

Vergaderjaar 2009–2010

**32 123 XII**

## **Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2010**

**Nr. 2**

### **MEMORIE VAN TOELICHTING**

#### **Inhoudsopgave**

**blz.**

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

**2**

Wetsartikel 1 (begrotingsstaat ministerie)

2

Wetsartikel 2 (begrotingsstaat baten-lastendiensten)

2

#### **B. BEGROTINGSTOELICHTING**

**3**

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

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

De begrotingsstaten die onderdeel uitmaken van de Rijksbegroting, worden op grond van artikel 1, derde lid, van de Comptabiliteitswet 2001 elk afzonderlijk bij de wet vastgesteld. Het onderhavige wetsvoorstel strekt ertoe om de begrotingsstaat van het ministerie van Verkeer en Waterstaat voor het jaar 2010 vast te stellen.

Alle voor dit jaar vastgestelde begrotingswetten tezamen vormen de Rijksbegroting voor het jaar 2010. Een toelichting bij de Rijksbegroting als geheel is opgenomen in de Miljoenennota 2010.

Met de vaststelling van dit wetsartikel worden de uitgaven, verplichtingen en de ontvangsten voor het jaar 2010 vastgesteld. De in de begroting opgenomen begrotingsartikelen worden in onderdeel B van deze Memorie van Toelichting toegelicht (de zogenaamde begrotingstoelichting).

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

Met de vaststelling van dit wetsartikel worden de baten en lasten en de kapitaaluitgaven en -ontvangsten van de baten-lastendiensten Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut, Rijkswaterstaat en de Inspectie Verkeer en Waterstaat voor het jaar 2010 vastgesteld.

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

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

**B. BEGROTINGSTOELICHTING**

<b>Inhoudsopgave</b>	<b>blz.</b>
<b>1. Leeswijzer</b>	<b>4</b>
<b>2. Het beleid</b>	<b>7</b>
2.1 De beleidsagenda Verkeer en Waterstaat 2010	7
2.2 De beleidsartikelen	22
2.3 De niet-beleidsartikelen	123
<b>3. De bedrijfsvoeringsparagraaf</b>	<b>132</b>
<b>4. De baten-lastendiensten</b>	<b>136</b>
<b>5. Het verdiepingshoofdstuk</b>	<b>154</b>
<b>6. De bijlagen</b>	<b>176</b>
6.1 Bijlage moties en toezeggingen	176
6.2 Bijlage ZBO's en RWT's	230
6.3 Lijst met afkortingen	232

## 1. LEESWIJZER

Voor u ligt de Beleidsbegroting, hoofdstuk XII van de Rijksbegroting 2010 van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (VenW). De begroting bestaat uit de volgende onderdelen:

1. De beleidsagenda;  
De beleidsagenda beschrijft de beleidsprioriteiten van VenW voor 2010. Daarmee vormt de beleidsagenda de eerste aanzet voor de discussie over de VenW-begroting 2010. In het beleidsprogramma «Samen werken, samen leven» van het Kabinet Balkenende IV is inzichtelijk gemaakt wat onze inzet is als bewindspersonen van Verkeer en Waterstaat in die jaren. De inzet van VenW komt met name terug in pijler 2 (een innovatieve, concurrerende en ondernemende economie) en pijler 3 (een duurzame leefomgeving). In de beleidsagenda komen we hierop terug.
2. De beleidsartikelen (31 t/m 37) en de niet-beleidsartikelen (39, 40 en 41);  
De beleidsartikelen bieden systematisch inzicht in de doelstellingen en de producten waarmee ze worden gerealiseerd, de hoeveelheid geld die daarmee is gemoeid en de manier waarop de evaluatie plaatsvindt. Behalve beleidsartikelen bevat deze begroting ook zogenoemde niet-beleidsartikelen. De opbouw van deze niet-beleidsartikelen wijkt af van de hierboven genoemde beleidsartikelen. Hier worden uitgaven die niet zinvol of doelmatig kunnen worden toegerekend aan de beleidsartikelen verantwoord.
3. De diensten die een baten-lastenadministratie voeren;  
In deze paragrafen zijn de relevante financiële gegevens van het KNMI, Rijkswaterstaat en de Inspectie VenW opgenomen.
4. De bedrijfsvoeringsparagraaf;  
Deze paragraaf gaat in op de belangrijkste bedrijfsvoeringsontwikkelingen bij VenW.
5. Diverse bijlagen;  
Waaronder het verdiepingshoofdstuk waarin de opbouw van de beschikbare bedragen per begrotingsartikel wordt uiteengezet en een overzicht van de moties en toezeggingen.

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

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

### *Verbetering van de (niet-financiële) beleidsinformatie*

De indeling van de begroting 2010 komt grotendeels overeen met die van 2009. Er is een aantal verbeteringen doorgevoerd. Zo is bijvoorbeeld de budgetflexibiliteit in deze begroting ook in absolute termen weergegeven. Daarnaast is de tabel stand van zaken kabinetsdoelstellingen aan het einde van de beleidsagenda verduidelijkt en wordt in de achterliggende artikelen duidelijker een relatie gelegd met de kabinetsdoelstellingen.

Bij elke algemene doelstelling is aangegeven welk effect het behalen van de doelstelling heeft. Er is naar gestreefd een duidelijke kwaliteitsslag door te voeren op het gebied van de verbetering van de beleidsinformatie. Er is getracht per product aandacht te besteden aan de meetbaarheid van beleid. Zo is de indicator «klanthinder» bijvoorbeeld vervangen door de indicator «beschikbaarheid Hoofdrailnet» en zijn de kengetallen «uitstoot luchtverontreinigende stoffen» gewijzigd in indicatoren met streefwaarden. Waar is gebleken dat de meetbaarheid niet of nog niet kan worden weergegeven, is dit door middel van een «explain» verklaard. De eerste resultaten van deze verbeteringslag zijn opgenomen in deze begroting.

*Meetbare gegevens: explain*

Alle operationele doelstellingen in de begroting, met uitzondering van «Bestuurlijke organisatie en instrumentatie» op artikel 31 «Integraal Waterbeheer» zijn voorzien van meetbare gegevens. De betreffende operationele doelstelling luidt: «Het verbeteren van de effectiviteit en doelmatigheid van de bestuurlijke organisatie en het instrumentarium van het waterbeleid». Deze doelstelling is opgenomen, omdat een aantal belangrijke waterproducten zowel gericht is op veiligheid, als op kwaliteit en kwantiteit en daardoor niet onder slechts één van de andere waterdoelstellingen kan worden verantwoord. Het gaat hier bijvoorbeeld om het Nationaal Bestuursakkoord Water, de Integrale Waterwet, het HGIS-programma Partners voor Water en het programma Leven met Water. Het is niet mogelijk en zinvol om hier aparte indicatoren voor op te nemen. De bijbehorende meetbare gegevens zijn bij de overige operationele doelstellingen van dit beleidsartikel weergegeven.

De Inspectie VenW werkt in het najaar van 2009 aan het meerjarenplan 2011–2015. In dit meerjarenplan wordt de bijdrage van de Inspectie VenW aan de beleidsdoelstellingen van Verkeer en Waterstaat duidelijker geëxpliciteerd. In dit traject worden eveneens meetbare gegevens betrokken. De uitwerking hiervan krijgt beslag in de ontwerpbegroting 2011.

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

*Meerjarenprogrammering beleidsdoorlichtingen*

Volgens de Regeling Rijksbegrotingsvoorschriften van de minister van Financiën dient in de begroting een programmering van beleidsdoorlichtingen opgenomen te worden. Een beleidsdoorlichting is een evaluatie van de algemene (of operationele) beleidsdoelstelling. Afhankelijk van de beleidscyclus moeten beleidsterreinen een keer in de vijf à zeven jaar doorgelicht worden. Voor de jaren 2009 en 2010 ziet de programmering voor VenW er als volgt uit:

Meerjarenprogrammering beleidsdoorlichtingen	
2009	34.01 Netwerk Weg 35.02 Mainport Rotterdam en overige zeehavens
2010	31.04 Waterkwaliteit 32.02 Aantal verkeersslachtoffers op het spoor verminderen (cf. uitgangspunten Tweede Kadernota Railveiligheid) 34.04 BDU Verkeer en Vervoer 35.04 Vasthouden en versterken van de positie van goederenvervoer en luchtvaart 36.03 GIS

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

## **2. HET BELEID**

### **2.1 DE BELEIDSAGENDA VERKEER EN WATERSTAAT 2010**

#### **1. Inleiding**

De mondiale economische crisis raakt de open economie van Nederland stevig. Deze periode dienen we te benutten om ons land klaar te maken voor een krachtig herstel zodra de wereldhandel weer opleeft. De staat van onze infrastructuur bepaalt mede of we straks kunnen profiteren van nieuwe kansen. Hoe hoger de kwaliteit en capaciteit daarvan, hoe aantrekkelijker ons land is als vestigingslocatie en als internationaal knooppunt van goederen- en dienstenstromen. Met gerichte investeringen vergroten we onze kansen op spoedig herstel. Uitgangspunt daarbij is dat onze economische groei een duurzame grondslag heeft. Een voorsprong in duurzaamheid levert ook extra economische kansen op.

In 2010 gaat er bij de investeringen in infrastructuur en innovatie een schep bovenop. Dit is vastgelegd in het Aanvullend Beleidsakkoord. Daarin is 543 miljoen euro beschikbaar gesteld, waarvan 175 miljoen euro voor extra werkzaamheden en 368 miljoen voor het versneld uitvoeren van projecten. Om een spoedig herstel te bevorderen, haalt VenW onderhoudswerkzaamheden aan bruggen, wegen, vaarwegen, sluizen en binnenhavens naar voren. Middelen voor versterking van de kust worden versneld ingezet en er komt extra geld beschikbaar voor watertechnologie en voor de uitvoering van het Plan van Aanpak gericht op de grootschalige introductie van elektrische auto's in Nederland, samen met EZ en VROM. Zo'n vijftig projecten om het openbaar vervoer in de regio te versterken, worden versneld uitgevoerd. Bij vijfendertig daarvan start de uitvoering in 2010. Een dynamisch herstel in Nederland is afhankelijk van méér dan investeringen alleen. Daarnaast is ook daadkracht nodig in het nemen van besluiten en het realiseren van projecten. Belangrijk in dit verband zijn de herziening van de Tracéwet en de actualisering van het MIRT-spielregelkader, waarmee de komende jaren de doorlooptijd van projecten aanzienlijk wordt bekort. Rijkswaterstaat realiseert de komende jaren 560 kilometer aan extra rijstroken op basis van de Wet versnelling besluitvorming wegprojecten. De filedruk neemt daarmee af. In aanvulling op alle lopende acties gericht op versnelling, komt het kabinet met een Crisis- en herstelwet die procedures sneller en eenvoudiger maakt. Deze heeft onder meer betrekking op een aantal wegen en spoorlijnen die een belangrijke economische impact hebben.

Tegelijkertijd vereist de financieel-economische situatie dat er scherp naar de uitgaven wordt gekeken. De afspraken die het kabinet in de voorjaarsnota heeft gemaakt om te zorgen dat de overheidsfinanciën op de langere termijn houdbaar blijven, werken vanaf 2011 ook door in het Infrafonds. Uitgangspunt voor de investeringen in het Infrafonds zijn de doelstellingen uit de Nota Mobiliteit, de Mobiliteitsaanpak en het Nationaal Waterplan. Voor wat betreft het Waterdomein zijn maatregelen gedefinieerd om te voldoen aan de afspraken uit het Aanvullend Beleidsakkoord. Tegelijkertijd wordt de planperiode voor het Infrafonds verlengd van 2020 naar 2028.

Met een systematische scan van de markt en capaciteit van de infrastructuur (NMCA) maakt het Rijk, in samenspraak met de regio's, een analyse van de staat van het mobiliteitssysteem. Centraal staat de vraag welke investeringen nodig zijn om de ambities van de Nota Mobiliteit en de

## *Beleidsagenda*

MobiliteitsAanpak te realiseren. Deze analyse komt in 2010 beschikbaar. Op basis van de uitkomsten van deze analyse wordt het investeringsprogramma geactualiseerd.

De komende periode zullen ook de mogelijkheden voor alternatieve financiering verder worden onderzocht. Institutionele beleggers zullen betrokken worden bij de financiering van infrastructuurprojecten. Tevens zal bezien worden in welke mate regionale overheden projecten kunnen voorfinancieren.

Op basis van het geactualiseerd investeringsprogramma en de alternatieve financieringsmogelijkheden worden de maatregelen als gevolg van het Aanvullend Beleidsakkoord binnen het Verkeer en Vervoer domein ingevuld. Daarbij wordt de verlengde planperiode betrokken. Bij de Ontwerpbegroting 2011 kan dan tot en met 2028 een samenhangend overzicht worden gegeven van de planperiode.

Een sterke economie en een duurzame toekomst zijn mede afhankelijk van een goede bescherming tegen het water. Het Deltaprogramma, dat de Kamer in 2010 tegemoet kan zien, geeft aan hoe ons land voor een lange reeks van jaren beschermd wordt tegen de gevolgen van de klimaatverandering. Voor de financiering daarvan komt er een Deltafonds met een vaste jaarlijkse voeding. Het kabinet biedt het ontwerp van de Deltawet, dat de juridische basis vormt voor het Deltaprogramma, eind 2009 aan de Tweede Kamer aan. Daarin is ook de rol van de Deltaregisseur vastgelegd, die zich zal inzetten voor een voortvarende uitvoering.

Op tal van terreinen krijgen de komende jaren zichtbare en voelbare vernieuwingen gestalte. Een greep uit deze beleidsagenda:

- De A12 ondergaat een metamorfose: acht notoire filetrajecten tussen Gouda en Arnhem zijn uiterlijk in 2014 compleet vernieuwd.
- In de Randstad, Brabant en Gelderland wordt hoogfrequent spoor geïntroduceerd. Tussen Amsterdam, Schiphol en Flevoland rijden in 2015/2016 twaalf treinen per uur.
- In 2010 is voor de kust van Rotterdam de aanleg van de Tweede Maasvlakte in volle gang. De Eemshaven ontwikkelt zich tot toonaangevende energiehaven. Naar verwachting start eind 2010 het baggerwerk om de vaargeul te verruimen.
- Het kabinet zet onomkeerbare stappen op weg naar de invoering van Anders Betalen voor Mobiliteit. Weggebruikers betalen dan niet meer voor het bezit, maar voor het gebruik van hun auto. Mensen die kiezen voor een bewuster rijgedrag en een schonere auto zijn goedkoper uit dan veelrijders in een sterk vervuilende wagen. Anders Betalen voor Mobiliteit levert een bijdrage aan de verbetering van de doorstroming op de weg.
- Er komt een nieuw normen- en handhavingstelsel, gericht op beperking van de hinder door de luchtvaart. Dit zal in 2010 en 2011 in de praktijk worden getest.
- De komende drie jaar wordt gewerkt aan een groot aantal verbeteringen aan gedecentraliseerde spoorlijnen, waardoor de treinen daar sneller en vaker kunnen rijden.



## **2. VenW-doelstellingen uit beleidsprogramma «Samen werken samen leven»**

### **2.1 Verbetering van de bereikbaarheid over weg en water (doelstelling 19)**

#### *2.1.1 Bouwen en onderhouden*

In de afgelopen periode is alles op alles gezet om procedurele belemmeringen voor infrastructuurprojecten weg te nemen. In 2010 resulteert dat in een groot aantal opleveringen, projecten die in uitvoering worden genomen en projectbesluiten.

In 2010 verbetert de doorstroming van het wegverkeer op belangrijke plaatsen door de oplevering van een aantal wegprojecten. Het gaat onder meer om de A2 Rondweg Den Bosch en de A2 Tangenten Eindhoven. Van circa 20 projecten, waarvan het merendeel valt onder de Spoedaanpak wegverbreding, start in 2010 de uitvoering. Het gaat hierbij onder meer om de A2 passage Maastricht en de A50 Valburg–Grijsoord. Ook zal in 2010 een aantal belangrijke (ontwerp-)tracébesluiten worden genomen, onder meer over de A4 Delft–Schiedam.

Ook aan het spoor wordt hard gewerkt. In 2010 vindt de oplevering plaats van de nieuwe spoortunnel Arnhem CS, het emplacement Westpoort Aziëhavenweg, de verruimde Schipholtunnel Hoofddorp en de uitbreiding naar vier sporen op het traject Houten-Castellum. Een belangrijk spoorproject waarvan de uitvoering in 2010 start, is het zogenoemde korte termijnpakket OV SAAL (uitbreidingen op het spoor Schiphol–Amsterdam–Almere–Lelystad).

In 2010 is voor de kust van Rotterdam de aanleg van de Tweede Maasvlakte in volle gang en zijn alle besluiten voor aanleg en gebruik van de Tweede Maasvlakte onherroepelijk geworden. Rotterdam blijft op deze manier aantrekkelijk voor de allergrootste zeeschepen. Naar verwachting meert in 2013 het eerste schip in de nieuwe havens af.

De Eemshaven ontwikkelt zich tot toonaangevende energiehaven. Na het afgeven van de noodzakelijke vergunningen, kan naar verwachting nog in 2010 worden begonnen met de baggerwerkzaamheden ter verruiming van de vaargeul. Voor het sluisencomplex in IJmuiden en de maritieme toegankelijkheid van de Kanaalzone Gent–Terneuzen wordt er naar gestreefd eind 2009 een besluit te nemen over het al dan niet starten van een planstudie in 2010.

De Nederlandse vaarwegen krijgen een impuls door de oplevering in 2010 van de zeeverkeerscentrale Waddenzee en de start van de uitvoering van de verruiming van de vaarweg Eemshaven–Noordzee en de omlegging van de Zuid-Willemsvaart. De «quick win»-regeling binnenhavens (waarvan de tweede tranche in uitvoering is) maakt de verbetering van tal van binnenhavens mogelijk.

Goed onderhoud van infrastructuur is essentieel voor de doorstroming van het verkeer en voor de positie van Nederland als logistieke natie. De afgelopen jaren is een belangrijke slag gemaakt bij het inhalen van achterstanden in het onderhoud van wegen, vaarwegen en kunstwerken (zoals bruggen, viaducten en sluisen). Het achterstallig onderhoud aan de hoofdvaarwegen wordt, zoals eerder afgesproken, voor eind 2016

versneld weggewerkt. Met het Aanvullend Beleidsakkoord zijn daarvoor versneld middelen beschikbaar gekomen.

Het totaalpakket aan wegwerkzaamheden (aanleg én onderhoud) blijft de komende jaren omvangrijk. Rijkswaterstaat zet zijn inspanningen voort om de overlast voor weggebruikers daarbij zoveel mogelijk te beperken.

### *2.1.2 Sneller en beter besluiten*

Om de mobiliteitsproblematiek voortvarend te kunnen oplossen, is snellere en betere besluitvorming nodig over infrastructurele projecten. Ook de uitvoering moet sneller. Een basis hiervoor is gelegd met het in 2008 gepresenteerde kabinetsstandpunt «Sneller en Beter» (waarmee de voorstellen van de commissie-Elverding worden geïmplementeerd) en met de vaststelling begin 2009 van de Wet versnelling besluitvorming wegprojecten. Deze wet voorziet voor dertig urgente wegprojecten in een vereenvoudigde onderzoekslast voor besluitvorming, zonder dat afbreuk wordt gedaan aan de zorgvuldigheid. In 2010 zullen de effecten hiervan in de praktijk blijken als een groot aantal van de dertig projecten in uitvoering wordt genomen (zie 2.1.1).

Bij lopende en nieuwe projecten wordt al gewerkt volgens de nieuwe aanpak van het actieprogramma Sneller en Beter. In 2010 worden twee belangrijke vervolgstappen gezet. Ten eerste wordt het wetsvoorstel voor de wijziging van de Tracéwet bij de Kamer ingediend. Hiermee worden onder meer de politieke voorkeursbeslissing als afsluiting van de verkenningsfase en de invulling van de opleveringstoets wettelijk geregeld. Ten tweede worden in 2010 de nieuwste inzichten en instrumenten uit het Sneller & Beter-traject door VenW, samen met VROM, verwerkt in het MIRT-spielregelkader. Daarbij gaat het onder meer om de versterking van de participatie van omwonenden en belanghebbenden.

Op korte termijn wordt de Crisis- en herstelwet ingediend. Met deze tijdelijke wet worden de mogelijkheden benut om ruimtelijke projecten te versnellen en juridische belemmeringen weg te nemen. De Crisis- en herstelwet gaat een stap verder dan lopende trajecten en geeft een extra impuls aan het kabinetsstreven naar vereenvoudiging en versnelling van procedures (o.a. onteigening, bestuursprocesrecht) bij ruimtelijke projecten, waaronder een breed pakket van VenW-projecten.

## **2.2 Anders Betalen voor Mobiliteit (doelstelling 18)**

Nederland gaat anders betalen voor mobiliteit. Weggebruikers betalen over een aantal jaren niet meer voor het bezit van hun auto, maar voor het gebruik ervan. Dat is eerlijker: hoe zuiniger en bewuster mensen rijden, hoe minder geld ze kwijt zijn. De invoering van de kilometerprijs is essentieel om de doelstellingen uit de Nota Mobiliteit waar te kunnen maken. De kilometerprijs leidt naar verwachting tot minder files en minder schadelijke uitstoot. Het eindbeeld is een landelijke kilometerprijs voor alle wegen, gedifferentieerd naar tijd, plaats en milieukeurmerken.

De voorbereidingen voor de invoering van de kilometerprijs gaan in 2010 onverminderd door. Deze voorbereidingen zijn erop gericht om een kwalitatief goed en werkbaar systeem zo snel als verantwoord is in te voeren. Zorgvuldigheid gaat boven snelheid bij deze operatie, die acht miljoen weggebruikers raakt.

De Wet Kilometerprijs wordt nog dit jaar aan de Tweede Kamer ter besluitvorming voorgelegd. Wanneer de Tweede Kamer en de Eerste Kamer ermee instemmen, kan het groene licht gegeven worden voor de invoering van het nieuwe systeem. Ter voorbereiding daarvan wordt zoveel mogelijk alles in gereedheid gebracht. Zo wordt in 2010 verder gewerkt aan het certificeringstraject dat de toetsingseisen, structuur en voorwaarden oplevert die samen de kwaliteit van het kilometerprijs-systeem borgen.

Net als in 2009 zullen in 2010 mobiliteitsprojecten uitgevoerd worden om, vooruitlopend op de invoering van de kilometerprijs, de bereikbaarheid te verbeteren en ervaring op te doen met de mogelijkheden van satelliet-techniek en met gedragsprikkels om bewust te rijden. Daarbij gaat het er onder meer om mensen kennis te laten maken met alternatieven, zoals het OV of telewerken. Aan de projecten die in 2010 van start gaan, zullen circa 25 000 vrijwilligers deelnemen.

### **2.3 Groei op het spoor (doelstelling 20)**

Een robuust mobiliteitssysteem staat of valt met een goede railinfrastructuur en een goede dienstverlening op het spoor. Met het Actieplan Groei op het Spoor geeft het kabinet invulling aan de ambitie om jaarlijks vijf procent groei op het spoor te verwezenlijken. Dit plan bevat acties om het voor- en natransport en de informatievoorziening te verbeteren, het treinaanbod te vergroten en zoveel mogelijk mensen kennis te laten maken met de trein. De uitvoering van het actieplan ligt op schema. Van het totale budget van 203 miljoen euro is inmiddels meer dan de helft vastgelegd. De genomen maatregelen worden goed ontvangen, zowel bij de reiziger als bij de regio's.

Een aandachtspunt voor 2010 is de invloed van de economische situatie op de groei op het spoor en daarmee het behalen van de kabinetsambitie. In 2007, nog zonder extra maatregelen, bedroeg de groei drie procent. Ondanks een afvlakkende economische groei in de tweede helft van het jaar nam de groei in 2008 toe tot 4,1 procent. In de eerste helft van 2009 is het vervoer bij NS met 1,2 procent toegenomen. De economische crisis is duidelijk zichtbaar in het lagere groeicijfer van NS. Het is onzeker hoe de economische situatie de groei in 2010 beïnvloedt. Daarom wordt de vinger aan de pols gehouden en zal bij de midterm review eind 2009 de stand worden opgemaakt.

Aan de uitvoering van de planstudies in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoor wordt hard gewerkt. Speerpunten daarin zijn hoogfrequent spoorvervoer op de drukste trajecten in de Randstad, Gelderland en Noord-Brabant, samenhangende regionale OV-systemen, kortere reistijden naar de landsdelen en een toekomstvaste strategie voor het spoorgoederenvervoer. Zoals toegezegd valt vóór de zomer van 2010 een besluit over de planstudie OV-SAAL en over de toekomstige route-strategie goederenvervoer per spoor.

Het kabinetsstandpunt naar aanleiding van de evaluatie van de Spoorwegwet is in juni 2009 aangeboden aan de Kamer. Daarin zijn de positie van ProRail, de concessieverlening aan vervoerders en de capaciteitsverdeling op het spoor aan bod gekomen. Er is een programma gestart om verdere verbeteringen in de spoorregelgeving aan te brengen.

Nederland zet zich in voor goede internationale spoorverbindingen. In 2010 worden twee EU-richtlijnen geïmplementeerd die bijdragen aan internationale harmonisatie: de Liberalisatierichtlijn en de Machinistenrichtlijn.

## **2.4 Randstad Urgent**

Het kabinetsprogramma Randstad Urgent beoogt een verandering van bestuurscultuur waarin sneller besloten wordt over urgente projecten. Doel is de Randstad optimale kansen te bieden om zich te ontwikkelen tot een concurrerende en duurzame Europese topregio. Randstad Urgent richt zich zowel op het doorbreken van de impasse bij lang slepende projecten als op het agenderen van nieuwe projecten die voor de toekomst van de Randstad van belang zijn. De aanpak van Randstad Urgent werkt. Van de in 2007 gemaakte selectie van projecten waren in het najaar van 2008 alle cruciale mijlpalen gehaald. In 2010 wordt de ingezette lijn doorgetrokken. Enkele in het oog springende projectbesluiten en mijlpalen voor 2010 zijn het Tracébesluit A4 Delft–Schiedam, de afronding van de planstudie hoogfrequent spoor Den Haag–Rotterdam en de start van de aanleg A15 Maasvlakte–Vaanplein. Ook wordt gewerkt aan de realisatie van natuur- en recreatieprojecten in de Randstad, inclusief fietsroutes.

## **2.5 Waterveiligheid en waterkwaliteit (doelstelling 26 t/m 28)**

### *2.5.1 Deltaprogramma voor een veilige toekomst*

Het staat vast dat het klimaat de komende honderd jaar verandert, ook al is de precieze reikwijdte van die verandering onbekend. De zeespiegel stijgt, onze zomers worden droger en onze winters natter. Dat alles heeft hoe dan ook grote gevolgen voor ons laaggelegen land. Het is noodzakelijk dat we ver vooruit kijken. Het zogenoemde adaptatiebeleid voorziet in manieren om ons aan te passen aan de veranderingen en ook ontwikkelingslanden daarbij de helpende hand te reiken.

Het advies van de Deltacommissie is de basis voor een flexibele aanpak om méé te veranderen, waardoor Nederland is voorbereid op de toekomst. Direct nadat de Deltacommissie in het najaar van 2008 haar advies had uitgebracht, is VenW begonnen met de uitwerking van de aanbevelingen. Er wordt met andere departementen en overheden gewerkt aan een veelomvattend Deltaprogramma, dat draait om blijvende veiligheid voor het water en voldoende zoetwater. Ook de lopende projecten en programma's Hoogwaterbeschermingsprogramma (inclusief Zwakke Schakels), Ruimte voor de Rivier en de Maaswerken worden onderdeel van dat Deltaprogramma.

Het kabinet biedt het ontwerp van de Deltawet dat de juridische basis vormt voor het Deltaprogramma, eind 2009 aan de Tweede Kamer aan. Voor een voortvarende uitvoering van het Deltaprogramma is de Deltaregisseur cruciaal. Het streven is die nog in 2009 aan te stellen.

Voor de financiering van het Deltaprogramma komt er een Deltafonds. Naar verwachting zal in 2010 een eerste ontwerpbegroting 2011 bij de Kamer worden ingediend. Het fonds start met bestaande waterbudgetten. Conform het Aanvullend Beleidsakkoord kent het Deltafonds een vaste, stabiele en substantiële voeding, met ten minste vanaf 2020 1 miljard euro jaarlijks uit het reëel constant door te trekken Infrafonds. Het kabinet heeft

## *Beleidsagenda*

in het Aanvullend Beleidsakkoord middelen naar voren gehaald voor de korte termijn van het Deltaprogramma, onder meer voor versterking van de kust.

### *2.5.2 Nationaal Waterplan*

Het Nationaal Waterplan gaat over álles wat ons land de komende zes jaar te doen staat op het gebied van water.

De economische situatie dwingt tot scherpe keuzes. Zowel als het gaat om de stimulans van de economie en de voortvarende invulling van het Deltaprogramma als waar het gaat om ingrepen in de overheidsfinanciën. Op het saneringsprogramma Waterbodems voor 2010 en verder wordt bezuinigd. Het Hoogwaterbeschermingsprogramma wordt gedeeltelijk getemporiseerd. Daarnaast is, vooruitlopend op het Deltaprogramma, inmiddels een start gemaakt met onderdelen hiervan. Om de economie aan de gang te houden wordt versneld geïnvesteerd in versterking van de kust. In het Aanvullend Beleidsakkoord zijn hiervoor middelen naar voren gehaald voor 2009 en 2010. Daarnaast was reeds een bedrag van circa 40 miljoen euro beschikbaar voor innovaties op het gebied van water-technologie. Dat is een stimulans voor het bedrijfsleven in 2010 en 2011.

In 2011 kan het parlement een voorstel voor een nieuw normenstelsel voor waterveiligheid tegemoet zien. In dat verfijnde stelsel worden nog meer dan voorheen bij de berekening van de overstromingskansen de gevolgen voor mensen en economie meegewogen. Voordat er een besluit over is genomen, zal er met het nieuwe stelsel worden geoefend. Vervolgens kan het naar verwachting in 2017 worden ingevoerd. Momenteel loopt de derde periodieke toetsing van de waterkeringen. Daardoor wordt in 2011 duidelijk welke waterkeringen nog moeten worden verstevigd.

De komende vijf jaar wordt er gewerkt aan een landelijke verkenning voor de voorziening van zoetwater. Voor de zoetwatervoorziening op lange termijn is ook het in 2015 te nemen besluit over de mogelijke peilverhoging van het IJsselmeer van belang.

Het kabinet werkt in Europees verband aan de kwaliteit van het oppervlaktewater en grondwater. Eind dit jaar worden hiertoe de stroomgebied-beheersplannen voor de Rijn, Maas, Schelde en Eems vastgesteld. Deze plannen zijn met de bovenstroomse landen afgestemd. De combinatie van maatregelen boven- en benedenstrooms maakt het water in de Nederlandse rivieren gezonder, ook voor het dieren- en plantenleven.

De Europese Kaderrichtlijn Mariene Strategie heeft ten doel het gebruik van de zee in balans te brengen met de bescherming van het mariene milieu. In 2010 wordt deze richtlijn geïmplementeerd in het onder de Waterwet vallende Waterbesluit.

## **3. Overige prioriteiten**

### **3.1 Regionaal OV**

VenW wil samen met decentrale overheden het regionaal openbaar vervoer versterken, onder meer om de belangrijkste economische centra van ons land beter bereikbaar te maken. Daarmee is een bedrag gemoeid van ruim één miljard euro, waarvan het rijk en de decentrale overheden

elk de helft voor hun rekening nemen. Het kabinet doet die investering om de reissnelheid te verhogen, ontbrekende verbindingen aan te leggen en capaciteitsproblemen op te lossen. Zo kan sneller, vaker en zonder omwegen worden gereisd. Denk daarbij aan betere reisinformatie, meer comfort, een hogere frequentie en een betere aansluiting tussen het OV en de auto.

Het actieprogramma regionaal openbaar vervoer maakt het regionale overheden mogelijk zo'n vijftig projecten versneld aan te leggen in de periode tot 2020. Volgend jaar start de uitvoering van 35 projecten. Uiterlijk in 2012 zijn alle projecten in uitvoering.

Een paar goede voorbeelden uit het programma zijn de capaciteitsverhoging op de tramlijnen 2 en 9 in Den Haag en de inzet van snelle bussen in de regio Twente en de stadsregio Arnhem/Nijmegen. Ook in de regio rondom Utrecht en in de provincies Noord-Brabant, Overijssel en Gelderland wordt gewerkt aan maatregelen om de bus vlotter te laten doorrijden. Gezamenlijk leiden deze projecten tot een gemiddelde reizigersgroei van bijna twintig procent in het regionaal OV in de periode tot 2020 op de betreffende verbindingen.

Daarnaast wordt er de komende drie jaar gewerkt aan een groot aantal verbeteringen aan gedecentraliseerde spoorlijnen. Daardoor kunnen de treinen op die spoorlijnen sneller en vaker gaan rijden. Volgend jaar staat al een flink aantal werkzaamheden gepland, zoals de aanleg van snelle wissels, onder meer bij Franeker en Doetinchem. Bij Reuver, Barneveld en Sneek komt in 2010 dubbel spoor. Verder komt VenW in 2010 met eenduidige regels voor de veiligheid in tunnels voor het lokale spoor.

In de zomer van 2010 stelt Verkeer en Waterstaat in nauw overleg met de koepelorganisaties van decentrale overheden de nota Regionaal Openbaar Vervoer op. Deze nota schetst het streefbeeld voor 2028: regionaal openbaar vervoer van Olympische kwaliteit. De nota beschrijft ook wat nodig is om dat doel te bereiken. De visie zal het kader vormen voor de besluitvorming over de toekenning van middelen voor regionaal openbaar vervoer tot 2028.

Gemeenten krijgen meer mogelijkheden om de kwaliteit van straattaxi's te verbeteren. Er begint een drie jaar durend experiment om de minimumleeftijd voor buschauffeurs te verlagen tot 18 jaar om het dreigende personeelstekort tegen te gaan.

### **3.2 Luchtvaart**

De Nederlandse luchtvaartsector is stevig geraakt door de internationale economische crisis. Vergroting van de concurrentiekracht van de Nederlandse luchtvaart is een van de belangrijkste ambities in de Luchtvaartnota, die in april 2009 verscheen. Om de Nederlandse luchtvaart concurrerend te maken, wil het kabinet de kosten laten dalen. Het kabinet heeft de vliegbelasting afgeschaft. Schiphol dringt de eigen kosten terug. Samen met het ministerie van Justitie bekijkt VenW of het daarnaast nog mogelijk is de beveiligingskosten terug te brengen. Doel is dat Schiphol volgend jaar niet alleen in kwaliteit maar ook in prijs kan concurreren met andere grote Europese luchthavens als Londen, Parijs en Frankfurt.

## *Beleidsagenda*

De gemaakte afspraken aan de Alderstafel rond Schiphol worden in 2010 verder uitgevoerd. Het gaat om afspraken uit de convenanten Hinderbeperking en ontwikkeling, Selectiviteit en Omgevingskwaliteit.

Beperking van geluid blijft in 2010 hoog op de agenda staan. De afspraken die hierover aan de Alders-tafel zijn gemaakt, worden uitgevoerd. Zo wordt er een proef genomen om de bocht in de uitvliegroute bij Uithoorn preciezer te vliegen, met als doel de hinder te beperken. In 2010 vindt ook een experiment plaats met het nieuwe normen- en handhavingssysteem. Het beleid zoals uiteengezet in de Luchtvaartnota ten aanzien van uitplaatsing van vluchten van Schiphol wordt op basis van afspraken aan de Alders-tafel verder vormgegeven. In dit kader wordt overleg gevoerd aan de regionale Alderstafels.

In 2010 verschijnt een visie over luchthaven Schiphol als mainport. Hierop volgend wordt een structuurvisie voor Mainport Schiphol en de omliggende regio opgesteld. Met de structuurvisie neemt het Rijk de regie op zich om een integrale ruimtelijk-economische visie te geven op gebiedsontwikkeling op en rond de luchthaven Schiphol en deze te koppelen aan een samenhangend luchtruimontwerp voor Schiphol. De structuurvisie gaat over de periode tot en met 2040.

De komende tijd gelden voor al het passagiersvervoer verordeningen die de rechten van passagiers regelen. Daarin zijn bepalingen opgenomen over o.a. vertraging, annulering en instapweigering, informatieverplichtingen aan passagiers en toegankelijkheid voor mensen met een handicap. In de luchtvaart is de desbetreffende verordening al enkele jaren van kracht. De Inspectie Verkeer en Waterstaat gaat, net als nu al bij de luchtvaart, een centrale rol spelen in de dienstverlening aan passagiers en betrokken ondernemingen en in de handhaving van de verordeningen. Daarnaast heeft de luchtvaartsector per 1 juli 2009 een geschillencommissie opgericht die geschillen in het kader van de verordening gaat behandelen. De reeds bestaande geschillencommissie openbaar vervoer krijgt vanaf december 2009 te maken met de verordening voor het spoor.

VenW maakt zich daarnaast de komende jaren opnieuw sterk voor één Europees luchtruim, de Single European Sky. Daardoor kunnen de routes korter worden en dat betekent een besparing op de brandstofkosten en minder CO<sub>2</sub>-uitstoot. Nederland, België, Luxemburg, Duitsland, Frankrijk en Zwitserland onderhandelen over een verdrag dat moet leiden tot de instelling van één «Functional Airspace Block». Dit verdrag zal naar verwachting in 2012 in werking kunnen treden. In 2010 wordt de National Supervisory Authority ingesteld, een formele samenwerkingsvorm tussen de civiele en de militaire toezichthouders. Dit is een opstap naar een gezamenlijke toezichthoudende organisatie waarmee het toezicht op de luchtvaart efficiënter wordt ingericht.

De Nederlandse luchtvaart kan wereldwijd excelleren door zuiniger, schoner en veiliger te vliegen. Ook al scoort de Nederlandse luchtvaart hoog op veiligheid in de internationale ranglijst van de internationale luchtvaartorganisatie ICAO, toch zijn voortdurende alertheid en gerichtheid op verdere verbetering nodig. Begin 2010 brengt VenW een nieuwe beleidsagenda Luchtvaartveiligheid uit. Uitbreiding van het veiligheidsmanagement in het luchtvaartsysteem speelt daarin een centrale rol.

### **3.3 Zeehavens, zeescheepvaart en binnenvaart**

De dalende wereldhandel drukt de overslagcijfers in de Nederlandse havens en raakt ook de transportsector hard. Het beleid is erop gericht om de zeehavens zich goed te laten voorbereiden op de verwachte groei van het goederenverkeer wanneer de wereldeconomie zich herstelt. Naast mainportontwikkeling, is versterking van de leefbaarheid in de regio Rijnmond doelstelling van het rijk. De geplande leefbaarheidsprojecten zijn in 2010 in uitvoering of afgerond. Er wordt rond Rotterdam 750 ha natuur- en recreatiegebied aangelegd.

Op grond van de beleidsbrief Duurzame Zeehavens zal verder vorm gegeven worden aan (commerciële) samenwerking tussen zeehavens. Daarnaast zal een innovatieregeling voor de bevordering van duurzame zeehavens worden ingevoerd.

De beleidsbrief Zeevaart «Verantwoord varen en een vitale vloot» richt zich op de bevordering van een innovatieve en concurrerende vloot onder Nederlandse vlag en het tot stand brengen van ambitieuze internationale milieu- en veiligheidsnormen voor de zeevaart. Vanaf 1 juli 2010 gelden aangescherpte internationale milieunormen voor scheepsmotoren en scheepsbrandstoffen. Hierdoor vermindert de luchtverontreiniging door schepen. Op de Noordzee (en in andere zogenoemde emissie-beheersgebieden) mag vanaf 2010 ruim 33 procent minder zwavel in brandstof voor zeeschepen zitten dan nu. In 2010 worden ook gemoderniseerde regels voor het veilig bemannen van schepen ingevoerd, naar aanleiding van de bekrachtiging van het internationale verdrag over training en scholing van zeevarenden.

De binnenvaart is een belangrijk onderdeel van het logistieke nationale en internationale netwerk. In de beleidsbrief Binnenvaart «Varen voor een vitale economie» is het beleid voor binnenvaart en vaarwegen uitgewerkt. Het gaat onder meer om investeringen voor een robuust vaarwegen-netwerk en de impuls voor binnenhavens. In 2010 wordt er onderzoek gedaan naar gevolgen van klimaatverandering voor de binnenvaart en gaat het Scheepsafvalstoffenverdrag (SAV) in werking. Hierdoor wordt het principe «de vervuiler betaalt» van toepassing waardoor de schipper volledig gaat betalen voor voorzieningen voor afvalstofverwijdering.

Beveiliging is een belangrijk thema in de internationale zeescheepvaart. Nederland zet in dat kader onder andere in op de internationale bestrijding van piraterij.

### **3.4 Duurzame mobiliteit en duurzame en innovatieve economie**

Het kabinet streeft op een integrale wijze naar duurzame mobiliteit. VenW werkt samen met (o.a.) EZ en VROM aan:

- innovatie van schone en zuinige voertuigen en brandstoffen;
- efficiënter vervoer van mensen en goederen;
- integrale ruimtelijke ontwikkeling van gebundelde verstedelijking en bedrijventerreinen, zoals tot uitdrukking komt in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT);
- minder hinder van geluid en emissies.



#### *3.4.1 Auto-industrie, logistiek en openbaar vervoer*

Het kabinetsprogramma Schoon en Zuinig bevat voor de sector verkeer de doelstelling om in 2020 een maximale CO<sub>2</sub>-uitstoot van 30–34 Mton (exclusief zee- en luchtvaart) te realiseren. Dit is ongeveer gelijk aan de uitstoot in 1990. Uit recent onderzoek van het Energiecentrum Nederland en het Planbureau voor de Leefomgeving (mei 2009) blijkt dat de sector verkeer en vervoer bij volledige uitvoering van de afgesproken maatregelen op koers ligt om de afgesproken doelstelling te halen. De onderzoekers schatten in dat de sector zonder de beleidsmaatregelen van Schoon en Zuinig in 2020 tussen de 38 en 48 Mton CO<sub>2</sub> uit zal stoten. Uitgaande van het bestaande en in te zetten beleid komt de prognose voor 2020 nu uit op een uitstoot van 27–37 Mton CO<sub>2</sub>. Om de vinger aan de pols te houden heeft het kabinet eerder aangekondigd in het voorjaar van 2010 het programma Schoon en Zuinig te evalueren. Indien dit nodig mocht blijken, kunnen naar aanleiding daarvan aanvullende instrumenten worden ingezet.

Innovatie helpt bij het verbeteren van milieuprestaties. Voor proeftuinen duurzame mobiliteit is 30 miljoen euro vrijgemaakt, hiervan wordt 10 miljoen euro bestemd voor het speerpunt voor 2010: elektrisch rijden. Dit maakt onderdeel uit van het innovatieprogramma Mobiliteit. Doel is een basis te leggen onder de grootschalige introductie van elektrische auto's in Nederland. Voor de uitvoering van het in juni 2009 gepresenteerde Plan van Aanpak elektrisch rijden wordt door het Kabinet maximaal 55 miljoen euro vrijgemaakt. In totaal staat voor elektrisch rijden dan maximaal 65 miljoen euro ter beschikking. Een meerjarige subsidieregeling voor het aanjagen van innovaties en de introductie van elektrische auto's wordt in 2009 en 2010 opengesteld. Een gezamenlijke taskforce van bedrijfsleven, maatschappelijke organisaties en overheid (het E-team) maakt ruim baan voor het elektrisch rijden. De elektrische scooter wordt op dit moment succesvol in de markt gezet, met concurrerende prijzen en een aantrekkelijke businesscase voor de eindgebruiker. De elektrische scooter behoeft daarom nu geen extra stimulans en kan zich in de markt bewijzen.

Ook op andere terreinen krijgt innovatie een steun in de rug. Regionale partijen werken sinds enige tijd actief aan schoner en zuiniger openbaar vervoer, daartoe gestimuleerd door VenW. Zo wordt geïnvesteerd in schoner materieel (o.a. stimuleringsregeling innovatieve bussen). Perspectiefvolle initiatieven in de logistieke sector krijgen verder steun vanuit het Programma Duurzame Logistiek (20 miljoen euro; looptijd 2007–2012).

#### *3.4.2 Sectorale benadering van emissies in luchtvaart en zeevaart*

Nederland is voorstander van een wereldwijde sectorale benadering voor emissies van internationale luchtvaart en zeevaart en van de opname van een doelstelling voor deze sectoren in het Kopenhagenakkoord. In de mondiale sectororganisaties ICAO en IMO zullen alle partijen moeten komen tot een uitwerking van mondiale instrumenten om deze doelstelling te behalen. Marktmechanismen zoals emissiehandel kunnen daarbij zorgen voor kosteneffectieve emissiereducties. Nederland spant zich in om dergelijke sectorakkoorden tot stand te helpen brengen.

Vluchten vanaf en naar EU-luchthavens zullen vanaf 2012 mee gaan doen aan het EU Emission Trading System (ETS) en krijgen dan te maken met een hard plafond (cap) waaronder de uitstoot zal moeten blijven. Een in

## Beleidsagenda

het Kopenhagenakkoord vast te leggen reductiedoelstelling voor de internationale luchtvaart zal voor derde landen een extra prikkel zijn om zich aan te sluiten bij het Europese systeem. Voor het internationale gelijke speelveld is dit van groot belang.

De internationale zeevaart heeft vooralsnog geen reductiedoelstelling opgelegd gekregen. Evenmin zijn hierover in Europa afspraken gemaakt. De EU en Nederland streven naar opname van een doelstelling in het Kopenhagenakkoord. De EU zal naar verwachting eigen maatregelen nemen voor de scheepvaart als er geen wereldwijde regels worden afgesproken.

### Begroting op hoofdlijnen

De onderstaande tabel geeft de belangrijkste wijzingen in de uitgaven en inkomsten aan ten opzichte van de eerste suppletore begroting 2009.

Uitgaven (x € 1 000)							
	Art.	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Stand ontwerp-begroting 2009		8 794 232	9 179 401	8 606 656	8 831 093	8 659 444	8 855 299
Nota van wijziging begroting 2009		- 3 412	- 4 300	- 5 209	- 5 209	- 5 209	- 5 209
Mutaties 1e suppletore wet 2009		335 947	595 316	272 097	254 981	128 010	181 377
Stand Voorjaarsnota 2009		9 126 767	9 770 417	8 873 544	9 080 865	8 782 245	9 031 467
<b>I Belangrijkste mutaties Hoofdstuk XII</b>		<b>- 23 165</b>	<b>- 37 201</b>	<b>- 170 194</b>	<b>202 117</b>	<b>- 169 094</b>	<b>- 346 370</b>
1. Auto van de toekomst/Schoner en Zuiniger	36	6 000	10 000	7 500	4 500	2000	
2. Bijdrage VenW aan rijksbrede problematiek	39		- 36 100	- 174 000	- 174 000	- 174 000	- 174 000
3. Naar het ministerie van FI: WST	39		- 47 560	- 47 560	- 47 560	- 47 560	- 43 017
4. Tweede tranche Het Nieuwe Rijden	39	1 000	3 000	3 000			
5. Taakstelling arbeidsproductiviteit	40				- 8 099	- 16 097	- 16 097
6. Kasschuif Algemene middelen	39				400 000	78 000	- 100 000
7. Opvragen enveloppen	39		35 749	38 663	38 662	8 508	8 508
8. Prijscompensatie PMR	39			6 707	6 576		
9. Geluidsanering van VROM			7 160	7 160	7 160	7 160	7 160
10. Naar Economische Zaken (Zuiderzeelijn)	39	- 5 000	- 5 000	- 5 000	- 15 000	- 15 000	- 15 000
11. Naar VROM (uitv.convenant DSM)	39	- 24 000					
12. Naar EZ (Innovatieprogramma Logistiek)	39		- 2 850	- 3 640	- 4 410	- 1 600	
13. Pers.budgetten/formatie	41	3 835	5 500	5 333	5 275	5 275	5 275
14. Ovb. kosten Koninklijk Huis	41		- 5 807	- 5 807	- 5 807	- 5 807	- 5 807
14. Regeringsvliegtuig	41		- 983	- 983	- 983	- 983	- 983
15. Naar EZ (Park Moerdijk)	39	- 5 000					
16. Taakstelling bedrijfsvoering	40		- 310	- 2 167	- 4 197	- 8 990	- 12 409
<b>II Overige mutaties</b>		<b>354</b>	<b>- 1 088</b>	<b>- 6 891</b>	<b>- 6 691</b>	<b>- 6 466</b>	<b>- 7 294</b>
<b>Totale mutaties</b>		<b>- 22 811</b>	<b>- 38 289</b>	<b>- 177 685</b>	<b>195 426</b>	<b>- 175 560</b>	<b>- 353 664</b>
Stand ontwerp-begroting 2010		9 103 856	9 732 128	8 695 859	9 276 291	8 606 685	8 677 803

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

## *Beleidsagenda*

- Ad 1. Voor de Auto van de Toekomst/Schoner en Zuiniger vinden er vanaf 2009 tot en met 2012 uitgaven plaats. Tegenover deze uitgaven staat een bijdrage uit het FES.
- Ad 2. Dit betreft de bijdrage van VenW in de invulling van de tekortreductie van € 1,8 mld (voor 2011; Kamerstukken II 2008–2009, 31 700 IXA, nr. 6), en het voorziene aandeel van VenW in een aanvullende taakstellende ombuiging vanaf 2011.
- Ad 3. Dit betreft een overheveling van de exploitatiebijdragen WST naar het ministerie van Financiën in het kader van de overdracht aan de Provincie Zeeland.
- Ad 4. Dit betreft de tweede tranche die in het kader van het Coalitieakkoord is toegevoegd aan deze begroting voor het programma Het Nieuwe Rijden.
- Ad 5. Dit betreft de inboeking van de taakstelling arbeidsproductiviteit. De concrete invulling zal bij de begrotingsvoorbereiding 2011 plaatsvinden.
- Ad 6. Het betreft een kasschuif via de algemene middelen vanuit latere jaren naar 2012/2013 ten behoeve van het hoofdwegenprogramma.
- Ad 7. Dit betreft het opvragen van verschillende enveloppen. Op de bedragen is het aandeel in de structurele korting op de Coalitieakkoord enveloppen op de Aanvullende post, tranche 2011, in mindering gebracht.
- Ad 8. Dit betreft de prijscompensatie voor het project PMR.
- Ad 9. Dit betreft de overboeking van geluidsmiddelen naar VenW in het kader van het geluidsaneringsprogramma.
- Ad 10. Dit betreft een overboeking in het kader van het Regio Specifiek Pakket voor Noord-Nederland (RSP-ZZL) om de uitgaven voor het ruimtelijk economisch programma op de begroting van het ministerie van Economische Zaken te kunnen verantwoorden.
- Ad 11. Het betreft een overboeking naar het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke ordening en Milieubeheer in verband met de uitvoering van het convenant met DSM over het stopzetten van de ammoniakstromen tussen Geleen en IJmuiden.
- Ad 12. Door VenW worden over de jaren 2010 tot en met 2013 bedragen overgeboekt naar het ministerie van Economische Zaken voor het innovatieprogramma Logistiek (Dieselakkoord).
- Ad 13. Door het ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid wordt vanaf 2009 bedragen overgeboekt naar de begroting van VenW. Het betreft de overdracht van personele budgetten en inhuur ICT-dienstverlening.
- Ad 14. Omdat met ingang van 2010 de uitgaven voor het Koninklijk Huis op de begroting I De Koning zullen worden verantwoord, worden de budgetten voor de vlieggkosten van leden van het

## Beleidsagenda

Koninklijk Huis en de functionele kosten Koninklijk Huis overgeboekt naar het ministerie van Algemene Zaken.

Ad 15. Het betreft de overboeking naar het ministerie van Economische Zaken voor de ontwikkeling logistiek Park Moerdijk.

Ad 16. Dit betreft de inboeking van de taakstelling bedrijfsvoering. De concrete invulling zal bij de begrotingsvoorbereiding 2011 plaatsvinden.

### Stand van zaken kabinetsdoelstellingen

Stand van zaken kabinetsdoelstellingen (x € 1 000)				
Nr.	Project/doelstelling	Beleidsartikelen/ operationele doelstelling	Voortgang: Activiteiten 2010	Begroting 2010*
<b>PROJECT</b>				
	Programma Randstad Urgent: versterkt de concurrentiepositie van de Randstad	IF 18.04**	Activiteiten betreffen o.a. het tracébesluit A4 Delft-Schiedam, de afronding van de planstudie spoor Den Haag-Rotterdam, de start van de aanleg A15 Maasvlakte-Vaanplein en de realisatie van natuur- en recreatieprojecten in de Randstad	1 787
<b>DOELSTELLINGEN BELEIDSPROGRAMMA</b>				
18	Stapsgewijze invoering van een gedifferentieerde kilometerprijs naar tijd, plaats en milieukeurmerken.	XII 34.01.03 IF 17.04	De activiteiten in het kader van de voorbereidingen van de invoering van de kilometerprijs zijn: de consultatie in het hoofdspoor en de dialoog in het garantiespoor, inclusief de gunning, de aanbesteding van de overige percelen, de lagere regelgeving kilometerprijs, brede publieksvoorlichting over de invoering en werking van de kilometerprijs, het definitief uitvoeringsbesluit en de eerste technische testen. Ook zullen mobiliteitsprojecten worden uitgevoerd om de bereikbaarheid te verbeteren en ervaring op te doen met satelliettechniek en gedragprikkels.	63 162
19	Verbetering van de bereikbaarheid over weg en water door gerichte investeringen in het wegennetwerk en de binnenvaart	XII 34.01 (m.u.v. 34.01.03) IF 12.03 IF 12.05	In het kader van Sneller en Beter wordt bijvoorbeeld een gewijzigde tracéwet ingediend en het MIRT-spelregelkader aangepast. Op het vlak van wegenbouw worden diverse projecten opgeleverd, zoals A12 Woerden-Gouda en A9 Holendrecht-Diemen. Ook start de uitvoering van 27 projecten (w.o. 23 uit de Wet versnelling besluitvorming wegprojecten).	1 659 543
		XII 34.02 IF 15.03 IF 15.05	Op het vlak van vaarwegen wordt de zeeverkeerscentrale Waddenzee opgeleverd en start bijvoorbeeld de uitvoering van de omlegging Zuid-Willemsvaart en de verruiming van de vaargeul Eemshaven-Noordzee.	258 189
20	Groeiambitie van 5% per jaar voor het openbaar vervoer per spoor.	XII 34.03 XII 34.04 (m.u.v. 34.04.06) IF 13 (m.u.v. 13.02, 13.03.02 en 13.05.02)	De uitvoering van de acties uit het actieplan «Groei op het spoor» wordt voortgezet. Acties op het vlak van voor- en natransport, informatievoorziening, treinaanbod vergroten en kennismaken met de trein. De uitvoering van de planstudies in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoor loopt. Een besluit over de planstudie OV-SAAL wordt genomen.	1 115 632

## Beleidsagenda

Stand van zaken kabinetsdoelstellingen (x € 1 000)				
Nr.	Project/doelstelling	Beleidsartikelen/ operationele doelstelling	Voortgang: Activiteiten 2010	Begroting 2010*
26	Klimaatbestendige inrichting van Nederland waarbij water een meer bepalende factor is bij ruimtelijke afwegingen, inclusief locatiekeuzes. Meer ruimte voor herstel van natuurlijke processen (bodem, water en natuur)	XII 31	Er zal gewerkt worden aan de uitwerking van het Nationaal Waterplan. Vaststelling van het Nationaal Waterplan is voorzien, uiterlijk in december 2009. De overige activiteiten zullen met name betrekking hebben op de nadere uitwerking van het advies van de Deltacommissie (parlementaire behandeling Deltawet en uitwerking Deltaprogramma). Verder zal er veel inspanning worden gepleegd om de Maatschappelijke Innovatie Agenda Water vorm te geven (via bijvoorbeeld de uitvoering van innovatieprogramma's Building with Nature en Flood Control). Ook zal een eerste stap gezet worden in de uitvoering van de stroomgebiedsbeheersplannen, die opgesteld zijn om de Europese Kaderrichtlijn Water te implementeren. Een groot deel van de activiteiten wordt (gezamenlijk) uitgevoerd door VROM, VenW en en/of LNV.	1 086 696
27		IF 11.03		
28		IF 16.02		
	Duurzaam waterbeleid als schakel tussen ecologie en economie. Nederland (weer) aan de internationale top van innovatieve deltatechnologie.	IF 16.03		
	Versnelling kustverdediging en versnelde aanpak van de versterking van de bij de tweede wettelijke toetsing afgekeurde primaire waterkeringen. Vernieuwd denken over water, veiligheid een plaats geven in het systeem voor bescherming tegen overstromingen.			
<b>Totaal gerelateerd aan kabinetsdoelstellingen</b>				<b>4 184 377</b>

\* Exclusief apparaatsuitgaven

\*\* Dit betreffen de uitgaven voor de programmadirectie Randstad Urgent. De concrete projecten die in het kader van het programma Randstad Urgent worden uitgewerkt, zijn geraamd onder de modaliteit/begrotingsartikel waar zij deel van uitmaken (meer informatie op: <http://www.randstadurgent.nl/>). Een aantal modaliteiten draagt bij aan en wordt verantwoord onder de andere kabinetsdoelstellingen.

