma ruimte en mobiliteit;
- bij het spelregelkader MIT en bij de uitvoering netwerkanalyses rekening houden met mobiliteitsmanagement.

Stimulering marktwerking OV

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

- vasthouden aan de verplichting van aanbesteding van het openbaar vervoer. De ingangsdata zijn in wet- en regelgeving vastgelegd: stad- en streekvervoer per 1-1-2007, Gemeentelijk Vervoerbedrijven (GVB) bus per 1-1-2009, GVB-en tram/metro per 1-1-2017. GVB-en integraal (bus/tram/metro) per 1-1-2012.
- uitwerken van de resultaten van de evaluatie van de Wet Personenvervoer 2000 in het Actieprogramma evaluatie Wp2000;
- er is, na instemming van de Tweede Kamer op 28 juni 2006 een go-besluit genomen over de geleidelijke invoering van de chipkaart in 2007 en 2008 (met als bedoeling op 1 januari 2009 volledig te zijn overgestapt van de strippenkaart naar de chipkaart). Een verantwoorde invoering van de chipkaart wordt mede mogelijk gemaakt, doordat in aansluiting op reeds eerder bij de bestuursovereenkomst afgesproken middelen nog eens extra € 40 mln. aan de decentrale overheden beschikbaar te stellen, plus een voorfinanciering van € 76 mln 2007 met terugbetaling in 2012 t/m 2015;
- bijdragen aan de exploitatie van pontveren over het Noordzeekanaal.

Stimulering toegankelijkheid van het openbaar vervoer

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

- doorgaan met het beleid om het openbaar vervoer toegankelijk te maken via een extra financieringsimpuls in de BDU (€ 87 mln, zie artikel 39);
- monitoren implementatie stappenplan toegankelijk spoorvervoer;
- stimuleren, ondersteunen en monitoren implementatie stappenplannen toegankelijk stads- en streekvervoer.

Stimulering marktwerking taxi

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

- introduceren van een eenvoudiger en transparanter tariefsysteem voor het taxivervoer;
- introduceren van een vereenvoudigd model tariefkaart voor de straattaxi;
- stimuleren van de keuzemogelijkheden van consumenten tussen taxi's, samen met wegbeheerders in grote steden.

Inspectie Verkeer en Waterstaat

Het toezicht door de Inspectie richt zich op ondernemingen, chauffeurs, voertuigen en passagiers. De Inspectie Verkeer en Waterstaat levert een bijdrage aan een betrouwbare, vakbekwame en veilige taximarkt, waarbinnen eerlijke concurrentievoorwaarden gelden.

Een belangrijk product van de Inspectie is de vergunningverlening en de toetsing of nog steeds aan de eisen van de vergunning wordt voldaan. De deelproducten zijn de afgifte van de taxichauffeurspas (5 jaar geldig), de afgifte en wijzigingen van ondernemersvergunning en bijbehorende vergunningbewijzen, de wettelijk verplichte 5-jaarlijkse toets en tussentijdse toets van ondernemersvergunningen en tot slot het onderzoek naar de eis van betrouwbaarheid in het kader van de Wet BIBOB. Digitalisering van het proces van vergunningverlening is de grote uitdaging van 2007.

Naast de vergunningverlening is in dit domein het toezicht ook van groot belang. Bedrijfsinspecties nemen relatief veel tijd in beslag, maar geven wel een grondig beeld van een onderneming. De Inspectie werkt, naast de reguliere controles, in het taxidomein steeds meer met zogenaamde thema-acties waarbij in veel gevallen in samenwerking met collega handhavers (politie) in korte tijd één specifiek onderdeel extra veel aandacht krijgt. Toezicht op de nieuwe tariefstructuur zal voornamelijk thematisch plaatsvinden.

Een team van adviseurs houdt zich bezig met toezichtontwikkeling (kennis), de vertaling van die kennis in toezichtpraktijk (advies), en met de communicatie over het toezicht (berichtgeving). Het opstellen van een nieuw toezichtarrangement taxi en het uitvoeren van naleefmetingen en risico-analyse zijn belangrijke programma's voor dit team.

De speerpunten voor 2007 van de Inspectie Verkeer en Waterstaat op het gebied van taxivervoer zijn:

- nadruk van het toezicht op het taxivervoer op de grote steden (implementeren maatregelen uit de convenanten met de vier grote steden);
- toetsing eisen taxi ondernemers (onder andere vakbekwaamheid taxichauffeurs);
- nieuwe tariefstructuur;
- «mystery-guest» onderzoeken;
- zichtwaarnemingen met «automatic number plate recognition (ANPR);
- boordcomputer taxi en smartcard taxi (BCT);
- rolstoelvervoer;
- taxi-keurmerk (TX);
- herinrichten toezicht op het taxivervoer.

Meetbare gegevens

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

Kengetallen: Klanttevredenheid regionaal openbaar vervoer					
				Realisatie	Realisatie
	2001	2002	2003	2004	2005
Algemeen oordeel	6,85	6,70	6,90	7,2	7,2
Informatie en veiligheid				7,5	7,5
Rijcomfort				7,3	7,3
Tijd en doorstroming				6,3	6,3
Prijs				6,2	6,4

Bron: CVOV

Prestatie-indicator Aanbestedingsgraad regionaal OV				
Indicator	Waarde 2005	Basiswaarde 2002	Streefwaarde 2006	Streefwaarde 2008/2009
Aanbestedings-graad regionaal openbaar vervoer	40%*	5%	60%	100%

BRON: WROOV/KpVV

* Per 01-01-2006 is de aanbesteding 50%.

Kengetallen: Overzicht reizigerskilometers regionaal OV (x 1 mrd)					
	2001	2002	2003	2004	2005
Kaderwetgebieden	3,8	3,7	3,6	3,7	3,6
Provincies	2,9	2,9	2,9	2,9	2,8
Totaal	6,8	6,6	6,5	6,5	6,5

Bron: WROOV-onderzoek

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

Bron (t/m 2003): Monitor en evaluatie deregulering, TNO Nipo consult, KPMG BEA 2004

Bron (2004): Taximonitor 2004 en verder, Socialdata B.V.

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

Kengetallen: Naleving taxi vervoer		
	2004	2005
Aantal ingetrokken chauffeurspassen	53	0
Aantal ingetrokken ondernemingsvergunningen	70	149
Aantal wegcontroles	3 500	2 972
– Overtredingspercentage	33%	41%

Extracomptabele verwijzingen

Belastinguitgaven

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

Meerjarenraming van belastinguitgaven (x € 1 mln), budgettair belang op transactiebasis						
Art. Omschrijving	2006	2007	2008	2009	2010	2011
34.04 Teruggaaf taxi's (belasting personenauto's)	32	33	34	36	37	39
34.04 Vrijstelling taxi's (motorrijtuigenbelasting)	0	0	0	0	0	0

Overzicht onderzoek naar de doelmatigheid en de doeltreffendheid van beleid

	Onderzoek Onderwerp	AD of OD	A. Start B. Afgerond	Vindplaats
Beleidsdoorlichting	Brede doelluitkering (BDU) Verkeer en Vervoer/dec reg vervoer	34.04	A: juli 2010	
	Benutting binnenvaart en vaarwegen	34.02	2007	
	Spoorwegwet/concessiewet	34.03	A: jan 2005 B: medio 2008	
	Beheerconcessie ProRail Netwerk Spoor	34.03	A: jan 2005 B: medio 2008	
	Vervoerconcessie NS	34.03	A: jan 2005 B: medio 2008	
Effectenonderzoek ex post	Spoedwet wegverbreding	34.01	A: sept 2006 B: juni 2007	
	Ruimte voor de fiets	34.03	jaarlijks	
	Betrouwbaar benutten fase 1 (mid term review)	34.03	A: juli 2006	
	Evaluatie WP 2000 (breed) (art. 108 lid 1)	34.04	A: juli 2004 B: dec 2005	
	Tijdelijke subsidieregeling Stichting Nederlands Telewerkform	34.04	A: juni 2005 B: juni 2006	
	Tijdelijke subsidieregeling VMZ	34.04	A: juni 2005 B: juni 2006	
	Tijdelijke subsidieregeling Stichting Gedeeld Autogebruik	34.04	A: juni 2005 B: juni 2006	
	Subsidieregeling vereniging Fietsersbond	34.04	A: jan 2006 B: juni 2006	
	Regeling personenvervoer van Deur tot Deur	34.04	A: juni 2005 B: juni 2006	
	Kennisplatform Verkeer en Vervoer	34.04	A: jan 2007 B: jan 2008	
	Overig evaluatieonderzoek	Ruimte voor de fiets	34.03	jaarlijkse monitoring
Omvang BDU		34.03	A: jan 2006 B: juli 2007	
Nieuwe Verdeelsleutel BDU		34.03	A: dec 2005 B: dec 2007	

35 Mainports en logistiek

Algemene doelstelling

Het versterken van de Nederlandse mainports en realiseren van een efficiënt goederenvervoersysteem en luchtvaartbestel, binnen de randvoorwaarden voor geluid, veiligheid, leefbaarheid en ruimtelijke ordening.

Omschrijving van de samenhang in het beleid

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

Verantwoordelijkheid

De Minister is verantwoordelijk voor:

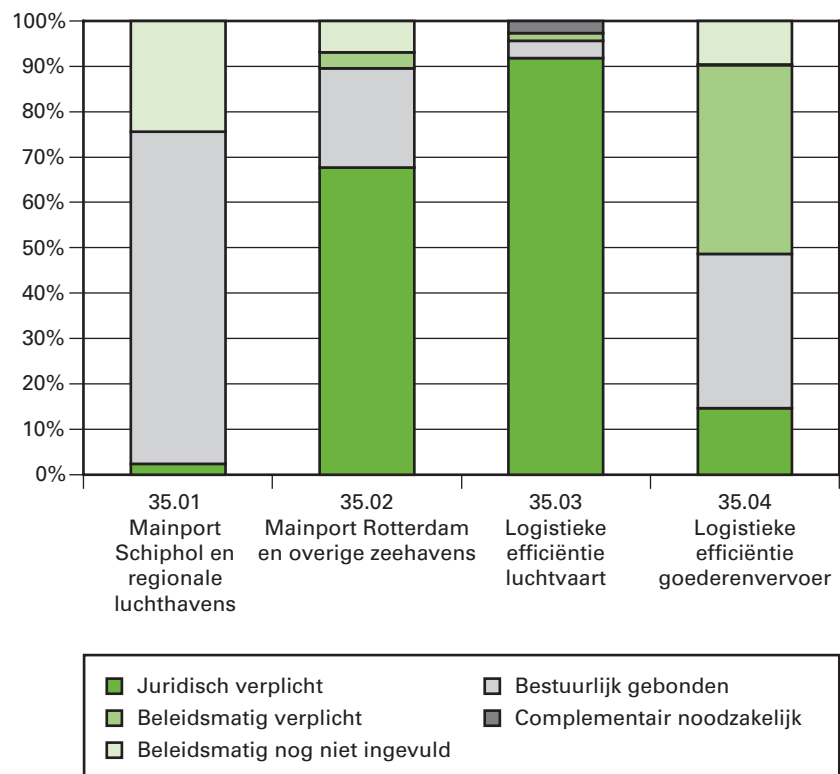
- goed functioneren van het systeem voor het goederenvervoer en de luchtvaart;
- ontwikkelen van kaders, bevoegdheden, middelen en instrumenten die de samenwerking met overige bestuurslagen en de bedrijven faciliteren en/of bevoegdheden daar positioneren waar voor het functioneren van het systeem dat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

Succesfactoren

- Ontwikkelingen in internationale organen, zoals de Europese Unie (EU), Eurocontrol, European Aviation Safety Agency (EASA), International Maritime Organization (IMO), International Civil Aviation Organization (ICAO), International Labour Organization (ILO), Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR), Donaucommissie en Noord-Atlantische Verdragsorganisatie (NAVO).
- Innovatief vermogen op het gebied van logistiek bij het bedrijfsleven.
- De internationale economische ontwikkelingen.

Tabel budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)							
35. Mainports en logistiek	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Verplichtingen	50 305	74 783	68 742	74 066	70 251	67 448	67 357
Uitgaven	61 023	67 107	77 979	74 286	72 040	67 749	66 658
<i>35.01 Mainport Schiphol en reg. Luchthavens</i>	<i>7 804</i>	<i>6 653</i>	<i>5 447</i>	<i>4 267</i>	<i>3 627</i>	<i>3 627</i>	<i>3 547</i>
35.01.01 Kostenconvenant Schiphol	87	267					
35.01.02 Mainport(beleid) Schiphol	3 133	1 763	3 887	2 887	2 387	2 387	2 387
35.01.03 Evaluatie Schipholbeleid	1 725	2 712					
35.01.04 Implementatie Schipholwet en luchthavenbesluiten	1 198	424					
35.01.05 Regelgeving Regionale en Kleine Luchthavens	1 661	1 487	1 560	1 380	1 240	1 240	1 160
<i>35.02 Mainport Rotterdam en overige zeehavens</i>	<i>3 413</i>	<i>5 114</i>	<i>3 699</i>	<i>5 451</i>	<i>5 452</i>	<i>5 453</i>	<i>5 452</i>
35.02.01 Verbetering marktwerking	786	1 137	1 079	1 083	1 084	1 085	1 084
35.02.02 Formuleren maatschappelijke randvoorwaarden	787	789	729	730	730	730	730
35.02.03 Instandhouden en verbeteren infracapaciteit	1 840	3 188	1 891	3 638	3 638	3 638	3 638
<i>35.03 Logistieke efficiëntie luchtvaart</i>	<i>30 575</i>	<i>28 235</i>	<i>28 533</i>	<i>28 860</i>	<i>28 864</i>	<i>28 864</i>	<i>28 864</i>
35.03.01 Kennis luchtvaart en luchthavens	23 015	23 348	23 701	24 003	24 006	24 006	24 006
35.03.02 Luchtruim	5 627	2 661	2 516	2 517	2 517	2 517	2 517
35.03.03 Marktordering en markttoegang	1 933	2 226	2 316	2 340	2 341	2 341	2 341
<i>35.04 Logistieke efficiëntie goederenvervoer</i>	<i>19 231</i>	<i>27 105</i>	<i>40 300</i>	<i>35 708</i>	<i>34 097</i>	<i>29 805</i>	<i>28 795</i>
35.04.01 Vergroting strategische oriëntatie	4 384	4 858	2 454	2 499	3 315	2 512	2 511
35.04.02 Logistieke efficiëntie zee- en kustvaart	4 460	4 177	4 293	5 961	5 964	4 550	4 550
35.04.03 Logistiek efficiëntie binnenvaart	1 698	2 037	12 613	16 630	15 173	14 630	13 630
35.04.04 Logistieke efficiëntie wegvervoer	4 292	4 200	4 079	4 137	4 154	4 156	4 147
35.04.05 Logistieke efficiëntie spoorvervoer	4 397	11 833	16 861	6 481	5 491	3 957	3 957
Van totale uitgaven							
– Apparaatsuitgaven:		11 161	10 806	10 808	10 815	10 809	10 809
– Baten-lastendiensten		3 559	3 479	3 551	3 579	3 583	3 572
– Restant	61 023	52 387	63 694	59 927	57 646	53 357	52 277
Ontvangsten	7 670	5 348	5 348	5 348	5 348	5 348	5 348
35.09.01 Ontvangsten Stichting Buisleidingenstraat		2 042	2 042	2 042	2 042	2 042	2 042
35.09.02 Overige ontvangsten	7 670	3 306	3 306	3 306	3 306	3 306	3 306



Mainport Schiphol en regionale luchthavens

De bestuurlijk gebonden uitgaven hebben voornamelijk betrekking op uitgaven in het kader van het wijzigen van de wettelijke taak van Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en overdracht naar het Provinciefonds.

Mainport Rotterdam en overige zeehavens

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

Logistieke efficiëntie luchtvaart

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

Logistieke efficiëntie goederenvervoer

De bestuurlijk gebonden en beleidsmatig verplichte uitgaven hebben voornamelijk betrekking op uitgaven in het kader van prototyping Betuweroute en de ombouw ETCS, de Innovatiefondsen binnen- en zeevaart, een subsidie aan Stichting Nederland Maritiem Land en versterking van de consulentenfunctie Stichting Nederland Maritiem Land en Maritiem Research Instituut Nederland (MARIN).

35.01 Versterking van de mainport Schiphol en decentralisatie van de regionale luchthavens

Motivering

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

Producten

Kostenconvenant Schiphol

Het betreft reeds uitgevoerde projecten ten behoeve van de uitbreiding van de luchthaven Schiphol en de verbreding van de Spaarnwoudertocht. In 2006 hebben de laatste uitgaven ten behoeve van het kostenconvenant Schiphol plaatsgevonden.

Mainport(beleid) Schiphol

Bij de fusie tussen KLM en Air France zijn afspraken gemaakt over het behouden van de positie als knooppunt van intercontinentale en Europese vervoersstromen van Schiphol. De tarieven zijn vergelijkbaar met andere Europese mainports.

In april 2006 heeft het kabinet op basis van de evaluatie van het Schiphol-beleid (zie hieronder), de resultaten van het mainportproject en de alternatieven van het groepsrisicobeleid voor Schiphol een standpunt opgesteld en aan de Kamer aangeboden.

In april 2006 is gestart met de uitvoering van het actieprogramma van het kabinetsstandpunt (Kamerstuk 2005–2006, 29 665, nr. 28). Mede op basis van de bespreking van het kabinetsstandpunt in de Kamer zal de uitvoering verder worden ingevuld.

Evaluatie Schipholbeleid

Het Schipholbeleid (Schipholwet, Luchthavenindelingsbesluit en Luchthavenverkeerbesluit) is zoals afgesproken binnen drie jaar na inwerkingtreding geëvalueerd. De evaluatie is in februari 2006 afgerond en in april 2006 met de Kamer besproken. Mede op basis van de evaluatie heeft het Kabinet in april 2006 een standpunt over Schiphol ingenomen en het kabinetsstandpunt is ter besluitvorming opgeleverd.

Implementatie Schipholwet en luchthavenbesluiten

De implementatie van de Schipholwet en de Luchthavenbesluiten die vanaf 2003 van kracht zijn is afgesloten in februari 2006, tegelijk met de evaluatie van het Schipholbeleid.

Regelgeving Regionale en Kleine Luchthavens

Ontwikkelen van beleid en regelgeving voor regionale en kleine luchthavens. De decentralisatie is in gang gezet met het wetsvoorstel voor de regionale en kleine luchthavens en de inwerkingtreding van de wetswijziging binnen de Wet luchtvaart.

- monitoring van de uitkomst van de overdracht van taken en bevoegdheden op het gebied van luchthavens met een regionaal karakter van het Rijk naar de provincies (decentralisatie);
- opstellen en afronden van overgangsbesluiten ter vervanging van de vigerende aanwijzingsbesluiten met betrekking tot de regionale luchthavens.

Versterking van de Mainport Schiphol
 Netwerkkwaliteit Schiphol in vergelijking met andere grote Noordwest
 Europese luchthavens

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

Bron: Amsterdam Airport Schiphol (AAS), op basis van OAG-gegevens 2005

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

Bron: Amsterdam Airport Schiphol (AAS), op basis van OAG-gegevens 2005

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

Bron: Amsterdam Airport Schiphol (AAS), 2006

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

Bron: Amsterdam Airport Schiphol (AAS), 2006

Decentralisatie van de regionale luchthavens

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

Prestatie-indicator: Stand van zaken aanwijzingen en beroepsprocedures regionale en kleine luchthavens (huidige wetgeving)			
Veld	Stand van zaken/planning aanwijzing gereed	Beslissing Op Bezwaar	Beroep/RVS
Lelystad fase 1	Gereed	2006	vt
Lelystad fase 2	2007	2007	vt
Budel	Gereed	Nvt	
Ameland	Gereed	Nvt	
Hoogeveen	Gereed	Nvt	
Texel	Gereed	Nvt	
Terlet	Gereed	Nvt	
Seppe	Gereed	Nvt	
Noord-Oost polder	Gesloten	Nvt	
Teuge	Gereed	Nvt	
Maastricht	Gereed	2006	vt
Midden-Zeeland	Gereed	Nvt	
Eelde	Gereed	Gereed	2006
Rotterdam	Gereed	Gereed	2006
Rotterdam nieuwe zone	2006	Nvt	vt
	Gereed, naast een mogelijke wijziging		
Hilversum		2006	vt
Drachten	Gereed	2006	vt

RVS = uitspraak Raad van State

Nvt = niet van toepassing; procedure is afgerond

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

Bron: project RRKL (DGTL), mei 2006

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

Motivering

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

Producten

Verbetering marktwerking

Bevorderen van een gunstig ondernemings- en vestigingsklimaat voor het havenbedrijfsleven.

- stroomlijnen van overheidsinterventies zodat het havenbedrijfsleven snel, slagvaardig en zonder concurrentievervalsing kan opereren;
- versterken van het innovatief vermogen van de havensector door stimuleringsprogramma's voor de ontwikkeling van kennis door het bedrijfsleven en door het ondersteunen van specifieke kennisontwikkeling op het gebied van verkeer en vervoer;
- vergroten van de transparantie bij overheidsfinancieringen van havenprojecten, met als doel gelijke uitgangspunten in dit opzicht voor alle Europese havens;
- veiligstellen van de continuïteit en kwaliteit bij verzelfstandiging van het havenbeheer, met name wanneer er nationale economische belangen in het geding zijn.

Formuleren maatschappelijke randvoorwaarden

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

- bijdrage semi-publieke instellingen ten behoeve van overleg met de stakeholders in het kader van de concurrentiepositie van de Nederlandse zeehavens w.o. subsidiëren ROM Rijnmond (€ 136 000).

Instandhouden en verbeteren infracapaciteit

Verbeteren van de maritieme toegang en de achterlandverbindingen.

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

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

Meetbare gegevens

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

Toegevoegde waarde zeehavens

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

Kengetal: Ontwikkeling toegevoegde waarde Nederlandse zeehavens van 2001 tot en met 2004 (in mrd. Euro's, prijzen van 2001)				
	2001	2002	2003	2004
Directe toegevoegde waarde zeehavengebieden	17,6	17,5	17,7	19,2
<i>In % van het BBP</i>	3,9%	3,9%	4,0%	4,2%
Indirecte toegevoegde waarde	9,0	8,7	8,9	9,6
<i>In % van het BBP</i>	2,0%	1,9%	2,0%	2,1%
Totale zeehavengerelateerde toegevoegde waarde	26,5	26,2	26,6	28,8
<i>In % van het BBP</i>	5,9%	5,9%	6,0%	6,3%
Bruto binnenlands product (BBP)	448,0	448,0	447,0	455,0

Bron: RebelGroup Advisory en Buck Consultants International, Economische betekenis van de Nederlandse zeehavens, 2004, Rotterdam, November 2005.

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

Werkgelegenheid zeehavens

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

Kengetal: Ontwikkeling werkgelegenheid Nederlandse zeehavengebieden van 2001 tot en met 2004 (in aantallen werkzame personen)

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

Peildatum: 2005

Bron: RebelGroup Advisory en Buck Consultants International, Economische betekenis van de Nederlandse zeehavens 2004, Rotterdam, November 2005.

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

Positie van de Nederlandse zeehavens in de Hamburg-Le Havre range
Het streven is om 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»).

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

Bron: Nationale Havenraad, Jaarverslag 2005, Den Haag, Mei 2006.

Extracomptabele verwijzingen

Verwijzing naar het Infrastructuurfonds (IF)

Overzicht uitgaven op het Infrastructuurfonds (x € 1 mln)

Art. Omschrijving	2006	2007	2008	2009	2010	2011
IF 16.01.02 PMR realisatie	22,2	17,1	17,0	17,4	14,2	11,8

35.03 Aansluiting op het internationale luchtvaartnet versterken

Motivering

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

Kennis luchtvaart en luchthavens

De overheid stimuleert de ontwikkeling van logistieke innovatie in het luchtruim door:

- subsidiëren van het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR), een van de grote technologische instituten (GTI's) in Nederland (€ 23 mln per jaar);
- steunen van het initiatief van de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) om een kenniscentrum Air Traffic Management uit te bouwen in het Knowledge Development Center (KDC) (bijdrage aan KDC € 0,7 mln);
- afronden implementatie uitkomsten Commissie Wijffels.

Luchtruim

Nederland neemt het voortouw om te komen tot een meer gemeenschappelijk Europees luchtruim door: afspraken maken met de Koninklijke Luchtmacht over beheer en indeling nationaal luchtruim:

- uitvoering National Supervisory Authority voor toezicht op luchtverkeersdienstverleningsorganisaties;
- deelname aan voorbereiding standpunt EU inzake aansturing SESAR (voorheen SESAM);
- actualiseren hoofdstuk luchtverkeer in de Wet luchtvaart om de wetgeving aan te passen aan de internationale afspraken en wetgeving;
- afspraken maken met buurlanden over indeling luchtruim;
- in EU en Eurocontrol streven naar goede positie van Nederlandse belangen in Europese regelgeving;
- positiebepaling LVNL en Maastricht Upper Area Control Centre (MUAC) op Europese «markt».

Marktordening en markttoegang

Het bevorderen van markttoegang en marktwerking voor de luchtvaart van en naar Nederland door:

- bilateraal onderhandelen over landingsrechten;
- uitwerken luchtvaartpolitiek beleidskader;
- bijdragen aan ontwikkeling externe EU beleid, waaronder mandaatverlening;
- herziening beleid inzake goedkeuring chartervluchten;
- behandeling voorstellen EU Interne Markt (herziening regels inzake markttoegang, tarieven en vergunningen, verder grondafhandeling, slots, reserveringssystemen);
- evalueren verlening exploitatievergunningen;
- onderzoeken verhandelbaarheid slots.

Aansluiting op het internationale luchtvaartnet versterken

Aantal minuten vertraging in het Europese luchtruim

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

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

Bron: Eurocontrol

Belastinguitgaven

Extracomptabele verwijzingen

Meerjarenraming van belastinguitgaven (x € miljoen), budgettair belang op transactiebasis							
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	
Vrijstelling luchtvaartuigen	129	131	137	144	150	157	

35.04 Logistieke efficiëntie goederenvervoer verbeteren.

Motivering

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

Producten

Vergroting strategische oriëntatie

Bevorderen van economische groei en versterken concurrentiepositie. Hiertoe wordt samengewerkt met andere overheden.

- vasthouden en versterken van de positie van goederenvervoer en luchtvaart;
- uitwerken actieprogramma beleidsbrief goederenvervoer;
- voortzetten project Innovatie Regelgeving en Administratieve Lasten;
- vervolg/subsidiëren Stichting Nederland Distributieland (€ 137 000).

Logistieke efficiëntie zee- en kustvaart

Versterken van het maritieme cluster en bevorderen van innovatie in de maritieme sector.

- aanpassen van bestaande wetgeving voor de zeevaart als gevolg van wijzigingen in marktomstandigheden en internationale regels; tevens ter reductie van administratieve lasten;
- (mede)vormgeven van het Motor Ways of the Sea concept en subsidiëren Voorlichtingsbureau Short Sea Shipping (€ 159 000);
- verder uitwerken van het fiscaal beleid voor de Nederlandse zeevaart in het kader van het internationale level playing field;
- opstellen van een concept-kabinetsstandpunt over de ratificatie en bekrachtiging van het maritieme arbeidsverdrag 2006 van de International Labour Organization (ILO);
- herijking/actualisatie van de economische impactstudie ten behoeve van het zeevaartbeleid;
- verder uitwerken van de aanbevelingen uit de pilot over de mogelijkheden voor doelregelgeving in de zeevaart mede in internationaal verband (goal based standards);
- toezicht Inspectie Verkeer en Waterstaat:
 - monitoring van de effecten van het nieuwe toezichtarrangement en het toezicht op de klassebureaus;

- versterking van de maritieme administraties op de Nederlandse Antillen en Aruba op basis van de afspraken van de Ronde tafel conferentie 2005;
- versterking van de samenwerking met de overige inspecties;
- invoering en uitwerking van risk-based toezicht;
- verdere implementatie van de digitale dienstverlening via één (digitaal) loket.

De middelen voor deze activiteiten worden verantwoord op artikel 33.

- stimuleren van het maritieme cluster via subsidiëren van Stichting Nederland Maritiem Land (€ 575 000), versterking consulentenfunctie Stichting Nederland Maritiem Land (€ 159 000) en Maritiem Research Instituut Nederland (MARIN) (€ 680 000) als GTI;
- het uitvoering geven aan de in de Nota Mobiliteit opgenomen innovatie-impuls voor de zeescheepvaart.

Logistieke efficiëntie binnenvaart

Beschikbaar houden van ruimte voor natte bedrijfsterreinen en bereikbaar houden van deze terreinen via het vaarwegennet.

- harmoniseren van de binnenvaart-regelgeving in Europa met het oog op het bereiken van een level playing field;
- vereenvoudiging van de internationale regelgeving waar dat nodig en mogelijk is en het nationaal implementeren daarvan met zo gering mogelijke administratieve en bureaucratische lasten;
- stimuleren van de innovatie met het oog op het vergroten van de concurrentiekracht van het transport over water (Innovatiefonds Binnenvaart i.o.);
- inzetten op het zoveel mogelijk beschikbaar houden van natte bedrijventerreinen en het bereikbaar houden van deze terreinen en binnenhavens via het vaarwegennet;
- marktonderzoek binnenvaart;
- financiële stimulering binnenvaart. De middelen die in de loop van de jaren zijn ingebracht in een fonds worden door de EU beheerd. Het doel is om met dit fonds de maatregelen te financieren om capaciteit en vraag in de binnenvaartsector beter op elkaar af te stemmen. De middelen staan vanaf 2003 ter beschikking. Indien de binnenvaartsector een voorstel inbrengt, kan door de EU bij unanimititeit besloten worden tot faciliterende maatregelen voor de sector.

Logistieke efficiëntie wegvervoer

Verbeteren van randvoorwaarden voor efficiënte logistieke ketens, met inzet op reductie van administratieve lasten.

- voorbereiden en implementeren (in nationale wetgeving) van Europese regelgeving (o.a. rij- en rusttijden, digitale tachograaf, kentekenen langzame bedrijfsvoertuigen, richtlijn Eurovignet);
- verbeteren logistieke prestaties via onder andere een vervolg op de proef met Langere, Zwaardere Vrachtwagens (LZV), stimuleren boordcomputer en verhogen chauffeursvakbekwaamheid;
- in overeenstemming brengen van Nederlandse regelgeving met Europese regelgeving, onder andere via herziening Wet goederenvervoer over de weg;
- moderniseren van zelfstandige bestuursorganen (ZBO's) in het wegvervoer.

Logistieke efficiëntie spoorvervoer

Afstemmen van technische standaarden op internationaal niveau.

- implementeren EU-regelgeving, bijdragen aan nieuwe EU-regelgeving;
- evaluatie systematiek gebruiksvergoeding goederenvervoer;

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

Meetbare gegevens

Logistieke efficiency goederenvervoer verbeteren

Toegevoegde waarde zeevaart en maritieme sector in constante prijzen (in € miljard, prijzen van 1995)

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

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

Bron: Deloitte Beleidsmonitor Zeescheepvaart, december 2005

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

Aantal omgebouwde ETCS-locomotieven

Het streven is dat in 2008 zestig locomotieven zijn omgebouwd.

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

Bron: Senter Novem

Extracomptabele verwijzingen

Verwijzing naar het Infrastructuurfonds (IF)

Overzicht uitgaven op het Infrastructuurfonds (x € 1 mln)						
Art. Omschrijving	2006	2007	2008	2009	2010	2011
IF 18.03.01 Intermodaal Vervoer Realisatie	5,8	5,3	2,5	0,5	0	0

Belastinguitgaven

Meerjarenraming van belastinguitgaven (x € mln), budgettair belang op transactiebasis						
	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Willekeurige afschrijving zeeschepen	0	0	0	0	0	0
Keuzeregime winst uit zeescheepvaart (tonnagebelasting)	49	42	42	43	45	46
Afdrachtvermindering zeevaart	93	95	100	105	110	116
Zeedagenaftrek	2	2	2	2	2	2
Vrijstelling communautaire wateren	76	77	81	84	88	92

Overzicht onderzoek naar de doelmatigheid en de doeltreffendheid van beleid

	Onderzoek Onderwerp	AD of OD	A. Start B. Afgerond	Vindplaats
Beleidsdoorlichting	Herziene Nota Zeehavens	Artikel 35.02	A. 2008 B. 2010	–
Effectenonderzoek ex post	Schipholstelsel: Luchthavenindelingbesluit en Luchthavenverkeerbesluit	Artikel 35.01	A. 2003 B. 2006	–
	Decentralisatiewet (regionale en kleine luchthavens)	Artikel 35.01	A. 2007 B. 2012	–
Overig evaluatieonderzoek	Herijking luchtvaart politiek kader	Artikel 35.03	A. December 2004 B. Mei 2006	–
	Onderzoek marktwerking in slotallocatie	Artikel 35.03	A. Maart 2006 B. September 2006	–
	Herziening charterbeleid	Artikel 35.03	A. Oktober 2005 B. Mei 2006	–
	Proef langere en zwaardere vrachtwagens	Artikel 35.04	A. 2007 B. 2007	–
	Hubpositie Schiphol na fusie Air France en KLM	Artikel 35.01/35.03	A. Oktober 2004 B. Juli 2006	–
	Monitor staatsgarantie aan staat i.v.m. Fusie Air France/KLM inzake netwerkqualiteit Schiphol	Artikel 35.01	A. 2005 B. 2012	–
	Vergelijkend onderzoek luchthaven- gelden en overheidsheffingen	Artikel 35.03	A. Januari 2007 B. April 2007	–

36 Bewaken, waarborgen en verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving, gegeven de toename van mobiliteit

Algemene doelstelling

Een schoner, zuiniger en stiller verkeer en vervoer realiseren.

Omschrijving van de samenhang in het beleid

Om de kwaliteit van de leefomgeving te waarborgen. VenW werkt aan normstelling voor voer- 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

De Minister van VROM is primair verantwoordelijk voor normstelling en bronbeleid voor emissies CO₂, verontreinigende stoffen en geluid en voor het uitvoeren van innovatieprogramma's voor klimaat, nationale luchtkwaliteit en geluid voor zover deze samenhangen met rijksinfrastructuur (luchthavens, (water)wegen en spoor) en/of het vervoersysteem. Bij knelpunten in de rijksinfrastructuur die samenhangen met lokale luchtkwaliteit en geluid is de Minister van VenW (mede) verantwoordelijk. Ook is zij verantwoordelijk voor het oplossen van knelpunten waar rijksinfrastructuur de ecologische hoofdstructuur doorsnijdt. Het klimaatbeleid komt in samenwerking met de ministers van VROM en Economische Zaken tot stand.