## 2.2 DE BELEIDSARTIKELEN

### 31 INTEGRAAL WATERBELEID

Algemene doelstelling	Het op orde krijgen en houden van een duurzaam watersysteem tegen maatschappelijk aanvaardbare kosten.
Omschrijving van de samenhang in het beleid	Om de vitale functies in het landelijk en stedelijke gebied zoals veiligheid, economie, wonen, landbouw, recreatie en natuur, te waarborgen, draagt VenW zorg voor een gezamenlijke, gecoördineerde aanpak van de nationale waterproblematiek door de verschillende publieke en private partijen.
Relatie met de kabinetsdoelstellingen	Dit artikel heeft een relatie met de kabinetsdoelstellingen 26 «Klimaatbestendige inrichting van Nederland waarbij water een meer bepalende factor is bij ruimtelijke afwegingen, inclusief locatiekeuzes. Meer ruimte voor herstel van natuurlijke processen (bodem, water en natuur)», 27 «Duurzaam waterbeleid als schakel tussen ecologie en economie. Nederland (weer) aan de internationale top van innovatieve deltatechnologie» en 28 «Versnelling kustverdediging en versnelde aanpak van de versterking van de bij de tweede wettelijke toetsing afgekeurde primaire waterkeringen. Vernieuwd denken over water, veiligheid een plaats geven in het systeem voor bescherming tegen overstromingen». In 2010 zal gewerkt worden aan de uitwerking van het Nationaal Waterplan. Vaststelling van het Nationaal Waterplan is uiterlijk in december 2009 voorzien. De overige activiteiten zullen met name betrekking hebben op de nadere uitwerking van het advies van de Deltacommissie (parlementaire behandeling Deltawet en uitwerking Deltaprogramma). Verder zal er veel inspanning worden gepleegd om de Maatschappelijke Innovatie Agenda Water vorm te geven (via bijvoorbeeld de uitvoering van innovatieprogramma's Building with Nature en Flood Control). Ook zal er een eerste stap gezet worden in de uitvoering van de stroomgebiedbeheerplannen, die opgesteld zijn om de Europese Kaderrichtlijn Water te implementeren. Een groot deel van de activiteiten wordt (gezamenlijk) uitgevoerd door VROM, VenW en/of LNV. Op artikelen 11 en 16 van het Infrastructuurfonds staan de concrete uitvoeringsactiviteiten.
Verantwoordelijkheid	De minister is verantwoordelijk voor de vormgeving en deels ook de uitvoering van het integrale waterbeleid. De minister draagt zorg voor de afstemming van het waterbeheer op zee en met de buurlanden bovengestroomds gelegen in de stroomgebieden van Rijn, Maas, Schelde en Eems. Daarnaast houdt de minister toezicht op de uitvoering van de wet- en regelgeving.
Externe factoren	Het behalen van deze doelstelling hangt af van: <ul style="list-style-type: none"><li>– het tijdig en adequaat anticiperen op structurele ontwikkelingen als klimaatverandering (waaronder zeespiegelstijging), rivierafvoer en watertemperatuur, veranderingen in neerslag, bodemdaling, verstedelijking en toename van economische waarden.</li><li>– de acceptatie en juiste implementatie van Europese wet- en regelgeving op het gebied van water door de lidstaten.</li><li>– de acceptatie en juiste implementatie van het waterbeleid door provincies, waterschappen en gemeenten.</li><li>– het tijdig in uitvoering brengen van maatregelen om de gevolgen van klimaatveranderingen op de bewoonbaarheid, bruikbaarheid en leefbaarheid van Nederland op de lange termijn te borgen.</li></ul>

## Beleidsartikel 31

Effecten van beleid

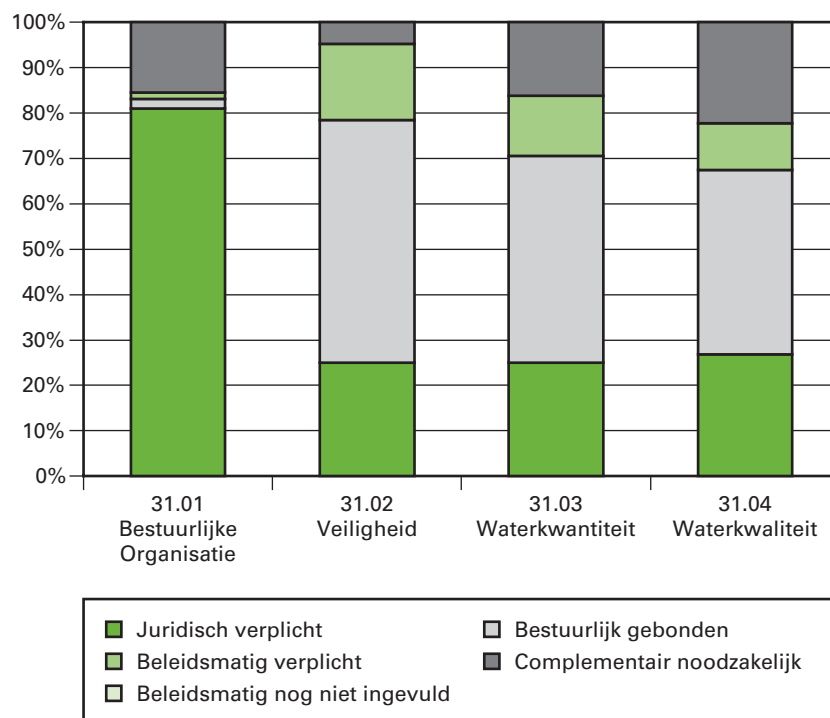
Het behalen van deze doelstelling heeft als effect dat:

- Nederland beschermt blijft tegen water.
- Er voldoende water is voor mens en natuur en de kwaliteit voldoet aan de normen van de Kaderrichtlijn Water (KRW).

**Tabel budgettaire gevolgen van beleid**

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (in € 1 000)							
<b>31 Integraal waterbeleid</b>	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
<b>Verplichtingen</b>	<b>104 685</b>	<b>76 802</b>	<b>68 310</b>	<b>68 200</b>	<b>67 941</b>	<b>68 065</b>	<b>68 511</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>77 127</b>	<b>82 534</b>	<b>70 564</b>	<b>68 496</b>	<b>68 397</b>	<b>68 215</b>	<b>68 510</b>
<i>31.01 Bestuurlijke Organsatie en instrumentatie</i>	<i>29 074</i>	<i>36 719</i>	<i>26 412</i>	<i>25 254</i>	<i>25 403</i>	<i>25 362</i>	<i>28 747</i>
31.01.01 Algemene strategie en beleidsvorming	12 869	18 464	15 120	15 718	15 867	15 826	19 211
31.01.02 HGIS Partners voor Water	12 824	14 396	11 215	9 536	9 536	9 536	9 536
31.01.03 Leven met Water	3 381	3 859	77				
<i>31.02 Veiligheid</i>	<i>13 465</i>	<i>15 861</i>	<i>15 461</i>	<i>15 042</i>	<i>14 991</i>	<i>14 931</i>	<i>14 983</i>
31.02.01 Hoogwaterbescherming	8 215	10 012	10 022	9 818	9 821	9 805	10 366
31.02.02 Kust	1 560	1 819	1 297	1 252	1 255	1 246	750
31.02.03 Inspectie VenW	3 690	4 030	4 142	3 972	3 915	3 880	3 867
<i>31.03 Waterkwantiteit</i>	<i>3 449</i>	<i>2 669</i>	<i>2 432</i>	<i>2 475</i>	<i>2 474</i>	<i>2 469</i>	<i>1 357</i>
31.03.01 Waterbeleid 21e eeuw	3 449	2 669	2 432	2 475	2 474	2 469	1 357
<i>31.04 Waterkwaliteit</i>	<i>31 139</i>	<i>27 285</i>	<i>26 259</i>	<i>25 725</i>	<i>25 529</i>	<i>25 453</i>	<i>23 423</i>
31.04.01 Europese kaderrichtlijn water	23 872	19 302	18 402	18 130	17 991	17 955	15 684
31.04.02 OSPAR/Europese mariene strategie	3 291	3 639	3 398	3 321	3 322	3 319	3 560
31.04.03 Inspectie VenW	3 976	4 344	4 459	4 274	4 216	4 179	4 179
<b>Van totale uitgaven</b>							
Apparaatsuitgaven	7 545	8 149	8 022	7 350	7 356	7 356	7 346
Baten-lastendiensten	25 156	25 937	26 026	25 423	25 294	25 242	25 229
Restant	44 426	48 448	36 516	35 723	35 747	35 617	35 935
<b>31.09 Ontvangsten</b>	<b>1 029</b>	<b>570</b>	<b>570</b>	<b>570</b>	<b>570</b>	<b>570</b>	<b>570</b>

**Budgetflexibiliteit**



Absolute budgetflexibiliteit in € * 1 000			
<b>31.01 Bestuurlijke organisatie en instrumentatie</b>			
<i>juridisch verplicht</i>	15 243	<i>complementair noodzakelijk</i>	2 917
<i>bestuurlijk gebonden</i>	395	<i>beleidsmatig nog niet ingevuld</i>	
<i>beleidsmatig verplicht</i>	263		
<b>31.02 Veiligheid</b>			
<i>juridisch verplicht</i>	1 629	<i>complementair noodzakelijk</i>	306
<i>bestuurlijk gebonden</i>	3 485	<i>beleidsmatig nog niet ingevuld</i>	
<i>beleidsmatig verplicht</i>	1 094		
<b>31.03 Waterkwantiteit</b>			
<i>juridisch verplicht</i>	196	<i>complementair noodzakelijk</i>	126
<i>bestuurlijk gebonden</i>	358	<i>beleidsmatig nog niet ingevuld</i>	
<i>beleidsmatig verplicht</i>	104		
<b>31.04 Waterkwaliteit</b>			
<i>juridisch verplicht</i>	2 787	<i>complementair noodzakelijk</i>	2 309
<i>bestuurlijk gebonden</i>	4 233	<i>beleidsmatig nog niet ingevuld</i>	
<i>beleidsmatig verplicht</i>	1 071		

**Bestuurlijke organisatie en instrumentatie**

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



*Veiligheid*

De bestuurlijk gebonden en beleidsmatig 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 derde toetsing op veiligheid en de voorbereiding op de vierde toetsing op veiligheid. Daarnaast worden activiteiten ontplooid gericht op de aanpak van de zwakke schakels, het herijken van het waterveiligheidsbeleid en het implementeren van internationale regelgeving, waaronder de Richtlijn Overstromingsrisico's.

*Waterkwantiteit*

De bestuurlijk gebonden en beleidsmatig verplichte uitgaven hebben voornamelijk betrekking op activiteiten zoals met de regio vastgelegd in de actualisatie van het Nationaal bestuursakkoord water en op het eerste Nationale Waterplan.

*Waterkwaliteit*

De bestuurlijk gebonden en beleidsmatig verplichte uitgaven hebben voornamelijk betrekking op de elektronische rapportage van de vier in 2009 vastgestelde stroomgebiedbeheerplannen aan de Europese Commissie, de start van de uitvoering van de waterkwaliteitsmaatregelen uit stroomgebiedbeheersplannen, projectkosten voor de Stuurgroep Zuidwestelijke Delta, internationale activiteiten in het kader van OSPAR en de Kaderrichtlijn Mariene Strategie (KRM) en het vervaardigen van AMvB's voor de uitvoering van de Wet Verontreiniging Oppervlaktewateren en Wet milieubeheer. Daarnaast voor het geheel heeft het betrekking op de bestuurlijk gebonden uitgaven t.a.v. communicatie (NLMW) en daaraan gekoppeld participatie en educatie.

**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. Zoals aangegeven in de kabinetsreactie op het advies van de Deltacommissie (Kamerstukken II, 2007–2008, 31 710, nr. 1) zijn de aanbevelingen van de Deltacommissie richtinggevend voor nadere uitwerking en besluitvorming.

- De parlementaire behandeling van het Nationaal Waterplan (NWP).
- De inwerkingtreding van de Deltawet. In de Deltawet wordt het Deltafonds, het Deltaprogramma en de Deltaregisseur vastgelegd.
- Gefaciliteerd door de Deltaregisseur zal in het kader van het Deltaprogramma uitwerking worden gegeven aan de elf aanbevelingen van de Deltacommissie
- De ruimtelijke doorwerking van het huidige waterbeleid in de Nota Ruimte wordt voor de gebieden die onderdeel uitmaken van de ruimtelijke hoofdstructuur geregeld via de eerste tranche van de AMvB Ruimte in 2009. Met het ontwerp NWP wordt op de onderdelen IJsselmeer en Rivieren geamendeerd op de Nota Ruimte. Daar waar het Rijk vanwege een nationaal (water)belang harde juridische doorwerking beoogt, wordt dit in de definitieve versie van het NWP

## Beleidsartikel 31

aangekondigd en vervolgens geregeld in de tweede tranche AMvB Ruimte. VROM heeft hierin de leidende rol.

- De concrete uitwerking van het Deltaprogramma. Voor de verschillende deelprogramma's worden afspraken vastgelegd tussen opdrachtgevers en opdrachtnemers en worden onderzoeken en voorverkenningen opgestart.
- In het kader van de Maatschappelijke Innovatie Agenda Water, wordt in 2010 onder andere doorgegaan met de uitvoeringprojecten Flood Control en Building with Nature en start de tender van de regeling transsectorale innovatiekansen.

### *HGIS Partners voor Water*

Om de krachten te bundelen om de internationale positie van de Nederlandse watersector te verbeteren en zo een bijdrage te leveren aan het oplossen van de wereldwaterproblematiek wordt de interdepartementale samenwerking tussen de ministeries van VenW, BuZa (incl. DGIS), EZ, LNV, VROM en OCW gecontinueerd. Daarom wordt het programma Partners voor Water met zes jaar verlengd tot 2015. De uitgaven worden via de Homogene Groep Internationale Samenwerking (HGIS) gefinancierd.

### *Leven met Water*

Leven met Water (website: [www.nederlandleeftmetwater.nl](http://www.nederlandleeftmetwater.nl)) is een gezamenlijk programma van het Rijk, provincies, gemeenten, waterschappen, kennisinstellingen en advies- en ingenieursbureaus (co-financiering) gericht op het verkrijgen van strategische kennis ten behoeve van het waterbeleid, versterking van kennisinfrastructuur en het versterken van het innovatief vermogen op het gebied van het waterbeleid en het -beheer. Het programma «Leven met Water» valt onder de derde investeringsimpuls in de kennisinfrastructuur (ICES/KIS-3) en eindigt medio 2010.

#### Meetbare gegevens

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

### **31.02 Bereiken en handhaven van waterveiligheid**

#### Motivering

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

#### Producten

##### *Hoogwaterbescherming*

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

- Waterveiligheid 21e eeuw (WV21): in 2010 wordt gewerkt aan de ontwikkeling van een nieuwe norm. Tevens wordt de kosten-baten analyse afgerond. Over de gebiedspilots en de risicozonering wordt separaat gerapporteerd.
- Veiligheid Nederland in Kaart (VNK, website: [www.helpdeskwater.nl/projectvnk](http://www.helpdeskwater.nl/projectvnk)): om meer ervaring met het probabilistische rekenmodel

van VNK-2 op te doen, zijn na de systeemtest hiervan zes dijkringen berekend. Deze komen in 2010 gereed. Vervolgens worden twintig dijkringen berekend. De resultaten van VNK-2 spelen een rol in het onderzoek naar de nieuwe normering en kunnen gebruikt worden bij rampenbeheersing en risicokaarten.

- Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP, website: [www.verkeerenwaterstaat.nl/onderwerpen/water/water\\_en\\_veiligheid/index.aspx](http://www.verkeerenwaterstaat.nl/onderwerpen/water/water_en_veiligheid/index.aspx)): uitwerking van de 95 maatregelen. Op basis van de in 2009 uitgevoerde evaluatie naar de werking van het Programmabureau en ook de beschikbare instrumenten, wordt de aansturing zonedig bijgesteld.
- Ruimte voor de rivier (website: [www.ruimtevoorderivier.nl](http://www.ruimtevoorderivier.nl)): de fase van de planstudie van de 39 in de PKB benoemde maatregelen wordt in 2010 afgesloten. De uitvoering is inmiddels ter hand genomen.
- Maaswerken: de uitvoering loopt. Zie artikel 16.03.
- Derde ronde toetsing op veiligheid: eind 2010 rapporteren de waterkeringbeheerders over hun toetsresultaten aan de toezichhoudende provincies. Op hun beurt dienen zij voor 15 januari 2011 aan het Rijk te rapporteren. Op basis van de opgedane ervaring wordt gewerkt aan het opzetten van het HWBP-3, gebaseerd op de resultaten van de derde ronde toetsen op veiligheid.
- Europese Richtlijn Overstromingsrisico's (ROR, website: [ec.europa.eu/environment/water/flood\\_risk/key\\_docs.htm](http://ec.europa.eu/environment/water/flood_risk/key_docs.htm)): in 2010 wordt gewerkt aan de risicokaarten en de risicobeheerplannen. De samenwerking met de landen in de internationale stroomgebieden is als gevolg van de Richtlijn Overstromingsrisico's verder geïntensiveerd. Dit geldt in versterkte mate voor de directe buurlanden.
- Zwakke Schakels Kust (website: [www.verkeerenwaterstaat.nl/onderwerpen/water/kust\\_en\\_zee/projecten/zwakke\\_schakels/index.aspx](http://www.verkeerenwaterstaat.nl/onderwerpen/water/kust_en_zee/projecten/zwakke_schakels/index.aspx)): de uitvoering van de versterkingen wordt vervolgd. De planstudie fase in Noord Holland wordt in 2010 afgesloten.

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

#### *Kust*

Programma ten behoeve van voorkoming van structurele kust-achteruitgang langs de Nederlandse kust.

Jaarlijks wordt een zandsuppletieprogramma uitgevoerd ten behoeve van:

- het handhaven van de basiskustlijn op basis van jaarlijkse toetsing en
- het op peil te houden van de zandvoorraad van het kustfundament.

#### *Inspectie Verkeer en Waterstaat*

De Inspectie houdt toezicht op het waterbeheer:

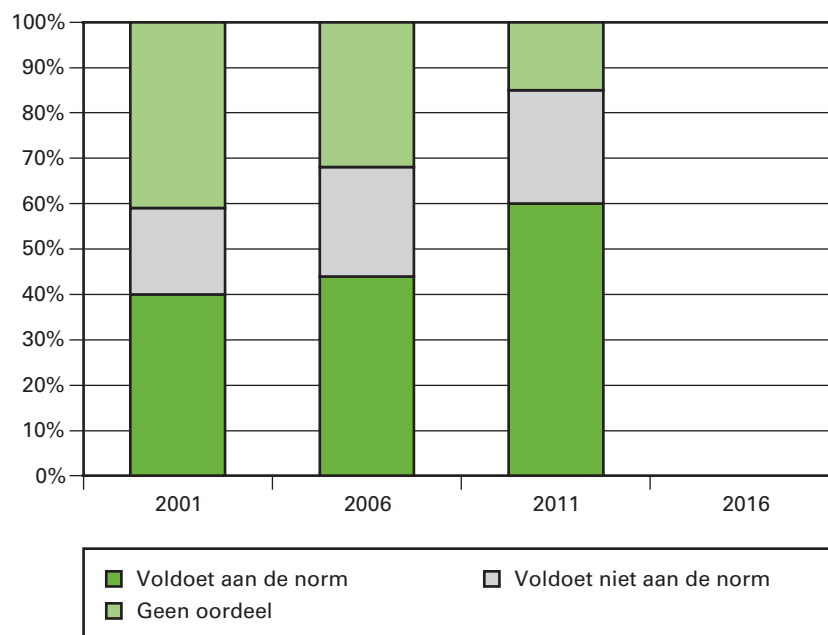
- verdere implementatie van het risicogebaseerd toezicht;
- bestuurlijke organisatie en instrumentarium: verschuiving van handhaving; vergunningen naar naleving algemene regels, waterveiligheid: calamiteitenorganisatie, waterkeringen, project Ruimte voor de rivier, implementatietraject waterwet;
- waterkwantiteit: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

#### Meetbare gegevens

#### *Hoogwaterbescherming*

De indicator voor Hoogwaterbescherming is het percentage waterkeringen ten opzichte van het totaal aan primaire waterkeringen (in kilometers) in Nederland, waarvan de gemiddelde kans per jaar op een overstroming

door bezwijken kleiner of gelijk is aan de voor deze waterkering geldende wettelijke norm. De stormvloedkeringen vallen onder verantwoordelijkheid van Rijkswaterstaat en de overige dijkversterkingen onder de waterschappen.



Bron: Rijkswaterstaat 2006

**Toelichting**

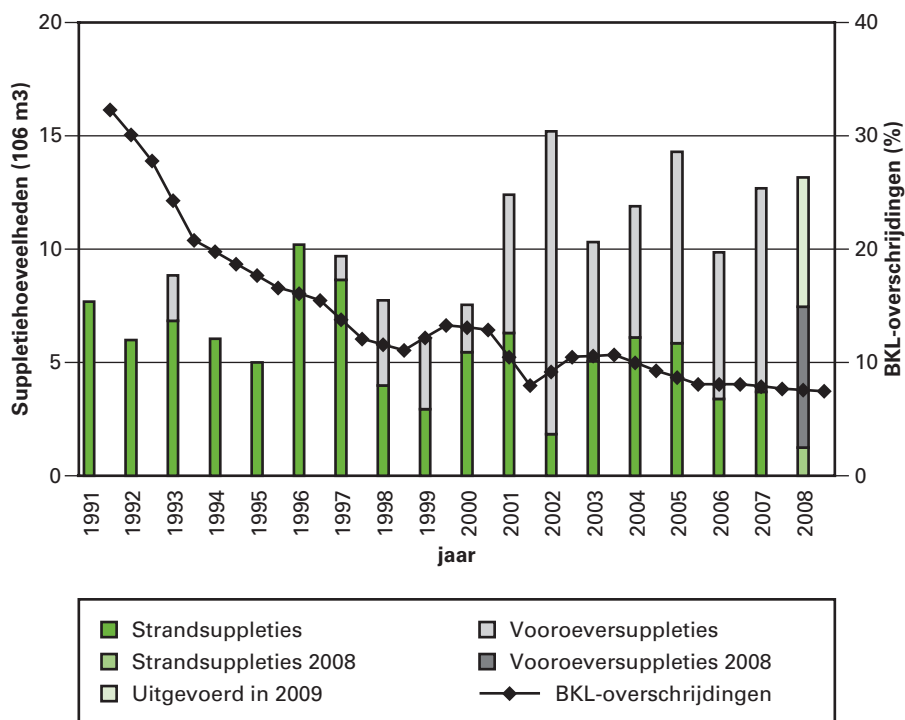
Elke vijf jaar worden de primaire waterkeringen getoetst op grond van de Wet op de waterkering. De eerste toetsing heeft plaatsgevonden in de periode tot 2001, de tweede toetsing in de periode tot 2006. In 2011 wordt over de derde toetsing gerapporteerd in de Landelijke Rapportage Toetsing (LRT). In bovenstaande diagram zijn de streefwaarden voor 2011 opgenomen. Het wettelijk toetsinstrumentarium is eind 2008 zodanig aangepast en aangevuld dat het mogelijk moet zijn om tot een substantiële reductie van «geen oordeel» te komen. Ook bestuurlijk zijn partijen dit commitment aangegaan.

**Kust**

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

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

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



bron: Rijkswaterstaat 2009

*Toelichting*

Het aantal raaien waarin de basiskustlijn overschreden wordt mag maximaal 15 procent zijn; het streven is om het aantal basiskustlijn-overschrijdingen rond de tien procent te houden. De basiskustlijn werd in 2008 in ongeveer acht procent van de gevallen overschreden. Dit betekent dat met het suppleren van zand de kust goed op orde wordt gehouden. Om de BKL te kunnen handhaven wordt een suppletieprogramma uitgevoerd, waarbij gemiddeld 12 mln. m<sup>3</sup> zand aan het kustfundament wordt toegevoegd. Het suppleren van 12 mln. m<sup>3</sup> is een indicator om het doel te bereiken dat het kustfundament meegroeit met de zeespiegel (vermeld in derde kustnota). De figuur geeft een overzicht van de hoeveelheden suppleties en het aantal basiskustlijn-overschrijdingen.

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

**Extracomptabele verwijzingen**

Verwijzing naar het Infrastructuurfonds (IF)

Overzicht uitgaven veiligheid waterbeleid op het Infrastructuurfonds (x € 1 000)							
Art. Omschrijving	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
11.02.01 Basispakket B&O Waterkeren	215 653	126 082	154 941	85 695	89 726	85 005	143 736
11.03.01 Realisatie Waterkeren	185 851	386 653	471 093	393 213	277 587	131 034	161 746
11.05.02 Planstudies waterkeren	4 500	3 557	2 458	3 397	36 949	38 863	138 043
16.02 Ruimte voor de Rivier	100 640	206 806	291 745	326 762	336 316	316 387	321 167
16.03 Maaswerken	43 551	57 564	35 989	42 138	37 628	41 928	32 734

**31.03 Waterkwantiteit op orde houden**

Motivering

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

Producten

*Waterbeleid 21<sup>e</sup> eeuw*

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

*Hoofdwatersysteem*

- Tot 2015 blijven bestaande afspraken over beleid en beheer ten aanzien van de zoetwatervoorziening gehandhaafd. De planperiode van het Nationaal Waterplan (2010–2015) wordt gebruikt om een landelijke verkenning zoetwatervoorziening uit te voeren. De uitwerking van het hoofdstuk IJsselmeer uit het Nationaal Waterplan vindt plaats in de periode 2009–2015, waaronder de voorbereiding van een nieuw te nemen peilbesluit voor het IJsselmeer in 2012 en in 2015 een besluit over mate van peilverhoging in het IJsselmeer voor de langere termijn (vanaf 2035).
- Samen met andere overheden wordt een onderzoek gestart naar de mogelijkheden en consequenties om op lange termijn waterveiligheid in Rijnmond te behouden en verzilting tegen te gaan. De variant afsluitbaar open Rijnmond is hier onderdeel van.

*Regionaal watersysteem*

- Contact tussen Rijk en Provincie, als integrale gebiedscoördinator, over de voortgang van de uitvoering van de Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW).
- VenW is samen met andere rijkspartijen betrokken bij de midterm review van de Investerings Landelijk Gebied (ILG). In 2010 worden de uitkomsten van deze review benut om te bepalen of extra beleidsinzet op verdroging nodig is om de doelen van de Kaderrichtlijn Water te kunnen halen.

- Er zijn synergiegelden beschikbaar gesteld voor projecten waar naast een doelstelling uit de Kaderrichtlijn Water ten minste aan een ander rijksdoel wordt bijgedragen, zoals aan de doelstellingen van het Waterbeleid 21e eeuw (bijv. wateroverlast, klimaatbestendigheid, etc.) voor de periode 2009–2015.
- Gestart wordt met de evaluatie (quickscan) van het NBW actueel. Gestreefd wordt om de uitkomsten daarvan in 2011 gereed te hebben. Het merendeel van de uitvoeringsmiddelen staat geraamd op artikel 11 van het Infrastructuurfonds.

Meetbare gegevens

In het kader van het verbeteren van de beleidsinformatie is een verbetertraject gestart met betrekking tot de prestatie-informatie. De indicatoren in de begroting 2009 sluiten niet altijd goed aan bij het actuele beleid op het gebied van waterkwantiteit en de verantwoordelijkheid van VenW. De meetbare gegevens bij artikelonderdeel 31.03 worden in de begroting 2011 aangevuld door nieuwe indicatoren met streefwaarden. Oorspronkelijk was het doel om dit in 2010 gereed te hebben. De uitvoering van de Beleidsdoorlichting Waterkwantiteit en het tekenen van het NBW-actueel waren echter niet tijdig afgerond. Aanpassing van de indicatoren is uitgesteld om deze inzichten mee te kunnen nemen. De nieuwe indicatoren worden afgestemd met de decentrale overheden.

**Extracomptabele verwijzingen**

*Verwijzing naar het Infrastructuurfonds (IF)*

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

Overzicht uitgaven waterkwaliteit op het Infrastructuurfonds (x € 1 000)							
Art. Omschrijving	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
11.02.05 Basispakket B&O waterbeheer	87 112	52 488	65 012	113 302	113 456	113 671	107 992
11.02.08 Groot variabel onderhoud waterbeheer	12 006	55 533	39 778	3	67	67	67
11.03.02 Realisatie Waterbeheer	119 659	199 174	218 343	126 163	98 467	64 036	72 139
11.05.03 Planstudies Waterbeheer	1 261	2 349	1 477				

**31.04 Verbetering van de Waterkwaliteit**

Motivering

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

Producten

*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;

### *Beleidsartikel 31*

- duurzaam gebruik van water wordt bevorderd (bescherming van beschikbare waterbronnen op lange termijn); en
- de verontreiniging van grondwater aanzienlijk vermindert.

Ten behoeve van de uitvoering van de KRW-maatregelen uit de in 2009 vastgestelde vier stroomgebiedbeheerplannen (SGBP's) en het opstellen van de tweede generatie SGBP's worden:

- het «informatiehuis» gebouwd en in werking gesteld. Dit betreft een samenwerkingsverband met de waterbeheerders en provincies om informatiebeheer en evaluaties mogelijk te maken;
- voorbereiding getroffen voor het opstellen van de voortgangsrapportage m.b.t. de uitvoering van de KRW-maatregelenprogramma's, zowel t.b.v. de Tweede Kamer (jaarlijks) als de EC (2012 en 2015);

Verder wordt voor de totstandkoming van de eerste generatie SGBP's een procesevaluatie uitgevoerd.

#### *Europese Kaderrichtlijn Mariene Strategie (KRM) /OSPAR*

Bescherming van de zee conform internationale regelgeving zoals OSPAR en de Europese Kaderrichtlijn Mariene Strategie en de uitwerking van het Europese Actieprogramma maritiem beleid moet ertoe leiden dat de verontreiniging van de zee verder wordt teruggedrongen en duurzaam gebruik veilig wordt gesteld.

- In 2010 moet de Europese Kaderrichtlijn Mariene Strategie verankerd zijn in Nederlandse wet- en regelgeving.
- In het najaar vindt de Internationale Ministeriële conferentie in het kader van OSPAR plaats waar onder andere het Quality Status Report 2010 over de toestand van de Noord-Oost Atlantische Oceaan geagendeerd zal zijn. Dit vormt de basis voor de initiële beoordeling van de Noordzee voor de KRM, die in 2012 aan Europa moet worden gerapporteerd.
- Er vinden voorbereidende werkzaamheden plaats, zoals een verkenning op het gebied van monitoring, teneinde de Europese verplichtingen in de KRM voor Nederland na te komen.
- De samenwerking met de landen in de internationale stroomgebieden is als gevolg van de Kaderrichtlijn Water verder geïntensiveerd. Dit geldt in versterkte mate voor de directe buurlanden. Met het gereedkomen van de SGBP's ontstaat er ruimte om weer meer aandacht te schenken aan andere onderwerpen zoals de herintroductie van trekvis, de effecten van klimaatverandering op de rivierafvoer en op de watertemperatuur, de bestrijding van de verontreiniging door nieuwe stoffen en de aanpak van sedimentverontreiniging.

#### *Zuidwestelijke Delta*

In de zuidwestelijke Delta blijft werken aan waterveiligheid belangrijk. Daarnaast wordt er gewerkt aan het herstel van de estuariene dynamiek. Dit moet zorgen voor het ombuigen van de ecologische schaduwkanten van de Deltawerken.

- Zo wordt er verkend hoe de zandhonger in de Oosterschelde kan worden bestreden en wordt er gezocht naar een oplossing voor de blauwalgenproblematiek in het Volkerak-Zoommeer.
- Het uitvoeringsprogramma zuidwestelijke-Delta wordt in 2010 vastgesteld en vormt de basis voor de gebiedsofferte vanuit de zuidwestelijke-Delta aan het Nationaal Deltaprogramma.

#### *Inspectie Verkeer en Waterstaat*

De Inspectie houdt toezicht op de waterkwaliteit:

- verdere implementatie risicogebaseerd toezicht;



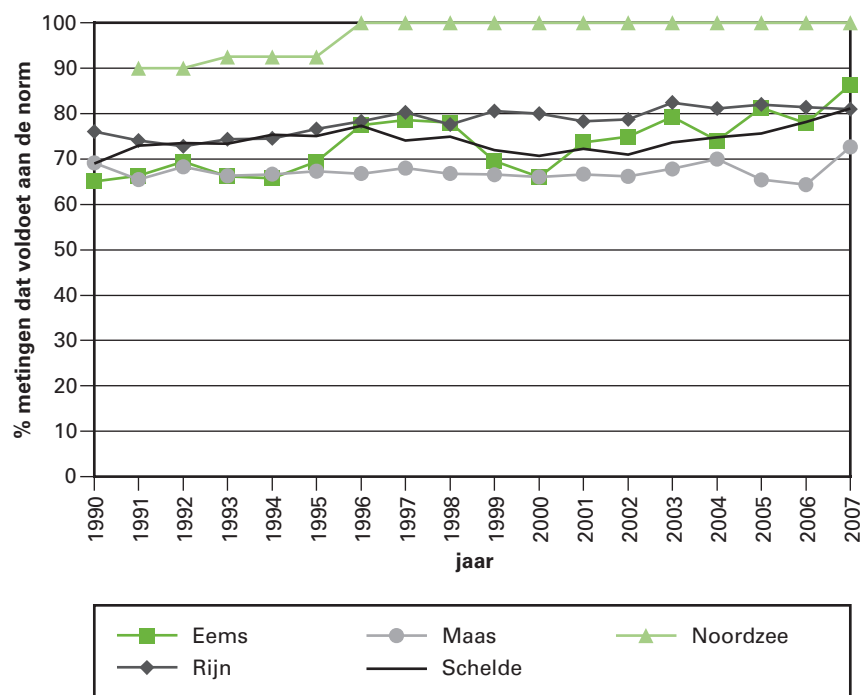
- waterbodem/baggerwerken;
- emissie- en immissietoets, implementatietraject waterwet;
- betrokkenheid bij implementatie en handhaving van Europese wet- en regelgeving (o.a. kaderrichtlijn water, hoogwaterrichtlijn, zwemwater-richtlijn, grondwaterrichtlijn)

Meetbare gegevens

*Europese Kaderrichtlijn Water (KRW), Europese Kaderrichtlijn Mariene Strategie (KRM) /OSPAR, Zuidwestelijke Delta*

De indicator voor een goede waterkwaliteit is het aantal oppervlaktewaterlichamen ten opzichte van het totaal aantal waterlichamen waarvan de gemeten waarden m.b.t. ecologische kwaliteit en chemische kwaliteit voldoen aan de geldende normen van KRW en Mariene Strategie.

De normen voor de KRW zijn opgenomen in zowel de Stroomgebiedbeheersplannen als in het Besluit Milieukwaliteitseisen en Monitoring Water (BKMW). In de Stroomgebiedbeheersplannen en in de waterplannen van RWS en de provincies wordt aangegeven of er gebruikt wordt gemaakt van afwijkende doelstellingen ten gevolge van statusverandering (sterk veranderd, kunstmatig) of ten gevolge van fasering of doelverlaging. Deze doelen vormen de referentie voor het monitoren van de voortgang. Vanaf 2007 wordt gemonitord conform de KRW en deze meetgegevens worden benut.



Bron: KRW-portaal, 2008

Indicator	Basiswaarde 1990	Peildatum	Planning Periode	streefwaarde
Realiseren goede waterkwaliteit	Eems: ca 70% Maas: ca 60% Noordzee: nvt Rijn: ca 80% Schelde: ca 80%	Jaarlijks	2015	100%

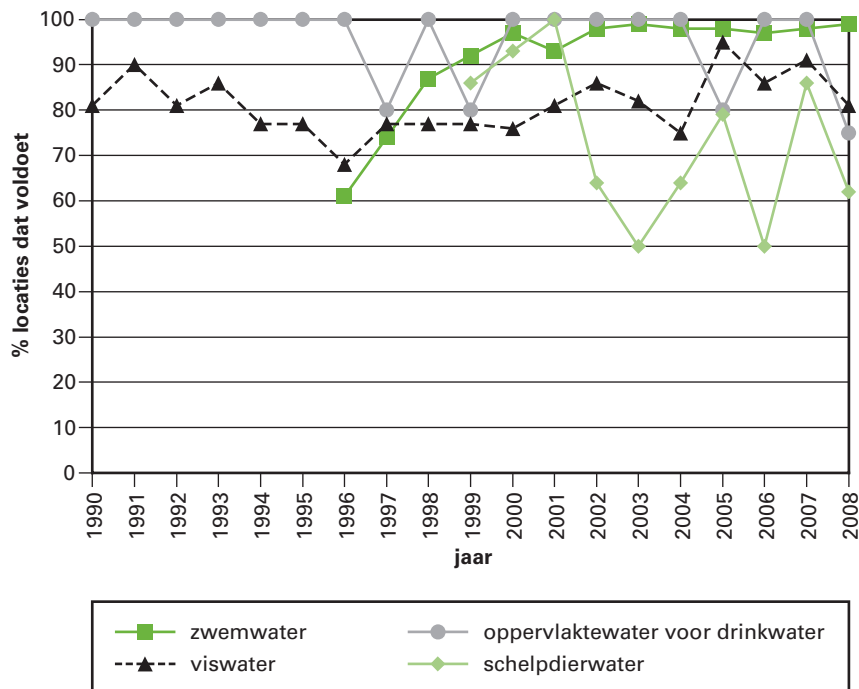
*Toelichting*

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

De figuur geeft het procentuele aantal metingen weer waarbij voldaan wordt aan de norm. Dit is een weergave die niet direct overeen komt met KRW-systematiek die waterkwaliteit per waterlichaam uitdrukt. Voor de langere termijn is het streven om de indicator waterkwaliteit beter aan te laten sluiten op de KRW-systematiek. In 2010 zal als onderdeel van de evaluatie van de indicator worden gezien of bijstelling nodig is.

*Ongehinderd gebruik waterfuncties*

De 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. Het betreft zowel het hoofdwatersysteem als het regionale watersysteem.



Bron: Rijkswaterstaat MWTL, 2009

## Beleidsartikel 31

Indicator	Basiswaarde 1990	Peildatum	Planning Periode	Streef waarde
Ongehinderd gebruik waterfuncties	Zwemwater: nb Opp.water: ca 100% Viswater: ca 75% Schelpdierwater: nb	jaarlijks	2015–2027	100%

### Toelichting

De grafiek geeft gemiddeld een dalende lijn weer. Het streven is dat het percentage locaties dat voldoet toeneemt tot 100% in 2027. Voor de langere termijn is het streven om de indicator «ongehinderd gebruik van water» beter aan te laten sluiten op de KRW-systematiek. In 2010 zal als onderdeel van de evaluatie van de indicator worden gezien of en hoe die bijstelling plaats kan vinden.

### Inspectie Verkeer en Waterstaat

Kengetal/indicatoren waterbeheer	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Toelating/continuering (aantal vergunningen)	187	130	140	145	150	150	150
Aantal inspecties	15	15	15	15	15	15	15
Percentage gebaseerd op risico analyse	73%	70%	70%	70%	70%	70%	70%

Bron: Inspectie VenW 2008

### Toelichting

Bovenstaande tabel geeft inzicht in het aantal toelatings- en continueringsactiviteiten (het afgeven van vergunningen aan de eigen werken van Rijkswaterstaat) en het aantal uitgevoerde/uit te voeren inspecties. De Inspectie verricht haar activiteiten op basis van risicobeoordeling; er wordt naar gestreefd om 70% van de inspecties uit te voeren op basis van risicoanalyse.

### Extracomptabele verwijzingen

#### Verwijzing naar het Infrastructuurfonds (IF)

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

Overzicht uitgaven waterkwaliteit op het Infrastructuurfonds (x € 1 000)*							
Art. Omschrijving	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
11.02.05 Basispakket B&O waterbeheer	50 716	52 488	65 012	113 302	113 456	113 671	107 992
11.02.08 Groot variabel onderhoud waterbeheer	12 006	55 533	39 778	3	67	67	67
11.03.02 Realisatie waterbeheer	119 659	199 174	218 343	126 163	98 467	64 036	72 139
11.05.03 Planstudies waterbeheer	1 261	2 349	1 477				

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

Onderzoek	onderwerp	Operatie- neel doel	Start	Afgerond	Vindplaats
<b>Beleidsdoorlichting</b>	Bestuurlijke Organisatie en Instrumentatie	31.01	2014	2014	Kamerstuk 2008–2009, 27 625, nr. 128, Tweede Kamer
	Veiligheid	31.02	2013	2013	
	Waterkwantiteit	31.03	2008	2008	
	Waterkwaliteit	31.04	2010	2010	
<b>Effectenonderzoek ex post</b>	Evaluatie Waterschapswet n.a.v. de Waterschapsverkiezingen	31.01	2008	2009	
	Evaluatie van de effectiviteit van de Tijdelijke regeling eenmalige uitkering bestrijding regionale wateroverlast	31.03	2011	2012	
	Evaluatie (quickscan) van het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) actueel	31.03	2010	2011	
<b>Overig evaluatieonderzoek</b>	Verkenning naar een andere wettelijke systematiek Waterveiligheid in de 21e eeuw	31.02	2005	2011	Kamerstuk 2006–2007, 27 625, nr. 79
	Onderzoeksprogramma naar opties voor rampenbeheersingsstrategie bij overstromingen.	31.02	2006	2008	Kamerstuk 2006–2007, 27 625, nr. 77
	Verkenning van de veiligheid in Nederland fase 2	31.02	2006	2011	
	Proef Grootchalige Verwerking Baggerspecie (GVB)	31.04	2004	2009	
	Vaststellen of beleidsregels Actief Bodembeheer Rijntakken (ABR) en Actief Bodembeheer Maas (ABM) functioneren, goed worden benut, lacunes of achterhaaldheden bevatten	31.04	2004	2008	Staatscourant nr. 47 van 10 maart 2009
	Initial assessment noordzee voor de uitvoering van de Kaderrichtlijn mariene milieu (KRM)	31.04	2008	2012	
	MKBA maatregelen en kosten voor de uitvoering van de Kaderrichtlijn mariene milieu (KRM)	31.04	2012	2015	
	Ex ante onderzoek naar maatregelen en kosten voor de uitvoering van de KRW	31.04	2004	2008	Kamerstuk 2008–2009, 27 625, nr. 119
	Nagaan of de primaire waterkeringen aan de norm voldoen i.h.k.v. 3e toetsing primaire waterkeringen	31.02	2007	2011	
	Onderzoek naar de opzet en aansturing van het programmabureau Hoogwaterbeschermingsprogramma	31.02	2008	2009	
	Onderzoek naar de effectiviteit van de subsidieregeling HWB-programma	31.02	2008	2009	
	Vijf-jaarlijkse evaluatie van activiteiten in het Schelde estuarium conform verdrag tussen Nederland en Vlaanderen inzake samenwerken beleid en beheer	31.04	2013	2014	Kamerstuk 2006–2007, 30 864, nrs. 1–6
	Procesevaluatie totstandkoming 1e generatie SGBP's	31.04	2010	2010	

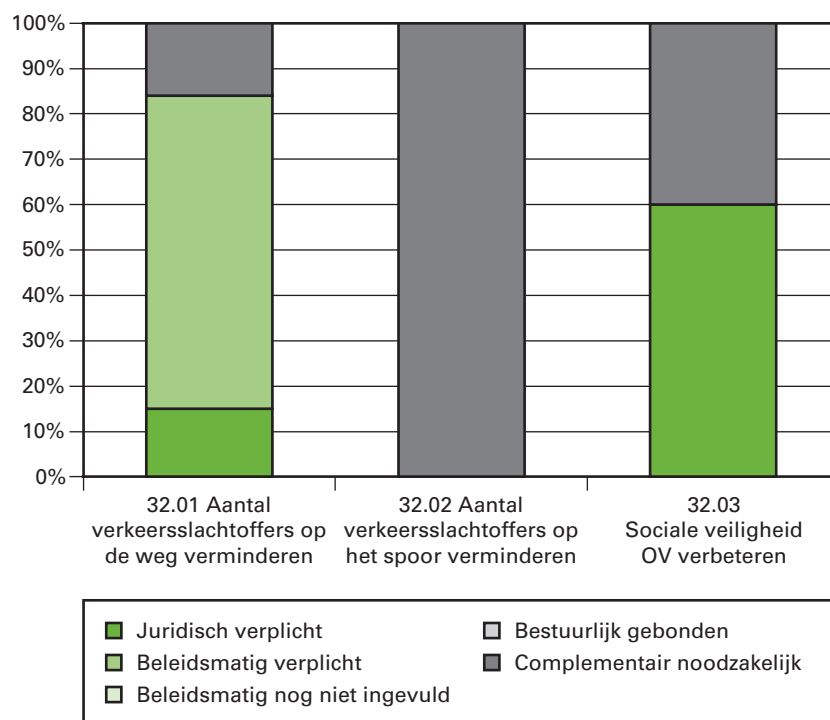
### **32 HET BEREIKEN VAN OPTIMALE VEILIGHEID IN OF ALS GEVOLG VAN MOBILITEIT**

Algemene doelstelling	De veiligheid van personen op de weg en op het spoor, alsmede de sociale veiligheid in het openbaar vervoer (OV), permanent verbeteren.
Omschrijving van de samenhang in het beleid	Om risico's voor verkeersdeelnemers te verminderen zodat het aantal verkeersslachtoffers op de weg en het aantal slachtoffers op het spoor permanent daalt en om de sociale veiligheid in het openbaar vervoer te verbeteren.
Verantwoordelijkheid	De minister is samen met provincies, gemeenten en waterschappen verantwoordelijk voor de uitvoering van het verkeersveiligheidsbeleid. Dit betekent betrokkenheid bij (EU-)wetgeving, vaststellen van nationale kaders voor de verkeersveiligheid en het vaststellen van de nationale doelstelling in goed overleg met decentrale overheden. Ten aanzien van de veiligheid op het spoor is de systeemverantwoordelijkheid vastgelegd door middel van de concessies en de Kadernota «Veiligheid op de Rails» (Kamerstukken II, 2004–2005, 29 893, nrs. 1 en 2). De minister is verantwoordelijk voor de veiligheidskaders die gelden voor het railvervoer en de railinfrastructuur. Binnen de kaders en de randvoorwaarden van de rijksoverheid ligt de verantwoordelijkheid voor een veilige dagelijkse uitvoering van het railvervoer bij de betrokken bedrijven zelf. Ten aanzien van de sociale veiligheid in het OV heeft de minister een coördinerende en stimulerende functie. Uitvoering vindt plaats door decentrale overheden en OV-bedrijven voor het stads- en streekvervoer en voor het hoofdrailnet via de concessies. Dit wordt gemonitord. Daarnaast houdt de minister toezicht op de uitvoering van de wet- en regelgeving. Dit toezicht bestaat uit toelating/continuering, inspectie/handhaving en kennis, advies en berichtgeving.
Externe factoren	Om de doelstelling te behalen is het nodig dat: <ul style="list-style-type: none"><li>• in de periode tot en met 2010 de toename van het absolute aantal slachtoffers, veroorzaakt door toename van de mobiliteit, teniet wordt gedaan door autonome verbeteringen, met name: voertuigen worden veiliger en verkeersdeelnemers leren beter met verkeer om te gaan;</li><li>• de koers zoals aangegeven in het Strategisch plan verkeersveiligheid 2008–2020 (Kamerstukken II, 2007–2008, 29 398, nr. 120) wordt voortgezet;</li><li>• de verschillende decentrale overheden hun bijdrage leveren aan de afgesproken doelstelling;</li><li>• de transportsector en spoorsector de eigen verantwoordelijkheid oppakt en daar invulling aan geeft;</li><li>• in EU-verband een forse stap wordt gezet op het gebied van voertuig-technologie.</li></ul>
Effecten van beleid	Het behalen van deze doelstelling heeft als effect dat: <ul style="list-style-type: none"><li>• er maximaal 750 verkeersdoden en 17 000 verkeersgewonden zijn in 2010;</li><li>• de veiligheid van het railvervoer in 2010 voldoet aan de doelen (risiconormen) die gesteld zijn in de Tweede Kadernota «Veiligheid op de Rails» (Kamerstukken II, 2004–2005, 29 893, nrs. 1 en 2).</li><li>• reizigers en personeel zich veilig voelen in het stads- en streekvervoer en in de trein.</li></ul>

Tabel budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)							
32. Optimale Veiligheid	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
<b>Verplichtingen</b>	<b>45 727</b>	<b>53 065</b>	<b>49 605</b>	<b>48 434</b>	<b>48 447</b>	<b>48 370</b>	<b>48 359</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>52 814</b>	<b>56 385</b>	<b>49 680</b>	<b>48 509</b>	<b>48 447</b>	<b>48 370</b>	<b>48 359</b>
<i>32.01 Aantal verkeersslachtoffers op de weg verminderen</i>	<i>46 716</i>	<i>49 633</i>	<i>43 086</i>	<i>42 220</i>	<i>42 241</i>	<i>42 217</i>	<i>42 206</i>
32.01.01 Algemene strategie- en beleidsontwikkeling	1 775	1 680	1 829	1 814	1 816	1 817	1 817
32.01.02 Vereisten aan voertuig en technologie	3 103	4 698	4 700	4 699	4 699	4 699	4 699
32.01.03 Gedragsbeïnvloeding	25 528	24 257	20 971	20 859	21 173	21 317	21 321
32.01.04 Aanpassingen aan weginfrastructuur	0	0	0	0	0	0	0
32.01.05 Inspectie Verkeer en Waterstaat	16 310	18 998	15 586	14 848	14 553	14 384	14 369
<i>32.02 Aantal verkeersslachtoffers op het spoor verminderen</i>	<i>5 878</i>	<i>6 661</i>	<i>6 503</i>	<i>6 199</i>	<i>6 116</i>	<i>6 063</i>	<i>6 063</i>
32.02.01 Algemene strategie- en beleidsontwikkeling	150	257	208	167	167	167	167
32.02.02 Kadernota Railveiligheid «Veiligheid op de rails»	249	227	153	153	153	153	153
32.02.03 Inspectie Verkeer en Waterstaat	5 479	6 177	6 142	5 879	5 796	5 743	5 743
<i>32.03 Sociale veiligheid OV verbeteren</i>	<i>220</i>	<i>91</i>	<i>91</i>	<i>90</i>	<i>90</i>	<i>90</i>	<i>90</i>
32.03.01 Algemene strategie- en beleidsontwikkeling	123	25	25	24	24	24	24
32.03.02 Uitvoeren beleidskader Sociale Veiligheid OV	97	66	66	66	66	66	66
<b>Van de totale uitgaven:</b>							
Apparaatsuitgaven	2 559	2 464	2 313	2 245	2 245	2 245	2 245
Agentschapsbijdrage	22 799	26 028	22 783	21 769	21 391	21 170	21 155
Restant	27 456	27 893	24 584	24 495	24 811	24 955	24 959
32.09 Ontvangsten	3 341	3 700	4 100	4 400	4 400	4 400	4 400

**Budgetflexibiliteit**



Absolute budgetflexibiliteit in € * 1 000		
<b>32.01 Aantal verkeersslachtoffers weg</b>		
<i>juridisch verplicht</i>	3 663	<i>complementair noodzakelijk</i>
<i>bestuurlijk gebonden</i>	16 903	<i>beleidsmatig nog niet ingevuld</i>
<i>beleidsmatig verplicht</i>	3 936	
<b>32.02 Aantal verkeersslachtoffers spoor verminderen</b>		
<i>juridisch verplicht</i>		<i>complementair noodzakelijk</i>
<i>bestuurlijk gebonden</i>		<i>beleidsmatig nog niet ingevuld</i>
<i>beleidsmatig verplicht</i>	57	
<b>32.03 Soc. Veiligheid OV verbeteren</b>		
<i>juridisch verplicht</i>	15	<i>complementair noodzakelijk</i>
<i>bestuurlijk gebonden</i>		<i>beleidsmatig nog niet ingevuld</i>
<i>beleidsmatig verplicht</i>	10	

**32.01 Aantal verkeersslachtoffers op de weg verminderen**

De bestuurlijk verplichte en complementair noodzakelijke uitgaven hebben betrekking op het uitvoeren van de verschillende verkeerscampagnes en de bijdragen aan de diverse verkeersveiligheidsorganisaties. De beleidsmatig gebonden uitgaven hebben betrekking op onderzoek en ontwikkeling van voertuigtechnologie.