Succesfactoren

Het behalen van de doelstelling is afhankelijk van:

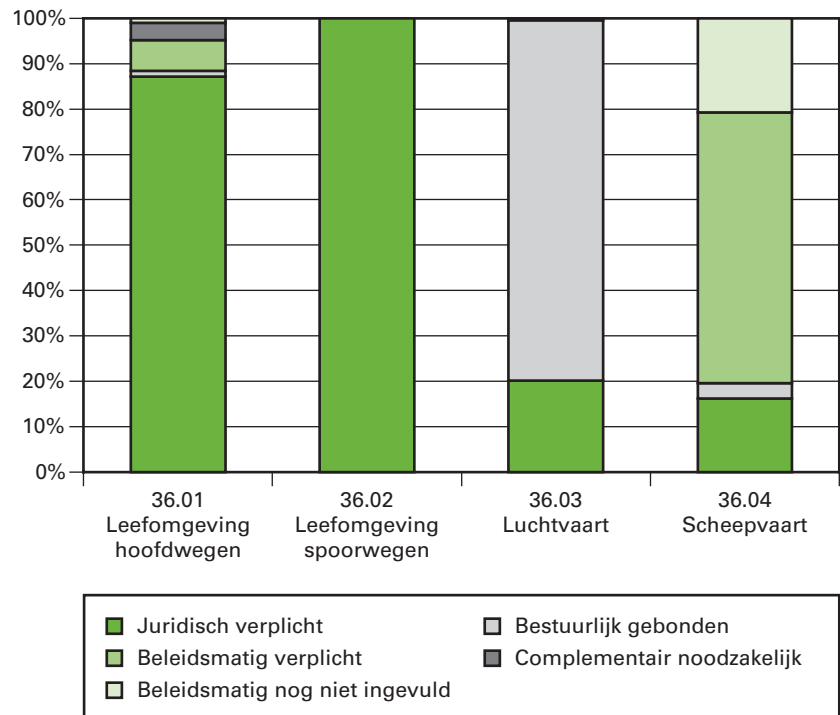
- Vervoersgroei conform verwachting in de Nota Mobiliteit (Kamerstuk 2004–2005, 29 644, nr. 14).
- Samenwerking met regionale, nationale en internationale partijen.
- Normstellingen voor voertuigen en brandstoffen op internationaal niveau (EU en VN/ECE).
- Bereidheid en inzet van de private en publieke sector ten aanzien van innovatie, gedrag en technologische ontwikkelingen.

Tabel budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)							
36. Bewaken, waarborgen en verbeteren van kwaliteit leefomgeving	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Verplichtingen	58 726	156 560	75 759	63 012	79 740	77 156	52 372
Uitgaven	68 434	89 794	105 409	87 572	88 749	84 671	58 027
<i>36.01 Leefomgeving hoofdwegen</i>	<i>15 953</i>	<i>25 194</i>	<i>32 249</i>	<i>26 588</i>	<i>26 194</i>	<i>17 392</i>	<i>15 589</i>
36.01.01 Algemene strategie- en beleidsvorming	854	676	677	692	742	745	742
36.01.02 Investeringsimpuls voor innovatie	3 137	4 454	6 489	8 383	7 915	76	76
36.01.03 Maatregelen klimaatbeleid personenvervoer	5 094	7 205	7 875	8 971	8 927	8 007	6 207
36.01.04 Maatregelen lokale luchtkwaliteit	963	5 059	9 036	1 036	1 036	1 035	1 035
36.01.05 Bevorderen geluidsreducerende oplossingen wegvervoer	132	139	139	139	139	139	139
36.01.06 Duurzaam weggoederenvervoer	5 773	7 661	8 033	7 367	7 435	7 390	7 390
<i>36.02 Leefomgeving spoorwegen</i>	<i>9 135</i>	<i>9 148</i>	<i>9 147</i>	<i>9 147</i>	<i>9 147</i>	<i>9 147</i>	<i>9 147</i>
36.02.01 Algemene strategie- en beleidsvorming	59	72	71	71	71	71	71
36.02.02 Bevorderen geluidsreducerende oplossingen voor personen- en goederenvervoer per spoor							
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>41 196</i>	<i>51 854</i>	<i>60 927</i>	<i>48 751</i>	<i>50 322</i>	<i>55 046</i>	<i>30 205</i>
36.03.01 Doorstorting heffingen GIS-1 aan Stichting GIS	9 732	10 473	11 141	11 851	12 594	13 368	
36.03.02 Geluidsisolatie Schiphol fase 2 (GIS-2)	11 799	12 294	9 606				
36.03.03 Geluidsisolatie Schiphol fase 3 (GIS-3)	1 963	6 469	20 676	17 504	19 306	22 631	11 059
36.03.04 Klachtenafhandeling Geluidsisolatie Schiphol	76	300	300				
36.03.05 Woonschepen geluidszones Schiphol	488	332	168				
36.03.06 Behandeling en uitbetaling schadeclaims Schiphol	7 234	8 601	10 867	14 957	15 871	17 437	17 442
36.03.07 Aankoop LIB geluidsliepzones Schiphol	3 650	4 108	992	500	500		
36.03.08 Geluidsisolatie regionale luchthavens	1 027	1 376	3 121	2 310	422		
36.03.09 Behandeling en uitbetaling schadeclaims regionale luchthavens		2 425	2 425				
36.03.10 Duurzame luchtvaart	1 389	2 481	1 631	1 629	1 629	1 610	1 704
36.03.11 Groenvoorziening Schiphol	3 838	2 995					
<i>36.04 Scheepvaart</i>	<i>2 150</i>	<i>3 598</i>	<i>3 086</i>	<i>3 086</i>	<i>3 086</i>	<i>3 086</i>	<i>3 086</i>
36.04.01 Duurzame zeevaart	1 024	808	806	806	806	806	806
36.04.02 Duurzame zeehavens	175	326	325	325	325	325	325
36.04.03 Duurzame binnenvaart	951	2 464	1 955	1 955	1 955	1 955	1 955
Van totale uitgaven							
– Apparaatsuitgaven		2 672	2 655	2 652	2 652	2 630	2 490
– Baten-lastendiensten		306	307	333	337	340	337
– Restant	68 434	86 816	102 447	84 587	85 760	81 701	55 200

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)

36. Bewaken, waarborgen en verbeteren van kwaliteit leefomgeving	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Ontvangsten		56 982	58 728	60 428	62 592	42 578	42 857
36.09.01 Ontvangsten heffingen GIS-1		10 364	11 043	11 754	12 497	14 639	
36.09.02 Ontvangsten SGIS klachtenafhandeling GIS-I		600	300				
36.09.03 Ontvangsten heffingen GIS-2 & 3		35 382	36 443	37 536	38 662	16 171	30 744
36.09.04 Ontvangsten wens voorzieningen GIS-2 & 3							
36.09.05 Ontvangsten heffingen overige Schiphol projecten		10 211	10 517	10 833	11 158	11 493	11 838
36.09.06 Ontvangsten heffingen regionale luchthavens		250	250	250	250	250	250
36.09.07 Overige ontvangsten		175	175	55	25	25	25



Leefomgeving hoofdwegen

De beleidsmatige verplichte uitgaven hebben voornamelijk betrekking op transportbesparing, CO₂ reductie goederenvervoer, integratie kwaliteitsnet en gebiedsgericht beleid.

Leefomgeving spoorwegen

Het betreft hier alleen juridische verplichtingen die vastliggen in conventanten.

Luchtvaart

De beleidsmatige verplichte uitgaven voor luchtvaart hebben voornamelijk betrekking op de uitvoering van de isolatie-projecten Schiphol fase 2 en 3, isolatie regionale en kleine luchthavens, uitbetaling schadeclaims

Schiphol en regionale en kleine luchthavens, LIB geluidssloopzones, bijdrage aan de CROS en diverse onderzoeken op het gebied van geluid en emissies.

Scheepvaart

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

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

Motivering

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

Producten

Algemene strategie en beleidsvorming

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

- het uitvoeren van het MJPO (Meerjarenprogramma Ontsnippering, het kader van het ontsnipperingsbeleid van VenW) voor Hoofdwegen in de periode 2004 t/m 2018.
- bijdrage leveren aan producten die voortvloeien uit het platform duurzame mobiliteit, te weten:
 - drie sporen innovatieprogramma schone bussen, waaronder innovatieconcessies hybride en waterstof/aardgas;
 - nieuw ecolabel en BPM variabilisering;
 - stimuleringsregeling biobrandstoffen;
 - experimenteer programma slimme voertuigen;
 - fiscale inpassing ethanol en aardgas.

Investeringsimpuls voor innovatie

Een experimenteer- en stimuleringsprogramma voor kansrijke innovaties, gericht op schone motorbrandstoffen, schone voertuigen en schoon gebruik door grote groepen consumenten alsmede uitwerking van voorstellen tot aanpassing van bestaand beleid en nieuw beleid om de ambities te realiseren.

- uitvoeren van het programma «Transumo, transitie naar duurzame mobiliteit», een ICES/KIS-3 programma voor duurzame systeem-innovatie.

Maatregelen klimaatbeleid personenvervoer

Diverse programma's om de CO₂-uitstoot door verkeer en vervoer te beperken. In 2006 is het innovatieprogramma energiebesparing en klimaat (IPEK) opgesteld, gericht op toepassing van oplossingen en uitvindingen voor CO₂-reductie. Het IPEK voorziet invoering van maatregelen in de periode 2010–2020.

- uitvoeren van «Het Nieuwe Rijden» (HNR) 3e fase, een energiebesparingprogramma, gericht op het rijgedrag van automobilisten en vrachtwagenchauffeurs. In de 3e fase wordt ingezoomd op doelgroepen en bedrijven;
- implementeren EU-richtlijn voor biobrandstoffen in de sector verkeer en vervoer: per 1 januari 2007 verplichtstelling van de bijmenging van aandeel van 2 procent biobrandstoffen in het wegverkeer;

- uitvoeren van het subsidieprogramma CO₂-reductie personenvervoer (voor projecten, zoals een reisinformatiesysteem voor automobilisten);
- uitvoeren van het programma Energiebesparing in Transport (EBIT), voor nieuwe instrumenten die invloed hebben op de vraagzijde van mobiliteit, voor onder andere overheden en maatschappelijke organisaties;
- invulling geven aan etikettering van nieuwe personenauto's en energiegebruik c.q. CO₂ uitstoot, conform een Europese verplichting;
- het toepassen van tweelaagszoab voor reductie van geluid zoals is aangekondigd in de Nota Mobiliteit. Dit gebeurt door bij alle aanlegprojecten in situaties dat de Wet geluidhinder aanleiding geeft om geluidreducerende maatregelen te overwegen, ook tweelaagszoab in die afweging te betrekken. Tweelaagszoab wordt dan toegepast als dit kosteneffectief is. Deze werkwijze zal leiden tot toepassing van tweelaagszoab in veel aanlegprojecten vanaf half 2006.

Maatregelen lokale luchtkwaliteit

Hoewel de lokale luchtkwaliteit door bronmaatregelen aanzienlijk is verbeterd, voldoet Nederland niet overal tijdig aan de EU-normen voor fijn stof (PM10) en stikstofdioxide (NO₂). Dit leidt tot afbreukrisico's voor de volksgezondheid en zorgt voor juridische blokkades voor nieuwe ruimtelijke ingrepen. Het kabinet pakt dit probleem aan, door:

- versterken van het Internationaal-bronbeleid: inzetten op verdere aanscherping van Europese emissienormen voor voer- en vaartuigen;
- de uitvoerbaarheid van de Internationaal-luchtkwaliteitsrichtlijnen verbeteren en toespitsen op het beschermen van de gezondheid;
- aanpassen van de nationale luchtkwaliteitsregelgeving, in dit kader zal het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit worden opgesteld en uitgewerkt in nauwe samenwerking met decentrale overheden.
- uitvoeren van generieke maatregelen op nationaal niveau ter verbetering van de luchtkwaliteit (o.a. door stimulering van roetfilters en versnelde introductie van toekomstige Euronormen);
- stimuleren van versnelde marktintroductie van innovatieve brandstoffen en voertuigtechnologie die schoon, stil en zuinig zijn. Dit gebeurt onder andere vanuit het publiek-private Platform Duurzame Mobiliteit en door uitvoering van het programma SSZ (Stil, Schoon, Zuinig);
- nemen van locatiespecifieke maatregelen om de lokale luchtkwaliteit te verbeteren;
- uitvoeren pilotprojecten in het kader van het Innovatieprogramma luchtkwaliteit (opgestart in 2004), om met name hardnekkige luchtkwaliteitsknelpunten langs snelwegen kosteneffectief op te lossen (financiële inzet vanuit Infrastructuurfonds artikel 12.03).

Bevorderen geluidsreducerende oplossingen wegvervoer

De inspanningen zijn gericht op:

- het moderniseren van de Wet geluidhinder door o.a. de introductie van geluidproductieplafonds. Dit moet leiden tot een vereenvoudiging van de regels, een betere bescherming van burgers en een efficiënte en kosteneffectieve uitvoering;
- een uitvoeringsprogramma voor de periode 2010–2020 voor de aanpak van situaties inzake zeer hoge geluidbelastingen langs rijkswegen zoals opgenomen in de Nota Mobiliteit (Kamerstuk 2004–2005, 29 644, nr. 14);
- introductie van nieuwe maatregelen voor geluidsreductie die een aantrekkelijk alternatief zijn voor geluidsschermen. Dit gebeurt door

het Innovatieprogramma Geluid (IPG). De middelen voor deze activiteiten worden verantwoord op het Infrastructuurfonds artikel 12.03.

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.

- stimuleren inzet schonere vrachtauto's (Euro 4 en 5) in samenwerking met het ministerie van VROM;
- stimuleren investerings- en kennisoverdrachtprojecten van uitontwikkelde technologieën in het kader van het subsidieprogramma CO₂-reductie goederenvervoer;
- uitvoeren van het programma Implementatie Energiebesparing in de Grond-, Weg- en Waterbouwprojecten (GWW-sector);
- stimuleren van energiebesparing in de logistieke keten door middel van transportbesparing, logistieke efficiency en energie-efficiency.

Meetbare gegevens

Leefomgeving hoofdwegen

1. Emissies NO_x, SO₂ en VOS in verkeer en vervoer. De streefwaarden hiervoor zijn respectievelijk maximaal 158 Kton, maximaal 4 Kton en maximaal 55 Kton in 2010.
2. Emissie CO₂ in verkeer en vervoer. De streefwaarde hiervoor is 38 Mton in 2010.
3. De doelstelling voor lokale luchtkwaliteit is dat in 2010 op zoveel mogelijk, en in 2015 op alle locaties langs rijkswegen de grenswaarde voor NO₂ gehaald wordt.
4. De geluidsknelpunten langs hoofdwegen (>65 dB Lden) oplossen, zoals in de Nota Mobiliteit geformuleerd.
5. Het aantal opgeloste MJPO-knelpunten voor hoofdwegen: in 2018 dienen alle MJPO-knelpunten opgelost te zijn.

Indicatoren				
Indicator	Waarde 2005	Basiswaarde peildatum	Streefwaarde peildatum 1	Streefwaarde peildatum 2
Emissie NO_x	237	nvt	nvt	158 kton
Milieubalans NMP	2004			2010
Emissie SO₂	7	nvt	nvt	4 kton
Milieubalans NMP	2004			2010
Emissie VOS (NM)	64	nvt	nvt	55 kton
Milieubalans NMP	2004			2010
Emissie CO₂ in verkeer en vervoer	36	nvt	nvt	38 mton
IPCC	2004	nvt	nvt	2010
Lokale luchtkwaliteit NO₂**				0 knelpunten langs rijkswegen
DWW				2015
Geluidsknelpunten langs hoofdwegen	12 000	12 000	12 000	0 *
DWW		2002	2007	2020
Aantal opgeloste MJPO knelpunten	15	0	n.v.t.	208
DWW		2005	2007	2018

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

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

Overzicht uitgaven op het Infrastructuurfonds (x € 1 mln)						
Art. Omschrijving	2006	2007	2008	2009	2010	2011
IF 12.02 Servicepakket meer kwaliteit leefomgeving	4,5	4,5	11,3	11,3	11,3	11,3
IF 12.03 Innovatieprogr. Geluid en Lucht	29,1	78,4	68,3	54,3	60,3	–

Belastinguitgaven

Meerjarenraming van belastinguitgaven (x € miljoen), budgettair belang op transactiebasis						
	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Halftarief Motorrijtuigenbelasting (MRB)	20	21	22	23	24	24
Kwarttarief MRB	49	50	52	54	57	57
Verlaging tarief voor dieselauto's met roetfilter	24	29	41	43	45	46

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

Motivering

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

Producten

Algemene strategie en beleidsvorming

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

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

Bevorderen geluidsreducerende oplossingen voor personen- en goederenvervoer per spoor

De inspanningen zijn gericht op:

- het moderniseren van de Wet geluidhinder door o.a. de introductie van geluidproductieplafonds. Dit moet leiden tot een vereenvoudiging van de regels, een betere bescherming van burgers en een efficiënte en kosteneffectieve uitvoering;
- introductie van nieuwe maatregelen voor geluidsreductie die een aantrekkelijk alternatief zijn voor geluidsschermen. Dit gebeurt door het Innovatieprogramma Geluid (IPG) waarvoor de middelen op het Infrastructuurfonds staan;
- uitvoeringsprogramma, waarin maatregelen worden getroffen om emplacementen te laten voldoen aan de milieuvergunningen;
- een uitvoeringsprogramma voor de periode 2010–2020 voor de aanpak van situaties zeer hoge geluidbelastingen langs spoorwegen zoals afgesproken is in de Nota Mobiliteit.

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

Bodemsanering NS-percelen

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

Meetbare gegevens

Leefomgeving spoorwegen

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

Extracomptabele verwijzingen

Verwijzing naar het Infrastructuurfonds (IF)

Overzicht uitgaven op het Infrastructuurfonds (x € 1 mln)						
Art. Omschrijving	2006	2007	2008	2009	2010	2011
IF 13.03 Ontsnippering			7	7	7	7
IF 13.03 Geluid (incl. IPG)	29	40	35	29	21	5

36.03 Duurzame luchtvaart bewerkstelligen en in stand houden

Motivering

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

Producten

Doorstorting heffingen GIS-1 aan Stichting GIS

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

Geluidsisolatie Schiphol fase 2 (GIS-2)

Op grond van de PKB-Schiphol is in 1997 het project GIS-2 van start gegaan. Dit project betreft het isoleren van woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen rondom de luchthaven Schiphol. Begin 2007 zal het project GIS-2 worden afgerond, voor zoveel mogelijk ook voor de objecten met constructieve gebreken of waarbij een beroepsprocedure aanhangig is gemaakt. De financiële afronding van het totale project GIS-2 is eveneens in 2007 voorzien.

Geluidsisolatie Schiphol fase 3 (GIS-3)

Het beoordelen van nieuwe objecten voor isolatie, het nogmaals beoordelen van reeds geïsoleerde objecten en het zonodig isoleren als gevolg van het wijzigen van geluidsc contouren in het Luchthaven Indelingsbesluit 2004. De start van de uitvoering van het project vindt plaats in de tweede helft van 2006. De uitvoering wordt fasegewijs in deelprojecten ter hand genomen.

Klachtenafhandeling Geluidsisolatie Schiphol

Afronden klacht/garantie regeling GIS-1.

Woonschepen geluidszones Schiphol

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

Behandeling en uitbetaling schadeclaims Schiphol

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

Aankoop LIB geluidsliepzones Schiphol

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

Geluidsisolatie regionale luchthavens

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

Behandeling en uitbetaling schadeclaims regionale luchthavens

Behandelen en uitbetalen van schadeclaims.

Duurzame luchtvaart

- maken van internationale afspraken die de uitstoot van geur, stoffen en (broeikas)gassen door de luchtvaart beperken;
- vaststellen landelijk kader voor luchtverontreinigende uitstoot in de omgeving van regionale en kleine luchtvaartterreinen;
- stellen van eisen aan de bron en introductie van operationele maatregelen;
- stellen van grenswaarden rond luchtvaartterreinen;
- implementeren van voornoemde aspecten in de lopende Aanwijzingsbesluit procedures van Rotterdam, Lelystad, Maastricht en Hilversum, in samenhang met de Besluiten luchtkwaliteit uit 2001 en 2005, alsmede de Wet milieubeheer.

Groenvoorziening Schiphol

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

Meetbare gegevens

Duurzame luchtvaart bewerkstelligen en in stand houden

Prestatie-indicator: Aantal geïsoleerde en te isoleren objecten GIS-2			
	Tot en met 2004	Tot en met 2005	Streefwaarde 2006
Aantal woningen	6 839	6 870	8 399
Aantal studenteneenheden	0	1	2
Aantal scholen	0	0	9
Aantal zorgcentra	0	0	1
Totaal aantal objecten	6 839	6 871	8 411

Bron: Rijkswaterstaat/Progis (3e voortgangsrapportage, Kamerstuk 2005–2006, 26 959, nr. 118)

In de ontwerpbegroting 2006 zijn andere aantallen opgenomen. Dit wordt veroorzaakt doordat in de ontwerpbegroting uitgegaan werd van 3 450 studenteneenheden die nu ondergebracht zijn als twee studentencomplexen. Verder werd rekening gehouden met twee zorgcentra, één hiervan bestaat uit 68 wooneenheden en is nu toegevoegd aan de categorie woningen. De verschillen in aantallen tussen de ontwerp-begroting 2006 en deze begroting zijn derhalve een kwestie van presentatie.

Aantal geïsoleerde en te isoleren objecten GIS-3

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

Aantal aangekochte en aan te kopen woonschepen en woningen in de geluidszones Schiphol

Prestatie-indicator: Aantal aangekochte en aan te kopen woonschepen in de geluidszones Schiphol							
	Tot en met 2002	2003	2004	2005	Streef waarde 2006	Streef waarde 2007	Totaal
Aantal woonschepen	59	13	8	3	5	3	91

Bron: Rijkswaterstaat, april 2006

Prestatie-indicator: Aantal aangekochte en aan te kopen woningen in de geluidsluopzones Schiphol									
	Tot en met 2002	2003	2004	2005	Streef waarde 2006	Streef waarde 2007	Streef waarde 2008	Streef waarde 2009	Totaal
> 65 Ke	4	1	0	0	5	2	1	1	14
55-65 Ke	12	2	8	2	5	1	1	1	32
Totaal	16	3	8	2	10	3	2	2	46

Bron: Rijkswaterstaat, april 2006

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

Uitstoot luchtverontreinigende stoffen door de luchtvaart in de omgeving van Schiphol

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

vervuilende vloot aan te schaffen. Inspectie Verkeer en Waterstaat ziet toe op naleving van voorschriften uit het Luchthavenverkeerbesluit.

Kengetal: De grenswaarden voor de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen in gram per ton Maximum take off weight (MTOW)			
Stof	2003–2004	2005–2009	vanaf 2010
CO	73,1	58,1	55,0
NO _x	74,6	74,6	74,6
VOS	15,6	9,9	8,4
SO ₂	2,1	2,1	2,1
PM10	2,5	2,5	2,5

Bron: Luchthavenverkeerbesluit

Gemiddeld geluidsniveau van de vloot die Schiphol aandoet
VenW streeft naar een stillere wereldvloot van vliegtuigen, met name voor dat deel dat vluchten uitvoert op de Nederlandse luchthavens.

Kengetal: Gemiddeld geluidsniveau van de vloot die Schiphol aandoet																
	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	
Gemiddeld geluidsniveau Schipholvloot	99,6	99,2	99,0	98,8	98,6	98,4	97,8	97,4	97,2	97,1	97,0	96,8	96,7	96,8	96,8	

Bron: To70 Aviation and Environment

Geluidsbelasting rond de nationale en regionale luchtvaartterreinen in Nederland

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

Kengetal: Geluidsbelasting rond de nationale en regionale luchtvaartterreinen in Nederland	
Periode	TVG
Gedurende het gehele etmaal (Lden)	63.46 dB(A)
Gedurende de periode van 23.00 too 7.00 uur (Lnight)	54.44 dB(A)

Bron: Luchthavenverkeerbesluit 2004

Voor de regionale luchthavens wordt in het wetsvoorstel Regelgeving Burger- en Militaire Luchthavens voorgesteld om de verantwoordelijkheden te decentraliseren naar de provincies. In de toekomst zullen de provincies rondom de luchthaven een beperkingengebied moeten vaststellen. De geluidsbelasting van het vliegverkeer moet worden begrensd met op handhavingpunten vastgelegde grenswaarden (aan de baankoppen en bij aanpalende bebouwde kom).

36.04 Scheepvaart: een milieuvriendelijk goederenvervoersysteem over het water bevorderen

Motivering

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

Producten

Duurzame zeevaart

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

- aanpassen bestaande wetgeving ten aanzien van zeevaart als gevolg van nieuwe internationale verdragen en regels; tevens ter reductie van administratieve lasten;
- pleiten in IMO-verband voor aanscherping van het Maritime Pollution Verdrag Annex VI;
- onderzoek naar walstroom en naar de mogelijkheid in het bestaande (vrijwillige) Green Award-systeem prikkels in te bouwen om de uitstoot naar de lucht te verminderen (beide onderzoeken in samenwerking met het Havenbedrijf Rotterdam);
- onderzoek naar de omvang van de bijdrage van zeevaart aan lokale luchtverontreiniging;
- boeken van voortgang in diverse lopende internationale milieudossiers zoals milieuvriendelijk slopen van schepen en de ballastwaterproblematiek.

Duurzame zeehavens

Verbeteren leefomgeving in en rondom havens.

- leveren van een bijdrage aan de PKB-Waddenzee conform Nota Zeehavens (Kamerstuk 2004–2005, 29 862, nr. 1);
- verbeteren luchtkwaliteit zeehavens;
- implementeren internationale regelgeving, zoals de Vogel- en Habitatrichtlijn;
- voorbereiden en participeren in (harmonisatie) overleg om de uitvoering van de Havenontvangst Installatie-richtlijn (HOI) met Noordzeelanden en Baltische staten af te stemmen.

Duurzame binnenvaart

Realiseren schoner en zuiniger binnenvaart door internationale normstelling, financiële stimulering, innovatie en communicatie.

- voorbereiden normstelling voor motoren en brandstoffen op internationaal niveau (Centrale Commissie voor de Rijnvaart en de Europese Commissie);
- stimuleren innovatie en uitvoeren experimenten om aan te tonen dat milieumaatregelen uitvoerbaar zijn.
- formuleren nationaal (stimulerings)beleid om te kunnen voldoen aan internationale richtlijnen, zoals de Dochterraichtlijnen voor lokale luchtkwaliteit en de Kaderrichtlijn water;
- onderzoek naar mogelijke brandstofbesparing voor het binnenvaartproject «Het Nieuwe Varen»;
- het aanpassen/vervangen van motoren van binnenvaartschepen, dusdanig dat een vermindering van de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen plaatsvindt (VERS-regeling);
- afstemmen inspectietaken ten aanzien van milieu op het water.

Kengetal: Uitstoot luchtverontreinigende stoffen				
	2001	2002	2003	2004
NO_x-emissies goederenvervoer (x miljoen kg)				
Binnenvaart ^a	32,9	32,0	32,0	32,0
Zeevaart (NL grondgebied)	21,6	21,7	22,5	22,6
PM10-emissies goederenvervoer (x miljoen kg)				
Binnenvaart ^a	1,5	1,4	1,4	1,4
Zeevaart (NL grondgebied)	1,5	1,5	1,6	1,6
VOS-emissies goederenvervoer (x miljoen kg)				
Binnenvaart ^a	4,8	4,1	4,1	4,1
Zeevaart (NL grondgebied)	0,9	0,9	0,9	0,9
SO₂-emissies goederenvervoer (x miljoen kg)				
Binnenvaart ^a	2,2	2,1	2,1	2,1
Zeevaart (NL grondgebied)	11,7	11,9	12,3	12,5
CO₂-emissies (x miljard kg)				
Binnenvaart ^a	0,6	0,6	0,6	0,6
Zeevaart (NL grondgebied)	1,1	1,1	1,2	1,2

Bron: CBS, milieubalans 2006

^a betreft beroepsbinnenvaart, zowel personen- als goederenvervoer

Overzicht onderzoek naar de doelmatigheid en de doeltreffendheid van beleid

	Onderzoek Onderwerp	AD of OD	A. Start B. Afgerond	Vindplaats
Beleidsdoorlichting	Leefomgeving hoofdwegen	artikel 36.01	A. 2011 B. 2011	–
Effectenonderzoek ex post	Meerjarenprogramma ontsnippering (In kaart brengen effectiviteit, doelmatigheid en legitimiteit van de uitvoering van het MJPO)	artikel 36.01/ 36.02	A. Juli 2008 B. December 2008	–
	Het Nieuwe Rijden (Evalueren uitvoering programma Het Nieuwe Rijden en de bijdrage aan de CO ₂ -reductie)	artikel 36.01	A. Januari 1999 B. Juli 2011	–
	Stil en schoon vervoer (Effectiviteit van pakket van maatregelen)	artikel 36.01	A. Januari 2007 B. December 2007	–
	Bodemsanering (Vijfjaarlijkse herijking convenant Stichting Bodemsanering NS)	artikel 36.02	A. Januari 2010 B. Juli 2010	–
	Innovatieprogramma geluid (Tussen-evaluatie werking innovatieprogramma en gewenste markteffecten)	artikel 36.01/ 36.02	A. Juli 2008 B. December 2008	–
	Richtlijn luchtkwaliteit (Europese evaluatie) (Nagaan op welke wijze de implementatie in de EU heeft plaatsgevonden)	artikel 36.01	A. Januari 2004 B. December 2005	Kamerstuk 2005–2006, 30 175, nr. 13
Overig evaluatie-onderzoek	Innovatieprogramma geluid (Selectie meest kosteneffectieve maatregelen)	artikel 36.01	A. Januari 2001 B. Juli 2007	–
	CO ₂ -reductieplan personenvervoer (Monitoring uitvoering programma CO ₂ -reductieplan en bijdrage aan de CO ₂ -reductie)	artikel 36.01	A. Januari 2003 B. Juli 2007	–

37 Weer, klimaat, seismologie en ruimtevaart

Algemene doelstelling

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

Omschrijving van de samenhang in het beleid

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

Verantwoordelijkheid

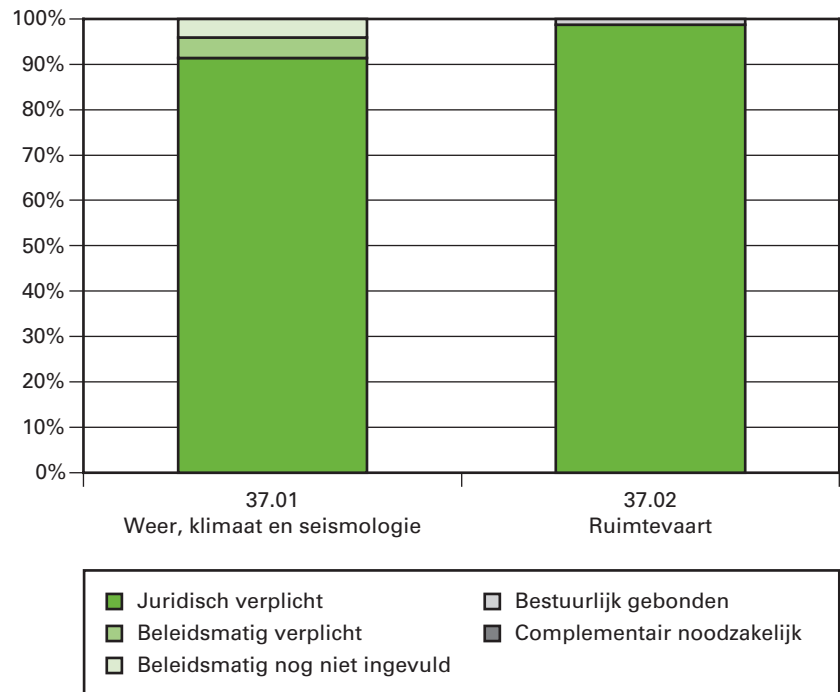
De Minister is systeemverantwoordelijk voor de taken van de batenlastendienst KNMI conform de KNMI-wet van 2001. Verder is de Minister coördinerend bewindspersoon voor het nationale aardobservatiebeleid, dat onderdeel uitmaakt van het nationale ruimtevaartbeleid, dat wordt behartigd door de Minister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

Succesfactoren

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

Tabel budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)							
37. Weer, klimaat, seismologie en ruimtevaart	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Verplichtingen	41 813	46 785	43 099	39 276	43 717	42 222	42 958
Uitgaven	48 957	42 568	47 684	46 600	42 656	39 411	42 958
<i>37.01 Weer, klimaat en seismologie</i>	<i>29 002</i>	<i>29 446</i>	<i>28 298</i>	<i>29 046</i>	<i>29 490</i>	<i>29 487</i>	<i>29 487</i>
<i>37.01.01 Weer</i>	<i>19 378</i>	<i>17 613</i>	<i>16 337</i>	<i>16 995</i>	<i>17 299</i>	<i>17 296</i>	<i>17 296</i>
<i>37.01.02 Klimaat</i>	<i>7 972</i>	<i>9 749</i>	<i>9 946</i>	<i>10 020</i>	<i>10 130</i>	<i>10 130</i>	<i>10 130</i>
<i>37.01.03 Seismologie</i>	<i>981</i>	<i>1 348</i>	<i>1 279</i>	<i>1 295</i>	<i>1 325</i>	<i>1 325</i>	<i>1 325</i>
<i>37.01.04 Contributie WMO (HGIS)</i>	<i>671</i>	<i>736</i>	<i>736</i>	<i>736</i>	<i>736</i>	<i>736</i>	<i>736</i>
<i>37.02 Ruimtevaart</i>	<i>19 955</i>	<i>13 122</i>	<i>19 386</i>	<i>17 554</i>	<i>13 166</i>	<i>9 924</i>	<i>13 471</i>
<i>37.02.01 Aardobservatie</i>	<i>19 955</i>	<i>13 122</i>	<i>19 386</i>	<i>17 554</i>	<i>13 166</i>	<i>9 924</i>	<i>13 471</i>
Van totale uitgaven							
– <i>Apparaatsuitgaven</i>							
– <i>Baten-lastendiensten</i>	28 266	28 628	27 480	28 228	28 672	28 669	28 669
– <i>Restant</i>	20 691	13 940	20 204	18 372	13 984	10 742	14 289
37.09 Ontvangsten	480	454	454	454	454	454	454



37.01 Weer, klimaat en seismologie

Motivering

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

Producten

Weer

- bijdragen aan de internationale waarnemingsinfrastructuur;
- brede verspreiding en steeds meer toegankelijk maken van weersgegevens;
- uitgeven van een algemeen weerbericht;
- uitgeven van algemene waarschuwingen ten behoeve van de scheepvaart en het verkeersmanagement;
- verstrekken van luchtvaartmeteorologische inlichtingen;
- meteorologische ondersteuning bij calamiteiten waarbij weer een rol speelt;
- waarschuwen voor gevaarlijk weer, voor (levens)bedreigende extreme weeromstandigheden en luchtkwaliteit;
- verrichten van strategisch en toegepast onderzoek op het gebied van weerwaarnemingen en -verwachtingen;
- beantwoorden van vragen vanuit de maatschappij.

Klimaat

- bijdragen aan de internationale waarnemings-infrastructuur, waaronder het ontwikkelen van waarneming- en modelsystemen ten behoeve van het produceren van data;
- vastleggen van klimaatverandering;
- verrichten van strategisch en toegepast onderzoek op het gebied van klimaat, met name gericht op het ontwikkelen van modellen;
- opstellen van klimaatverwachtingen op tijdschalen van seizoenen tot eeuwen;
- bijdragen aan de wetenschappelijke basis van het Nederlandse beleid op het gebied van adaptatie en mitigatie van klimaatverandering;
- brede verspreiding en steeds meer toegankelijk maken van klimatologische gegevens;
- bijdragen aan internationale Europese kennisinfrastructuur op een kwalitatief hoog niveau;
- beantwoorden van vragen vanuit de maatschappij.