**32.02 Aantal verkeersslachtoffers op de weg verminderen en 32 .03 Sociale veiligheid OV verbeteren**

De beleidsmatig gebonden middelen worden ingezet voor onderzoek en zijn ingedeeld onder beleidsmatig gebonden.

### 32.01 Aantal verkeersslachtoffers op de weg verminderen

#### Motivering

Het maatschappelijk leed als gevolg van verkeersongevallen is groot. Daarnaast zijn de maatschappelijke kosten (medische kosten, productieverlies, materiële kosten en afhandelingskosten) die daarmee gemoeid zijn hoog.

Daarom streeft VenW naar een vermindering van het aantal verkeersdoden tot 750 en verkeersgewonden tot 17 000 in 2010.

#### Producten

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

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

- opstellen en doen uitvoeren van een jaarlijks onderzoeksprogramma;
- kennisdeling ten aanzien van maatregelen met decentrale overheden (KpVV);
- zorgen voor internationale afstemming van verkeersveiligheidswetgeving en beleid;
- invulling geven aan de regiefunctie op het gebied van verkeersveiligheid; op basis van de Nota Mobiliteit en het strategisch plan verkeersveiligheid wordt samengewerkt aan het gezamenlijk met decentrale overheden behalen van de nationale verkeersveiligheidsdoelstelling;
- toezicht houden op een aantal uitvoerende organisaties (RDW, Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR), Innovam);

##### *Vereisten aan voertuig en technologie*

Verbeteringen aan de wegvoertuigen richten zich op het voorkomen van ongevallen (actieve veiligheid) en het verminderen van de ernst van het ongeval (passieve veiligheid). Ook de veiligheid voor de aangereden partij (botscompatibiliteit en fiets- en voetgangerveiligheid) hoort daarbij.

- stimuleren van ontwikkeling van veiligere voertuigen;
- actief participeren in het EU-wetgevingsproces omtrent voertuigen;
- deelnemen in (Europese) overleggen over de ontwikkelingen in de voertuigindustrie (European Road Transport Research Advisory Council (Ertrac), eSafety);
- stimuleren van de verkoop van veilige voertuigen middels deelname aan Euro-NCAP.

##### *Gedragbeïnvloeding*

Een reductie van het aantal verkeersslachtoffers ten gevolge van ongevallen met betrokkenheid van een vracht- of bestelauto. Vanwege het specifieke karakter van vracht en bestelverkeer zijn daarvoor specifieke maatregelen nodig. Daartoe worden de volgende activiteiten ondernomen:

- uitvoeren van de specifieke maatregelen gericht op het goederenvervoer over de weg zoals opgenomen in het Strategisch plan verkeersveiligheid 2008–2020 (Kamerstukken II, 2007–2008, 29 398, nr. 120);
- uitvoeren van maatregelen gericht op verminderen van het aantal dodehoekongevallen op basis van uitkomsten van het onderzoek naar de effectiviteit van verschillende typen dodehoekmaatregelen;
- uitvoeren actieprogramma met de bedoeling het beïnvloeden van het gedrag van chauffeurs en aanpak vermoeidheid;
- bevorderen van een veiligheidscultuur in transportbedrijven.

De actiepunten uit het in 2009 op te stellen actieplan motorrijders worden de komende jaren ten uitvoer gebracht. De actiepunten die vanaf 2010 ter verbetering van de verkeersveiligheid van motorrijders worden uitge-



voerd, zijn nog niet bekend. De actiepunten worden vanaf september in overleg met de maatschappelijke partners opgesteld en daaruit wordt een lijst met definitieve actiepunten geselecteerd.

- actief participeren in het EU-wetgevingstraject omtrent rijbewijzen, voorbereidingen implementatie derde Rijbewijsrichtlijn, die onder andere tot doel heeft verdere Europese uniformering;
- uitbrengen van onderzoek naar mogelijkheden uitbreiding reikwijdte wetsvoorstel Puntenrijbewijs;
- uitvoering geven aan het Actieprogramma Verkeersveiligheid (Kamerstukken II, 2008–2009, 29 398, nr. 153);
- uitvoering Meerjarenprogramma Campagnes Verkeersveiligheid, waaronder voorlichting aan vrachtwagenchauffeurs en overige verkeersdeelnemers met als doel reductie van ongevallen ten gevolge van dodehoekongevallen en interactieproblemen;
- verbeteren positie kwetsbare verkeersdeelnemers, door onder meer onderzoek naar botsvriendelijke autofronten, landelijke fietsschool, samenwerking met ouderenbonden en andere maatschappelijke organisaties;
- verstrekken van subsidies aan:
  - maatschappelijke organisaties (Veilig Verkeer Nederland, Team Alert) en wetenschappelijk onderzoek (SWOV);
  - World Health Organization (WHO) en de Nederlandse organisatie voor toegepast natuurwetenschappelijk onderzoek (TNO), alsmede bijdrage aan Ministeriële conferentie Moskou en Global Road Safety Partnership;
  - RDW voor het nieuw rijbewijsdocument;
- voorlichting over de gevaren van deelname aan het verkeer bij gebruik van bepaalde medicijnen;
- aanpak alcohol- en drugsbeleid door voorbereiding van de invoering alcoholslot en wijziging Wegenverkeerswet ten behoeve van invoeren drugstester;
- Instellingswet CBR: zeven zbo's die voor het tijdstip van inwerkingtreding van de Kaderwet zelfstandige bestuursorganen zijn ingesteld, waaronder het CBR, worden onder de werking van de Kaderwet zelfstandige bestuursorganen gebracht. In dit verband wordt in 2010 de instellingswetgeving CBR verder voorbereid, die naar verwachting in 2011 in werking zal treden;
- internationale gegevensuitwisseling: beboeten van door buitenlanders begane verkeersovertredingen;
- verbetering nationale databank voor ongevalsgegevens, door gebruik van meerdere gegevensbronnen naast de politieregistratie en alternatieve analysemethoden.

#### *Aanpassingen aan weginfrastructuur*

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

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

- Het programma van kleine kosten effectieve infrastructurele maatregelen om knelpunten op de rijks-N-wegen (niet autosnelwegen) op te lossen, is in uitvoering en wordt in 2010/2011 afgerond.
- N-wegen worden voorzien van nieuwe belijning, de zogenaamde essentiële herkenbaarheidskenmerken.

## Beleidsartikel 32

- De Europese Richtlijn betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur voor (een deel van) de rijkswegen wordt geïmplementeerd.

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

### *Inspectie Verkeer en Waterstaat*

De Inspectie houdt toezicht op het bus-, goederen- en taxivervoer over de weg. Door middel van wet- en regelgeving wordt beoogd optimale veiligheid te bereiken. Door het toezicht op naleving van wet- en regelgeving beoogt de Inspectie een bijdrage te leveren aan het verminderen van verkeersslachtoffers op de weg. Dit richt zich op:

- verdere implementatie risicogebaseerd toezicht;
- verschuiving van object- naar systeemtoezicht;
- vermoeidheid chauffeur;
- dodehoekproblematiek;
- veiligheidsprocedures;
- verkeerde/over- belading, stuwage, afvallende lading (goederenvervoer);
- gevaarlijke stoffen (loss of containment).

## Meetbare gegevens

### *Algemene strategie- en beleidsontwikkeling*

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

### *Vereisten aan voertuigtechnologie*

#### *Gedragsbeïnvloeding*

#### *Aanpassingen aan weginfra*

Het beleid op het gebied van deze drie producten draagt bij aan het streven naar een vermindering van het aantal verkeersdoden tot 750 en verkeersgewonden tot 17 000 in 2010.

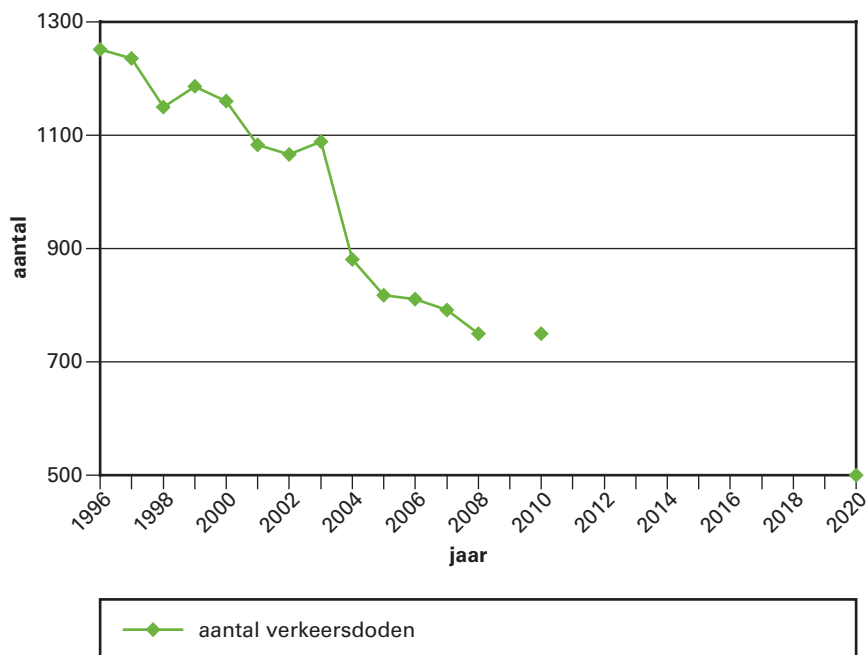
### *Ontwikkeling aantal verkeersdoden*

Indicator	Basiswaarde 2002	Waarde 2008	Streefwaarde 2010	Streefwaarde 2020
Aantal verkeersdoden	1 066	750	750	500
Aantal ziekenhuisgewonden	18 420	pm*	17 000	12 250

Bron: RWS/DVS, 2009

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

## Beleidsartikel 32



### Toelichting

Deze indicator geeft informatie over de ontwikkeling van het aantal verkeersdoden en ziekenhuisgewonden. Het streven is dat er in 2010 maximaal 750 verkeersdoden en 17 000 ziekenhuisgewonden vallen. De streefwaarden voor 2020 zijn onder de aanname van invoering van Anders Betalen voor Mobiliteit volgens het volledige scenario Nouwen. De streefwaarde voor het maximale aantal verkeersdoden in 2020 is in overleg met de decentrale overheden in 2008 aangescherpt tot 500.

### Inspectie Verkeer en Waterstaat

Kengetal/indicator naleving busvervoer	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Aantal busvervoerders	987	977	879	894		
Aantal ingetrokken vergunningen Collectief vervoer	0	0	0	0		
Aantal overtredingen	586	383	459	755		
Aantal staandehoudingen besloten en ongeregeld vervoer	1 095	1 165	1 988	2 499		
Overtredingspercentage besloten en ongeregeld vervoer	19,0%	20,0%	19,9%	26,6%		
Aantal staandehoudingen internationale lijndiensten	169	150	154	144		
Overtredingspercentage internationale lijndiensten	22,0%	14,0%	14,9%	26,3%		
Aantal staandehoudingen pendelvervoer	526	513	288	360		
Overtredingspercentage pendelvervoer	33,0%	10,0%	13,8%	14,1%		
Aantal bedrijfsinspecties	222	480	480	480	332	332

Indicatoren naleving goederenvervoer	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Aantal bedrijfsinspecties	532	379	714	371	1 200	1 200
Aantal transportinspecties	22 347	24 013	19 245	19 546	18 300	18 300
Aantal transportinspecties gevaarlijke stoffen	1 502	1 695	3 987	3 537	3 000	3 000
Aantal gewogen voertuigen	588	771	614	2 095	460	460

## Beleidsartikel 32

Kengetallen naleving goederenvervoer	2005	2006	2007	2008
Overtredingspercentage algemeen	19,0%	21,1%	24,3%	28,9%
Overtredingspercentage bedrijfsonderzoeken	63,9%	63,6%	39,2%	51,8%
Overtredingspercentage gevaarlijke stoffen	26,8%	31,0%	21,5%	19,1%
Overtredingspercentage overbelading	40,7%	41,8%	53,4%	42,9%

Kengetallen naleving taxivervoer	2005	2006	2007	2008
Aantal ingetrokken chauffeurspassen	0	0	340	418
Aantal ingetrokken ondernemingsvergunningen	149	9	0	0
Aantal wegcontroles	2 972	5 180	8 422	9 545
Overtredingspercentage	41,0%	28,3%	35,2%	38,1%

Bron: Inspectie Verkeer en Waterstaat, 2009

### Toelichting

De hierboven opgenomen indicatoren en kengetallen geven een beeld van de naleving van wet- en regelgeving. De naleving komt onder andere tot uiting in de overtredingspercentages. Een goede naleving van wet- en regelgeving is essentieel voor de verbetering van de veiligheid. De risico's liggen zowel bij de chauffeur als bij het voertuig en de bedrijven. Daarom worden de voertuigen fysiek langs de weg geïnspecteerd (besloten en ongeregeld vervoer) en wordt er op de naleving van rij- en rusttijden (internationale lijndiensten en transportinspecties) gecontroleerd. Bij de bedrijfsinspecties worden organisatie, processen en naleving van wet- en regelgeving gecontroleerd (bedrijfsinspecties).

### Extracomptabele verwijzingen

#### Verwijzing Brede Doeluitkering (BDU)

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

#### Verwijzing naar het Infrastructuurfonds (IF)

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

Overzicht uitgaven op het Infrastructuurfonds (x € 1 000)						
Art. Omschrijving	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Art 12 Hoofdwegennet	2 443 351	2 909 261	2 757 133	2 897 150	3 013 970	3 693 201

### 32.02 Aantal verkeersslachtoffers op het spoor verminderen

### Motivering

De veiligheid van het railvervoer staat op een hoog niveau. Het handhaven van dit veiligheidsniveau en waar mogelijk het streven naar permanente verbetering vraagt continue aandacht van alle betrokken partijen.

De gezamenlijk afgesproken doelen voor 2010 staan verwoord in de Tweede Kadernota «Veiligheid op de Rails» (Kamerstukken II, 2004–2005, 29 893, nrs. 1 en 2).

De spoorsector neemt zelf haar verantwoordelijkheid ten aanzien van het bereiken van deze doelen. In het beheerplan van ProRail en de jaarplannen van de vervoerders wordt daarover verantwoording afgelegd. De Inspectie VenW monitort en toetst de resultaten. In toenemende mate worden in internationaal verband afspraken gemaakt op het gebied van veiligheid. Bijvoorbeeld over algemene doelen en indicatoren of over specifieke voorschriften (TSI's).

## Producten

### *Algemene strategie- en beleidsontwikkeling*

- implementatie van vastgestelde EU-richtlijnen in wet- en regelgeving (o.a. Veiligheidsrichtlijn en Machinistenrichtlijn).
- verdere verbetering van de calamiteitenorganisatie door oefening op dit moment helaas niet te achterhalen.
- op het gebied van tunnelveiligheid is TSI SRT (Technical Specification for interoperability Safety in Railway Tunnels) vastgesteld (21 december 2007) doet Nederland notificaties zodat deze op het Nederlandse grondgebied van kracht wordt.
- uitbrengen rapportage Overwegen 2010 (brief van 27 april 2009; Kamerstukken II, 2008–2009, 29 893, nr. 81).
- uitbrengen voortgangsrapportage aanpak Stop Tonend Sein-passages (brief van 27 april 2009, waarbij de voortgangsrapportage Passages Stoptonend Sein, stand van zaken 31 december 2008 van de Spoorbranche aan de Tweede Kamer wordt aangeboden, Kamerstukken II, 2008–2009, 29 893, nr. 81).

### *Railveiligheid*

- Evaluatie Tweede Kadernota Railveiligheid;
- in 2010 zullen de railveiligheidsambities voor de periode na 2010 worden opgesteld mede op basis van de Evaluatie van de Tweede Kadernota Railveiligheid;
- uitbrengen van de trendanalyse 2009: Trends in de veiligheid van het spoorwegsysteem in Nederland;
- evaluatie van de in 2007 door het spoorsector ingediende concept-ERTMS-implementatieplan op basis van de dan beschikbare ervaringen met de Betuweroute, HSL-Zuid, Amsterdam-Utrecht, Mistral-ervangingsprogramma, ontwerp en aanleg Hanzelijn en internationale ervaringen bij de implementatie van ERTMS.

### *Inspectie Verkeer en Waterstaat*

Het toezicht richt zich op de Nederlandse Spoorwegen en overige personen- en goederenvervoerders, machinisten en overig personeel, railvoertuigen, reizigers en goederen, Prorail en «notified bodies». Hiermee wordt een bijdrage geleverd aan het voorkomen en beperken van letsel en schade in en door het railverkeer. Het toezicht richt zich op:

- verdere implementatie van risicogebaseerd toezicht;
- wettelijke taken: ongevalonderzoek, toelating en continuering (veiligheidsattesten, toelating materieel);
- STS (Stop Tonend Sein)/ATB;
- veiligheidsspecificaties infrastructuur (o.a. wissels);
- veiligheidsprocedures personeel (baanwerkers);
- incidenten bij overwegen.

Meetbare gegevens

*Algemene strategie- en beleidsontwikkeling*

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

*Railveiligheid*

De Evaluatie van de Tweede Kadernota «Veiligheid op de Rails» zal na de zomer 2009 worden afgerond inclusief een opzet van een «Derde Kadernota». De laatste maanden van het jaar worden gebruikt voor afronding/slotbijeenkomst met de spoorbranche. Daarna vindt aanbidding van de «Derde Kadernota»/prioriteiten spoorveiligheid en Evaluatie van de Tweede Kadernota aan de Tweede Kamer plaats.

Spoorveiligheid	Basiswaarde 2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Risiconorm
<b>Indicatoren dodelijke slachtoffers spoor</b>								
Reizigers	1	0	2	0	1	0	1	1,5 dodelijke slachtoffers per 10 miljard reizigerskilometers
Personeel (baanwerkers, rangeerders)	1	2	2	0	1	0	0	1 dodelijk slachtoffer op 10 000 werknemers
Overweggebruikers	17	28	17	18	12	19	18	maximaal 24 dodelijke slachtoffers in 2010
Onbevoegden op het spoor	4	7	3	7	2	1	1	maximaal 1,5 dodelijke slachtoffers per jaar
<b>Indicator – gewonden</b>								
Reizigers	87*				182	85	62	51 gewonden per jaar (5-jarig gemiddelde)

Bron: Trendanalyse 2008 Trends in de veiligheid van het spoorwegsysteem in Nederland. De cijfers over 2008 wijken iets af van het Jaarverslag 2008; dit zijn de definitieve cijfers zoals opgenomen in de Trendanalyse van Inspectie VenW over 2008, die op 9 juni 2009 aan de Tweede Kamer is aangeboden (Kamerstukken II, 2008–2009, 29 893, nr. 84).

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

*Toelichting*

In de tabel wordt inzicht gegeven in de doelen en de trends. Het algemene beeld is dat het aantal dodelijke slachtoffers per 10 mrd. reizigerskilometers zich positief ontwikkelt. Voor het aantal gewonden geldt dat minder. Het aantal gewonden in de trein hangt vooral samen met incidenten na stoptonend sein passages (STS). Onder permanente verbetering wordt verstaan dat het vijfjarig gemiddelde van het aantal slachtoffers minder is dan bij het begin van de registratie (1998).

Extracomptabele verwijzingen

*Verwijzing Infrastructuurfonds*

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

Overzicht uitgaven op het Infrastructuurfonds (x € 1 mln)						
Art. Omschrijving	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Art. 13 Automatische Knipperlicht Installatie	41	43	24	7		

### 32.03 Sociale veiligheid openbaar vervoer verbeteren

Motivering	<p>Sociale veiligheid is onderdeel van het kabinetsbeleid om de veiligheid in de samenleving te verbeteren. Het is zowel voor reizigers als personeel belangrijk. Gestreefd wordt naar een verbetering van het veiligheidsgevoel en naar een vermindering van het aantal incidenten in en rond het openbaar vervoer.</p>
Producten	<p><i>Algemene strategie- en beleidsontwikkeling</i> Algemene beleidsontwikkeling en -ondersteuning die productoverstijgend is, op het gebied van sociale veiligheid.</p> <p><i>Uitvoeren beleidskader Sociale Veiligheid OV (SVOV)</i> VenW heeft een regie- en stimuleringsfunctie voor de sociale veiligheid in het OV. Voor het hoofdspoorvervoer maakt VenW jaarlijks afspraken over sociale veiligheid in de vervoerconcessie van NS en de beheerconcessie van ProRail. Voor het stads- en streekvervoer zijn de decentrale OV-autoriteiten primair verantwoordelijk. In de Nota Mobiliteit zijn nationale doelstellingen vastgelegd voor het rijk en de mede-overheden: een streefcijfer voor de waardering van het veiligheidsgevoel van 7,5. VenW zorgt voor monitoring en de kennisfunctie en faciliteert waar nodig activiteiten. Het vervolg Aanvalsplan SVOV (Kamerstukken II, 2007–2008, 28 642, nr. 22), dat in 2007 samen met BZK en Justitie, is opgezet, is in uitvoering. VenW draagt bij aan de OV contactfunctionaris bij de politie en participeert in de Taskforce veiliger OV. Ook werkt VenW samen met BZK en Justitie samen in het programma veilige publieke taak om de veiligheid van het OV-personeel te verbeteren.</p>
Meetbare gegevens	<p><i>Algemene strategie- en beleidsontwikkeling</i> De meetbare gegevens voor dit product zijn hieronder bij product Uitvoeren beleidskader Sociale Veiligheid OV weergegeven. Aangezien de genoemde activiteiten hierop zijn gericht, zijn hiervoor geen aparte meetbare gegevens ontwikkeld.</p> <p><i>Uitvoeren beleidskader Sociale Veiligheid OV</i> De verantwoordelijkheid voor het uitvoeren van maatregelen voor sociale veiligheid ligt bij de decentrale overheden en vervoerders. VenW heeft hiervoor geen directe verantwoordelijkheid. Vandaar dat sprake is van kengetallen. VenW en de decentrale overheden hebben afgesproken een streefcijfer voor klantwaardering van 7,5 te hanteren. Decentrale overheden verantwoorden naar provinciale staten en algemene besturen van stadsregio's hoe zij de middelen hiervoor inzetten en welke prestatie-indicatoren zij hanteren. De afspraken tussen de decentrale overheden en vervoerders worden in concessies neergelegd, met name voor onveiligheid. Er zijn geen streefcijfers voor personeel, omdat VenW niet treedt in de relatie werkgever-werknemer.</p>

## Beleidsartikel 32

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

Bron: Reizigersmonitor 2008, sociale veiligheid van de OV-reiziger, Kennisplatform Verkeer en Vervoer  
Bron personeelsgegevens: de sociale veiligheid van het personeel in het stads- en streekvervoer

### Toelichting

1. Alle gegevens in de tabel hebben betrekking op het stads- en streekvervoer.
2. Dit cijfer betreft het veiligheidsgevoel zowel in als rond het voertuig.
3. Dit is het ongewogen gemiddelde van de bus-, tram-, metro- en regionale treinreizigers, die ooggetuige en/of slachtoffer zijn geweest van één of meerdere incidenten. Percentage per modaliteit is in 2008: bus 19%, tram 26%, metro 27% en regionale trein 19%.
4. Dit is het percentage van het personeel dat één of meerdere keren slachtoffer is geweest van een incident.

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

Bron: NS

<sup>1</sup> Wordt niet jaarlijks door NS gemeten. NS houdt gemiddeld een keer per twee jaar een enquête onder medewerkers. Sociale veiligheid is een van de onderwerpen die aan bod komen.

### Toelichting

In het Vervoerplan van NS wordt voor sociale veiligheid, net als voor diverse andere zorggebieden, het klantoordeel gebruikt. Het klantoordeel veiligheid geeft een percentage en niet een cijfer. Het klantoordeel is het gewogen gemiddelde van de klantoordelen overdag en 's avonds in de trein en overdag en 's avonds op stations.



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

Onderzoek	Onderwerp	Operationeel doel	Start	Afgerond	Vindplaats
<b>Beleidsdoorlichting</b>	Aantal verkeersslachtoffers op de weg verminderen	32.01	2012	2012	
	Aantal verkeersslachtoffers op het spoor verminderen (cf. uitgangspunten Tweede Kadernota Railveiligheid)	32.02	2009	2010	
	Sociale veiligheid OV	32.03	2014	2014	
<b>Effectenonderzoek ex post</b>	Meerjarenvoorlichtingscampagne verkeersveiligheid	32.01	jaarlijks		Thuiskomen in 2007. Overzicht monitoringsresultaten verkeersveiligheidscampagnes 2003–2007. Nov. 2008. <a href="http://www.rijkswaterstaat.nl/apk.nl">www.rijkswaterstaat.nl/apk.nl</a> , dé apk site voor autobezitters en professionals – portal
	APK frequentie	32.01	2011		Modernisering APK van start 1-5-2009. <i>RDW</i>
	APK (art. 71 t/m 91 WVV 1994) Modernisering APK	32.01		april 2009.	
	Kentekening brom- en snorfiet- sen	32.01	sept. 2009	maart 2010	
<b>Overig evaluatieonderzoek</b>	Klantenbarometer CVOV; Personeelsmonitor SVOV; Incidentenregistratiemethode SV en OV bedrijven	32.03	jaarlijkse monito- ring		KC SV&M – Home <a href="http://kpvsove.vm123.remotion.nl/files_content/kennisbank/Reizigersmonitor%202008%20eBook.pdf">http://kpvsove.vm123.remotion.nl/files_content/kennisbank/Reizigersmonitor 2008 eBook.pdf</a> <a href="http://kpvsove.vm123.remotion.nl/files_content/kennisbank/Personeelsmonitor%20totaal%202008%20eBook.pdf">http://kpvsove.vm123.remotion.nl/files_content/kennisbank/Personeelsmonitor totaal 2008 eBook.pdf</a>
	Spoorveiligheid personen	32.02	jaarlijkse monito- ring		<a href="http://www.ivw.nl/Images/Trendanalyse2008_tcm247-248294.pdf">http://www.ivw.nl/Images/Trendanalyse2008_tcm247-248294.pdf</a>

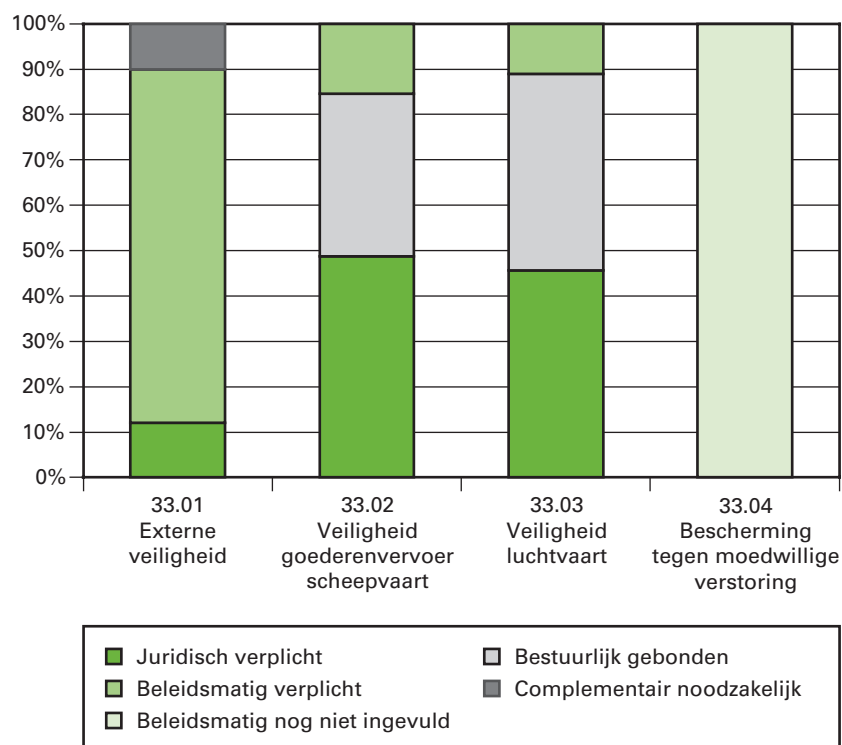
### **33 VEILIGHEID GERICHT OP DE BEHEERSING VAN VEILIGHEIDSRISICO'S**

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

Tabel budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht budgettaire gevolgen van beleid (in € 1 000)							
33. Veiligheid gericht op de beheersing van veiligheidsrisico's	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
<b>Verplichtingen</b>	<b>50 332</b>	<b>57 178</b>	<b>64 889</b>	<b>51 240</b>	<b>46 766</b>	<b>48 421</b>	<b>46 327</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>54 083</b>	<b>60 108</b>	<b>63 508</b>	<b>52 619</b>	<b>47 966</b>	<b>46 700</b>	<b>46 327</b>
<i>33.01 Externe veiligheid</i>	<i>9 307</i>	<i>10 149</i>	<i>8 676</i>	<i>7 241</i>	<i>7 203</i>	<i>7 466</i>	<i>7 143</i>
33.01.01 Verbeteren veiligheid vervoer gevaarlijke stoffen	4 791	4 670	3 918	2 637	2 642	2 628	2 629
33.01.02 Externe veiligheid luchthavens	427	1 101	292	272	272	272	272
33.01.03 Aankoop LIB veiligheidssloop-zones Schiphol	1 011	1 348	1 348	1 348	1 348	1 657	1 348
33.01.04 Inspectie Verkeer en Waterstaat	3 078	3 030	3 118	2 984	2 941	2 909	2 894
<i>33.02 Veiligheid goederenvervoer scheepvaart</i>	<i>19 228</i>	<i>19 242</i>	<i>19 426</i>	<i>18 388</i>	<i>17 976</i>	<i>17 796</i>	<i>17 766</i>
33.02.01 Verbeteren veiligheid zeevaart	3 823	2 146	2 073	1 912	1 863	1 853	1 843
33.02.02 Verbeteren veiligheid zeehavens	540	1 069	827	838	812	778	778
33.02.03 Verbeteren veiligheid binnenwateren	341	709	588	499	499	499	499
33.02.04 IMO (HGIS)	400	416	416	416	416	416	416
33.02.05 Inspectie Verkeer en Waterstaat	14 124	14 902	15 522	14 723	14 386	14 250	14 230
<i>33.03 Veiligheid luchtvaart</i>	<i>24 410</i>	<i>29 896</i>	<i>34 641</i>	<i>26 266</i>	<i>22 007</i>	<i>20 679</i>	<i>20 659</i>
33.03.01 Verbetering veiligheid luchtvaart	4 079	2 303	1 625	1 362	1 361	1 206	1 206
33.03.02 ICAO en EASA (HGIS)	1 338	1 365	1 265	1 265	1 265	1 265	1 265
33.03.03 Internationaal	915	1 501	1 120	1 011	1 011	1 012	1 012
33.03.04 Inspectie Verkeer en Waterstaat	18 078	21 327	20 431	19 528	17 370	17 196	17 176
33.03.05 Luchtvaartveiligheid BES		3 400	8 700	3 100	1 000		
33.03.06 Galileo Supervisory Authority (HGIS)			1 500				
<i>33.04 Bescherming tegen moedwillige verstoring</i>	<i>1 138</i>	<i>821</i>	<i>765</i>	<i>724</i>	<i>780</i>	<i>759</i>	<i>759</i>
33.04.01 Beveiliging scheepvaart en zeehavens	500	465	422	410	466	445	445
33.04.02 Beveiliging luchtvaart	260	289	276	247	247	247	247
33.04.03 Beveiliging infrastructuur hoofdwegen							
33.04.04 Beveiliging infrastructuur spoorwegen	78	67	67	67	67	67	67
33.04.05 Beveiliging openbaar vervoer	300						
<b>Van totale uitgaven</b>							
<i>Apparaatsuitgaven</i>	<i>4 774</i>	<i>5 728</i>	<i>5 433</i>	<i>4 834</i>	<i>4 834</i>	<i>4 834</i>	<i>4 834</i>
<i>Baten-lastendiensten</i>	<i>39 508</i>	<i>44 733</i>	<i>49 775</i>	<i>41 543</i>	<i>36 853</i>	<i>35 512</i>	<i>35 457</i>
<i>Restant</i>	<i>9 801</i>	<i>9 647</i>	<i>8 300</i>	<i>6 242</i>	<i>6 279</i>	<i>6 354</i>	<i>6 036</i>
<b>Ontvangsten</b>	<b>122</b>						
<b>33.09.01 Ontvangsten</b>	<b>122</b>						

**Budgetflexibiliteit**



Absolute budgetflexibiliteit in € * 1 000			
<b>33.01 Externe veiligheid</b>			
<i>juridisch verplicht</i>	281	<i>complementair noodzakelijk</i>	234
<i>bestuurlijk gebonden</i>		<i>beleidsmatig nog niet ingevuld</i>	
<i>beleidsmatig verplicht</i>	1 826		
<b>33.02 Veiligheid goederenvervoer scheepvaart</b>			
<i>juridisch verplicht</i>	970	<i>complementair noodzakelijk</i>	
<i>bestuurlijk gebonden</i>	714	<i>beleidsmatig nog niet ingevuld</i>	
<i>beleidsmatig verplicht</i>	306	<i>ingevuld</i>	
<b>33.03 Veiligheid luchtvaart</b>			
<i>juridisch verplicht</i>	1 782	<i>complementair noodzakelijk</i>	
<i>bestuurlijk gebonden</i>	1 685	<i>beleidsmatig nog niet ingevuld</i>	
<i>beleidsmatig verplicht</i>	431	<i>ingevuld</i>	
<b>33.04 Bescherming tegen moedwillige verstoring</b>			
<i>juridisch verplicht</i>		<i>complementair noodzakelijk</i>	
<i>bestuurlijk gebonden</i>		<i>beleidsmatig nog niet ingevuld</i>	71
<i>beleidsmatig verplicht</i>		<i>ingevuld</i>	

**Externe veiligheid**

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

*Veiligheid goederenvervoer scheepvaart*

De bestuurlijk gebonden en beleidsmatig verplichte uitgaven hebben voornamelijk betrekking op uitgaven in het kader van tuchtrecht en de Onderzoeksraad voor de veiligheid.

*Veiligheid luchtvaart*

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

**33.01 Verbeteren externe veiligheid**

Motivering

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

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 (Kamerstukken II, 2005–2006, 30 373, nr. 2). Het hierin voorgestelde beleid beheerst de spanning tussen ruimte en het vervoer van gevaarlijke stoffen langs twee hoofdlijnen:

1. Een basisnet dat grenzen stelt aan de vervoersontwikkeling en de ruimtelijke veiligheidszones rondom de infrastructuur vastlegt. In 2010 worden de ontwerpen voor de Basisnetten voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg, het water en het spoor geïmplementeerd.
2. Het permanent verbeteren van de veiligheid van de bedrijfsprocessen van vervoerders, verladers en ontvangers, waarbij het rijk betrokken partijen stimuleert hun verantwoordelijkheid te nemen. VenW participeert hiertoe in de Werkgroep Incident Management Vervoer Gevaarlijke Stoffen. Doelstelling van de werkgroep is om incidenten bij het vervoer van gevaarlijke stoffen te voorkomen, te beperken en effectief te bestrijden door samenwerking te stimuleren en het delen van kennis te bevorderen. In 2010 zal follow-up worden gegeven aan de in gang gezette verbetering van de incidentregistratie en -evaluatie.

*Externe veiligheid luchthavens*

Het formuleren, ontwikkelen, vaststellen en implementeren van nationale wet- en regelgeving voor de externe veiligheid voor Schiphol en voor de kleine en regionale luchtvaartterreinen.

- uitwerken van een nieuw normen- en handavingsstelsel externe veiligheid Schiphol, inclusief doorwerking hiervan in de ruimtelijke ordening (Luchthavenindelingsbesluit);
- uitwerken en afstemmen met de regio's van de ruimtelijke doorwerking van het externe veiligheids- en aanvullend groepsrisicobeleid voor Schiphol en de regionale en kleine luchtvaartterreinen (Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens, RBML);
- zorg dragen voor een adequaat beheer en introductie van voor de regionale overheden ontwikkelde EV-rekenmodellen.

### Beleidsartikel 33

#### Aankoop LIB-veiligheidssloopzones

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

#### Inspectie Verkeer en Waterstaat

Om de externe veiligheid te verbeteren, is binnen de Inspectie in 2006 een apart programma gevaarlijke stoffen gestart. De activiteiten voor gevaarlijke stoffen vinden plaats binnen alle domeinen: vervoer over land, luchtvaart en scheepvaart.

Meetbare gegevens

Verbeteren veiligheid vervoer gevaarlijke stoffen

Indicator: Aantal goederenemplacementen dat nog niet voldoet aan de risiconormen					
	Basiswaarde 1998	2006	2007	2008	Streefwaarde 2010
Aantal goederenemplacementen dat nog niet voldoet aan de risiconormen	14	1	1	1	0

Bron: VenW

#### Toelichting

Deze indicator geeft informatie over het aantal goederenemplacementen dat nog niet voldoet aan de risiconormen. Het streven is dat er vanaf het jaar 2009 geen goederenemplacementen meer zijn die niet aan de risiconormen voldoen. Hoewel de Raad van State in 2008 de milieuvergunning voor het emplacement Almelo heeft verworpen, blijft het streven dit emplacement hieraan te laten voldoen.

VenW is hierbij procesaanjager, andere partijen zijn verantwoordelijk voor de realisatie van de maatregelen.

#### Externe veiligheid luchthavens

Kengetal: Jaarlijkse TRG-score voor Schiphol in relatie tot de TRG-grenswaarde in het Luchthavenverkeersbesluit									
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Grens
TRG score	5,91	5,79	4,21	5,95	6,3	6,36	6,55	6,62	9,72

Bron: Handhavingsrapportage Schiphol (AAS) 2008

#### Toelichting

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

Aankoop LIB-veiligheidssloopzones

Kengetal: Aantal aangekochte woningen en woonboten in de veiligheidssloopzones Schiphol					
	Tot en met 2008	Streefwaarde 2009	Streefwaarde 2010	Streefwaarde 2011 e.v.	Totaal
Aantal aangekochte woningen	43	2	2	2	67
Aantal aangekochte woonboten	14	0	0	0	14

Bron: Rijkswaterstaat Noord-Holland, 9e Voortgangsrapportage GIS, 15 april 2009 (Kamerstukken II, 2008–2009, 26 959, nr. 132)

*Toelichting*

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

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

**33.02 Verbeteren veiligheid scheepvaart**

Motivering

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

Producten

*Verbeteren veiligheid zeevaart*

In de mondiaal georiënteerde zeevaartsector zijn goed werkende, internationaal geldende veiligheidsregels en adequaat toezicht op de naleving hiervan belangrijke instrumenten ter bevordering van de veiligheid op zee. Hierbij heeft het optimaliseren van de bestaande regelgeving de voorkeur boven het ontwikkelen van nieuwe regels. In IMO- en EU verband wordt daarom doorlopend gewerkt aan verbetering van het stelsel van regelgeving, waarbij deze wordt aangepast aan nieuwe ontwikkelingen. Hierbij wordt in het bijzonder gelet op goede uitvoerbaarheid van de regels en reductie van de administratieve lasten.

- herzien van de regelgeving (Standards of Training Certification Watchkeeping for Seafarers) voor het veilig bemannen van schepen. Het herziene STCW verdrag wordt in juni 2010 bekrachtigd. Ook wordt de methodiek voor het bepalen van de minimale bemanningssterkte van een schip herzien;
- ontwikkelen van nieuwe stabiliteitscriteria voor schepen;
- opleveren van een studie naar een nieuwe grondslag voor het meten

van schepen. Deze nieuwe grondslag moet de soms ongunstige invloed van de huidige metingsgrondslag op het ontwerp van het schip opheffen;

- implementeren van de maatregelen uit het derde Europese maritieme veiligheidspakket in de nationale wetgeving. Dit betreft onder meer een nieuw op risicoanalyse gebaseerd regime voor het uitvoeren van Havenstaatcontroles, een aanscherping van de maatregelen voor het monitoren van het scheepvaartverkeer in Europa, inclusief het bijbehorende informatiesysteem SafeSeaNet, aangescherpte verplichtingen voor vlaggenstaten alsmede grondbeginselen voor het onderzoek naar zeevaart ongevallen;
- overdragen van het onderzoek naar zeevaartongevallen van de Raad voor de Scheepvaart naar de Onderzoeksraad voor Veiligheid. Tegelijkertijd wordt een Tuchtcollege voor de zeevaart opgericht;
- subsidiëren Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij (KNRM) (€ 23 000), voor het uitvoeren van taken waartoe Nederland verdragsrechtelijk verplicht is;
- bijdragen aan de Noord-Atlantische IJspatrouilledienst, waartoe Nederland verdragsrechtelijk verplicht is;
- De Kustwacht krijgt vanaf medio 2010 als additionele taak het assisteren van de kapitein bij brandbestrijding aan boord van passagiersschepen.

#### *Verbeteren veiligheid zeehavens*

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

- monitoren implementatie kabinetsbesluit loodsen, waarbij met name het toezicht op het Loodswezen door de Nederlandse Mededingingsautoriteit wordt geregeld;
- monitoren en reglementeren van de implementatie van de verdragen inzake het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer (GNB) dat o.a. moet resulteren in een breed samengesteld pakket nautische (veiligheids)maatregelen voor de Westerschelde;
- bevorderen innovatie loodsen en beloodsen (differentiatie loodsplicht) en wijzigen van de Scheepvaartverkeerswet (SVW);
- ontwikkelen van een Nautisch verkeersmodel met het oog op verminderen van risico bij het naderen van havens.

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

#### *Verbeteren veiligheid binnenwateren*

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

- bijdragen aan het Comité voor de binnenvaartveiligheid (CBV);
- inzicht geven in de algemene veiligheid van de binnenvaart;
- binnen de EU harmoniseren van voorschriften op het gebied van bemanning, examens, constructie en uitrusting van schepen en het vervoer van gevaarlijke stoffen;
- vereenvoudigen van de internationale regelgeving waar dat nodig en mogelijk is en het nationaal implementeren daarvan met zo gering mogelijk administratieve- en nalevingslasten;
- invoeren van River Information Services (RIS) waarbij inbegrepen het



uitrusten van schepen met Automatic Identification System (AIS)-transponders. In 2010 worden de pilots op schepen voortgezet en wordt gestart met de opbouw van de walinfrastructuur;

- toezicht houden op CBR/CCV voor groot en beperkt groot vaarbewijs;
- toezicht houden op de VAMEX (Vaarbewijs- en Marifoonexamens) voor het klein vaarbewijs en groot pleziervaarbewijs en starten van de evaluatie van de examen- en uitgiftestructuur.

#### *IMO (HGIS)*

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

#### *Inspectie Verkeer en Waterstaat*

De Inspectie levert een bijdrage aan de veiligheid bij zeevaart en binnenvaart door het houden van toezicht op basis van wet- en regelgeving. Een zeer groot deel van de activiteiten vloeit direct voort uit internationale wet- en regelgeving en is al jaren constant. Het toezicht richt zich met name op:

- de kwaliteit en kwantiteit van de bemanning;
- de technische staat van schepen;
- de bedrijfsvoering;
- transport van gevaarlijke stoffen;
- het functioneren van erkende organisaties en opleidingsinstituten;
- toezicht op havengemeenten op basis van de Havenbeveiligingswet.

#### Meetbare gegevens

#### *Verbeteren veiligheid scheepvaart*

Het streven is het aantal (significante) scheepsongevallen op de binnenwateren niet te laten stijgen, ondanks een toename van het verkeer en vervoer. De streefwaarde voor het aantal ongevallen op het Nederlandse deel van de Noordzee is maximaal twintig per jaar.

De scheepvaartsector is primair verantwoordelijk is voor zijn eigen veiligheid. Desondanks kan VenW indien gewenst maatregelen nemen op de Noordzee binnen de internationaal vastgestelde kaders en randvoorwaarden. Dit kengetal geeft een indicatie van de veiligheid van het scheepvaartverkeer op de Noordzee en de binnenwateren

Kengetal: Aantal (significante) ongevallen op de Noordzee (Nederlands Continentaal Plat) en op de binnenwateren									
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Aantal ongevallen Noordzee*	21	23	20	13	23	16	16	16	16
Aantal significante ongevallen binnenwateren	145	125	112	111	117	96	123	150	127

Bron: Kustwachtcentrum (Noordzee) en Rijkswaterstaat (binnenwateren), juni 2009

\* Voor de Noordzee worden de cijfers gegeven van scheepsongevallen in de categorieën koopvaardij en visserij die plaatsvinden in het beheersgebied van de Kustwacht. Omdat hierbij geen onderscheid wordt gemaakt naar de omvang van de schade heeft de term significant voor scheepsongevallen op de Noordzee geen toegevoegde waarde

#### *Toelichting*

Ongevallen ontstaan door technisch of menselijk falen in vaak complexe situaties. Inzet op veiligheidswaarborgen en toezicht helpt ongevallen

### Beleidsartikel 33

voorkomen, maar er is geen direct verband te leggen tussen inzet en ongevals cijfers. Daarom is hier wel een kengetal, maar geen indicator voorhanden.

Bij de binnenvaart is een impuls gegeven aan de registratie van scheepsongevallen om de registratiegraad en betrouwbaarheid te verhogen. Ook is de definitie van significante scheepsongevallen aangescherpt. Op basis van de nieuwe aangescherpte definitie is in bovenstaande tabel met terugwerkende kracht gerapporteerd over het aantal significante scheepsongevallen op de binnenwateren vanaf 2000 tot en met 2008. Vanaf 2011 zal ook specifiek aandacht worden besteed aan het veiligheidsniveau bij sluizen en bruggen.

Omdat in 2009 voor het eerst gewerkt wordt met de nieuwe definitie van significante scheepsongevallen binnenwateren is daar nog geen ervaring mee opgedaan. Daarom is er voor gekozen nog geen nieuwe streefwaarde voor het aantal significante scheepsongevallen op de binnenwateren vast te stellen. De oude streefwaarde stond op maximaal 275 scheepsongevallen per jaar. In de begroting 2011 zal een nieuwe streefwaarde worden vastgesteld.

#### *Verbeteren veiligheid zeehavens*

Op dit moment zijn er geen meetbare gegevens voorhanden met betrekking tot de veiligheid van zeehavens. Onderzocht zal worden of het mogelijk is gegevens over Nederlandse zeehavens in de begroting 2011 op te nemen.

#### *Inspectie Verkeer en Waterstaat*

Kengetal: Naleving door Nederlandse reders							
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Percentages aanhoudingen/inspecties	2,80%	2,75%	2,87%	2,75%	< 3%	< 3%	< 3%
Positie Nederlandse vloot op internationale ranglijst	7	7	16	12	12	< 10	< 10

Bron: Jaarverslag Paris Memorandum of Understanding, 2009

#### *Toelichting*

De hierboven gepresenteerde gegevens zeggen iets over de inspecties aan boord van schepen onder Nederlandse vlag door buitenlandse autoriteiten in het kader van Paris Memorandum of Understanding (MOU) of Port State Control (PSC). Het streven is om in 2010 minder dan 3% aanhoudingen naar aanleiding van inspecties plaats te laten vinden en dat de positie van de Nederlandse vloot op de internationale ranglijst lager is dan de tiende plaats.

Kengetal/Indicator: Naleving door buitenlandse reders							
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Percentages inspectie t.o.v. aantal buitenlandse schepen	26%	25%	25%	27%	26%	26%	26%
Percentage inspectie t.o.v. aantal buitenlandse schepen in risicocategorie	97%	95%	96%	95%	98%	98%	98%
Percentage aanhoudingen/inspecties	5,90%	5,60%	5,20%	3,70%	3%	3%	3%

Bron: Inspectie VenW, januari 2009

### Beleidsartikel 33

#### Toelichting

Deze gegevens zeggen iets over de percentages inspecties ten opzichte van het aantal buitenlandse schepen. Deze zijn gebaseerd op een internationale norm (Paris MOU) die stelt dat minimaal 25% van het aantal buitenlandse schepen geïnspecteerd moet zijn.

Kengetal/indicator Naleving wet- en regelgeving Binnenvaart						
	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Integrale inspecties	740	627	869	984	984	984
– waarvan vervoer gevaarlijke stoffen	550	399	299	676	676	676
– overtredingspercentage bij gevaarlijke stoffen	29%	35%	59%	20%	20%	20%
– overtredingspercentage overige wettelijke voorschriften	14%	22%	25%	51%	51%	51%

Bron: Inspectie VenW, januari 2009

#### Toelichting

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

### 33.03 Verbeteren veiligheid luchtvaart

#### Motivering

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

#### Producten

#### *Verbetering veiligheid luchtvaart*

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

- uitvoeren van de acties uit het actieprogramma van de Beleidsagenda Luchtvaartveiligheid (ofwel het State Safety Program) 2010–2015;
- vaststellen van en uitwerking geven aan de jaarlijkse speerpunten/prioriteiten in het kader van het veiligheidsmanagement van VenW. Deze veelal operationele prioriteiten worden aan het begin van het uitvoeringsjaar in overleg met de belangrijkste actoren (VenW, LVNL en sector) vastgesteld. Het volledige overzicht van speerpunten voor 2010 is pas begin 2010 bekend. Een aantal van de voor 2009 vastgestelde prioriteiten lopen door tot in 2010, te weten de samenwerking binnen het Koninkrijk, PAL-V (vliegende auto), Runway Incursions, Grondafhandelingen en Vogelaanvaringen;
- zorg dragen voor het functioneren van de adviescommissie burgerluchtvaartveiligheid (Dutch ExpertGroup on Aviation Safety, ingesteld tot en met 2011) en doorvertalen van deze adviezen naar het luchtvaartveiligheidsbeleid;
- uitvoeren van het (jaarlijkse) belevingsonderzoek in 2010 en het begeleiden van activiteiten rondom veiligheidscommunicatie;
- uitvoeren van de verbetermaatregelen (afronding eind 2010) van het

### *Beleidsartikel 33*

Verbeterplan naar aanleiding van de in 2008 uitgevoerde ICAO audit binnen het Koninkrijk der Nederlanden (Kamerstukken II, 2008–2009, 24 804, nr. 66);

- implementeren van internationale afspraken met betrekking tot vervoer gevaarlijke stoffen (in ICAO verband).

#### *ICAO en EASA (HGIS)*

- participatie in de International Civil Aviation Organization (ICAO) en het betalen van de contributie van Nederland aan de ICAO;
- bijdrage aan het trainingscentrum JAA/EASTO (Joint Aviation Authorities/European Aviation Safety Training Organisation) in 2010 van maximaal € 250 000;

#### *Internationaal*

Luchtvaart is een mondiale aangelegenheid. Nederland levert een belangrijke bijdrage aan de totstandkoming van beleid, regelgeving, harmonisatie en uniformering op alle luchtvaartonderdelen, safety, security, luchtverkeer, milieu, economie (level playing field) en consumentenbelangen. Daarnaast tracht Nederland via internationale organisaties haar eigen beleid te versterken. Dit doet zij in nauwe samenwerking met haar Europese partners.

- bevorderen van uniformering van internationale regelgeving op het terrein van de luchtvaart, inbrengen van het Nederlandse standpunt in de diverse overleggen (in EASA-, JAA-, ICAO- en EU-verband) en zorg dragen voor een goede (en vroegtijdige) afstemming met andere departementen en met de luchtvaartsector.

#### *Inspectie Verkeer en Waterstaat*

De Inspectie houdt toezicht op en draagt zorg voor een maatschappelijk verantwoorde uitvoering van de wet- en regelgeving voor de luchtvaart en levert op die wijze een bijdrage aan de verbetering van veiligheid in de luchtvaart.

- verdere implementatie risicogebaseerd toezicht;
- verdere implementatie toezicht BES-eilanden;
- het voorkomen van fouten bij vluchtoperaties, verkeersleiding en tijdens operaties op de luchthavens;
- het voorkomen van technisch falen van luchtvaartuigen, verkeersleidingsapparatuur en luchthavenapparatuur;
- de inrichting van de calamiteitenorganisatie en evacuatie;
- interferentie van kleine en grote luchtvaart (verschillen in snelheid, techniek en procedures tussen kleine en grote vliegtuigen, waardoor men te veel in elkaars luchtruim komt bij landen en opstijgen, met name op de luchthaven Lelystad).

#### *Luchtvaart BES*

In het kader van de toekomstige verantwoordelijkheid voor de luchtvaart- en scheepvaartveiligheid op de eilanden Bonaire, St. Eustatius en Saba (BES-eilanden) is eind 2008 binnen VenW een projectorganisatie BES opgezet, onder coördinatie en verantwoordelijkheid van de Inspectie VenW. Doel van de projectorganisatie is om voorbereidingen te treffen zodat in het thans beoogde transitiejaar 2011 op de BES eilanden zowel de luchthaveninfrastructuur als het toezicht op luchtvaart en scheepvaart voldoen aan de internationale veiligheidseisen. Om de luchthaveninfrastructuur op peil te brengen is in de jaren 2009 t/m 2012 in totaal € 15 mln. ter beschikking gesteld.

*Galileo Supervisory Authority (HGIS)*

Het betreft hier activiteiten ten behoeve van de werving van een vestiging in Noordwijk van een onderdeel van de Europese GNSS structuur, welke naar verwachting in de periode 2010–2011 zal worden gerealiseerd.

Meetbare gegevens

*Verbetering veiligheid luchtvaart, internationaal*

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

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

Kengetal: Aantal fatale ongevallen per miljoen vluchten									
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Ongevalsratio wereldwijd	0,97	0,77	0,79	0,67	0,67	0,85	0,63	0,65	0,60
Ongevalsratio EASA operators	0,38	0,62	0,38	0,25	0,25	0,24	0,16	0,16	0,17

Bron: NLR

*Toelichting*

Uit bovenstaande tabel blijkt dat de veiligheid van de luchtvaart nog steeds toeneemt. Met een ongevalratio van 0,17 in 2008 blijven EASA-landen, waaronder Nederland, ruim onder de doelstelling die Europese landen met elkaar zijn overeengekomen (maximaal 0,5 fatale ongevallen per miljoen vliegbewegingen). De stijging van 0,16 naar 0,17 is terug te voeren op feit dat in het ongevalratiocijfer voor 2008 uitgegaan is van alle 32 landen die lid zijn van de EASA. Een uitbreiding met een aantal Oost-Europese landen met een historisch lager veiligheidsniveau.

*Inspectie Verkeer en Waterstaat*

Kengetal: Aantal ernstige incidenten en ongevallen in Nederland en met Nederlandse luchtvaartuigen in het buitenland																
Vliegtuigtype	Aantal ongevallen				Ernstige indicenten				Dodelijke slachtoffers				(Zwaar)gewonden			
	2005	2006	2007	2008	2005	2006	2007	2008	2005	2006	2007	2008	2005	2006	2007	2008
Commerciële verkeersvluchten	1	0	3	0	8	15	18	7	0	0	0	0	0	0	3	0
Helikopters	2	2	1	3	2	0	1	2	0	0	0	1	0	0	2	0
Privé/Zakenluchtvaart	3	12	6	9	1	11	7	7	2	1	3	0	0	0	0	0
Zweefvliegtuigen	5	8	6	4	1	2	4	2	1	2	1	0	2	1	5	0
Heteluchtballonnen	1	2	0	1	1	4	1	1	0	0	0	0	1	7	1	1

Bron: Inspectie Verkeer en Waterstaat, 2009

*Toelichting*

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

*Luchtvaart BES*

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

**33.04 Bescherming tegen moedwillige verstoring**

Motivering

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

Producten

*Beveiliging scheepvaart en zeehavens*

- Evaluatie van Verordening 725/2004 (beveiliging schepen en havenfaciliteiten) en Richtlijn 65/2005 inzake brede havenbeveiliging;
- vervullen Focal Point functie (verplicht), beleidsmatig/inhoudelijk aanspreekpunt voor de Europese Commissie, EU lidstaten en IMO voor maritieme security aangelegenheden;
- bijdragen aan het IMO Security Trust Fund;
- nationaal en internationaal (CCR/EU, IMO) overleg (keten)security;
- bijdragen aan het Project Bescherming Vitale Infrastructuur (Vitaal) en het European Program for Critical Infrastructure Protection (EPCIP);
- nationale en internationale inzet bij piraterijbestrijding.

*Beveiliging luchtvaart*

- internationale en nationale beleidsbepaling en bepaling van wet- en regelgeving op het gebied van de beveiliging van luchthavens en de luchtvaart (passagiers en vracht), in het bijzonder de inflight security en supply chain security, nationale implementatie van internationale regelgeving, afstemmen met andere departementen en met de sector;
- in samenwerking met het ministerie van Justitie goedkeuren van beveiligingsplannen van exploitanten van luchthavens en luchtvaartmaatschappijen voor het jaar 2010;
- zorg dragen voor de beveiliging van de Luchtverkeersleidingsorganisaties en van het luchtruim in Nederland en op de BES-eilanden;
- internationale en nationale afstemming op het terrein van de openbare orde en veiligheid luchtvaart, o.a. luchtvaart en drugsmokkel, NATO-activiteiten, bescherming vitale luchtvaartinfrastructuur (crisisbeheersing) e.d.;
- bevorderen harmonisatie en financiële transparantie van de securitykosten in de luchtvaart en voorkomen van ongewenste verstoringen van het level playing field.

*Beveiliging infrastructuur hoofdwegen*

In 2008 is door Rijkswaterstaat het onderzoek afgerond naar het gewenste beveiligingsniveau voor de beveiliging van de infrastructuur hoofdwegen en daarbij passende maatregelen. Op basis van het onderzoek is in 2009 nagegaan welke beveiligingsmaatregelen doelmatig zijn. Dit heeft geleid tot een voorstel voor een veiligheidsniveau, waarover besluitvorming in 2010 zal plaatsvinden.

*Beveiliging infrastructuur spoorwegen*

De spoorsector neemt zelf haar verantwoordelijkheid voor de beveiliging van de infrastructuur. De sector is aangesloten bij het Alerteringsstelsel Terrorismebestrijding 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 wordt regulier herhaald. Hiertoe wordt in de Kadernota Security Spoor een procesvoorstel opgenomen (in de vorm van een vierjaarlijks uit te voeren riskassessment met toets door een auditteam van experts);
- In 2010 zal ProRail ervoor zorgen dat het programma Security in de diverse bedrijfseenheden wordt geïmplementeerd en dat indien nodig maatregelen worden getroffen. Een onderdeel hiervan is het verhelderen van de rollen, de verantwoordelijkheden en de bevoegdheden van het ministerie van VenW, andere overheden en de spoorsector in de security-aanpak voor het spoorvervoer;
- in de jaarlijkse subsidiebeschikking met ProRail is voor de jaren 2009 en 2010 respectievelijk € 725 000 en € 700 000 voorzien voor het programma «security op het spoor» dat uitwerking geeft aan de projecten «Bescherming Vitale Infrastructuur» en het «Nationaal Alerterings Stelsel». Dit betreft het uitvoeren van risicoanalyses, vervolmaking van de aansluiting op het Alerteringsstelsel Terrorismebestrijding (ATb) en het formuleren van beheersmaatregelen voor de verhoging van het basisoniveau van security in alerterings-situaties en maatregelen in het kader van het programma Anti Terrorismemaatregelen Op Stations (ATOS).

*Beveiliging openbaar vervoer*

Ten behoeve van een verbetering van de bescherming tegen moedwillige verstoring wordt de verdeling van de verantwoordelijkheden tussen vervoerbedrijven, decentrale overheid en rijksoverheid vastgelegd. Op basis van externe expertise wordt uitgewerkt welk beschermingsniveau nodig is en welke aanvullende maatregelen eventueel geboden zijn om dit beschermingsniveau te realiseren. Samen met betrokken partners op rijks- en decentraal niveau zullen vervolgens afspraken worden gemaakt om de gewenste bescherming te realiseren. De inzet is daarbij om met de feitelijke uitvoering van extra gewenste bescherming uiterlijk in 2010 te beginnen.

Meetbare gegevens

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

*Beveiliging scheepvaart en zeehavens*

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 havenbeveiligingsplan.

Indicator: Gehercertificeerde beveiligingsplannen voor de totale haven			
	Basiswaarde 2007	Realisatie 2008	Streefwaarde 2012
Aantal gehercertificeerde beveiligingsplannen voor de totale haven	0	0	17

Bron: VenW 2009

*Toelichting*

Vanaf medio 2007 voldoen alle Nederlandse zeehavens aan de EU-richtlijn. In Nederland betreft dit 17 zeehavens. De havens dienen hun beveiligingsplannen actueel te houden en aan te passen in geval van wijzigingen in de haveninfrastructuur. Ieder gewijzigd plan dient op basis van de Richtlijn vervolgens opnieuw door de minister van VenW goedgekeurd te worden.

Indicator: Gehercertificeerde beveiligingsplannen voor schepen & havenfaciliteiten			
	Basiswaarde 2004	Realisatie 2008	Streefwaarde 2009
Aantal gehercertificeerde beveiligingsplannen schepen	0	0	700
Aantal gehercertificeerde beveiligingsplannen havenfaciliteiten	0	10	350

Bron: VenW 2009

*Toelichting*

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



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

Onderzoek	Onderwerp	Operationeel doel	Start	Afgerond	Vindplaats
<b>Beleidsdoorlichting</b>	Externe veiligheid	33.01	2013	2013	
	Veiligheid scheepvaart en binnenvaart	33.02	2012	2012	
	Veiligheidsonderzoek Luchtvaart Nederland	33.03	2011	2011	
	Bescherming tegen moedwillige verstoring	33.04	2012	2012	
<b>Effectenonderzoek ex post</b>	Voortgang beleidsagenda Luchtvaartveiligheid	33.03	2010	2010	

### **34 ROBUUST MOBILITEITSSYSTEEM VAN STERKE NETWERKEN, STERKE MODALITEITEN, VOORSPELBARE REISTIJDEN EN GOEDE BEREIKBAARHEID**

Algemene doelstelling

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

Omschrijving van de samenhang van beleid

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

De MobiliteitsAanpak kent nauwe aansluiting met het programma Randstad Urgent (website: [www.verkeerenwaterstaat.nl/onderwerpen/mobiliteit\\_en\\_bereikbaarheid/randstad\\_urgent](http://www.verkeerenwaterstaat.nl/onderwerpen/mobiliteit_en_bereikbaarheid/randstad_urgent)) en andere rijksnota's in het ruimtelijk domein, zoals de structuurvisie Randstad 2040 (website: [www.doemee.vrom.nl/randstad2040](http://www.doemee.vrom.nl/randstad2040)). Dit onderstreept de integrale beleidsaanpak waarin de relatie tussen mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling wordt versterkt. De gebiedsgerichte aanpak die in onder meer de MobiliteitsAanpak en Randstad 2040 centraal staat, krijgt vorm in de gebiedsagenda's die in 2009 ontwikkeld worden. Zodoende wordt tevens de verbinding gelegd met het MIRT, waarin EZ, LNV, VenW en VROM samenwerken aan het vergroten van de inhoudelijke samenhang tussen (nationale) ruimtelijke projecten, verstedelijking, infrastructuur en (openbaar) vervoer.

De besluitvorming rond het robuust maken van het netwerk door infrastructurele projecten wordt versneld en verbeterd als gevolg van de implementatie van de kabinetsreactie en het Actieplan Sneller en Beter. Voor het einde van deze kabinetsperiode zal voor een dertigtal projecten de schop de grond in gaan a.g.v. de Spoedaanpak. Tien hiervan zullen worden opengesteld.

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;

### Beleidsartikel 34

- jaarlijkse verslaggeving over de voortgang van de uitvoering van de Nota Mobiliteit: de Nationale Mobiliteitsmonitor;
- voor het versnellen en verbeteren van de besluitvorming wordt de Tracéwet aangepast en worden instrumenten ontwikkeld.

#### Externe factoren

Het behalen van deze doelstelling is afhankelijk van:

- de ontwikkeling van de mobiliteitsgroei (de in de Nota Mobiliteit en MobiliteitsAanpak gehanteerde verwachting) 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
- de uitvoering door alle betrokken partijen van het kabinetsstandpunt (Kamerstukken II, 2007–2008, 29 385, nr. 19) naar aanleiding van de aanbevelingen van de commissie «Versnelling Besluitvorming Infrastructurele Projecten» (Commissie Elverding) en het Actieplan «Sneller en Beter» ([www.verkeerenwaterstaat.nl/Images/20082562bijlage\\_tcm195-231114.pdf](http://www.verkeerenwaterstaat.nl/Images/20082562bijlage_tcm195-231114.pdf)).

#### Effecten van beleid

Het behalen van deze doelstelling heeft als effect dat:

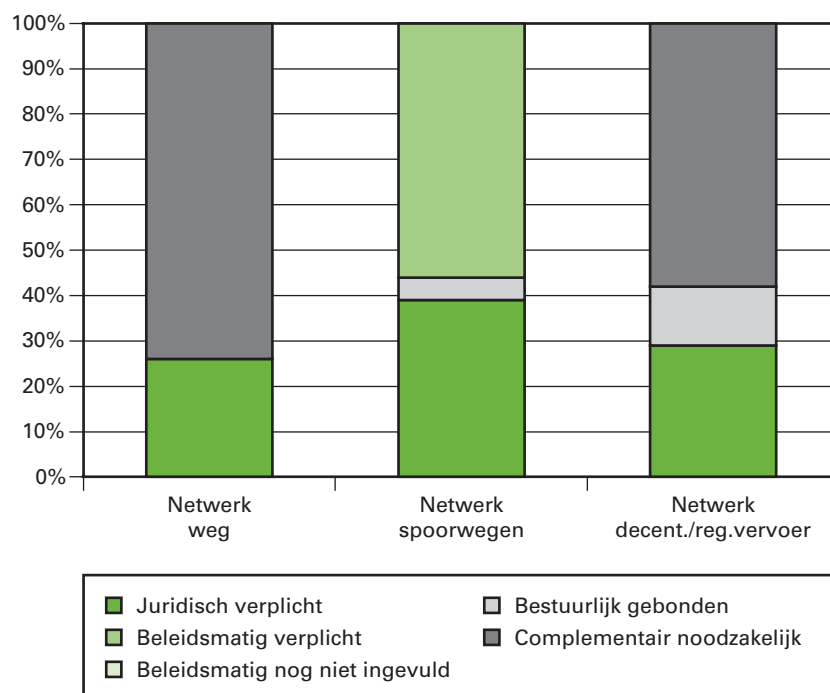
- Nederland en de economische kerngebieden goed bereikbaar zijn en blijven, op regionale, nationale en internationale schaal.
- Netwerken en modaliteiten goed op elkaar aangesloten zijn.
- Reizigers en verladers meer keuzevrijheid in vervoerswijze hebben en profiteren van betrouwbare reistijden.
- Halveren van gemiddelde doorlooptijd van infrastructurele projecten door betere besluitvorming, samenwerking, wetgeving en budgettering, waardoor de bereikbaarheid in Nederland wordt verbeterd en een aantal hardnekkige fileknelpunten wordt opgelost.

Tabel budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)							
34. Betrouwbare netwerken en acceptabele reistijd	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
<b>Verplichtingen</b>	<b>68 630</b>	<b>71 915</b>	<b>64 090</b>	<b>55 556</b>	<b>54 562</b>	<b>44 286</b>	<b>44 293</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>122 585</b>	<b>83 860</b>	<b>69 611</b>	<b>60 785</b>	<b>57 232</b>	<b>44 286</b>	<b>44 293</b>
<i>34.01 Netwerk weg</i>	<i>19 347</i>	<i>7 777</i>	<i>6 289</i>	<i>6 105</i>	<i>6 105</i>	<i>6 079</i>	<i>6 080</i>
34.01.01 Algemene strategie- en beleidsontwikkeling	6 072	4 269	2 792	2 721	2 723	2 712	2 713
34.01.02 Beheer en onderhoud	133	88	88	87	87	87	87
34.01.03 Anders betalen voor mobiliteit	0	0	0	0	0	0	0
34.01.04 Benutting en aanleg van weginfrastructuur	10 831	626	629	629	629	629	629
34.01.06 Weginfrastructuur voor het goederenvervoer	628	798	770	725	725	725	725
34.01.07 Inspectie Verkeer en Waterstaat	1 683	1 996	2 010	1 943	1 941	1 926	1 926
<i>34.02 Netwerk vaarwegen</i>	<i>2 157</i>	<i>2 335</i>	<i>2 257</i>	<i>2 195</i>	<i>2 195</i>	<i>2 191</i>	<i>2 192</i>
34.02.01 Vaarweginfrastructuur	2 157	2 335	2 257	2 195	2 195	2 191	2 192
<i>34.03 Netwerk spoor</i>	<i>50 610</i>	<i>48 587</i>	<i>38 858</i>	<i>29 425</i>	<i>26 939</i>	<i>24 186</i>	<i>24 190</i>
34.03.01 Algemene strategie- en beleidsontwikkeling	1 861	932	696	353	356	356	356
34.03.02 Beheer conform Spoorwegwet	755	660	663	513	513	513	513
34.03.03 Beheer overig	599	580	583	512	512	512	512
34.03.04 Vervoer conform Concessiewet	46 582	45 546	36 066	27 249	24 781	22 035	22 039
34.03.05 Vervoer overig	128	142	143	143	143	143	143
34.03.06 Kwaliteit spoorverbindingen goederenvervoer	0	0	0	0	0	0	0
34.03.07 Inspectie Verkeer en Waterstaat	685	727	707	655	634	627	627
<i>34.04 Netwerk decentraal/regionaal vervoer</i>	<i>50 471</i>	<i>25 161</i>	<i>22 207</i>	<i>23 060</i>	<i>21 993</i>	<i>11 830</i>	<i>11 831</i>
34.04.01 Algemene strategie- en beleidsontwikkeling	8 480	4 454	4 536	4 334	4 389	4 391	4 391
34.04.02 Samenwerking Rijk en decentrale overheden	3 677						
34.04.03 Stim. dec. overh., bedrijfsleven en maatsch. org.	4 404	2 124					
34.04.04 Stimulering marktwerking OV	13 193	2 737	146	129	110	110	110
34.04.05 Stimulering toegankelijkheid OV	451	790					
34.04.06 Stimulering marktwerking Taxi	2 504	2 784					
34.04.07 Inspectie Verkeer en Waterstaat	17 762	12 272	3 498	880	859	791	791
34.04.08 Regionale bereikbaarheid			10 439	14 160	14 138	4 041	4 042
34.04.09 Regionale OV-systemen			3 588	3 557	2 497	2 497	2 497
<b>Van totale uitgaven</b>							
<i>Apparaatsuitgaven</i>	<i>13 762</i>	<i>10 699</i>	<i>7 569</i>	<i>6 293</i>	<i>6 293</i>	<i>5 892</i>	<i>5 893</i>
<i>Baten-lastendiensten</i>	<i>26 207</i>	<i>9 924</i>	<i>8 521</i>	<i>7 858</i>	<i>7 812</i>	<i>7 726</i>	<i>7 726</i>
<i>Restant</i>	<i>82 616</i>	<i>63 237</i>	<i>53 521</i>	<i>46 634</i>	<i>43 127</i>	<i>30 668</i>	<i>30 674</i>
<b>34.09 Ontvangsten</b>	<b>3 245</b>	<b>98</b>	<b>98</b>	<b>98</b>	<b>98</b>	<b>98</b>	<b>98</b>

De indeling van (hoofd)producten binnen artikel 34.04 is aangepast. De reden is vooral gelegen in een betere aansluiting bij het beleid dat VenW voorstaat. Er vindt een verschuiving plaats naar het meer gebiedsgericht benaderen van de vraagstukken. In het kader van het MIRT wordt dit opgepakt. Een en ander vloeit nadrukkelijk voort uit de Mobiliteitsaanpak, waarbij voor een integrale benadering is gekozen.

Budgetflexibiliteit



Absolute budgetflexibiliteit in € * 1 000			
<b>34.01 Network Weg</b>			
<i>juridisch verplicht</i>	319	<i>complementair noodzakelijk</i>	
<i>bestuurlijk gebonden</i>		<i>beleidsmatig nog niet ingevuld</i>	
<i>beleidsmatig verplicht</i>	886		
<b>34.03 Network spoorwegen</b>			
<i>juridisch verplicht</i>	14 048	<i>complementair noodzakelijk</i>	1 709
<i>bestuurlijk verplicht</i>	20 149	<i>beleidsmatig nog niet ingevuld</i>	
<i>beleidsmatig gebonden</i>	121		
<b>34.04 Network decentr./reg.vervoer</b>			
<i>juridisch verplicht</i>	4 799	<i>complementair noodzakelijk</i>	2 137
<i>bestuurlijk verplicht</i>		<i>beleidsmatig nog niet ingevuld</i>	
<i>beleidsmatig gebonden</i>	9 353		

34.01 Network weg

De beleidsmatig verplichte uitgaven hebben met name betrekking op onderzoekskosten en de follow-up van de Commissie Stedelijke Distributie. Verder worden op dit onderdeel de kosten van de implementatie commissie Elverding verantwoord.

34.02 Network vaarwegen

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

## Beleidsartikel 34

### 34.03 Netwerk spoorwegen

Een klein deel van deze post betreft de complementair noodzakelijke kosten voor onderzoek. Het overgrote deel van deze middelen bestaat uit de bijzondere spoorvervoerdiensten welke grotendeels juridisch worden verplicht.

### 34.04 Netwerk decentraal en regionaal vervoer

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

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

#### Motivering

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

#### Relatie met de kabinetsdoelstellingen

Dit operationele doel heeft op het gebied van wegen een relatie met kabinetsdoelstelling 19 «Verbetering van de bereikbaarheid over weg en water door gerichte investeringen in het wegennetwerk en de binnenvaart». Daarnaast heeft het product Anders Betalen voor Mobiliteit een relatie met kabinetsdoelstelling 18 «Stapsgewijze invoering van een gedifferentieerde kilometerprijs naar tijd, plaats en milieukeurmerken». Voorbeelden van activiteiten in het kader van ABvM zijn de voorbereidingen voor de invoering van kilometerprijs, zoals certificeringstraject toetsingseisen, structuur en voorwaarden ter borging van de kwaliteit van kilometerprijsstelsel. De hier vermelde beleidsvormende activiteiten op het gebied van wegen dragen bij aan het behalen van kabinetsdoelstelling 19. In de IF-artikelen 12 en 17.04 staan de concrete uitvoeringsactiviteiten van respectievelijk kabinetsdoelstellingen 19 en 18.

#### Producten

##### *Algemene strategie en beleidsontwikkeling*

In 2010 zal voor de invulling en uitwerking van de gebiedsagenda's uit de MobiliteitsAanpak (Kamerstukken II, 2008–2009, 31 305, nr. 80) een Nationale Markt en Capaciteitsanalyse (NMCA) worden uitgevoerd. Tevens wordt op dit product de implementatie van het kabinetsstandpunt over het advies van de Commissie Elverding verantwoord. Onder dit product vallen bijvoorbeeld ook de uitgaven voor de onafhankelijke Commissie Tunnelveiligheid. Deze commissie adviseert over de interne veiligheid bij tunnelprojecten.

##### *Beheer en onderhoud*

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

##### *Anders betalen voor mobiliteit*

In de Nota Mobiliteit – van deur tot deur (Kamerstukken II, 2004–2005, 29 644, nr. 6) is gekozen voor een eerlijke en transparante wijze voor betalen voor mobiliteit (naar tijd, plaats en milieukeurmerken), met positieve effecten op bereikbaarheid en milieu. In het Coalitieakkoord 2007 (website: [www.regering.nl/dsc?c=getobject&s=obj&objectid=74605](http://www.regering.nl/dsc?c=getobject&s=obj&objectid=74605)) is de invoering van dit systeem bevestigd.

Voor een beschrijving van de activiteiten en de uitvoeringsmiddelen wordt verwezen naar artikel 17 van het Infrastructuurfonds.

*Benutting en aanleg van weginfrastructuur*

Het hoofdwegennet en het onderliggend wegennet worden als één samenhangend netwerk benaderd. Bij knelpunten zoeken overheden gezamenlijk, in een «MIRT-verkenning nieuwe stijl» (website: [www.mirtprojectenboek.nl](http://www.mirtprojectenboek.nl)) of als onderdeel van een netwerkanalyse, naar oplossingen. Dit kan benutting of aanleg van infrastructuur zijn op zowel het hoofdwegennet als het onderliggend wegennet. Bij de keuze van oplossingen staat verbetering van de van deur tot deurbereikbaarheid voorop. Uitvoering van de Spoedaanpak wegen en het benuttingsprogramma ZSM (zie artikel 12 van het Infrastructuurfonds)

- benutten van de mogelijkheden van de markt bij de uitvoering van de plannen in de Nota Mobiliteit;
- uitvoeren van de wegenprojecten in het MIRT-projectenboek (hierin staan ook de concrete activiteiten voor 2010 genoemd);
- uitwerking Randstad Urgent (zie ook artikelonderdeel 17.04 van het Infrastructuurfonds);
- de doorvertaling van de adviezen van de Commissie Elverding ter versnelling en verbetering van besluitvorming over aanlegprojecten. 2010 wordt het jaar van de volledige implementatie in nieuwe verkenningen en zoveel als mogelijk in lopende planstudies;
- aanpak files korte termijn: de succesvolle elementen uit het project FileProof zijn opgenomen in het reguliere proces van Rijkswaterstaat;
- uitvoering en nadere uitwerking van maatregelenpakket voor een betere benutting van de weg, op basis van het «Beleidskader benutten» (Kamerstukken II, 2007–2008, 31 305, nr. 4). In 2010 wordt gestart met het implementeren van maatregelen die een gerichte bijdrage leveren aan het verminderen van diverse knelpunten in de filetop-50:
  - A4 Den Haag–Amsterdam,
  - A7 Hoorn–Zaandam
  - A10 De Nieuwe Meer–Coenplein–Watergraafsmeer
  - A12 Prins Clausplein–Den Haag centrum
  - A12 Oudenrijn–Lunetten
  - A27 Almere–Utrecht
  - A28 Utrecht–Amersfoort
  - A50 Arnhem–Oss en Oss–Arnhem.

Deze maatregelen hebben een terugverdientijd van vijf jaar of minder en worden voor ultimo 2012 gerealiseerd. Momenteel worden de samenwerkingsafspraken tussen de wegbeheerders vastgelegd. De hierboven genoemde activiteiten worden grotendeels geraamd op artikel 12 van het Infrastructuurfonds.

*Verkeersmanagement*

Het beleid is erop gericht om het rijkswegennet in samenhang met het regionaal wegennet te optimaliseren (gebiedsgericht verkeersmanagement).

De introductie van navigatiesystemen in het voertuig en de aankondiging om dynamische routeadviezen te gaan verstrekken op basis van actuele verkeersgegevens geven nieuwe kansen en vragen om goede afstemming met de wegbeheerder om de weggebruiker optimaal te ondersteunen. De ontwikkelingen van coöperatieve systemen krijgen steeds meer vorm en zullen in het komende decennia hun intrede maken in Nederland, dit brengt kansen met zich mee voor alle partijen.

Binnen het Beleidskader Benutten vallen onder andere de proeven: Verkeersonderneming Rotterdam en Sturend verkeersmanagement op de zuidelijke ring van Amsterdam (operationeel in 2010).

*Weginfrastructuur voor het goederenvervoer*

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

- uitvoeren van de vrachtspecifieke actielijnen (bijvoorbeeld verlenging in-/uitvoegstroken en wegvakken op specifieke locaties met veel vrachtverkeer; maatregelen zitten in de MobiliteitsAanpak);
- voortzetten van de regiefunctie op het dossier stedelijke distributie (aanjaagfunctie, kennisfunctie, bemiddeling) middels een door de minister ingestelde «Ambassadeur stedelijke distributie» en monitoring via het Nationale Mobiliteitsberaad (NMB). In het najaar van 2009 stelt de Ambassadeur een voortgangsrapportage op, die naar de Tweede Kamer wordt gezonden;
- realiseren van kleinschalige infrastructurele voorzieningen voor het wegvervoer, zoals bijvoorbeeld veiligheid op verzorgingsplaatsen langs het hoofdwegennet en uitwerking van de visie op verzorgingsplaatsen; deze visie is eind 2009 gereed;
- ontwikkelen implementatiestrategie Anders Betalen voor Mobiliteit voor het goederenvervoer over de weg.

*Inspectie Verkeer en Waterstaat*

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

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

Meetbare gegevens

*Algemene strategie en beleidsontwikkeling*

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

*Beheer en onderhoud*

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

*Anders Betalen voor Mobiliteit*

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

*Benutting en aanleg van weginfrastructuur, weginfrastructuur voor het goederenvervoer*

Een acceptabele reistijd en een beperkt aantal voertuigverliesuren geven een indicatie van de benutting van wegen en de noodzaak tot aanleg. Er is geen aparte indicator voor de weginfrastructuur voor het goederenvervoer, omdat vrachtwagens van dezelfde infrastructuur gebruik maken als personenauto's.



## Beleidsartikel 34

Indicator: Acceptabele reistijd					
	Basiswaarde 2000	2006	2007	2008	Streefwaarde 2020
Een acceptabele reistijd: percentage waar de streefwaarde wordt gehaald *	89%	82%	80%	80%	* Reistijd in spits maximaal 1,5 x reistijd buiten spits; op stedelijke ringwegen max. 2 x reistijd buiten de spits.

Bron: Rijkswaterstaat/DVS 2008

### Toelichting

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

Indicator: Voertuigverliesuren					
	Basiswaarde 2000	2006	2007	2008	Streefwaarde 2020
Voertuigverliesuren in files; index 2000 = 100	100	143	157	158	60

Bron: Rijkswaterstaat DVS, 2009

### Toelichting

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

### Weginfrastructuur voor het goederenvervoer

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

### Verkeersmanagement

Indicator: Betrouwbaarheidspercentage hoofdwegennet				
	Basiswaarde 2000	2007	2008	Streefwaarde 2020
Betrouwbaarheidspercentage: percentage van de verplaatsing in de spits op het HWN dat op tijd is*	94%	90%	90%	95%

Bron: Rijkswaterstaat DVS

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

## Beleidsartikel 34

### Toelichting

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

Voor het realiseren van de beleidsdoelen uit de Nota Mobiliteit voor een acceptabele en betrouwbare reistijd en het terugdringen van het aantal voertuigverliesuren in files op het hoofdwegennet is het essentieel dat de voorgenomen maatregelen op het gebied van bouwen, benutten en beprijzen (uit onder meer de Mobiliteitsaanpak) worden uitgevoerd om zo het aantal voertuigverliesuren in de hand te houden.

Extracomptabele verwijzingen

Verwijzing naar het Infrastructuurfonds (IF)

Overzicht uitgaven op het Infrastructuurfonds (x € 1 mln)						
Art. Omschrijving	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Art 12 Hoofdwegennet	2 443	2 909	2 757	2 898	3 018	3 694

### Belastinguitgaven

Meerjarenraming van belastinguitgaven (x € miljoen), budgettair belang op transactiebasis						
Omschrijving	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Vervoer van personen (w.o. openbaar vervoer)	585	668	767	799	885	981

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

Motivatie

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

Relatie met de kabinetsdoelstellingen

Dit operationele doel heeft op het gebied van vaarwegen een relatie met kabinetsdoelstelling 19 «Verbetering van de bereikbaarheid over weg en water door gerichte investeringen in het wegennetwerk en de binnenvaart». De hier vermelde beleidsvormende activiteiten dragen bij aan het behalen van deze doelstelling. In IF-artikel 15 staan de concrete uitvoeringsactiviteiten vermeld.

Producten

*Vaarweginfrastructuur*

Dit betreft beheer, onderhoud, benutting, aanleg en verkeersmanagement van vaarweginfrastructuur (zie voor concrete activiteiten het Plan van Aanpak Onderhoud (2003), bijlage bij Kamerstukken II, 2003–2004, 29 200 XII, nr. 1 en MIRT-projectenboek).

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

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

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

Daarnaast wordt uitvoering gegeven aan de volgende maatregelen:

- samenwerken met decentrale overheden in de Netwerkaanpak, met als doel versterking van de zwakste schakels in de logistieke keten;
- pleiten in internationaal verband voor het opheffen van infrastructurele knelpunten in het Trans Europese Netwerk (TEN);
- organiseren kwaliteitsborging van de MIRT-verkenningen en planstudies die voor de vaarwegen worden uitgevoerd, onder andere op het gebied van kostenbatenanalyses 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

*Vaarweginfrastructuur*

Om de effectiviteit van het vaarwegenbeleid te meten is in het verleden de indicator «wachttijd sluisen» gehanteerd. Deze indicator was niet gebaseerd op «harde» gegevens maar op simulaties op basis van tellingen van schepen die sluisen passeren. Evenmin gaf deze indicator inzicht in de kwaliteit van het vaarwegennet. Sinds 2006 wordt daarom gewerkt aan de ontwikkeling van de indicator «betrouwbaarheid reistijd vaarwegen» als nieuwe indicator van de prestaties op het vaarwegennet. De nieuwe indicator betrouwbaarheid reistijd vaarwegen wordt gevuld met gegevens over o.a. onderhoudsregime, verkeersmanagement, informatievoorziening naar de gebruiker, beschikbaarheid van ligplaatsen, passagetijd sluisen en bruggen. Veel van deze gegevens komen pas beschikbaar na invoering van River Information Services op de Nederlandse vaarwegen in 2012, inclusief het uitrusten van alle schepen met AIS transponders.

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

Indicator: Passeertijd sluizen			
	Realisatie 2008	Streef- waarde 2010	Streefwaarde 2012
Hoofdtransportas	63%	80%	85%
Hoofdvaarweg	84%	75%	75%
Overige vaarweg	92%	70%	70%

Bron: Rijkswaterstaat/Dienst Verkeer en Scheepvaart (DVS)

Extracomptabele verwijzingen

Verwijzing naar het Infrastructuurfonds (IF)

Overzicht uitgaven op het Infrastructuurfonds (x € 1 000)						
Art. Omschrijving	2009	2010	2011	2012	2013	2014
IF 15 Hoofdvaarwegennet	714 297	908 582	775 012	794 173	661 860	733 767

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

Motivering

Om de kerntaak van het spoor goed uit te voeren: het betrouwbaar vervoeren van grote aantallen mensen in de spits van, naar en binnen stedelijke netwerken, het bijdragen aan de bereikbaarheid van alle landsdelen per spoor en het betrouwbaar vervoeren van goederen op internationale spoorcorridors. In deze kabinetsperiode heeft het kabinet de ambitie het personenvervoer per trein met 5% per jaar te laten groeien.

Relatie met de kabinetsdoelstellingen

Dit operationele doel heeft, net als operationeel doel 34.04, een relatie met kabinetsdoelstelling 20 «Groeiambitie van 5% per jaar voor de groei van het vervoer per spoor». De uitvoering van de acties uit het actieplan «Groei op het spoor» wordt voortgezet en ligt op schema. De groei van het aantal reizigerskilometers per trein was in 2008 4,1%, tegenover 3% in 2007. Dat 5% groei niet is gehaald, illustreert dat deze ambitie fors is, zeker gezien de 1% jaarlijkse groei waarvan in de Nota Mobiliteit nog werd uitgegaan. Acties liggen in 2010 op het vlak van voor- en natransport, informatievoorziening, het vergroten van het treinaanbod en kennismaken met de trein. In artikel 13 van het Infrastructuurfonds staan de concrete uitvoeringsactiviteiten vermeld.

Producten

#### Algemene strategie en beleidsontwikkeling

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

- besluitvorming met betrekking tot overdracht van juridisch eigendom spoorweginfrastructuur naar de Staat (i.c. de gehele spoorweginfrastructuur, waarvan Rail Infra Trust (RIT) het eigendom bezit);
- besluitvorming ten aanzien van de governance ProRail;
- aanpassen van wet- en regelgeving (zoals AMvB Capaciteit, KB Hoofdspoorwegen) als gevolg van onder andere de HSL-Zuid en de

### *Beleidsartikel 34*

Betuweroete, de implementatie van het tweede Spoorpakket EU en de uitkomsten van het Kabinetsstandpunt evaluatie Spoorwegwet;

- bijdragen aan beleidsontwikkeling derde Spoorpakket EU en implementatie in 2010. Het gaat hierbij om de richtlijn liberalisering grensoverschrijdend personenvervoer, de richtlijn certificering machinisten en de passagiersrechtenverordening;
- in 2010 wordt uitvoering gegeven aan de acties die voortvloeien uit het kabinetsstandpunt over de evaluatie van de spoorwetgeving.

#### *Beheer conform Spoorwegwet*

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

- Met de beheerconcessie heeft ProRail tot 1 januari 2015 de zorg gekregen voor een doelmatig en doeltreffend beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur. Daartoe behoren het uitvoeren van de maatregelen voor structureel herstel (Fase 2 Herstelplan Spoor) en het uitvoeren van het MIRT-programma Spoor.
- Uit de Midterm Review Beheer en onderhoud (MTR) is gebleken dat het inlopen van het achterstallig onderhoud en het plegen van vervangingen bij spoor op schema ligt. In lijn met de Plannen van Aanpak wordt de komende jaren verdere uitvoering gegeven aan het inlopen van het achterstallig onderhoud en het uitvoeren van de benodigde vervangingen bij spoor.
- Uitvoering geven aan de tweede fase Herstelplan Spoor om zo de doelstellingen in 2010/2012 te kunnen realiseren en daarmee een basis te leggen voor de doelstellingen in de periode Nota Mobiliteit. Hierover heeft ProRail, in afstemming met VenW en de sector, een nadere uitwerking opgesteld.

De bovenstaande uitvoeringsmaatregelen worden op het Infrastructuurfonds artikel 13 geraamd.

#### *Beheer overig*

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

#### *Vervoer conform de concessiewet*

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

- toezicht houden op de naleving door NS van de vervoerconcessie voor het Hoofdrailnet en het vervoerplan en de contractsector;
- subsidiëren van onrendabele lijnen in het Hoofdrailnet (HRN) en de contractsector.

Over alle 33 oorspronkelijke contractsectordiensten is een definitief besluit genomen:

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

De ambities voor het spoor betreffen het actieplan 5% groei (deze kabinetsperiode) en het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (periode tot 2020) (zie ook onder relatie met de kabinetsdoelstellingen). Voor het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer is € 4,5 mrd. gereserveerd en worden vijf planstudies uitgevoerd, waaronder OV-SAAL. Besluitvorming over de resultaten van deze planstudies is gepland voor de zomer van 2010. De Tweede Kamer ontvangt elk half jaar een voortgangsrapportage over de uitvoering van de spoorambities.

*Vervoer overig*

Dit betreft met name het vervoer over de HSL-zuid door High Speed Alliance (HSA).

- toezicht houden op naleving van de concessie-overeenkomst met HSA;
- omzetten privaatrechtelijke concessieovereenkomst met HSA in een publiekrechtelijke concessie conform de Wet Personenvervoer 2000;
- er zal waarschijnlijk geen concessie voor tijdelijk vervoer worden verleend; naar verwachting wordt vanaf 1 juli 2009 onder de concessie gereden.

*Kwaliteit van spoorverbindingen voor het goederenvervoer*

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

*Inspectie Verkeer en Waterstaat*

De Inspectie levert een bijdrage aan deze doelstelling door het afgeven van vergunningen en certificaten:

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

Meetbare gegevens

*Algemene strategie en beleidsontwikkeling*

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

*Beheer conform Spoorwegwet, Beheer overig*

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

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

## Beleidsartikel 34

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

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

Bron: ProRail, Beheerplan 2009

Indicator: Punctualiteit reizigersvervoer Hoofdrailnet (HRN)						
	2005	2006	2007	2008	Streefwaarde peildatum 2009	Streefwaarde peildatum 2012
Punctualiteit reizigersvervoer HRN*	84,7%	84,8%	87,0%	86,8%	87,0%	89-91%

Bron: Vervoerplan 2009, NS

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

### *Toelichting*

Het Vervoerplan 2009 bevat naast de indicator punctualiteit reizigersvervoer «oude stijl» een nieuwe indicator reizigerspunctualiteit. Afhankelijk van de ervaring in 2009 zal besloten worden tot het al dan niet vervangen van de oude indicator door de nieuwe dan wel het naast elkaar hanteren van beide indicatoren.

### *Kwaliteit van spoorverbindingen voor het goederenvervoer*

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

Extracomptabele verwijzingen

*Verwijzing naar het Infrastructuurfonds (IF)*

Overzicht uitgaven op het Infrastructuurfonds (x € 1 mln)						
Art. Omschrijving	2009	2010	2011	2012	2013	2014
IF 13 Spoorwegen	2 680	2 976	2 386	2 264	2 258	2 200
IF 17.02 Betuweroute (realisatie)	77					
IF 17.03 Hogesnelheidslijn	107					
IF 17.04 Anders Betalen voor Mobiliteit	51	98	198	153	274	285

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

Motivering

Het doel van het beleid decentrale overheden in staat te stellen een effectief regionaal mobiliteitsbeleid te voeren is:

## Beleidsartikel 34

- een goede bereikbaarheid binnen de economische kerngebieden in Nederland te realiseren
- ervoor te zorgen dat bedrijven en burgers in staat zijn maatschappelijke voorzieningen te bereiken en zelf in hun mobiliteitsbehoefte te voorzien.
- provincies en stadsregio's beter in staat te stellen op regionaal niveau een integrale afweging te maken uitgaande van de mobiliteitsbehoefte van de reiziger, de toekomstige ruimtelijke en vervoerontwikkelingen en de beste daarbij passende regionale bereikbaarheid van deur tot deur te realiseren.

Relatie met de kabinetsdoelstellingen Dit operationele doel heeft, net als operationeel doel 34.03, een relatie met kabinetsdoelstelling 20 «Groeiambitie van 5% per jaar voor de groei van het vervoer per spoor».

De hier vermelde beleidsvormende activiteiten dragen bij aan het behalen van deze doelstelling. In IF-artikel 13 staan de concrete uitvoeringsactiviteiten vermeld.

### Producten

#### *Algemene strategie en beleidsvorming*

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

#### *Regionale bereikbaarheid*

De inzet van het Rijk is erop gericht om samen met decentrale overheden concrete maatregelen te realiseren op het gebied van regionale bereikbaarheid, bijvoorbeeld op gebied van het (regionaal) openbaar vervoer en de fiets.

- uitvoeren van experimenten om mogelijke beleidsvernieuwingen te toetsten zoals Gratis OV.
- in het najaar van 2010 wordt de Kamer geïnformeerd over de beleidslijn die op basis van de ervaringen uit de experimenten met gratis OV in de periode 2008–2010 wordt opgesteld.
- het actieprogramma regionaal OV bestaat uit 50 projecten die voor 2013 moeten zijn gestart. Eind 2010 zijn in totaal 38 projecten gestart waarvan er tien zijn afgerond.
- zowel in 2010, 2011 als 2012 zijn maatregelen voorzien op prioritaire lijnen uit de Quick scan van de gedecentraliseerde spoorlijnen. In 2010 wordt een groot aantal maatregelen gestart voor de verbetering van negen gedecentraliseerde spoorlijnen. Bijdragen voor decentraal spoor worden via de Wet BDU verkeer en vervoer verleend.
- via het programma «Ruimte voor de Fiets» werkt het Rijk aan de verbetering en uitbreiding van de stationsstallingen. Inschatting is dat er in 2010 circa 20 000 nieuwe stallingsplaatsen worden gerealiseerd en 10 000 plaatsen worden vervangen.
- de Taskforce Mobiliteitsmanagement (website: [www.tfmm.nl](http://www.tfmm.nl)) zet zich ervoor in het aantal convenanten tussen decentrale overheden en werkgevers in 2010 met tenminste vier andere regio's uit te breiden. VenW en VROM zullen aan de hand van de evaluatieresultaten beoordelen of een ministeriële regeling op basis van de wet Milieubeheer nog nodig is. Hierbij zal tevens de optie worden meegenomen om, conform de wens van de Tweede Kamer, een ministeriële regeling in te voeren voor bedrijven die niet mee wensen te doen aan een convenant; dit zal dan gelden voor bedrijven met meer dan 50 werknemers.



#### *Verbeteren regionale OV-systemen*

Het beleid is erop gericht het functioneren van de regionale OV-systemen in samenhang te verbeteren, kwaliteit en efficiëntie te bevorderen in aansluiting bij de wensen van de reizigers. Decentrale overheden zijn primair verantwoordelijk voor het goed functioneren van regionale OV-systemen. Dat geldt op termijn ook voor de Waddenveren.

- Ten behoeve van de kwaliteitsverbetering van het regionaal OV blijft VenW met het Kennisplatform Verkeer en Vervoer de kennisuitwisseling ondersteunen.
- De gunning van het vervoer met de Waddenveren zal afhankelijk van beroep- en bezwaarprocedures in 2010 onherroepelijk worden. Daarna zal overdracht van de concessies aan de provincies worden gezien.
- De modernisering en harmonisering van de regelgeving voor lokaal spoor zal in 2010 worden afgerond. Ook zullen functionele tunnelveiligheidseisen in de wetgeving worden meegenomen.
- Uitvoeren van een experiment voor de verlaging van de minimumleeftijd voor buschauffeurs voorjaar 2010 van start gaan. Het experiment loopt drie jaar en zal na afloop worden geëvalueerd.
- De toegankelijkheid van het regionaal OV voor mensen met een functiebeperking zal via de Wet gelijke behandeling op grond van handicap en chronische ziekte en een AMvB een steviger wettelijke basis krijgen.
- Voor het busvervoer worden in 2010 de nieuwe Europese Verordeningen van kracht inzake toegang tot de markt en toegang tot het beroep, die een betrouwbare, vakbekwame en veilige busmarkt regelen waarbinnen eerlijke concurrentievoorwaarden gelden. Hier zal de Nederlandse wetgeving aan worden aangepast.
- Bij straattaxi staat het implementeren van het taxibeleid centraal, deels door het rijk, deels door gemeenten en de branche zelf.
- Aan de Stichting OPC (website: [www.stichting-opc.nl](http://www.stichting-opc.nl)) wordt een subsidie van € 0,3 mln. verleend in het kader van consumenteninspraak regionaal openbaar vervoer.

#### *OV-Chipkaart*

De OV-Chipkaart wordt stapsgewijs landelijk uitgerold. De decentrale overheden hebben in overleg met de vervoerders in 2009 een uitrolplanning gemaakt, die er toe zal leiden dat in 2010 in het hele land met de OV-chipkaart zal kunnen worden gereisd. In 2010 en 2011 zullen de overheden vragen om de strippenkaart geleidelijk in het hele land uit te zetten. VenW zal het implementatieproces volgen en faciliteren en waar nodig (bij-)sturen. De situatie zoals die na de volledige uitrol zal zijn is in overleg met de consumentenorganisatie vastgelegd in een basiseindbeeld. Over een aantal punten van het eindbeeld vinden nog nadere onderzoeken plaats.

#### *Inspectie Verkeer en Waterstaat*

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

- veiligheid bij contractvervoer (leerling- en rolstoelvervoer in kleinere bussen): met het oog op onvoldoende aandacht voor veiligheid en kwaliteitssystemen;
- marktwerking: intensiever toezicht bij «onderkant» van de markt;

## Beleidsartikel 34

- verbreding reikwijdte G-4 convenant (doelstelling basiskwaliteit (vergunning, pas, tarieven, geschillen)) naar de overige (grotere) steden.

### Meetbare gegevens

#### *Algemene strategie en beleidsvorming*

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

#### *Regionale bereikbaarheid*

Klanttevredenheid geeft een indicatie van de waardering van het regionaal OV. De aanbestedingsgraad geeft een beeld van de ontwikkeling van het procentuele aandeel van het totaal aantal OV-bedrijven waarvan het OV is aanbesteed. De ontwikkeling van het aantal reizigerskilometers geeft een goed beeld van het gebruik van het OV. De decentrale overheden en vervoerders zijn hiervoor primair verantwoordelijk. VenW heeft een coördinerende en stimulerende functie.

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

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

Bron: KpVV – klantenbarometer,

\* Cijfers 2004–2006 zijn in 2007 aangepast (Kamerbrief 12 maart 2008, Kamerstukken II, 2007–2008, 23 645, nr. 191)

#### *Toelichting*

Uit de klantenbarometer 2008 blijkt dat de klantwaardering in de periode van 2005 tot 2008 geleidelijk is toegenomen op alle aspecten. De stijging is vooral in het laatste jaar te zien. Het algemene oordeel is met 0,2% gestegen, en het oordeel over informatie en veiligheid, rijcomfort, tijd en doorstroming en prijs is eveneens in 2008 0,2% hoger ten opzichte van de waardering in 2007. Het gaat hier overigens wel om het landelijk gemiddelde.

## Beleidsartikel 34

Indicator: Aanbestedingsgraad regionaal OV					
	Basiswaarde 2002	2006	2007	2008	Streefwaarde
Aanbestedingsgraad regionaal Openbaar Vervoer (excl. G4) G4-steden (A'dam, R'dam, Den Haag, Utrecht)	5%	56%	75%	92%	100% n.v.t.

Bron: VenW, 2009

### Toelichting

In 2008 is de aanbestedingsgraad van regionaal OV (excl. G4) gestegen tot 92%. Omdat er vier ontheffingen van de aanbestedingsplicht waren afgegeven, is de streefwaarde van 100% nog niet gehaald.

Overzicht reizigerskilometers regionaal OV (x 1 mrd.) <sup>1</sup>				
	2005	2006	2007	2008 <sup>2</sup>
Stadsregio's	3,5	3,6	3,6	3,5
Provincies	2,8	2,8	2,9	2,7
Totaal	6,2	6,4	6,5	6,3

Bron: WROOV

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

<sup>2</sup> Betreft voorlopige cijfers.

### Toelichting

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

De oorzaak van de daling is de staking in stad- en streekvervoer in het voorjaar van 2008. Daarom is de daling bij de provincies relatief sterker.

### Verbeteren regionale OV-systemen

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

De waardering van de consument ten aanzien van de taxi's en de prijsontwikkeling van de straattaxi geeft een beeld van de reacties van de klant op de wijzigingen in het taxibeleid.

De straattaxi moet in het hele land de reiziger een prima vorm van vervoer bieden, met als kernwoorden: betrouwbaar en betaalbaar. Groepsvorming is een middel dat concurrentie op prijs en kwaliteit kan ondersteunen via het reputatiemechanisme. Het Rijk regelt in wet- en regelgeving dat gemeenten meer bevoegdheden krijgen om de lokale taximarkt te verbeteren. De gemeenten kunnen, indien zij dat noodzakelijk achten, het

kwaliteitsniveau van de taxi's in hun eigen gemeente bevorderen. Het slecht presterende deel van de straattaximarkt kan hierdoor beter worden aangepakt en uitgesloten van privileges.

Kengetallen taxi			
Output	Verwachte ontwikkeling	Landelijke ontwikkeling relatief	vier grote steden
1. Waardering consument <sup>1</sup> (gebruikers)	Verbetering	Constant hoog:	iets lager dan het landelijkgemiddelde:
	1999: 7,4	1999: 7,2	
	2000: 7,3	2000: 7,1	
	2001: 7,3	2001: 6,9	
	2002: 7,5	2002: 7,1	
	2003: 7,4	2003: 7,3	
	2004: niet gemeten	2004: niet gemeten <sup>4</sup>	
	2005: 7,2 <sup>3</sup>	2005: niet gemeten	
	2006: 7,2 (precies: 7,22)	2006: 7,2	
	2007: 7,2	2007: 7,1	
2008: 7,3	2008: 7,4		
2. Prijsontwikkeling (straattaxi) <sup>2</sup>	Prijzdaling	2000: + 13%	
	2001: + 2%		
	2002: + 9%		
	2003: + 2,4%		
	2004: + 0,2%	2004: + 0,3%	
	2005: + 1,7%	2005: + 1,6%	
	2006: + 1,9%	2006: + 2,6%	
	2007: + 3,9%	2007: + 3,6%	
	2008: + 1,2%	2008: - 24,6% tot + 6% <sup>5</sup>	

Bron (t/m 2003): Monitor en evaluatie deregulering, TNO Nipo consult, KPMG BEA 2004 Bron waardering consument 2004–2006: Taximonitor 2004 en verder Socialdata B.V. Omdat de taximonitor t/m 2003 op enigszins andere wijze plaatsvond, zijn de resultaten voor de klantenwaardering vanaf 2005 niet volledig vergelijkbaar met de voorgaande jaren. Vanaf 2008 vindt de meting plaats door I&O Research.

Bron prijsontwikkeling 2006–2008: Monitor tarieven en bedrijfsontwikkeling, TNS Nipo consult.

<sup>1</sup> De waardering consument (uitgedrukt in een cijfer van 1–10): In 2008 is de landelijke waardering met 7,3 iets hoger dan in 2007. In het kader van het G-4 convenant heeft zowel in 2006, 2007 en 2008 een mystery-shopper onderzoek plaats gevonden. Hoewel het een andere meetvorm betreft, is wel getracht om de uitkomsten vergelijkbaar te houden met de landelijke metingen. Hier zien we met een 7,4 een duidelijke stijging t.o.v. 2007.

<sup>2</sup> De tariefontwikkeling bij de straattaxi: De landelijke tariefstijging bij de straattaxi wordt jaarlijks gemeten voor een tweetal referentieritten: één met vijf kilometer lengte (meest voorkomende rit in de steden), en één referentierit met een lengte van vijftien kilometer (vooral kleinere steden en platteland).

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

<sup>4</sup> In 2004 en 2005 is in de G4 niet gemeten.

<sup>5</sup> Voor de meting 2008 kon geen gebruik meer worden gemaakt van de oorspronkelijke referentierit, omdat in de alsdan geldende tariefstructuur tijd voor het eerst geen rol speelt in het tarief. In het verleden bepaalden tijd én afstand de ritprijs.

### Toelichting

Zowel de waardering van de consument als de prijsontwikkeling in de straattaxi worden structureel gemeten. De waardering consument (gebruikers) is al een aantal jaren tamelijk hoog. De gemiddelde waardering periode 2000–2008 landelijk bedraagt 7,3. In de vier grote steden ligt de klantenwaardering tussen 2000 en 2007 steeds rond de 7,2 en is in 2008 toegenomen tot 7,4.

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

De tariefontwikkeling 2008 betreft de per 1/2/2008 verplicht te hanteren tariefstructuur. Voor de meting 2008 is, net als in voorgaande jaren, gebruik gemaakt van de oorspronkelijke referentieritten. In deze ritten hebben tijd en afstand altijd onderdeel van de tariefopbouw uitmaakt. In het tarief van 2008 wordt de prijs enkel door de afstand bepaald. Het effect

### Beleidsartikel 34

van de transparante tariefstructuur varieert fors voor verschillende ritsoorten (lang-kort, stedelijk-platteland).

#### OV-Chipkaart

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

Extracomptabele verwijzingen

*Belastinguitgaven*

Meerjarenraming van belastinguitgaven (x € mln.), budgettair belang op transactiebasis						
Omschrijving	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Teruggaaf taxi's	32	32	31	30	26	21
Vrijstelling taxi's	46	50	53	57	65	73

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

Onderzoek	Onderwerp	Operatief doel	Start	Afgerond	Vindplaats
<b>Beleidsdoorlichting*</b>	Netwerk weg	34.01	2009	2010	
	BDU Verkeer en vervoer	34.04	2010	2010	
	Spoorwegwet (incl. Beheerconcessie ProRail Netwerk Spoor en Vervoerconcessie NS)	34.03	jan. 2005	2009	
<b>Effectenonderzoek ex post</b>	Ruimte voor de fiets	34.03	jaarlijkse monitoring		<a href="http://www.prorail.nl/Publiek/Stationsomgeving/Pages/Ruimte%20voor%20de%20fiets.aspx">www.prorail.nl/Publiek/Stationsomgeving/Pages/Ruimte voor de fiets.aspx</a>

\* De beleidsdoorlichting 34.02 ontbreekt ten opzichte van de begroting; Benutting binnenvaart en vaarwegen is op 21-6-2007 aan Tweede Kamer aangeboden en op 12-11-2007 vastgesteld (Kamerstukken II, 2007-2008, 29 644, nr. 84).