Seismologie

- onderhouden van seismische stations en het ontwikkelen van waarneming- en modelsystemen ten behoeve van het produceren van data;
- waarnemingen en onderzoek ten behoeve van het kernstopverdrag;
- verrichten van strategisch en toegepast onderzoek op het gebied van seismologie;
- beantwoorden van vragen vanuit de maatschappij.

Contributie Wereld Meteorologische Organisatie (WMO)

- betalen van de Nederlandse contributie in het kader van de Homogene Groep Internationale Samenwerking (HGIS).

Meetbare gegevens

Weer, klimaat en seismologie

Weer

1. Kwaliteit algemene weersverwachtingen en adviezen: Prestatie-index veiligheidsberichtgeving (PIV's);
2. Kwaliteit luchtvaartverwachtingen: Tijdigheid (TAF en TREND), zicht (TAF/FC) en wolkenbasis (TAF/FC en TREND);

Klimaat en Seismologie

3. De kwaliteit, kwantiteit en kennis van het klimaatsysteem en seismologische data en kennis: aantal gereviewde publicaties.

Prestatieindicator kwaliteit algemene verwachtingen en adviezen

Indicator	Toelichting	Waarde 2005	Streefwaarde 2007	Streefwaarde 2011
PIV: Prestatie Index Veiligheidsberichtgeving	Het betreft een gestapelde «Critical Succes Index» waarmee een objectief kwaliteitsoordeel wordt vastgesteld bij het opstellen en uitgeven van verwachtingen en waarschuwingen. Het getalsmatige resultaat ligt tussen 0 (slecht) en 10 (maximale score).	7,63	7	8

Prestatieindicator kwaliteit luchtvaartverwachtingen

Indicator	Waarde 2005	Streef-waarde 2007	Streefwaarde 2011
Tijdigheid TAF (%)	98,6	>99	>99
Tijdigheid TREND (%)	97,6	>98	>98
Afwijkingen TAF/FC zicht (%)	8,9	<=6	<=5
Afwijkingen TREND zicht (%)	2,7	<=3	<=3
Afwijkingen TAF/FC Wolkenbasis (%)	5,7	<=4	<=3
Afwijkingen TREND Wolkenbasis (%)	1,7	<2	<=2

Toelichting kwaliteit Luchtvaartverwachtingen

- Tijdigheid TAF (Terminal Aerodrome forecast) en TREND. Dit is de tijdigheid waarmee de luchtvaartmeteorologische berichten worden verstrekt; gemeten wordt welk percentage berichten binnen het vastgestelde tijdvenster vallen.
- Afwijkingen TAF/FC zicht en TREND zicht. Dit is de afwijking in de zichtvoorspellingen voor de luchtvaart; gemeten wordt het percentage gevallen waarvoor het opgetreden zicht meer dan 2 klassen van het voorspelde zicht is afgeweken.
- Afwijkingen TAF/FC wolkenbasis en TREND wolkenbasis. Dit is de afwijking in de wolkenbasisvoorspellingen voor de luchtvaart; gemeten wordt het percentage gevallen waarvoor de opgetreden wolkenbasis meer dan 2 klassen van de voorspelde wolkenbasis is afgeweken. De wolkenbasis geeft de wolkenhoogte aan.

Prestatieindicator kwaliteit en kwantiteit kennis klimaatsysteem

Indicator	Toelichting	Waarde 2005	Streef-waarde 2007	Streefwaarde 2011
Gereviewde publicaties	Het betreft publicaties in vooraanstaande wetenschappelijke tijdschriften en is daarmee een maatstaf voor kwantiteit en kwaliteit van het onderzoek.	95	70	70

Prestatieindicator kwaliteit en kwantiteit seismologische data en kennis

Indicator	Toelichting	Waarde 2005	Streef-waarde 2007	Streefwaarde 2011
Gereviewde publicaties	Het betreft publicaties in vooraanstaande wetenschappelijke tijdschriften en is daarmee een maatstaf voor kwantiteit en kwaliteit van het onderzoek.	4	3	3

37.02 Ruimtevaart

Motivering

Om, in overleg met gebruikers en andere departementen, te komen tot een optimaal beleid op het gebied van aardobservatie en navigatie. Het beleid is vastgelegd in de Nota Aardobservatiebeleid (Kamerstukken II, 2001–2002, 24 446, nr. 15) en in het Actieplan Ruimtevaart (Kamerstukken II, 2004–2005, 24 446, nr. 27).

Producten

Aardobservatie

- coördineren van het nationale aardobservatiebeleid;
- doen ontwikkelen en onderhouden van de infrastructuur op het gebied van aardobservatie, navigatie en plaatsbepaling;
- bijdragen aan internationale ruimtevaartprogramma's en instituties, met name EUMETSAT, ESA, GMES en Galileo;
- formuleren van het nationale aardobservatieprogramma: eigen instrumentontwikkeling, dataverwerking (bijv. Sciamachy en OMI) en Gebruikersondersteuning;
- verzamelen van aardobservatiegegevens voor onderzoek en voor operationeel gebruik.

Meetbare gegevens

Ruimtevaart

Indicator	Toelichting	2007	2008	2009	2010	2011
Prestatie indicator aard-observatie	De indicator bestaat uit de beschikbaarheid van de meteosatelliet van EUMETSAT en de voortgang van de businesscase waarin de toepassing wordt gerealiseerd, gewogen met de hoogte van de financiële bijdrage.	95%	95%	96%	97%	98%

Overzicht onderzoek naar de doelmatigheid en de doeltreffendheid van beleid

	Onderzoek Onderwerp	AD of OD	A. Start B Afgerond	Vindplaats
Beleidsdoorlichting	Effectiviteit van het Aardobservatie-beleid over de jaren 2006–2010.	Operationele doelstelling ruimtevaart.	A. Maart 2011 B. December 2011	–
Overig evaluatieonderzoek	Evaluatie van de KNMI-wet over de periode 2002–2006.	Operationele doelstelling Weer, klimaat en seismologie	A. Januari 2007 B. December 2007	–

38 Inspectie Verkeer en Waterstaat

Algemene doelstelling

Een veilig en duurzaam gebruik van land, lucht en water voor het transport van personen en goederen bewaken en bevorderen.

Omschrijving van de samenhang in het beleid

De Inspectie Verkeer en Waterstaat doet dit uit een streven naar een veilig en leefbaar Nederland.

Verantwoordelijkheid

De Minister is verantwoordelijk voor het toezicht op de naleving van wet- en regelgeving.

Succesfactoren

De samenleving wordt beïnvloed door wet- en regelgeving (en hun bekendheid), toezichtactiviteiten en externe invloeden. De naleving van wet- en regelgeving hangt onder meer samen met kennis, houding en gedrag van burgers en bedrijven én met de kwaliteit en intensiteit van het toezicht. Intensivering van toezichtactiviteiten leidt, vanwege externe invloeden, niet per definitie tot een grotere naleving.

Met ingang van 2007 komt artikel 38 Inspectie Verkeer en Waterstaat te vervallen. De bijdragen van de Inspectie Verkeer en Waterstaat aan de beleidsdoelstellingen van Verkeer en Waterstaat zijn terug te vinden in de (beleids)artikelen 31 t/m 35 en 41.

Voor gedetailleerde overzichten van de activiteiten van de Inspectie en de ontwikkelingen die er op het gebied van toezicht zijn wordt verwezen naar het Jaarplan 2007 van de Inspectie VenW.

Tabel budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)							
38. Inspectie Verkeer en Waterstaat	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Verplichtingen	84 210	95 791					
waarvan garantieverplichtingen							
Uitgaven	83 360	101 398					
<i>38.01 Een veilig en duurzaam gebruik van land</i>	26 622	29 297					
38.01.01 Domeinen Land	26 622	29 297					
<i>38.02 Een veilig en duurzaam gebruik van lucht</i>	22 373	24 137					
38.02.01 Domeinen Lucht	22 373	24 137					
<i>38.03 Een veilig en duurzaam gebruik van water</i>	28 359	29 009					
38.03.01 Domeinen Water	28 359	29 009					
<i>38.04 Algemene strategie en toezicht-beleid</i>	6 006	18 955					
38.04.01 Digitale tachograaf	4 750	3 639					
38.04.02 Bestuurlijke boete	1 206	1 219					
38.04.03 Financiële stimulering binnen-vaart	50	9 347					
38.04.04 E-government		4 749					
Van totale uitgaven							
– Apparaatsuitgaven		80 239					
– Baten-lastendiensten		21 159					
– Restant							
Ontvangsten	18 244	23 464					
Digitale tachograaf	385	2 179					
Bestuurlijke boete	381	3 400					
Overig Inspectie	17 478	17 885					

5. DE NIET-BELEIDSARTIKELEN

39 Bijdragen IF en BDU

Omschrijving van de samenhang in het beleid

Op dit artikel worden de bijdragen aan het Infrastructuurfonds en de Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer verantwoord. 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 zij is systeem verantwoordelijk voor de bijdrage aan de BDU.

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)							
39. Bijdrage aan IF en BDU	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Verplichtingen		6 015 381	6 632 299	7 019 242	7 189 929	7 379 337	7 193 492
Uitgaven	5 852 608	5 719 032	6 642 293	7 007 753	7 187 379	7 404 337	7 193 492
<i>39.01 Bijdrage aan IF</i>	4 383 931	4 222 546	4 756 683	5 234 864	5 398 138	5 449 459	5 379 019
<i>39.02 Bijdrage aan de BDU</i>	1 468 677	1 496 486	1 885 610	1 772 889	1 789 241	1 904 878	1 814 473

39.01 Bijdrage aan het Infrastructuurfonds

Motivering

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

Producten

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

39.02 Bijdrage aan de BDU

Motivering

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

Producten

Het verstrekken van een beschikking BDU.

40 Nominaal en onvoorzien

Algemene beleidsdoelstelling

Niet van toepassing op dit artikel.

Tabel budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)							
40. Nominaal en onvoorzien	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Verplichtingen	0	798	1 026	948	- 394	- 599	- 433
Uitgaven	0	798	1 026	948	- 394	- 599	- 433

Nader geoperationaliseerde doelstellingen

Niet van toepassing op dit artikel.

Overzicht beleidsanalyse en onderzoek

Niet van toepassing op dit artikel.

41 Ondersteuning functioneren Verkeer en Waterstaat

Algemene doelstelling

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

Verantwoordelijkheid

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

Succesfactoren

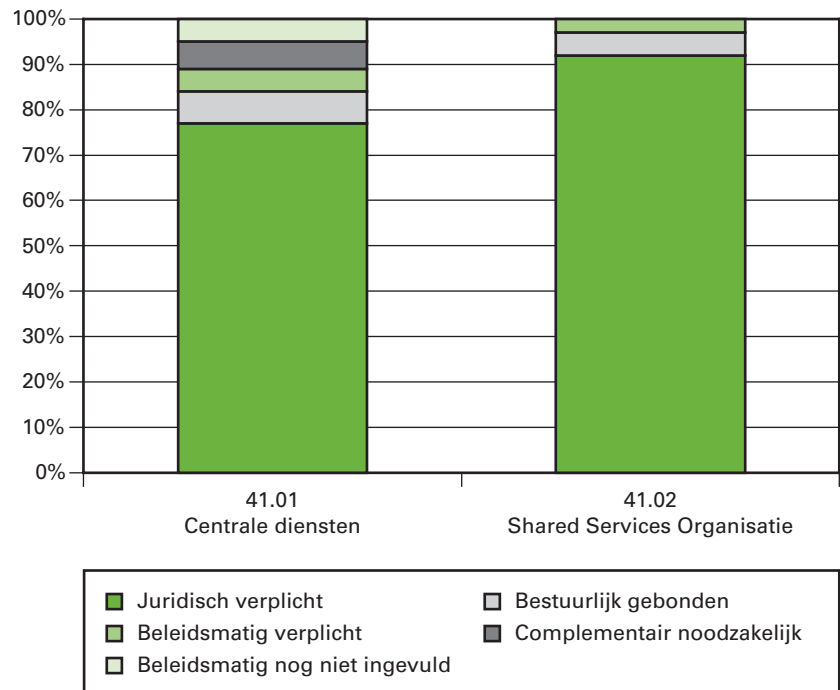
De mate waarin het departement effectief en efficiënt functioneert hangt onder andere af van rijksbrede (organisatie)ontwikkelingen, zoals bijv. shared service concepten en gezamenlijke uitvoerings- en inkooptrajecten.

Tabel budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)							
41 Ondersteuning functioneren VenW	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Verplichtingen		231 929	227 271	219 122	225 844	220 789	220 350
Uitgaven	240 033	251 811	234 611	224 165	227 477	220 789	220 350
<i>41.01 Centrale diensten</i>	<i>126 133</i>	<i>143 686</i>	<i>145 494</i>	<i>139 958</i>	<i>145 232</i>	<i>139 599</i>	<i>139 160</i>
41.01.01 Interne en externe communicatie VenW	10 265	14 946	9 274	9 272	9 273	9 274	9 274
41.01.02 Bedrijfsvoering VenW	40 430	35 827	37 825	32 054	32 058	32 060	32 060
41.01.03 Ondersteuning ambtelijke en politieke leiding	5 683	6 073	6 611	6 610	6 011	6 012	6 012
41.01.04 Internationaal beleid VenW	2 309	3 355	3 517	3 516	3 517	3 517	3 517
41.01.05 Wetgeving en bestuurlijk-juridische advisering	6 896	9 306	9 105	9 100	9 102	9 103	9 103
41.01.06 Financial en operational auditing	5 183	6 116	6 396	6 394	6 395	6 395	6 395
41.01.07 Externe oriëntatie en inspraak	4 570	4 707	4 077	4 075	4 076	4 076	4 076
41.01.08 HGIS-gelden	2 067	2 265	2 265	2 265	2 265	2 265	2 265
41.01.09 Uitg.tbv alg.departement en bijdr.derden	48 730	60 027	61 474	58 697	64 035	58 297	57 858
41.01.10 Kennis Instituut Mobiliteit	0	1 864	7 550	8 075	8 500	8 600	8 600
<i>41.02 Shared Service Organisatie</i>	<i>94 859</i>	<i>89 040</i>	<i>65 701</i>	<i>62 687</i>	<i>60 568</i>	<i>59 518</i>	<i>59 518</i>
41.02.01 ICT-dienstverlening	6 948	13 202	7 463	7 372	7 354	7 352	7 352
41.02.02 Facilitaire dienstverlening	54 054	50 109	36 995	37 033	36 099	35 257	35 257
41.02.03 Personele dienstverlening	16 296	11 762	11 214	9 341	8 383	8 383	8 383
41.02.04 Financiële dienstverlening	4 152	3 607	3 421	3 420	3 418	3 418	3 418
41.02.05 Advies, Innovatie en ontwikkeling	13 409	10 360	6 608	5 521	5 314	5 108	5 108
<i>41.03 Alg.uitgaven dep.onderd.</i>	<i>19 041</i>	<i>18 285</i>	<i>20 816</i>	<i>21 420</i>	<i>21 677</i>	<i>21 672</i>	<i>21 672</i>
41.03.01 Regeringsvliegtuig SSO	3 577	5 873	4 711	4 711	4 711	4 711	4 711
41.03.02 Personeel en materieel DGP	5 185	4 626	5 599	5 767	6 023	6 021	6 021
41.03.03 Personeel en materieel DGTL	7 925	5 596	7 228	7 564	7 564	7 561	7 561
41.03.04 Personeel en materieel DGW	2 354	2 190	3 278	3 378	3 379	3 379	3 379
Van totale uitgaven							
– Apparaatsuitgaven		187 858	170 995	158 429	165 313	159 464	159 112
– Baten-lastendiensten		7 867	877	871	879	877	855
– Restant		55 286	60 139	64 765	61 285	60 448	60 383

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)

41 Ondersteuning functioneren VenW	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
41.09.01 Ontvangsten	13 359	19 277	22 113	15 023	12 043	3 093	3 093



Centrale diensten

Bij de bestuurlijke verplichtingen gaat het om uitgaven waarover met derden afspraken zijn gemaakt die nog niet in strikte zin juridische verplicht zijn.

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

De complementair noodzakelijke uitgaven zijn uitgaven die ten opzichte van de initiële verplichting technisch noodzakelijk zijn om de initiële verplichting aan haar doel te laten beantwoorden.

De beleidsmatig nog niet ingevulde uitgaven resteren nadat de bovengenoemde reserveringen zijn ingeboekt.

Shared Services Organisatie

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

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

De beleidsmatige aspecten voor 2007 voor de niet verplichte gelden betreffen voornamelijk productontwikkeling/innovatie voor efficiëntere en effectievere dienstverlening voor het zorggebied door alle directies van SSO. Daarnaast zal diverse hardware vervangen (ICT) dienen te worden

binnen het zorggebied. Voorts zal zowel het netwerk- als systeembeheer ook de nodige verplichtingen met zich meebrengen.

41.01 Centrale Diensten

Motivering

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

Producten

Interne en externe communicatie VenW

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

- voor de externe communicatie, de brede campagnes zoals «van A naar Beter», «Nederland leeft met water» en «Daar kun je mee thuiskomen»;
- voor de interne communicatie, intern strategisch communicatieadvies en omgevingsinformatie en kennis t.b.v. de beleidsontwikkeling.

Bedrijfsvoering VenW

Het realiseren van een integrale concernbrede focus op de gebieden 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.

Ondersteuning ambtelijke en politieke leiding

- intern adviseren door het verbinden van de beleidsprioriteiten met externe politiek-bestuurlijke en maatschappelijke ontwikkelingen;
- verbinden van de politieke prioriteiten met de departementale producten en processen;
- verbinden van VenW processen met politiek-bestuurlijk en interdepartementale processen;
- tijdig onderkennen van nieuwe strategische vragen;
- zorgdragen voor het logistieke proces, de protocollaire ondersteuning en de directe ondersteuning van de politieke en ambtelijke top.

Internationaal beleid VenW

Het versterken van de samenhang en effectiviteit in het internationale werk en optreden van VenW.

- advisering en ondersteuning politieke en ambtelijke top internationaal;
- opstellen en monitoren internationale beleidsprioriteiten;
- uitvoeren van verkenningen, beleidsontwikkeling en kaderstelling op internationaal terrein;
- vertegenwoordiging in internationale netwerken.

Wetgeving en bestuurlijk-juridisch advisering

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 implementeren van het VenW-programma Beter Geregeld, dat ziet op het verminderen en het moderniseren van de regelgeving.

Financial en operational auditing

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

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

Externe oriëntatie en inspraak

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

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

HGIS gelden

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

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

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

- het Koninklijk Huis (declarabele kosten in 2007: € 5,5 mln.);
- het Nederland Antarctisch programma, betreft onderzoek naar het (mogelijk) afsmelten van de ijskap en naar de ozonproblematiek;
- Centraal Planbureau (jaarlijkse bijdrage);
- de organisatie van de Conferentie van Europese Transportministers (CEMT);
- uitkeringsuitgaven voor VenW post-actieven en wachtgelders bij het UWV en ABP;
- apparaatsuitgaven van de uitvoeringsorganisaties UWV en ABP;
- uitgaven voor Sociaal flankerend beleid van VenW.
- bijdragen aan externe kennisinstututen en organisaties

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

Het versterken van de strategische kennisbasis voor het mobiliteitsbeleid door:

- het leveren van kennisproducten zoals (toekomst)verkenningen, scenariostudies en ex ante beleidsevaluaties;
- het uitbrengen van een jaarlijkse «Mobiliteitsbalans» met daarin de

- stand van zaken rond de vraag naar mobiliteit en het aanbod van infrastructuur en vervoerdiensten, met inbegrip van effecten op bereikbaarheid, economie, veiligheid, milieu en ruimte;
- het bijeenbrengen, bewerken en verspreiden van elders geproduceerde kennis of informatie op het gebied van mobiliteit;
 - het adviseren over de aard en omvang van wetenschappelijke ondersteuning bij de beantwoording van beleidsvragen;
 - het verlenen van opdrachten voor het verrichten van extern onderzoek voor VenW.

41.02 Shared services organisatie

Motivering

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

Producten

De taken van SSO hebben een structureel en ondersteunend karakter.

ICT-Dienstverlening

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

Facilitaire dienstverlening

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

Personele dienstverlening

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

Financiële dienstverlening

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

Advies, innovatie en ontwikkelingen

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

Meetbare gegevens

Huisvestingsuitgaven bestuurskern

Prestatie-Indicatoren							
Indicator	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Huisvestingsuitgaven bestuurskern*	42 442	44 315	37 750	34 535	34 535	34 535	34 535

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

41.03 Algemene uitgaven ten behoeve van het departement of derden

Motivering

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

Producten

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

Verder worden hier de uitgaven verantwoord van het onderhoud en de exploitatie van het regeringsvliegtuig (de kosten die samenhangen met het gebruik van vliegtuigen door leden van het Koninklijk Huis bedragen in 2007 € 0,9 mln. inclusief de inzet van het regeringsvliegtuig).

6. BEDRIJFSVOERINGSPARAGRAAF

De «Veranderopgave VenW» is de invulling van VenW van het Hoofdlijnenakkoord Balkenende II en het programma Andere Overheid. Deze veranderopgave heeft tot doel om te komen tot een bestuursdepartement. Het gaat om:

1. het versterken van de externe oriëntatie,
2. het versterken van de politiek-bestuurlijke oriëntatie en
3. het versterken van de samenwerking binnen VenW tussen de beleids-, uitvoerings- en inspectieonderdelen.

Het komende jaar zal worden ingezet op verbreding, verdieping en verankering van het veranderproces in de lijnorganisatie onder andere door middel van concrete onderwerpen. Deze onderwerpen dienen als voorbeeld van werken, houding en gedrag voor de rest van de organisatie. Via verschillende sporen wordt er aan gewerkt om VenW-ers te laten denken en handelen vanuit een bestuursdepartement onder andere via bewustwording in het werk, diverse werkgerelateerde sessies, het activeren van interne netwerken en HRM- (leer en ontwikkel) programma's (zie Beleidsagenda onder «Anders werken»). Tenslotte wordt de vooruitgang richting het werken vanuit een bestuursdepartement gemonitord door onder andere de departementale jaarplancyclus, de VenW-monitor en het medewerkerstevredenheidsonderzoek.

De HRM-beleidsagenda vindt zijn motivatie in de doelen van de veranderopgave. Met als beoogd resultaat een optimaal lopend primair proces, een efficiënte bedrijfsvoering en gemotiveerde medewerkers wordt komend jaar voortgegaan met een vernieuwingsimpuls voor de HRM-functie. De HRM-beleidsagenda omvat vier belangrijke thema's, te weten: leiderschap en managementontwikkeling, mobiliteit, leren en ontwikkelen en resultaat en kwaliteitsgericht werken.

VenW werkt in het kader van het programma Andere Overheid hard aan het boeken van concrete resultaten. Die zullen liggen op het terrein van betere dienstverlening (onder andere één watervergunning), een reductie van administratieve lasten en regels (middels het VenW-programma «Beter Geregeld») en op een effectievere en slagvaardiger overheid. De samenwerking van rijksinspecties zal worden verbeterd, om zo te komen tot een grotere effectiviteit en minder lasten voor burgers en bedrijven.

De veranderopgave leidt tot verbetering van de sturing en beheersing van de bedrijfsvoering op een meer vereenvoudigde, pragmatische en effectieve wijze door stroomlijning van de bedrijfsprocessen, het verder bundelen van stafondersteuning en bestuursneutrale ondersteunende processen.

Per 1 januari 2006 is de baten-lastendienst Rijkswaterstaat (RWS) ingesteld. De vorming van de baten-lastendienst beoogt de publiekgerichte dienstverlening te bevorderen en het doelmatig werken beter zichtbaar te maken. Dit maakt onderdeel uit van het Ondernemingsplan RWS. Dit plan is het spoorboekje voor de vernieuwing van RWS in de periode 2004 tot 2008. Hiermee geeft de RWS invulling aan de veranderopgave VenW waarmee het ministerie voor de uitdaging staat meer kwaliteit te gaan leveren met minder mensen. Het Ondernemingsplan richt zich op drie belangrijke speerpunten, namelijk: het verbeteren van de bedrijfsvoering die zo simpel mogelijk is en de werkprocessen optimaal ondersteunt, de ontwikkeling van RWS tot een publiekgerichte netwerk-

manager en veranderingen in gedrag en houding om de vereiste kwaliteit en kwantiteit van het personeel te verkrijgen. In 2006 is RWS begonnen met de uitvoering van een ambitieus onderhoudsprogramma met betrekking tot het hoofdwegennet, die in 2007 zal doorlopen. In het kader van de ontwikkeling tot een publiekgerichte netwerkmanager zijn een aantal trajecten gestart met als doel de verkeershinder zoveel als mogelijk te beperken. Deze trajecten hebben onder meer betrekking op de verbetering van de afstemming van wegwerkzaamheden tussen de verschillende wegbeheerders, acties om de ergernissen top-5 over werkzaamheden te verminderen en de verbetering van een goede communicatie met de weggebruiker over geplande wegwerkzaamheden (zowel informatie via internet/nieuwsbladen als langs de weg).

In het kader van het Actieprogramma Kennis en Innovatie wordt in het komende jaar concreet invulling gegeven aan de ambitie van VenW om meer «kennisgedreven» en «innovatiegericht» te worden. Op het gebied van kennis houdt dit onder meer in dat met regelmaat en in samenspraak met kennisinstellingen, het bedrijfsleven en andere overheden de strategische kennisvragen van VenW worden geformuleerd. In dat kader wordt de in 2006 verschenen eerste versie van de Strategische Kennisagenda in 2007 geactualiseerd. De kennisinfrastructuur die VenW ter beschikking staat wordt deels op een nieuwe leest geschoeid. Begin 2007 wordt het Delta-instituut ingesteld. Verder is 2007 het eerste volledige jaar dat het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) operationeel is. Het KiM levert kennisproducten, zoals trendanalyses, prognoses en beleids-evaluaties, ten behoeve van het mobiliteitsbeleid voor de middellange en lange termijn. Tegelijkertijd wordt er een start gemaakt met een traject dat er op is gericht om beleidsmedewerkers optimaal gebruik te laten maken van de beschikbare kennis in de beleidstrajecten. Innovatie wordt gezien als een essentieel element van het beleid en de beheersmaatregelen van VenW. Alleen als optimaal gebruik wordt gemaakt van innovatie zijn de beleidsopgaven van VenW haalbaar. In 2006 is door VenW, samen met het bedrijfsleven en de kennisinstellingen, een publiek-private innovatieagenda opgesteld. Het komende jaar staat in het teken van – de start van – de uitvoering daarvan.

De Inspectie Verkeer en Waterstaat (Inspectie VenW) staat de komende jaren voor belangrijke veranderingen. De kern is dat de Inspectie VenW wil toegroeien naar een moderne inspectieorganisatie met meer kwaliteit, meer synergie en minder mensen. In lijn met de Kaderstellende Visie op Toezicht (oktober 2005) is het doel om te komen tot meer eigen verantwoordelijkheid en minder toezichtlast voor burgers en bedrijven, een betere samenwerking tussen rijksinspecties (motie Aptroot) en digitalisering van het toezicht. Hierin past de omvorming van de Inspectie VenW naar een baten-lastendienst. Deze ontwikkelingen vormen kansen voor de organisatie om haar bedrijfsvoering naar een kwalitatief hoogwaardiger niveau te brengen.

Een interdepartementaal traject is gestart rondom de vermindering van inhuur van externen. VenW volgt deze interdepartementale lijn, waarbij gestreefd zal worden naar een meer dan tot nu toe selectieve inzet van externen. In lijn met deze interdepartementale ontwikkeling heeft VenW om bedrijfseconomische redenen en het behouden van kennis waar mogelijk externen zelf in dienst genomen. De verwachting is dat de dalende lijn van inhuur in 2006 en 2007 tijdelijk moet worden onderbroken. Dit omdat Rijkswaterstaat vanwege de forse uitstroom de afgelopen jaren tijdelijk moet inhuren omdat het aantrekken van nieuwe en

deskundige RWS-medewerkers, gegeven de krapte op de arbeidsmarkt, meer tijd gaat kosten dan voorheen gedacht.

In de Veranderopgave VenW is over de periode 2003–2007 een formatieve personele reductie opgenomen van 2 769 fte. De huidige inzichten geven aan dat de uiteindelijk te realiseren personele formatieve reductie lager zal liggen. Diverse oorzaken liggen hieraan ten grondslag. Zo kende RWS een grote kennisuitstroom in 2004 en 2005 als gevolg van het vertrek van deskundig personeel. Om kennisbehoud te borgen en de noodzakelijke kwaliteitsverbeteringen in het personeelsbestand van RWS te kunnen realiseren resulteert dit in de ook in het Ondernemingsplan Rijkswaterstaat opgenomen variant in fte-daling van 1 800 fte. Verder heeft VenW in dezelfde periode nieuwe taken verkregen, waarvan sommige tijdelijk, zoals toezichthoudende taken die voortvloeien uit wet- en regelgeving, de ontwikkeling van smartcard en E-government. Daarnaast heeft ook de hiervoor aangegeven omzetting van externe inhuur in eigen personeel invloed op de verwachte reductie gehad.

De totale formatieve reductie komt nu neer op 2 122 fte, maar ligt daarmee overigens nog ruim boven de opgelegde taakstellingen Balkenende I en II van 1 551 fte. Voorgaande leidt tot de in de onderstaande tabel opgenomen geraamde begrotingssterkte (formatie).

Volume ambtelijk personeel in fte's						
	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Geraamde formatie ministerie van Verkeer en Waterstaat	12 676	12 649	12 633	12 579	12 568	12 568

De bezetting van VenW op 31 december 2005 ligt met 11 557 fte ruim onder de geraamde formatie. In 2006 en daarna zal de bezetting, gegeven de hierboven aangehaalde krapte op de arbeidsmarkt, geleidelijk toegroeien naar de geraamde formatie.

7. BATEN-LASTENDIENSTEN

Rijkswaterstaat

Introductie

Per 1 januari 2006 is het Directoraat Generaal van Rijkswaterstaat baten-lastendienst geworden. Ook als baten-lastendienst blijft Rijkswaterstaat integraal onderdeel uitmaken van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

De missie van Rijkswaterstaat is het zorgen voor:

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

Het ministerie kent een scheiding tussen beleid, toezicht en uitvoering. Rijkswaterstaat fungeert hierbij als uitvoeringsorganisatie van het ministerie. Het formuleren van beleid is belegd bij de andere Directoraten-generaal. Dit betekent dat de doelstellingen van de baten-lastendienst afhankelijk zijn van de (lange termijn) beleidsdoelstellingen en kaders welke binnen VenW worden aangegeven. Deze beleidsdoelstellingen 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 deze netwerken, als realiseerder van uitbreidingen van deze netwerken en als adviseur voor het ten aanzien hiervan te voeren beleid. Rijkswaterstaat voert deze taken uit vanuit een netwerkbenadering. Belangrijkste producten zijn:

- *Verkeersmanagement*
Het inzetten van instrumenten en hulpmiddelen om vraag en aanbod op elk moment zo goed mogelijk op elkaar af te stemmen en om het verkeersaanbod zo goed mogelijk te af te wikkelen. Het betreft vooral de bediening van instrumenten, het verstrekken van route-informatie en incident-management.
- *Watermanagement*
Het 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. Dit product omvat ook investeringen (verbeteringswerken, vervanging van objecten of kunstwerken).
- *Aanleg*
Dit betreft investeringen om de functionaliteit van het netwerk te vergroten. Nieuwe verbindingen of verbreding van bestaande. Het sleutelwoord is hier veelal capaciteitsvergroting.
- *Beleidsondersteuning en -advisering*
Het uitvoeren van of het leveren van bijdragen aan studies, het adviseren over beleidsnota's en de uitvoerbaarheid van beleid.

- *Leveren van kennis en expertise*

Ten behoeve van beleidsondersteuning en -advies, grote (aanleg)-projecten en aansturing projecten en uitvoeringsorganisaties, het verstrekken van subsidies en basisinformatie.

Begroting van baten en lasten voor het jaar 2007 Rijkswaterstaat						
Staat van baten & lasten (x € 1 000)	2006	2007	2008	2009	2010	2011
<i>Baten</i>						
1. Opbrengsten	2 085 368	1 921 347	1 963 043	1 912 033	2 023 867	1 981 782
1a. Opbrengst moederdepartement	2 005 143	1 841 032	1 882 802	1 830 529	1 942 363	1 900 278
1b. Opbrengst overige departementen	0	0	0	0	0	0
1c. Opbrengst derden	80 225	80 315	80 241	81 504	81 504	81 504
2. Rentebaten	800	800	800	800	800	800
3. Buitengewone baten	5 000	5 000	5 000	5 000	5 000	5 000
4. Exploitatiebijdrage	0	0	0	0	0	0
Totaal baten	2 091 168	1 927 147	1 968 843	1 917 833	2 029 667	1 987 582
<i>Lasten</i>						
6. Apparaatskosten	974 796	981 351	926 374	921 440	917 029	917 029
6a. Personele kosten	732 000	729 000	705 500	705 500	705 500	705 500
6b. Materiële kosten	242 796	252 351	220 874	215 940	211 529	211 529
7. Onderhoud	1 036 891	830 079	940 685	899 580	1 012 625	975 994
8. Rentelasten	9 627	10 821	11 376	11 179	10 787	10 422
9. Afschrijvingskosten	67 304	102 346	87 858	83 084	86 676	81 587
9a. Materiële vaste activa	65 768	100 810	87 858	83 084	86 676	81 587
9b. Immateriële vaste activa	1 536	1 536	0	0	0	0
10. Dotaties aan voorzieningen	2 550	2 550	2 550	2 550	2 550	2 550
10a. Personele voorziening	0	0	0	0	0	0
10b. Materiële voorziening	2 550	2 550	2 550	2 550	2 550	2 550
11. Buitengewone lasten	0	0	0	0	0	0
12. Totaal lasten	2 091 168	1 927 147	1 968 843	1 917 833	2 029 667	1 987 582
Saldo van baten en lasten	0	0	0	0	0	0

Specificatie baten (x € 1 000)						
	2006	2007	2008	2009	2010	2011
1. Opbrengsten	2 085 368	1 921 347	1 963 043	1 912 033	2 023 867	1 981 782
Hoofdwatersystemen	343 587	265 281	296 089	285 804	325 706	364 222
Hoofdwegennet	1 258 486	1 232 349	1 239 128	1 128 479	1 180 055	1 041 282
Regionaal, lokale infrastructuur	756	777	839	853	856	848
Hoofdvaarwegennet	353 432	339 223	350 138	402 917	433 031	487 932
Megaprojecten niet-Verkeer en Vervoer	20 655	22 974	34 443	52 632	46 098	50 144
Megaprojecten Verkeer en Vervoer	60 719	17 782	2	0	0	0
Kennis & expertise	47 741	42 961	42 403	41 348	38 121	37 354

Baten

Opbrengst moederdepartement

De opbrengst moederdepartement is een vergoeding voor:

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

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

Opbrengst derden

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

Rentebaten

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

Buitengewone baten

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

Lasten

Personele kosten

De specificatie van de personele kosten is als volgt.

Specificatie personele kosten	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Aantal fte's	10 950	10 900	9 700	9 700	9 700	9 700
Kosten per fte	60	60	65	65	65	65
6a1. Eigen personeelskosten	657 000	654 000	630 500	630 500	630 500	630 500
6a2. Inhuur	75 000	75 000	75 000	75 000	75 000	75 000
6a. Personele kosten	732 000	729 000	705 500	705 500	705 500	705 500

Personele kosten

De personele kosten hebben betrekking op:

- de salariskosten en overige kosten van personeel in dienst van Rijkswaterstaat, inclusief vervangende inhuur;
- inhuur van externe deskundigheid door Rijkswaterstaat (anders dan

uitbesteding) waarvan het niet doelmatig is deze kennis of vaardigheden zelf structureel in huis te hebben.