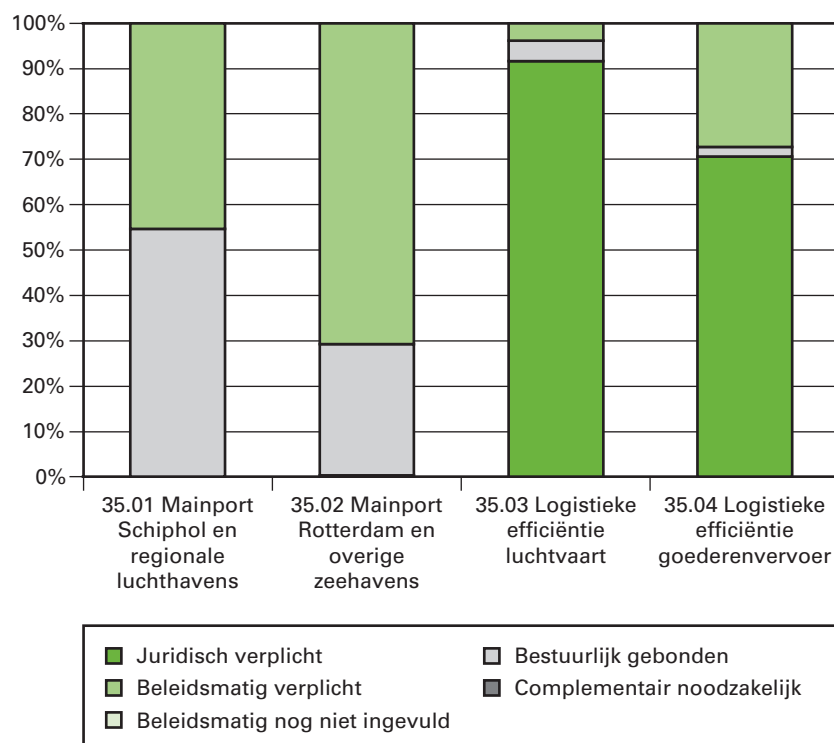
### 35 MAINPORTS EN LOGISTIEK

Algemene doelstelling	Het versterken van de Nederlandse mainports en het realiseren van een efficiënt goederenvervoersysteem en luchtvaartbestel, binnen de randvoorwaarden voor geluid, veiligheid, leefbaarheid, duurzaamheid en ruimtelijke ordening.
Omschrijving van de samenhang in het beleid	Goede (internationale) verbindingen en een efficiënte afwikkeling van de passagiers- en goederenstromen vanuit de mainports zijn onontbeerlijk voor de Nederlandse samenleving en economie. VenW zorgt voor het realiseren van de benodigde infrastructuur en voor de regelgeving op het gebied van marktordening, (verkeers-)veiligheid, milieu en security. VenW draagt bij aan het realiseren van een internationaal level playing field op de diverse vervoersmarkten. Dit gelijk speelveld omvat de afspraken die zijn overeengekomen om eerlijke concurrentie te waarborgen.
Verantwoordelijkheid	De minister is verantwoordelijk voor: <ul style="list-style-type: none"><li>– goed functioneren van de markten voor het goederenvervoer en de luchtvaart;</li><li>– ontwikkelen van kaders, bevoegdheden, middelen en instrumenten die de samenwerking met overige bestuurslagen en de bedrijven faciliteren en/of bevoegdheden daar positioneren waar dat voor het functioneren van het systeem het meest optimaal is;</li><li>– voorbereiden, implementeren en handhaven van de nationale wetgeving op het terrein van het goederenvervoer en de luchtvaart.</li></ul>
Externe factoren	Het behalen van deze doelstelling is afhankelijk van: <ul style="list-style-type: none"><li>– 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).</li><li>– Innovatief vermogen op het gebied van logistiek bij het bedrijfsleven.</li><li>– De internationale economische ontwikkelingen.</li></ul>
Effecten van beleid	Het behalen van deze doelstelling heeft als effect dat: <ul style="list-style-type: none"><li>– gebruikers van de mainports, het goederenvervoersysteem en het luchtvaartbestel «waar voor hun geld krijgen» binnen de bovengenoemde randvoorwaarden.</li><li>– Nederland in 2020 beschikt over de meest efficiënte, innovatieve en duurzame logistieke draaischijf in Europa.</li></ul> Deze draaischijf draagt bij aan: <ul style="list-style-type: none"><li>– de concurrentiepositie van het Nederlandse bedrijfsleven, zowel het logistieke bedrijfsleven zelf als het overige bedrijfsleven;</li><li>– de aantrekkelijkheid van Nederland als vestigingsplaats voor internationaal opererende bedrijven en daarmee aan het behalen van de Lissabon-doelstellingen in termen van groei en werkgelegenheid door Nederland.</li></ul>

Tabel budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht budgettaire gevolgen van beleid (in € 1 000)							
35. Mainports en logistiek	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
<b>Verplichtingen</b>	<b>62 414</b>	<b>65 886</b>	<b>58 859</b>	<b>52 540</b>	<b>52 071</b>	<b>51 671</b>	<b>50 985</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>58 521</b>	<b>84 992</b>	<b>60 377</b>	<b>57 174</b>	<b>52 750</b>	<b>52 175</b>	<b>52 485</b>
<i>35.01 Mainport Schiphol en reg. Luchthavens</i>	<i>7 324</i>	<i>8 303</i>	<i>5 387</i>	<i>4 502</i>	<i>4 489</i>	<i>4 184</i>	<i>4 184</i>
35.01.01 Kostenconvenant Schiphol	37	51	0	0	0	0	0
35.01.02 Luchthavens en omgeving	5 282	5 900	3 505	2 747	2 742	2 443	2 443
35.01.03 Evaluatie Schipholbeleid	0	0	0	0	0	0	0
35.01.04 Implementatie Schipholwet en luchthavenbesluiten	0	0	0	0	0	0	0
35.01.05 Regelgeving Regionale en Kleine Luchthavens	1 452	1 751	1 262	1 160	1 160	1 160	1 160
35.01.06 Inspectie Verkeer en Waterstaat	553	601	620	595	587	581	581
<i>35.02 Mainport Rotterdam en overige zeehavens</i>	<i>2 775</i>	<i>2 328</i>	<i>1 579</i>	<i>1 279</i>	<i>1 178</i>	<i>1 204</i>	<i>1 179</i>
35.02.01 Verbetering marktwerking	1 244	1 050	954	899	798	824	799
35.02.02 Formuleren maatschappelijke randvoorwaarden	593	560	227	197	197	197	197
35.02.03 Instandhouden en verbeteren infracapaciteit	938	718	398	183	183	183	183
<i>35.03 Logistieke efficiëntie luchtvaart</i>	<i>31 863</i>	<i>33 896</i>	<i>32 990</i>	<i>33 840</i>	<i>31 990</i>	<i>32 833</i>	<i>32 515</i>
35.03.01 Kennis luchtvaart en luchthavens	24 821	25 965	25 816	27 358	25 677	26 643	26 325
35.03.02 Luchtruim	2 494	2 414	2 146	1 966	1 966	1 966	1 966
35.03.03 Marktordering en markttoegang	2 187	2 891	2 304	1 932	1 820	1 720	1 720
35.03.04 Inspectie Verkeer en Waterstaat	2 361	2 626	2 724	2 584	2 527	2 504	2 504
<i>35.04 Logistieke efficiëntie goederenvervoer</i>	<i>16 559</i>	<i>40 465</i>	<i>20 421</i>	<i>17 553</i>	<i>15 093</i>	<i>13 954</i>	<i>14 607</i>
35.04.01 Vergroting strategische en internationale oriëntatie	1 910	5 649	4 248	3 485	3 766	3 773	3 773
35.04.02 Logistieke efficiëntie zee- en kustvaart	5 268	6 502	4 811	5 089	2 871	3 096	3 277
35.04.03 Logistieke efficiëntie binnenvaart	1 981	5 056	3 385	3 074	2 809	1 455	2 027
35.04.04 Logistieke efficiëntie wegvervoer	4 959	5 298	4 654	4 062	3 776	3 771	3 671
35.04.05 Logistieke efficiëntie spoorvervoer	2 257	17 758	3 117	1 645	1 676	1 667	1 667
35.04.06 Inspectie Verkeer en Waterstaat	184	202	206	198	195	192	192
<b>Van totale uitgaven</b>							
<i>Apparaatsuitgaven</i>	<i>9 184</i>	<i>12 929</i>	<i>12 220</i>	<i>10 574</i>	<i>10 573</i>	<i>10 574</i>	<i>10 574</i>
<i>Baten-lastendiensten</i>	<i>6 608</i>	<i>7 099</i>	<i>7 225</i>	<i>6 994</i>	<i>6 927</i>	<i>6 900</i>	<i>6 900</i>
<i>Restant</i>	<i>42 729</i>	<i>64 964</i>	<i>40 932</i>	<i>39 606</i>	<i>35 250</i>	<i>34 701</i>	<i>35 011</i>
<b>Ontvangsten</b>	<b>26 681</b>	<b>11 636</b>	<b>5 681</b>	<b>5 681</b>	<b>5 681</b>	<b>5 681</b>	<b>5 681</b>
35.09.01 Ontvangsten Stichting Buisleidingenstraat	0	2 042	2 042	2 042	2 042	2 042	2 042
35.09.02 Overige ontvangsten	26 681	9 594	3 639	3 639	3 639	3 639	3 639

**Budgetflexibiliteit**



Absolute budgetflexibiliteit in € * 1 000			
<b>35.01 Mainport Schiphol en regionale luchthavens</b>			
<i>juridisch verplicht</i>		<i>complementair noodzakelijk</i>	
<i>bestuurlijk gebonden</i>	1 240	<i>beleidsmatig nog niet ingevuld</i>	
<i>beleidsmatig verplicht</i>	1 027		
<b>35.02 Mainport Rotterdam en overige zeehavens</b>			
<i>juridisch verplicht</i>	2	<i>complementair noodzakelijk</i>	
<i>bestuurlijk gebonden</i>	150	<i>beleidsmatig nog niet ingevuld</i>	
<i>beleidsmatig verplicht</i>	369		
<b>35.03 Logistieke efficiëntie luchtvaart</b>			
<i>juridisch verplicht</i>	25 594	<i>complementair noodzakelijk</i>	
<i>bestuurlijk gebonden</i>	1 253	<i>beleidsmatig nog niet ingevuld</i>	
<i>beleidsmatig verplicht</i>	1 056		
<b>35.04 Logistieke efficiëntie goederenvervoer</b>			
<i>juridisch verplicht</i>	7 232	<i>complementair noodzakelijk</i>	
<i>bestuurlijk gebonden</i>	211	<i>beleidsmatig nog niet ingevuld</i>	
<i>beleidsmatig verplicht</i>	2 798		

**Mainport Schiphol en regionale luchthavens**

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



*Mainport Rotterdam en overige zeehavens*

De bestuurlijk gebonden en beleidsmatig verplichte uitgaven hebben voornamelijk betrekking op uitgaven in het kader van het stroomlijnen van overheidsinterventies zeehavens en het uitvoeren van de Havenmonitor.

*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 het ondersteunen van kennismakingsstages aan boord van koopvaardij- en baggerschepen, een subsidie aan het Maritiem Research Instituut Nederland (MARIN) en een subsidie aan Stichting Nederland Maritiem Land (NML).

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

Motivering

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

Producten

*Kostenconvenant Schiphol*

Het betreft reeds uitgevoerde projecten ten behoeve van de uitbreiding van de luchthaven Schiphol en de verbreding van de Spaarnwoudertocht. De laatste betaling hiervoor heeft in 2009 plaatsgevonden.

*Luchthavens en omgeving*

Bevorderen van de concurrentiepositie van Schiphol binnen de kaders van leefomgeving (geluid en emissies), externe veiligheid en luchtvaartveiligheid. De beleidsmaatregelen hiervoor zijn gebundeld in de luchtvaartnota (Kamerstukken II, 2008–2009, 31 396, nr. 1).

- Voor Schiphol heeft het kabinet, in lijn met het advies van Alders, gekozen voor een selectieve groei naar maximaal 510 000 vliegtuigbewegingen in 2020 voor vliegbewegingen die bijdragen aan de mainportfunctie. Bij een verwachte vraag van 580 000 vliegbewegingen op Schiphol in 2020, betekent dit dat het kabinet: voor 70 000 vliegtuigbewegingen niet-mainportgebonden verkeer extra capaciteit wil creëren op de luchthavens van Lelystad en Eindhoven, waarbij wordt uitgegaan van een gelijke verdeling. Het tempo waarop dit gebeurt moet passen bij de marktontwikkeling.
- De groei van de luchthavens van Lelystad en Eindhoven die deze verplaatsing teweegbrengt moet passen bij de ruimtelijk-economische structuur van de regio's en mag niet ten koste gaan van de Nederlandse militaire functies van Eindhoven. Op basis van het uitgebrachte advies over de ontwikkelingsmogelijkheden voor Lelystad en Eindhoven en bijbehorende afspraken ten aanzien van hinderbeperking en kwaliteit van de leefomgeving zal het kabinet de Kamer berichten over de vervolgstappen die zullen worden gezet om de uitplaatsing te realiseren alsmede de activiteiten t.a.v. hinderbeperking en leefbaarheid.
- Het ontwikkelen van een nieuw normen- en handavingsstelsel voor Schiphol. De kern bestaat uit regels voor strikt geluidspreferent baangebruik. In 2010 wordt gestart met een experiment met het

nieuwe stelsel om te bezien of de regels goed werken en of dit de omgeving voldoende bescherming biedt. Indien dit het geval is zal in 2012 het huidige normen- en handhavingstelsel door het nieuwe worden vervangen.

*Regelgeving Regionale en Kleine Luchthavens*

- In 2010 worden de Aanwijzingsbesluiten van de luchthavens van nationale betekenis afgerond op basis van de oude wetgeving. Afhankelijk van de voortgang bij de diverse luchthavens in 2009 betreft dit de luchthavens van Rotterdam, Eelde, Maastricht en Lelystad.
- Voor de overige luchthavens worden na de volledige inwerkingtreding van de Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens (RBML: Kamerstukken II, 2008–2009, 31 949, nr. 1) overgangsbesluiten opgesteld die voldoen aan de vereisten van de nieuwe regelgeving.

Met de volledige inwerkingtreding van de RBML is de besluitvorming van de luchthavens van regionale betekenis gedecentraliseerd naar de provincies.

- monitoren van de uitkomst van de overdracht van taken en bevoegdheden op het gebied van luchthavens van regionale betekenis naar de provincies;
- ondersteunen van provincies bij kennisopbouw op gebied van bevoegdheden kleine luchthavens;
- opstellen en afronden van de overgangsbesluiten ter vervanging van de vigerende aanwijzingsbesluiten met betrekking tot de luchthavens van regionale betekenis.

*Inspectie Verkeer en Waterstaat*

Het Regiebureau Schiphol van de Inspectie VenW concretiseert de samenwerking tussen de organisaties die betrokken zijn bij het toezicht op de luchthaven Schiphol door het opzetten van samenwerkingsverbanden om onder andere administratieve lastenverlichting voor bedrijven en een effectiever toezicht vanuit de overheid te realiseren.

Meetbare gegevens

*Luchthavens en omgeving*

Voor de mainportpositie van Schiphol zijn de netwerkkwaliteit en de infrastructurele voorzieningen essentieel. De concurrentiepositie ten opzichte van andere belangrijke Europese luchthavens staat voortdurend onder druk. Het level playing field, de kwaliteit van het netwerk en luchthaven en de kostenstructuur zijn daarbij belangrijke factoren. Deze factoren worden mede bepaald door overheidstarieven en -maatregelen, maar zijn voor een groot deel niet direct beïnvloedbaar door het Rijk. Onderstaande kengetallen geven de netwerkkwaliteit van Schiphol weer in vergelijking met andere grote Noordwest-Europese luchthavens. Het Rijk heeft geen directe invloed op het aantal bestemmingen waarnaar gevlogen wordt. Het aantal bestemmingen geeft wel een goed beeld van de kwaliteit van het netwerk.

## Beleidsartikel 35

Kengetal: Aantal bestemmingen waarnaar wordt gevlogen per luchthaven						
Luchthaven	Waarde 2003	Waarde 2004	Waarde 2005	Waarde 2006	Waarde 2007	Waarde 2008
Amsterdam	229	236	243	251	260	245
Frankfurt	295	279	279	283	287	293
London Heathrow	185	187	182	187	181	176
Parijs Charles de Gaulle	212	230	236	247	261	275
Brussel	141	130	133	131	159	194

Bron: Amsterdam Airport Schiphol (AAS), op basis van APGdat, maart 2009

Kengetal: Aantal vluchten per week per luchthaven						
	Waarde 2003	Waarde 2004	Waarde 2005	Waarde 2006	Waarde 2007	Waarde 2008
Amsterdam	3 768	3 851	3 880	4 057	4 181	4 096
Frankfurt	4 323	4 487	4 623	4 626	4 655	4 587
London Heathrow	4 382	4 492	4 526	4 514	4 562	4 525
Parijs Charles de Gaulle	4 849	4 938	4 926	5 111	5 215	5 271
Brussel	2 219	2 212	2 216	2 223	2 307	2 255

Bron: Amsterdam Airport Schiphol (AAS), maart 2009

Kengetal: Aantal passagiers in miljoenen per luchthaven						
	Waarde 2003	Waarde 2004	Waarde 2005	Waarde 2006	Waarde 2007	Waarde 2008
Amsterdam	40	43	44	46	48	47
Frankfurt	48	51	52	53	54	53
London Heathrow	63	67	68	67	68	67
Parijs Charles de Gaulle	48	51	54	57	60	61
Brussel	15	16	16	17	18	19

Bron: Amsterdam Airport Schiphol (AAS), maart 2009

Kengetal: Vrachttonnage per luchthaven (x 1000 ton)						
	Waarde 2003	Waarde 2004	Waarde 2005	Waarde 2006	Waarde 2007	Waarde 2008
Amsterdam	1 306	1 421	1 450	1 527	1 610	1 568
Frankfurt	1 527	1 724	1 864	2 031	2 074	2 021
London Heathrow	1 224	1 325	1 306	1 306	1 314	1 401
Parijs Charles de Gaulle	1 497	1 655	1 767	1 884	2 053	2 039
Brussel	602	602	700	706	762	659

Bron: Amsterdam Airport Schiphol (AAS), maart 2009

### Regelgeving Regionale en Kleine Luchthavens

De indicator geeft een beeld van de mate waarin alle zaken die nog lopen onder de huidige wetgeving (aanwijzingen en beroepsprocedures) zijn afgerond. Onder het huidige wettelijke regime zijn VenW en VROM bevoegd gezag. Pas na de afronding van de procedures en de inwerking-treding van de RBML kunnen de taken en verantwoordelijkheden van het Rijk worden overgedragen. Het streven is dit in 2010 af te ronden. Daarna zal besluitvorming via RBML-wetgeving plaatsvinden.

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	Aanwijzing gereed oktober 2009		
Budel	Gereed	nvt	
Ameland	Gereed	nvt	
Hoogeveen	Gereed	nvt	
Texel	Gereed	nvt	
Terlet	Gereed	nvt	
Seppe	Gereed	nvt	
Noord-Oostpolder	Gesloten	nvt	
Teuge	Gereed	maart 2009	
Maastricht	Herziening gereed najaar 2009		
Midden-Zeeland	Gereed	nvt	
Eelde	Gereed	Gereed	Begin 2009
Rotterdam	Aanwijzing gereed november 2009		
Hilversum	Gereed	nvt	
Drachten	Gereed	nvt	

RVS = uitspraak Raad van State

Nvt = niet van toepassing; procedure is afgerond

Bron: Ministerie van VenW, maart 2009

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

#### Motivering

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

#### 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;
- monitoren en beïnvloeden van Commissievoorstellingen voor havens, met als doel het waarborgen van een goede marktwerking en een goed vestigingsklimaat;
- faciliteren verzelfstandiging havenbeheerders en ondersteuning samenwerking zeehavens;
- onderzoek naar de mogelijkheid tot verzelfstandiging van het havenbedrijf Amsterdam;
- uitvoeren van onderzoeken in het kader van Randstad 2040 naar de samenwerking van havens, ladingstromen havens 2040, ruimtebeslag haventerreinen 2040.

##### *Formuleren maatschappelijke randvoorwaarden*

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

- bijdragen aan semi-publieke instellingen ten behoeve van overleg met de stakeholders in het kader van de concurrentiepositie van de Nederlandse zeehavens
- uitvoeren van de (jaarlijkse) Havenmonitor.

*Instandhouden en verbeteren infracapaciteit*

Verbeteren van de maritieme toegang en de achterlandverbindingen.

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

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

Meetbare gegevens

*Verbetering marktwerking, formuleren maatschappelijke randvoorwaarden*

De verbetering van de marktwerking wordt gemeten door de ontwikkeling van de toegevoegde waarde en werkgelegenheid van de Nederlandse zeehavens. De uitkomsten geven ook een beeld van de maatschappelijke randvoorwaarden.

Dit kengetal geeft informatie over de ontwikkeling van de toegevoegde waarde van Nederlandse zeehavens in de periode 2002–2007. Het is niet aantoonbaar te maken hoe groot de invloed van het Rijk door middel van het zeehavenbeleid is op de toegevoegde waarde van de Nederlandse zeehavens en wat de invloed van exogene factoren is.

Kengetal: Ontwikkeling toegevoegde waarde Nederlandse zeehavens van 2002 tot en met 2007 (in € mrd., prijzen 2002)*						
	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Directe toegevoegde waarde zeehavengebieden	19,0	19,5	21,3	24,1	25,0	27,4
<i>In % van het BBP</i>	4,1%	4,1%	4,3%	4,7%	4,6%	4,8%
Indirecte toegevoegde waarde	9,2	9,7	9,8	10,6	11,6	13,0
<i>In % van het BBP</i>	2,0%	2,0%	2,0%	2,1%	2,2%	2,3%
Totale zeehavengerelateerde toegevoegde waarde	28,2	29,2	31,1	34,7	36,7	40,4
<i>In % van het BBP</i>	6,1%	6,1%	6,3%	6,7%	6,8%	7,1%
Bruto binnenlands product (BBP)	465,2	476,9	491,2	513,4	539,9	567,1

Bron: RebelGroup Advisory en Buck Consultants International, Economische betekenis van de Nederlandse Zeehavens 2007, Rotterdam, juni 2009.

\* Voor de havenmonitor 2007 is de toegevoegde waarde berekend in lopende prijzen in plaats van in constante prijzen van het jaar 2002. Dit is ook doorgerekend voor de dataverzameling 2002–2006. Als gevolg hiervan wijken de cijfers af van cijfers in eerdere publicaties.

*Toelichting*

Om de versterking van het netwerk van de Mainport Rotterdam en de overige zeehavens te monitoren wordt de toegevoegde waarde samenhangend met het haven- en industrieel complex gemeten. De toegevoegde waarde in de Nederlandse zeehavens over de periode 2002–2007 vertoont, conform het streven, een lichte stijging.

Onderstaande tabel geeft informatie over de ontwikkeling van de werkgelegenheid in de Nederlandse zeehavengebieden, uitgedrukt in aantallen werkzame personen in de periode 2002–2007. Het is niet aantoonbaar te maken hoe groot de invloed van het Rijk door middel van het zeehavenbeleid op de werkgelegenheid in de Nederlandse zeehavens is en wat de invloed van exogene factoren is. 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 2002 tot en met 2007 (in aantallen werkzame personen)\***

	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Directe werkgelegenheid zeehavengebieden	164 684	162 535	158 186	160 637	163 129	167 332
<i>In % van totale Nederlandse werkgelegenheid</i>	<i>2,0%</i>	<i>2,0%</i>	<i>1,9%</i>	<i>2,0%</i>	<i>1,9%</i>	<i>1,9%</i>
Indirecte werkgelegenheid	104 855	103 430	102 971	104 644	109 660	119 027
<i>In % van totale Nederlandse werkgelegenheid</i>	<i>1,3%</i>	<i>1,2%</i>	<i>1,3%</i>	<i>1,3%</i>	<i>1,3%</i>	<i>1,4%</i>
Totale zeehavengerelateerde werkgelegenheid	269 539	265 965	261 157	265 281	272 789	286 359
<i>In % van totale Nederlandse werkgelegenheid</i>	<i>3,2%</i>	<i>3,2%</i>	<i>3,2%</i>	<i>3,2%</i>	<i>3,2%</i>	<i>3,3%</i>
Totale Nederlandse werkgelegenheid	8 324 000	8 283 000	8 211 000	8 231 000	8 383 000	8 613 000

Bron: RebelGroup Advisory en Buck Consultants International, Economische betekenis van de Nederlandse Zeehavens 2007, Rotterdam, juni 2009.

\* Voor de havenmonitor 2007 is de werkgelegenheid op een andere wijze berekend. Het aantal werkzame personen is gebaseerd op gegevens van het Landelijk Informatiesysteem van Arbeidsplaatsen en Vestigingen (LISA). De verschillende regio's waarvan LISA haar cijfers betreft, verschillen van peildatum. Om tot consistentere cijfers te komen, is dit jaar besloten om de cijfers om te rekenen naar één representatieve peildatum, te weten 1 juli. Daardoor zijn ook alle cijfers voor de periode 2002–2006 nu omgerekend naar deze peildatum en wijken de cijfers voor de periode 2002–2006 derhalve af van eerdere publicaties.

*Toelichting*

De werkgelegenheid in de Nederlandse zeehavens over de periode 2002–2007 is, conform het streven, stabiel als percentage van de Nederlandse werkgelegenheid.

*Instandhouden en verbeteren infracapaciteit*

Onderstaand kengetal geeft informatie over het marktaandeel van de Nederlandse zeehavens ten opzichte van de concurrerende Noordwest-Europese havenrange (de zogenaamde Hamburg-Le Havre range). Het is niet aantoonbaar te maken hoe groot de invloed van het Rijk door middel van zeehavenbeleid op dit marktaandeel is en in hoeverre dit marktaandeel wordt beïnvloed door andere factoren. Het streven is het marktaandeel van de Nederlandse havengebieden ten opzichte van de totale Noordwest-Europese havenrange 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)**

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Totaal Nederlandse Zeehavens	48,2	46,9	46,3	45,7	45,5	45,9	44,4	44,9	44,9	44,2	44,5
Mainport Rotterdam	37,9	37,1	36,3	35,7	35,0	35,6	34,5	34,6	34,9	33,8	34,2
Overige Nederlandse Zeehavens	10,3	9,8	10,0	10,0	10,5	10,3	9,9	10,3	10,0	10,4	10,4

Bron: Nationale Havenraad, Jaarverslag 2007 ([www.havenraad.nl](http://www.havenraad.nl))

*Toelichting*

Sinds 2003 is dit marktaandeel stabiel rond de 44 procent.

Extracomptabele verwijzingen

Verwijzing naar het Infrastructuurfonds (IF)

Overzicht uitgaven op het Infrastructuurfonds (x € 1 mln.)						
Art. Omschrijving	2009	2010	2011	2012	2013	2014
IF 16.01.02 PMR realisatie	30	37	443	420	51	16

### 35.03 Aansluiting op het internationale luchtvaartnet versterken

Motivering

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

Producten

#### *Kennis luchtvaart en luchthavens*

De overheid stimuleert de ontwikkeling van logistieke innovatie in het luchtruim en onderkent daarbij een verantwoordelijkheid ten aanzien van het luchtvaartbedrijfsleven en daarin werkzame instellingen.

- vraaggestuurde financiering van het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR), een van de grote technologische instituten (GTI's) in Nederland (€ 24 mln. per jaar);
- ondersteuning van het Knowledge Development Center (KDC, een samenwerkingsverband van LVNL, KLM en Schiphol Group) met een bijdrage van € 0,9 mln.

#### *Luchtruim*

Centraal in het beleid staan accommoderen van de vraag naar luchtruimgebruik, minimaliseren milieu-impact en kostenreductie luchtverkeersleiding. Het beleid is met name gericht op een optimalisering van de luchtruimindeling ter accommodatie van het luchtverkeer van en naar Schiphol, Rotterdam, Lelystad en Eindhoven en de overige luchthavens. In dat verband zijn ook een efficiënter gebruik van het luchtruim en een kostenefficiëntere luchtverkeersdienstverlening binnen de geldende randvoorwaarden van veiligheid, CO<sub>2</sub>-emissies en geluidshinder van belang.

- op nationaal niveau worden maatregelen genomen om de indeling van het luchtruim actief voor te bereiden op de Europese implementatie van het Single European Sky (SES) pakket;
- bij de luchthavenontwikkeling van onder meer Lelystad en Eindhoven worden luchtzijdige aspecten betrokken. Hiervoor wordt een operationeel concept voor het luchtruim ontwikkeld;
- samen met de luchtvaartsector ontwikkelen van een op nationaal niveau beperkt prestatie-managementsysteem, vooruitlopend op invoering van het EU-brede prestatie-managementsysteem;
- uitwerken van de – in het kader van de vorming van het FABEC (Functional Airspace Block Europe Central) – bij Verdrag opgelegde maatregelen, zoals de te gebruiken heffingsgrondslagen en het toezicht;
- uitwerken van implementatieregelingen van het SES-II pakket, zoals die voor het prestatie-managementsysteem;
- ontwikkelen van een roadmap om deze implementatieregelingen in te voeren;

### *Beleidsartikel 35*

- ontwikkelen en uitvoeren van verschillende experimenten in het kader van de uitvoering van de Aldersconvenanten;
- bezien van aanpassingen en verleggingen van vliegroutes in het kader van de «Taskforce Routes» die in het laatste kwartaal van 2009 is opgericht;
- verwerking van de uitkomsten van de in 2009 gehouden evaluatie van de gemeenschappelijke beleidseenheid inzake de civiel-militaire samenwerking. De werkzaamheden van de gezamenlijke plannings-eenheid (AFMU) worden uitgebreid en de samenwerking in het gezamenlijk civiel-militair toezicht wordt (National Supervisory Authority, NSA) verder uitgebreid op weg naar een Joint NSA.

#### *Marktordening en markttoegang*

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

Daarnaast steunt Nederland de initiatieven om tot een open internationale vervoersmarkt te komen, waaronder de verdere ontwikkeling van het externe beleid van de EU. Nederland zal positieve, gerichte en beperkte inzet leveren, met name daar waar directe Nederlandse luchtvaartbelangen in het geding zijn en/of waar de Nederlandse bijdrage een meerwaarde kan geven aan de EU-positie. Ook op het gebied van de interne markt van de EU zal Nederland aan nieuwe initiatieven meewerken. In dit kader vinden een aantal mainportgerichte activiteiten plaats zoals bewaking van het level playing field, versterking duurzaamheid, verbetering efficiëntie, versterken en controleren marktwerking en facilitering (terugdringen belemmeringen en onnodige bureaucratie). Ook wordt beleid gevoerd voor specifieke prioriteiten/doelgroepen (bijvoorbeeld logistieke keten en consument).

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

#### *Inspectie Verkeer en Waterstaat*

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

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



Meetbare gegevens

*Luchtruim*

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

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

Bron: Eurocontrol, Performance Review Report 2008, maart 2009

*Marktordening en markttoegang*

De beleidsinspanningen zijn er op gericht de randvoorwaarden te creëren die voor een hoogwaardig netwerk van luchtverbindingen noodzakelijk zijn. Zie voor meetbare gegevens onder artikelonderdeel 35.01. Deze geven een beeld van de kwaliteit van dit netwerk.

Extracomptabele verwijzingen

*Belastinguitgaven*

Meerjarenraming van belastinguitgaven (x € mln.), budgettair belang op transactiebasis						
	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Vrijstelling luchtvaartuigen	875	899	913	935	955	975

**35.04 Logistieke efficiëntie goederenvervoer verbeteren**

Motivering

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

Producten

*Vergroting strategische en internationale oriëntatie*

Hiertoe wordt samengewerkt met andere overheden en het bedrijfsleven. Dit door het vasthouden en versterken van de positie van mainports en logistiek en door het versterken van de samenhang en effectiviteit in het internationale werk van VenW.

- versterken van de aandacht voor mainports en logistiek, inbreng gebiedsaanpak, ondersteunen realisatie projecten uit het urgentieprogramma Randstad, ondersteunen regionale logistieke initiatieven en Nederland Distributieland;
- het sterker positioneren en profileren van de mainports en economische kerngebieden in het buitenland;

- ontwikkelen van een gemeenschappelijk beleidskader voor de mainports op basis van gericht onderzoek;
- follow-up van het actieprogramma uit de beleidsbrief Logistiek en supply chains (SenterNovem – Innovatie in Dialoog (website: [www.senternovem.nl/innovatieindialoog/innovatieprogrammas/logistiek\\_en\\_supply\\_chains/index.asp](http://www.senternovem.nl/innovatieindialoog/innovatieprogrammas/logistiek_en_supply_chains/index.asp)), Kamerstukken II, 2005–2006, 29 644, nr. 68), met name aanspreekpunt zijn voor het logistieke bedrijfsleven, monitoren en waar nodig bijsturen van logistieke innovatieprogramma's door het bedrijfsleven (agro-logistiek en innovatieprogramma Logistiek);
- ontwikkelen van de VenW-brede strategie voor de internationale inzet zowel in EU-kader als daar buiten;
- vertegenwoordigen van VenW in interdepartementaal en internationaal overleg;
- onderhouden van bilaterale relaties (inclusief de organisatie van werkbezoeken en missies) met andere landen en internationale organisaties.

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

Versterken van het maritieme cluster, bevorderen van innovatie in de maritieme sector en bewaken van het level playing field.

- Aanpassen van bestaande wetgeving voor de zeevaart als gevolg van wijzigingen in marktomstandigheden en internationale regels en ter reductie van administratieve lasten;
- Tot stand brengen van het HNS Protocol (Hazardous and Noxious Substances);
- Subsidiëren van de Stichting Nederland Maritiem Land (NML): € 575 000 voor het stimuleren van de maritieme cluster en € 200 000 voor het uitvoeren van werkzaamheden ter stimulering van innovatie. NML maakt een hernieuwde analyse van de maritieme cluster in Nederland;
- Openstellen van een tender in het kader van de Subsidieregeling Maritieme Innovatie (SMI);
- Subsidiëren van MARIN (Maritiem Research Instituut Nederland) als GTI en belangrijke speler op het gebied van maritieme innovatie (€ 681 000);
- Ondersteunen van kennismakingsstages aan boord van koopvaardij- en baggerschepen ter bevordering van de aanwas in het maritieme onderwijs;
- Opleveren van een longitudinaal onderzoek naar de motieven voor de instroom en ervaringen in het zeevaartonderwijs;
- Formuleren van een nationaal standpunt over de ratificatie van het STCW (International Convention on Standard of Training, Certification and Watchkeeping)-Fisheries verdrag in overleg met sociale partners. Tevens vindt implementatie van het ILO-Arbeidsverdrag plaats.

#### *Logistieke efficiëntie binnenvaart*

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

- stimuleren verbetering afhandelingscondities containers voor de binnenvaart in Rotterdam;
- stimuleren van de binnenvaart op kleine vaarwegen door middel van Small Business Innovation Research (SBIR) en ondersteunen van plannen van de sector ter behoud van het kleine schip;
- via het project Platina van de EU bijdragen aan de implementatie van de mededeling van de EC over de binnenvaart (Naiades);

## *Beleidsartikel 35*

- uitvoeren tijdelijke subsidieregeling voor het stimuleren van innovaties in de binnenvaart.

### *Logistieke efficiëntie wegvervoer*

Verbeteren van randvoorwaarden voor efficiënte logistieke ketens, onder meer door inzet op reductie van administratieve lasten.

- verbeteren en bewaken van vrij verkeer van goederen en het internationale level playing field (concurrentievoorwaarden) door betere regelgeving, gelijke implementatie van wetgeving in de lidstaten en de harmonisatie van uitvoering en handhaving daarvan. Hierbij gaat het o.a. om implementatie van herziene regels voor toegang tot het beroep en de markt (o.a. cabotage) en streven naar internationale corridors voor LZV's;
- uitwerken en implementeren Derde EU-Rijbewijsrichtlijn: de richtlijn zorgt voor wijzigingen in het aantal rijbewijscategorieën, de toegang tot rijbewijsexamens en de eisen daaraan;
- monitoren ervaringsfase Langere, Zwaardere Vrachtwagens (LZV);
- invoeren eis van periodieke nascholing vakbekwaamheid beroepschauffeurs;
- verbeteren stedelijke distributie;
- samen met het bedrijfsleven uitvoeren van de actieplannen in het kader van de adviezen van de Commissie Noordzij;
- subsidiëren van imagocampagne logistiek in het kader van het dieselakkoord 2008.

### *Logistieke efficiëntie spoorvervoer*

Afstemmen van technische standaarden op internationaal niveau.

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

### *Inspectie Verkeer en Waterstaat*

De Inspectie levert een bijdrage aan de logistieke efficiëntie goederenvervoer over de weg door het afgeven van vergunningen en certificaten.

## Meetbare gegevens

### *Vergroting strategische en internationale oriëntatie*

De meetbare gegevens voor dit product zijn hieronder bij de overige producten weergegeven. Aangezien de genoemde activiteiten deels gericht zijn op beleidsbeïnvloeding zijn hiervoor geen aparte meetbare gegevens opgenomen. Wel wordt momenteel overlegd met het CBS over de mogelijkheid de ontwikkeling van de logistieke sector te monitoren in het kader van het binnen afzienbare tijd opgestarte innovatieprogramma logistiek.

### *Logistieke efficiëntie zee- en kustvaart*

Dit kengetal geeft informatie over de ontwikkeling van de toegevoegde waarde zeevaart en maritieme sector in constante prijzen en meet hoe

## Beleidsartikel 35

sterk de zeevaart zich ontwikkelt. VenW kan geen directe invloed uitoefenen op de economische ontwikkeling en de commerciële prestatie van marktpartijen.

Het streven is de toegevoegde waarde zeevaart en maritieme sector ten minste te handhaven op het niveau van 2001.

Kengetal: Toegevoegde waarde zeevaart en maritieme sector in constante prijzen (in € mrd.)							
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Zeevaart	1,1	1,1	1,1	1,1	1,2	1,2	1,4
Overige maritieme sector/ dienstverlening*	3,5	3,2	3,1	3,2	3,3	3,4	3,5
<b>Totaal brede maritieme sector</b>	<b>4,6</b>	<b>4,3</b>	<b>4,2</b>	<b>4,3</b>	<b>4,5</b>	<b>4,6</b>	<b>4,9</b>

Bron: Ecorys Beleidsmonitor Zeescheepvaart, 2008

\* de toegevoegde waarde in 2006 en 2007 is berekend op basis van voorlopige CBS-cijfers (december 2008).

### *Logistieke efficiëntie binnenvaart*

Het meetbaar maken van logistieke efficiëntie vereist ontwikkeling van een normenkader. Het causale verband tussen stimulering en het effect op efficiëntie is daarvoor echter te complex gebleken.

### *Logistieke efficiëntie wegvervoer*

Transportondernemers zien het als corebusiness om hun voertuigen zo optimaal mogelijk in te zetten en te benutten. VenW heeft daar geen directe invloed op en heeft ook geen instrumenten om verhoging van de beladingsgraad af te dwingen. Verhoging van de beladingsgraad zorgt voor een betere logistieke efficiëntie. Desalniettemin heeft VenW de mogelijkheid gecreëerd om gebruik te maken van lange en zware voertuigen die meer volume en meer gewicht mogen vervoeren. Via de ambassadeur stedelijke distributie tracht VenW de stedelijke distributie efficiënter te laten verlopen. Beide vormen van beleid hebben echter vooral invloed op de keuze van de ondernemer welk type voertuig hij inzet (bestel, vrachtwagen, trekker met oplegger, LZV) waarbij op voorhand niet duidelijk is of per saldo de beladingsgraad verbetert.

### *Logistieke efficiëntie spoorvervoer*

De indicator «aantal omgebouwde ETCS-locomotieven» geeft een indicatie voor het treinaanbod op de Betuweroute en beïnvloedt daarmee mede de omvang van het vervoer over de Betuweroute.

Indicator: Aantal omgebouwde ETCS-locomotieven				
	2005	2006	2007	2008
Aantal omgebouwde ETCS-locomotieven	0	3	42	80

Bron: SenterNovem, 2008

### *Toelichting*

De kortlopende subsidieregeling om vervoerders steun te bieden bij inbouw voor ETCS level-2 wordt eind 2009 gesloten. Ruim tachtig

### Beleidsartikel 35

locomotieven zullen dan met steun van VenW-subsidie van ERTMS zijn voorzien. In EU-verband is subsidie beschikbaar gesteld voor ERTMS in locomotieven.

Extracomptabele verwijzingen

Verwijzing naar het Infrastructuurfonds (IF)

Overzicht uitgaven op het Infrastructuurfonds (x € 1 mln.)						
Art. Omschrijving	2009	2010	2011	2012	2013	2014
IF 18.03.01 Intermodaal Vervoer realisatie	3	6	3			

### Belastinguitgaven

Meerjarenraming van belastinguitgaven (x € 1 mln.), budgettair belang op transactiebasis						
	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Willekeurige afschrijving zeeschepen	3	3	3	3	3	3
Keuzeregime winst uit zeescheepvaart (tonnage-belasting)	51	61	69	76	76	76
Afdrachtvermindering zeescheepvaart	84	88	89	93	94	95
Vrijstelling communautaire wateren	479	489	497	508	519	530

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

Onderzoek	Onderwerp	Operatief doel	Start	Afgerond	Vindplaats
<b>Beleidsdoorlichting</b>	Mainport Schiphol en regionale luchthavens	35.01	2012	2012	
	Mainport Rotterdam en overige zeehavens	35.02	2009	2010	
	Vasthouden en versterken van de positie van goederenvervoer	35.04	2010	2010	
<b>Overig evaluatieonderzoek</b>	Monitor staatsgarantie aan staat i.v.m. fusie Air France/KLM inzake netwerkqualiteit Schiphol	35.01	2005	2012	
	Evaluatie subsidie aan Stichting Nederland Maritiem Land	35.04	2008	2009	

**36 BEWAKEN, WAARBORGEN EN VERBETEREN VAN DE KWALITEIT VAN DE LEEFOMGEVING, GEGEVEN DE TOENAME VAN MOBILITEIT**

Algemene doelstelling	Een schoner, zuiniger en stiller verkeer en vervoer realiseren
Omschrijving van de samenhang in het beleid	De kwaliteit van de leefomgeving waarborgen, door de negatieve effecten van mobiliteit op de leefomgeving te minimaliseren. VenW werkt aan normstelling voor voer- en vaartuigen in nationaal en internationaal verband en aan eerlijke handhaving. VenW stimuleert systeemvernieuwingen en innovaties om deze normen te realiseren. VenW beïnvloedt het gedrag van vervoerders en gebruikers. VenW lost de knelpunten in de ecologische hoofdstructuur op.
Verantwoordelijkheid	Binnen het project Schoon en Zuinig (Coalitieakkoord) is de minister mede verantwoordelijk voor het reduceren van CO <sub>2</sub> uitstoot van Verkeer en Vervoer. Concreet is voor deze sector in 2020 een maximale CO <sub>2</sub> -uitstoot voorzien van 30–34 Mton. Daarnaast heeft de minister de verantwoordelijkheid voor nationale luchtkwaliteit en geluid voor zover deze samenhangen met rijksinfrastructuur (luchthavens, (water)wegen en spoor) en/of het vervoersysteem. Ook is de minister verantwoordelijk voor het oplossen van knelpunten waar rijksinfrastructuur de ecologische hoofdstructuur doorsnijdt. Het klimaatbeleid komt in samenwerking met de ministers van VROM, LNV, EZ, BuZa en Financiën tot stand en maakt deel uit van het kabinetsproject Schoon en Zuinig.
Externe factoren	Het behalen van de doelstelling is afhankelijk van: <ul style="list-style-type: none"><li>– Vervoersgroei conform verwachting in de Nota Mobiliteit (Kamerstukken II, 2004–2005, 29 644, nr. 6);</li><li>– Samenwerking met regionale, nationale en internationale partijen;</li><li>– Normstellingen voor voertuigen en brandstoffen op internationaal niveau (EU en VN/ECE);</li><li>– Bereidheid en inzet van de private en publieke sector ten aanzien van innovatie, gedrag en technologische ontwikkelingen;</li><li>– Een ambitieus en voortvarend Europees bronbeleid met betrekking tot voertuigemissies;</li><li>– In EU-verband opgestelde duurzaamheidscriteria voor biobrandstoffen.</li></ul>
Effecten van beleid	Het behalen van deze doelstelling heeft als effect dat: <ul style="list-style-type: none"><li>– Nederland gaat voldoen aan de nationale en internationale milieuverplichtingen op het gebied van schone lucht en klimaatbeleid en levert een bijdrage aan het tegengaan van klimaatveranderingen;</li><li>– In 2020 alle geluidsknelpunten en in 2018 alle ontsnipperingsknelpunten in de rijksinfrastructuur zijn opgelost, conform de Nota Mobiliteit en het MJPO (meerjarenprogramma ontsnippering);</li><li>– Het huidige niveau van de lokale luchtkwaliteit en het huidige niveau van relatief weinig ernstig gehinderden ten opzichte van andere Europese luchthavens wordt gehandhaafd, dan wel verbeterd;</li><li>– Er verminderde uitstoot is van schadelijke stoffen door investeringen in techniek en terugdringen van het brandstofgebruik;</li><li>– De bijdrage van het vervoer aan de internationale klimaatproblematiek op de lange termijn zal worden gereduceerd.</li></ul>

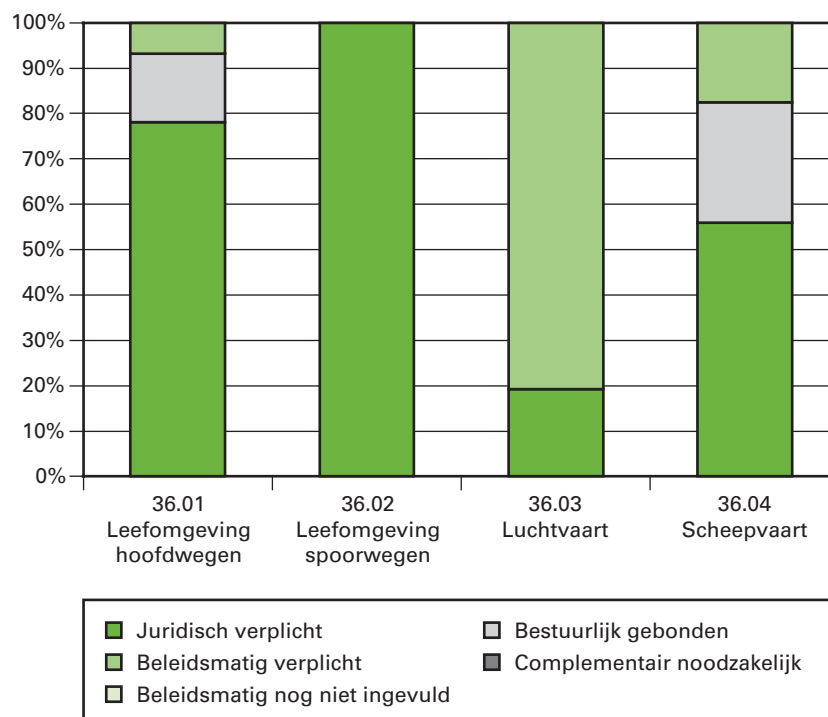
Tabel budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht budgettaire gevolgen van beleid (in € 1 000)							
<b>36. Bewaken, waarborgen en verbeteren van kwaliteit leefomgeving</b>	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
<b>Verplichtingen</b>	<b>47 234</b>	<b>96 174</b>	<b>90 137</b>	<b>53 419</b>	<b>25 808</b>	<b>25 862</b>	<b>23 396</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>77 126</b>	<b>105 218</b>	<b>115 391</b>	<b>65 966</b>	<b>62 930</b>	<b>26 386</b>	<b>23 921</b>
<i>36.01 Leefomgeving hoofdwegen</i>	<i>22 171</i>	<i>44 746</i>	<i>35 181</i>	<i>25 410</i>	<i>18 172</i>	<i>13 913</i>	<i>11 448</i>
36.01.01 Algemene strategie- en beleidsvorming	643	817	823	816	815	813	813
36.01.02 Investeringsimpuls voor innovatie	3 080	5 335	2 829				
36.01.03 Maatregelen klimaatbeleid personenvervoer	10 372	29 810	25 284	18 808	10 934	6 648	4 182
36.01.04 Maatregelen lokale luchtkwaliteit	924	1 103	1 102	1 017	1 018	1 018	1 018
36.01.05 Bevorderen geluidsreducerende oplossingen wegvervoer	207	150	150	149	149	149	149
36.01.06 Duurzaam weggoederenvervoer	6 945	7 531	4 993	4 620	5 256	5 285	5 286
<i>36.02 Leefomgeving spoorwegen</i>	<i>9 137</i>	<i>9 155</i>	<i>9 120</i>	<i>9 120</i>	<i>9 120</i>	<i>9 120</i>	<i>9 120</i>
36.02.01 Algemene strategie- en beleidsvorming							
36.02.02 Bevorderen geluidsreducerende oplossingen voor personen- en goederenvervoer per spoor	61	79	44	44	44	44	44
36.02.03 Bodemsanering NS percelen	9 076	9 076	9 076	9 076	9 076	9 076	9 076
<i>36.03 Luchtvaart</i>	<i>43 205</i>	<i>47 575</i>	<i>67 825</i>	<i>29 940</i>	<i>34 127</i>	<i>1 878</i>	<i>1 878</i>
36.03.01 Doorstorting heffingen GIS-1 aan Stichting GIS	9 615	12 972	12 365				
36.03.02 Geluidsisolatie Schiphol fase 2 (GIS-2)	5 828	1 395					
36.03.03 Geluidsisolatie Schiphol fase 3 (GIS-3)	4 950	19 662	43 534	6 287	3		
36.03.04 Klachtenafhandeling Geluidsisolatie Schiphol	987	994	919	883	781	919	919
36.03.05 Woonschepen geluidszones Schiphol	29	24					
36.03.06 Behandeling en uitbetaling schadeclaims Schiphol	5 123	8 371	8 373	20 258	32 306		
36.03.07 Aankoop LIB geluidsliepzones Schiphol	284	1 348	1 348	1 329	79		
36.03.08 Geluidsisolatie regionale luchthavens	2 356	1 417					
36.03.09 Behandeling en uitbetaling schadeclaims regionale luchthavens	5	300					
36.03.10 Duurzame luchtvaart	11 057	490	649	587	382	388	388
36.03.11 Groenvoorziening Schiphol	2 403						
36.03.12 Inspectie Verkeer en Waterstaat	568	602	637	596	576	571	571
<i>36.04 Scheepvaart</i>	<i>2 613</i>	<i>3 742</i>	<i>3 265</i>	<i>1 496</i>	<i>1 511</i>	<i>1 475</i>	<i>1 475</i>
36.04.01 Duurzame zeevaart	503	850	773	632	627	627	627
36.04.02 Duurzame zeehavens	293	222	188	118	148	118	118
36.04.03 Duurzame binnenvaart	1 197	1 994	1 609	80	79	79	79
36.04.04 Inspectie Verkeer en Waterstaat	620	676	695	666	657	651	651
<b>Van totale uitgaven</b>							
<i>Apparaatsuitgaven</i>	1 801	2 218	1 527	1 206	1 208	1 206	1 206
<i>Baten-lastendiensten</i>	1 552	1 658	1 715	1 638	1 609	1 598	1 598
<i>Restant</i>	73 773	101 342	112 149	63 122	60 113	23 582	21 117
<b>Ontvangsten</b>	<b>56 806</b>	<b>60 258</b>	<b>39 353</b>	<b>41 395</b>	<b>43 524</b>	<b>45 744</b>	<b>45 744</b>

## Beleidsartikel 36

Overzicht budgettaire gevolgen van beleid (in € 1 000)							
36. Bewaken, waarborgen en verbeteren van kwaliteit leefomgeving	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
36.09.01 Ontvangsten heffingen GIS-1	10 684	11 900	12 362				
36.09.02 Ontvangsten SGIS klachten-afhandeling GIS-1	147						
36.09.03 Ontvangsten heffingen GIS-2 & 3	34 084	36 727	15 028	29 081	30 849	32 697	32 697
36.09.04 Ontvangsten wensvoorzieningen GIS-2 & 3	147						
36.09.05 Ontvangsten heffingen overige Schiphol projecten	11 009	11 356	11 688	12 039	12 400	12 772	12 772
36.09.06 Ontvangsten heffingen regionale luchthavens	221	250	250	250	250	250	250
36.09.07 Overige ontvangsten	514	25	25	25	25	25	25

### Budgetflexibiliteit





Absolute budgetflexibiliteit in € * 1 000		
36.01 Leefomgeving hoofdwegen		
<i>juridisch verplicht</i>	26 496	<i>complementair noodzakelijk</i>
<i>bestuurlijk gebonden</i>	5 126	<i>beleidsmatig nog niet</i>
<i>beleidsmatig verplicht</i>	2 297	<i>ingevuld</i>
36.02 Leefomgeving spoorwegen		
<i>juridisch verplicht</i>	9 076	<i>complementair noodzakelijk</i>
<i>bestuurlijk gebonden</i>		<i>beleidsmatig nog niet</i>
<i>beleidsmatig verplicht</i>		<i>ingevuld</i>
36.03 Luchtvaart		
<i>juridisch verplicht</i>	12 922	<i>complementair noodzakelijk</i>
<i>bestuurlijk gebonden</i>		<i>beleidsmatig nog niet</i>
<i>beleidsmatig verplicht</i>	54 237	<i>ingevuld</i>
36.04 Scheepvaart		
<i>juridisch verplicht</i>	1 117	<i>complementair noodzakelijk</i>
<i>bestuurlijk gebonden</i>	526	<i>beleidsmatig nog niet</i>
<i>beleidsmatig verplicht</i>	352	<i>ingevuld</i>

#### *Leefomgeving hoofdwegen*

De inzet van middelen voor Het Nieuwe Rijden, EBIT, CO<sub>2</sub> en Transumo valt onder zowel bestuurlijk gebonden als complementair noodzakelijke uitgaven. De post beleidsmatig verplicht bestaat in zijn geheel uit middelen voor onderzoek.

#### *Leefomgeving spoorwegen*

Het betreft hier juridische verplichtingen die vastliggen in convenanten.

#### *Luchtvaart*

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

#### *Scheepvaart*

De bestuurlijk gebonden en beleidsmatige verplichte uitgaven hebben voornamelijk betrekking op een bijdrage aan VROM voor de subsidie-regeling dieselmotoren voor binnenvaartschepen (VERS) en uitgaven voor het implementeren van het Scheepsafvalstoffenverdrag.

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

Motivering

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

Producten

#### *Algemene strategie en beleidsvorming*

Productoverstijgende beleidsontwikkeling en -ondersteuning op het gebied van leefomgeving hoofdwegen, zoals het uitvoeren van het

Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO, het kader van het ontsnipperingsbeleid van VenW) voor Hoofdwegen in de periode 2004 t/m 2018. In 2010 zullen diverse kleinere maatregelen worden aangepakt zowel aan het spoor, als bij kanalen en bij rijkswegen. Daarnaast zijn veel grote passages in voorbereiding die in 2010 en in de jaren daarna gereed zullen komen waaronder de eerste maatregelen bij het spoor en de aanleg van drie ecoducten in Noord-Brabant, Limburg en Noord-Holland. Daarna zullen negen ecoducten in Gelderland, Utrecht en Overijssel volgen.

*Investeringsimpuls voor innovatie*

Uitvoering en afronding van de activiteiten in het kader van het subsidieprogramma «Transumo, transitie naar duurzame mobiliteit», een ICES/KIS-3 (website: [www.senternovem.nl/BSIK](http://www.senternovem.nl/BSIK)) programma voor duurzame systeeminnovatie.

*Maatregelen klimaatbeleid personenvervoer*

VenW streeft ernaar om de CO<sub>2</sub>-uitstoot door verkeer en vervoer te beperken en een transitie naar duurzame mobiliteit te realiseren, zoals de invoering van de kilometerprijs. In het interdepartementale project Schoon en Zuinig staat het programma «De Auto van de Toekomst gaat Rijden». Zie voor meer informatie hierover onder Enveloppe Energiebesparing.

Activiteiten gericht op duurzaam gedrag zijn o.a.:

- «Het Nieuwe Rijden» (HNR, website: [www.hetnieuwerijden.nl](http://www.hetnieuwerijden.nl)), richt zich op het bevorderen van duurzaam (rij)gedrag van automobilisten en vrachtwagenchauffeurs. Het betreft projecten voor energiebesparing in verkeer en vervoer;
- subsidieverlening aan het Instituut voor Duurzame Mobiliteit (website: [www.ivdm.nl](http://www.ivdm.nl)) dat zich richt op verduurzaming van de sector door innovatie en consumentenvoorlichting;
- vraagstimulering in de zakelijke markt, gericht op zowel een groter aanbod van duurzame voertuigen als bewustere modaliteitskeuzes;
- als «launching customer» zal de rijksoverheid zelf het goede voorbeeld geven en als inkoper in innovatieprocessen participeren, bijvoorbeeld door het eigen wagenpark te «verduurzamen» en door andere grote vlooteigenaren te stimuleren hetzelfde te doen.

Activiteiten gericht op duurzame voertuigen en brandstoffen zijn:

- het in nauwe samenwerking met de ministeries van VROM, Economische Zaken en het Platform Duurzame Mobiliteit (website: [www.senternovem.nl/energietransitiedm](http://www.senternovem.nl/energietransitiedm)) uitvoeren van het programma Auto van de toekomst (website: [www.verkeerenwaterstaat.nl/onderwerpen/vervoermiddelen/auto/auto\\_van\\_de\\_toekomst](http://www.verkeerenwaterstaat.nl/onderwerpen/vervoermiddelen/auto/auto_van_de_toekomst)), gericht op het verduurzamen van de vraag naar mobiliteit. Dit bevat een demonstratie en stimuleringsprogramma. Doel is innovaties voor stille, zuinige en slimme wegvoertuigen versneld in de markt te krijgen;
- het subsidieprogramma CO<sub>2</sub>-reductie personenvervoer (voor projecten zoals een reisinformatiesysteem voor automobilisten);
- programma Energiebesparing in Transport (EBIT, website: [www.senternovem.nl/ebit](http://www.senternovem.nl/ebit)), voor nieuwe instrumenten die de vraagzijde van mobiliteit beïnvloeden;
- experimenteerprogramma slimme voertuigen voorzien van een interactief ICT-systeem in de vier grote steden (HiGrids);
- brede marktintroductie van aardgas/biogas en ethanol. o.a. door het financieel stimuleren van de bouw van vulstations;

## *Beleidsartikel 36*

- experimentenregeling Duurzaam Openbaar Busvervoer;
- subsidie aan stichtingen CLiM en Mobius gericht op verduurzaming eigen verkeer en vervoer door organisaties.

### *Enveloppe Innovatie en Energiebesparing*

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

### *Maatregelen lokale luchtkwaliteit*

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

- het versterken van het Internationaal-bronbeleid: inzetten op verdere aanscherping van Europese emissienormen voor voer- en vaartuigen;
- de uitvoerbaarheid van de Internationaal-luchtkwaliteitrichtlijnen verbeteren en toespitsen op het beschermen van de gezondheid;
- nadat het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) in juli 2009 door de MR definitief is vastgesteld, zal nu zorg worden gedragen voor uitvoering en monitoring, e.e.a. in nauwe samenwerking met decentrale overheden;
- in het kader van het NSL uitvoeren van generieke maatregelen op nationaal niveau ter verbetering van de luchtkwaliteit (o.a. in 2010 door stimulering van gesloten roetfilters en versnelde introductie van toekomstige Euronormen);
- in het kader van het NSL nemen van locatiespecifieke maatregelen om de lokale luchtkwaliteit te verbeteren (financiële inzet vanuit Infrastructuurfonds artikel 12.05);
- zorg dragen voor implementatie van de resultaten van het Innovatieprogramma Luchtkwaliteit, om met name hardnekkige luchtkwaliteitsknelpunten langs snelwegen op te lossen (financiële inzet vanuit Infrastructuurfonds artikel 12.03);
- bevorderen van versnelde marktintroductie van innovatieve brandstoffen en voertuigtechnologie die schoon, stil en zuinig zijn. Dit gebeurt onder andere vanuit het publiek-private Platform Duurzame Mobiliteit en door uitvoering van het programma Stil, Schoon en Zuinig.

### *Bevorderen geluidsreducerende oplossingen wegvervoer*

- het in samenwerking met VROM moderniseren van de Wet geluidshinder voor de rijksinfrastructuur door o.a. de introductie van geluidproductieplafonds. De wijziging van de Wet geluidshinder. Het wetsvoorstel wordt in het najaar van 2009 aan de Tweede Kamer aangeboden;
- het voorbereiden van een uitvoeringsprogramma voor de periode 2011–2020 voor de aanpak van situaties inzake zeer hoge geluidbelastingen langs rijksinfrastructuur zoals opgenomen in de Nota Mobiliteit (Kamerstukken II, 2004–2005, 29 644, nr. 14);
- het in de periode 2008–2010 met innovatieve maatregelen reeds oplossen van een aantal situaties met hoge geluidbelastingen, vooruitlopend op de grote saneringsoperatie uit de Nota Mobiliteit. Middelen worden verantwoord op het Infrastructuurfonds artikel 12.03;

### *Beleidsartikel 36*

- het implementeren van maatregelen uit het in 2007 afgeronde Innovatieprogramma Geluid (IPG, website: [www.innovatieprogrammameluid.nl](http://www.innovatieprogrammameluid.nl)) die een aantrekkelijk alternatief zijn voor geluidschermen en de doorontwikkeling van enkele producten uit dat programma, zoals stillere banden en tweelaagszoab. Middelen worden verantwoord op het Infrastructuurfonds artikel 12.03;
- het stimuleren van het aandeel stillere banden op de weg en het internationaal inzetten op aanscherpen van geluidsemissie-eisen die aan banden en voertuigen worden gesteld;
- het toepassen van tweelaagszoab voor reductie van geluid zoals is aangekondigd in de Uitvoeringsagenda Nota Mobiliteit. Tweelaagszoab wordt toegepast in gebieden met woonbebouwing als dit kosteneffectief is.

#### *Duurzaam weggoederenvervoer*

- De inspanningen voor het goederenvervoer over de weg zijn gericht op het verminderen van de emissies van CO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub> en geluid door vrachtverkeer. In 2010 zal met name worden voortgebouwd op de in het Sectorakkoord «Duurzaamheid in beweging» gemaakte afspraken (Auto van de toekomst; Kamerstukken II, 2008–2009, 31 209, nr. 77).

#### Meetbare gegevens

#### *Algemene strategie en beleidsvorming*

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

#### *Maatregelen klimaatbeleid personenvervoer, lokale luchtkwaliteiten het bevorderen geluidsreducerende oplossingen voor wegvervoer, duurzaam weggoederenvervoer*

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

De CO<sub>2</sub>-uitstoot geeft een indicatie van de maatregelen ten aanzien van klimaatbeleid verkeer en vervoer. De uitstoot van NO<sub>x</sub>, SO<sub>2</sub>, VOS en NO<sub>2</sub> geven een indicatie van de maatregelen ten aanzien van de lokale luchtkwaliteit. De indicatoren met betrekking tot knelpunten geven informatie over objecten, voornamelijk woningen in de (onmiddellijke) nabijheid van rijkswegen, waar de geluidsbelasting te hoog is volgens de geldende normen.

## Beleidsartikel 36

Indicatoren						
	2005	2006	2007	2008	Basiswaarde peildatum	Streefwaarde peildatum****
<b>Emissie NO<sub>x</sub>***</b> bron: Planbureau voor de Leefomgeving; Milieubalans 2008 <a href="http://www.rivm.nl/bibliotheek/digitaaldepot/M B2008.pdf">http://www.rivm.nl/bibliotheek/digitaaldepot/M B2008.pdf</a>	211	199	187		268 kton 2000	158 kton 2010
<b>Emissie SO<sub>2</sub>****</b> bron: Planbureau voor de Leefomgeving; Milieubalans 2008 <a href="http://www.rivm.nl/bibliotheek/digitaaldepot/M B2008.pdf">http://www.rivm.nl/bibliotheek/digitaaldepot/M B2008.pdf</a>	6	6	5		9 kton 2000	4 kton 2010
<b>Emissie VOS (NM)****</b> bron: Planbureau voor de Leefomgeving; Milieubalans 2008 <a href="http://www.rivm.nl/bibliotheek/digitaaldepot/M B2008.pdf">http://www.rivm.nl/bibliotheek/digitaaldepot/M B2008.pdf</a>	51	47	43		90 kton 2000	55 kton 2010
<b>Emissie CO<sub>2</sub> in verkeer en vervoer</b> IPCC/CBS	39	39,6	38,9		36,6 Mton 2000	38,7 mton 2010
<b>Lokale luchtkwaliteit NO<sub>2</sub>**</b> bron: RWS/DVS						0 knelpunten langs rijkswegen 2015
<b>Geluidsknelpunten langs hoofdwegen</b> bron: RWS/DVS	12 000	12 000	12 000	12 000	12 000 2002	0* 2020
<b>Aantal opgeloste MJPO knelpunten gesommeerd</b> bron: RWS/DVS	10	17	29	41	0 2005	208 2018

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

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

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

\*\*\*\* Cijfers NO<sub>x</sub>, SO<sub>2</sub> en VOS (NM) zijn geen streefwaarden, maar NEC-emissieplafonds. De cijfers voor 2005 en 2006 wijken af van opgave in Jaarverslag 2007 als gevolg van een methodiekwijziging in de berekening van de verkeersemissies.

### Toelichting

1. Emissies NO<sub>x</sub>, SO<sub>2</sub> en VOS in verkeer en vervoer. De NEC-plafonds hiervoor zijn respectievelijk maximaal 158 Kton, maximaal 4 Kton en maximaal 55 Kton in 2010.
2. Emissie CO<sub>2</sub> in verkeer en vervoer. De streefwaarde hiervoor is 38 Mton in 2010.
3. De doelstelling voor lokale luchtkwaliteit is dat in 2010 op zoveel mogelijk, en eind 2014 op alle locaties langs rijkswegen de grenswaarde voor NO<sub>2</sub> gehaald wordt. Voor juni 2011 wordt op alle locaties langs rijkswegen en grenswaarde voor PM<sub>10</sub> gehaald.

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

4. De geluidsknelpunten langs hoofdwegen (> 65 dB Lden) oplossen, zoals in de Nota Mobiliteit geformuleerd.
5. Het aantal opgeloste MJPO-knelpunten voor hoofdwegen: In 2018 dienen alle MJPO-knelpunten opgelost te zijn (zie ook het Jaarverslag 2008 MJPO, website: [www.mjpo.nl/actueel/?page=laatste\\_nieuws&type=detail&id=77](http://www.mjpo.nl/actueel/?page=laatste_nieuws&type=detail&id=77))

## Beleidsartikel 36

De reeks voor het oplossen van de knelpunten zoals opgenomen in de nota Meerjarenprogramma Ontsnippering 2004 (website: [www.mjpo.nl/downloads/MJ\\_PO\\_2004.pdf](http://www.mjpo.nl/downloads/MJ_PO_2004.pdf)) ziet er als volgt uit:

Indicator: aantal opgeloste MJPO knelpunten														
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Aantal opgeloste knelpunten MJPO	10	7	12	12	11	12	17	11	11	13	21	26	22	23
Totaal aantal	10	17	29	41	52	64	81	92	103	116	137	163	185	208

Bron: DVS, MJPO Jaarverslag 2008, mei 2009

Extracomptabele verwijzingen

Verwijzing naar het Infrastructuurfonds (IF)

Overzicht uitgaven op het Infrastructuurfonds (x € 1 mln.)						
Art. Omschrijving	2009	2010	2011	2012	2013	2014
IF 12.02 Servicepakket meer kwaliteit leefomgeving	546 472	973 376	959 945	1 026 557	996 381	970 638
IF 12.03 Innovatieprogramma Geluid en Lucht	1 462 869	1 417 413	1 062 242	867 961	304 043	164 789

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

Motivering

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

Producten

#### *Algemene strategie en beleidsvorming*

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

Uitvoeren van het MJPO (Meerjarenprogramma Ontsnippering) voor spoorwegen in de periode 2007 t/m 2018. In 2009 is een eerste tranche van ontsnipperingsprojecten beschikbaar, waarvan de realisatie start in 2010. Dit betreft de ecoducten bij Weerter- en Budelerbergen, Zwaluwenberg en Den Dolder, de faunatunnel Nijverdal en de ecopassage de Doorbraak.

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

- het in samenwerking met VROM moderniseren van de Wet geluidshinder voor de rijksinfrastructuur door o.a. de introductie van geluidproductieplafonds. Dit moet leiden tot een vereenvoudiging van de regels, een betere bescherming van burgers en een efficiënte en kosteneffectieve uitvoering. Het wetsvoorstel wordt in het najaar van 2009 aan de Tweede Kamer aangeboden;
- een uitvoeringsprogramma opstellen voor de periode 2011–2020 voor de aanpak van situaties inzake zeer hoge geluidbelastingen langs rijksinfrastructuur zoals opgenomen in de Nota Mobiliteit – van deur tot deur (Kamerstukken II, 2004–2005, 29 644, nr. 14);

## Beleidsartikel 36

- het reeds oplossen van een aantal situaties met hoge geluidsbelastingen, vooruitlopend op de grote saneringsoperatie uit de Nota Mobiliteit, door middel van het toepassen van innovatieve maatregelen;
- implementeren van nieuwe maatregelen voor geluidsreductie die een aantrekkelijk alternatief zijn voor geluidsschermen. Het gaat hierbij om implementatie van maatregelen uit het in 2007 afgeronde Innovatieprogramma Geluid (IPG) en de doorontwikkeling en de bepaling van de Life Cycle Costs (LCC) van enkele producten uit dat programma, waaronder de proeven met LL-blokken op goederentreinen en het bevorderen van een internationale vrijgave van LL-blokken;
- afronden van het uitvoeringsprogramma, waarin maatregelen worden getroffen om emplacementen te laten voldoen aan de milieuvergunningen.

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

### *Bodemsanering NS-percelen*

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

#### Meetbare gegevens

### *Algemene strategie en beleidsvorming*

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

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

Het kabinet wil de geluidemissies van verkeer en vervoer terugdringen en de MJPO-knelpunten door middel van ontsnipperingsmaatregelen oplossen. Door toenemende (verkeers)intensiteiten kan het aantal geluidbelaste woningen toenemen. Zie voor meetbare gegevens onder artikelonderdeel 36.01.

#### Extracomptabele verwijzingen

*Verwijzing naar het Infrastructuurfonds (IF)*

Overzicht uitgaven op het Infrastructuurfonds (x € 1 mln.)						
Art. Omschrijving	2009	2010	2011	2012	2013	2014
IF 13.03 Ontsnippering	4	8	11	9	11	10
IF 13.03 Geluid (empl. en innovatieve ontwikkelingen)	1					
IF 13.03 Geluid sanering spoorwegen	2	21	37	44	44	44

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

#### Motivering

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

Producten

*Doorstorting heffingen GIS-1 aan Stichting GIS*

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

*Geluidsisolatie Schiphol fase 2 (GIS-2)*

Op grond van de PKB-Schiphol is in 1997 het project GIS-2 van start gegaan. De isolatie van GIS-2 panden is op 30 juni 2008 beëindigd. Tijdens GIS-2 zijn 8 465 panden geïsoleerd. Dit aantal is lager dan de beoogde 8 506 panden, omdat eigenaren van 13 woningen alsnog hebben afgezien van isolatie. De resterende 28 zullen onder GIS-3 worden geïsoleerd. Dit betreft panden waarvan het tijdsverloop van de isolatie niet of moeilijk kan worden beïnvloed en waardoor de isolatie mogelijk pas over enige jaren zal plaatsvinden. Besloten is deze panden te isoleren onder GIS-3.

*Geluidsisolatie Schiphol fase 3 (GIS-3)*

In het isolatieprogramma GIS-3 zijn 5 011 objecten opgenomen. Van de 5 011 objecten die mogelijk voor isolatie in aanmerking komen, stellen de eigenaren van 1 126 objecten geen prijs op isolatie. Gebleken is dat 1 035 objecten volgens de regelgeving geen aanvullende geluidsisolatie nodig hebben. Dit betekent dat 2 161 objecten onder GIS-3 zijn afgehandeld. Naar huidige inzichten zullen onder GIS-3 2 050 tot 2 530 objecten worden geïsoleerd. Het GIS-3 project kan naar verwachting in 2011 worden afgerond.

*Klachtenafhandeling Geluidsisolatie Schiphol*

Na oplevering van een object geldt een garantieperiode van tien jaar. In deze periode zijn aannemers gehouden eventuele herstelwerkzaamheden uit te voeren. Omdat GIS-2 op 30 juni 2008 is beëindigd, geldt de garantietermijn voor objecten die in het kader van GIS-2 zijn gerealiseerd uiterlijk tot en met 2018.

*Woonschepen geluidszones Schiphol*

Binnen de geluidszones zijn 84 woonschepen aangekocht en is één woonschip verplaatst. Onder het voorbehoud van sloop van de aangekochte woonschepen is dit project afgerond.

*Behandeling en uitbetaling schadeclaims Schiphol*

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

*Aankoop LIB geluidsliepzones Schiphol*

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

*Geluidsisolatie regionale luchthavens*

Het geluidsisolatieproject rondom de regionale luchthaven Maastricht Aachen Airport (Fase 2) bevindt zich in de uitvoeringsfase. De uitvoering is gestart in voorjaar 2008 en betreft circa 160 woningen. De isolatiewerkzaamheden zullen in 2009 worden afgerond.



## *Beleidsartikel 36*

*Behandeling en uitbetaling schadeclaims regionale luchthavens*  
Behandelen en uitbetalen van schadeclaims.

### *Duurzame luchtvaart*

- bijdrage aan internationale afspraken die de uitstoot van NO<sub>x</sub>, CO<sub>2</sub> en andere gassen door de luchtvaart beperken;
- deelnemen aan het Klimaatoverleg voortvloeiend uit de afspraken, die in 2009 in Kopenhagen gemaakt zijn;
- afstemming van de klimaatafspraken op de discussie, die in de ICAO-Assemblee (september 2010) zullen plaatsvinden;
- verdere uitwerking van de opname van de luchtvaart in het Europese emissiehandelssysteem en de internationale discussie daarover;
- deelnemen aan de discussies in CAEP-verband (Committee on Aviation Environment Protection) over een aanscherping van de geluidsnormering van vliegtuigen;
- ontwikkeling en uitbouw van het AERO-model (Aviation Emissions and Evaluation of Reduction Options) ter ondersteuning van al deze internationale discussies;
- bijdrage aan de CROS (Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol) maximaal € 500 000;
- ontwikkelen beleid isolatie- en leefbaarheidsmaatregelen rondom luchthavens.

### *Groenvoorziening Schiphol*

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

### *Inspectie Verkeer en Waterstaat*

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

- handhaven van de milieunormen en baangebruik/aanvliegroutes (geluid);
- het afgeven van luchtwaardigheids- en geluidscertificaten.

## Meetbare gegevens

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

Van alle woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen die in het isolatiegebied GIS-3 liggen, komen 5 011 objecten voor geluidsisolatie in aanmerking. Deze zijn opgenomen in het isolatieprogramma. Van deze 5 011 objecten zullen er naar huidige inzichten tussen de 2 050 tot 2 530 objecten worden geïsoleerd. Het totaal aantal te isoleren woningen zal pas in 2010 bekend zijn. De streefwaarden voor het totaal aantal te isoleren woningen komen in de tweede helft van 2009 beschikbaar nadat akoestische onderzoeken, die bepalen of aanbrengen van geluidwerende voorzieningen aan een woning noodzakelijk is, zijn uitgevoerd. In de begroting 2011 zullen deze streefwaarden worden opgenomen.

## Beleidsartikel 36

### Aankoop LIB geluidsluopzones Schiphol

Kengetal: Aantal aangekochte en aan te kopen woningen in de geluidsluopzones Schiphol									
	Tot en met 2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Streefwaarde 2009 e.v.	Totaal
>65 Ke	4	1	0	0	0	1	1	7	14
55-65 Ke	12	2	8	2	2	0	0	6	32
<b>Totaal</b>	<b>16</b>	<b>3</b>	<b>8</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>13</b>	<b>46</b>

Bron: Rijkswaterstaat, 9e Voortgangsrapportage GIS, 15 april 2009 (Kamerstukken II 2008-2009, 26 959, nr. 132)

#### Toelichting

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

#### Duurzame luchtvaart

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

Kengetal: De grenswaarde voor de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen in gram per ton Maximum take off weight (MTOW)							
Stof	realisatie					grenswaarden	
	2004	2005	2006	2007	2008	2005-2009	vanaf 2010
CO	61,7	59,3	56,6	55,1	54,1	58,1	55,0
NO <sub>x</sub>	67,3	66,3	66,8	67,4	67,1	74,6	74,6
VOS	10,9	10,1	9,0	8,6	8,2	9,9	8,4
SO <sub>2</sub>	2,1	2,0	2,0	2,0	2,0	2,1	2,1
PM <sub>10</sub>	2,2	2,2	2,2	2,3	2,3	2,5	2,5

Bron: Schiphol Group, 2008

#### Toelichting

In het Luchthavenverkeerbesluit zijn grenzen gesteld aan de uitstoot van vijf luchtverontreinigende stoffen; te weten koolmonoxide, stikstofdioxides, 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 prikkel voor de luchtvaartsector om een minder vervuilende vloot aan te schaffen. Inspectie VenW ziet toe op naleving van voorschriften uit het Luchthavenverkeerbesluit.

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

Bron: Luchthavenverkeerbesluit 2004

#### *Toelichting*

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

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

Motivering

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

Producten

##### *Duurzame zeevaart*

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

- permanente inzet in internationaal (IMO en EU) verband;
- implementeren van de aangescherpte internationale regelgeving in de nationale wet- en regelgeving, rekening houdend met de noodzaak tot reductie van administratieve lasten;
- in de IMO staat de ontwikkeling van concrete maatregelen om de uitstoot van broeikasgassen ( $CO_2$ ) door de zeevaart te verminderen hoog op de agenda. Nederland is hierbij één van de voortrekkers;
- op basis van de resultaten van de klimaatconferentie in Kopenhagen eind 2009 neemt de IMO in 2010 definitieve besluiten over  $CO_2$  reductie maatregelen voor de zeevaart. Afhankelijk van de besluitvorming in de IMO zal de EU vervolgens haar positie bepalen;
- uitvoering geven aan de intentieverklaring die is afgesloten met de Nederlandse zeevaartsector over reductie van de  $CO_2$ -uitstoot;
- Nederland wordt in 2010 partij bij het Ballastwaterverdrag.

##### *Duurzame zeehavens*

Verbeteren leefomgeving in en rondom havens.

- ondersteunen van samenwerking zeehavens in duurzaamheid;
- ontwikkelen met havensector van indicatoren voor duurzame havenontwikkeling;
- verbeteren luchtkwaliteit zeehavens door ondersteuning van ontwikke-

## Beleidsartikel 36

- ling internationale index voor schoon schip en het bieden van financiële prikkels voor schone schepen door Nederlandse zeehavens;
- verbeteren helderheid en werkbaarheid internationale milieu en natuurregelgeving, door actieve inzet bij interpretatiedocumenten Europese Commissie over werking milieu- en natuurrichtlijnen in zeehavens;
  - verbeteren uitvoering Richtlijn Havenontvangst-voorzieningen (HOV) in Nederlandse havens en harmonisatie van het begrippenkader in de internationale milieuregelgeving op Europees en mondiaal niveau;
  - internationaal promoten van de Nederlandse zeehavens als duurzame kwaliteitshavens.

### *Duurzame binnenvaart*

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

- uitvoeren van het CO<sub>2</sub>-reductieprogramma VoortVarend Besparen (website: [www.voortvarendbesparen.nl](http://www.voortvarendbesparen.nl)). Door schippers te stimuleren om zuiniger te gaan varen, wordt naast de uitstoot van CO<sub>2</sub> ook de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen zoals fijnstof en NO<sub>x</sub> verminderd;
- invoeren van zwavelvrije gasolie per 2011 in heel Europa. Door druk vanuit Nederland is de invoeringsdatum één jaar naar voren gehaald;
- pleiten voor het vaststellen van scherpere internationale normen voor motoremissies per 2012 en 2016;
- implementeren van het Scheepsafvalstoffenverdrag;
- in internationaal verband pleiten voor het verbieden van de verkoop en de toepassing van PAK-houdende coatings;
- stimuleren van de verkoop van biologisch afbreekbare smeermiddelen;
- onderzoeken van de mogelijkheid om externe kosten te internaliseren.

### *Inspectie Verkeer en Waterstaat*

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

- afvalafgifte zeeschepen (Havenontvangstinstallaties, HOI) van Nederlandse en buitenlandse schepen;
- duurzaam transport en begeleiding van oliehoudende lading en chemicaliën (olierapportages, voorkomen van illegale lozingen);
- zwavelhoudende brandstof;
- CFK bij het domein visserij.

## Meetbare gegevens

### *Duurzame scheepvaart*

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

Het kengetal laat de feitelijke uitstoot in de jaren 2001 t/m 2007 zien. De jaren 2010, 2015 en 2020 betreffen prognoses.

Beleidsartikel 36

Kengetal: Uitstoot luchtverontreinigende stoffen										
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2010	2015	2020
<b>NO<sub>x</sub>-emissies goederenvervoer (x mln. kg)</b>										
Binnenvaart <sup>a</sup>	27,2	26,3	27,1	25,1	24,8	24,2	24,2	23,4	22,2	20,9
Zeevaart (NL grondgebied)	16,8	17,0	17,3	17,8	18,0	19,1	20,1	19,4	20,2	21,1
<b>PM<sub>10</sub>-emissies goederenvervoer (x mln. kg)</b>										
Binnenvaart <sup>a</sup>	1,2	1,1	1,1	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	0,9	0,8
Zeevaart (NL grondgebied)	1,2	1,1	1,1	1,1	1,1	1,2	1,2	*	*	*
<b>VOS-emissies goederenvervoer (x mln. kg)</b>										
Binnenvaart <sup>a</sup>	4,3	3,5	3,6	3,3	2,3	1,4	1,4	1,3	1,2	1,0
Zeevaart (NL grondgebied)	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,8	0,7	0,8	0,8
<b>SO<sub>2</sub>-emissies goederenvervoer (x mln. kg)</b>										
Binnenvaart <sup>a</sup>	2,0	1,9	2,0	1,9	1,8	1,8	1,8	0,9	0,2	0,2
Zeevaart (NL grondgebied)	10,0	10,1	10,0	10,2	10,0	10,6	11,2	5,0	0,8	1,0
<b>CO<sub>2</sub>-emissies (x miljard kg)</b>										
Binnenvaart a	1 880	1 813	1 871	1 734	1 713	1 672	1 672	1 731	1 721	1 712
Zeevaart (NL grondgebied)	896	918	936	969	983	1 041	1 099	1 220	1 389	1 558

\* = Geen prognose beschikbaar

Bron cijfers 2001 t/m 2007: CBS, luchtverontreiniging; emissies door mobiele bronnen, CBS StatLine (website: statline.cbs.nl/ statweb), mei 2009  
Bron prognoses 2010, 2015 en 2020: PBL/ECN, juli 2009

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

Onderzoek	Onderwerp	Operationeel doel	Start	Afgerond	Vindplaats
<b>Beleidsdoorlichting</b>	Leefomgeving hoofdwegen	36.01	2011	2011	
	Leefomgeving spoorwegen	36.02	2011	2011	
	Duurzame luchtvaart	36.03	2012	2012	
	GIS	36.03	2010	2010	
	Scheepvaart	36.04	2012	2012	
<b>Effectenonderzoek ex post</b>	Meerjarenprogramma Ontsnippering (in kaart brengen effectiviteit, doelmatigheid en legitimiteit van de uitvoering van het MJPO)	36.01/36.02	juli 2008	februari 2009	www.mjpo.nl
	Het Nieuwe Rijden (evalueren uitvoering programma Het Nieuwe Rijden en de bijdrage aan de CO <sub>2</sub> reductie)	36.01	januari 1999	juli 2011	www.hetnieuwerijden.nl
	Bodemsanering (vijfjaarlijkse herijking convenant Stichting Bodemsanering NS)	36.02	januari 2010	juli 2010	
	Innovatieprogramma Geluid (Evaluatie werking innovatieprogramma en gewenste markt-effecten)	36.01/36.02	2009	2009	
	Innovatieprogramma Lucht	36.01	2009	2009	www.ipluchtkwaliteit.nl

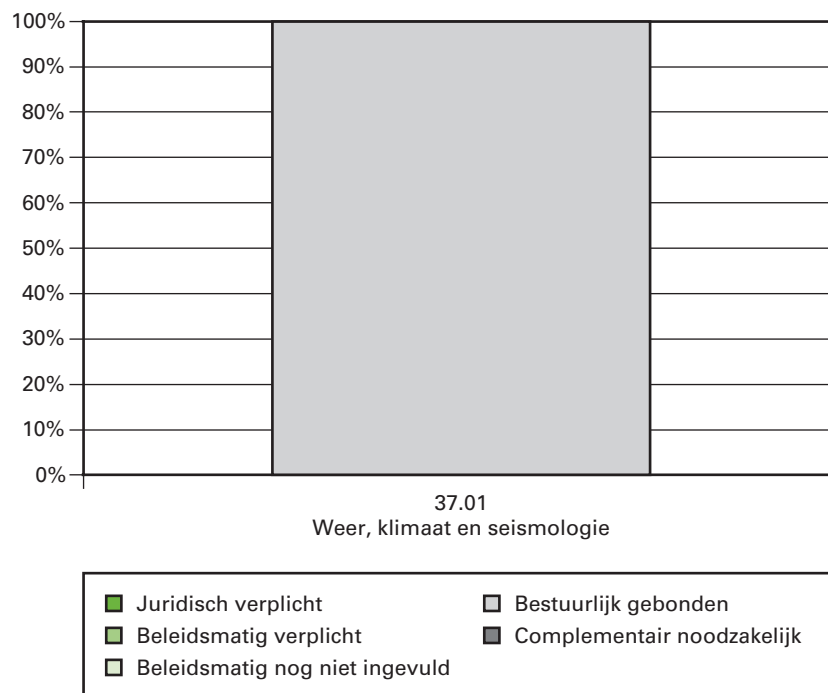
### **37 WEER, KLIMAAT, SEISMOLOGIE EN AARDOBSERVATIE**

Algemene doelstelling	Bevorderen van de veiligheid, de economische ontwikkeling en een duurzaam milieu van Nederland.
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 -scenario's) en het verrichten van onderzoek op dit gebied. Op het gebied van aardobservatie is het KNMI verantwoordelijk voor het Nederlandse beleid ten aanzien van EUMETSAT. Het kader van het nationale beleid is neergelegd in de Wet op het Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut (Kamerstukken II, 2000–2001, 27 623, nr. 1). In die wet staat onder meer ook de (uitvoerende) taak van het KNMI vermeld.
Verantwoordelijkheid	De minister is systeemverantwoordelijk voor de taken van de batenlastendienst KNMI conform de KNMI-wet van 2001.
Externe factoren	Het behalen van deze doelstelling hangt af van de continuïteit en kwaliteit van de dienstverlening en het onderzoek door het KNMI.
Effecten van beleid	Het behalen van deze doelstelling heeft als effect dat: <ul style="list-style-type: none"><li>– Er een algemeen weerbericht beschikbaar is voor de Nederlandse samenleving;</li><li>– Bij verwachte gevaarlijke weersituaties tijdig een weeralarm wordt afgegeven;</li><li>– Er algemene waarschuwingen ten behoeve van de scheepvaart worden uitgegeven;</li><li>– Er luchtvaartmeteorologische inlichtingen worden verstrekt;</li><li>– Er klimaatscenario's worden geleverd;</li><li>– Vorm wordt gegeven aan de uitvoering van het aardobservatiebeleid. Zodanig, dat individuele burgers, bedrijven of (overheids)organisaties tijdig kunnen reageren op de (verwachte) situaties en beleidsmakers kunnen inspelen op de gesignaleerde ontwikkelingen.</li></ul>

Tabel budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid(x € 1000)							
<b>37. Weer, klimaat, seismologie en ruimtevaart</b>	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
<b>Verplichtingen</b>	<b>50 396</b>	<b>44 723</b>	<b>42 897</b>	<b>50 733</b>	<b>45 038</b>	<b>47 966</b>	<b>46 526</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>44 822</b>	<b>43 987</b>	<b>43 633</b>	<b>49 997</b>	<b>45 774</b>	<b>47 230</b>	<b>47 262</b>
<i>37.01 Weer, klimaat en seismologie</i>	<i>29 744</i>	<i>31 617</i>	<i>32 079</i>	<i>30 965</i>	<i>30 424</i>	<i>30 722</i>	<i>30 697</i>
<i>37.01.01 Weer</i>	<i>15 921</i>	<i>17 982</i>	<i>18 764</i>	<i>18 256</i>	<i>17 715</i>	<i>17 634</i>	<i>17 609</i>
<i>37.01.02 Klimaat</i>	<i>11 603</i>	<i>11 459</i>	<i>11 174</i>	<i>10 628</i>	<i>10 628</i>	<i>10 965</i>	<i>10 965</i>
<i>37.01.03 Seismologie</i>	<i>1 497</i>	<i>1 440</i>	<i>1 405</i>	<i>1 345</i>	<i>1 345</i>	<i>1 387</i>	<i>1 387</i>
<i>37.01.04 Contributie WMO (HGIS)</i>	<i>723</i>	<i>736</i>	<i>736</i>	<i>736</i>	<i>736</i>	<i>736</i>	<i>736</i>
<i>37.02 Aardobservatie</i>	<i>15 078</i>	<i>12 370</i>	<i>11 554</i>	<i>19 032</i>	<i>15 350</i>	<i>16 508</i>	<i>16 565</i>
<i>37.02.01 Aardobservatie</i>	<i>15 078</i>	<i>12 370</i>	<i>11 554</i>	<i>19 032</i>	<i>15 350</i>	<i>16 508</i>	<i>16 565</i>
<b>Van totale uitgaven</b>							
<i>Apparaatsuitgaven</i>							
<i>Agentschapsbijdrage</i>	29 021	43 251	42 897	49 261	45 038	46 494	46 526
<i>Restant</i>	15 801	736	736	736	736	736	736
<b>37.09 Ontvangsten</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

**Budgetflexibiliteit**



Absolute budgetflexibiliteit in € * 1 000		
37.01 Weer, klimaat en seismologie <i>juridisch verplicht</i> <i>bestuurlijk gebonden</i> <i>beleidsmatig verplicht</i>	736	<i>complementair noodzakelijk</i> <i>beleidsmatig nog niet</i> <i>ingevuld</i>

*Weer, klimaat en seismologie*

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

**37.01 Weer, klimaat en seismologie**

Motivering

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

Producten

*Weer*

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

*Klimaat*

- \* bijdragen aan de internationale waarnemingsinfrastructuur, waaronder het ontwikkelen van waarneming- en modelsystemen ten behoeve van het produceren van data;
- \* vastleggen van klimaatverandering;
- \* verrichten van strategisch en toegepast onderzoek op het gebied van klimaat, met name gericht op het ontwikkelen van modellen;
- \* opstellen van klimaatverwachtingen op tijdschalen van seizoenen tot eeuwen;
- \* bijdragen aan de wetenschappelijke basis van het Nederlandse beleid op het gebied van adaptatie en mitigatie van klimaatverandering;
- \* zorgen voor brede verspreiding en steeds meer toegankelijk maken van klimatologische gegevens;



## Beleidsartikel 37

- \* 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;
- \* verrichten van waarnemingen en onderzoek ten behoeve van het kernstopverdrag;
- \* verrichten van strategisch en toegepast onderzoek op het gebied van seismologie;
- \* beantwoorden van vragen vanuit de maatschappij.

### Contributie Wereld Meteorologische Organisatie (WMO)

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

## Meetbare gegevens

## Weer, Klimaat en Seismologie

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

Bron: KNMI, 2009

<sup>1</sup> Tijdigheid TAF (Terminal Aerodrome forecast).

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

<sup>2</sup> Is absolute waarde

Kengetal: Aantal uitgegeven weeralarmen					
	2005	2006	2007	2008	2009
Aantal weeralarmen	3	2	5	1	0*

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

Het aantal weeralarmen is afhankelijk van de weersomstandigheden; vanwege het geringe aantal is een norm niet kwantitatief uit te drukken. Bovendien is het afgeven van een weeralarm geen doel op zich. De realisatie zal worden beschreven in tekstvorm waarbij ingegaan zal worden op het aantal weeralarmsituaties en de mate waarin het KNMI gegrond heeft gewaarschuwd c.q. gegrond niet heeft gewaarschuwd.

## Beleidsartikel 37

Indicator kwaliteit en kwantiteit kennis klimaatsysteem, weersysteem en seismologische data en kennis				
	Toelichting	Realisatie 2008	Streefwaarde 2010	Streefwaarde 2014
Gereviewde publicaties	Het betreft publicaties in vooraanstaande wetenschappelijke tijdschriften en is daarmee een maatstaf voor kwantiteit en kwaliteit van het onderzoek.	96	> 80	> 80

Bron: KNMI, 2009

### 37.02 Aardobservatie

#### Motivering

Om in internationaal verband permanent aardobservatiemiddelen in te zetten ten behoeve van weer en klimaat.

#### Producten

Operationele stroom van satellietgegevens ten behoeve van weersverwachting en weer- en klimaatonderzoek. De operationele beschikbaarheid van meteorologische waarnemingen vanuit de ruimte is een onmisbare voorwaarde voor betrouwbare en tijdige weersverwachting. Goede waarschuwingssystemen voor gevaarlijk weer zijn van primair maatschappelijk belang en besparen de samenleving aanzienlijke schade. Nederland draagt bij aan EUMETSAT voor de ontwikkeling en operatie van de meteorologische satellieten. Dit betreft zowel instrumenten in een geostationaire (METEOSAT) als polaire (METOP/EPS) baan. De huidige 2e generatie METEOSAT satellieten wordt in 2015 opgevolgd door de 3e generatie: het MTG programma.

#### Meetbare gegevens

*Aardobservatie*

Indicator	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Percentage tijdige beschikbaarheid van de meteorologische producten	>98,5	>98,5	>98,5	>98,5	>98,5	>98,5

Bron: EUMETSAT 2008

#### Toelichting

De indicator geeft de tijdige beschikbaarheid aan van de meteorologische producten van de METEOSAT satelliet van EUMETSAT op de nulmeridiaan.

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

Onderzoek	Onderwerp	Operationeel doel	Start	Afgerond	Vindplaats
<b>Beleidsdoorlichting</b>	Weer, klimaat en seismologie	37.01	januari 2012	december 2012	
	Aardobservatie	37.02	maart 2011	december 2011	
<b>Effectenonderzoek ex post</b>	Evaluatie KNMI-wet periode 2007–2011	37.01	januari 2012	december 2012	
	Eindevaluatie Aardobservatiebeleid	37.02	januari 2005	december 2009	

**2.3 DE NIET-BELEIDSARTIKELEN****39 BIJDRAGEN IF EN BDU**

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

**Tabel budgettaire gevolgen van beleid**

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (in € 1 000)								
39 Bijdrage aan IF en BDU		2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
<b>Verplichtingen</b>		<b>6 783 365</b>	<b>8 751 033</b>	<b>8 837 326</b>	<b>8 069 080</b>	<b>8 591 582</b>	<b>8 069 317</b>	<b>6 357 185</b>
<b>Uitgaven</b>		<b>6 597 874</b>	<b>8 330 898</b>	<b>9 044 784</b>	<b>8 077 235</b>	<b>8 682 285</b>	<b>8 069 317</b>	<b>8 144 719</b>
39.01	Bijdrage aan IF	4 747 940	6 311 294	6 878 283	6 126 891	6 764 943	6 194 579	6 262 528
39.02	Bijdrage aan de BDU	1 849 934	2 019 604	2 166 501	1 950 344	1 917 342	1 874 738	1 882 191
<b>39.09</b>	<b>Ontvangsten</b>	<b>72</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

**39.01 Bijdrage aan het Infrastructuurfonds**

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

**39.02 Bijdrage aan de BDU**

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

#### 40 NOMINAAL EN ONVOORZIEN

##### Algemene beleidsdoelstelling

Niet van toepassing op dit artikel.

##### Tabel budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)							
40. Nominaal en onvoorzien	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Verplichtingen	0	- 2 089	- 14 526	- 2 304	- 11 476	- 16 795	- 17 715
Uitgaven	0	- 2 089	- 14 526	- 2 304	- 11 476	- 16 795	- 17 715
waarvan Verzameluitkering VenW			0	0	0	0	0

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

##### Nader geoperationaliseerde doelstellingen

Niet van toepassing op dit artikel.

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

Niet van toepassing op dit artikel.

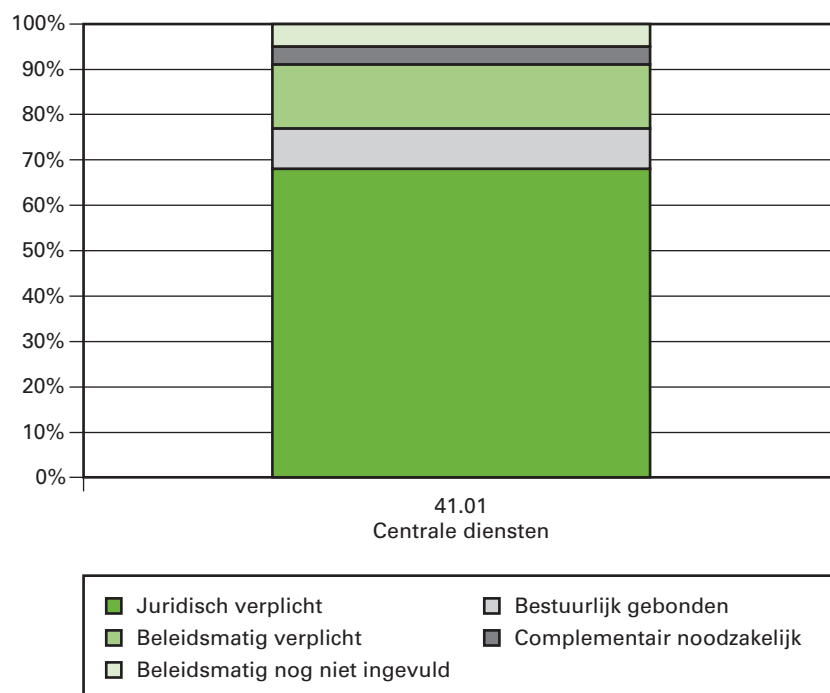
**41 ONDERSTEUNING FUNCTIONEREN VERKEER EN WATERSTAAT**

Algemene doelstelling	De strategische en uitvoerende besturing- en bedrijfsvoeringtaken en de ondersteunende diensten continue verbeteren.
Omschrijving van de samenhang in het beleid	Om op centraal niveau de ambtelijke en politieke leiding te adviseren en te ondersteunen bij de besturing van het departement en om de Directo- raten-Generaal te ondersteunen en te adviseren bij de voorbereiding en uitvoering van het beleid. Om (interne) klanten binnen het verzorgingsgebied op een efficiënte en optimale wijze de basisfaciliteiten te bieden van de uitvoering van de bedrijfsvoering.
Verantwoordelijkheid	De minister is verantwoordelijk voor de bedrijfsvoering van het departement.
Externe factoren	De mate waarin het departement effectief en efficiënt functioneert hangt onder andere af van rijksbrede (organisatie)ontwikkelingen, zoals bijvoorbeeld shared services concepten en gezamenlijke uitvoerings- en inkooptrajecten.

Tabel budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (in € 1 000)							
<b>41 Ondersteuning functioneren VenW</b>	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
<b>Verplichtingen</b>	<b>318 172</b>	<b>229 770</b>	<b>207 310</b>	<b>200 234</b>	<b>213 609</b>	<b>217 531</b>	<b>218 226</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>247 826</b>	<b>257 963</b>	<b>229 106</b>	<b>217 382</b>	<b>221 986</b>	<b>220 801</b>	<b>219 642</b>
<i>41.01 Centrale diensten</i>	<i>140 220</i>	<i>138 426</i>	<i>134 166</i>	<i>129 629</i>	<i>135 625</i>	<i>134 569</i>	<i>135 871</i>
41.01.01 Interne en externe communicatie VenW	7 567	10 038	10 349	10 007	10 041	10 044	10 044
41.01.02 Bedrijfsvoering VenW	41 831	46 346	43 872	42 822	39 916	39 928	39 927
41.01.03 Ondersteuning ambtelijke en politieke leiding	5 780	8 573	9 381	8 658	8 672	8 571	8 571
41.01.04 Internationaal beleid VenW	2 612	0	0	0	0	0	0
41.01.05 Wetgeving en bestuurlijk-juridische advisering	8 497	10 022	9 395	8 102	8 127	8 130	8 130
41.01.06 Financial en operational auditing	7 150	6 619	6 424	5 659	5 677	5 681	5 681
41.01.07 Externe oriëntatie en inspraak	4 511	5 221	3 924	3 925	3 931	3 932	3 932
41.01.08 HGIS-gelden	2 183	2 365	2 365	2 365	2 365	2 365	2 365
41.01.09 Uitg.tbv alg.departement en bijdr.derden	56 840	43 366	41 598	41 212	50 049	49 069	50 372
41.01.10 Kennis Instituut Mobiliteit	3 249	5 876	6 858	6 879	6 847	6 849	6 849
<i>41.02 Shared Services Organisatie</i>	<i>88 227</i>	<i>97 820</i>	<i>73 902</i>	<i>66 989</i>	<i>66 411</i>	<i>65 801</i>	<i>63 820</i>
41.02.01 ICT Dienstverlening	17 200	25 108	14 753	13 994	13 936	13 323	11 483
41.02.02 Facilitaire Dienstverlening	43 004	43 612	34 786	32 822	32 427	32 427	32 286
42.02.03 Personele Dienstverlening	13 340	15 145	11 697	9 304	9 179	9 179	9 179
41.02.04 Financiële Dienstverlening	5 961	9 786	9 315	8 221	8 221	8 221	8 221
41.02.05 Communicatie en strategie	8 722	4 169	3 351	2 648	2 648	2 651	2 651
<i>41.03 Alg.uitg.dep.onderderd.</i>	<i>19 379</i>	<i>21 717</i>	<i>21 038</i>	<i>20 764</i>	<i>19 950</i>	<i>20 431</i>	<i>19 951</i>
41.03.01 Regeringsvliegtuig	6 038	10 049	6 426	7 198	6 378	6 858	6 378
41.03.02 Personeel en materieel DGMo	4 597	3 127	4 154	3 832	3 832	3 832	3 832
41.03.03 Personeel en materieel DGLM	6 667	6 116	7 288	6 906	6 912	6 913	6 913
41.03.04 Personeel en materieel DGW	2 077	2 425	3 170	2 828	2 828	2 828	2 828
<b>Van totale uitgaven</b>							
<i>Apparaatsuitgaven</i>	221 716	225 384	207 238	197 628	204 131	203 453	202 294
<i>Agentschapsbijdrage</i>	4 207	6 910	4 615	3 934	1 518	1 110	1 110
<i>Restant</i>	21 903	25 669	18 253	15 820	16 337	16 238	16 238
<b>41.09.01 Ontvangsten</b>	<b>22 048</b>	<b>47 010</b>	<b>22 110</b>	<b>12 126</b>	<b>9 584</b>	<b>5 626</b>	<b>3 626</b>

**Budgetflexibiliteit**



Absolute budgetflexibiliteit in € * 1 000			
41.01 Centrale diensten			
<i>juridisch verplicht</i>	12 268	<i>Complementair noodzakelijk</i>	722
<i>bestuurlijk gebonden</i>	1 624	<i>Beleidsmatig nog niet ingevuld</i>	317
<i>beleidsmatig verplicht</i>	2 526		

*Centrale diensten*

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

**41.01 Centrale diensten**

Motivering

Om te zorgen voor een verbetering van de departementale effectiviteit middels een kwalitatief hoogwaardige ondersteuning en advisering op de gebieden van: communicatie, financiën, personeel, organisatie en informatie, strategie, politiek-bestuurlijk, juridisch, kennis, audit en control.

Producten

*Interne en externe communicatie VenW*

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

- Zorg dragen voor de protocollaire ondersteuning van de van de politieke en ambtelijke top;
- Coördinatie en afstemming tussen de directie Communicatie, de directieteams en directeuren-generaal;
- Interdepartementale samenwerking, via beleidsprogramma;
- Meer samenhang in de VenW-strategie;
- Meer op inhoud gebundelde boodschappen;
- Meer focus op openbaar vervoer;
- Anders betalen voor Mobiliteit;
- Project bereikbaarheid Randstad.

*Bedrijfsvoering VenW*

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

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

- Ontwikkelen, ontwerpen en implementeren van Bedrijfsvoeringsbeleid en kaders;
- Regisseren van proces en inhoud van de Management- en Begrotingscyclus;
- Beleidscontrol door toetsing van en advisering over beleidsvoorstellen;
- Advisering over de inrichting van en control op de bestuurlijke organisatie en de bedrijfsvoering;
- Beheer en gebruik van systemen en (bijbehorende) werkprocessen;
- Coördinatie, organisatie en monitoring programma Vernieuwing Verkeer en Waterstaat 2008–2012.

*Ondersteuning ambtelijke en politieke leiding*

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

*Wetgeving en bestuurlijk-juridische advisering*

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

- het waarborgen van duurzame en toonaangevende wetgeving en bestuurlijk-juridische advisering die rechtmatig, doelmatig en doeltreffend is;
- het bevorderen van de bestuurlijk-juridische kwaliteit van beslissingen op het beleidsterrein van VenW en het tijdig tot stand brengen van toegesneden bestuurlijk-juridisch instrumentarium;
- het bevorderen van de kwaliteit van de juridische professie en professionals binnen de directie Juridische Zaken en de gehele juridische functie van VenW;



## *Niet-beleidsartikel 41*

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

### *Financial en internal auditing*

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

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

### *Externe oriëntatie en inspraak*

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

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

### *HGIS gelden*

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

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

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

- het Nederland Antarctisch programma, betreft onderzoek naar het (mogelijk) afsmelten van de ijskap en naar de ozonproblematiek;
- Centraal Planbureau (jaarlijkse bijdrage € 0,131 mln.);
- de organisatie van de Conferentie van Europese Transportministers (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;
- bijdrage aan de Nederlandse Organisatie voor Wetenschappelijk Onderzoek voor het onderzoeksprogramma Duurzame bereikbaarheid Randstad voor de periode 2008 tot en met 2014 (totaal € 9 tot maximaal € 9,5 mln.) in samenwerking met VROM, EZ en LNV.

### *Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid*

Het versterken van de strategische kennisbasis voor het mobiliteitsbeleid door:

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

- het bijeenbrengen, bewerken en verspreiden van elders geproduceerde kennis of informatie op het gebied van mobiliteit;
- het verlenen van opdrachten voor het verrichten van extern onderzoek voor VenW.

#### 41.02 Shared Services Organisatie (SSO)

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. SSO voert deze taken in 2010 ook uit voor de departementen VWS en SZW en voert daarnaast enkele specifieke taken uit voor andere onderdelen binnen het Rijk.

##### *Facilitaire dienstverlening*

Het uitvoeren van facilitaire zaken, waaronder de zorg en exploitatie van de huisvesting, facilitaire advisering en archiefwerkzaamheden. Per 1 april 2010 zullen de uitvoerende taken op het gebied van huisvesting en facilitaire zaken worden uitbesteed aan 4FM, een nieuw facilitair samenwerkingsverband van de ministeries van SZW, VROM, BZ en VenW.

##### *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 en adviestaken.

##### *Communicatie en Strategie*

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

Meetbare gegevens

Indicator (bedragen in € * 1 000)	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Huisvestingsuitgaven bestuurskern*	32 492	35 274	35 274	35 274	35 274	35 274	35 274

\* Onder de huisvestingsuitgaven bestuurskern worden de huurgelden, exploitatie- en inrichtingskosten alsmede de infrastructurele voorzieningen gerekend van de centrale diensten en de beleidsDG's. De stijging in 2009 wordt verklaard door de verhuizing van een afdeling vanuit een pand van een baten lastendienst naar een door de bestuurskern bekostigd pand en door algemene prijsontwikkeling.

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

Motivering

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

Producten

De uitgaven hebben voornamelijk betrekking op de uitgaven verbonden aan de stafondersteuning van de DG Mobiliteit, DG Luchtvaart en Maritieme Zaken en DG Water.  
Verder worden hier de uitgaven verantwoord van het onderhoud en de exploitatie van het regeringsvliegtuig.

### **3. BEDRIJFSVOERINGSPARAGRAAF**

#### **Vernieuwing VenW**

De Vernieuwing van Verkeer en Waterstaat heeft betrekking op de periode 2008–2012. In die periode worden de acties gerealiseerd die voortkomen uit het Beleidsvoornemen «Vernieuwen Verbinden Vertrouwen» (januari 2008), dat in lijn met het programma Vernieuwing Rijksdienst is opgesteld.

De kernthema's van de Vernieuwing van VenW zijn «integraler, minder en beter». In 2012 werkt VenW – intern en binnen het verband van de rijksdienst – compacter en meer programmatisch, worden activiteiten samengevoegd en er wordt minder gecoördineerd, wordt er minder bestuurlijke en ambtelijke drukte gegenereerd, minder advies en controle georganiseerd en gewerkt op basis van vertrouwen.

De VenW-organisatie bestaat uit de beleidsfunctie, de centrale beleids- en bestuursondersteunende functie, de centrale bedrijfsvoeringsfunctie (deze functies vormen samen de bestuurskern van het ministerie), de uitvoerings- en kennisfuncties (RWS en KNMI), de inspectiefunctie (Inspectie VenW) en de Shared Services Organisatie. Beleid, uitvoering en inspectie zijn dicht bij elkaar geïntegreerd. Er is een stevige inhoudelijke en productieve verbinding en wisselwerking vanuit een gelijkwaardige positie.

Met name in de bestuurskern, waar het beleid wordt voorbereid en het departement wordt gestuurd, wordt meer synergie, eenheid en samenhang aangebracht. Onderdelen die elkaar versterken zijn in 2008 samengebracht. De bedrijfsvoeringskaders en -regels worden vergaand gestandaardiseerd en geüniformeerd en processen vereenvoudigd, bovendien wordt de controletoren verminderd. VenW sluit actief aan bij rijksbrede ontwikkelingen die betrekking hebben op de bedrijfsvoering.