Materiële kosten

De materiële kosten bestaan onder andere vanwege:

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

Onderhoud

De post onderhoud heeft betrekking op de kosten die in rekening worden gebracht door aannemers die werkzaamheden uitvoeren voor de instandhouding van de hoofdinfrastructuur (aanbesteding). Daarnaast vallen onder deze categorie ook kosten voor bijdragen van Rijkswaterstaat aan derden inzake het beheer en onderhoud van de hoofdnetwerken. De inzet van derden voor het uitvoeren van onderhoud fluctueert als gevolg van schommelingen in de beschikbaarheid van middelen voor het uitvoeren van beheer en onderhoud.

De stijging van de lasten in met name 2006 ten opzichte van de ontwerp-begroting 2006 wordt verklaard door de overloop vanuit 2005 en de toevoeging van een aantal meerjarige middelen zoals veiligheidsgelden servicepakket droog.

Rentelasten

De rentelasten vloeien voort uit de financiering van de investeringen van Rijkswaterstaat via de leen- en depositofaciliteit van het Ministerie van Financiën. Het rentepercentage waar mee gerekend wordt, bedraagt 3,6%. Dit betreft het gewogen gemiddelde rentepercentage dat gebaseerd is op de looptijd van de te onderscheiden leningcomponenten.

Afschrijvingskosten

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

De volgende afschrijvingstermijnen worden gehanteerd:

Gehanteerde afschrijvingstermijnen	
Categorie activa	Afschrijvingstermijn in jaren
Immateriële vaste activa	3
Materiële vaste activa	0–40
Gronden	0
Gebouwen	40
Inventaris en installaties	5–15
Voer-, vlieg- en vaartuigen	5–25
Hardware	3–5
Overige materiële vaste activa	5–10

Kasstroomoverzicht Rijkswaterstaat

Kasstroomoverzicht Rijkswaterstaat (x € 1 000)						
	2006	2007	2008	2009	2010	2011
1. Saldo per 1 januari						
2. Operationele kasstroom						
2c. <i>Totaal operationele kasstroom</i>	88 272	84 023	92 427	80 908	95 004	69 486
3. Investeringskasstroom						
3a. Investeringsen	- 101 000	- 135 000	- 86 000	- 74 000	- 74 000	- 74 000
3b. Desinvesteringsen	0	0	0	0	0	0
3c. <i>Totaal investeringskasstroom</i>	- 101 000	- 135 000	- 86 000	- 74 000	- 74 000	- 74 000
4. Financieringskasstroom						
4a. Storting door moederdepartement	0	0	1	0	0	0
4b. Uitkering aan moederdepartement	0	0	0	0	0	0
4c. Beroep op leenfaciliteit	101 000	135 000	86 000	74 000	74 000	74 000
4d. Aflossingen op leningen	- 67 304	- 102 346	- 87 858	- 83 084	- 86 676	- 81 587
4e. <i>Totaal financieringskasstroom</i>	33 696	32 654	- 1 857	- 9 084	- 12 676	- 7 587
5. Saldo per 31 december	20 980	2 657	7 227	5 051	13 380	1 278

Toelichting op het kasstroomoverzicht

Operationele kasstroom

Meerjarig wordt gestreefd naar een stabiel saldo van baten en lasten. De fluctuaties in de operationele kasstroom worden met name veroorzaakt door schommelingen in de productie van Rijkswaterstaat.

Investeringskasstroom

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

Financieringskasstroom

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

Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut (KNMI)

De bijdrage van het moederdepartement aan de baten-lastendienst KNMI wordt verantwoord op beleidsartikel 37 «Weer, klimaat, seismologie en ruimtevaart» van de begroting van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Taken en grondslag

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 Minister¹ op het terrein van de meteorologie en andere geofysische terreinen;
- f) deel te nemen in internationale organisaties op het terrein van de meteorologie en andere geofysische terreinen;
- g) het onderhouden van de nationale infrastructuur voor de meteorologie en andere geofysische terreinen.

Doelstelling

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

Producten

Om de bovengenoemde algemene doelstelling te bereiken levert het KNMI voortdurend «Informatie, kennis en data op het gebied van weer, klimaat en seismologie». Deze informatie, kennis en data worden permanent «up to date» gehouden volgens de modernste inzichten van wetenschap en techniek.

Informatie, kennis en data moeten ook effectief op de plaatsen terecht komen waar ze daadwerkelijk nodig zijn: burgers, brandweer, politie, water- en wegbeheerders, luchtvaartautoriteiten, bedrijven, beleidsmakers en rampenbestrijders. Daarbij spelen ook de particuliere weerbureaus en de media een belangrijke rol.

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

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

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

¹ Onze Minister: de Minister van Verkeer en Waterstaat.

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

De begroting van baten en lasten

Begroting van baten en lasten voor het jaar 2007 KNMI							
Staat van baten & lasten (x € 1 000)	Realisatie 2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
<i>Baten</i>							
1. Opbrengsten							
1a. Opbrengst moederdepartement	28 266	28 628	27 480	28 228	28 672	28 669	28 669
1b. Opbrengst overige departementen							
1c. Opbrengst derden	15 787	16 036	15 731	15 431	15 431	15 431	15 131
2. Rentebaten	86	70	55	40	25	15	15
3. Buitengewone baten	836	91	91	91	89		
4. Exploitatiebijdrage							
Totaal baten	44 975	44 825	43 357	43 790	44 217	44 115	43 815
<i>Lasten</i>							
6. Apparaatskosten							
6a. Personele kosten	28 429	28 582	28 300	27 604	27 488	27 488	27 188
6b. Materiële kosten	13 840	15 330	13 974	14 081	14 089	14 089	14 089
7. Rentelasten	198	123	136	141	228	238	238
8. Afschrijvingskosten	1 750	1 853	1 895	1 895	1 895	1 806	1 806
9. Dotaties aan voorzieningen	625	200					
10a. Personele voorziening							
10b. Materiële voorziening							
10. Buitengewone lasten	41						
11. Totaal lasten	44 883	46 088	44 305	43 721	43 700	43 621	42 321
Saldo van baten en lasten	92	- 1 263	- 948	69	517	494	494

Toelichting op de begroting van baten en lasten

Opbrengst derden baten-lastendienst (x € 1 000)			
	realisatie 2005	begroot 2006	begroot 2007
Opbrengsten luchtvaart	9 312	9 877	9 877
Projecten extern gefinancierd	5 344	4 658	4 622
Dataverstrekkingen en licenties	910	830	830
Overige opbrengsten	221	671	402
Totaal opbrengsten derden	15 787	16 036	15 731

Opbrengst luchtvaart

In 2005 is een aantal eenmalige zaken en het in overleg met de sector niet besteden van projectengeld de oorzaak van een lagere opbrengst.

Buitengewone baten

Dit betreft de vrijval van de egalisatierekening huisvesting.

Lasten

Personeel

In de onderstaande tabel is het aantal fte's (vaste en projectmedewerkers) weergegeven en de gemiddelde prijs per fte. De fte's zijn gemiddelde streefcijfers per jaar.

Personeel	realisatie 2005	begroot 2006	begroot 2007	begroot 2008	begroot 2009
<i>Ambtelijk personeel</i>					
Kosten (x € 1 000)	28 429	28 582	28 300	27 604	27 488
Fte	462,6	466,0	454,7	448,7	444,7
Kosten per fte (x € 1 000)	61,5	61,3	62,2	61,5	61,8
<i>Post-actief personeel</i>					
Kosten (x € 1 000)			200	200	200
Fte			12	12	12
Kosten per fte (x € 1 000)			17	17	17

Materiële kosten

De geraamde huisvestingskosten bedragen € 5,2 mln waarvan € 4 mln huur.

Het resterende deel van de materiële kosten is als volgt verdeeld:

- Contributies en bijdragen € 2,2 mln;
- Onderhoudskosten waarneeminstrumenten en computerapparatuur en systemen € 1,8 mln;
- Public relations en communicatiekosten € 0,9 mln;
- Reiskosten, diensten door derden en algemene kosten € 4,1 mln.

Rentelasten

De rente vloeit voort uit rente- en aflossingsdragend vermogen. Het rentepercentage varieert van 3,72% tot 5,27%.

Afschrijvingskosten materieel

Op grond en terreinen wordt niet afgeschreven. De volgende afschrijvings-termijnen 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 bedragen jaarlijks ca. € 2 mln. Door jaarlijks het investerings-niveau constant te houden zijn ook de afschrijvingskosten per jaar € 2 mln. Het KNMI hanteert een grens van € 2 500 bij het activeren van investeringen.

Dotaties voorzieningen
Er zijn geen dotaties voorzien.

Kasstroomoverzicht

Kasstroomoverzicht (x € 1 000) van het agentschap KNMI							
	realisatie 2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
1. Rekening courant RIC 1 januari	8 769	7 776	4 202	2 813	3 470	4 259	4 536
2. Totaal operationele kasstroom	320	- 27	330	1 347	1 795	1 683	1 683
3a. -/- totaal investeringen	- 1 359	- 2 000	- 2 000	- 2 000	- 2 000	- 2 000	- 2 000
3b. +/+ totaal desinvesteringen	46	0	0	0	0	0	0
3. Totaal investeringskasstroom	- 1 313	- 2 000	- 2 000	- 2 000	- 2 000	- 2 000	- 2 000
4a. -/- eenmalige uitkeringen aan moederdepart.	0	0	0	0	0	0	0
4b. +/+ eenmalige storting door het moederdepart.	0	0	0	0	0	0	0
4c. -/- aflossingen op leningen	0	- 1 547	- 1 719	- 690	- 1 006	- 1 406	- 1 806
4d. +/+ beroep op leenfaciliteit	0	0	2 000	2 000	2 000	2 000	2 000
4. totaal financieringskasstroom	0	- 1 547	281	1 310	994	594	195
5. Rekening courant RIC 31 december (=1+2+3+4)	7 776	4 202	2 813	3 470	4 259	4 536	4 414

Toelichting op het kasstroomoverzicht

Operationele kasstroom

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

Investeringskasstroom

Investeringskasstroom vinden vooral plaats in waarneemapparatuur en computersystemen. De ruimte om te investeren is in het verleden gesteld op een niveau van € 2 mln per jaar.

Financieringskasstroom

De investeringen zijn in 2002 t/m 2006 betaald uit eigen middelen van het KNMI. Er behoefde in die jaren geen beroep op de leenfaciliteit te worden gedaan. Voor 2007 wordt een beroep gedaan van € 2 mln op de leenfaciliteit.

8. VERDIEPINGSHOOFDSTUK

31 Integraal waterbeheer

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)							
31 Integraal waterbeheer	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Stand ontwerpbegroting 2006	70 584	65 874	64 947	64 250	61 536	60 653	
Mutatie NvW							
Mutatie amendement							
1e suppletore wet 2006		3 530	1 503	944	1 078	346	346
Nieuwe mutaties		1 079	8 370	8 918	8 478	8 259	8 245
Stand ontwerpbegroting 2007	70 584	70 483	74 820	74 112	71 092	69 258	69 244

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1 000)							
Verplichtingen/uitgaven	2006	2007	2008	2009	2010	2011	
1. Loonbijstelling 2006	578	499	511	513	510	510	
2. Prijsbijstelling 2006	439	458	458	458	467	467	
3. Overheveling IVW-gelden		7 137	7 050	6 517	6 687	6 726	
4. Overige mutaties	62	276	899	990	595	542	
Totaal		1 079	8 370	8 918	8 478	8 259	8 245

ad 1/2. Betreft de loon- en prijsbijstellingstranche 2006.

ad 3. Met ingang van 2007 zullen de activiteiten (producten en diensten) van de Inspectie VenW een plaats krijgen in de (beleids)artikelen op hoofdstuk XII. Artikel 38 «Inspectie Verkeer en Waterstaat» komt hiermee te vervallen.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)							
31 Integraal waterbeheer	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Stand ontwerpbegroting 2006	454	454	454	454	454	454	454
Mutatie NvW							
Mutatie amendement							
1e suppletore wet 2006		125	62				
Nieuwe mutaties			22	19	18	23	23
Stand ontwerpbegroting 2007	454	579	538	473	472	477	477

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1 000)							
ontvangsten	2006	2007	2008	2009	2010	2011	
1. Overheveling IVW-gelden			22	19	18	23	23
Totaal			22	19	18	23	23

- ad 1. Met ingang van 2007 zullen de activiteiten (producten en diensten) van de Inspectie VenW een plaats krijgen in de (beleids)artikelen op hoofdstuk XII. Ook de hiermee samenhangende geraamde ontvangsten worden overgeboekt naar de (beleids)artikelen.

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 als gevolg van mobiliteit	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Stand ontwerpbegroting 2006	32 736	28 819	29 175	29 077	29 077	29 077
Mutatie NvW 2006						
Mutatie amendement 2006						
1e suppletore wet 2006	- 4 603	179	127	125	125	125
Nieuwe mutaties	8 484	33 757	32 094	26 973	24 272	24 406
Stand ontwerpbegroting 2007	36 617	62 755	61 396	56 175	53 474	53 608

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1 000)						
uitgaven	2006	2007	2008	2009	2010	2011
1. Loonbijstelling	259	227	228	231	231	231
2. Prijsbijstelling	365	291	298	296	296	296
3. Kosten nieuw rijbewijs	5 000	5 000	6 000	3 000		
4. Kosten rijgeschiktheid CBR	2 000	2 000				
5. Overheveling IVW-gelden		25 118	24 812	22 937	23 534	23 671
Overige mutaties	860	1 121	756	509	211	208
Totaal	8 484	33 757	32 094	26 973	24 272	24 406

- ad 1/2. Betreft de loon- en prijsbijstellingstranche 2006
- ad 3. Het betreft de vergoeding (in de periode 2005–2008) aan RDW van de projectmatige kosten (ad € 24 mln) die samenhangen met het nieuwe rijbewijs. In 2005 is al 5 mln betaald.
- ad 4. Betreft de aan het CBR te vergoeden kosten voor onderzoeken naar rijgeschiktheid.
- ad 5. Met ingang van 2007 zullen de activiteiten (producten en diensten) van de Inspectie VenW een plaats krijgen in de (beleids)artikelen op hoofdstuk XII. Artikel 38 «Inspectie Verkeer en Waterstaat» komt hiermee te vervallen.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
32 Optimale veiligheid in of als gevolg van mobiliteit	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Stand ontwerpbegroting 2006	0	0	0	0	0	0
Mutatie NvW 2006						
Mutatie amendement 2006						
1e suppletore wet 2006						
Nieuwe mutaties	1 150	9 880	8 934	8 725	10 091	10 091
Stand ontwerpbegroting 2007	1 150	9 880	8 934	8 725	10 091	10 091

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1 000)						
ontvangsten	2006	2007	2008	2009	2010	2011
1. Nieuwe mutatie: terugvordering IDV	1 150					
2. Overheveling IVW-gelden		9 880	8 934	8 725	10 091	10 091
Totaal	1 150	9 880	8 934	8 725	10 091	10 091

- ad 1. Betreft een terugvordering van in 2001 beschikbaar gestelde middelen voor de Interim-regeling Duurzaam Veilig (IDV), die voor het einde van het derde kalenderjaar (2004) besteed moesten zijn. Op basis van ingediende verantwoordingen is vastgesteld dat circa € 1 miljoen niet besteed is en teruggevorderd moet worden.
- ad 2. Met ingang van 2007 zullen de activiteiten (producten en diensten) van de Inspectie VenW een plaats krijgen in de (beleids)artikelen op hoofdstuk XII. Ook de hiermee samenhangende geraamde ontvangsten worden overgeboekt naar de (beleids)artikelen.

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	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Stand ontwerpbegroting 2007	24 824	23 199	23 493	21 197	17 431	17 431
Mutatie NvW 2006						
Mutatie amendement 2006						
1e suppletore wet 2006	- 1 417	- 2 320	- 2 324	- 1 830	- 1 827	- 3 578
Nieuwe mutaties	222	46 815	48 354	43 587	46 205	46 136
Stand ontwerpbegroting 2007	23 629	67 964	69 523	62 954	61 809	59 989

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1 000)						
uitgaven	2006	2007	2008	2009	2010	2011
1. Loonbijstelling 2006	159	140	140	143	143	143
2. Prijsbijstelling 2006	219	198	193	171	146	146
3. Overheveling IVW-gelden		47 958	47 371	43 791	44 932	45 194
4. Overige mutaties	- 156	- 1 481	650	- 518	984	653
Totaal	222	46 815	48 354	43 587	46 205	46 136

- ad 1/2. Deze mutaties betreffen de loon- en prijsbijstellingstranche 2006.
- ad 3. Met ingang van 2007 zullen de activiteiten (producten en diensten) van de Inspectie VenW een plaats krijgen in de (beleids)artikelen op hoofdstuk XII. Artikel 38 «Inspectie VenW» komt hiermee te vervallen.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
33 Veiligheid gericht op de beheersing van veiligheidsrisico's	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Stand ontwerpbegroting 2006	33	33	33	33	33	33
Mutatie NvW 2006						
Mutatie amendement 2006						
1e suppletore wet 2006						
Nieuwe mutaties	- 33	16 662	14 225	13 685	17 207	17 207
Stand ontwerpbegroting 2007	0	16 695	14 258	13 718	17 240	17 240

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1 000)						
ontvangsten	2006	2007	2008	2009	2010	2011
1. Overheveling IVW-gelden		16 695	14 258	13 718	17 240	17 240
2. Overige mutaties	- 33	- 33	- 33	- 33	- 33	- 33
Totaal	0	16 662	14 225	13 685	17 207	17 207

- ad 1. Met ingang van 2007 zullen de activiteiten (producten en diensten) van de Inspectie VenW een plaats krijgen in de (beleids)artikelen op hoofdstuk XII. Ook de hiermee samenhangende geraamde ontvangsten worden overgeboekt naar de (beleids)artikelen.

34 betrouwbare netwerken en voorspelbare reistijden en een goede bereikbaarheid

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
34 Betrouwbare netwerken en reistijden	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Stand ontwerpbegroting 2006	247 555	199 847	171 387	150 170	150 166	142 166
Mutatie NvW 2006						
Mutatie amendement 2006						
1e suppletore wet 2006	- 5 542	- 20 940	- 20 222	- 20 227	- 20 223	20 223
Nieuwe mutaties	2 593	- 35 964	- 31 898	- 35 332	- 47 744	- 49 131
Stand ontwerpbegroting 2007	244 606	142 943	119 267	94 611	82 199	72 812

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1 000)						
Uitgaven	2006	2007	2008	2009	2010	2011
1. Loonbijstelling	1 128	918	923	932	932	932
2. Prijsbijstelling	3 437	2 635	2 122	1 738	1 738	1 738
3. Extra bijdrage Chipkaart		40 000				
4. Gebruiksvergoeding	3 561	6 909	3 350	4 350	4 050	4 050
5. Vrijval contractsector	- 6 000	- 5 800	- 10 226	- 16 449	- 23 762	- 32 338
6. Vrijval stim. Marktw. OV			- 19 733	- 19 298	- 19 298	- 19 298
7. Vrijval WROOV-middelen				- 2 846	- 7 154	
8. Vrijval kapitaalsten		- 31 530				
9. Decentrale lijnen		- 10 510	- 9 912	- 9 912	- 9 912	- 9 912
10. Overheveling IVW-gelden		8 542	8 437	7 799	8 002	8 049
11. Overheveling chipkaart naar BDU		- 71 958	- 21 214			
12. BTW-compensatie (contractsector)		4 000	3 000	3 000	2 000	2 000
13. Programma Filevermindering	2 155	25 655	16 020			
Overige mutaties	- 1 688	- 4 825	- 4 665	- 4 646	- 4 340	- 4 352
Totaal	2 593	- 35 964	- 31 898	- 35 332	- 47 744	- 49 131

ad 1/2. Dit betreft de loon- en prijsbijstellingstranche 2006.

ad 3. Dit betreft een extra bijdrage van circa € 40 mln aan het project OV-Chipkaart. Hiervan komt € 34 mln ten goede aan de reiziger. VenW trekt namelijk € 14 mln extra uit zodat de aanschafprijs van de OV-chipkaart ongeveer kan worden gehalveerd. Daarnaast wordt het distributienetwerk uitgebreid, zodat reizigers in dunbevolkte gebieden makkelijk aan een kaart en saldo kunnen komen (€ 20 mln). Voorts wordt er naast de nog beschikbare middelen binnen het Chipkaartbudget nog extra middelen (€ 6 mln) uitgetrokken om regionale businesscases gezond te houden. Hier bovenop worden middelen uit de BDU (na 2011) versneld beschikbaar gesteld aan de decentrale overheden ten behoeve van de invoering van de chipkaart (zie artikel 39).

- ad 4. Dit betreft een overboeking vanuit het Infrastructuurfonds van middelen (van ProRail) ten behoeve van de gebruiksvergoeding voor de reeds vóór 2006 gedecentraliseerde contractsectorlijnen.
- ad 5. Op basis van de meest actuele inzichten (o.a. tarieven gebruiksvergoeding) blijkt dat op het contractsectorbudget ruimte is ontstaan, die onder andere wordt ingezet voor de extra bijdrage OV-Chipkaart en de impuls BDU voor toegankelijkheid OV (zie ook verdiepingshoofdstuk artikel 39).
- ad 6. Dit betreffen middelen ten behoeve van stimulering marktwerking OV die nu onder andere worden ingezet voor de extra bijdrage OV-Chipkaart en de impuls BDU voor toegankelijkheid OV (zie ook verdiepingshoofdstuk artikel 39).
- ad 7. Door invoering van de chipcard zullen de Werkgroep Reizigers Omvang en Omvang Verkopen (WROOV)-middelen vanaf 2009 vrijvallen, die nu onder andere worden ingezet voor de extra bijdrage OV-Chipkaart en de impuls BDU voor toegankelijkheid OV (zie ook verdiepingshoofdstuk artikel 39).
- ad 8. Deze mutatie houdt verband met de vervroegde aflossing in 2005 van de annuïteit voor afkoop kapitaallasten metro. Hierdoor vallen in 2007 jaar middelen vrij, die VenW-breed worden ingezet.
- ad 9. Deze mutatie houdt verband met de decentralisatie van 4 contractsectorlijnen die worden opgenomen in de BDU: Gouda–Alphen, Dordrecht–Geldermalsen, Arnhem–Tiel en Zwolle–Kampen.
- ad 10. Met ingang van 2007 zullen de activiteiten (producten en diensten) van de Inspectie VenW een plaats krijgen in de (beleids)artikelen op hoofdstuk XII. Artikel 38 «Inspectie Verkeer en Waterstaat» komt hiermee te vervallen.
- ad 11. Dit betreft het overhevelen van de Chipkaartmiddelen die via de BDU worden beschikt. Het gaat hier om de extra bijdrage van € 40 mln (zie ad 3) alsmede de binnen dit artikel (in de begroting 2005) reeds gereserveerde migratie-gelden voor de chipkaart.
- ad 12. Tussen Financiën en VenW is afgesproken om voor de onderdelen exploitatie spoorvervoer, capaciteitsmanagement, exploitatie stad/streek vervoer en aanleg en onderhoud spoorinfra met ingang van 2007 af te stappen van verrekening van BTW door Financiën (declaratiebasis). In plaats daarvan zal de te compenseren BTW aan de begroting van VenW worden toegevoegd. Dit geschiedt door een overheveling van de middelen vanuit de BTW-compensatieregeling van Financiën naar de begrotingen van VenW. Voor de HSL en BR blijft het oude compensatieregime gelden. Dit omdat deze projecten op korte termijn aflopen. Met name bij de BDU kan de nieuwe werkwijze leiden tot een forse administratieve lastenbesparing voor de regio en voor VenW. In plaats van aanvraag en verantwoorden kan de

BTW nu immers via de verdeelsleutel worden verdeeld. Met deze overboeking worden middelen toegevoegd aan onderdeel 34.03.04.

- ad 13. Het «Programma Filevermindering» is in 2006 gestart om de landelijke werkzaamheden en specifieke projecten op het gebied van filebestrijding te ondersteunen met andere maatregelen die snel realiseerbaar zijn. Daarvoor zijn in korte tijd duizenden ideeën gegenereerd, waaruit een selectie voortkwam van de meest kansrijke en meest effectieve maatregelen (zie ook bijlage 11 Programma Filevermindering).

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
34 Betrouwbare netwerken en reistijden	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Stand ontwerpbegroting 2006	98	98	98	98	98	98
Mutatie NvW 2006						
Mutatie amendement 2006						
1e suppletore wet 2006						
Nieuwe mutaties	0	2 274	1 941	1 868	2 348	2 348
Stand ontwerpbegroting 2007	98	2 372	2 039	1 966	2 446	2 446

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1 000)						
ontvangsten	2006	2007	2008	2009	2010	2011
1. Overheveling IVW-gelden		2 274	1 941	1 868	2 348	2 348
Totaal	0	2 274	1 941	1 868	2 348	2 348

- ad 1. Met ingang van 2007 zullen de activiteiten (producten en diensten) van de Inspectie VenW een plaats krijgen in de (beleids)artikelen op hoofdstuk XII. Ook de hiermee samenhangende geraamde ontvangsten worden overgeboekt naar de (beleids)artikelen.

35 Mainports en logistiek

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
35 Mainports en logistiek	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Stand ontwerpbegroting 2007	63 138	59 634	59 653	60 453	59 650	55 650
Mutatie NvW 2006						
Mutatie amendement 2006						
1e suppletore wet 2006	1 872	- 374	- 352	- 342	- 339	- 379
Nieuwe mutaties	2 097	18 719	14 985	11 929	8 438	11 387
Stand ontwerpbegroting 2007	67 107	77 979	74 286	72 040	67 749	66 658

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1 000)						
Uitgaven	2006	2007	2008	2009	2010	2011
1. Beter marktwerking spoor ombouw ETCS		6 721	- 3 614	- 4 614	- 6 114	- 6 114
2. Evaluatie Schipholbeleid	1 600	2 500	1 800	1 300	1 300	1 300
3. Innovatiefonds binnenvaart	500	2 500	3 000	3 000	1 000	
4. Innovatiefonds zeevaart	225	955	2 620	2 620	1 305	1 305
5. Overheveling IVW-gelden		8 592	12 118	10 665	12 118	12 118
6. BTW-compensatie		100	100	100	100	100
7. Loonbijstelling 2006	689	600	604	610	609	609
8. Prijsbijstelling 2006	526	468	469	483	469	469
9. Overige mutaties	- 1 443	- 3 717	- 2 112	- 2 235	- 2 349	1 600
Totaal	2 097	18 719	14 985	11 929	8 438	11 387

- ad 1. Dit betreffen de kosten die gemaakt moeten worden in het kader van de prototyping Betuweroute en de ombouw ETCS. De uitgaven in 2007 worden door een temporele schuif uit 2008 en 2009 gedekt. Vanaf 2010 vallen de beschikbare gelden vrij. Met de reeds toegezegde (gedeeltelijke) bijdrage van de EU voor prototyping (€ 3 mln.) is rekening gehouden.
- ad 2. Deze mutatie vloeit voort uit het kabinetsstandpunt Schiphol en bestaat uit de volgende componenten: een bijdrage aan de CROS en aan de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) voor het feit dat ze er meer taken bij krijgen. Daarnaast betreft het onderzoeksgelden voor een boetesysteem lawaaiige vliegtuigen, het valideren van een rekenmodel geluid en een verkenning vergroting capaciteit Luchtvaart.
- ad 3/4. In de Nota Mobiliteit is het instellen van een Innovatiefonds Zeevaart aangekondigd. Daarnaast is door de Minister een innovatiefonds voor de binnenvaart toegezegd.

- ad 5. Met ingang van 2007 zullen de activiteiten (producten en diensten) van de Inspectie VenW een plaats krijgen in de (beleids)artikelen op hoofdstuk XII. Artikel 38 «Inspectie VenW» komt hiermee te vervallen.
- ad 6. Tussen Financiën en VenW is afgesproken om voor de onderdelen exploitatie spoorvervoer, capaciteitsmanagement, exploitatie stad/streek vervoer en aanleg en onderhoud spoorinfra met ingang van 2007 af te stappen van verrekening van BTW door Financiën (declaratiebasis). In plaats daarvan zal de te compenseren BTW aan de begroting van VenW worden toegevoegd. Dit geschiedt door een overheveling van de middelen vanuit de BTW-compensatieregeling van Financiën naar de begrotingen van VenW. Voor de HSL en BR blijft het oude compensatieregime gelden. Dit omdat deze projecten op korte termijn aflopen. Met name bij de BDU kan de nieuwe werkwijze leiden tot een forse administratieve lastenbesparing voor de regio en voor VenW. In plaats van aanvraag en verantwoorden kan de BTW nu immers via de verdeelsleutel worden verdeeld. Met deze overboeking worden middelen toegevoegd aan het Betere marktwerking spoor-budget.
- ad 7/8. Deze mutaties betreffen de loon- en prijsbijstellingstranche 2006.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
35 Mainports en logistiek	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Stand ontwerpbegroting 2006	5 348	5 348	5 348	5 348	5 348	5 348
Mutatie NvW 2006						
Mutatie amendement 2006						
1e suppletore wet 2006						
Nieuwe mutaties						
Stand ontwerpbegroting 2007	5 348	5 348	5 348	5 348	5 348	5 348

36 Bewaken, waarborgen en verbeteren van kwaliteit leefomgeving

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
36 Bewaken, waarborgen en verbeteren van kwaliteit leefomgeving	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Stand ontwerpbegroting 2007	103 781	96 102	89 723	89 550	77 930	70 486
Mutatie NvW 2006						
Mutatie amendement 2006						
1e suppletore wet 2006	- 1 116	- 1 121	- 1 068	- 1 081	- 1 080	- 1 080
Nieuwe mutaties	- 12 871	10 428	- 1 083	280	7 821	- 11 379
Stand ontwerpbegroting 2007	89 794	105 409	87 572	88 749	84 671	58 027

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1 000)						
Uitgaven	2006	2007	2008	2009	2010	2011
1. Groenvoorziening Schiphol	- 843	- 3 837	- 3 838	- 3 838	- 3 838	- 3 838
2. Geluidsisolatie Schiphol fase 1						- 14 087
3. Geluidsisolatie Schiphol fase 2	- 5 000	9 606				
4. Geluidsisolatie Schiphol fase 3	- 12 415	- 418	- 2 723	79	10 138	7 000
5. Behandeling en uitbetaling schadeclaims Schiphol		- 3 758	980	1 000	- 5	- 177
6. Geluidsisolatie regionale luchthavens	376	121	2 310	422		
7. Het Nieuwe Rijden deel 3	300	2 000	3 500	4 000	3 000	1 200
8. Loonbijstelling 2006	72	66	63	63	41	41
9. Prijsbijstelling 2006	814	776	745	729	566	566
10. Bijdrage FES tbv roeffilters	4 000	8 000				
11. Overige mutaties	- 175	- 2 128	- 2 120	- 2 175	- 2 081	- 2 084
Totaal	- 12 871	10 428	- 1 083	280	7 821	- 11 379

- ad 1. In 2006 heeft de laatste betaling plaatsgevonden ten behoeve van de bijdrage aan de Stichting Mainport en Groen. Hierdoor vallen de beschikbare middelen vanaf 2007 volledig vrij.
- ad 2. Naar verwachting zullen in de loop van 2011 de eerder door de Stichting GIS gemaakte kosten afgelost zijn. Hierdoor zijn er vanaf 2011 geen uitgaven meer benodigd op de begroting. Zie ook de toelichting onder de ontvangsten van dit artikel.
- ad 3. In 2006 worden de resterende objecten geïsoleerd, met uitzondering van woningen waarvan de uitvoering wegens problemen (constructief gebrek, bezwaar- en beroepsprocedure) meer tijd in beslag neemt. Deze woningen zullen begin 2007 worden afgerond en zijn in de voortgangsrapportage nader gespecificeerd. De financiële afronding van het totale project GIS-2 is eveneens in 2007 voorzien.

- ad 4. Na de start van het Geluidsisolatie project fase 3 in het tweede kwartaal van 2006, zijn de ramingen van dit project geactualiseerd.
- ad 5. Volgens de meest recente inzichten blijken de geraamde uitgaven ca. € 2 mln lager te zullen uitvallen. Tevens vinden er enkele verschuivingen plaats in de programmering.
- ad 6. In 2006 is gestart met de tweede fase geluidsisolatie regionale luchthavens. Het betreft het isoleren van woningen rondom de regionale luchthaven Maastricht Aachen Airport.
- ad 7. Deze mutatie heeft betrekking op het project Het Nieuwe Rijden (HNR) deel 3. De totale omvang bedraagt € 15,5 mln, waarvan € 0,9 mln in 2012 en € 0,6 mln in 2013.
- ad 8/9. Deze mutaties betreffen de loon- en prijsbijstellingstranche 2006.
- ad 10. Uit het Fonds Economische Structuurversterking wordt in totaal € 12 mln overgeboekt ten behoeve van roetfilters voor schone bussen.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
36 Bewaken, waarborgen en verbeteren van kwaliteit leefomgeving	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Stand ontwerpbegroting 2006	56 982	58 728	60 428	62 592	42 578	56 944
Mutatie NvW 2006						
Mutatie amendement 2006						
1e suppletore wet 2006						
Nieuwe mutatie						- 14 087
Stand ontwerpbegroting 2007	56 982	58 728	60 428	62 592	42 578	42 857

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1 000)						
ontvangsten	2006	2007	2008	2009	2010	2011
1. Nieuwe mutatie: Afloop project GIS-1						- 14 087
Totaal	0	0	0	0	0	- 14 087

- ad 1. Deze mutatie hangt samen met het aflopen van het Geluidsisolatieproject Schiphol fase 1.