VenW integreert de strategische mobiliteits- en wateropgaven met de belangen van economie, leefomgeving en veiligheid. In 2012 is VenW een ministerie dat snel en adequaat inspeelt op maatschappelijke en politieke ontwikkelingen, beter is in het organiseren van kennis, het bevorderen van innovatie en in het communiceren met de bestuurlijke en maatschappelijke omgeving. De nieuwe werkwijze wordt ondersteund door een flexibele inzet van mensen. Binnen de Bestuurskern vindt dit proces georganiseerd plaats.

VenW moet een forse bezuiniging van circa € 69 miljoen op de apparaat-uitgaven invullen. De doelstelling van het kabinet bezien, ligt een zwaar accent op personele reductie. Voor VenW betreft dit een reductie van 1 094 fte in de periode 2008 tot en met 2011 (waarvan 56 fte op door derden gefinancierde formatie). Wanneer toegestane intensiveringen zoals bijvoorbeeld Anders Betalen voor Mobiliteit buiten beschouwing worden gelaten zal de omvang van VenW hierdoor afnemen van 12 686 fte in 2006 tot 11 664 fte in 2011. Daarnaast wordt van de zelfstandige bestuursorganen LVNL, CBR en RDW verwacht dat zij door efficiënter te werken een reductie kunnen realiseren van 332 fte.

### **Financieel en materieel beheer**

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

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

Daar waar financiële risico's relatief gering zijn, kan gericht worden gewerkt aan het verminderen van vastlegging, controle en toezicht. Dit veronderstelt van zowel management als medewerkers bereidheid tot concessies met betrekking tot de gewenste sturingsinformatie en (extra) waarborgen in de vastlegging en controle.

Op het gebied van subsidies en specifieke uitkeringen (waaronder de Brede Doel Uitkering) zal het uniformeren, standaardiseren van subsidie-regelingen en subsidievoorwaarden, het bundelen van subsidies en het efficiënter inrichten van verantwoording en controle prioriteit blijven. In overleg met de coördinerende departementen Financiën en BZK wordt verder vorm gegeven aan de decentralisatiegedachte voor specifieke uitkeringen en wordt invulling gegeven aan de implementatie van het uniform subsidiekader.

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

De bedrijfsvoeringsprocessen worden in relatie met de primaire processen verder verbeterd en gestroomlijnd. De bedrijfsvoering is reeds vergaand geconcentreerd. Zoveel mogelijk wordt aangesloten op de rijksbrede ontwikkelingen. Dit geldt bijvoorbeeld voor de implementatie van de CIO-rol (Chief Information Officer), de beheersing van ICT-projecten, de modernisering van de informatiehuishouding – zowel met betrekking tot het archief als de informatiestroom – en het tijd- en plaatsonafhankelijk werken in relatie tot de ontwikkeling van de digitale werkomgeving (DWR).

In 2010 wordt verder gewerkt aan een nieuwe organisatorische inrichting van de Inspectie Verkeer en Waterstaat (Inspectie VenW). Aanleiding hiervoor zijn de overdracht van de vergunningverlenende taken aan de markt in 2010, de verdere invoering van digitalisering van inspecties en de invoering van het systeem- en risicogebaseerd toezicht. In de nieuwe organisatiestructuur wordt het aantal toezichtseenheden teruggebracht van negen naar vier (luchtvaart, scheepvaart, vervoer over land en water-beheer) en het aantal ondersteunende directies van vier naar twee. Zoals in het jaarverslag over 2008 is gemeld, is onderzoek gedaan naar de kosten en opbrengsten van de Inspectie VenW. Uit dit onderzoek is naar voren gekomen dat de Inspectie VenW voor de interne (VenW) producten niet geheel kostendekkend bleek te zijn, hetgeen ook bleek uit het

## *Bedrijfsvoeringsparagraaf*

negatieve saldo van baten en lasten in de jaren 2007 en 2008. De begroting 2010 van de Inspectie VenW is zodanig aangepast dat de kosten en opbrengsten beter met elkaar in evenwicht zijn.

In het kabinet is afgesproken dat in 2010 voor honderd procent duurzaam zal worden ingekocht. Dat wil zeggen dat de kerndepartementen en de departementale diensten in 2010 bij hun inkoop in beginsel de vastgestelde duurzaamheidseisen toepassen. Indien er in uitzonderlijke situaties bij een specifieke inkoop goede redenen zijn om duurzaamheidseisen niet toe te passen, zal dat worden verantwoord.

Over het geheel genomen is het financieel en materieel beheer binnen het ministerie van voldoende niveau. Mede naar aanleiding van bevindingen van de Algemene Rekenkamer wordt in 2009 – en zo nodig doorlopend in 2010 – evenwel specifiek aandacht besteed aan het contractbeheer, het verplichtingen-, ontvangsten- en materieel beheer.

Het contractbeheer heeft in hoofdzaak betrekking op Rijkswaterstaat (RWS). Bij RWS wordt veel energie gestoken in de kwaliteit van de beheersing van innovatieve contractvormen bij de uitvoeringstaken op het gebied van aanleg, beheer en onderhoud van infrastructuur. Er zijn reeds zowel structurele als incidentele verbetermaatregelen getroffen. Zo is onder andere ingezet op standaardisatie van besteksteksten en beheersplannen. Daarnaast is een groot deel van de verbetermaatregelen gericht op training en opleiding van medewerkers. De effecten van de verschillende maatregelen hebben reeds merkbaar geleid tot een verbeterde contractbeheersing. Het contractbeheer was eind 2008 van voldoende niveau. Voor 2009 en volgende jaren is de aandacht erop gericht om het bestendigen van de kwaliteit van het contractbeheer. RWS hecht veel belang aan het professioneel opdrachtgeverschap richting marktpartijen, waar contractenbeheer een belangrijk onderdeel van is. RWS heeft een groeipad vastgesteld waarlangs de zogenoemde Systeemgerichte Contractbeheersing (SCB) in de komende jaren volledig zal worden geïmplementeerd. Daarbij is ook nadrukkelijk aandacht voor het – zolang als nodig – continueren van compenserende beheersmaatregelen.

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

In 2008 zijn tekortkomingen geconstateerd in het ontvangstenbeheer bij RWS. Daarbij gaat specifiek om de overige ontvangsten: betalingen van decentrale overheden voor infrastructuur die RWS aanlegt op verzoek van

die decentrale overheden. In 2009 zal RWS daarin verdere verbetering laten zien. Inmiddels zijn reeds binnen een belangrijk deel van RWS, de dienst Infrastructuur, voorheen de Bouwdienst, aanvullende beheersmaatregelen zijn genomen.

Door organisatorische veranderingen stond in 2007 het materieelbeheer bij RWS en KNMI onder druk. In 2008 zijn bij zowel RWS als bij het KNMI belangrijke verbeteringen gerealiseerd. Bij RWS is het belangrijkste deel – het vlootbeheer en het operationeel beheer van de gebouwen op orde gebracht. In 2009 zijn de belangrijkste inspanningen erop gericht om het materieelbeheer van de ICT-middelen en het wagenpark op orde te krijgen. Het KNMI heeft in 2008 een risico-inventarisatie opgesteld en interne controlewerkzaamheden uitgevoerd. De inspanningen in 2009 zullen er onder meer op gericht zijn de tijdigheid van het registreren van de activa verder te verbeteren. Met betrekking tot de inventarisaties zullen door het KNMI de daarvoor relevante processen nader worden beschreven. De nieuwe activabeheerders worden wegwijs gemaakt in hun nieuwe rol.

### **Totstandkoming van beleidsinformatie**

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

### **Vermindering administratieve lasten- en regeldruk**

In deze tijd van economische crisis is de noodzaak voor heldere regels zonder onnodige hieruit voortvloeiende kosten of informatieverplichtingen nog groter geworden. Recente voorbeelden van voornemens van VenW op dit terrein zijn: het vereenvoudigen van de procedures rondom de realisatie van windparken op zee, het bundelen van zes oude vergunningenstelsels via de nieuwe Waterwet in één watervergunning, het vereenvoudigen van de technische en administratieve aspecten van de APK-regelgeving en de invoering van een boordcomputer in de taxi. De dienstverlening in het kader van het verlenen van de vergunningen zal de komende jaren verder worden verbeterd. Belangrijk streven is het hergebruik van reeds bekende gegevens binnen de grenzen van de relevante wetgeving waarbij verdere digitalisering een belangrijke rol speelt. Ook zal de aanvrager door digitale applicaties verder worden ondersteund bij het indienen van een vergunningaanvraag. Daarnaast kan de aanvrager zich wenden tot het informatiecentrum voor vragen en gerichte ondersteuning. Doelstelling is in 2011 21 procent minder administratieve lasten voor bedrijven ten opzichte van 2007.

#### **4. BATEN-LASTENDIENSTEN**

##### **Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut (KNMI)**

###### **Introductie**

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

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

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

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

In de herfst van 2008 is naar aanleiding van de afgesproken evaluatie van de KNMI-wet een kabinetsstandpunt over de KNMI-wet toegezonden aan de Tweede Kamer. Op 24 maart 2009 heeft over de KNMI-wet een Algemeen Overleg plaatsgevonden. Het wetgevingstraject om te komen tot een nieuwe wet is gestart. Aanpassingen in deze wet kunnen gevolgen hebben voor het takenpakket van het KNMI.

###### **Producten en diensten**

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

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

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



## Baten-lastendiensten

### Doelmatigheid

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

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

	Nominaal				Geïndexeerd: 2008=100			
	Realisatie	Raming			Realisatie	Raming		
	2008	2009	2010	2011	2008	2009	2010	2011
<i>Kostprijs in € per eenheid product</i>								
– percentage overhead	20%	21%	20%	20%	100	100	100	100
– fte's overhead	n.n.b.	92	91	90				
– kostprijs per fte	107	105	105	105	100	98	98	98
<i>Productievolume (jaar)</i>								
– verhouding productieve uren en normuren	69%	69%	69%	69%				

De doelmatigheidsindicatoren met betrekking tot de kostprijzen vertonen een licht dalende trend. Op basis hiervan kan gesteld worden dat de doelmatigheid toeneemt.

### De begroting van baten en lasten

De begroting van baten en lasten (x € 1 000) van het agentschap KNMI							
	realisatie 2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
<b>Baten</b>							
opbrengst VenW	29 311	43 251	42 897	49 261	45 038	46 494	46 526
opbrengst overige departementen	341	112	112	112	112	112	112
opbrengst derden	18 317	17 029	16 855	16 855	16 555	16 555	16 555
rentebaten	94	35	25	25	25	25	25
bijzondere baten	91	89					
exploitatiebijdragen							
<b>Totaal baten</b>	<b>48 154</b>	<b>60 516</b>	<b>59 889</b>	<b>66 253</b>	<b>61 730</b>	<b>63 186</b>	<b>63 218</b>
<b>Lasten</b>							
apparaatskosten							
* personele kosten	33 033	31 617	30 745	29 646	29 345	29 372	29 372
* materiële kosten	13 235	26 791	26 963	34 483	30 261	30 830	30 862
rentelasten	108	134	204	264	242	290	301
afschrijvingskosten							
* materieel	1 987	2 086	1 997	1 997	1 997	1 997	1 997
* immaterieel							
dotaties voorzieningen	64						
bijzondere lasten	54						
<b>Totaal lasten</b>	<b>48 481</b>	<b>60 628</b>	<b>59 909</b>	<b>66 390</b>	<b>61 845</b>	<b>62 489</b>	<b>62 532</b>
<b>Saldo van baten en lasten</b>	<b>- 327</b>	<b>- 112</b>	<b>- 20</b>	<b>- 137</b>	<b>- 115</b>	<b>697</b>	<b>686</b>

## Baten-lastendiensten

### Toelichting op de begroting van baten en lasten

#### Baten

##### Opbrengsten VenW

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

	Realisatie 2008	Begroot 2009	Begroot 2010
Weer	16 211	17 001	17 339
Klimaat	11 603	12 328	12 435
Seismologie	1 497	1 552	1 569
Ruimtevaart		12 370	11 554
<b>Totaal</b>	<b>29 311</b>	<b>43 251</b>	<b>42 897</b>

##### Opbrengst derden en overige departementen baten-lastendienst KNMI

	Realisatie 2008	Begroot 2009	Begroot 2010
Opbrengsten luchtvaart	9 944	10 610	10 367
Projecten extern gefinancierd	7 245	5 291	5 340
Dataverstrekkingen en licenties	869	790	780
Overige opbrengsten	599	450	480
<b>Totaal opbrengst derden</b>	<b>18 657</b>	<b>17 141</b>	<b>16 967</b>

#### Lasten

##### Personeel

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

Personeel	Realisatie 2008	Begroot 2009	2010	2011	2012	2013	2014
<i>Ambtelijk personeel</i>							
kosten (x € 1 000)	28 918	27 855	27 326	26 266	25 965	25 965	25 965
Aantal fte's	453,10	432,30	417,0	390,5	390,5	390,5	390,5
<b>Kosten per fte (x € 1 000)</b>	<b>63,8</b>	<b>64,4</b>	<b>65,5</b>	<b>67,3</b>	<b>66,5</b>	<b>66,5</b>	<b>66,5</b>

##### Materiële kosten

De geraamde huisvestingskosten bedragen € 4,7 mln. waarvan € 3,4 mln. huur. Het resterende deel van de materiële kosten is als volgt verdeeld:

- Contributies aardobservatieprogramma's € 11,6 mln.;
- Overige contributies en bijdragen € 2,4 mln.;
- Onderhoudskosten waarneem- en computerapparatuur € 4,6 mln.;
- Overige kosten € 3,7 mln.

## Baten-lastendiensten

### Rentelasten

De rente vloeit voort uit rente- en aflossingsdragend vermogen. Het rentepercentage varieert van 4,23% tot 5,16%.

### Afschrijvingskosten materieel

Op grond en terreinen wordt niet afgeschreven.

De volgende afschrijvingstermijnen zijn per groep van activa gehanteerd:

- gebouwen 40 jaar;
- installaties en inventaris 3–10 jaar.

De investeringen van het KNMI in voornamelijk computer- en waarneemapparatuur bedragen jaarlijks ca. € 2 mln. Door jaarlijks het investeringsniveau constant te houden zijn ook de afschrijvingskosten per jaar € 2 mln. (begroting).

Het KNMI hanteert een grens van € 2 500 bij het activeren van investeringen. Bepaalde activacategorieën worden als bulk vanaf een bedrag van € 0 geactiveerd.

### Dotaties voorzieningen

Er zijn geen dotaties voorzien.

## Kasstroomoverzicht

Kasstroomoverzicht (x € 1000) van het agentschap KNMI							
	realisatie 2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
<b>1. Rekening courant RHB 1 januari</b>	<b>3 439</b>	<b>2 698</b>	<b>3 278</b>	<b>3 089</b>	<b>2 488</b>	<b>1 689</b>	<b>1 739</b>
<b>2. Totaal operationele kasstroom</b>	<b>69</b>	<b>1 486</b>	<b>1 445</b>	<b>1 433</b>	<b>1 594</b>	<b>2 543</b>	<b>2 683</b>
3a. -/- totaal investeringen	- 1 975	- 4 000	- 2 000	- 2 000	- 2 000	- 2 000	- 2 000
3b. +/- totaal desinvesteringen	457	0	0	0	0	0	0
<b>3. Totaal investeringskasstroom</b>	<b>- 1 518</b>	<b>- 4 000</b>	<b>- 2 000</b>	<b>- 2 000</b>	<b>- 2 000</b>	<b>- 2 000</b>	<b>- 2 000</b>
4a. -/- eenmalige uitkeringen aan moederdepart.	0	0	0	0	0	0	0
4b. +/- eenmalige storting door het moederdepart.	0	0	0	0	0	0	0
4c. -/- aflossingen op leningen	- 590	- 906	- 1 634	- 2 034	- 2 393	- 2 493	- 2 493
4d. +/- beroep op leenfaciliteit	1 300	4 000	2 000	2 000	2 000	2 000	2 000
<b>4. Totaal financieringskasstroom</b>	<b>710</b>	<b>3 094</b>	<b>366</b>	<b>- 34</b>	<b>- 393</b>	<b>- 493</b>	<b>- 493</b>
<b>5. Rekening courant RHB 31 december (=1+2+3+4)</b>	<b>2 698</b>	<b>3 278</b>	<b>3 089</b>	<b>2 488</b>	<b>1 689</b>	<b>1 739</b>	<b>1 929</b>

## Toelichting op het kasstroomoverzicht

### Operationele kasstroom

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

### Investeringskasstroom

Investeringen 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.

## *Baten-lastendiensten*

### *Financieringskasstroom*

De investeringen zijn in 2002 t/m 2006 betaald uit eigen middelen van het KNMI. Er behoefde in die jaren geen beroep op de leenfaciliteit te worden gedaan waardoor de aflossingen op leningen de komende jaren laag zullen zijn. Vanaf 2007 wordt een beroep gedaan op de leenfaciliteit.

## Rijkswaterstaat

### Introductie

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

Rijkswaterstaat werkt aan:

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

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat kent een scheiding tussen beleid, toezicht en uitvoering. Rijkswaterstaat fungeert hierbij als uitvoeringsorganisatie van het ministerie en is sinds 1 januari 2006 een agentschap. Het formuleren van beleid is belegd bij de beleids-Directoraten-Generaal. Dit betekent dat de doelstellingen van het agentschap afhankelijk zijn van de (veelal lange termijn) beleidsdoelstellingen en kaders welke door Verkeer en Waterstaat worden aangegeven. Deze beleidsdoelen zijn geformuleerd in de beleidsartikelen van de begroting van Hoofdstuk XII.

### Producten en diensten

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

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

## De begroting van baten en lasten lasten

De begroting van baten en lasten van Rijkswaterstaat (x € 1 000)							
	2008 realisatie	2009	2010	2011	2012	2013	2014
<b>Baten</b>							
opbrengst moederdepartement	2 441 401	1 574 051	2 183 175	1 987 387	2 010 186	1 973 868	1 971 034
opbrengsten nutv werkzaamheden		237 466					
opbrengst overige departementen	1 196	0	0	0	0	0	0
opbrengst derden	110 299	81 504	81 504	81 504	81 504	81 504	81 504
rentebaten	2 752	800	800	800	800	800	800
bijzondere baten	8 082	5 000	5 000	5 000	5 000	5 000	5 000
<b>Totaal baten</b>	<b>2 563 730</b>	<b>1 898 821</b>	<b>2 270 479</b>	<b>2 074 691</b>	<b>2 097 490</b>	<b>2 061 172</b>	<b>2 058 338</b>
<b>Lasten</b>							
apparaatskosten	1 063 295	1 047 662	1 033 809	1 013 101	1 021 352	1 024 401	1 026 661
personele kosten	720 325	762 169	753 918	728 956	730 597	732 005	732 833
materiële kosten	342 970	285 493	279 891	284 145	290 755	292 396	293 828
onderhoud	1 463 931	783 975	1 168 954	989 726	1 001 829	962 545	957 451
rentelasten	8 804	13 236	11 370	12 400	13 340	13 340	13 340
afschrijvingskosten	47 987	53 948	56 346	59 464	60 969	60 886	60 886
materieel	45 842	51 537	53 828	56 806	58 244	58 165	58 165
immaterieel	2 145	2 411	2 518	2 658	2 725	2 721	2 721
dotaties aan voorzieningen	0	0	0	0	0	0	0
bijzondere lasten	8 066	0	0	0	0	0	0
<b>Totaal lasten</b>	<b>2 592 083</b>	<b>1 898 821</b>	<b>2 270 479</b>	<b>2 074 691</b>	<b>2 097 490</b>	<b>2 061 172</b>	<b>2 058 338</b>
<b>Saldo van baten en lasten</b>	<b>- 28 353</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

## Toelichting op de begroting van baten en lasten

## Baten

*Opbrengst moederdepartement*

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

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

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

## Baten-lastendiensten

specificatie opbrengst moederdepartement	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Hoofdwatersystemen	296 061	331 478	308 655	318 598	319 217	369 043
Hoofdwegen	830 765	1 200 889	1 120 992	1 136 731	1 139 588	1 081 710
Regionaal/Lokaal	668	780	191	413	174	107
Hoofdvaarwegen	388 410	591 417	500 168	497 785	458 731	464 107
Mega-projecten niet-verkeer en vervoer	22 370	23 044	22 986	22 231	21 581	21 375
Mega-projecten verkeer en vervoer	0	0	0	0	0	0
Kennis en expertise	35 777	35 567	34 395	34 428	34 576	34 692
<b>TOTAAL</b>	<b>1 574 051</b>	<b>2 183 175</b>	<b>1 987 387</b>	<b>2 010 186</b>	<b>1 973 868</b>	<b>1 971 034</b>

Deze specificatie bevat alleen de opbrengsten vanuit VenW. De overige opbrengsten zijn veelal niet rechtstreeks toe te rekenen naar een product of beleidsveld.

### *Opbrengsten nog uit te voeren werkzaamheden*

Dit betreft enerzijds middelen die RWS reeds in 2008 van het moederdepartement heeft ontvangen en bestemd waren voor onderhoudswerkzaamheden die gepland waren in 2008, maar waarvan de uitvoering is doorgeschoven naar 2009 (€ 37,5 mln.). En anderzijds een in 2008 vooruit ontvangen bijdrage voor in 2009 uit te voeren werkzaamheden (€ 200 mln.)

### *Opbrengst derden*

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

Specificatie opbrengst derden (x € 1 000)	2008 realisatie	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Schaderijdingen/aanvaringen	31 106	21 000	21 000	21 000	21 000	21 000	21 000
Vergunningen WVO	24 038	22 500	22 500	22 500	22 500	22 500	22 500
Vergoeding provincies etc.	55 155	38 004	38 004	38 004	38 004	38 004	38 004
<b>TOTAAL</b>	<b>110 299</b>	<b>81 504</b>	<b>81 504</b>	<b>81 504</b>	<b>81 504</b>	<b>81 504</b>	<b>81 504</b>

### *Rentebaten*

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

### *Bijzondere baten*

De bijzondere baten betreffen onder meer verwachte boekwinst op de verkoop van vaste activa.

## **Lasten**

### *Personele kosten*

De personele kosten hebben betrekking op:

## Baten-lastendiensten

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

Specificatie personele kosten	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Aantal fte's	9 455	9 329	9 067	9 067	9 067	9 067
Kosten per fte	74	74	74	75	75	75
Eigen personeelskosten	700 183	693 918	673 956	675 597	677 005	677 833
Inhuur	61 986	60 000	55 000	55 000	55 000	55 000
Totaal personele kosten	762 169	753 918	728 956	730 597	732 005	732 833

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

### *Materiële kosten*

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

### *Onderhoud*

De kosten beheer en onderhoud hebben betrekking op de kosten die in rekening worden gebracht door derden (met name aannemers en ingenieursbureaus). Deze voeren werkzaamheden uit die direct bijdragen aan het beheer en de instandhouding van de infrastructuur. Deze post fluctueert als gevolg van schommelingen in de beschikbaarheid van middelen voor het uitvoeren van beheer en onderhoud.

### *Rentelasten*

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

### *Afschrijvingskosten*

De afschrijvingskosten hebben betrekking op de materiële en immateriële vaste activa die door RWS worden aangehouden. De afschrijvingen vinden lineair plaats. De afschrijvingstermijn van de activa varieert afhankelijk van het type activa.



## Baten-lastendiensten

De volgende afschrijvingstermijnen worden gehanteerd:

categorie activa	afschrijvings-termijn in jaren
Immateriële vaste activa	3
Materiële vaste activa	0–40
* gronden	0
* gebouwen	40
* inventaris en installaties	5–15
* voer-, vlieg- en vaartuigen	5–25
* hardware	3–5
* overige materiële vaste activa	5–10

### Dotatie voorzieningen

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

### Kasstroomoverzicht

Kasstroomoverzicht (in € 1 000)	2008 realisatie	2009	2010	2011	2012	2013	2014
<b>1. Rekening courant RHB 1 januari</b>	<b>31 492</b>	<b>279 339</b>	<b>4 789</b>	<b>19 692</b>	<b>38 489</b>	<b>51 126</b>	<b>73 350</b>
<b>2. Totaal Operationele kasstroom</b>	<b>282 442</b>	<b>- 210 000</b>	<b>58 903</b>	<b>60 569</b>	<b>60 057</b>	<b>59 324</b>	<b>50 052</b>
3a. -/- Totaal investeringen	65 581	104 050	85 000	85 000	85 000	85 000	85 000
3b. +/- Totaal Desinvesteringen	9 029	0	0	0	0	0	0
<b>3. Totale investeringskasstroom</b>	<b>- 56 552</b>	<b>- 104 050</b>	<b>- 85 000</b>	<b>- 85 000</b>	<b>- 85 000</b>	<b>- 85 000</b>	<b>- 85 000</b>
4a. +/- Storting door moederdepartement	0	500	11 500	12 900	8 400	9 400	8 700
4b. -/- Uitkering aan moederdepartement	0	0	0	0	0	0	0
4c. +/- Beroep op leenfaciliteit	65 818	90 000	85 000	85 000	85 000	85 000	85 000
4d. -/- Aflossingen op leningen	- 43 861	- 51 000	- 55 500	- 54 672	- 55 820	- 46 500	- 49 213
<b>4. Totaal financieringskasstroom</b>	<b>21 957</b>	<b>39 500</b>	<b>41 000</b>	<b>43 228</b>	<b>37 5 80</b>	<b>47 900</b>	<b>44 487</b>
5. Rekening courant RHB per 31 december (=1+2+3+4)	<b>279 339</b>	<b>4 789</b>	<b>19 692</b>	<b>38 489</b>	<b>51 126</b>	<b>73 350</b>	<b>82 889</b>

### Toelichting op het kasstroomoverzicht

#### Operationele kasstroom

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

#### Investeringskasstroom

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

## Baten-lastendiensten

verschillen in aard en omvang. Door de jaren heen veroorzaakt dit schommelingen in de omvang van de jaarlijkse investeringen.

### Financieringskasstroom

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

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

### Doelmatigheid organisatie Rijkswaterstaat

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

### Kosten per eenheid product

- Apparaatskosten per eenheid areaal (onderverdeeld naar netwerk)  
Dit kengetal geeft een indicatie van de kosten die het apparaat van Rijkswaterstaat maakt voor het beheer en onderhoud per eenheid areaal (km<sup>2</sup>). Een dalende trend is een indicatie van toenemende efficiency op de inzet van het apparaat.

Voor de begroting van 2010 is het areaal Hoofdvaarwegennet opnieuw vastgesteld. Dit opnieuw vastgestelde areaal wijkt aanzienlijk af van de eerder gebruikte areaalgegevens. Deze bijstelling veroorzaakt de forse daling in 2010 voor de apparaatskosten per eenheid areaal voor hoofdvaarwegennet.

Apparaatskosten per eenheid areaal	2008 realisatie	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Hoofdwegennet	18 749	18 450	18 076	17 679	17 730	17 655	17 570
Hoofdvaarwegennet	16 894	16 940	9 630	9 486	9 579	9 605	9 625
Hoofdwatersystemen	800	802	793	781	789	791	792

- Apparaatskosten per project (onderverdeeld naar netwerk)  
Dit kengetal geeft inzicht in de ontwikkeling van de apparaatskosten die nodig zijn om de aanlegprojecten te realiseren. Een dalende trend is een indicatie van toenemende efficiency op projecten. Dit kengetal wordt echter sterk beïnvloed door fluctuaties in het aantal en de grootte van lopende projecten. Dit kengetal is geïntroduceerd in 2009, waardoor er geen verantwoordingscijfers beschikbaar zijn voor 2008.

Apparaatskosten per project	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Hoofdwegennet	1 590	1 586	1 589	1 249	1 208	1 168
Hoofdvaarwegennet	319	485	577	537	595	659
Hoofdwatersystemen	475	858	978	1 032	802	623

## Baten-lastendiensten

### Organisatie Rijkswaterstaat

- Percentage overhead

Dit kengetal geeft aan welk deel (%) van het personeel (in fte's) zich binnen Rijkswaterstaat bezig houdt met de bedrijfsvoering. Bedrijfsvoering bevat alle processen die ondersteunend zijn aan het primaire proces.

- Organisatiegrootte in fte's

Dit kengetal geeft aan hoe de personele formatie van RWS zich zal ontwikkelen teneinde de werkzaamheden te verrichten. Op zichzelf zegt dit kengetal niets over de doelmatigheid van RWS. Wel kan het kengetal een indicatie geven van de ontwikkeling van het aantal medewerkers wanneer dat wordt uitgedrukt in verhouding tot het werk dat geleverd wordt (prestaties/middelen).

	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Percentage overhead	16,3%	16,0%	15,3%	15,3%	15,3%	15,3%
Organisatiegrootte RWS in FTE's	9 455	9 329	9 067	9 067	9 067	9 067

De bovenstaande cijfers zijn exclusief de overheveling van formatieplaatsen van het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (48,5 fte's) en de Douane (63 fte's) ten behoeve van de Rijksrederij.

## **Inspectie Verkeer en Waterstaat**

### **Introductie**

Op 1 januari 2007 is de Inspectie Verkeer en Waterstaat (Inspectie VenW) baten/lastendienst geworden. Ook als baten/lastendienst maakt de Inspectie integraal onderdeel uit van het ministerie van Verkeer en Waterstaat.

De missie van de Inspectie Verkeer en Waterstaat is het bewaken en bevorderen van een veilig en duurzaam gebruik van weg, water, lucht en rail door burgers en ondernemers. De Inspectie bericht over de resultaten van het werk.

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

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

Deze missie en visie zijn vertaald naar de volgende primaire en secundaire taak:

- primaire taak: naleving van wet- en regelgeving op het gebied van veiligheid
- secundaire taak: het delen van kennis, het geven van adviezen en signalen aan de beleidsgebieden en de bewindslieden van Verkeer en Waterstaat

Het ministerie van VenW kent een scheiding tussen beleid, uitvoering en toezicht. De Inspectie Verkeer en Waterstaat opereert hierbij als toezichtorganisatie. Het formuleren van beleid en wet- en regelgeving is primair belegd bij de beleidsdirectoraten-generaal. Dit betekent dat de doelstellingen van de batenlastendienst mede afhankelijk zijn van de (lange termijn) beleidsdoelen en de wet- en regelgeving die door VenW zijn vastgesteld.

### **Taken en grondslag**

De taken die de Inspectie VenW uitvoert, zijn voor een deel verankerd in de nationale en internationale wet- en regelgeving en verdragen. Dit geldt voor alle drie de hoofddomeinen (Land, Lucht en Water). Een gedetailleerde uitwerking van de taken en de grondslag is te vinden in het Meerjarenplan 2011–2014 van de Inspectie Verkeer en Waterstaat. De inspectieactiviteiten leveren in hoofdzaak een bijdrage aan de beleidsdoelstellingen op het gebied van veiligheid, zoals uiteengezet in de artikelen 31 tot en met 33 in de begroting van Verkeer en Waterstaat. De activiteiten leveren voorts, zij het in mindere mate, een bijdrage aan bereikbaarheid en leefbaarheid, zoals terug te vinden is in de artikelen 34 tot en met 36 van de begroting van Verkeer en Waterstaat.

### **Producten en diensten**

De producten en diensten van de Inspectie gaan uit van toelating op de markt (vergunningen) en vervolgens handhaving van wet- en regelgeving die van toepassing is.

#### *1. Vergunningverlening*

Technische objecten en systemen, evenals bedrijven en personen, worden na toetsing van de wettelijke voorwaarden, door middel van vergunningverlening of certificering, toegelaten tot het domein. Daarna vindt

periodiek continuering van de toelating (vergunning) plaats, nadat door middel van inspecties is vastgesteld dat nog aan de wettelijke voorwaarden wordt voldaan. De kosten die verbonden zijn aan de activiteiten toelating en continuering worden zo veel mogelijk kostendekkend doorberekend aan de afnemers.

In het kader van de «vernieuwing rijksdienst» heeft de Inspectie Verkeer en Waterstaat een groot deel van de vergunningverlening overgedragen aan de markt. Hierdoor is een substantieel deel van de personele taakstelling uit het coalitieakkoord ingevuld.

## *2. Handhaving*

Het meest kenmerkende proces voor de Inspectie VenW (na toelating op de markt) is handhaving van wet- en regelgeving. Het hoofdproduct handhaving is onderverdeeld in de volgende onderdelen:

### *a. Dienstverlening*

Bij dienstverlening gaat het om de subactiviteiten handhavingscommunicatie, vraagbehandeling van burgers en bedrijven (door het IVW Informatiecentrum), reizigersbelangen en compliance assistance. Dienstverlening is een belangrijk instrument voor de naleving van wet- en regelgeving.

### *b. Toezicht*

Het toezicht kent verschillende gradaties, variërend van voorlichting tot intrekking van vergunningen.

### *c. Opsporing*

Bij het constateren van stabbare feiten verleent de Inspectie ondersteuning bij de strafrechtelijke handhaving.

## **Doelmatigheid en performance**

Tussen het ministerie van Verkeer en Waterstaat en de Inspectie worden afspraken gemaakt over de output die geleverd wordt en de bijbehorende kostprijzen die daarbij horen. Deze laatste zijn belangrijk voor de doelmatigheidsverbetering, die de Inspectie Verkeer en Waterstaat beoogt te realiseren. Onderdeel van de resultaatgerichte sturing is de presentatie van de kosten en het volgen van de ontwikkelingen in de tijd. De sturing geschiedt daarbij door onder andere te bepalen wat de voortbrengingstijd is van de producten. Doelmatigheidswinst ontstaat als, bijvoorbeeld met behulp van digitalisering, die tijd kan worden bekort. Dit kan leiden tot:

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

Doelmatigheid kan ook in kwaliteit tot uiting komen door:

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

De Inspectie heeft de volgende doelmatigheidsindicatoren gedefinieerd. Aan de hand van deze indicatoren zal de komende jaren de doelmatigheid worden gemonitord.

## Baten-lastendiensten

Doelmatigheidskengetallen	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
1. Omzet per fte (integraal)	108	107	107	101	100	99	98
2. Percentage overhead	29%	29%	29%	27%	25%	25%	25%
3. Effecten digitalisering (stijging output)	0	20 000	40 000	60 000	60 000	60 000	60 000
4. Aantal klachten	43	40	35	35	35	35	35
5. Informatie aanvragen gemiddelde wachttijd	120 000 25 sec	150 000 25 sec	100 000 25 sec	100 000 25 sec	100 000 25 sec	100 000 25 sec	100 000 25 sec

### Toelichting doelmatigheidskengetallen

De Inspectie streeft er naar om de komende jaren de kostprijzen te laten dalen, onder gelijkblijvende productie en met minimaal dezelfde kwaliteit, cq hetzelfde effect. Om deze trend te monitoren zijn de hierboven genoemde indicatoren meerjarig weergegeven. De definitieve uitkomst van de nieuwe structuur in termen van het aantal en de verschillende soorten producten, wordt nog nader onderbouwd en eventueel aangepast.

1. Vanaf 2012 neemt de omzet per fte af omdat de fte-reductie in deze jaren volledig is gerealiseerd en de omzet (totale baten/lasten) verder afneemt. Deze kosten zijn exclusief programmamiddelen t.b.v. bijvoorbeeld het informatieplan en de veiligheid op de BES-eilanden.
2. De overhead bestaat uit de kosten, samenhangende met de ondersteunende stafdirecties (o.a. HRM, financieel, en toezichtbeleid), het lijnmanagement en de secretariële ondersteuning.
3. Deze indicator betreft de effecten van de digitalisering. Als gevolg van digitalisering neemt de output in aantal inspecties toe.
4. Bij deze indicator is het aantal klachten in 2008 als basis genomen. Het merendeel van de klachten is op korte termijn afgehandeld.
5. De informatieaanvragen betreffen de bij het Informatiecentrum IVW binnengekomen aanvragen. De gemiddelde wachttijd is in de periode tot 2008 aanzienlijk verbeterd naar een gemiddelde van 25 seconden per adviesaanvraag. Streven is om deze korte wachttijd ook na 2008 te continueren. Het aantal informatieaanvragen zal vanaf 2010 dalen in verband met de overdracht van taken naar de markt, waardoor er minder vragen bij de IVW terecht komen.

Uit een aantal van bovenstaande indicatoren kan geconcludeerd worden dat er sprake is van een positieve ontwikkeling, hetgeen kan duiden op een verhoogde doelmatigheid. Echter niet in alle gevallen is hierbij sprake van een eenduidige causale relatie tussen de opgenomen indicatoren en de doelmatigheidsontwikkeling bij de Inspectie Verkeer en Waterstaat.

**De begroting van baten en lasten**

De begroting van baten en lasten (* € 1 000) van de Inspectie Verkeer en Waterstaat							
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
<b>Baten</b>							
opbrengst VenW	79 893	93 520	91 596	80 516	72 827	70 649	70 566
opbrengst overige departementen							
opbrengst derden	23 161	17 288	8 646	8 646	10 446	10 446	10 446
rentebaten	680						
bijzondere baten	744						
<b>Totaal baten</b>	<b>104 478</b>	<b>110 808</b>	<b>100 242</b>	<b>89 162</b>	<b>83 273</b>	<b>81 095</b>	<b>81 012</b>
<b>Lasten</b>							
apparaatskosten	105 042	108 050	95 152	83 448	78 455	79 038	78 954
* personele kosten	63 057	75 178	63 082	57 268	57 268	57 268	57 268
* materiële kosten	41 986	32 872	32 071	26 180	21 187	21 770	21 686
rentelasten	246	608	607	537	467	400	401
afschrijvingskosten							
* materieel	1 030	1 202	1 332	1 181	1 197	811	811
* immaterieel	991	948	3 150	3 996	3 154	846	846
dotaties voorzieningen	1 136						
bijzondere lasten	327						
<b>Totaal lasten</b>	<b>108 773</b>	<b>110 808</b>	<b>100 242</b>	<b>89 162</b>	<b>83 273</b>	<b>81 095</b>	<b>81 012</b>
<b>Saldo van Baten en lasten</b>	<b>- 4 297</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

**Toelichting op de begroting van baten en lasten**

**Baten**

*Opbrengst VenW (moederdepartement)*

De opbrengst VenW is een vergoeding voor de hoofdproductgroep toezicht. Naast bijdragen voor vergunningen en toezicht is er een departementale bijdrage voor het project BES waarmee kosten voor de infrastructuur op de BES eilanden wordt gefinancierd.

*Opbrengst derden*

De opbrengsten derden zijn de doorberekende kosten aan de afnemers van de hoofdproductgroep Vergunningen. In 2010 zal een groot deel van deze activiteiten worden overgedragen aan de markt en zullen deze opbrengsten geen onderdeel meer uitmaken van de IVW baten.

*Rentebaten*

Deze baten hebben betrekking op vergoedingen over rente op het saldo van de rekening courant en korte termijn deposito's die worden aangehouden door de Inspectie Verkeer en Waterstaat.

**Lasten**

Apparaatskosten zijn te onderscheiden in Personele kosten en Materiële kosten.

## Baten-lastendiensten

### Personele kosten

De specificatie van de personele kosten is als volgt:

Personeel	Realisatie 2008*	Begroot 2009	Begroot 2010	Begroot 2011	Begroot 2012	Begroot 2013	Begroot 2014
Aantal Fte's	969	925	790	739	739	739	739
Kosten per fte (x € 1 000)	65,1	81,3	79,9	77,5	77,5	77,5	77,5
Personeelskosten	63 057	75 178	63 082	57 268	57 268	57 268	57 268

\* De realisatie van de personeelskosten in 2008 is lager omdat de «overige personeelskosten» (reiskosten etc.) en inhuur niet op die titel zijn geboekt en begroot, maar op de post «materiële kosten». Indien de kostprijs per fte voor 2008 vergeleken wordt met de hierboven gehanteerde systematiek, bedraagt deze € 82 700 per fte. Vanaf 2009 maken de genoemde kosten in dit overzicht wel onderdeel uit van de personeelskosten.

De kosten hebben betrekking op:

- de salariskosten van personeel in dienst van de Inspectie Verkeer en Waterstaat;
- de kosten van inhuur van externen door de Inspectie Verkeer en Waterstaat;
- de overige personeelskosten.

### Materiële kosten

Materiële kosten hebben betrekking op:

- bureau-, voorlichtings- en huisvestingskosten;
- kosten voor onderhoud en exploitatie van bedrijfsmiddelen;
- kosten voor het huren en leasen van bedrijfsmiddelen;
- de departementale bijdrage voor de infrastructuurkosten op de BES eilanden.

### Rentelasten

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

### Afschrijvingskosten

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

De afschrijvingstermijnen die worden gehanteerd zijn:

Categorie activa	afschrijvingstermijn In jaren
Immateriële vaste activa	5
Voertuigen	3

### Saldo van baten en lasten

Het saldo van baten en lasten betreft het verschil tussen de kosten en de opbrengsten. In dit overzicht is het saldo gelijk aan de kosten die de Inspectie maakt voor het informatieplan. Tegenover deze kosten staan nog geen opbrengsten vanuit het departement of elders.



**Kasstroomoverzicht**

Kasstroomoverzicht (in € 1 000) IVW							
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
<b>1. Rekening courant RHB 1 januari</b>	<b>5 551</b>	<b>26 858</b>	<b>25 835</b>	<b>22 657</b>	<b>1 307</b>	<b>1 650</b>	<b>591</b>
<b>2. Totaal operationele kasstroom</b>	<b>17 858</b>	<b>2000</b>	<b>2000</b>	<b>- 17 000</b>	<b>2000</b>	<b>2 00 0</b>	<b>2 000</b>
3a. -/- totaal investeringen	- 7 461	- 7 997	- 7 155	- 3 000	- 3 000	- 3 000	- 3 000
3b. +/- totaal desinvesteringen	3 802	0	0	0	0	0	0
<b>3. Totaal investeringskasstroom</b>	<b>- 3 659</b>	<b>- 7 997</b>	<b>- 7 155</b>	<b>- 3 000</b>	<b>- 3 000</b>	<b>- 3 000</b>	<b>- 3 000</b>
4a. -/- eenmalige uitkering aan moederdepartement	0	0	0	0	0	0	0
4b. +/- eenmalige storting door het moederdepartement	9 797	297	0	0	0	0	0
4c. -/-aflossingen op leningen	- 2 689	- 3 320	- 5 178	- 4 351	- 1 657	- 3 059	- 2000
4d. +/- beroep op leenfaciliteit	0	7 997	7 155	3 000	3 000	3 000	3 000
<b>4. Totaal financieringskasstroom</b>	<b>7 108</b>	<b>4 974</b>	<b>1 977</b>	<b>- 1 351</b>	<b>1 343</b>	<b>- 59</b>	<b>1 000</b>
<b>5. Rekening courant RHB 31 december (=1+2+3+4)</b>	<b>26 858</b>	<b>25 835</b>	<b>22 657</b>	<b>1 307</b>	<b>1 650</b>	<b>591</b>	<b>591</b>

**Toelichting op het kasstroomoverzicht**

*Investeringskasstroom*

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

*Financieringskasstroom*

Het beroep op de leenfaciliteit van het ministerie van Financiën betreft investeringen in 2009.

**5. VERDIEPINGSHOOFDSTUK****31 Integraal waterbeleid**

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
31 Integraal waterbeleid	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Stand ontwerpbegroting 2009	79 382	71 486	68 608	68 342	68 270	68 270
Amendementen						
1e suppletore wet 2009	2 475	- 1 053	- 1 072	- 947	- 1 057	- 1 049
Nieuwe mutaties	677	131	960	1 002	1 002	1 289
Stand ontwerpbegroting 2010	82 534	70 564	68 496	68 397	68 215	68 510

Specificatie amendementen en nieuwe mutaties (x € 1000)						
Uitgaven	2009	2010	2011	2012	2013	2014
1. Loonprijsbijstelling tranche 2009	1 238	1 219	1 173	1 170	1 169	1 169
2. Prijsbijstelling tranche 2009	656	570	566	561	562	562
3. Inhuurtaakstelling motie Van Geel	- 206	- 272	- 340	- 340	- 340	- 340
4. Subsidietaakstelling motie Van Geel	- 36	- 36	- 36	- 36	- 36	- 36
5. Inhuurtaakstelling amendement Koopmans/Cramer	- 133					
6. Bedrijfsvoeringstaakstelling			- 53	- 53	- 53	- 53
Overige mutaties	- 842	- 1 350	- 350	- 300	- 300	- 13
Totaal	677	131	960	1 002	1 002	1 289

- Ad 1. Dit betreft de toevoeging van de loonbijstelling tranche 2009.
- Ad 2. Dit betreft de toevoeging van de prijsbijstelling tranche 2009.
- Ad 3/4. Dit betreft het aandeel van dit artikel in de subsidie- en inhuurtaakstellingen, die onderdeel vormen van de dekkingsvoorstellen uit de motie Van Geel c.s. (Kamerstukken II, 2008–2009, 31 700 XII, nr. 10).
- Ad 5. Dit betreft het aandeel van dit artikel in de inhuurtaakstelling ingevolge het amendement van de leden Koopmans en Cramer (Kamerstukken II, 31 700 XII, nr. 50).
- Ad 6. Dit betreft het aandeel van dit artikel in de taakstelling versobering bedrijfsvoering.

## Verdiepingshoofdstuk

31 Integraal waterbeleid	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Stand ontwerpbegroting 2009	570	570	570	570	570	570
Amendementen						
1e suppletore wet 2009						
Nieuwe mutaties	0	0	0	0	0	0
Stand ontwerpbegroting 2010	570	570	570	570	570	570

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

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
32 Optimale veiligheid in of a.g.v. mobiliteit	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Stand ontwerpbegroting 2009	54 411	47 583	46 532	46 275	46 006	46 006
Amendementen						
1e suppletore wet 2009	1 545	1 551	1 519	1 442	1 417	1 421
Nieuwe mutaties	429	546	458	730	947	932
Stand ontwerpbegroting 2010	56 385	49 680	48 509	48 447	48 370	48 359

Specificatie amendementen en nieuwe mutaties (x € 1000)						
Uitgaven	2009	2010	2011	2012	2013	2014
1. Loon- en prijsbijstelling tranche 2009	1 490	1 299	1 261	1 253	1 245	1 245
2. Inhuurtaakstelling motie Van Geel	- 132	- 173	- 217	- 217	- 217	- 217
3. Subsidietaakstelling motie Van Geel	- 60	- 60	- 60	- 60	- 60	- 60
4. Inhuurtaakstelling amendement Koopmans/Cramer	- 119					
5. Bedrijfsvoeringstaakstelling			- 21	- 21	- 21	- 21
6. Naar Justitie: St. Slachtofferhulp NL			- 225	- 225		
Overige mutaties	- 750	- 520	- 280			- 15
Totaal	429	546	458	730	947	932

- Ad 1. Dit betreft de toevoeging van de loon- en prijsbijstelling tranche 2009.
- Ad 2/3. Dit betreft het aandeel van dit artikel in de subsidie- en inhuurtaakstellingen, die onderdeel vormen van de dekkingsvoorstellen uit de motie Van Geel c.s. (Kamerstukken II, 2008–2009, 31 700 XII, nr. 10).
- Ad 4. Dit betreft het aandeel van dit artikel in de inhuurtaakstelling ingevolge het amendement van de leden Koopmans en Cramer (Kamerstukken II, 31 700 XII, nr. 50).
- Ad 5. Dit betreft het aandeel van dit artikel in de taakstelling versobering bedrijfsvoering.
- Ad 6. Dit betreft een overboeking naar het ministerie van Justitie als de bijdrage aan de Stichting Slachtofferhulp Nederland.

## Verdiepingshoofdstuk

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
<b>32 Optimale veiligheid in of a.g.v. mobiliteit</b>	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Stand ontwerpbegroting 2009	3 700	3 700	3 700	3 700	3 700	3 700
Amendementen						
1e suppletore wet 2009		400	700	700	700	700
Nieuwe mutaties		0	0	0	0	0
Stand ontwerpbegroting 2010	3 700	4 100	4 400	4 400	4 400	4 400

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

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
<b>33 Veiligheid gericht op de beheersing van veiligheidsrisico's</b>	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Stand ontwerpbegroting 2009	47 747	51 529	42 047	41 455	40 814	40 814
Amendementen						
1e suppletore wet 2009	5 498	5 191	2 896	2 769	3 098	2 793
Nieuwe mutaties	6 863	6 788	7 676	3 742	2 788	2 720
Stand ontwerpbegroting 2010	60 108	63 508	52 619	47 966	46 700	46 327

Specificatie amendementen en nieuwe mutaties (x € 1000)						
Uitgaven	2009	2010	2011	2012	2013	2014
1. Loonbijstelling tranche 2009	1 095	1 096	1 019	1 005	993	993
2. Prijsbijstelling tranche 2009	382	463	301	296	290	290
3. Inhuurtaakstelling motie Van Geel	- 232	- 307	- 385	- 385	- 385	- 385
4. Inhuurtaakstelling amendement Koopmans/Cramer	- 119					
5. Bedrijfsvoeringstaakstelling			- 41	- 41	- 41	- 41
6. DIET luchtvaart post toelating	3 360	1 800	1 800			
7. Luchthaven Bonaire en projectorganisatie Koninkrijk	400	1 700	3 100	1 000		
8. Inspectie Verkeer en Waterstaat	1 821	2 320	2 213	2 138	2 152	2 139
Diversen	156	- 284	- 331	- 271	- 221	- 276
Totaal	6 863	6 788	7 676	3 742	2 788	2 720

- Ad 1. Dit betreft de toevoeging van de loonbijstelling tranche 2009.
- Ad 2. Dit betreft de toevoeging van de prijsbijstelling tranche 2009.
- Ad 3. Dit betreft het aandeel van dit artikel in de inhuurtaakstelling, die onderdeel vormt van de dekkingsvoorstellen uit de motie Van Geel c.s. (Kamerstukken II, 2008-2009, 31 700 XII, nr. 10).
- Ad 4. Dit betreft het aandeel van dit artikel in de inhuurtaakstelling ingevolge het amendement van de leden Koopmans en Cramer (Kamerstukken II, 2008-2009, 31 700 XII, nr. 50).
- Ad 5. Dit betreft het aandeel van dit artikel in de taakstelling versobering bedrijfsvoering.
- Ad 6. Dit betreft de kosten van post toelating van luchtvaartbedrijven.
- Ad 7. Dit betreft het VenW-aandeel in de bijdrage aan de luchthaven van Bonaire en de kosten voor de projectorganisatie Koninkrijk.

## Verdiepingshoofdstuk

- Ad 8. Bij Voorjaarsnota is het structurele verschil tussen baten en lasten aangevuld. Deze mutatie betreft een verschuiving tussen met name de artikelen 33, 35 en 36 en betreft een aanpassing op de voorjaarsnotamutatie.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
33 Veiligheid gericht op de beheersing van veiligheidsrisico's	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Stand ontwerpbegroting 2009	0	0	0	0	0	0
Amendementen						
1e suppletore wet 2009						
Nieuwe mutaties	0	0	0	0	0	0
Stand ontwerpbegroting 2010	0	0	0	0	0	0

**34 Betrouwbare netwerken en acceptabele reistijd**

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
<b>34 Betrouwbare reistijden en netwerken</b>	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Stand ontwerpbegroting 2009	87 784	67 183	59 085	57 992	47 713	47 713
Amendement 31 700 XII, nr. 41, Roefs en Koopmans	- 10 000					
1e suppletore wet 2009	11 186	7 791	3 473	1 032	- 1 451	- 1 444
Nieuwe mutaties	- 5 110	- 5 363	- 1 773	- 1 792	- 1 976	- 1 976
Stand ontwerpbegroting 2010	83 860	69 611	60 785	57 232	44 286	44 293

Specificatie amendementen en nieuwe mutaties (x € 1000)						
Uitgaven	2009	2010	2011	2012	2013	2014
1. Loon- en prijsbijstelling tranche 2009	2 148	1 713	1 489	1 470	1 286	1 286
2. Inhuurtaakstelling motie Van Geel	- 432	- 571	- 713	- 713	- 713	- 713
3. Subsidietaakstelling motie Van Geel	- 43	- 43	- 43	- 43	- 43	- 43
4. Inhuurtaakstelling amendement Koopmans/Cramer	- 132					
5. Bedrijfsvoeringstaakstelling			- 44	- 44	- 44	- 44
6. Kasschuif met 2008	- 4 000	- 4 000				
Diversen	- 2 651	- 2 462	- 2 462	- 2 462	- 2 462	- 2 462
Totaal	- 5 110	- 5 363	- 1 773	- 1 792	- 1 976	- 1 976

- Ad 1. Dit betreft de toevoeging van de loon- en prijsbijstelling tranche 2009.
- Ad 2/3. Dit betreft het aandeel van dit artikel in de subsidie- en inhuurtaakstellingen, die onderdeel vormen van de dekkingsvoorstellen uit de motie Van Geel c.s. (Kamerstukken II, 2008–2009, 31 700, nr. 10).
- Ad 4. Dit betreft het aandeel van dit artikel in de inhuurtaakstelling ingevolge het amendement van de leden Koopmans en Cramer (Kamerstukken II, 31 700 XII, nr. 50).
- Ad 5. Dit betreft het aandeel van dit artikel in de taakstelling versobering bedrijfsvoering.
- Ad 6. Dit houdt verband met het terugdraaien van een kasschuif met het Infrastructuurfondsartikel 13 uit de begroting 2009 (Kamerstukken II, 2008–2009, 31 700 XII, nr. 2, blz. 155).