37 Weer, klimaat, seismologie en ruimtevaart

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
37 Weer, klimaat, seismologie en ruimtevaart	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Stand ontwerpbegroting 2006	41 748	41 296	41 656	42 337	42 334	42 334
Mutatie NvW 2006						
Mutatie amendement 2006						
1e suppletore wet 2006						
Nieuwe mutaties	820	6 388	4 944	319	- 2 923	624
Stand ontwerpbegroting 2007	42 568	47 684	46 600	42 656	39 411	42 958

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1 000)						
Uitgaven	2006	2007	2008	2009	2010	2011
1. Gevolgen internationale afspraken ruimtevaart	153	6 034	3 383	- 1 255	- 4 497	
2. Loonbijstelling 2006	399	349	353	357	357	357
3. Prijsbijstelling 2006	282	255	258	267	267	267
4. Overige mutaties	- 14	- 250	950	950	950	
Totaal	820	6 388	4 944	319	- 2 923	624

ad 1. Naast een intertemporele verschuiving uit de latere jaren worden middelen toegevoegd ten behoeve van onder andere EOEP-2. Dekking hiervoor is gevonden door herprioritering binnen de begroting van VenW.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
37 Weer, klimaat, seismologie en ruimtevaart	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Stand ontwerpbegroting 2006	454	454	454	454	454	454
Mutatie NvW 2006						
Mutatie amendement 2006						
1e suppletore wet 2006						
Nieuwe mutaties						
Stand ontwerpbegroting 2007	454	454	454	454	454	454

38 Inspectie Verkeer en Waterstaat

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
38 Inspectie Verkeer en Waterstaat	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Stand ontwerpbegroting 2006	102 077	99 087	101 361	94 481	97 021	97 021
Mutatie NvW 2006						
Mutatie amendement 2006						
1e suppletore wet 2006	6 791	1 201	1 297	1 297	1 297	1 297
Nieuwe mutaties	- 7 470	- 100 288	- 102 658	- 95 778	- 98 318	- 98 318
Stand ontwerpbegroting 2007	101 398	0	0	0	0	0

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1 000)						
Uitgaven	2006	2007	2008	2009	2010	2011
1. Loonbijstelling 2006	1 355	1 154	1 142	1 144	1 127	1 127
2. Prijsbijstelling 2006	780	768	835	716	780	780
3. Invoering Digitale Tachograaf (kasschuif)	- 1 800	1 800				
4. Overboeking naar SSO	- 10 410	- 7 277	- 5 461	- 4 657	- 3 815	- 3 815
5. Diverse mutaties	2 605	2 664	2 564	523	423	423
6. Overheveling IVW-gelden		- 99 397	- 101 738	- 93 504	- 96 833	- 96 833
– Naar art 31.04 Waterkwaliteit		- 7 137	- 7 050	- 6 517	- 6 687	- 6 726
– Naar art 32.01 Verkeersslachtoffers op de weg		- 17 786	- 17 569	- 16 241	- 16 664	- 16 761
– Naar art 32.02 Verkeersslachtoffers op het spoor		- 7 332	- 7 243	- 6 696	- 6 870	- 6 910
– Naar art. 33.02 Veiligheid scheepvaart		- 23 655	- 23 366	- 21 600	- 22 163	- 22 292
– Naar art. 33.03 Veiligheid Luchtvaart		- 24 303	- 24 005	- 22 191	- 22 769	- 22 902
– Naar art 34.04 Netwerk reg/decentraal vervoer		- 8 542	- 8 437	- 7 799	- 8 002	- 8 049
– Naar artikel 35.04 Logistieke efficiëntie goederenvervoer		- 8 592	- 12 118	- 10 665	- 12 118	- 12 118
– Naar art. 41.01.09 Uitg tbv alg departement en bijdr derden		- 2 050	- 1 950	- 1 795	- 1 560	- 1 075
Totaal	- 7 470	- 100 288	- 102 658	- 95 778	- 98 318	- 98 318

- ad 1/2. Betreft de loon- en prijsbijstellingstranche 2006.
- ad 3. Deze mutatie is het gevolg van de actualisering van de raming van de invoering van de Digitale Tachograaf.
- ad 4. Deze mutatie is het gevolg van overheveling van taken en middelen naar de SSO VenW.
- ad 6. Met ingang van 2007 zullen de activiteiten (producten en diensten) van de Inspectie VenW een plaats krijgen in de (beleids)artikelen op hoofdstuk XII. Artikel 38 «Inspectie VenW» komt hiermee te vervallen.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
38 Inspectie Verkeer en Waterstaat	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Stand ontwerpbegroting 2006	28 964	24 971	24 552	23 729	29 102	29 102
Mutatie NvW 2006						
Mutatie amendement 2006						
1e suppletore wet 2006						
Nieuwe mutaties	- 5 500	- 24 971	- 24 552	- 23 729	- 29 102	- 29 102
Stand ontwerpbegroting 2007	23 464	0	0	0	0	0

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1 000)						
ontvangsten	2006	2007	2008	2009	2010	2011
1. Ontvangsten Dig. Tachograaf	- 3 300	3 300				
2. Diverse mutaties	- 2 200	600	600	600	600	600
3. Overheveling IVW-gelden		- 28 871	- 25 152	- 24 329	- 29 702	29 702
– Naar art 31.09 Waterkwaliteit		- 22	- 19	- 18	- 23	- 23
– Naar art 32.09 Verkeersslachtoffers op het spoor		- 9 880	- 8 934	- 8 725	- 10 091	- 10 091
– Naar art. 33.09 Veiligheid Luchtvaart		- 16 695	- 14 258	13 718	- 17 240	- 17 240
– Naar art 34.09 Netwerk reg/decentraal vervoer		- 2 274	- 1 941	- 1 868	- 2 348	- 2 348
Totaal	- 5 500	- 24 971	- 24 552	- 23 729	- 29 102	- 29 102

- ad 1. De ontvangsten van de digitale tachograaf komen later binnen dan aanvankelijk gepland in verband met een korte vertraging van het project. De in 2006 geraamde ontvangsten zijn doorgeschoven naar 2007.
- ad 3. Met ingang van 2007 zullen de activiteiten (producten en diensten) van de Inspectie VenW een plaats krijgen in de (beleids)artikelen op hoofdstuk XII. Ook de hiermee samenhangende geraamde ontvangsten worden overgeboekt naar de (beleids)artikelen.

39 Bijdragen IF en BDU

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
39 Bijdragen IF en BDU	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Stand ontwerpbegroting 2006	6 214 807	6 179 556	6 207 379	6 350 082	6 559 285	6 619 905
Mutatie NvW 2006						
Mutatie amendement 2006						
1e suppletore wet 2006	- 539 786	135 231	135 696	313 660	153 096	- 47 455
Nieuwe mutaties	44 011	327 506	664 678	523 637	691 956	621 042
Stand ontwerpbegroting 2007	5 719 032	6 642 293	7 007 753	7 187 379	7 404 337	7 193 492

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1 000)						
Verplichtingen/uitgaven	2006	2007	2008	2009	2010	2011
1. Loonbijstelling BDU	5 717	12 001	12 234	12 676	13 528	13 528
2. Loonbijstelling IF	14 225	12 566	12 840	12 764	13 137	11 845
3. Prijsbijstelling BDU	9 073	10 043	10 167	10 395	11 093	11 093
4. Prijsbijstelling IF	43 574	45 421	44 573	45 114	46 645	43 921
5. Toegank. haltes stad/streek		12 000	25 000	25 000	25 000	0
6. Afrekening GDU		- 6 600				
7. Project Mediapark Hilversum		25 000				
8. Te decentraliseren lijnen		10 510	9 912	9 912	9 912	9 912
9. Diverse overboekingen/kasschuiven IF/HXII (incl. BTW spoor)	- 32 578	60 281	492 958	355 876	519 741	477 843
10. Chipkaart-middelen naar BDU		71 958	21 214			
11. Voorfinanciering chipkaart		76 000				
12. BTW-compensatie (BDU)		25 900	26 900	26 900	27 900	27 900
13. Programma Filevermindering	4 000	- 28 255	- 16 120			
14. Exogeen: waterveiligheid			25 000	25 000	25 000	25 000
Overige mutaties		681				
Totaal	44 011	327 506	664 678	523 637	691 956	621 042

ad 1/4. Betreft loon- en prijsbijstellingstranche 2006.

ad 5. Met het oog op een verbeterde toegankelijkheid van de haltes in het stads en streekvervoer wordt gestreefd naar het aanpassen van de voor de doelgroep belangrijkste haltes t/m 2010. Dit betreft met name haltes bij vitale bestemmingen en voorzieningen zoals zieken- en verzorgingstehuizen en OV-knooppunthaltes. Leidende gedachte is de doelgroep «mensen met een mobiliteitsbeperking» te bereiken. Van de totale geraamde kosten van € 224 mln, bedraagt de VenW bijdrage € 87 mln. Dit bedrag wordt via de BDU aan de decentrale overheden beschikt. De regio's dragen zelf € 137 mln bij.

ad 6. Betreft de eindafrekening van projecten tussen de € 11,3 en € 112,5 mln die in BDU waren opgenomen. De vrijvallende

middelen worden hierbij terug geboekt naar het Infrastructuurfonds.

- ad 7. Dit betreft de overboeking van het project Mediapark Hilversum vanuit IF art 14 regionaal lokaal.
- ad 8. Deze mutatie houdt verband met de decentralisatie van 4 contractsectorlijnen (Gouda–Alphen, Dordrecht–Geldermalsen, Arnhem–Tiel en Zwolle–Kampen) die worden opgenomen in de BDU (zie ook artikel 34).
- ad 9. Dit betreft een technische mutatie en is het saldo van overboekingen tussen het Infrastructuurfonds en Hoofdstuk XII en kasschuiven op het Infrastructuurfonds. De toelichtingen zijn terug te vinden bij de diverse artikelen op het Infrastructuurfonds en Hoofdstuk XII.
- ad 10. Dit betreft het overhevelen van de Chipkaartmiddelen die via de BDU worden beschikt. Het gaat hier om de extra bijdrage van € 40 mln (zie verdiepingshoofdstuk artikel 34) alsmede de binnen dit artikel (in de begroting 2005) reeds gereserveerde migratie-gelden voor de chipkaart.
- ad 11. Dit betreft een voorfinanciering aan de lagere overheden via de BDU ten behoeve van de invoering van de chipkaart. Deze middelen komen na 2011 weer terug naar de begroting van VenW.
- ad 12. Tussen Financiën en VenW is afgesproken om voor de onderdelen exploitatie spoorvervoer, capaciteitsmanagement, exploitatie stad/streek vervoer en aanleg en onderhoud spoorinfra met ingang van 2007 af te stappen van verrekening van BTW door Financiën (declaratiebasis). In plaats daarvan zal de te compenseren BTW aan de begroting van VenW worden toegevoegd. Dit geschiedt door een overheveling van de middelen vanuit de BTW-compensatieregeling van Financiën naar de begrotingen van VenW. Voor de HSL en BR blijft het oude compensatieregime gelden. Dit omdat deze projecten op korte termijn aflopen. Met name bij de BDU kan de nieuwe werkwijze leiden tot een forse administratieve lastenbesparing voor de regio en voor VenW. In plaats van aanvraag en verantwoorden kan de BTW nu immers via de verdeelsleutel worden verdeeld. Met deze overboeking worden middelen toegevoegd aan het BDU-budget.
- ad 13. Het «Programma Filevermindering» is in 2006 gestart om de landelijke werkzaamheden en specifieke projecten op het gebied van filebestrijding te ondersteunen met andere maatregelen die snel realiseerbaar zijn. Daarvoor zijn in korte tijd duizenden ideeën gegenereerd, waaruit een selectie voortkwam van de meest kansrijke en meest effectieve maatregelen (zie ook bijlage 11 Programma Filevermindering).
- ad 14. Door het kabinet worden middelen vrijgemaakt om voortvarend te kunnen starten met de noodzakelijke verbetermaatregelen voor waterkeringen. Dit op basis van de uitkomsten van de wettelijke (2e) toetsing op de waterkeringen.

40 Nominaal en onvoorzien

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
40 Nominaal en onvoorzien	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Stand ontwerpbegroting 2006	984	2 253	2 974	571	4 786	4 786
Mutatie NvW 2006						
Mutatie amendement 2006						
1e suppletore wet 2006	93 248	89 587	88 818	94 590	97 748	88 218
Nieuwe mutaties	- 93 434	- 90 814	- 90 844	- 95 555	- 103 133	- 93 437
Stand ontwerpbegroting 2007	798	1 026	948	- 394	- 599	- 433

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1 000)						
Uitgaven/Verplichtingen	2006	2007	2008	2009	2010	2011
1. Verdeling loonbijstelling	- 33 755	- 30 374	- 30 843	- 31 259	- 32 423	- 31 101
2. Verdeling prijsbijstelling	- 61 421	- 63 279	- 61 996	- 62 357	- 64 424	- 61 700
3. Programma Filevermindering	- 6 955					
4. overige mutaties	8 697	2 839	1 995	- 1 939	- 6 286	- 636
Totaal	- 86 479	- 90 814	- 90 844	- 95 555	- 103 133	- 93 437

- ad 1. Dit betreft de verdeling van de bij de eerste suppletore begroting over 2006 (Voorjaarsnota) toegevoegde loonbijstelling over de loongevoelige artikelen.
- ad 2. Dit betreft de verdeling van de bij de eerste suppletore begroting over 2006 (Voorjaarsnota) toegevoegde prijsbijstelling over de prijsgevoelige artikelen.
- ad 3. Deze middelen worden overgeheveld naar artikel 34 ten behoeve van het programma Filevermindering.

41 Ondersteuning functioneren VenW

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
41 Ondersteuning functioneren VenW	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Stand ontwerpbegroting 2006	201 612	201 634	195 311	200 730	198 851	198 851
Stand 1e suppletore wet 2006	14 069	281	167	167	167	167
Nieuwe mutaties	36 130	32 696	28 687	26 580	21 771	21 332
Stand ontwerpbegroting 2007	251 811	234 611	224 165	227 477	220 789	220 350

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1 000)						
Uitgaven	2006	2007	2008	2009	2010	2011
1. VenW brede problematiek	14 284	6 409	6 923	5 765	2 182	2 342
2. Kennis Instituut Mobiliteit	1 864	7 445	7 970	8 395	8 495	8 495
3. Loonbijstelling 2006	2 089	1 800	1 775	1 777	1 777	1 777
4. Prijsbijstelling 2006	1 910	1 965	1 882	1 994	1 960	1 960
5. Overboeking van IVW	10 410	7 277	5 461	4 657	3 815	3 815
6. Overheveling IVW-gelden		2 050	1 950	1 795	1 560	1 075
7. Programma Filevermindering	800	2 600	100			
8. overige mutaties	4 773	3 150	2 626	2 197	1 982	1 868
Totaal	36 130	32 696	28 687	26 580	21 771	21 332

- ad 1. Het betreft enkele VenW brede projecten zoals o.a. P-direct, administratieve lasten/beter geregeld, kosten SAP en de oprichtingskosten voor het Delta-instituut.
- ad 2. Met ingang van 1 juni 2006 is het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) opgericht. Het KiM is een nieuwe, onafhankelijke eenheid binnen het Ministerie, die strategische kennisproducten levert ten behoeve van de beleidsvorming op het gebied van mobiliteit.
- ad 3. Deze mutatie betreft de loonbijstelling tranche 2006.
- ad 4. Deze mutatie betreft de prijsbijstelling tranche 2006.
- ad 5. Dit betreft een overboeking binnen Hoofdstuk XII naar de SSO ten behoeve van de uitvoering van de met de IVW afgesloten Service Level Agreement (SLA).
- ad 6. Met ingang van 2007 zullen de activiteiten (producten en diensten) van de Inspectie VenW een plaats krijgen in de (beleids)artikelen op hoofdstuk XII. Artikel 38 «Inspectie VenW» komt hiermee te vervallen.
- ad 7. Het «Programma Filevermindering» is in 2006 gestart om de

landelijke werkzaamheden en specifieke projecten op het gebied van filebestrijding te ondersteunen met andere maatregelen die snel realiseerbaar zijn. Daarvoor zijn in korte tijd duizenden ideeën gegenereerd, waaruit een selectie voortkwam van de meest kansrijke en meest effectieve maatregelen.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
41 Ondersteuning functioneren VenW	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Stand ontwerpbegroting 2006	14 359	14 113	14 963	12 043	3 093	3 093
1e suppletore wet 2006	918					
Nieuwe mutaties	4 000	8 000	60			
Stand ontwerpbegroting 2007	19 277	22 113	15 023	12 043	3 093	3 093

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1 000)						
ontvangsten	2006	2007	2008	2009	2010	2011
1. Roetfilters	4 000	8 000				
2. Transumo			60	0	0	0
Totaal	4 000	8 000	60	0	0	0

- ad 1. Het betreft de bijdrage vanuit het FES voor de uitgaven roetfilters op artikel 36.
- ad 2. Het betreft de bijdrage vanuit het FES voor de uitgaven Transumo op artikel 36.

9. BIJLAGE MOTIES EN TOEZEGGINGEN

Moties

Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
Gewijzigde motie Buijs c.s. 24 691-44 over een schaderegeling voor de visserijsector. Er wordt een plan van aanpak uitgewerkt waarbij een goede (transparante) onderbouwing van de planschade visserij komt.	Nota-overleg inzake PKB Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR) 08-04-2002 Tweede Kamer	Wat betreft de schade voor de visserijsector is gesproken met het Productschap Vis. Het Productschap dringt aan op een aparte schaderegeling voor PMR. Het Rijk stelt dat de bestaande schaderegeling afdoende is. Afgesproken is om nu eerst de maatregelen voor het zeereservaat in beeld te brengen. Dat gebeurt in het beheerplan. Aan de hand van dat beheerplan en op basis van concrete gegevens over de aard en intensiteit van de huidige visserij in het desbetreffende gebied, zal in overleg met het Productschap worden gezien of de bestaande schaderegeling voldoende is.
Motie lid Hofstra c.s. 22 589-214 inzake beheer, onderhoud en exploitatie	AO Betuweroute 20-02-2003 Tweede Kamer	In het AO van 14 februari van 2006 heeft de Kamer haar bezorgdheid uitgesproken over de verwachte vraaguitval bij het spoorgoederenvervoer als gevolg van de voorgenomen gebruiksvergoeding op zowel de Betuweroute als op het gemengde net. Door de Kamer is gepleit voor een geleidelijke fasering van de tarieven van de gebruiksvergoeding ter voorkoming van grootschalige vraaguitval. De Minister heeft bij brief van 20 maart 2006 de Kamer geïnformeerd over haar voornemens ten aanzien van de exploitatie van de Betuweroute. Over de tarieven voor de gebruiksvergoeding is de Kamer geïnformeerd op 30 maart 2006. Op 26 april heeft de Kamer ingestemd met het voorstel van de Minister om de exploitatie van de Betuweroute voor een periode van 5 jaar te laten verzorgen door BREM, zijnde een dochter van ProRail en de Havenbedrijven. Inzet ten aanzien van de gebruiksvergoeding is daarbij het zo veel mogelijk beperken van vraaguitval. De motie Hofstra kan mogelijk op de langere termijn weer in beeld komen. De Minister heeft op 24 april 2006 in de Kamer laten weten dat zij mogelijkheden ziet om de regeling van 30 maart op basis van een voorstel van de vervoerders verder te optimaliseren. Het is aan de vervoerders en ProRail om hierover verder te onderhandelen. Het onderhandelingsproces vindt momenteel onder toezicht van de NMA plaats. Momenteel worden nadere afspraken over de Betuweroute tussen Staat en ProRail uitgewerkt en vastgelegd. Hierbij gaat het in het bijzonder over de concrete aanwending van de met de Tweede Kamer afgesproken gemaximaliseerde staatsbijdrage en het ingelegde vermogen van de BREM

Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
		partijen. Daarnaast gaat het om het maken van prestatie-afspraken voor de looptijd van de exploitatie en deze afspraken te koppelen aan mogelijkheden van te behalen rendement op het ingelegde vermogen.
Motie (29 200 XII-53 was 37) lid Geluk cs met het verzoek om samen met de provincie Zuid-Holland binnen 2 jaar een verkenning op te stellen van een integrale multifunctionele, duurzame en gefaseerde kust-uitbreiding	Begrotingsbehandeling VenW 04-05-06-11-2003 Tweede Kamer	De eerste fase (inventarisatie van PPS-mogelijkheden) van de verkenning is bij brief van 21 januari 2005 aan de Kamer gerapporteerd. In de brief van 11 mei 2006 (verkenning kustuitbreiding Scheveningen–Hoek van Holland fase 2) wordt ingegaan op de voortgang van de tweede fase van de verkenning (het verkrijgen van maatschappelijk en bestuurlijk draagvlak en op nut en noodzaak). De afrondende rapportage zal in het najaar 2006 aan de Kamer kunnen worden aangeboden.
De gewijzigde motie-Hofstra c.s. over het project Haak om Leeuwarden (29 200 XII-100 was nr. 90)	Nota-overleg MIT 08-12-2003 en 15-12-2003 Tweede Kamer	De gemeente Leeuwarden is leidend in de trajectnota/MER. In de afgelopen periode zijn aanvullende analyses uitgevoerd hetgeen geresulteerd heeft in aanzienlijke kostenreducties. Vanwege de aanzienlijke kostenreducties is besloten de trajectnota per 20 januari 2006 vrij te geven voor inzage, met de aantekening dat het wenselijk is om in het vervolgproces nader onderzoek te doen naar verdere kostenreducties. De Minister komt dit najaar met een standpunt.
Motie (29 200 XVI-199) Van der Vlies verzoekt om uiterlijk in januari 2005 te komen met de resultaten van de monitor over het jaar 2004, samen met een analyse van de eventueel geconstateerde knelpunten, en waar nodig een oplossing hiervoor aan te dragen	AO Boven regionaal vervoer gehandicapten 10-03-2004 en 16-03-2004 Tweede Kamer	In mei 2006 is de Kamer geïnformeerd over de plannen met betrekking tot de halte-aanpak in het stad- en streekvervoer en in een afzonderlijke brief over de wijze van inwerkingtreding van de wet gelijke behandeling op grond van handicap of chronische ziekte voor het openbaar vervoer. Omdat de decentrale overheden allen in december 2006 met een actuele stand van zaken met betrekking tot de toegankelijkheid komen en met een plan van aanpak is geen energie meer gestoken in een monitor over 2004.
De gewijzigde motie-Van Lith c.s. 28 808-20 herdruk was nr. 16 over een gelijk speelveld en uniforme meetmethode voorwaarden nieuw waterbeleid	Wetgevingsoverleg EG-kaderrichtlijn water 24-06-2004 Tweede Kamer	Deze actie wordt ingevuld t/m 2009 (Stroomgebiedbeheersplannen). Ten aanzien van uniforme meetmethoden is maatwerk gewenst, Nederland kan uniformiteit van meetmethoden in Europees verband niet afdwingen. Wel streeft de Staatssecretaris ernaar dat Nederland niet strenger is dan de andere Europese lidstaten.

Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
<p>Motie van de leden Hessels en Hofstra 29 579-14 (was nr. 11) inzake niet overgaan tot reactivering van het historisch tracé van de IJzeren Rijn, voordat de in het ontwerp-tracébesluit omschreven aanpassingen aan het tracé zijn gerealiseerd</p>	<p>Plenair debat Verdrag IJzeren Rijn 16-11-2004 Tweede Kamer</p>	<p>Op 10 mei 2005 heeft de Eerste Kamer ingestemd met het verdrag tussen Nederland en België waarin de arbitrage is geregeld. Dat is vervolgens gemeld aan het Permanente Hof van Arbitrage. De Minister heeft haar steun uitgesproken voor de motie Hessels/Hofstra. De Belgische ambtgenoot aan het Permanente Hof van Arbitrage heeft om nadere uitleg gevraagd van de arbitrage-uitspraak (24-05-2005). De inmiddels ontvangen «interpretatie van de uitspraak» door het Arbitragetribunaal leidt niet tot een verandering van de Nederlandse opstelling in dit dossier. In september en oktober 2005 heeft een aantal gemeenten in Nederland en Vlaanderen samen duidelijk gemaakt dat zij moeite hebben met de reactivering van de IJzeren Rijn door hun gemeente. De Minister heeft aan haar Belgische ambtgenoot begin juli 2005 bericht dat het haar zinvol leek met inhoudelijk overleg te wachten totdat de door België gevraagde nadere interpretatie van de Arbitrage-uitspraak zou zijn verschenen. Bij brief van maart 2006 laat de Minister weten dat zij in december een kennismakingsgesprek heeft gehad met de nieuwe Belgische staatssecretaris Tuybens, die onder andere het dossier IJzeren Rijn beheert. Afgesproken is dat op ambtelijk niveau tussen de betrokken Ministeries de instelling van een «deskundigengroep» nader uitgewerkt en voorbereid zal worden, ter besluitvorming op bewindslieden-niveau. Die «deskundigengroep» zal, op basis van de arbitrage-uitspraak van het Permanente Hof van Arbitrage, de feitelijke kostenverdeling tussen beide landen concreet moeten uitwerken. Op 6 juli is als gevolg hiervan de Commissie van Onafhankelijke Deskundigen (COD) ingesteld. De COD zal de feitelijke kostenverdeling tussen NL en B concreet uitwerken. Hiertoe zullen ProRail en Infrabel eerst de vervoersprognoses en het ontwerp en de kostenraming van de moderniseringswerken actualiseren.</p>
<p>29 800 XII-22, leden Hermans/Hofstra. Om te bewerkstelligen dat de kosteneffectiviteitsanalyse van verschillende onderhoudsstrategieën op korte termijn wordt vervaardigd, getoetst wordt door CPB en aan TK wordt gestuurd</p>	<p>Plenair debat begrotingsbehandeling 23-24-11-2004 Tweede Kamer</p>	<p>Het definitieve rapport is eind juli door Financiën (IBO) aangeboden aan VenW. In het rapport wordt ondermeer ingegaan op verschillende onderhoudsstrategieën en de kosteneffectiviteit daarvan. Momenteel wordt een kabinetsreactie opgesteld. Deze zal samen met het rapport in november 2006 naar de Kamer gaan.</p>

Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
29 800 XII-23, leden Hermans/Hofstra. Om te bewerkstelligen dat op korte termijn een afweging van kosten/baten t.a.v. onderhoud vaarwegen wordt opgesteld, getoetst door CPB en aan TK wordt gestuurd	Plenair debat begrotingsbehandeling 23-24-11-2004 Tweede Kamer	Het definitieve rapport is eind juli door Financiën (IBO) aangeboden aan VenW. In het rapport wordt ondermeer ingegaan op verschillende onderhoudsstrategieën en de kosteneffectiviteit daarvan. Momenteel wordt een kabinetsreactie opgesteld. Deze zal samen met het rapport in november 2006 naar de Kamer gaan.
29 800 XII-34, lid van der Staaij cs. waarin gevraagd wordt om een Plan van aanpak presenteren om vijf belangrijke vaarwegprojecten die COV heeft geselecteerd versneld uit te voeren en dit voor MIT-behandeling naar TK sturen	Plenair debat begrotingsbehandeling 23-24-11-2004 Tweede Kamer	<p>De vijf door het COV genoemde projecten zijn onderdeel van het MIT-vaarwegenprogramma. Renovatie sluisen 4, 5 en 6 Zuid-Willemsvaart: dit project is in het MIT 2006 overgegaan van de Verkenning- naar de Planstudiefase. De Minister heeft op 7 juli 2005 een Memorandum van overeenstemming gesloten met de Provincie Noord-Brabant. De gesprekken met de regionale partijen ten aanzien van de financiering en uitvoering van het project bevinden zich in een afrondende fase. Naar verwachting kan de uitvoering in 2007 starten. Dat betekent een versnelling van tenminste 8 jaar.</p> <p>Ombouw keersluis Zwartsuis: realisatie van dit project is voorzien vanaf 2009. Deze uitvoeringsplanning is gebaseerd op de tijd die gemoeid is met het doorlopen van de planologische procedures, verguningsverlening en contract-vorming. Afhankelijk van de te kiezen aanbestedingsprocedure en bijdragen vanuit de regio is het mogelijk om uitvoering met maximaal een half jaar te versnellen. De Minister is bereid om daar samen met de regio naar te kijken.</p> <p>Verruiming De Zaan: De Zaan is in beheer van de Provincie Noord-Holland die daarmee verantwoordelijk is voor het uitvoeren van de planstudie naar de knelpunten op deze overige vaarweg. Indien de Minister met de regio tot overeenstemming kan komen over de totale financiering en de oplossing van de knelpunten, is zij bereid te kijken naar de mogelijkheden voor versnelde uitvoering. Zij verwacht daarbij wel een substantiële regionale bijdrage.</p> <p>Overnachtinghaven Lobith: uitvoering is voorzien in 2008. Gelet op de zorgvuldigheid waarmee de planologische en milieu-procedures moeten worden doorlopen, lijkt versnelling van dit project, ondanks de mogelijkheden voor PPS, niet haalbaar.</p> <p>Verruiming Wilhelminakanaal: Motie 37 van lid van der Staaij wordt uitgevoerd. Voor de extra benodigde investeringsmiddelen wordt dekking gevonden in de regio.</p>

Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
Motie Van Velzen c.s. 29 667-7 over het invoeren van een Europese heffing op het gebruik van kerosine en/of een heffing op emissies.	VAO Verkeersemissies 08-12-2004 Tweede Kamer	In het AO van 29 juni 2005 is toegelicht heeft dat de Europese Commissie zich voorgenomen had om een Mededeling te publiceren waarin deze problematiek aan de orde komt, inmiddels is deze Mededeling gepubliceerd. Hierin stelt de Commissie dat Emissiehandel een kosteneffectieve mogelijkheid lijkt om de emissies van de internationale luchtvaart te reduceren, maar dat zij de mogelijkheid om andere marktconforme maatregelen te nemen wenst open te houden. Het kabinet steunt dit standpunt. Gezien de posities die andere landen bij de discussie rond deze Mededeling hebben ingenomen, lijkt het echter niet waarschijnlijk dat heffingen op emissies en/of een kerosine accijns op korte termijn in Europa ingevoerd zullen worden. De Commissie heeft een werkgroep ingesteld, die de consequenties van de Mededeling verder moet uitwerken. Deze werkgroep zal een rapport uitbrengen. De Kamer wordt nog nader geïnformeerd over deze Mededeling en het resultaat van de Werkgroep, dit wordt eind 2006 verwacht.
Motie Hofstra 29 800 A-27 over de toekomstige verkeersstructuur rond Almere.	Notaoverleg MIT 20-12-2004 Tweede Kamer	Motie is aangehouden. De besluitvorming over de wegverbinding Schiphol–Amsterdam–Almere wordt momenteel voorbereid. Dit onderwerp is gekoppeld aan de besluitvorming door het Kabinet over het programma Noordvleugel. Relevante onderdelen van het programma zijn de verstedelijking Almere en de planstudie Schiphol–Amsterdam–Almere. Ten aanzien van de verstedelijking Almere: In april 2006 is de «business case» naar de stedelijke ontwikkeling van Almere beschikbaar gekomen. Planstudie Schiphol–Amsterdam–Almere: De planstudie bevindt zich in de eerste fase, waarin een keuze op hoofdlijnen tussen de alternatieven aan de orde is. De Alternatieven- en Variantennota is in januari 2006 gepubliceerd. Hierover is een consultatieronde gehouden. De resultaten hiervan zijn opgenomen in het consultatiedocument dat in april 2006 gereed is gekomen. Consultatie en advisering hebben geleid tot aanvullende vragen. De daarop gegenereerde informatie is gebundeld in het Supplement Alternatieven- en Variantennota van juni 2006.

Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
De motie Van Heteren c.s. 27 801-31 over de resultaatverplichting met betrekking tot het plaatsgebonden risico voor kwetsbare objecten (voortouw VenW)	VAO Externe veiligheid en ketenstudies 06-04-2005 Tweede Kamer	Momenteel wordt gewerkt aan een basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Het basisnet bestaat uit routes waar beperkingen gelden voor het vervoer, routes waar beperkingen gelden voor ruimtelijke ontwikkelingen en routes met beperkingen voor beide. De beperkingen voor het vervoer worden vastgelegd in gebruiksruidtes, de ruimtelijke beperkingen in veiligheidszones. Bij het vaststellen van de veiligheidszones wordt rekening gehouden met mogelijkheden voor toekomstige groei. Dit betekent dat de veiligheidszone over het algemeen groter zal zijn dan de huidige PR 10^{-6} contour, zodat de PR contour nog kan schuiven als gevolg van toenemend vervoer. De gebruiksruidte zorgt er echter voor dat de PR 10^{-6} contour niet zodanig op kan schuiven dat zij buiten de veiligheidszone komt. De ambitie is de veiligheidszones te vrijwaren van kwetsbare objecten. Tijdens de uitwerking van het basisnet wordt in kaart gebracht of dit haalbaar en betaalbaar is. De verwachting is dat begin 2007 uitgewerkte kaarten aan de Kamer kunnen worden aangeboden.
De motie Van Heteren c.s. 27 801-33 over het anticiperen in het externe veiligheidsbeleid op internationale vervoersontwikkelingen (Voortouw VenW).	VAO Externe veiligheid en ketenstudies 06-04-2005 Tweede Kamer	In de Nota Vervoer Gevaarlijke Stoffen, die eind 2005 aan de Tweede Kamer is aangeboden, wordt onder andere ingegaan op de inrichting van een basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. De corridors in bovengenoemd basisnet zullen zodanig worden gekozen dat de internationale vervoersontwikkelingen kunnen worden geaccommodeerd. De verwachting is dat begin 2007 uitgewerkte kaarten aan de Kamer kunnen worden aangeboden. De Minister zal de Kamer binnenkort door middel van een brief informeren over de stappen die hiertoe zullen worden gezet.
De motie Hofstra/Dijksma 22 026-231 over een actualisatie van de treinbediening in hoofdlijnen	VAO HSL-Zuid 28-04-2005 Tweede Kamer	Na afronding van de samenwerkingsovereenkomst HSA NMBS wordt de procedure tot wijziging van de concessieovereenkomst gestart. Dan zullen ook de eventuele consequenties voor de dienstregeling zichtbaar worden. Overigens heeft De Kamer mijn uitgangspunten voor de beoordeling van de nieuwe dienstregeling van NS ontvangen bij brief van 7 november 2005 en heeft de staatssecretaris in het VAO van 16 maart een toelichting gegeven.

Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
De motie Dijkema c.s. 22 026-228 over het geven van definitieve goedkeuring aan de uitkomsten van de onderhandelingen met België.	VAO HSL-Zuid 28-04-2005 Tweede Kamer	HSA en NMBS zijn bezig hun samenwerkingsovereenkomst af te ronden. Daarna vindt toetsing door VenW plaats. De Kamer is gemeld dat HSA en NMBS de uitkomsten van de onderhandelingen met België ongewijzigd overnemen in hun samenwerkingsovereenkomst. Zij verwacht dat deze overeenkomst binnen enkele maanden gereed is (mogelijk najaar 2006) en de Kamer dan haar definitieve instemming zal verlenen met de uitkomsten van de onderhandelingen met België.
De motie Van Hijum c.s. 22 026-224 over het onthouden van goedkeuring aan het vervoerplan van de NS.	VAO HSL-Zuid 28-04-2005 Tweede Kamer	De Tweede Kamer heeft op 7 november 2005 een brief ontvangen waarin de uitgangspunten staan beschreven die VenW zal hanteren bij de beoordeling van een voorstel voor een nieuwe dienstregeling. De onderhavige motie is een van de uitgangspunten is bij de beoordeling van de voorgenomen dienstregeling.
De motie Hofstra c.s. over een gefaseerde aanbestedingsverplichting in de regio Amsterdam 24 036-316	Stemmingen moties VAO Aanbestedingen openbaar vervoer 30-06-2005 Tweede Kamer	Er wordt een wetswijziging meegenomen in de aanpassing van de GVB-wet- en regelgeving. Voorafgaand hieraan wordt een gesprek gevoerd met de gemeente Amsterdam en het ROA. Aan de kamer is gemeld dat de optie waarvan de gemeente Amsterdam en het ROA hebben aangegeven eraan te zullen voldoen – optie 2012 – zal komen in een wijziging van het Besluit personenvervoer 2000 die zal volgen op wetswijziging in verband met aanbestedingsverplichting. Deze is inmiddels in april 2006 in de Eerste Kamer aangenomen. De wetswijziging én de wijziging van het Besluit personenvervoer 2000 moeten voor 1 januari 2007 in werking treden. De Minister heeft zowel de gemeente Amsterdam als het ROA per brief in november 2005 gevraagd welke keuzen gemaakt worden ten aanzien van de randvoorwaarden zoals die worden gesteld in de motie. Daarnaast is zij in overleg met de gemeente Amsterdam en het ROA over de wijze waarop voldaan zal worden aan de aanbestedingsverplichting per 2012 en de randvoorwaarden die de motie stelt. Inmiddels heeft de gemeente Amsterdam aangegeven het GVB-A per 1 januari 2007 te zullen verzelfstandigen, waarmee in ieder geval voldaan wordt aan één van de voorwaarden uit de motie.
De motie Mastwijk/Dijkema over verlenging van de looptijd van de personeelsparagraaf 24 036-315	Stemmingen moties VAO Aanbestedingen openbaar vervoer 30-06-2005 Tweede Kamer	De personeelsparagraaf zal wettelijk voor onbepaalde tijd worden vastgelegd. Momenteel zijn de werkgevers en werknemersorganisaties in gesprek om tot een gezamenlijk voorstel te komen over het niet herleidbaar personeel, waarvoor de personeelsparagraaf niet zal gelden. Dit duurt langer dan verwacht. Mogelijk kan er in september een afrondend gesprek plaatsvinden.

Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
De motie Van Aartsen c.s. over vermindering van het aantal vergunningen en vergunningstelsels 30 300-15 herdruk	APB TK 21–22-09-2005 Tweede Kamer	In mei 2006 heeft EZ mede namens VenW een brief aan de Kamer gezonden waarin aangegeven wordt dat 90 van de 360 vergunningen worden geschrapt. Voor de overige vergunningen wordt in 22% van de gevallen een vereenvoudiging voorgesteld.
De motie Kruijssen c.s. over een evaluatie van de tussen najaar 2005 en najaar 2006 extra gecreëerde wandelmogelijkheden 29 892-12	VAO Wandelbeleid 10-11-2005 Tweede Kamer	In de zomer 2006 wordt door VenW en LNV de informatie van de verschillende partijen (zoals waterschappen en Prorail) verzameld. De waterschappen hebben al schriftelijk aangegeven de ontwikkelingen bij te gaan houden. Om de Kamer op tijd te kunnen informeren is aan de verschillende betrokkenen gevraagd de stand van zaken per 1 juli 2006 aan te geven, met een vooruitblik voor de tweede helft van het jaar. Dit is aan de Kamer gemeld bij brief van 3 april 2006.
29 800 XII-15, lid Dijkma c.s. start experiment in een nader aan te wijzen vervoersregio met gebundelde inzet van middelen (waarin opgenomen WVG, CVV, zittend ziekenvervoer en leerlingenvervoer)	Plenair debat begrotingsbehandeling 23-24-11-2005 Tweede Kamer	De Kamer is bij brief van 28 juni 2006 geïnformeerd over de voortgang van de pilots en vooral de selectie en wijze van ondersteuning van rijkszijde. Dit najaar wordt de Kamer geïnformeerd over het vervolg.
30 300 XII-27 Motie Hermans c.s. over specifieke aandacht in de volgende begroting voor de groep gemotoriseerde tweewielers	Begrotingsbehandeling 07-12-2005 Tweede Kamer	In de begroting 2007 is een passage opgenomen over de verbetering van de verkeersveiligheid van motorrijders. In de brief van 7 februari 2006 geeft de Minister aan dat zij in overleg is met organisaties van motorrijders, alsmede met de ACEM (fabrikanten), de RAI (importeurs) en de BOVAG (dealers en garages) over de verbetering van de verkeersveiligheid van motorrijders.
30 300 XII-28 Motie Hermans c.s. over een verbod op de plaatsing van de «cable barrier»	Begrotingsbehandeling 07-12-2005 Tweede Kamer	Op dit moment staat er slechts één cable barrier in Nederland, te weten langs een provinciale weg in Groningen. Deze cable barrier wordt weggehaald. Rijkswaterstaat plaatst langs rijkswegen geen cable barriers. De Minister heeft andere wegbeheerders gevraagd eveneens af te zien van de plaatsing van cable barriers.
30 300 XII-23 De gewijzigde motie Hofstra/Dijkma over overleg met de G4 over overheveling van taken, bevoegdheden en budgetten van de straattaxi naar de G4.	Begrotingsbehandeling 07-12-2005 Tweede Kamer	Op 16 december heeft de Minister een covenant gesloten met de wethouders Verkeer van de G4-steden. In dit covenant zijn afspraken gemaakt over effectievere handhaving en andere maatregelen om de kwaliteit van het taxivervoer in de grote steden te verbeteren. De looptijd van het covenant is twee jaar. De doelstelling is dat 95 procent van de taxichauffeurs de regels naleeft, en de waardering van de klant verbetert. Met het covenant wil de Minister een forse stap zetten richting beter taxivervoer in de vier grote steden.

Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
		<p>In aanvulling daarop en als uitvloeisel van de motie heeft de Minister met wethouder Van der Horst van Amsterdam afgesproken dat de vier steden hun wensen met betrekking tot taxibeleid in rij en gelid zetten, met name daar waar zij vinden dat landelijke regelgeving een obstakel is. In een gezamenlijke werkgroep zullen VenW en de steden deze wensen vervolgens doornemen. Binnenkort zal de Kamer geïnformeerd worden over de voortgang en effecten van de intensieve controles in de G4 die vanaf 1 januari 2006 zijn gestart. De G4 hebben in hun brief van 7 april 2006 laten weten voorlopig niets aan te willen passen.</p>
<p>30 300 XII-26 Motie Van Gent c.s. over het aanbieden van walstroom in havens.</p>	<p>Begrotingsbehandeling 07-12-2005 Tweede Kamer</p>	<p>Bij het aanbieden van walstroom in havens dient onderscheid gemaakt te worden tussen gebruik voor binnenvaart en zeevaart. Voor de binnenvaart is walstroom vaak beschikbaar of relatief eenvoudig beschikbaar te maken. Het havenbedrijf Rotterdam heeft besloten tot het optimaliseren en uitbreiden van walstroomvoorzieningen voor de binnenvaart. Inmiddels kunnen ook bepaalde overheidsschepen (van het havenbedrijf Rotterdam en Rijkswaterstaat) gebruiken maken van walstroom. Verder wordt onderzoek gedaan naar walstroom voor specifieke zeeschepen als cruiseschepen en ferries. Voorts heeft het Havenbedrijf Rotterdam onderzoek gedaan naar het breder gebruik van walstroom op de Euromax-terminal, de nieuwste containerterminal op de Maasvlakte. Uit de kosten-batenanalyse blijkt echter dat tegenover tientallen miljoenen euro's aan investeringen slechts een marginale verbetering optreedt van de luchtkwaliteit. Een struikelblok bij het gebruik van walstroom is het gebrek aan standaardisatie van stroomaansluitingen in de haven en op zeeschepen. Naar aanleiding hiervan heeft Nederland bij de IMO aangedrongen te werken aan een standaardisatie op dit gebied, zodat in de toekomst het gebruik van walstroom wel aantrekkelijker kan worden. Duitsland heeft onlangs twee commissies ingediend voor het standaardiseren van walstroomfaciliteiten.</p>
<p>30 300 A-26 Motie Van Hijum c.s. over het beperken van de overlast van het onderhoudsprogramma voor weggebruikers en bij een verdubbeling van de overlast zorg te dragen voor een betere spreiding van de werkzaamheden.</p>	<p>Begrotingsbehandeling Infrastructuurfonds 07-12-2005 Tweede Kamer</p>	<p>De Minister heeft aangegeven dat zij alles op alles wil zetten om de overlast te beperken. In de brief van 6 december 2005 staat welke maatregelen zij daartoe neemt. De tweede kamer heeft op de 23 mei 2006 de eerste kwartaalrapportage ontvangen.</p>

Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
30 300 XII-24 Motie Hofstra c.s. over prijspalen bij tankstations langs rijkswegen waarop de brandstofprijzen duidelijk staan vermeld.	Begrotingsbehandeling 07-12-2005 Tweede Kamer	De branche stemt in met het eerste voorstel om altijd de benzineprijs bij de pomp zichtbaar te hebben, maar stemt niet in met het tweede voorstel, het plaatsen van prijspalen langs de weg waarop brandstofprijzen van komende stations zijn aangegeven. Dit leidt tot hoge kosten. In de brief aan de Kamer van 4 juli 2006 stelt de Minister dat ze het eerste deel van de motie zal gaan uitvoeren. Ten aanzien van het tweede deel van de motie volgt er nog een onderzoek naar doelmatigheid en haalbaarheid.
29 644-34 De motie Slob c.s. over een «systemsprong» voor de infrastructuur.	Notaoverleg Nota Mobiliteit 12-12-2005 Tweede Kamer	De motie is overgenomen als extra actie in de Uitvoeringsagenda. De motie leidt derhalve niet tot een wijziging in de PKB. In het najaar van 2006 ontvangt de Kamer een notitie over de ins en outs van landelijke invoering van 25Kv en ERTMS.
30 300 A-31 De motie Verdaas c.s. over het verbreden van de huidige studies naar alternatieve oplossingen voor de ontsluiting van Almere tot een integrale netwerkanalyse	Notaoverleg MIT SNIP projectenboek 2006 12-12-2005 Tweede Kamer	De Minister deelt de mening dat de gewenste groei van Almere niet los is te zien van de ruimtelijke en economische ontwikkelingen in een groter gebied. Vandaar dat in het Noordvleugel-programma de ruimtelijk-economische ontwikkeling in samenhang wordt gezien met de verschillende projecten (waaronder de ontwikkeling van Almere) en die integraal afgewogen wordt. Daarnaast wordt momenteel met Almere gewerkt aan een verkenning in de vorm van een business-case, waarin de verschillende verstedelijkingsmodellen worden verkend, onder meer in relatie tot eventuele ontwikkelingen in het IJmeer. De motie vraagt ook om de mogelijkheden voor noodwetgeving te onderzoeken. De ervaring leert dat noodwetgeving geen tijdswinst oplevert, omdat de weg daar naar toe de nodige tijd kost. Veel meer bepalend voor het tempo is de bereidheid van bestuurders en politici de noodzakelijke besluiten te nemen over de gewenste ontwikkelingen binnen dit gebied.

Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
30 300 A-48 De motie Hofstra/Mastwijk over het versneld aanpakken van de oplossingen voor een aantal concrete knelpunten op het gebied van fysieke infrastructuur.	Notaoverleg MIT SNIP Projectenboek 2006 12-12-2005 Tweede Kamer	In samenwerking met de regio wordt een financieringsplan opgesteld voor de doortrekking van de A15 (Ressen) naar de A12. De verwachting is dat het financieringsplan in het voorjaar 2006 zal zijn afgerond, zodat vervolgens de planstudie kan starten. De hoogte van de bijdragen van regio en rijk is afhankelijk van de mogelijkheden van tol en PPS. Inzake de A2 Maasbracht-Geleen is tijdens het bestuurlijk overleg over het MIT 2006 afgesproken om te onderzoeken wat de mogelijkheden zijn voor de versnellingsprijs. Op dit moment is nog geen taakstellend budget vastgesteld, maar is het project opgenomen in het totale investeringspakket voor de periode 2015–2020. Het onderzoek naar de versnellingsprijs zal medio 2006 gereed zijn. Een en ander is gemeld bij brief van 7 februari 2006.
29 644-27 De motie Hofstra c.s. over een zowel absolute als relatieve verhoging van de bijdrage uit het FES aan het Infrastructuurfonds.	Notaoverleg Nota Mobiliteit 12-12-2005 Tweede Kamer	Deze motie is meegenomen in het kader van het advies dat de Studiegroep Begrotingsruimte medio 2006 is uitgebracht ten behoeve van het nieuwe regeerakkoord.
30 300 A-37 De motie Mastwijk c.s. over het zo spoedig mogelijk aanmelden van de A1-corridor voor TEN-subsidie.	Notaoverleg MIT SNIP Projectenboek 2006 12-12-2005. Tweede Kamer	De A1 behoort al tot de internationale TEN-verbindingen. VenW onderzoekt op dit moment voor welke delen van de A1 TEN-subsidie kan worden aangevraagd. Zij ziet de motie als een ondersteuning van deze inspanningen.
30 300 A-40 De Motie Van der Ham over onderzoek naar de effecten voor luchtkwaliteit van het Klagenfurttracé.	Notaoverleg MIT SNIP Projectenboek 2006 12-12-2005 Tweede Kamer	Er zijn tussen 2001 en 2005 meerdere luchtonderzoeken uitgevoerd, voor de diverse fasen in de Tracéwet-procedure voor de A74. In deze onderzoeken zijn de effecten van de aanleg van de plateauvariant en de Klagenfurtvariant, voor het hele studiegebied onderzocht. Dit studiegebied bevat de A74, de aanliggende wegvakken op de A73 (met knooppunt Zaarderheiken), de A67 en de Klagenfurtlaan. In de komende maanden zullen deze onderzoeken ten behoeve van het ontwerp-tracébesluit (OTB) voor het Plateautracé geactualiseerd worden. Daarbij zal op verzoek van de Tweede Kamer ook een actualisatie van het onderzoek voor het Klagenfurttracé plaatsvinden. Onderdeel is het in kaart brengen van de mate van normoverschrijding en het effect van de A73 en de A74 op de wegen tussen Zaarderheiken en de Zuiderbrug. Daarvoor wordt gebruik gemaakt van de meest actuele verkeersprognoses en achtergrondconcentraties die in de directe omgeving van de toekomstige A74 worden gemeten.

Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
30 300 A-32 De motie Hofstra c.s. over het vóór invoering van een versnellingsprijs en het heffen van tol stellen van duidelijke kaders waaraan voldaan moet worden.	Notaoverleg MIT SNIP Projectenboek 2006 12-12-2005 Tweede Kamer	Op dit moment worden de uitgangspunten uitgewerkt die zijn gesteld in de Nota Mobiliteit en door het Platform-Nouwen. Voor projecten die met de versnellingsprijs of tol in de tijd naar voren gehaald kunnen worden, moeten uiteraard duidelijke kaders komen. Voor de versnellingsprijs kan dat met een aantal relatief kleine aanpassingen van de huidige Wet bereikbaarheid en mobiliteit (Wbm). Met die wetswijziging wil de Minister de mogelijkheid creëren een «versnellingsstarief» aan de weggebruiker te vragen voor de kosten van de versnelde aanleg van infrastructuure projecten. Ook voor het «toltarief» als instrument voor de financiering van nieuwe weginfrastructuur zullen enkele bepalingen in de Wbm worden aangepast, zodat ze in lijn zijn met de Nota Mobiliteit. Het voorstel van wet is op 27 juni 2006 aan uw Kamer aangeboden.
29 644-28 De motie Hofstra c.s. over het zo spoedig mogelijk op de juiste capaciteit brengen van de hoofdverbindingssassen.	Notaoverleg Nota Mobiliteit 12-12-2005 Tweede Kamer	In de Nota Mobiliteit is verwerkt dat gegeven de prioriteit voor deze hoofdverbindingssassen, op pagina 146, in de paragraaf «Benutten en uitbreiden capaciteit HWN» toegevoegd dat wetgeving en procedures bij aanleg van nieuwe wegen zullen worden vereenvoudigd. Daar is eveneens aandacht besteed aan het streefbeeld voor hoofdverbindingssassen van 2x3 rijstroken. Ontvlechting tussen lokaal- en langeafstandsverkeer is als oplossing voor congestie op hoofdverbindingssassen rond stedelijke gebieden aangegeven in de tweede alinea van deze paragraaf. Dit wordt meegenomen in een op te starten onderzoek naar doelgroepstroken, zoals toegezegd bij de kamerbehandeling van de Nota Mobiliteit. Tot slot heeft de Minister in de paragraaf «Beheer en onderhoud», de koppeling tussen onderhoud en geplande uitbreidingen aangegeven. Het jaarlijkse MIT geeft de nadere invulling aan van de uit te breiden infrastructuur en de tijdsplanning daarvan.

Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
29 644-53 De Motie Van Hijum c.s. over netwerkanalyses voor een integrale en effectieve aanpak van verkeersknelpunten	Notaoverleg Nota Mobiliteit 12-12-2005 Tweede Kamer	De netwerkanalyses worden uitgevoerd in samenwerking tussen rijk en regionale partijen in het gebied. Tijdens het Bestuurlijk Overleg MIT 2006 van november 2005 heeft de Minister met de regionale bestuurders afgesproken de netwerkanalyses op 1 augustus 2006 af te ronden. Daarna zullen op basis van de resultaten van de netwerkanalyses in oktober 2006 bestuurlijke overleggen plaatsvinden. De Minister heeft de Kamer een brief gestuurd, waarin wordt ingegaan op de stand van zaken rond alle netwerkanalyses. Daarnaast zullen de resultaten van alle uitgevoerde netwerkanalyses rond Prinsjesdag aan de Kamer worden aangeboden. Rond 1 november 2006 wordt de Kamer geïnformeerd over de gezamenlijke afspraken die in de verschillende bestuurlijke overleggen worden gemaakt.
29 984-39 Motie Slob c.s. over de stations Arnhemuiden, Kapelle-Biezelingen en Krabbendijke	VAO Dienstregeling 2007 16-03-2006 Tweede Kamer	De NS heeft de Staatssecretaris toegezegd het overleg met de regio over alternatieven voor de voorgenomen sluiting van de drie stations te zullen voortzetten. Momenteel wordt dit overleg gevoerd. De Staatssecretaris volgt deze ontwikkelingen nauwgezet. Mocht NS na dit overleg met de Zeeuwse regio's uiteindelijk voorstellen om de stations per 2008 alsnog te sluiten dan dient NS hiertoe een ontheffingsverzoek bij de Staatssecretaris in te dienen. Zij zal dit verzoek dan conform artikel 13 lid 3 van de vervoerconcessie toetsen.

Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
29 984-33 Motie Dijkema c.s. over toetsing van de dienstregeling 2007	VAO Dienstregeling NS 16-03-2006 Tweede Kamer	<p>De Staatssecretaris stelt in haar brief aan de Kamer van 27 april 2006 dat zij zeer hecht aan een goed overleg tussen NS en decentrale overheden en dat zij toeziet op naleving van artikel 25 van de vervoersconcessie. Zij heeft met haar eigen oordeel over de ontwerpdienstregeling gewacht totdat zij inzicht had in de wijze waarop NS met de regionale adviezen was omgegaan. Vervolgens is zij o.a. op basis van de conceptreactie van NS op het Locov-advies en de kamermoties het gesprek met NS aangegaan. De Staatssecretaris heeft geconstateerd dat vanaf de start van de opstelling van het ontwerp voor de dienstregeling 2007 decentrale overheden intensief bij dit proces zijn betrokken. Dit overleg heeft invloed gehad op de ontwerpdienstregeling van NS. Gezien de soms tegenstrijdige wensen van de partijen heeft NS keuzes moeten maken. Over een aantal keuzes vindt nog overleg tussen NS en de decentrale overheden plaats. De concessie verplicht NS om in het vervoerplan de naar voren gebrachte zienswijzen nader te omschrijven en afwijkingen te motiveren. Mede op basis hiervan zal de Staatssecretaris de dienstregeling dan ook definitief toetsen. Betreffende het toetskader van de dienstregeling wordt rekening gehouden met de uitgangspunten van de Nota Mobiliteit. Het in de motie aangehaalde uitgangspunt dat hoogwaardig openbaar vervoer de ruimtelijke ontwikkeling en inrichting in de stedelijke netwerken ondersteunt en in goede banen leidt, wordt nader uitgewerkt in de Nota Mobiliteit met het tijdig en passend ontsluiten van nieuwbouwlocaties. Voor het treinvervoer betekent dit eventueel aanleg van een nieuw station. In de dienstregeling 2007 is in de opening van diverse stations voorzien.</p>

Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
29 984-40 Motie Slob c.s. over de invloed van gerichte infrastructurele maatregelen op de dienstregeling na 2007	VAO Dienstregeling 2007 16-03-2006 Tweede Kamer	De Staatssecretaris stelt in haar brief aan de Kamer van 27 april 2006 dat beperkt meer en slim gekozen infrastructuur in combinatie met de nieuwe opzet van de dienstregeling als invloed heeft dat het spoorstelsel betrouwbaarder wordt en berekend is op groei. De dienstregeling 2007 vormt hiertoe een eerste stap. De dienstregeling wordt vervolgens in 2009 op punten aangepast voor infrastructurele maatregelen die nu al bekend zijn maar rond 2009 worden opgeleverd. Na de oplevering van de Hanzelijn die is voorzien voor 2012, is NS eveneens van plan de dienstregeling aan te passen. Tenslotte worden in het Herstelplan Spoor gerichte infrastructurele maatregelen getroffen. De uitvoering van het Herstelplan Spoor is momenteel in volle gang en beslaat drie fasen. De zogenaamde gerichte infrastructurele maatregelen betreffen de fase 2 en 3 van het Herstelplan Spoor. De definitieve invulling van de tweede fase van het Herstelplan vindt plaats op basis van de Mid-term review die met de Rijksbegroting 2007 aan de Kamer zal worden aangeboden. De specifieke infrastructurele maatregelen voor de tweede fase van het Herstelplan Spoor zijn nog niet vastgesteld waardoor de specifieke invloed op de dienstregeling nog niet bekend is. NS heeft bij het opstellen van de dienstregeling 2007 rekening gehouden met de voorlopige invulling van de tweede fase van het Herstelplan. Indien de definitieve invulling afwijkt en dat gevolgen heeft voor de Dienstregeling 2007, zal de Kamer hierover geïnformeerd worden.
29 984-41 Motie Hofstra c.s. over de reïssnelheid voor het langeafstands-railvervoer	VAO Dienstregeling 2007 16-03-2006 Tweede Kamer	Naar aanleiding van de motie heeft de Staatssecretaris NS gevraagd de reïssnelheden nog eens te heroverwegen. Dit heeft voor het traject Leeuwarden–Zwolle inmiddels tot de afspraak geleid dat de kwestie in zijn totaliteit opnieuw wordt bezien. De Staatssecretaris heeft toegezegd dat ze de ontwikkelingen rond dit overleg nauwkeurig zal volgen. Het verhogen van de reïssnelheid mag overigens niet ten koste gaan van de veiligheid of de doelstelling van de Nota Mobiliteit om groei mogelijk te maken door de betrouwbaarheid – en daarmee de capaciteit – op het bestaande spoornet te vergroten, tegen een redelijke kostendekkingsgraad. Een belangrijk element om dit via de dienstregeling 2007 te verwezenlijken is de harmonisering van reïssnelheden: om die reden wordt van 3 treintypen op het HRN (IC, sneltrein en stoptrein) teruggegaan naar 2 treintypen (IC en Sprinter).

Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
29 984-42 Motie Van Hijum c.s. over de verplichting om de bereikbaarheid van alle landsdelen te garanderen	VAO Dienstregeling 2007 16-03-2006 Tweede Kamer	De Staatssecretaris meldt in haar brief aan de Kamer van 27 april 2006 dat zij bij de toetsing van de dienstregeling de NS zal houden aan de afspraken uit de concessie. De Staatssecretaris deelt de mening van de Kamer dat er geen substantiële verslechtingen mogen optreden bij de bediening van alle landsdelen. Bij een substantiële wijziging van de dienstregeling is het echter onvermijdelijk dat er reizigers zijn die erop achteruitgaan. Omdat tegenover een verslechtering voor enkele reizigers een verbetering voor vele reizigers kan staan, is het lastig vast te stellen wanneer een substantiële wijziging een verslechtering is. Het is in eerste instantie de verantwoordelijkheid van NS om hiertussen een balans te vinden. NS zoekt op onderdelen nog naar de optimale mix tussen de vervoervraag van decentrale overheden enerzijds en het vervoeraanbod van NS anderzijds. Specifiek voor Zeeland geldt dat NS benadrukt dat het sluiten van de drie stations de bereikbaarheid van de Zeeuwse steden (Goes, Middelburg en Vlissingen) verbetert en dat hiermee de dalende tendens op deze lijn in vervoersgroei wordt omgezet. De Staatssecretaris heeft de NS gevraagd het overleg met de regio voort te zetten over alternatieven voor het sluiten van de drie stations (Arnhem, Kapelle-Biezelinge, en Krabbendijke). Ook voor de spoorlijn Leeuwarden-Zwolle heeft de NS niet de intentie het bedieningsniveau te verslechteren. Er zijn immers ook plaatsen in de regio die de wijzigingen toejuichen.
30 321-10 Motie Dijkstra over een structurele extra handavingsinzet op het straattaxivervoer	Debat wijziging wet personenvervoer 2000 i.v.m. transparante tarieven voor taxivervoer 06-04-2006 Tweede Kamer	Er wordt een handavingsplan opgesteld, hierover is de Kamer op 10 april 2006 geïnformeerd. In deze brief wordt ook ingegaan op hoe de Inspectie het plan gaat invullen. Daarnaast worden er deelconvenanten opgesteld op het gebied van handhaving, tussen de politie en de Inspectie.
30 421-4 Motie van der Ham cs. over aanvullend onderzoek naar de ontwikkeling van openbaar vervoer in plattelandsgemeenten	VAO Evaluatie Wet Personenvervoer 2000 27-04-2006 Tweede Kamer	De Minister zal de Kamer conform de motie in ieder geval voor de begrotingsbehandeling 2006 over de uitkomsten informeren.
30 195-11 Motie Van Lith/Boelhouwer over een concreet uitvoeringsprogramma	VAO Noordzee 27-04-2006 Tweede Kamer	Op ambtelijk niveau is er interdepartementaal een concept uitvoeringsprogramma opgesteld, het definitieve uitvoeringsprogramma zal in september naar de Kamer gestuurd worden.
27 658-28 De motie van Hijum c.s. over nadere verkenning van de HST-variant	Hoofdpijnendebat Zuiderzeelijn 01-06-2006 Tweede Kamer	Deze motie wordt uitgevoerd. Een brief hierover zal eind augustus naar de Kamer gaan.

Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
30 101 en 30 098-11 Motie van de leden Haersma Buma en Van der Staaij inzake de Wet bestuurlijke boete fout parkeren en andere lichte verkeersovertredingen	Plenaire behandeling Wijziging Wegenverkeerswet 1994 ivm invoering bestuurlijke boete fout parkeren en andere lichte verkeersovertredingen 14-06-2006 Tweede Kamer	Gelet op de stand van zaken rond het wetsvoorstel bestuurlijke boete fout parkeren en het wetsvoorstel bestuurlijke boete overlast in de openbare ruimte (aanhouding stemming over wetsvoorstellen in verband met het feit dat deze in de versie zoals de voorstellen van wet luiden na de daarin tot en met 20 juni 2006 aangebrachte wijzigingen om advies zijn voorgelegd aan de Raad van State) ligt een en ander stil.
30 080-13 motie Van Lith over schadeloosstelling van agrarische ondernemers i.h.k.v. PKB ruimte voor de Rivier	Nota overleg PKB Ruimte voor de Rivier 19-06-2006 Tweede Kamer	In de komende jaren zal de schadeloosstelling worden uitgewerkt, de Kamer zal op de hoogte gehouden worden middels de voortgangsrapportages, de eerstvolgende verschijnt in oktober 2006.

Toezeggingen

Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
De SAB zal in de toekomst de rol van nationaal instituut vervullen en daarvoor gefinancierd worden door VenW, onafhankelijk van de subsidieafbouw. De Minister zal de Kamer informeren over de ontwikkelingen hieromtrent.	AO Binnenvaart 13-12-2001 Tweede Kamer	Het Kabinet heeft op 14 februari 2003 besloten om de subsidie aan de Stichting Scheepsafvalstoffen Binnenvaart (SAB) voort te zetten op een niveau van 80% van de oorspronkelijke subsidie, totdat het Scheepsafvalstoffenverdrag (SAV) in werking treedt. Dit verdrag is geratificeerd op 15-09-2005. Enkele lidstaten moeten nog ratificeren. De SAB heeft in 2003 ter compensatie van de subsidie-vermindering een aantal maatregelen getroffen. Deze maatregelen hebben geleid tot een spectaculaire afname van de ingezamelde hoeveelheid oliehoudend afvalwater. Onderzoek van de Inspectie Verkeer en Waterstaat heeft uitgewezen dat het overgrote deel van de afname kan worden toegeschreven aan beter gedrag en meer verantwoorde afvalhuishouding. Een toename van illegale lozingen is niet waargenomen. Momenteel wordt gewacht op rectificatie door België. Naar verwachting treedt het verdrag de tweede helft van 2007 in werking. Acties lopen om SAB een rol te geven als nationaal instituut. Te zijner tijd zal de Kamer worden geïnformeerd.
Naar verwachting zal in september 2003 een wetsvoorstel over de aansprakelijkheid voor wateroverlast voortvloeiend uit overheidshandelen (Wijz. van de Wet op de waterhuishouding) aan de Kamer worden aangeboden.	Begrotingsbehandeling VenW 07 en 12-11-2002 Tweede Kamer Begrotingsbehandeling Eerste Kamer 19-04-2004	In de 3e week van mei 2005 is het wetsvoorstel gemeentelijke watertaken naar de Raad van State (RvS) gegaan voor advies. Eind augustus 2005 is het advies van de RvS ontvangen, hetgeen leidt tot een aanpassing van het aangeboden wetsvoorstel. Medio 2006 zal het voorstel aan de TK worden aangeboden.
Met de regio is afgesproken dat na het verschijnen van de Trajectnota/MER in 2004 een standpunt ingenomen zal worden over de toekomstige infrastructurele situatie van de N31.	NO MIT 08-12-2003 en 15-12-2003 Tweede Kamer	De door de gemeente Leeuwarden uitgevoerde Trajectnota/MER is na opgelopen vertraging uiteindelijk 20-01-2006 ter visie gegaan. De inspraaktermijn is op 20-05-2006 beëindigd. In het najaar van 2006 zal het standpunt worden bepaald door de Ministers van VenW en VROM. In het MIT 2006 is een bedrag van € 185 mln (incl. € 33 mln BLD-bijdrage) gereserveerd.
Het regioplan BOSE moet worden getoetst op oplossingsvermogen en de Tweede Kamer zal hierover worden geïnformeerd.	NO MIT 08-12-2003 en 15-12-2003 Tweede Kamer	De provincie Noord-Brabant heeft medio 2005 een voorstel ingediend. Het gaat daarbij om een regionaal/ lokaal probleem. Overleg met regio is nog gaande over bijdrage VenW. Hierna kan de Tweede Kamer worden geïnformeerd.

Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
De Minister zal zodra de Tracé/MER-procedures A4 Delft-Schiedam zijn afgerond bij de Kamer terugkomen alvorens een besluit tot uitvoering wordt genomen.	NO MIT 08-12-2003 en 15-12-2003 Tweede Kamer	In mei 2006 is de Kamer geïnformeerd dat alleen het A4-alternatief in studie blijft. De inzet van de Minister én die van de provincie is erop gericht om nog vóór de zomer 2006 een bestuursakkoord te sluiten om de planning van een (O)TB nog deze kabinetperiode gezamenlijk te bereiken. Brief van 16-06-2006 aan TK en Provincie Zuid-Holland over A4-alternatief. Het IODS-akkoord is gesloten op 23 juni 2006, de Kamer is hiervan op de hoogte gesteld op 3 juli 2006.
Aanpassing van wetgeving WP 2000 zal worden voorbereid	AO Concurrentie in het stadsvervoer 28-04-2004 Tweede Kamer	Wetgevingaanpassing is gestart en valt uiteen in twee wetsvoorstellen. Het eerste wetsvoorstel over de aanbestedingsverplichting in het openbaar vervoer in het algemeen is op 28 juni jl. in werking getreden. Het tweede wetsvoorstel over de bijzondere positie van gemeentelijke vervoerbedrijven is 23 maart 2006 aan de Raad van State aangeboden. Het enigszins aangepaste wetsvoorstel (n.a.v. het advies) zal te samen met het advies in augustus 2006 aan de Koningin worden aangeboden.
Het pakket maatregelen dat is ontwikkeld om de veiligheid van bestelauto's te vergroten, zal 1 jaar worden toegepast. Daarna zal bekeken worden of er een aanpassing van de keuringsfrequentie voor bestelauto's wel kan bijdragen aan een verhoging van de veiligheid. Wellicht kan de technische staat van de auto worden meegenomen in de rapporten die worden gemaakt van ongevallen.	AO Evaluatie APK 25-05-2004 Tweede Kamer	Met de brief aan de Tweede kamer van 5 oktober 2005 heeft de Minister aangegeven eerst het pakket maatregelen, dat is ontwikkeld om de veiligheid van bestelauto's te vergroten, een jaar te zullen toepassen alvorens een uitspraak te doen over eventuele wijziging van de keuringsfrequentie van bestelauto's.
De Staatssecretaris zegt de Kamer toe IPO, Unie en VNG te zullen vragen of zij willen nagaan wat de mogelijkheden zijn voor een noodfonds voor paalrot (vooral voor oude gevallen). Verder zal zij nagaan in hoeverre vaarwegbeheer kan worden meegenomen in de Integrale Waterwet. Zij zal de Staatssecretaris van VROM de gevoelens van de Kamer doorgeven ten aanzien van het waterketentarief.	AO Hoofdpijnen Integratie Waterwetgeving 12-10-2004 Tweede Kamer	T.a.v. de planning Waterwet is de planning het wetsvoorstel in 2006 naar de Kamer te sturen. En marge van de Milieuraad op 14-10-2004 heeft de Staatssecretaris aan de Staatssecretaris van VROM de gevoelens van de TK doorgegeven t.a.v. het waterketentarief.
Er moet binnen 2 jaar een verbod op bullbars komen als de EU-regels dat mogelijk maken.	AO Verkeersveiligheid 13-10-2004 Tweede Kamer AO Verkeersveiligheid 26-10-2005 Tweede Kamer	Op 26-10-2005 is de desbetreffende richtlijn uitgekomen (2005/66/EG). Vanaf 25-05-2007 mogen geen auto's meer in het verkeer worden gebracht met een niet goedgekeurde bullbar en mogen geen niet goedgekeurde bullbars meer worden verkocht voor montage achteraf. Er zal een voorstel voor wijziging van het Voertuigreglement in deze zin worden gemaakt.
Minister zegt TK toe de weerslag van het overleg terzake van de Zuiderzeelijn dat tussen haar Ministerie en de Cie MER reeds gaande is, schriftelijk aan de TK te doen toekomen.	AO Zuiderzeelijn 14-10-2004 Tweede Kamer	Gesprekken hebben plaatsgevonden in 2002, 2003 en 2005. De commissie MER is inmiddels om een schriftelijk advies gevraagd met betrekking tot de strategische milieubeoordeling (SMB).

Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
		<p>Advies kent 3 onderdelen: reikwijdte en detailniveau (november 2005); voortoets concept SMB (februari 2006); toets SMB (mei 2006).</p> <p>Tweede Kamer wordt in het najaar 2006 geïnformeerd over uitkomsten in combinatie met de definitieve structuurvisie.</p> <p>Brief uit 20-01-2006 met betrekking tot probleemanalyse Zuiderzeelijn. Een verslag van het gesprek met het Critical Review Team (CRT) is meegestuurd.</p>
De IG heeft aangegeven dat het de bedoeling is dat er per domein uitgeschreven werkwijzen komen (met de hoofdlijnen op 2A4) en heeft de belofte van de Minister gememoreerd dat belangrijke wijzigingen zullen worden afgestemd met de Kamer.	AO met IG over Jaarwerkplan 2005 17-11-2004 Tweede Kamer	Het Toezichtarrangement (TA) Rail is reeds naar de Kamer gestuurd. Ook het visiedocument (TA) Koopvaardij is eind 2005 naar de Kamer gestuurd en met de Kamer besproken op 1 februari 2006. De overige TA's volgen conform de planning in het «Meerjarenprogramma Toezicht in Beweging» in de periode 2006–2008.
De Staatssecretaris zegt de Kamer toe een toelichting op te stellen op de (werk)relatie met de Raad voor de transportveiligheid. In mei 2006 komen IVW, ProRail en NS met een protocol voor de samenwerking en rolverdeling bij het uitvoeren en publiceren van ongevalsonderzoeken.	AO VKC VenW met IG inzake Jaarwerkplan 2005 17-11-2004 en AO Spoorveiligheid 22-02-2006 Tweede Kamer	De Onderzoeksraad voor Veiligheid is de opvolger van de RvTV. Het afstemmingsprotocol OvV Rijksinspecties, dat ziet op het regelen van de relatie tussen de huidige OvV en de Rijksinspecties, is gereed. Dit protocol is op 20 juni 2006 door de OvV en de verschillende Rijksinspecties worden getekend. Protocol met ProRail NS worden zomer 2006 verwacht. Een brief hierover aan de Kamer is in voorbereiding.
De Minister zegt toe opdracht te geven aan de Inspectie om samen met de verkeersleiding van ProRail een procedure op te stellen om inzichtelijk te maken hoe een trein naar een plaats kan worden gedirigeerd waar die geen schade kan aanrichten en in de buurt waarvan in ieder geval geen mensen zijn.	Mondelinge vragenuur 23-11-2004 Tweede Kamer	ProRail heeft de eerste fase van het betreffende onderzoek uitgevoerd en recentelijk hierover gerapporteerd. Na inbreng van VenW wordt het rapport nu herzien. Naar verwachting zal het rapport dit najaar door de Minister aan de TK kunnen worden toegezonden.
De Minister zegt toe zich in te zetten voor een passende oplossing als ROA en NS niet tot een oplossing komen over bediening van station Purmerend–Weidevenne.	AO Concessies 16-12-2004 Tweede Kamer	Op 13 juli 2006 is de Samenwerkingsovereenkomst Noordvleugel Spoorsector ondertekend. Deze samenwerkingsovereenkomst gaat over de bouw en verplaatsing van stations, spoorinfrastructurele maatregelen en over de dienstregeling. Tegelijkertijd en gerelateerd aan de samenwerkingsovereenkomst heeft NS een bedieningsgarantie afgegeven voor een aantal stations waaronder station Purmerend–Weidevenne. De bedieningsgarantie geldt per 9 december 2007.

Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
De Staatssecretaris zal in overleg met het IPO bezien of de Commissie Tommel na 2005 voortgezet moeten worden en indien dit het geval blijkt te zijn, de Commissie uitbreiden met een vertegenwoordiger uit het bedrijfsleven.	AO Bouwgrondstoffen 29-3-2005 Tweede Kamer	Begin 2006 is besloten de Commissie Tommel tot en met 2009 te continueren. De samenstelling van de Commissie wijzigt niet (IPO had bezwaar tegen uitbreiding). De Kamer zal hierover worden geïnformeerd in de eerstvolgende voortgangsrapportage. De betrokkenheid van het bedrijfsleven zal worden vergroot door participatie in de totstandkoming van de jaarlijkse rapportages.
De Minister zegt toe de Kamer een brief te sturen inzake de resultaten van de proef met de speekseltest in Gelderland Zuid/Kreis Kleve daarbij wordt opgemerkt dat het zal worden meegenomen in het lopend Europees onderzoek (ROSITA 1 en 2) en proef mogelijk wordt uitgerold over Nederland.	VAO wijziging wegenverkeerswet 0,2 promille alcohol verbod beginnende bestuurders 06-04-2005 Tweede Kamer	In de brief aan TK van 07-06-2005 is ingegaan op de resultaten van de proef in Gelderland. Tevens is aangegeven eerst de resultaten van het ROSITA-project af te wachten; die resultaten komen begin 2006 beschikbaar. Brief naar de Kamer volgt najaar 2006.
Toezegging Minister om eind 2005 met de Kamer van gedachten te wisselen over de evaluatie van het Witboek.	AO Transportraad 13-04-2005 Tweede Kamer AO Transportraad 23-06-2005 Tweede Kamer	De Evaluatie Witboek is in juni 2006 beschikbaar gekomen en de Kamer zal dit najaar een brief met het kabinetsstandpunt ontvangen.
De Minister zegt toe de wijzigingsovereenkomst HSA-Staat (met daarin update gegevens) vertrouwelijk aan de Kamer te sturen.	AO HSL-Zuid 20-04-2005 Tweede Kamer	VenW en NS hebben operationele afspraken gemaakt over de invulling van de wijzigingsprocedure uit de concessieovereenkomst. HSA heeft hierna een voorstel tot wijziging van de concessieovereenkomst ingediend in verband met de met België gemaakte afspraken over de treindienst Den Haag–Breda–Antwerpen–Brussel. Ook de gewijzigde reistijden in België komen in het voorstel tot wijziging van HSA terug. Het wijzigingsvoorstel van HSA wordt beoordeeld conform de afgesproken operationele afspraken. Hiertoe is een bindend adviesprocedure gestart. Afronding van de wijzigingsprocedure wordt verwacht midden 2006.
De Minister zegt toe om bij een akkoord van vervoerders de samenwerkingsovereenkomst HSA-NMBS (vertrouwelijk) over drie maanden naar de Kamer te sturen.	AO HSL-Zuid 20-04-2005 Tweede Kamer	De vervoerders HSA en NMBS zijn nog bezig met afronding van de samenwerkingsovereenkomst. Wanneer deze gereed is zal deze aan de Staat worden toegezonden ter beoordeling. Daarna kan de samenwerkingsovereenkomst (vertrouwelijk) ter inzage aan de TK worden gezonden.
De Minister geeft aan dat de komende periode wordt onderzocht wat het effect is van het invoeren van maximale snelheid van 80-km op autosnelwegen rond de 4 grote steden op de luchtkwaliteit, de veiligheid en de bereikbaarheid, en dit te combineren met een onderzoek naar compact rijden op dezelfde locaties, af te ronden begin 2006.	AO Luchtkwaliteit 26-4-2005 Tweede Kamer	Bij brief van 11 juli 2006 is de Kamer gemeld dat de evaluatie in een afrondende fase is. Naar verwachting zal de Kamer de evaluatie in september 2006 worden toegestuurd.

Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
De Minister zegt toe een vergelijking te laten opstellen van de tarieven die in Rotterdam gehanteerd worden met de range Antwerpen, Le Havre en Hamburg.	AO Nota Zeehavens 18-05-2005 Tweede Kamer	Bij brief van 23-01-2006 laat de Minister aan de Kamer weten dat in opdracht van de Europese Commissie een onderzoek uitgevoerd wordt naar de publieke financiering van infrastructuur in de Europese zeehavens. De brief met daarin een vergelijking van de tarieven is op 6 juli 2006 aan de Kamer gezonden.
De Minister beziet de mogelijkheid om een loket in te richten voor het verlenen van vergunningen voor alle havengebieden.	AO Nota Zeehavens 18-05-2005 Tweede Kamer	Het initiatief inzake de pilot projecten CORUS en aanlanding LNG Eemshaven loopt. In samenwerking met de Nationale Havenraad is aan de Erasmus Universiteit opdracht gegeven om een onderzoek uit te voeren naar de vigerende havenregelgeving, in het bijzonder naar de vergunningenproblematiek. N.a.v. de eerste onderzoeksresultaten heeft op 20-04-2006 een eerste stakeholdervergadering plaatsgevonden. Uiterlijk begin augustus wordt het definitieve onderzoeksrapport verwacht waarna een tweede stakeholdervergadering zal volgen. Planning: oktober 2007.
De Staatssecretaris zegt toe de projectorganisatie Maaswerken de opdracht te geven tot het maken van een zogenaamd plan B voor de Grensmaas. Dat plan werkt opties/scenario's uit voor kadeverhoging, voor het geval de huidige besluitvorming over de Grensmaas niet mogelijk blijkt. Over één jaar zal het plan gereed zijn en wordt er in de VGR melding van gemaakt.	AO Zandmaas en Grensmaas 18-05-2005 Tweede Kamer	Naar verwachting is totale Plan B gereed medio juni 2006. Het waterschap Roer en Overmaas wordt door Maaswerken betrokken bij de uitwerking van het plan. De eerste contouren van het plan behelzen minimale voor de hoogwaterveiligheid noodzakelijke kadeverhogingen in combinatie met rivierverruiming.
De Minister zegt toe over ca 2 jaar terug te kijken op de grote projecten (VGR, hoe de informatie, betrokkenheid TK e.d.).	Plenair debat TCI 07 en 08-06-2005 Tweede Kamer	Medio 2007 zal deze toezegging gestand worden gedaan.
De Minister zegt toe dat in de studie naar het wegontwerp in relatie tot de Zuidas wordt meegenomen of (met een aanleg van 2 x 5 rijstroken) scheiding van lokaal/doorgaand verkeer te realiseren is.	AO Project Zuidas 15-06-2005 Tweede Kamer	De Minister neemt dit mee in de Trajectnota/MER die naar verwachting in het najaar 2006 gereed is en aan de Kamer wordt aangeboden met de andere voor de Zuidas op te leveren relevante studies.
De Staatssecretaris zal de Kamer informeren over het besluit over uitvoeringsvolgorde in de aanpak van zwakke schakels en de criteria die daarbij een rol hebben gespeeld.	AO Planstudies prioritaire zwakke schakels kust 22-06-2005 Tweede Kamer	Deze informatie over de zwakke schakels wordt tegelijkertijd met het Hoogwaterbeschermingsprogramma in het najaar van 2006 naar de TK gestuurd.
Toegezegd wordt de Kamer een brief te sturen over de mogelijkheden van voorfinanciering en rentevoortfinanciering en de mogelijke projecten in Nederland waar deze financieringsmethode zou zijn toegepast.	AO Planstudies prioritaire zwakke schakels kust 22-06-2005 Tweede Kamer	Financiën zal, mede namens VenW najaar 2006 de Kamer hierover informeren.
De Kamer ontvangt aan het einde van 2005 een terugkoppeling van de Staatssecretaris VenW en de Minister van BZK over de actie om inzicht te krijgen in rampenplannen en risicokaarten voor overstromingen.	AO VGR Water in Beeld 2005 8-9-2005 Tweede Kamer	BZK heeft het voortouw.

Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
De Minister zegt toe te onderzoeken of er een overkoepelend centrum kan komen dat de treinloop over kan nemen bij calamiteiten.	Mondelinge vragenuur 04-10-2005 Tweede Kamer	Eerste rapport is afgerond en aan de Kamer verzonden op 2 december 2005. ProRail is bezig met de nadere analyse. Deze wordt augustus dit jaar verwacht. Daarna zal de Kamer worden geïnformeerd.
De Staatssecretaris zegt toe een extern onderzoek te starten naar de mogelijkheden en effecten van privatisering van rijksbaggerdepots en de Kamer zal hierover bericht ontvangen.	AO Kabinetsstandpunt Waterbodems 12-10-2005 Tweede Kamer	Extern onderzoek is eind 2006 gereed. Door het Europees aanbesteden is het niet mogelijk om het onderzoek voor de zomer te houden. De Kamer is hierover bij brief van 9 mei 2006 geïnformeerd.
De Minister zegt toe de Kamer in te lichten over het resultaat van het overleg tussen VW en de MAG over de aanpassing van vangrails.	AO Verkeersveiligheid 26-10-2005 Tweede Kamer	In het AO Moties van 26 april 2006 heeft de Minister aangegeven dat het gesprek met MAG loopt. Gezamenlijk onderzoek (naar waar vangrails moeten worden aangepast) wordt momenteel voorbereid. In 2006 worden concrete maatregelen vastgesteld. Uitvoering in periode t/m 2010.
Toegezegd wordt t.a.v. drugs de volgende acties te ondernemen: opnemen in theoriedeel rijexamen contact met OCW over aanpak drugsproblematiek bij jongeren op school contact met TeamAlert over aanpak drugsproblematiek bij jongeren in uitgaansgelegenheden voorlichting alleen in combinatie met handhaving indien tester in gebruik is.	AO Verkeersveiligheid 26-10-2005 Tweede Kamer	<ul style="list-style-type: none"> – CBR is gevraagd een voorstel te doen voor de invulling van het nieuwe theorie-examen en is daarbij gevraagd ook het onderwerp «drugs in het verkeer» te betrekken; – TeamAlert komt medio 2006 met voorstel hoe het probleem drugs bij jongeren onder de aandacht kan worden gebracht; – In het project «doorlopende leerlijnen» ten behoeve van het voortgezet onderwijs is een module alcohol en drugs opgenomen. <p>Voortgang wordt aan de Tweede Kamer gemeld nadat meer informatie van CBR en TeamAlert is ontvangen.</p>
De staatssecretaris zegt toe dat in de loop van 2006 een update van de economische gegevens van de belangrijkste gebruiksfunctie zal volgen.	AO Integraal Beheerplan Noordzee 2015 27-10-2005 Tweede Kamer	De toegezegde update is onderdeel van een breder RWS/DGW project. De resultaten zijn volgens huidige planning eind 2006 beschikbaar.
Voor de behandeling van de begrotingen LNV en VenW komt er voor het jaar 2007 een evaluatie ten aanzien van de tussen najaar 2005 en het najaar 2006 extra aangelegde wandelmogelijkheden, waarbij specifiek ingegaan wordt op openstelling van oeverpaden door waterschappen, openstelling oeverpaden door Rijkswaterstaat, 1000 km wandelpad over boerenland in cofinanciering met provincies, opheffen knelpunten Pieterpad, bestrijden van barrièrewerking rijksinfrastructuur, veilige openstelling spoorwegovergangen voor wandelaars.	VAO Wandelbeleid 08-11-2005 Tweede Kamer	Begin september 2006 gaat er een brief van LNV en VenW naar Kamer.
De Staatssecretaris zegt de Kamer toe een aanpassing van artikel 5.3 van de Wet Luchtvaart voor de zomer te bekijken.	AO Wijziging Wet luchtvaart inzake melding voorvallen in de burgerluchtvaart 16-11-2005 Tweede Kamer	Het onderzoek naar mogelijke aanpassing van art. 5.3 Wet Luchtvaart loopt.

Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
De Minister zegt toe dat ze zal nagaan of het technisch mogelijk is om informatie over de punctualiteit per lijn uit te splitsen en op de website van de NS te plaatsen.	AO Uitoefening aandeelhouders NS 01-12-2005 Tweede Kamer	De Minister heeft de wens van de Kamer aan de NS voorgelegd.
De Minister zegt het lid Hofstra toe een wetsaanpassing die een wijziging van de APK mogelijk maakt. Tevens zegt zij toe de frequentie van de APK dan te verlagen voor auto's die na 1 januari 2006 een kenteken hebben gekregen.	Begrotingsbehandeling 07-12-2005 Tweede Kamer	De wet wordt aangepast, zodanig dat een eventuele aanpassing van de APK-frequentie (zo daartoe wordt besloten) op korte termijn kan worden geregeld. Voor een beslissing daarvan wordt gewacht op de uitkomsten van het Europese onderzoek naar APK (afronding voorzien in 2007). Indien dit onderzoek dat verantwoord acht voor de verkeersveiligheid en het milieu, wordt de APK-frequentie zo spoedig mogelijk in 2007 op de Europese norm gebracht (eerst APK voor personenauto's na 4 jaar, daarna elke 2 jaar).
De Minister zegt toe de Kamer eind december 2005 een groslijst van kandidaten (spoordoorsnijdingen) toe te sturen.	Begrotingsbehandeling 07-12-2005 Tweede Kamer	De Minister heeft de Kamer bij brief van 10 januari 2006 laten weten welke criteria zij hanteert voor een eventuele bijdrage voor gemeenten en welk proces zij hierbij voor ogen heeft. Bij brief van 05 juli 2006 heeft de Minister de Kamer laten weten dat zij meer dan 100 aanvragen heeft gekregen met in totaal een overschrijding van 100% op het beschikbare budget. De Minister gaat de aanvragen toetsen en zegt toe aan het eind van het jaar, voor de begrotingsbehandeling de TK te informeren.
De Minister zegt het lid Van der Staaij toe n.a.v. amendement (€ 10 mln Verenfonds) na gesprek met IPO terug te komen bij de Kamer.	Begrotingsbehandeling 07-12-2005 Tweede Kamer	Ambtelijk vooroverleg is in gang gezet. IPO heeft inmiddels uitstel gevraagd voor nader beraad. Begin september 2006 wordt de reactie van IPO verwacht. Wanneer dit is afgerond zal de Tweede Kamer worden geïnformeerd.
De Minister zegt toe een innovatiefonds van € 10 mln in te stellen voor 4 jaar voor binnenvaart en belemmeringen weg te nemen, zoals beperkte multimodale overslag faciliteiten.	Begrotingsbehandeling 07-12-2005 Tweede Kamer	Voor het benutten van het innovatiefonds Binnenvaart van € 10 miljoen zal VenW, in samenwerking met partijen uit de logistieke ketens een structuur opzetten waarmee geborgd wordt dat overheidsmiddelen ten goede komen aan activiteiten en projecten die een innovatieve bijdrage kunnen leveren aan problemen op het terrein van logistiek (w.o. overslag en hoog/laag water), milieu (emissies) en veiligheid (m.n. security). Tevens zal VenW zich laten adviseren over het in te zetten instrumentarium voor financiële steun. Daarbij zal VenW zich nadrukkelijk spiegelen aan hetgeen op dit terrein vanuit het Ministerie van EZ wordt ontwikkeld.

Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
De Raad van State heeft een deel van de beslissing over Eelde vernietigd. Voor dat deel moest een nieuwe MER-procedure worden doorlopen. De Staatssecretaris zegt het lid Hofstra toe dat zij niet van plan is om het contract met Eelde ten bedrage van € 18 mln op te zeggen vanwege deze vertragingen. Zij zegt toe dat dit bedrag voorlopig wordt gehandhaafd, maar het moet wel besteed worden voor het doel waar het voor wordt verstrekt.	Begrotingsbehandeling 07-12-2005 Tweede Kamer	Eind 2006 wordt de toezegging opnieuw bekeken in het licht van de stand van zaken aanwijzingsprocedure.
De Minister zegt het lid Van Gent toe een brief te sturen naar de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders, waarin zij aangeeft dat zij graag zou willen dat zij bij nieuwe schepen rekening houden met een toekomstig gebruik van walstroom.	Begrotingsbehandeling 07-12-2005 Tweede Kamer	Gezien een aantal lopende ontwikkelingen op het gebied van walstroom waar de KVNVR bij betrokken is, acht de Minister het niet meer noodzakelijk om de eind 2005 toegezegde brief te sturen. Het Havenbedrijf Rotterdam onderzoekt momenteel op welke wijze walstroom in een aantal grote havens gebruiksvriendelijker gemaakt kan worden en overweegt nieuwe aansluitpunten te realiseren in de Maashaven. De Kamer is hierover geïnformeerd bij brief van 07-02-2006. Tevens lopen er twee onderzoeken naar de technische mogelijkheden en kosten van walstroom voor resp. grote en kleine zeeschepen. De uitkomsten van genoemde onderzoeken zijn van belang voor de mogelijkheden van het toepassen van walstroom. De KVNVR, havenbedrijven en overheid zijn in voornoemde context regelmatig in gesprek.
De Minister zegt het lid Hofstra toe dat zij volgend jaar begint met een proef om de snelheidsbegrenzers te testen op fraudegevoeligheid en handhaafbaarheid.	Begrotingsbehandeling 07-12-2005 Tweede Kamer	De proef maakt onderdeel uit van het convenant veilig bestelverkeer dat de Minister heeft ondertekend samen met de brancheorganisaties in juni 2005. De eerste fase van de proef is medio april begonnen met een workshop met deelnemende bedrijven, leveranciers van de apparatuur, en de brancheorganisaties. Streven is om begin 2007 resultaten beschikbaar te hebben.
De Staatssecretaris zegt toe de resultaten van de 2e toetsing van de primaire waterkering in het kader van de Wet op de Waterkering naar de Kamer te zenden zodra ze gereed zijn.	Begrotingsbehandeling 07-12-2005 Tweede Kamer	De verwachting is dat de toetsing in oktober 2006 gereed zal zijn.
De Minister zegt n.a.v. de ingetrokken motie lid Van Hijum 30 300 XII-18 toe om te inventariseren in hoeverre de nationale implementatie van de Europese richtlijnen die effect hebben op de aanleg van infrastructuur, verder gaat dan het voorgeschreven minimum. Tevens zegt zij toe de Kamer te informeren over de mogelijkheden om de nationale regelgeving terug te dringen, in Europees verband aan te dringen op het terugdringen van regelgeving en onderzoeks- en rapportageverplichtingen die het aanleggen en beheren van infrastructuur belemmeren. De Minister zegt toe de Kamer een brief te schrijven waarin zij uiteenzet wanneer de evaluaties van de verschillende richtlijnen plaatsvinden.	Begrotingsbehandeling 07-12-2005 Tweede Kamer	De Kamer wordt najaar 2006 hierover geïnformeerd.

Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
<p>Toezicht in beweging is klaar in 2007. De Staatssecretaris zegt het lid Haverkamp toe dat halverwege 2007 de nota naar de Kamer gestuurd wordt. Zij stelt voor om bij de begrotingsbehandeling 2007 een tussenrapportage te geven. Lid Haverkamp verzoekt nog dit voor het zomerreces 2006 te doen.</p>	<p>Begrotingsbehandeling 07-12-2005 Tweede Kamer</p>	<p>De bedoelde voortgangsrapportage zal vóór de begrotingsbehandeling 2006 aan de Tweede Kamer worden gezonden.</p>
<p>De Staatssecretaris zegt toe om in mei 2006 een tweetal overzichten aan de kamer te sturen van meldingen voorvallen in de burgerluchtvaart.</p>	<p>Debat wijziging wet luchtvaart mbt melding voorvallen burgerluchtvaart 08-12-2005 Tweede Kamer.</p>	<p>De overzichten zijn samengesteld en zullen na het zomerreces aan de Kamer worden gezonden.</p>
<p>T.a.v. de N-wegen zegt de Minister in 2007 een analyse toe van alle N-wegen. Daarbij wordt meegenomen 2x1 versus 2x2 : beheer van de wegen.</p>	<p>Notaoverleg MIT 12-12-2005 Tweede Kamer</p>	<p>De voorbereidingen voor deze analyse zijn opgestart.</p>
<p>De Minister zegt toe n.a.v. de ingetrokken motie van het lid Hermans een prioriteitsvolgorde voor de «op de plank projecten» op te stellen en de Kamer hierover te informeren en deze volgorde te hanteren bij het versnellen van projecten uit het MIT (MIT 2007).</p>	<p>Notaoverleg MIT 12-12-2005 Tweede Kamer</p>	<p>Uitwerking van deze toezegging vindt zijn neerslag in het MIT 2007.</p>
<p>De Minister zegt toe te bezien hoe een andere opzet van het MIT kan worden gerealiseerd n.a.v. de opmerking van het lid Verdaas.</p>	<p>Notaoverleg MIT 12-12-2005 Tweede Kamer</p>	<p>Dit wordt opgenomen in het MIT 2007.</p>
<p>De Minister zegt toe n.a.v. de ingetrokken motie van het lid Gerkens te komen met een voorstel voor kleine infrastructurele spooraanpassingen die tot een betrouwbaarder spoor en grotere spoorcapaciteit leiden.</p>	<p>Notaoverleg MIT 12-12-2005 Tweede Kamer</p>	<p>Uitwerking van deze toezegging vindt zijn weerslag in de 2de fase van het Herstelplan spoor, waarin ruimte voor dergelijke projecten is opgenomen. Dit herstelplan wordt gelijktijdig met de begroting 2007 aan de Kamer gestuurd.</p>
<p>De Minister zegt toe n.a.v. de ingetrokken motie van het lid Van der Ham om afwaardering van de bestaande autoweg onderdeel te maken van de planstudie N18 (is reeds onderdeel van de planstudie).</p>	<p>Notaoverleg 12-12-2005 Tweede Kamer</p>	<p>Het afwaarderen van de bestaande autoweg wordt meegenomen in de planstudie N18. Concept Trajectnota is in het 4e kwartaal 2006 gereed.</p>
<p>De Minister zegt toe om voor de zomer een plan van aanpak A27 Gorinchem naar de Kamer te sturen en de optie van een versnellingsprijs te onderzoeken.</p>	<p>Notaoverleg MIT 12-12-2005 Tweede Kamer</p>	<p>Er is een plan van aanpak opgesteld voor de gehele planstudie A27 Lunetten–Hooipolder. Parallel aan de planstudie worden de mogelijkheden van tol en versnellingsprijs onderzocht. De focus van dat onderzoek is de aanpak van het Merwedeknelpunt. Oplevering van dit onderzoek is voorzien in september 2006. Dit zal dienen als input voor de bestuurlijke overleggen over het MIT in oktober 2006. De Stichting A27 is in de begeleiding van dit onderzoek betrokken. De Tweede Kamer zal in het kader van de bestuurlijke overleggen over het MIT in oktober 2006 worden geïnformeerd over mogelijkheden van versnelde aanpak van de brug en knooppunt Gorinchem en het initiatief van de Stichting A27 (o.a. gemeenten Gorinchem en Werkendam). Daarbij worden de plannen voor Ruimte voor de Rivier bij Gorinchem betrokken. De startnotitie wordt najaar 2006 ter visie gelegd.</p>

Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
N50: Spreken over OTB in 2006 en realisatie TB in 2006.	Notaoverleg MIT 12-12-2005 Tweede Kamer	Naar verwachting is het OTB in het vierde kwartaal van 2006 gereed. Een en ander is het gevolg van een wijziging van de wegbreedte in het OTB. Het TB komt gereed in 2007.
De Minister zegt toe de mogelijkheid van versnelling A28 ter hoogte van Lankhorst te onderzoeken. De afslag Staphorst wordt hierbij betrokken (MIT 2007).	Notaoverleg MIT 12-12-2005 Tweede Kamer	Er wordt in het kader van ZSM 2 zo snel mogelijk gewerkt om een extra rijstrook per richting te realiseren op de A28 tussen Hattemerbroek en Lankhorst in aansluiting op de spitsstroken bij Zwolle. Momenteel vindt er een luchtonderzoek plaats. Het Ontwerp Tracébesluit wordt in het 3e kwartaal 2006 ter visie gelegd. Verdere versnelling is niet mogelijk. De verplaatsing van afslag Staphorst wordt buiten de planstudie door de gemeente onderzocht.
De Minister zegt toe met een schriftelijke toelichting te komen over de N18 met betrekking tot problematiek kunstwerken bij 2x2 en financiële opzet. Zij zal dit in de planstudie meenemen.	Notaoverleg MIT 12-12-2005 Tweede Kamer	Het project zit in de Trajectnota/MER-fase. Het concept is in 4e kwartaal 2006 gereed. In de nota zal een indicatie worden gegeven van de kosten van de verschillende alternatieven, inclusief de extra kosten bij een 2x1 alternatief met 2x2 dimensionering van de kunstwerken.
De Minister zegt met betrekking tot de N34 toe: krijgt één wegbeeld momenteel overleg met regio's Noord- en Oost-Nederland over de overdracht. TK informeren over de uitkomsten hiervan.	Notaoverleg MIT 12-12-2005 Tweede Kamer	Rijk en de provincies Groningen, Drenthe en Overijssel zijn in de afrondende fase voor wat betreft de overdracht. Zodra overdracht definitief geregeld is wordt TK geïnformeerd.
De Minister zegt toe met betrekking tot de A4 Delft-Schiedam: Het streven is uiterlijk februari 2006 een bestuurs-overeenkomst te sluiten met de regionale overheden over de integrale ontwikkeling tussen Delft en Schiedam. TK informeren over eindadvies commissie MER (begin februari) over eerste fase trajectnota/MER.	Notaoverleg MIT 12-12-2005 Tweede Kamer	Bestuursovereenkomst is op 23 juni 2006 ondertekend. De Kamer is 12 mei 2006 bij brief geïnformeerd over de uitkomst over de 1e fase Trajectnota en aangegeven is dat alleen de A4-variant nader zal worden onderzocht in fase 2. Eindadvies van de commissie MER is in brief meegenomen. Daarnaast is de Kamer bij brief van 3 juli 2006 geïnformeerd over het ondertekende convenant met de regio.
De Minister zegt toe in het implementatieplan aandacht te geven aan de inzet van het NS (dubbeldekkers) materieel dat na 2030 nog niets is afgeschreven en vervangen.	AO Stappenplan toegankelijkheid OV 14-12-2005 Tweede Kamer	NS en ProRail nemen dit mee in het implementatieplan toegankelijkheid OV/Spoor dat naar verwachting in september 2006 naar de Kamer wordt gestuurd.
De Minister zal de NS verzoeken en benadrukken serviceverlening te verbeteren en vraagt daarbij de NS om een maal per jaar inzicht in, en toelichting op registratie en afhandeling van de klachten van de gehandicapte reizigers te geven.	AO Stappenplan toegankelijkheid OV 14-12-2005 Tweede Kamer	Op 6 maart 2006 is aan de NS het verzoek gedaan om inzage en toelichting op registratie en afhandeling van alle klachten van gehandicapte treinreizigers met ingang van 01-07-2006, en vervolgens jaarlijks.

Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
De Minister zegt toe dat in het implementatieplan rekening zal worden gehouden met de wens van de Kamer om de straal die wordt gehanteerd voor de selectie toegankelijke stations kleiner te laten uitvallen dan 20 km (10–15 km maximaal). Tevens zal een kaartje worden toegevoegd in het implementatieplan, opdat exact zichtbaar is welke stations toegankelijk zullen zijn. Bij voorkeur ook met een tijdsfad.	AO Stappenplan toegankelijk OV 14-12-2005 Tweede Kamer	ProRail en NS nemen dit mee in het implementatieplan toegankelijkheid OV/Spoor dat naar verwachting in september 2006 naar de Kamer wordt gestuurd.
De Minister zegt toe schriftelijk te reageren op de vraag van het lid Gerkens waarom vertraging met de proef met spraakbakens heeft plaatsgevonden.	AO Stappenplan Toegankelijk OV 14-12-2005 Tweede Kamer	De Kamer zal hierover worden geïnformeerd via het implementatieplan toegankelijkheid OV/spoor dat naar verwachting in september naar de Kamer wordt verstuurd.
De Minister zegt toe het toegankelijk maken van stations als onderdeel van de netwerkanalyses mee te nemen.	VAO Stappenplan OV 20-12-2005 Tweede Kamer	Medio mei beschikt ProRail over de afstemmingsresultaten met regionale overheden, de prioriteiten; hierbij geldt een netwerkbenadering. Vanuit deze netwerkbenadering worden de stations geselecteerd die toegankelijk moeten worden gemaakt. Begin augustus zijn de 11 netwerkanalyses beschikbaar. Vanaf 1 augustus worden de voorstellen uit het implementatieplan bij de resultaten van de 11 netwerkanalyses gevoegd.
Het proces van het Basisnet is erop gericht dat de NSP's (en andere bestaande afspraken) door kunnen gaan.	AO Nota vervoer gevaarlijke stoffen 31-01-2006 Tweede Kamer	Deze toezegging is omgezet in één van de ontwerpeisen van het Basisnet. Dit houdt in dat de werkgroepen hiermee rekening houden bij het maken van de basisnetkaarten.
De Voortgang van de vernieuwing van het toezicht zal gemeld worden aan de Kamer in een voortgangsrapportage bij de begroting 2007.	AO Toezicht Koopvaardij en Jaarwerkplan IVW 2006 01-02-2006 Tweede Kamer	De bedoelde voortgangsrapportage zal vóór de begrotingsbehandeling aan de Tweede Kamer worden gezonden.
De Minister zegt toe meer zicht te krijgen op de oorzaken (technisch/human factor) van de toename van ongevallen met vrachtwagens door trendanalyses (eind 2006).	AO Toezicht Koopvaardij en Jaarwerkplan IVW 2006 01-02-2006 Tweede Kamer	De IVW neemt deel aan de klankbordgroep van het DGTL-project «Vrachtwagen Ongevallen Oorzaken Analyse». Doel van het project is inzicht verkrijgen in de ontwikkeling van ongevallen met vrachtwagens. De systeembenadering is kapstok voor de analyses. De Kamer is op 11 juli geïnformeerd over de stand van zaken en wanneer zij verdere informatie kunnen verwachten. In december zijn de resultaten bekend.

Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
De Staatssecretaris zegt toe uit te willen zoeken in hoeverre, analoog aan de motie Hofstra i.v.m. wonen in ev-zone, tegemoet gekomen kan worden aan beperkte problematiek waarbij men op eigen terrein, als gevolg van doorsnijding van een contour, wel een bedrijfswoning mag bouwen maar er niet in kan wonen.	AO Handhaving Schiphol 07-02-2006 Tweede Kamer	Het is niet verboden te wonen in de sloopzones rond Schiphol. Degenen die een woning bewonen in de sloopzones rond Schiphol mogen daar blijven wonen als zij dat willen. Woningen in de sloopzones worden na het vertrek van de bewoner aan de woonbestemming onttrokken. Bestaande bedrijven zijn in de sloopzones (en ook in het gebied daarbuiten) toegestaan. Op dit moment wordt uitgezocht hoe met dergelijke situaties wordt omgegaan. De resultaten zullen in het najaar aan de Kamer worden gemeld. In het Algemeen Overleg over het Kabinetsstandpunt Schipholbeleid op 28 juni 2006 heeft de Staatssecretaris de toezegging herhaald om in het najaar de Kamer te informeren.
De Minister zegt toe overleg te voeren met de taxibranche (i.c. KNV Taxi) over: Veronderstelde probleem dat er onvoldoende gekwalificeerde chauffeurs beschikbaar zouden zijn In dat overleg ook aandacht besteden aan mogelijkheden tot training-on-the-job.	AO Chauffeursexamen Taxi 15-02-2006 Tweede Kamer	In een brief van 29 mei 2006 en naar aanleiding van kamervragen is de Kamer op 12 juli 2006 geantwoord dat invoering van een leer- en werktraject te complex is. In de brief van 29 mei is verder toegelicht dat er naar mening van VenW geen aangetoond tekort is van chauffeurs. Wel is VenW samen met het CBR bezig de doorlooptijd van de procedure fors te verkorten (van 13 naar 8 weken), zodat sneller gekwalificeerde chauffeurs beschikbaar zijn.
De Minister zegt toe om overleg te voeren met het CBR over Inhoud van het beperkt examen, in bijzonder opmerking van de Kamer dat in beperkt examen ook nog op stratenkennis zou worden getoetst en de «Bejegening» van chauffeurs Beschikbaarheid van voldoende examencapaciteit in verleden en toekomst Vrijstellingsregeling, in bijzonder aantal en argumentatie afgewezen diploma's (mede omdat nu feitelijk alleen andere CBR/CCV-diploma's tot vrijstelling leiden).	AO Chauffeursexamen Taxi 15-02-2006 Tweede Kamer	Voor genoemde punten zijn inmiddels expliciet aan het CBR voorgelegd. Zodra de reactie is ontvangen zal de Kamer worden geïnformeerd.
De Staatssecretaris zegt de Kamer een notitie toe over de wenselijkheid van het wettelijk vastleggen van definities en begripsomschrijving uit de nota 2005.	AO Decembernote/Kaderrichtlijn Water 16-02-2006	Afronding gepland voor medio 2006. Vervolgens zal de Kamer worden geïnformeerd.
De Minister zegt toe een overzicht te maken van de maatregelen die getroffen zijn naar aanleiding van de reactie van VenW op aanbevelingen van de Raad voor Transportveiligheid/Onderzoeksraad voor Veiligheid over de afgelopen 10 jaar.	AO Spoorveiligheid 22-02-2006 Tweede Kamer	Het Ministerie werkt aan een overzicht van de maatregelen die getroffen zijn over de afgelopen 10 jaar. De Inspectie zal toekomstige aanbevelingen op zich nemen.

Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
De Minister zegt toe het implementatieplan dat ProRail opstelt gericht op de aanpak van STS'en aan de Kamer toe te zenden.	AO Spoorveiligheid 22-02-2006 Tweede Kamer	Het ERTMS-implementatieplan en de nota in het kader van de motie Slob (een mogelijke systeemsprong met ERTMS en 25 kV) zullen gezien de samenhang tussen beide onderwerpen gezamenlijk aan de Kamer worden toegezonden. Daarbij is geen (directe) relatie met STS, maar zal wel de relatie tussen spoorveiligheid en systeemsprong worden gelegd. Het streven is de Kamer voor de begrotingsbehandeling VenW te informeren.
De Minister zegt toe om nog voor de zomer een beschouwing te geven over de financieringsmethodiek bij aanpassen of opheffen van overwegen.	AO Spoorveiligheid 22-02-2006 Tweede Kamer	De Kamer zal dit najaar worden geïnformeerd.
De Minister zegt toe te onderzoeken waar er zich bluswatertekorten voordoen en welke maatregelen mogelijk zijn.	AO Spoorveiligheid 22-02-2006 Tweede Kamer	Het onderzoek loopt. ProRail, RWS, brandweer en waterschap zijn bij dit onderzoek betrokken. Tijdens de zomer wordt met betrokken partijen overleg gevoerd. De Kamer zal over de uitkomsten van het onderzoek en het overleg tussen de partijen worden geïnformeerd.
IVW heeft in 2005 inspectie snelheidsmetingen van treinen uitgevoerd. Er zijn weinig overtredingen geconstateerd. De inspectie zal in 2006 worden herhaald.	AO Spoorveiligheid 22-02-2006 Tweede Kamer	Metingen vinden momenteel plaats, verdeeld over het land. Rapportage over 2006 is voorzien in het vierde kwartaal.
De staatssecretaris zegt toe nog eens met NS naar de gevolgen te kijken voor vertraging als gevolg van de vertrekprocedure.	AO Vervoerplan NS 2006, Beheerplan Prorail en Dienstregeling 2007 23-02-2006 Tweede Kamer	In het vervoerplan 2006 is door NS aangegeven dat zij in 2006 winst zoekt in het proces door bijvoorbeeld voorafgaand aan het vertrek te controleren of alle voorwaarden voor vertrek aanwezig zijn. Daarnaast doet zij onderzoek naar de oorzaken van vertrekvertraging. De resultaten van dit onderzoek leiden in 2006 tot andere concrete maatregelen. Dit onderwerp zal worden besproken aan de hand van de (half)jaarlijkse rapportages.
De Staatssecretaris zegt toe dat de in de brieven aan de Kamer gemelde onderzoeken (second opinion faalkansanalyse en maatregelenpakket en de achterlandstudie naar de effecten van de verhoogde faalkans op de achterliggende keringen) uiterlijk augustus 2006 afgerond zijn en daarna zo spoedig mogelijk naar de Kamer worden gestuurd.	AO Maeslantkering 23-02-2006 Tweede Kamer	De resultaten van de onderzoeken worden verwacht voor eind augustus 2007.
De Minister zegt toe om de Kamer schriftelijk op de hoogte te stellen van de stand van zaken m.b.t. Galileo (GNSS) aan de hand van de mededeling Commissie die in juni zal uitkomen.	AO Transportraad 22-03-2006 Tweede Kamer	In september 2006 zal het financiële beeld van het private consortium gereed zijn. De Kamer zal dan hierover bericht worden en tevens een overzicht ontvangen van eventuele kostenoverschrijdingen.
De Minister zegt toe over de BREM een jaar-rapportage en incidentele rapportages bij onvoorziene gebeurtenissen toe te zenden.	AO Gebruiksvergoeding 18-04-2006 Tweede Kamer	De exploitatie van de Betuweroute start op 1 januari 2007. Begin 2008 zal de eerste jaarrapportage aan de Kamer gezonden worden.

Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
Kamerlid Oplaat krijgt achtergrondinformatie over het snelhedenbeleid opgestuurd.	AO Stand van zaken Moties 26-04-2006 Tweede Kamer	Kamerlid Oplaat krijgt gelijktijdig met het plan rond de dynamisering van snelheden de achtergrondinformatie over het snelhedenbeleid opgestuurd.
De Minister zal de Kamer berichten over de 50 miljoen voor de ruit rond Eindhoven.	AO Stand van zaken Moties 26-04-2006 Tweede Kamer	Het Bestuur van SRE is in de nieuwe samenstelling bijeen geweest. De regio beraadt zich nog. Naar verwachting wordt in september hierover een besluit genomen.
De Staatssecretaris zegt toe de Kamer uiterlijk voor de begrotingsbehandeling te rapporteren over de voortgang van de concretisering van de eco-systeembenadering voor de Noordzee.	VAO Noordzee 27-04-2006 Tweede Kamer	Aan uitvoering van de toezegging wordt gewerkt.
De Staatssecretaris zegt toe om de Kamer voor de zomer aanvullende informatie toe te zenden omtrent het inzicht in het besluitvormingsproces over de VHR-gebieden en de aard van de beschermingsmaatregelen.	VAO Noordzee 27-04-2006 Tweede Kamer	In IDON-bijeenkomst van 9 mei 2006 is afgesproken dat het Ministerie van LNV het voortouw neemt om de Tweede Kamer nader te informeren over de voorgenomen gebiedsaanwijzing.
De Minister zegt toe de Kamer in het najaar nader te informeren over de uitwerking van betere registratie van tellerstanden en betere toegankelijkheid database en eventuele verdere ontwikkelingen inzake mogelijke fraude met kilometertellers.	AO Fraude met kilometertellers 23-05-2006 Tweede Kamer	Aan uitvoering van de toezegging wordt gewerkt.
De Minister zegt toe om te onderzoeken of het mogelijk is de vraaguitval te beperken en met een nieuw voorstel te komen. Dit zal meegenomen worden in de onderhandelingen.	VAO Gebruiksvergoeding spoor 24-05-2006 Tweede Kamer	Aan uitvoering van de toezegging wordt gewerkt.
De Minister zegt toe te komen met een groslijst van maatregelen ter vermindering van het fileleed inclusief effecten van de maatregelen (deze zijn meestal lokaal).	AO Aanpak files op korte termijn 31-05-2006 Tweede Kamer	Aan uitvoering van de toezegging wordt gewerkt.
De Minister zegt toe om de module filerijden in het nieuwe rijexamen breder te trekken (middels landelijke communicatie) dan alleen bij mensen bij wie het rijexamen afgelegd wordt.	AO Aanpak files op korte termijn 31-05-2006 Tweede Kamer	Aan uitvoering van de toezegging wordt gewerkt.
De Minister zegt toe om in plaats van filecijfers van korte trajecten te komen met informatie over de file-ontwikkeling op grotere weggedeeltes: «trajecten top 10» vanwege verschuivingseffecten bij openstelling van spitsstroken.	AO Aanpak files op korte termijn 31-05-2006 Tweede Kamer	Aan uitvoering van de toezegging wordt gewerkt.
De Minister zegt toe de op een aantal mondeling gestelde vragen schriftelijk te reageren. De Minister zal daarbij ook vermelden wat de verbreding tussen Almere en Lelystad precies inhoudt.	AO Aanpak files op korte termijn 31-05-2006 Tweede Kamer	De Minister zal de evaluatie van de 80km-maatregel medio september naar de Kamer sturen. Dit heeft zij de kamer laten weten per brief van 11 juli 2006. In deze brief is de Minister al wel ingegaan op de vraag van de heer Van Hijum m.b.t. ongevallen met vrachtauto's.
De Minister zegt toe om voor de begrotingsbehandeling te komen met een plan met betrekking tot het dynamiseren van snelheden en daarnaast een notitie over de dynamische inhaalverboden en de handhaafbaarheid.	AO Aanpak files op korte termijn 31-05-2006 Tweede Kamer	

Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
De Minister wil graag het voorstel van de heer Duyvendak voor een terugkomdag onderzoeken, te kijken naar de haalbaarheid hiervan en hierop terug te komen in de verkeersveiligheidsbrief.	Mondelinge vragenuur van 06-06-2006 Tweede Kamer	De Kamer zal in september een stand van zaken brief inzake verkeersveiligheid ontvangen.
De Minister zegt toe de Kamer de resultaten toe te zenden van de pilot in Gelderland m.b.t. het puntenrijbewijs en het bromfietsrijbewijs.	Mondelinge vragenuur van 06-06-2006 Tweede Kamer	Bij brief van 27 juni 2006 is de Kamer geïnformeerd over de resultaten van de pilot met 500 beginnende bestuurders in Gelderland. Verder zal nader op deze toezegging worden ingegaan in de stand van zaken brief over verkeersveiligheid die in september 2006 naar de Kamer wordt gestuurd.
De Minister geeft aan dat berekend is dat het Nieuw Rijbewijs Document gemiddeld € 4 duurder zal zijn dan het huidige rijbewijs en zegt toe dat zij de tarieven van de gemeenten de komende tijd zal gaan monitoren/evalueren.	Plenaire behandeling Wetvoorstellen bromfietsrijbewijs en nieuw rijbewijsdocument 13-06-2006 Tweede Kamer	De Kamer zal in september een stand van zaken brief inzake verkeersveiligheid ontvangen waarin ook op deze toezegging zal worden ingegaan.
De Minister zegt toe dat er gekeken zal worden naar de forenzenoptie, waarbij burgers niet meer verplicht zijn hun rijbewijs in hun eigen gemeente aan te vragen maar bij elke gemeente terecht kunnen. Verder zal de Minister kijken of het mogelijk is om het rijbewijs thuisgestuurd te krijgen.	Plenaire behandeling wetsvoorstellen bromfietsrijbewijs en nieuwe rijbewijsdocument 13-06-2006 Tweede Kamer	
In de aanbiedingsbrief behorende bij de trendanalyse zal de Minister reageren op de punten betreffende de spoorwegveiligheid die de werkgroep heeft vermeld.	AO Eindrapport Op de Rails 14-06-2006 Tweede Kamer	Bij brief van 11 juli 2006 is de Kamer hierover geïnformeerd.
Alle overige opmerkingen van de werkgroep zullen worden meegenomen bij de behandeling van de begroting.	AO Eindrapport Op de Rails 14-06-2006 Tweede Kamer	
De Minister zegt toe dat – gelet op de eerder aangenomen motie Klein Molenkamp – agrarische bedrijven in het gebied van de 750 ha kunnen blijven, mits zij hun bedrijfsvoering aanpassen aan de hoofdfunctie van het gebied.	AO PMR 15-06-2006 Tweede Kamer	De Kamer heeft in 2002 het verzoek uitgesproken om bij de transformatie van Midden-IJsselmonde ruimte te houden voor agrarische bedrijvigheid en dat ook bestaande landschappelijke en cultuurhistorische elementen zoveel mogelijk behouden zullen blijven. Deze motie is in september 2003 in PKB PMR deel 4 opgenomen. De Raad van State heeft deze concrete beleidsbeslissing begin 2005 vernietigd. In het kader van herstel van de PKB zijn de belangen van de agrarische bedrijven nader in beeld gebracht. Daarbij is er van uit gegaan dat een vorm van agrarische bedrijvigheid in het gebied kan blijven bestaan, welke de vorm heeft van een hoofdfunctie van deels natuurgebied en deels recreatiegebied. In de herstelde PKB dat eind juni 2006 naar de Kamer is gezonden is het naar inhoud ongewijzigde besluit in de vorm van een «beslissing van wezenlijk belang» opgenomen.

Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
De Minister zegt toe binnenkort met de gemeente Schouwen-Duiveland te gaan praten over het zeereservaat.	AO PMR 15-06-2006 Tweede Kamer	Aan uitvoering van de toezegging wordt gewerkt. Er is een overleg van de Minister met de provincie Zeeland en de gemeente Schouwen-Duiveland ingepland eind augustus 2006.
De Minister zegt toe de Kamer op het moment van behandeling van de PKB, Bestuursakkoord en UWO's nader te informeren over de luchtkwaliteit, inclusief de vraag of en hoeveel de (extra) kosten zijn. De Minister zegt toe dat het milieuconvenant er dit najaar ligt.	AO PMR 15-06-2006 Tweede Kamer	In het aangepaste deel 3 van de PKB PMR (2006) en de daarbij behorende Strategische Milieu beoordeling, zoals die op 27 juni 2006 aan de Kamer zijn aangeboden, wordt nader ingegaan op het onderwerp luchtkwaliteit in relatie tot PMR. De SMB is tot 14 augustus 2006 onderwerp van inspraak. In die periode brengt ook de Commissie voor de Milieu Effect Rapportage advies uit. Het voornemen is om de Kamer begin september 2006 te informeren over de resultaten van die inspraak en advisering. Luchtkwaliteit is daarbij een belangrijk onderwerp. In de gekozen herstelroute voor de PKB (zonder concrete beleidsbeslissingen) zal de toets aan het Besluit Luchtkwaliteit 2005 met name plaatsvinden bij het bestemmingsplan voor de Tweede Maasvlakte. Bij de toezending van de resultaten van de inspraak/advisering zal de Minister ook aangeven welke maatregelen daartoe nodig zijn, welke kosten die met zich meebrengen, en wie (ook in financiële zin) voor deze maatregelen zorg zal dragen. Een en ander kan daarna worden vastgelegd in een overeenkomst.
De Minister zegt toe na de zomer de Kamer te informeren over de aanpassingen die nodig zijn in het Bestuursakkoord en UWO naar aanleiding van de gewijzigde PKB route.	AO PMR 15-06-2006 Tweede Kamer	
De Staatssecretaris zegt toe de Kamer de concept VGR8 te sturen, zodat de Kamer kan aangeven of dit de informatie is die ze wil krijgen.	Notaoverleg PKB Ruimte voor de Rivier 19-06-2006 Tweede Kamer	Gestreefd wordt de Kamer begin oktober 2006 de VGR toe te sturen.
De Minister zegt toe dat zij de Kamer zal informeren over het IODS convenant inzake de A4 Delft Schiedam.	Vervolg AO Wegen 20-06-2006 Tweede Kamer	De Kamer is hierover bij brief van 3 juli 2006 geïnformeerd.
De Staatssecretaris zegt toe dat voor de AMvB (met nadere regels voor het tarieventoezicht) bij eventuele wijziging van de inhoud in de toekomst een voorhangprocedure zal worden gevoegd. Bij de eerstvolgende wetswijziging zal deze voorhangprocedure in de wet worden vastgelegd.	Plenair debat Eerste Kamer inzake de exploitatie van de luchthaven Schiphol (privatisering NVLS) 20-06-2006	Aan uitvoering van de toezegging wordt gewerkt.
Er komt een brief aan de Kamer nadat de NS en Prorail uit de onderhandelingen zijn (over de inhoudelijk resultaten).	Verzamel AO OV 21-06-2006 Tweede Kamer	

Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
De Minister zegt toe met een brief te komen waarin zij ingaat op: Oplossing privacy Beschrijving tarief voorbeeld Oud Beijerland Kosten TLS Beschrijving overstapproblematiek en oplossingen Een exacte weergave van het financiële plaatje.	AO Chipkaart 28-06-2006 Tweede Kamer	De brief zal in oktober 2006 naar de Kamer verzonden worden.

10. DE BIJLAGE ZBO'S EN RWT'S

Naam organisatie	RWT	ZBO	Functie	Begrotings- artikel(en)	Raming	URL
Stichting Nationale en Internationale Wegver- voer Organisatie (NIWO)				35.04.04		
Stichting Inschrijving Eigen Vervoer (SIEV)				34.01.06		
Stichting Examenbureau Beroepsvervoer (SEB)				35.04.04		
Alle Loodsenorganisaties in Nederland				33.02.02		
Stichting Scheeps Afvalstoffen Binnenvaart (SAB)				36.04.03		
HISWA-vereniging				NVT		
Luchtverkeersleiding Nederland (LVN)				35.03.02		
NV Luchthaven Schiphol				35.01		
Regionale Luchthavens				35.01.05		
Stichting Airport Coordination Netherlands (SACN)				NVT		
Commissie van Beroep Loodsenexamens				33.02.02		
Commissies Loodsen				33.02.02		
Examencommissie Schippersdiploma Binnen- vaart (onderdeel van CBR DGP)				36.04.03		
Examencommissie Zeilvaart				NVT		
Landelijke Examencommissie verkeersin- formatie en verkeersaanwijzingen (scheepvaart)				NVT		
Regionale Examencommissies verkeersin- formatie en verkeersaanwijzingen (scheepvaart)				NVT		
(w.o. Regionale examencommissie voor de Rijkswaterstaat)						
Examencommissies luchtvaart				NVT		
Commissie van advies inzake opleidingen en examens betreffende vervoer van gevaarlijke stoffen door de lucht				33.01		
Havenbeheerder en Rijkshavenbeheerders				33.02.02		
Rijkshavenmeesters Rotterdam				33.02.02		
Keuringsartsen voor de vaarbewijzen art. 21 Binnenschepenwet				NVT		
Geneeskundigen art. 31 Schepelingenbesluit				NVT		
Instellingen belast met afnemen examens klein vaarbewijs klein vaarbewijs ANWB en KNBRD, KNWV, NWB, KNMC				NVT		
Klassebureaus art. 6 Schepenwet en art. 6 Schepenbesluit 1965, China Classification Society te Beijing Volksrepubliek China, Nippon Kaiji Kyokai te Tokio Japan, ABS Europe Ltd te Londen Verenigd Koninkrijk, Bureau Veritas te Parijs Frankrijk, Det Norse Veri				NVT		
Klassebureau art. 3.1 Schepenbesluit 1965, Stichting Register Holland te Enkhuizen				NVT		
Dienst Wegverkeer (RDW)				32.01	5 000	
Stichting Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewij- zen				32.01	6 000	
Examen centrum INNOVAM van de stichting VAM				NVT		
ProRail				13.05.03	976 340	
NV Westerscheldetunnelmaatschappij				NVT		
Commissie voor Beroep WRM 1993				NVT		

11. BIJLAGE PROGRAMMA FILEVERMINDERING

In de beleidsagenda (pagina 8) en bij beleidsartikel 34 is het «Programma Filevermindering» genoemd als belangrijk onderdeel in de filebestrijding voor de komende jaren. In deze bijlage wordt dit programma, conform toezeggingen, nader gespecificeerd.

Met het oog op de extra opgaven waarvoor de vertraging in het aanlegprogramma van wegen en het groot onderhoud ons plaatsen, heeft de minister van Verkeer en Waterstaat in februari 2006 een oproep gedaan aan alle medewerkers van haar departement om ideeën aan te dragen die op korte termijn kunnen bijdragen aan het verminderen van de filehinder. Daarnaast is met andere overheden, belanghebbenden en deskundigen een aantal onderwerpen verder uitgediept; hieruit zijn nog meer goede voorstellen voortgekomen. Na een beoordeling door externe deskundigen resulteert het onderstaande pakket van maatregelen. De verwachte effecten zijn gebaseerd op expert judgement en (inter-)nationale deskundigheid en ervaring. Een uitgebreide evaluatie zal moeten uitwijzen of de ingeschatte effecten ook daadwerkelijk worden behaald.

Het gaat nu dus om nieuwe impulsen en creatieve ideeën die op korte termijn uitvoerbaar zijn, naast alle plannen voor doorstroming tijdens het groot onderhoud waaraan Rijkswaterstaat al werkt.

Hierna volgt een korte beschrijving van de voorstellen in drie clusters: (1) aanpak van de reguliere files, (2) bevorderen doorstroming bij incidentele files en (3) het bieden van alternatieven. Voor het gehele pakket van maatregelen is een totaalbudget beschikbaar van € 135 mln, onderverdeeld in € 60 mln aanpak reguliere files, € 35 mln bevordering doorstroming bij incidentele files en € 40 mln voor het bieden van alternatieven. Afhankelijk van doel en uitvoering worden de afzonderlijke projecten op het meest geëigende begrotingsartikel verantwoord.

Aanpak reguliere files

Filerijden, file mijden (2007/2008)

Aan het rijexamen wordt een onderdeel toegevoegd met als doel om beginnende bestuurders rijgedrag aan te leren dat een gunstig effect heeft op een vlotte en veilige doorstroming van het wegverkeer. Hierdoor kan (extra) filevorming worden voorkomen. Aan bod komen onder andere het gebruik van spitsstroken en invoegen op snelheid. Ook zal een massamediale campagne worden gestart om alle automobilisten te informeren over gewenst rijgedrag in en rond files.

Verwacht effect op lange termijn (2008–2012): 0,4% vermindering filezwaarte (landsbreed).

Aangepaste bebording bij knooppunten hoofdwegennet (2007)

Op diverse wegvakken wordt de bebording aangepast met als doel het verkeer rustiger en veiliger van strook te laten wisselen en onnodige weefbewegingen te voorkomen. Dit kan door eerder te laten voor sorteren, of juist door weggebruikers op dezelfde strook te laten doorrijden. Deze maatregelen verbeteren de benutting van de rijbaan en verkleinen de kans op filevorming.

Verwacht effect: tot 5% meer capaciteit ter plekke.

Revisies bij op- en afritten (2007)

Problemen bij op- en afritten kunnen de veiligheid en doorstroming van het verkeer op de hoofdrijbaan verminderen. Op tientallen locaties worden maatregelen genomen om deze problemen tegen te gaan:
Doorgetrokken streep links: Als voorkómen wordt dat voertuigen ter hoogte van een aansluiting onnodig van rijstrook wisselen, blijven hiaten op de meest rechter rijstrook in stand en het kan verkeer van de toerit gemakkelijker invoegen. Hiertoe wordt plaatselijk een doorgetrokken streep aangebracht tussen rijstroken.

Verlengde invoegstrook: Door het verlengen van de invoegstrook wordt het voor vrachtverkeer mogelijk om op snelheid in te voegen. Het rustiger verkeersbeeld dat hierdoor ontstaat kan de doorstroming bevorderen.

Fileventiel: Bij file wordt het afslaand verkeer toegestaan met een lage snelheid over de vluchtstrook langs de file te rijden en zo ongehinderd de afrit te bereiken, of zich op te stellen op de vluchtstrook als er een file is op de afrit (afritbuffer). Door toepassing van deze maatregel slaat congestie van uitvoegend verkeer minder snel terug op het doorgaande verkeer, en omgekeerd.

Verwacht effect is sterk afhankelijk van plaatselijke situatie: doorgetrokken streep of verlengde invoegstrook tot 2% meer capaciteit ter plekke; fileventiel / afritbuffer tot 50% meer capaciteit op het moment dat er file staat en de rijstrook geblokkeerd wordt.

Filewaarschuwingsbord op Onderliggend wegennet (2007)

Hierbij gaat het om plaatsing van dynamische borden langs het onderliggend wegennet op locaties die naar rijkswegen leiden. Deze borden geven aan of er een file op de rijksweg staat, zodat weggebruikers bij filemelding een alternatieve route kunnen kiezen.

Verwacht effect: tot 2,5% minder capaciteitsverlies bij filevorming op de hoofdweg.

Deze maatregel zal alleen worden toegepast op plaatsen waar het onderliggend wegennet in de regel voldoende restcapaciteit biedt om uitwijkend verkeer op te vangen. Mutatis mutandis geldt dit ook voor andere hier gepresenteerde maatregelen.

Groene golfteam (2007/2008)

Een team van verkeerskundigen wordt opgeleid om op verzoek van wegbeheerders de verkeersregelinstallaties op doorgaande wegen te helpen afstellen voor een verbeterde doorstroming. Niet alleen groene golven maar ook lokale optimalisaties zullen worden toegepast. In veel gevallen zijn deze installaties slechts éénmalig ingeregeld, terwijl verkeerspatronen mettertijd zijn veranderd: deze actie is gericht op het wegwerken van daardoor ontstane inefficiënties.

Verwacht effect: gemiddeld 10% minder tijdverlies voor weggebruikers bij aangepaste installaties (ca. 1000 VRI's in 2 jaar).

Vorrangs-«Haarlemmermeer» (2007/2008)

Op locaties waar terugslagfiles op het hoofdwegennet ontstaan door wachtrijen op de afrit, kan de voorrangssituatie op de onderliggende «Haarlemmermeer»-type kruisingen worden gewijzigd. Door verkeer op de kruisende weg voorrang te laten verlenen aan het verkeer dat van de afrit komt, kan filevorming op het hoofdwegennet worden tegengegaan. Verwacht effect: tot 2,5% meer capaciteit per aangepakte aansluiting.

UV-filter (2007/2008)

Op plaatsen waar veel vrachtverkeer rijdt dan wel afslaat, wordt een aparte uitvoegstrook voor vrachtverkeer aangelegd. Doordat het vracht-

verkeer eerder uitvoegt dan het overige verkeer is het voor personenauto's gemakkelijker de uitvoegstrook te bereiken. Het rustiger verkeersbeeld dat hierdoor ontstaat verkleint de kans op files.
Verwacht effect: tot 2% meer capaciteit op de afrit.

Fileverwachting op DRIP+ (2007)

Dynamische routeinformatiepanelen presenteren de fileverwachting voor de korte termijn (krimp of toename), opdat de (beleefde) hinder afneemt. Ook kan middels het systeem een verkeersalarm worden afgegeven (bijv. voor de volgende dag).
Verwacht effect: regionaal 1% minder voertuigen de weg op bij slecht weer.

Doorstroming A10/gecoördineerd regelen (2007)

Toeritdosering is het beheersen van de verkeersstroom op een oprit naar de hoofdrijbaan van een autosnelweg. Bij gecoördineerde toeritdosering bepaalt een centrale bedieningseenheid voor de aan elkaar gekoppelde toeritten hoeveel verkeer op een bepaald tijdstip mag worden doorgelaten, afhankelijk van de actuele situatie. Dit project heeft als doel via deze maatregel de reistijd van de weggebruiker op netwerkniveau (dus zeker niet alleen op de snelweg!) te verbeteren te beginnen met de Ring Amsterdam (A10).
Verwacht effect: regionaal ca. 10% minder voertuigverliesuren (ring + hoofdwegennet + aansluitingen)

Voorstudie benuttingsmaatregelen in knooppunten (2007)

Door (kleine) infrastructurele aanpassing kan de capaciteit van diverse knooppunten worden vergroot. Bekeken zal worden welke knooppunten hiervoor in aanmerking komen, op welke wijze en tegen welke kosten.
Verwacht effect (na uitvoering benuttingsmaatregel): 5 tot 10% capaciteitswinst in aangepakt knooppunt.

Bevorderen doorstroming bij incidentele files

Mobiel expertteam voor verkeerscentrales (2007/2008)

Een mobiel team van verkeersdeskundigen biedt ondersteuning aan de regionale verkeerscentrales met als doel het verkeersmanagement op een hoger plan te tillen. De experts ondersteunen onder andere bij de ontwikkeling en implementatie van draaiboeken, die van toepassing zullen zijn bij minder gebruikelijke maar wel extreem filegevoelige situaties zoals evenementen en grote ongevallen.
Verwacht effect: betere doorstroming bij afwijkende situaties.

Verplaatsbare barrier (2007/2008)

Bij wegwerkzaamheden wordt een snel verplaatsbare barrier toegepast om de richtingen te scheiden of het werk af te schermen. Door verplaatsing wordt in korte tijd extra capaciteit in een richting gecreëerd.
Verwacht effect: sterk afhankelijk van situatie, ter plekke kan congestie sterk worden gereduceerd.

Bergers pilot (2007)

In de huidige situatie bestaan er onvoldoende prikkels om bergers te stimuleren om met zo kort mogelijke aanrijtijden op een incidentlocatie te arriveren. Dit project op de ruit Rotterdam houdt in dat bergers middels een bonus/malussysteem geprikkeld gaan worden de aanrijtijden te bekorten. Hiermee kan de blokkade voor het overige verkeer sneller

worden opgeheven en de file worden bekort. De controle op het nakomen van de afspraken vindt plaats met «*tracking & tracing*»-technologie. Verwacht effect: tot 15% minder capaciteitsverlies bij ongeval.

Extra camera's voor incident-management (2007)

Incident management is het geheel aan organisatorische maatregelen dat er op gericht is incidenten zo snel mogelijk af te handelen om de er uit voortvloeiende files en stremmingen te verminderen. Op de Ruit Rotterdam worden 100 extra camera's geplaatst, opdat Rijkswaterstaat zich in voorkomende gevallen snel een goed beeld kan vormen en eerder passende maatregelen kan nemen.

Verwacht effect: tot 5% minder capaciteitsverlies bij ongeval.

Blikschade? Doorrijden naar P-plaats (2007)

Weggebruikers blijven bij materiële schade veelal wachten op de politie alvorens hun voertuigen van de ongevalsplek te halen. In dit project worden maatregelen voorbereid en uitgevoerd om de weggebruikers te stimuleren bij blikschade het voertuig snel van de rijbaan te halen en verzekeringszaken op een parkeerplaats of bij een tankstation af te handelen.

Verwacht effect: tot 7% minder capaciteitsverlies bij incidenten met kleine schades.

Stimuleren Antikantelsysteem (2007)

Een elektronisch stabiliteitssysteem grijpt in bij kritieke situaties en verkleint daarmee de kans dat een vrachtwagen kantelt, met alle gevolgen van dien voor de veiligheid en doorstroming van het verkeer. Dit project houdt in een pilot om de aanschaf van antikantelsystemen te stimuleren, te beginnen met bovengemiddeld kantelgevoelige voertuigen en voertuigen met een gevaarlijke lading.

Verwacht effect: 60% van de kantelgevallen kan worden voorkómen door AKS, navenant minder filevorming door deze oorzaak (N.B. betreft een pilot, niet alle relevante vrachtwagens worden direct met het systeem uitgerust)

In de rij, uit de file (2007) pilot

Hierbij gaat het er om te onderzoeken wat het effect op de doorstroming is, wanneer bij ongevallen het verkeer per rijstrook mag passeren in plaats van dat het verkeer moet ritsen. De afwikkeling is dan vergelijkbaar met het afrijden van een veerpont. Een politieagent of weginspecteur dient het verkeer hiervoor te regelen. Een modelsimulatie gaat aan een proef vooraf.

Vaste uitwijkroutes (2007/2008)

Voor relatief zwakke schakels van het hoofdwegennet worden uitwijkroutes over het onderliggend wegennet afgesproken en met vaste bebording aangegeven, zodat bij incidenten direct een alternatief voorhanden is. Dit is positief voor zowel de doorstroming van het wegennet als de betrouwbaarheid van reistijden.

Verwacht effect: toename van de reistijdbetrouwbaarheid (afvlakking van piekwachttijden bij ongevallen).

Hoogtemeldingen vóór de laatste uitwijkmogelijkheid (2007/2008)

Door niet alleen detectie van voertuighoogtes vlak voor een tunnel toe te passen, maar ook vóór de laatste uitwijkmogelijkheid, kan onnodige afsluiting van tunnels op het hoofdwegennet worden voorkomen. De te

hoge voertuigen worden dan al rijdende uit het verkeer gehaald en leveren geen hinder voor het overige verkeer op.
Verwacht effect: tot een keer per dag wordt een onnodige tunnelafsluiting voorkomen (file van 15 minuten).

Het bieden van alternatieven

Verplaatsbare stations gecombineerd met P+R (2007–2009)

Met een provisorische P+R-stationsvoorziening wordt in de praktijk een mogelijke locatie uitgetoetst, in plaats van een (duur) definitief station te openen na een zware afwegingsprocedure. Een goed gekozen P+R-locatie kan de reistijd van en naar steden sterk bekorten.
Verwacht effect: 0,7% minder autoverkeer in de spits op parallel (hoofd-)wegennet.

Probeerkaart OV (2007)

Een verhuizing of een andere baan zijn beide gelegenheden waarbij een werknemer op zoek gaat naar een nieuwe handigste woon-werk verplaatsing. Deze situaties kunnen aanleiding zijn gewoontegedrag te doorbreken en bieden daardoor een kans om ander mobiliteitsgedrag te stimuleren. Door mensen laagdrempelig kennis te laten maken met het OV via een proefabonnement zal uiteindelijk een deel ervoor kiezen om blijvend gebruik te maken van het OV.
Verwacht effect: max. 5% van de deelnemers blijft langdurig van het OV gebruik maken.

Voorbeeldfunctie VenW (2007)

Het doel van dit project is om telewerken, flexwerken en televergaderen binnen de eigen organisatie te stimuleren en te realiseren.
Verwacht effect: 1% minder autoverkeer in de spits op A12 Den Haag + lokale effecten

Stimuleren mobility card (2007)

De mobility card moet (lease)autorijders een gemakkelijke manier verschaffen om ook gebruik te maken van andere vervoersmodaliteiten zonder dat dit nadelige consequenties heeft voor henzelf of voor hun werkgever. Dit door het aanbieden van een eenduidige pas die «gratis» (voor de gebruiker) openbaar vervoer mogelijk maakt.

Fiets hoofdwegen (2007)

Door verhoging van de kwaliteit van bestaande doorgaande fietsroutes, wordt beoogd het autoverkeer op korte afstanden te verminderen. Het gaat met name om routes parallel aan dagelijkse filetrajecten. In samenwerking met de Fietsersbond en het Fietsberaad stimuleert VenW de beheerders (veelal verschillende regionale overheden per route) om gezamenlijk actie te ondernemen, zoals wegwerken van onderhoudsachterstand, verbeteren van de indeling of verhogen van de prioriteit bij kruisingen.
Verwacht effect: tot 4% minder autoverkeer in de spits op parallel (hoofd-)wegennet, behalve in winter.

Bij de bus achterop (2007)

Op zwaarbelaste snelwegtrajecten gaat in de spitsen een frequente pendelbusdienst rijden waarop forensen hun fiets kunnen meenemen. Waar mogelijk wordt de bus in de gelegenheid gesteld om langs files te rijden. Gebruikers arriveren snel en gemakkelijk op hun bestemming, en de snelweg wordt ontlast.

Verwacht effect: 5% minder autoverkeer in de spits op relevante corridors.

Vrije dag? Dan een filevrije dag! (2007)

In dit project worden sociaal-recreatieve reizigers verleid de spits te mijden, met als bedoeling het totale spitsverkeer terug te dringen. Hiertoe wordt een internet-portal opgezet met reistijdvoorspellingen (zie volgende item) en bieden publiekstrekkingen (zoals recreatieparken) de reizigers arrangementen aan. Een bijbehorende mediacampagne heeft als doel de reizigers hiervan bewust te maken.

Verwacht effect: 1% minder autoverkeer in de spits.

Website vergelijkbaar met Antwerpen.be (2008)

Goede verkeersinformatie kan leiden tot verminderde beleving van hinder. Ook past een deel van de spitsreizigers het reisgedrag op basis van deze informatie aan. Door het opzetten van een website waarop alle informatie voor de weggebruiker is samengebracht, kan hierin worden voorzien. Een belangrijke impuls daaraan geeft de reistijdvoorspeller die via de website kan worden geraadpleegd.

Verwacht effect: tot 1% van spitsreizigers past reisgedrag aan (tijdstip, route, vervoerwijze).

Prijs voor beste initiatief om files te doen verminderen (jaarlijks vanaf 2007)

Hierbij gaat het om een prijs die het Ministerie van Verkeer en Waterstaat uitlooft aan een partij die bijzonder heeft bijgedragen aan filevermindering. De overheid schrijft niet voor hoe dat dan moet, maar beoogt marktinitiatieven in het algemeen te stimuleren en de maatschappelijke betrokkenheid te vergroten.