## Verdiepingshoofdstuk

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
<b>34 Betrouwbare reistijden en netwerken</b>	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Stand ontwerpbegroting 2009	98	98	98	98	98	98
Amendementen						
1e suppletore wet 2009						
Nieuwe mutaties	0	0	0	0	0	0
Stand ontwerpbegroting 2010	98	98	98	98	98	98

**35 Mainports en logistiek**

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
<b>35 Mainports en logistiek</b>	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Stand ontwerpbegroting 2009	69 578	59 949	56 328	52 240	52 477	52 477
Amendementen						
1e suppletore wet 2009	13 611	- 137	279	513	212	- 963
Nieuwe mutaties	1 803	565	567	- 3	- 514	971
Stand ontwerpbegroting 2010	84 992	60 377	57 174	52 750	52 175	52 485

Specificatie amendementen en nieuwe mutaties (x € 1000)						
Uitgaven	2009	2010	2011	2012	2013	2014
1. Loonbijstelling tranche 2009	1 481	1 455	1 383	1 382	1 381	1 381
2. Prijsbijstelling tranche 2009	498	341	306	235	240	240
3. Inhuurtaakstelling motie Van Geel	- 270	- 357	- 446	- 446	- 446	- 446
4. Subsidietaakstelling motie Van Geel	- 38	- 38	- 38	- 38	- 38	- 38
5. Inhuurtaakstelling amendement Koopmans/Cramer	- 160					
6. Bedrijfsvoeringstaakstelling			- 19	- 19	- 19	- 19
7. Inspectie Verkeer en Waterstaat	- 984	- 1 820	- 2 046	- 2 035	- 1 858	- 1 873
Diversen	1 276	984	1 427	918	226	1 726
Totaal	1 803	565	567	- 3	- 514	971

- Ad 1. Dit betreft de toevoeging van de loonbijstelling tranche 2009.
- Ad 2. Dit betreft de toevoeging van de prijsbijstelling tranche 2009.
- Ad 3/4. Dit betreft het aandeel van dit artikel in de subsidie- en inhuurtaakstellingen, die onderdeel vormen van de dekkingsvoorstellen uit de motie Van Geel c.s. (Kamerstukken II, 2008–2009, 31 700 XII, nr. 10).
- Ad 5. Dit betreft het aandeel van dit artikel in de inhuurtaakstelling ingevolge het amendement van de leden Koopmans en Cramer (Kamerstukken II, 2008–2009, 31 700 XII, nr. 50).
- Ad 6. Dit betreft het aandeel van dit artikel in de taakstelling versobering bedrijfsvoering.
- Ad 7. Bij Voorjaarsnota is het structurele verschil tussen baten en lasten aangevuld. Deze mutatie betreft een verschuiving tussen met name de artikelen 33, 35 en 36 en betreft een aanpassing op de voorjaarsnotamutatie.

## Verdiepingshoofdstuk

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
<b>35 Mainports en logistiek</b>	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Stand ontwerpbegroting 2009	11 276	5 526	5 526	5 526	5 526	5 526
Amendementen						
1e suppletore wet 2009						
Nieuwe mutaties	360	155	155	155	155	155
Stand ontwerpbegroting 2010	11 636	5 681	5 681	5 681	5 681	5 681

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1 000)						
Ontvangsten	2009	2010	2011	2012	2013	2014
1. Taakstelling Inspectie VenW	360	155	155	155	155	155
<b>Totaal</b>	360	155	155	155	155	155

Ad 1. In verband met de correctie op de taakstelling Inspectie VenW zijn er op dit artikel hogere ontvangsten.

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

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
36 Bewaken, waarborgen en verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving, gegeven de toename van mobiliteit	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Stand ontwerpbegroting 2009	107 945	90 396	50 507	37 409	25 162	24 704
Amendementen						
1e suppletore wet 2009	- 10 577	11 266	4 551	21 004	- 519	- 547
Nieuwe mutaties	7 850	13 729	10 908	4 517	1 743	- 236
Stand ontwerpbegroting 2010	105 218	115 391	65 966	62 930	26 386	23 921

Specificatie amendementen en nieuwe mutaties (x € 1000)						
Uitgaven	2009	2010	2011	2012	2013	2014
1. Loonbijstelling tranche 2009	139	138	122	121	121	121
2. Prijsbijstelling tranche 2009	1 676	1 318	759	485	231	223
3. Inhuurtaakstelling motie Van Geel	- 39	- 51	- 63	- 63	- 63	- 63
4. Subsidietaakstelling motie Van Geel	- 390	- 390	- 390	- 390	- 390	- 390
5. Inhuurtaakstelling amendement Koopmans/Cramer	- 14					
6. Bedrijfsvoeringstaakstelling			- 3	- 3	- 3	- 3
7. Auto van de Toekomst/Schoner en Zuiniger	6 000	10 000	7 500	4 500	2 000	
8. 2e tranche Het nieuwe rijden	1 000	3 000	3 000			
Diversen	- 522	- 286	- 17	- 133	- 153	- 124
Totaal	7 850	13 729	10 908	4 517	1 743	- 236

- Ad 1. Dit betreft de toevoeging van de loonbijstelling tranche 2009.
- Ad 2. Dit betreft de toevoeging van de prijsbijstelling tranche 2009.
- Ad 3/4. Dit betreft het aandeel van dit artikel in de subsidie- en inhuurtaakstellingen, die onderdeel vormen van de dekkingsvoorstellen uit de motie Van Geel c.s. (Kamerstukken II, 2008–2009, 31 700 XII, nr. 10).
- Ad 5. Dit betreft het aandeel van dit artikel in de inhuurtaakstelling ingevolge het amendement van de leden Koopmans en Cramer (Kamerstukken II, 2008–2009, 31 700 XII, nr. 50).
- Ad 6. Dit betreft het aandeel van dit artikel in de taakstelling versobering bedrijfsvoering.
- Ad 7. Voor de Auto van de Toekomst/Schoner en Zuiniger vinden er vanaf 2009 tot en met 2013 uitgaven plaats. Tegenover deze uitgaven staat een bijdrage uit het FES.

## Verdiepingshoofdstuk

- Ad 8. Dit betreft een deel van de in totaal € 7 mln. die in het kader van het Coalitieakkoord zijn toegevoegd aan deze begroting voor het programma Het Nieuwe Rijden.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
<b>36 Bewaken, waarborgen en verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving, gegeven de toename van mobiliteit</b>	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Stand ontwerpbegroting 2009	59 190	39 353	41 395	43 524	45 744	45 744
Amendementen						
1e suppletore wet 2009	1 068					
Nieuwe mutaties						
Stand ontwerpbegroting 2010	60 258	39 353	41 395	43 524	45 744	45 744

**37 Weer, klimaat, seismologie en ruimtevaart**

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
37 Weer, klimaat, seismologie en ruimtevaart	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Stand ontwerpbegroting 2009	44 445	42 979	49 459	45 853	46 867	46 867
Amendementen						
1e suppletore wet 2009	- 2 598	- 2 617	- 3 117	- 3 117	- 4 117	- 4 117
Nieuwe mutaties	2 140	3 271	3 655	3 038	4 480	4 512
Stand ontwerpbegroting 2010	43 987	43 633	49 997	45 774	47 230	47 262

Specificatie amendementen en nieuwe mutaties (x € 1 000)						
Uitgaven	2009	2010	2011	2012	2013	2014
1. Loonbijstelling tranche 2009	877	856	817	817	843	843
2. Prijsbijstelling tranche 2009	473	451	611	534	543	543
3. Subsidietaakstelling motie Van Geel	- 17	- 17	- 17	- 17	- 17	- 17
4. Huisvestingstaakstelling						- 25
5. Inhuurtaakstelling amendement Koopmans/Cramer	- 96					
6. Ruimtevaart					2 000	2 057
7. Aanpassing technische infrastructuur	1 198	2 105	2 198	1 658	1 065	1 065
Diversen	- 295	- 124	46	46	46	46
Totaal	2 140	3 271	3 655	3 038	4 480	4 512

- Ad 1. Dit betreft de toevoeging van de loonbijstelling tranche 2009.
- Ad 2. Dit betreft de toevoeging van de prijsbijstelling tranche 2009.
- Ad 3. Dit betreft het aandeel van dit artikel in de subsidietaakstelling, die onderdeel vormt van de dekkingsvoorstellen uit de motie Van Geel c.s. (Kamerstukken II, 2008–2009, 31 700 XII, nr. 10).
- Ad 4. Dit betreft het aandeel van dit artikel taakstelling op de huisvestingskosten.
- Ad 5. Dit betreft het aandeel van dit artikel in de inhuurtaakstelling ingevolge het amendement van de leden Koopmans en Cramer (Kamerstukken II, 2008–2009, 31 700 XII, nr. 50).
- Ad 6. Dit een aanpassing van de contributie aan EUMETSAT ten behoeve van de voortzetting van de door deze organisatie uit te voeren programma's waar VenW in bijdraagt.
- Ad 7. Dit betreft gelden die noodzakelijk zijn om zowel de technische infrastructuur (gebouwen, ruimtes) als de functionaliteit (data-inwinning, productie, archivering, verspreiding en monitoring) toekomstbestendig te maken en te houden.

## Verdiepingshoofdstuk

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
<b>37 Weer, klimaat,seismologie en ruimtevaart</b>	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Stand ontwerpbegroting 2009	454	454	454	454	454	454
Amendementen						
1e suppletore wet 2009						
Nieuwe mutaties	- 454	- 454	- 454	- 454	- 454	- 454
Stand ontwerpbegroting 2009	0	0	0	0	0	0

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1 000)						
Ontvangsten	2009	2010	2011	2012	2013	2014
1. Ruimtevaartontvangsten	- 454	- 454	- 454	- 45 4	- 454	- 454
<b>Totaal</b>	<b>- 454</b>	<b>- 454</b>	<b>- 454</b>	<b>- 454</b>	<b>- 454</b>	<b>- 454</b>

- Ad 1. De geraamde verrekeningen uit voorgaande jaren (van budgetoverschotten ESA, Eumetsat en de diverse andere ruimtevaartprogramma's) zijn, evenals de ruimtevaartuitgaven, in het agentschap ondergebracht.

Verdiepingshoofdstuk

**Artikel 39 Bijdrage IF en BDU**

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
<b>39 Bijdrage IF en BDU</b>	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Stand ontwerpbegroting 2009	8 073 770	8 534 634	8 021 094	8 261 218	8 099 183	8 301 496
Amendement 31 700 XII, nr. 41, Roefs en Koopmans	10 000					
Amendement 31 700 XII, nr. 50, Koopmans en Cramer	5 000					
1e suppletore wet 2009	30 874	322 314	27 843	- 2 670	- 105 000	- 75 000
Nieuwe mutaties	211 254	187 836	28 298	423 737	75 134	- 81 777
Stand ontwerpbegroting 2010	8 330 898	9 044 784	8 077 235	8 682 285	8 069 317	8 144 719

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1000)							
Uitgaven	artikel	2009	2010	2011	2012	2013	2014
<b>39.01 Bijdrage IF</b>		<b>75 890</b>	<b>- 2 868</b>	<b>- 77 372</b>	<b>318 784</b>	<b>19 972</b>	<b>- 137 150</b>
1. Loon- en prijsbijstelling IF tranche 2009	div.	171 470	182 771	169 935	171 792	171 572	186 577
2. Inhuurtaakstelling amendement Koopmans/Cramer	div.	- 3 694					
3. Bedrijfsvoeringstaakstelling	div.			- 6 099	- 6 099	- 6 099	- 6 099
4. PMR (prijscompensatie)	16			6 707	6 576		
5. Bijdrage VenW aan rijksbrede problematiek	div.		- 36 100	- 174 000	- 174 000	- 174 000	- 174 000
6. Van VROM: geluidsaneringsoperatie	12 en 13		7 160	7 160	7 160	7 160	7 160
7. Amendement Cramer (quick-scan)	14		- 10 000				
8. Kasschuif algemene middelen	12				400 000	78 000	- 100 000
9. GIS	12	20 647	- 8 563	- 5 138	- 6 637	- 309	
10. Naar MinFin: WST	12		- 47 560	- 47 560	- 47 560	- 47 560	- 43 017
11. Enveloppe innovatie deltatechnologie	11		5 107	9 727	9 727		
12. Enveloppe OV: Ketenversterking, 3e tranche	14		5 107	5 107			
13. Enveloppe OV: kwaliteit NSP	13		10 214	14 834	19 940		
14. Enveloppe Kust & Water: res. nieuw proj. HWB	11		15 321	8 995	8 995	8 508	8 508
15. Actieprogramma ROV	14	- 78 665	- 121 335	- 50 000	- 50 000		
16. Naar Economische Zaken (Zuiderzeelijn)	14	- 5 000	- 5 000	- 5 000	- 15 000	- 15 000	- 15 000
17. Naar VROM (uitv.convenant DSM)	18	- 24 000					
18. Naar EZ (innovatieprogramma logistiek)	12		- 2 850	- 3 640	- 4 410	- 1 600	
19. Naar EZ (ontwikkeling logistiek Park Moerdijk)	12	- 5 000					
Diversen	div.	132	2 860	- 8 400	- 1 700	- 700	- 1 279
<b>39.02 BDU</b>		<b>135 364</b>	<b>190 704</b>	<b>105 670</b>	<b>104 953</b>	<b>55 162</b>	<b>55 373</b>
1. Loon- en prijsbijstelling BDU tranche 2009		54 299	56 969	53 270	52 553	52 762	52 973
2. Amendement Cramer: quick-scan			10 000				
3. Actieprogramma ROV		78 665	121 335	50 000	50 000		
4. SunIJ-Lijn		2 400	2 400	2 400	2 400	2 400	2 400
<b>Totaal</b>		<b>211 254</b>	<b>187 836</b>	<b>28 298</b>	<b>423 737</b>	<b>75 134</b>	<b>- 81 777</b>



**39.01**

- Ad 1. Dit betreft de toevoeging van de loon- en prijsbijstelling tranche 2009.
- Ad 2. Dit betreft het aandeel van het Infrastructuurfonds in de inhuurtaakstelling ingevolge het amendement van de leden Koopmans en Cramer (Kamerstukken II, 2008–2009, 31 700 XII, nr. 50).
- Ad 3. Dit betreft het aandeel van het Infrastructuurfonds in de versobering van de bedrijfsvoering.
- Ad 4. Dit betreft de toevoeging van de prijsbijstelling PMR.
- Ad 5. Dit betreft het pro-rato aandeel van VenW in de rijksbrede uitvoeringsproblematiek (1,3 mrd. vanaf 2010) en de bijdrage van VenW in de invulling van de tekortreductie van 1,8 mrd. vanaf 2011 (Kamerstukken II 2008–2009, 31 700 IXA, nr. 6).
- Ad 6. Dit betreft de overboeking van geluidsmiddelen van het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer naar VenW in het kader van het geluidsaneringsprogramma.
- Ad 7. Via de BDU wordt de € 10 mln. uit het amendement Cramer (op de Voorjaarsnota 2008) beschikbaar gesteld. Deze bijdrage is tevens beschreven als onderdeel van de € 90 mln. voor quick-scans gedecentraliseerde spoorlijnen in de Mobiliteitsaanpak. Zie Ad 3 onder 39.02.
- Ad 8. Een kasschuif via de algemene middelen vanuit latere jaren naar 2012/2013 ten behoeve van het hoofdwegenprogramma.
- Ad 9. Om de onbestede gelden voor het GIS-programma te behouden zijn deze via artikel 40 in afwachting van de definitieve compensatie, bij Voorjaarsnota 2009 naar latere jaren overgeboekt. Met deze boeking wordt de tijdelijke compensatie op artikel 40 verlegd naar de definitieve invulling op het Infrastructuurfonds.
- Ad 10. Dit betreft een overheveling van de exploitatiebijdragen Westerscheldetunnel naar het ministerie van Financiën in het kader van de overdracht aan de Provincie Zeeland.
- Ad 11. Dit betreft het opvragen van coalitieakkoordenvoloppen aangaande de innovatie deltatechnologie (Pijler 2). Dit is onderdeel van de maatschappelijke innovatie agenda Water die VenW in het kader van het kabinetsproject Nederland Ondernemend Innovatieland heeft opgesteld. Op de bedragen is het aandeel in de structurele korting op de coalitieakkoordenvoloppen op de Aanvullende post, tranche 2011, in mindering gebracht.
- Ad 12. Dit betreft het toevoegen van de gelden uit de coalitieakkoord-enveloppe OV voor het onderdeel ketenversterking quick wins gekoppeld aan 5%. Op de bedragen is het aandeel in de

## *Verdiepingshoofdstuk*

structurele korting op de coalitieakkoordenvoloppen op de Aanvullende post, tranche 2011, in mindering gebracht.

- Ad 13. Dit betreft het toevoegen van de gelden uit de coalitieakkoord-enveloppe OV voor het onderdeel NSP-kwaliteit. Op de bedragen is het aandeel in de structurele korting op de coalitieakkoordenvoloppen op de Aanvullende post, tranche 2011, in mindering gebracht.
- Ad 14. Dit betreft het opvragen van coalitieakkoordenvoloppen aangaande een reservering nieuwe projecten hoogwater-beschermingsprogramma. Op de bedragen is het aandeel in de structurele korting op de coalitieakkoordenvoloppen op de Aanvullende post, tranche 2011, in mindering gebracht.
- Ad 15. Het Kabinet stelt maximaal € 500 mln. beschikbaar voor regionale OV-projecten (Mobiliteitsaanpak; actieprogramma regionaal OV). Hiervan is € 300 mln. gedekt uit de beschikbare middelen voor regionale en lokale projecten. Deze middelen worden nu via de BDU beschikbaar gesteld. De overige € 200 mln. wordt gedekt uit de gereserveerde gelden voor de enveloppe OV. De betrokken regionale overheden zullen de projecten voor vijftig procent cofinancieren zodat totaal € 1 mrd. beschikbaar is voor verbeteringen in het regionale OV.
- Ad 16. Dit betreft een overboeking in het kader van het Regio Specifiek Pakket voor Noord-Nederland (RSP-ZZL) om de uitgaven voor het ruimtelijk economisch programma op de begroting van het ministerie van Economische Zaken te kunnen verantwoorden.
- Ad 17. Het betreft een overboeking naar het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke ordening en Milieubeheer in verband met de uitvoering van het convenant met DSM over het stopzetten van de ammoniakstromen tussen Geleen en IJmuiden.
- Ad 18. Het betreft een overboeking naar het ministerie van Economische Zaken. Het is het aandeel van Verkeer en Waterstaat in het innovatieprogramma logistiek.
- Ad 19. Het betreft een overboeking naar het ministerie van Economische Zaken voor de ontwikkeling logistiek Park Moerdijk.

### **39.02**

- Ad 1. Dit betreft de toevoeging van de loon- en prijsbijstelling voor de BDU, tranche 2009.
- Ad 2. Via de BDU wordt de € 10 mln. uit het amendement Cramer (Kamerstukken II, 2007–2008, 31 474 XII, nr. 10) (op de Voorjaarsnota 2008) beschikbaar gesteld. Deze bijdrage is tevens beschreven als onderdeel van de € 90 mln. voor quick-scans gedecentraliseerde spoorlijnen in de Mobiliteitsaanpak.
- Ad 3. Het Kabinet stelt maximaal € 500 mln. beschikbaar voor regionale OV-projecten (Mobiliteitsaanpak; actieprogramma regionaal OV). Hiervan is € 300 mln. gedekt uit de beschikbare middelen voor regionale en lokale projecten. Deze middelen

### *Verdiepingshoofdstuk*

worden nu via de BDU beschikbaar gesteld. De overige € 200 mln. wordt gedekt uit de gereserveerde gelden voor de enveloppe OV. De betrokken regionale overheden zullen de projecten voor vijftig procent cofinancieren zodat totaal € 1 mrd. beschikbaar is voor verbeteringen in het regionale OV.

Ad 4. Dit betreft een overboeking uit artikel 34 in het kader van de SunJ-lijn.

**40 Nominaal en onvoorzien**

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
40 Nominaal en onvoorzien	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Stand ontwerpbegroting 2009	1 116	- 8 544	1 344	1 220	13 221	7 221
Mutatie NvW 2009 (31 700 XII, nr. 43)	- 3 412	- 4 300	- 5 209	- 5 209	- 5 209	- 5 209
Amendement 31 700 XII, nr. 50 Koopmans en Cramer	- 5 000					
1e suppletore wet 2009	265 269	248 605	234 186	233 476	234 361	259 877
Nieuwe mutaties	- 260 062	- 250 287	- 232 625	- 240 963	- 259 168	- 279 604
Stand ontwerpbegroting 2010	- 2 089	- 14 526	- 2 304	- 11 476	- 16 795	- 17 715

Specificatie amendementen en nieuwe mutaties (x € 1 000)						
Uitgaven	2009	2010	2011	2012	2013	2014
1. Loonbijstelling tranche 2009	- 82 039	- 83 098	- 80 930	- 82 117	- 83 701	- 81 659
2. Prijsbijstelling tranche 2009	- 162 583	- 174 070	- 158 394	- 157 996	- 155 969	- 173 218
3. Inhuurtaakstelling motie Van Geel	2 747	3 635	4 544	4 544	4 544	4 544
Subsidietaakstelling motie Van Geel	665	665	665	665	665	665
4. Inhuurtaakstelling amendement Koopmans/Cramer	5 000					
5. Bedrijfsvoeringstaakstelling			- 6 700	- 6 700	- 6 700	- 6 700
Bedrijfsvoeringstaakstelling			6 700	6 700	6 700	6 700
6. Taakstelling arbeidsproductiviteit				- 8 099	- 16 097	- 16 097
7. GIS	- 20 647	8 563	5 138	6 637	309	
8. Taakstelling bedrijfsvoering		- 310	- 2 167	- 4 197	- 8 990	- 12 409
Overige mutaties	- 3 205	- 5 672	- 1 481	- 400	71	- 1 430
<b>Totaal</b>	<b>- 260 062</b>	<b>- 250 287</b>	<b>- 232 625</b>	<b>- 240 963</b>	<b>- 259 168</b>	<b>- 279 604</b>

- Ad 1. Dit betreft de verdeling van de bij de eerste suppletore begroting over 2009 (Voorjaarsnota) toegevoegde loonbijstelling over de loongevoelige artikelen.
- Ad 2. Dit betreft de verdeling van de bij de eerste suppletore begroting over 2009 (Voorjaarsnota) toegevoegde prijsbijstelling over de prijsgevoelige artikelen.
- Ad 3. Dit betreft de verdeling van de bij de eerste suppletore begroting over 2009 (Voorjaarsnota) geparkeerd bedrag subsidie-en inhuurtaakstellingen, die onderdeel vormen van de dekkingsvoorstellen uit de motie Van Geel c.s. (Kamerstukken II, 2008-2009, 31 700 XII, nr. 10).
- Ad 4. Dit betreft de verdeling van het bij de eerste suppletore begroting over 2009 (Voorjaarsnota) geparkeerd bedrag

## *Verdiepingshoofdstuk*

inhuurtaakstelling op dit artikel ingevolge het amendement van de leden Koopmans en Cramer (Kamerstukken II, 2008–2009, 31 700 XII, nr. 50).

- Ad 5. Dit betreft de taakstelling versoering bedrijfsvoering, die verdeeld wordt over de diverse artikelen.
- Ad 6. De taakstelling arbeidsproductiviteit wordt op dit artikel geparkeerd. De verdeling van de bedragen zal bij de begrotingsvoorbereiding 2011 plaatsvinden.
- Ad 7. Om de onbestede gelden voor het GIS-programma te behouden zijn deze via artikel 40 in afwachting van de definitieve compensatie bij Voorjaarsnota 2009 naar latere jaren overgeboekt. Met deze boeking wordt de tijdelijke compensatie op artikel 40 verlegd naar de definitieve invulling op het Infrastructuurfonds.
- Ad 8. Dit betreft de inboeking van de taakstelling bedrijfsvoering. De concrete invulling zal bij de begrotingsvoorbereiding 2011 plaatsvinden.

**41 Ondersteuning functioneren Verkeer en Waterstaat**

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
<b>41 Ondersteuning functioneren VenW</b>	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Stand ontwerpbegroting 2009	228 054	222 206	211 652	219 089	219 731	219 731
Amendementen						
1e suppletore wet 2009	18 664	2 405	1 539	1 479	1 066	406
Nieuwe mutaties	11 245	4 495	4 191	1 418	4	- 495
Stand ontwerpbegroting 2010	257 963	229 106	217 382	221 986	220 801	219 642

Specificatie amendementen en nieuwe mutaties (x € 1000)						
Uitgaven	2009	2010	2011	2012	2013	2014
1. Loonbijstelling tranche 2009	4 846	4 683	4 646	4 639	4 621	4 620
2. Prijsbijstelling tranche 2009	1 854	1 826	1 666	1 800	1 811	1 811
3. Inhuurtaakstelling motie Van Geel	- 1 436	- 1 904	- 2 380	- 2 380	- 2 380	- 2 380
4. Subsidietaakstelling motie Van Geel	- 41	- 41	- 41	- 41	- 41	- 41
5. Inhuurtaakstelling amendement Koopmans/Cramer	- 533					
6. Bedrijfsvoeringstaakstelling			- 420	- 420	- 420	- 420
7. Huisvestingstaakstelling						- 141
8. Overboeking van SZW	3 835	5 500	5 333	5 275	5 275	5 275
9. Overboeking van VWS	2 222					
10. Flankerend beleid	- 1 364					
11. Overboeking vlieggkosten Koninklijk Huis		- 983	- 983	- 983	- 983	- 983
11. Overboeking functionele kosten Koninklijk Huis		- 5 807	- 5 807	- 5 807	- 5 807	- 5 807
Diversen	1 862	1 221	2 177	- 665	- 2 072	- 2 429
Totaal	11 245	4 495	4 191	1 418	4	- 495

- Ad 1. Dit betreft de toevoeging van de loonbijstelling tranche 2009.
- Ad 2. Dit betreft de toevoeging van de prijsbijstelling tranche 2009.
- Ad 3/4. Dit betreft het aandeel van dit artikel in de subsidie- en inhuurtaakstellingen, die onderdeel vormen van de dekkingsvoorstellen uit de motie Van Geel c.s. (Kamerstukken II, 2008–2009, 31 700 XII, nr. 10).
- Ad 5. Dit betreft het aandeel van dit artikel in de inhuurtaakstelling ingevolge het amendement van de leden Koopmans en Cramer (Kamerstukken II, 2008–2009, 31 700 XII, nr. 50).
- Ad 6. Dit betreft het aandeel van dit artikel in de taakstelling versobering bedrijfsvoering.
- Ad 7. Dit betreft het aandeel van dit artikel in de taakstelling op de huisvestingskosten.

## Verdiepingshoofdstuk

- Ad 8. Deze mutatie houdt verband met de overdracht van personele budgetten, formatie en inhuurplafond (in het kader van de ICT-dienstverlening) door het ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid.
- Ad 9. Door het ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport worden begrotingsgelden overgeboekt voor de tweede termijn van de kosten van de Dienstverleningsovereenkomst, transitiekosten en de tweede termijn inhuurbudget.
- Ad 10. In de Voorjaarsnota 2009 is door het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties een bedrag voor sociaal flankerend beleid aan de begroting van Verkeer en Waterstaat toegevoegd. Het bedrag is toen tijdelijk op artikel 41 geparkeerd. Nu vindt er een verdeling plaats binnen de begroting van Verkeer en Waterstaat.
- Ad 11. Omdat met ingang van 2010 de uitgaven voor het Koninklijk Huis op de begroting I De Koning zullen worden verantwoord, worden de budgetten voor de vlieggkosten van leden van het Koninklijk Huis en de functionele kosten Koninklijk Huis overgeboekt naar het ministerie van Algemene Zaken.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1 000)						
<b>41 Ondersteuning functioneren VenW</b>	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Stand ontwerpbegroting 2009	15 085	5 093	4 093	4 551	3 093	3 093
Amendementen						
1e suppletore wet 2009	25 925	6 484				
Nieuwe mutaties	6 000	10 533	8 033	5 033	2 533	533
Stand ontwerpbegroting 2010	47 010	22 110	12 126	9 584	5 626	3 626

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1 000)						
Ontvangsten	2009	2010	2011	2012	2013	2014
1. Ontvangsten FES (Auto van de toekomst)	6 000	10 000	7 500	4 500	2 000	
Diversen		533	533	533	533	533
<b>Totaal</b>	6 000	10 533	8 033	5 033	2 533	533

- Ad 1. Voor de Auto van de Toekomst/Schoner en Zuiniger worden vanaf de jaren 2009 tot en met 2013 uitgaven verricht waar een bijdrage uit het FES tegenover staat.

## 6. BIJLAGE

### 6.1 Bijlage moties en toezeggingen

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
De motie Van Heteren c.s. 27 801, nr. 31 over de resultaatverplichting met betrekking tot het plaatsgebonden risico voor kwetsbare objecten (voortouw VenW)	VAO Externe veiligheid en ketenstudies dd 6-4-2005	Deze motie verzoekt de regering een reservepakket van maatregelen te presenteren voor het geval vrijwillige medewerking van het bedrijfsleven onvoldoende zou zijn om aan de resultaatverplichting plaatsgebonden risico van 10-6 per jaar voor kwetsbare objecten te voldoen. In de brief van 4 december 2008 (kamerstuknummer 30 373-27) is aangegeven dat deze norm als risicoplafond voor het vervoer in de Basisnetregelgeving opgenomen zal worden. In het bij deze brief gevoegde concept ontwerp Besluit transportroutes externe veiligheid (Btev) is deze norm daarom als grenswaarde voor nieuwe kwetsbare objecten opgenomen. In de brief is tevens aangegeven dat deze norm ook voor bestaande kwetsbare objecten zal gaan gelden, tenzij dit niet haalbaar of betaalbaar is. Implementatie van de motie zal uiteindelijk plaatsvinden in de Basisnetregelgeving die medio 2010 aan de Kamer zal worden aangeboden en naar verwachting medio 2011 in werking zal treden. De motie wordt met ingang van het NS vervoerplan 2010 afgerond. In het NS vervoerplan 2009 is de indicator reizigerspunctualiteit, waar NS in overleg met de consumentenorganisaties aan heeft gewerkt, opgenomen. Gedurende 2009 zal met deze indicator ervaring worden opgedaan. Als de indicator voldoet aan de verwachtingen van NS en consumentenorganisaties zal deze worden voorzien van een grenswaarde en worden toegevoegd aan de set indicatoren als onderdeel van het vervoerplan 2010.
30 800 XII-22 Motie Van Hijum/Dijksma: verzoekt de regering om in overleg met de NS een set prestatie-indicatoren en kwaliteitsnormen te ontwikkelen die aansluit bij de behoefte van de reiziger om zo snel mogelijk «van deur tot deur» te worden vervoerd, en deze indicatoren en normen te vertalen naar afspraken in de vervoerplannen en de vervoerconcessie	Begrotingsbehandeling dd 30/10/06	
De motie Mastwijk/Dijksma over verlenging van de looptijd van de personeelsparagraaf 24 036, nr. 315	Stemmingen moties VAO Aanbestedingen openbaar vervoer dd 30-06-2005	Tijdens de behandeling is de Tweede Kamer op 10 februari 2009 akkoord gegaan met een permanente status voor de personeelsparagraaf in de Wet personenvervoer 2000 (H2, § 4 art. 36-40). Deze paragraaf beschermt de arbeidsvoorwaarden van herleidbaar personeel van OV-bedrijven bij de overgang van concessies. De Eerste Kamer heeft aanvullende vragen gesteld. Deze zullen binnenkort beantwoord worden.
De motie Van Heteren c.s. 27 801, nr. 33 over het anticiperen in het externe veiligheidsbeleid op internationale vervoersontwikkelingen (Voortouw VenW)	VAO Externe veiligheid en ketenstudies dd 6-4-2005	Rijk, provincies, gemeenten en bedrijfsleven werken samen aan een Basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. De ontwerpen voor de Basisnetten Weg en Water zijn bij brief van 4 december 2008 (kamerstuknummer 30 373-27) aan de Tweede Kamer aangeboden. Die ontwerpen zijn zodanig vormgegeven dat ook het in de toekomst verwachte internationale vervoer binnen de in het Basisnet gedefinieerde risicoplafonds voor het vervoer, kan worden afgewikkeld. Dat is ook de ambitie voor de vormgeving van het Basisnet Spoor waarvan het ontwerp eind 2009 naar verwachting aan de Tweede Kamer zal worden aangeboden.



Bijlage moties en toezeggingen

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
Motie van de leden Hessels en Hofstra 29 579, nr. 14 (was nr. 11) niet overgaan tot reactivering van het historisch tracé van de IJzeren Rijn, voordat de in het ontwerp-tracébesluit omschreven aanpassingen aan het tracé zijn gerealiseerd	Plenair debat Verdrag IJzeren Rijn dd 16-11-2004	De motie kan pas als afgehandeld beschouwd worden als de feitelijke moderniseringswerkzaamheden aan de IJzeren Rijn in uitvoering zijn; volgens de huidige planning zal dat rond de jaren 2010–2012 starten.
De motie Hofstra/Dijkma 22 026, nr. 231 over een actualisatie van de treinbediening in hoofdlijnen	VAO HSL-Zuid dd 28-04-2005	Door de afspraken tussen Nederland en België inzake de bediening van Den Haag en Breda met de HSL-Zuid uit maart 2005 moeten de contractuele afspraken tussen de Staat en HSA worden aangepast. Deze aanpassing kan plaatsvinden nadat HSA en de NMBS hun samenwerkingsovereenkomst hebben gesloten. De totstandkoming van deze overeenkomst is meermalen vertraagd wat heeft geleid tot interventies van de minister van VenW bij zijn Belgische collega's. Deze zomer staat een volgend gesprek met de Belgische minister gepland. Als de samenwerkingsovereenkomst is gesloten kan de aanpassing van de concessieovereenkomst (of omgezette concessie) plaatsvinden.
31 305-106 motie Koopmans/Cramer verzoekt de regering om opnieuw onderzoek te verrichten naar de aanleg van een hogesnelheidslijn tussen Utrecht, Arnhem en Oberhausen voor de periode 2020–2028	Notaoverleg Mobiliteitsaanpak dd 16/02/09	Eerst wordt de mogelijke verlenging van het MIRT tot 2028 afgewacht. Als deze verlenging tot stand komt, wordt het gevraagde onderzoek uitgevoerd.
De motie Dijkma c.s. 22 026, nr. 228 verzoekt duidelijkheid over de uitwerking van de overeenkomst tussen HSA en de NMBS teneinde er goedkeuring aan te kunnen geven	VAO HSL-Zuid dd 28-04-2005	De afspraken tussen Nederland en België inzake de bediening van Den Haag en Breda met de HSL-Zuid uit maart 2005 moeten door de beide vervoerders HSA en NMBS worden uitgewerkt in de samenwerkingsovereenkomst tussen deze partijen. De totstandkoming van deze overeenkomst is meermalen vertraagd wat heeft geleid tot interventies van de minister van VenW bij zijn Belgische collega's. Deze zomer staat een volgend gesprek met de Belgische minister gepland. Als de samenwerkingsovereenkomst is gesloten zal deze voor instemming aan de Kamer worden gezonden.
De motie Van Hijum c.s. 22 026, nr. 224 over het onthouden van goedkeuring aan het vervoerplan van de NS	VAO HSL-Zuid dd 28-04-2005	In het AO over de dienstregeling van 21 juni 2006 is aangegeven dat de nieuwe dienstregeling gefaseerd wordt ingevoerd tussen 2007 en 2009. De bestaande binnenlandse conventionele lijnen blijven parallel aan de HSL bestaan. De NS verwacht dat de HSA-treinen geleidelijk alle reizigers van de Oude Lijn naar zich toe zullen trekken. Tijdens het AO inzake het vervoerplan 2007 van NS van 21 maart 2007 is aangegeven dat alleen kan worden ingestemd met eventuele voorstellen van NS om de dienstregeling op de bestaande conventionele lijnen te herzien als NS heeft aangetoond dat de vraag op deze lijnen genoeg is verdwenen. Gezien de ontwikkelingen en de latere start van het HSL-vervoer, verschuift ook de tijdscope van deze motie mee.
31 305-132 motie Koopmans c.s. over vasthouden aan de peildatum van 1 januari 2007 voor de compensatie van provinciale opcenten	Debat Kilometerheffing dd 22/04/09	De reactie van het Kabinet wordt meegenomen bij de Wet Kilometerprijs die na de zomer ingediend zal worden.

Bijlage moties en toezeggingen

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
31 305-134 motie Roefs c.s. over halen milieudoelstellingen voor uitvoering van de versnelde bouwprojecten	Debat Kilometerheffing dd 22/04/09	Er zijn diverse vragen gesteld over NSL tijdens het debat van 17 juni 2009. Deze zijn vervolgens schriftelijk beantwoord. De lijn die is aangehouden, is dat de acht maanden verschuiving in de planning nauwelijks effect heeft op het NSL. Bij de berekening is uitgegaan van het Rijksbeleid uit de Nota Mobiliteit dat er naar streeft vanaf 2012 «Anders Betalen voor Mobiliteit» in te voeren. In VGR 3 zal worden aangegeven welke planning wordt aangehouden. Aan de hand daarvan – samen met de vaststelling van de tarieven – kan worden ingeschat wat de gevolgen zijn voor de milieudoelstellingen. Met VGR-3 gaat de planning naar de Tweede Kamer. Naar aanleiding daarvan wordt verder bekeken hoe om te gaan met NSL.
23 645-167 (was: 23 645-165) motie Roefs cs. verzoekt de regering om de openbare aanbesteding van het OV voor de G4 niet langer te verplichten, en dit in de WP2000 te wijzigingen	VAO Stads- en streekvervoer dd 05/07/07	In de brief aan de Kamer van 7 september 2007 (kamerstuknummer 30 421-17) heeft de staatssecretaris voorgesteld om de stadsregio's de mogelijkheid te geven te kiezen voor aanbesteding of inbesteding, daardoor is de wijziging van de Wp2000 noodzakelijk. De wetwijziging gebeurt in samenhang met wijzigingen als gevolg van de Europese PSO-verordening en andere verbeteringen van de Wet.
29 385-29 motie Cramer/Roefs over het vereiste inpassingsniveau van infrastructuur in relatie tot de omgeving	Notaoverleg Commissie Elverding dd 09/06/08	Dit wordt onderzocht in het kader van het Actieplan «Sneller en Beter» dat op 2 oktober 2008 aan de Tweede Kamer is gestuurd (kamerstuk 29 385-41). In het eerstvolgende Algemeen Overleg over het Actieplan en de Wetgevingsnota zal de voortgang van deze actie inhoudelijk kunnen worden toegelicht.
31 700A-45 motie van de leden Cramer en Roefs verzoekt de regering in overleg te gaan met de provincie om deze kwaliteits-sprong (kort inhaalspoor en plaatsen wissel tussen Leeuwarden en Sneek) te halen, onder voorwaarde van een minimaal gelijke bijdrage van de provincie, en de Kamer binnen een halfjaar te informeren over de resultaten	Notaoverleg MIRT dd 15/12/08	De maatregelen op de spoorlijn Leeuwarden-Sneek zijn naar aanleiding van de motie meegenomen bij het vervolgonderzoek van ProRail naar de Quick wins en andere kortetermijnmaatregelen, die voortvloeien uit de quick scan op gedecentraliseerde spoorlijnen. Overleg met Fryslân heeft plaatsgevonden in het Bestuurlijk Overleg MIRT van 18 mei 2009. In het BO MIRT is de afspraak gemaakt zowel het dubbelspoor Sneek Noord, als de snelheidsverhoging Mantgum-Sneek te realiseren en de maatregelen binnen een taakstellend budget 50/50 te financieren. De Staatssecretaris heeft daarbij het voorbehoud gemaakt van het voldoen aan de FES-toets.
31 700A-103 motie Vendrik over meenemen van «De kracht van Utrecht» als volwaardig alternatief	VAO MIRT dd 30/06/09	Betreft recente motie, nog geen actuele stand van zaken bekend.

## Bijlage moties en toezeggingen

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
31 305-108 (gewijzigd, wordt nr. 119) motie Roefs/Cramer verzoekt de regering om de mobiliteitsladder, ook bekend als de zevensprong van Verdaas, te verankeren in de Tracéwet	Notaoverleg Mobiliteitsaanpak dd 16/02/09	De motie is een ondersteuning van het beleid. De elementen zoals opgenomen in de mobiliteitsladder/zevensprong van Verdaas passen bij de verkenning van mobiliteitsvraagstukken zoals die nu wordt ingericht in het kader van de Sneller en Beter aanpak, conform het gedachtegoed van de Commissie Elverding. In de binnenkort aan de Kamer toe te zenden wetgevingsnota en de daaruit voortvloeiende voorgenomen wijziging van de Tracéwet zal hierop worden teruggekomen. Het is van belang, zoals de minister reeds heeft aangegeven tijdens het overleg over de MobiliteitsAanpak, dat de zevensprong van Verdaas een belangrijke rol speelt bij besluitvorming over infrastructurele projecten. Onderzocht zal worden op welke wijze dit via wettelijke verankering in de Tracéwet zelf kan plaatsvinden.
25 910-72 motie Roemer, verzoekt de regering om met voorstellen te komen voor een beter meldpunt en afhandeling van klachten over taxi's	VAO Taxibeleid dd 16/10/07	De Toekomstvisie Taxi is op 26 juni 2008 aan de Kamer aangeboden (kamerstuknummer 31 521-1). Daarin staat dat de staatssecretaris voor de straattaxi wil komen tot een nieuw meldpunt voor klachten. In overleg met taxibranche en consumentenorganisaties worden voorstellen uitgewerkt. De opzet nieuwe klachtenregeling sturen we voor de zomer 2009 naar de Kamer.
31 200XII-47 motie Roefs c.s. verzoekt de regering om de planstudie A1 tussen knooppunt Beekbergen en Deventer te hervatten, daarbij ook het deel van de A1 tussen Deventer tot en met knooppunt Azeloo te betrekken, en het meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport hierop aan te passen	Begrotingsbehandeling VenW dd 06/12/07	Voor de korte termijn worden benuttingsmaatregelen op de A1 uitgevoerd (€ 12,1 mln. waarvan de regio € 5,1 mln. betaalt) en uitvoering gegeven aan kunstwerken bij Beekbergen (€ 22 mln.). De (regionale) verkenning (Beekbergen–Azelo) wordt afgerond en kan tijdens het BO Oost voorjaar 2010 (in samenhang met de MIRT gebiedsgerichte verkenning A1 zone) als basis dienen voor een te starten planstudie, mits er een bestuurlijk voorkeursalternatief en zicht op financiering is.
31 305-114 motie Cramer/Koopmans verzoekt de regering een integraal onderzoek te doen voor het complete spoorstelsel (infrastructuur, beveiliging en treinen) naar mogelijkheden voor verdere energiebesparingen, inclusief een kosten-batenanalyse	Notaoverleg Mobiliteitsaanpak dd 16/02/09	ProRail stelt een energiebeleidsplan op waarin gevraagde onderwerpen aan de orde komen. In de zomer van 2009 heeft ProRail dit energieplan gereed.
31 305-115 motie Madlener verzoekt de regering de file-top 50 als leidraad te gaan gebruiken voor de fileaanpak en per filetraject een plan van aanpak op te stellen	Notaoverleg Mobiliteitsaanpak dd 16/02/09	Conform bespreking met de Tweede Kamer zal in het eerstvolgende MIRT projectenboek bij de verschillende wegenprojecten (indien van toepassing) worden aangegeven welk rangnummer het desbetreffende project heeft in de file top 50. Planning is prinsjesdag 2009.
31 305-117 motie Vendrik cs. spreekt uit dat de vergesvorderde plannen om een tram te laten rijden in Maastricht en Nijmegen en tussen zwolle en Kampen waar mogelijk door het Rijk gesteund dienen te worden	Notaoverleg Mobiliteitsaanpak dd 16/02/09	Deze motie wordt betrokken bij de visie regionaal OV, die in de zomer van 2010 gereed is.

Bijlage moties en toezeggingen

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
31 305-116 motie Madlener/Koopmans verzoekt de regering een wegenontsluitingsplan voor de Tweede Maasvlakte op te stellen waarvan een tweede oeververbinding deel uitmaakt	Notaoverleg Mobiliteitsaanpak dd 16/02/09	In het kader van de MIRT-verkenning Ruit Rotterdam (Rotterdam VooRUIT) zal worden bezien welke maatregelen nodig zijn om de regio Rotterdam, inclusief de haven en de 2e Maasvlakte, bereikbaar te houden. Het Masterplan is eind 2009 gereed. Over de voortgang cq de afspraken over deze verkenning zal de Kamer nav de uitkomsten van het Bestuurlijk Overleg MIRT dat in het najaar 2009 plaatsvindt, worden geïnformeerd.
29 984-191 motie Mastwijk/Cramer over overleg met de directie van de NS over de voorgestelde dienstregeling 2010	VAO Vervoerplan NS en Beheerplan ProRail dd 02/07/09	Betreft recente motie, geen actuele stand van zaken bekend.
29 984-192 motie Aptroot/Mastwijk over beantwoording van de vragen binnen zeven dagen	VAO Vervoerplan NS en Beheerplan ProRail dd 02/07/09	Betreft recente motie, geen actuele stand van zaken bekend.
31 700A-105 motie Cramer cs. over gebruiken van de mobiliteitsladder voor de opbouw van gebiedsagenda's	VAO MIRT dd 30/06/09	Betreft recente motie, geen actuele stand van zaken bekend.
31 700A-117 (gewijzigd, was nr. 106) motie Cramer/Roefs over dubbelsporig uitwerken van de viaducten Regge 2 en Kruidenwijk	VAO MIRT dd 30/06/09	Betreft recente motie, geen actuele stand van zaken bekend.
31 305-110 (gewijzigd, wordt nr. 120) motie Roemer verzoekt de regering te onderzoeken welke kansen het samengaan van metrovervoer met light-rail kan bieden en de uitwerking hiervan op te nemen in de voorstellen voor regionaal openbaar vervoer medio 2010	Notaoverleg Mobiliteitsaanpak dd 16/02/09	Dit wordt meegenomen in de visie regionaal OV, die zomer 2010 wordt opgeleverd.
30 373-36 motie Van Heugten/Roefs over de consequenties van het Besluit transportroutes externe veiligheid	VAO Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen dd 22/04/09	De Tweede Kamer zal over de consequenties van het Besluit Transportroutes Externe Veiligheid voor ruimtelijke plannen en bestaande bebouwing worden geïnformeerd in de naar verwachting eind 2009 aan de Kamer aan te bieden brief over stand van zaken Basisnet.
30 373-33 motie Van Gent c.s. over BLEVE-vrij rijden	VAO Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen dd 22/04/09	VenW streeft er naar in de zomer van 2009 een convenant met het bedrijfsleven te sluiten over het warme-BLEVE-vrij samenstellen van treinen. Deze afspraken zullen vervolgens worden meegenomen in het ontwerp voor het Basisnet Spoor, dat eind 2009 aan de Kamer zal worden aangeboden. Planning: convenant 31-08-09; ontwerp Basisnet Spoor 31-12-09
31 200A-44 motie Koopmans c.s. over de N35	Behandeling MIRT dd 17/12/07	De provincie rondt de verkenning N35 Zwolle–Wythmen af conform «Sneller en Beter» met als resultaat een voorkeursalternatief met zicht op financiering (€ 30 mln. regio en € 22,1 mln. Rijk). Vervolgens wordt aan RWS de opdracht voor de planstudie gegeven. Als op basis van de marsroute maatregelen genomen dienen te worden op het deel Wierden–Nijverdal wordt uitgegaan van kostenverdeling van 50% rijk en 50% regio (uitgaande van een verlengd MIRT).

Bijlage moties en toezeggingen

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
29 984-197 (gewijzigd nr., was 196) motie Roemer over behouden van de dienstverlening van de Beneluxtrein op minimaal het huidige peil	VAO Vervoerplan NS en Beheerplan ProRail dd 02/07/09	Betreft recente motie, geen actuele stand van zaken bekend.
31 700A-43 motie Vermeij en Cramer verzoekt de regering samen met decentrale overheden te onderzoeken hoe belemmeringen voor een tijdige realisatie van (hoogwaardig) OV bij nieuwbouwwijken kunnen worden weggenomen en hiertoe het MIRT-spelregelkader aan te passen en de Kamer hierover binnen een halfjaar te informeren	Notaoverleg MIRT dd 15/12/08	Het Spelregelkader MIRT dient – ten principale – procedureel en procesmatig van aard te blijven. Inzet is hierbij iedere vorm van «inhoud» in het spelregelkader te vermijden. De lijn is als volgt: 1. beleidsmatig aandacht schenken aan tijdige realisatie van (hoogwaardig) OV bij nieuwbouwwijken in het eerstkomende MIRT-projectenboek en/of de op te stellen gebiedsagenda's; 2. en, voor zover dat dan nog nodig is een kleine, procesmatige aanpassing in het spelregelkader, dat volgend jaar (2010) wordt aangepast. Bij het uitkomen van het MIRT projectenboek op Prinsjesdag kan antwoord worden gegeven op de motie.
31 521-12 motie Roefs/Mastwijk verzoekt de regering ten behoeve van de gebruikersorganisaties de diverse klachtenregelingen in een handzaam schema samen te vatten en dat vervolgens in het handboek op te nemen, ter bredere verspreiding onder gebruikers van het contractvervoer	VAO Contractvervoer taxi dd 12/02/09	Het handboek zal in de zomer van 2009 gereed zijn. De gevraagde informatie wordt daarin opgenomen.
31 521-13 motie Roefs/Aptroot verzoekt de regering het instrumentarium te ontwikkelen waarmee na een jaar bekeken kan worden of de kwaliteitseisen resultaat hebben, of dat nadere (wettelijke) borging van kwaliteitseisen nodig is, dus vóór 1 juli 2010	VAO Contractvervoer taxi dd 12/02/09	Deze zomer is het handboek «professioneel aanbesteden» gereed. Dit handboek levert in de vorm van kwaliteitscriteria belangrijke bouwstenen voor het instrumentarium. Met het handboek kunnen de effecten op de kwaliteit van het contractvervoer worden geëvalueerd. De planning is dat het volledige instrumentarium in september 2009 gereed is. Voor een goede evaluatie is ook een nulmeting nodig. Die levert de basis voor vergelijking in de latere evaluatie. De nulmeting van de kwaliteit van de verschillende vormen van contractvervoer zal in het najaar 2009 plaatsvinden.
31 700A-50 motie Koopmans en De Krom verzoekt de regering om op basis van het regioplan en cofinanciering door de regio tot een plan van aanpak voor de N35 tussen Nijverdal en Wierden te komen, hiervoor de benodigde middelen vrij te maken en de kamer hierover te informeren bij de Voorjaarsnota	Notaoverleg MIRT dd 15/12/08	De provincie rond de verkenning N35 Zwolle–Wythmen af conform «Sneller en Beter» met als resultaat een voorkeursalternatief met zicht op financiering (€ 30 mln. regio en € 22,1 mln. Rijk). Vervolgens wordt aan RWS de opdracht voor de planstudie gegeven. Als op basis van de marsroute maatregelen genomen dienen te worden op het deel Wierden–Nijverdal wordt uitgegaan van kostenverdeling van 50% Rijk en 50% regio (uitgaande van een verlengd MIRT).
29 984-193 motie Aptroot/Mastwijk over onafhankelijk onderzoek naar concurrentie tussen bedrijven op de regionale vervoersmarkt	VAO Vervoerplan NS en Beheerplan ProRail dd 02/07/09	Betreft recente motie, geen actuele stand van zaken bekend.

Bijlage moties en toezeggingen

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
31 305-107 (gewijzigd) motie Koopmans/Roefs verzoekt de regering verkeer- en vervoerinvesteringen voor de diverse modaliteiten integraal aan te pakken en af te stemmen op onder andere ruimtelijke ontwikkelingen, zodat optimale keuzes worden gemaakt waarbij de regio's goed worden betrokken; verzoekt de regering tevens, aan te geven hoe het criterium «robuustheid van het wegen- en spoornet» wordt gedefinieerd en vastgelegd; verzoekt de regering, daarmee de MobiliteitsAanpak als aanvulling op de Nota Mobiliteit te verankeren in het beleid; verzoekt de regering, hierover uiterlijk op 1 juli 2009 nader te berichten	Notaoverleg Mobiliteitsaanpak dd 16/02/09	In behandeling. Deze motie verloopt volgens planning.
31 200A-61 motie Madlener over de ontlasting van het Prins Clausplein	Behandeling MIRT dd 17/12/07	De A14 en mogelijke andere oplossingen ter ontlasting van het Prins Clausplein zullen worden onderzocht ihkv de MIRT-verkenningen Haaglanden en Rotterdam. Over de voortgang cq de afspraken over deze verkenningen zal de Kamer nav de uitkomsten van het Bestuurlijk Overleg MIRT dat in het najaar 2009 plaatsvindt worden geïnformeerd. Tevens zal ihkv de planstudie A4 Delft-Schiedam worden onderbouwd waarom de A14 geen alternatief is ter ontlasting van de A13. De minister zal in 2009, binnen de wettelijke procedures, een besluit (standpuntbepaling) nemen over de alternatieven A3 en A13 + A13/A16 in de planstudies A4 Delft-Schiedam.
31 305-96 motie Koopmans c.s. over differentiatie in voertuigcategorieën naar CO <sub>2</sub> -uitstoot	VAO Anders Betalen voor Mobiliteit dd 26/11/08	De kamer wordt geïnformeerd over het onderzoek bij de indiening van het wetsvoorstel kilometerprijs na de zomer.
30 373-35 motie Van Heugten/Roefs over aanvullende bouweisen van gemeenten	VAO Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen dd 22/04/09	De Tweede Kamer zal eind 2009 aan de Kamer aan te bieden brief over stand van zaken Basisnet worden geïnformeerd over de mogelijkheden voor gemeenten om uit het oogpunt van externe veiligheid aanvullende bouweisen te kunnen stellen
31 700A-102 motie Roefs/Koopmans over ondersteunen van de ruimtelijke ontwikkeling met versterking van OV-infrastructuur	VAO MIRT dd 30/06/09	
31 305-113 (gewijzigd, wordt nr.121) motie Cramer cs. verzoekt de regering in overleg met de decentrale overheden, ProRail, NS en decentrale vervoerders te komen tot een landelijke regeling voor vervangend vervoer en verbetering van de informatievoorziening richting de reiziger tijdens verstoringen	Notaoverleg Mobiliteitsaanpak dd 16/02/09	Het overleg met de decentrale overheden hierover zal in september 2009 starten. Doel is eind 2009 hierover afspraken te maken.
31 700A-56 motie Roemer verzoekt de regering in 2009 met voorstellen te komen om de verbinding tussen Groningen en Maastricht te verbeteren en hierbij ook te bekijken in hoeverre de capaciteit van de Maaslijn uitgebreid dient te worden	Notaoverleg MIRT dd 15/12/08	De Maaslijn – waar deze motie met name betrekking op heeft – krijgt de nodige aandacht in de Quick Scan regionale lijnen. In aanvulling daarop wordt de onderzoeksvraag uit deze motie uitgevoerd. Over de uitkomst van dit onderzoek wordt de Kamer rond de zomer geïnformeerd.

Bijlage moties en toezeggingen

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
31 700A-59 motie Van der Staaij verzoekt de regering te bevorderen dat op het drukbereden traject tussen Barneveld en Amersfoort zo snel mogelijk een einde wordt gemaakt aan de bestaande situatie van onbeveiligde spoorwegovergangen zonder spoorbomen of waarschuwingsslichten en tevens te bevorderen dat ook op andere plaatsen dergelijke situaties zo spoedig mogelijk worden beëindigd	Notaoverleg MIRT dd 15/12/08	In de zomer 2009 zal de minister schriftelijk reageren over de stand van zaken van de uitvoering van deze motie.
31 700A-53 motie Cramer en Vermeij verzoekt de regering in overleg te gaan met de regio over gezamenlijke financiering van de OV-tunnel en de OV-knoop in Amstelveen en de Kamer hierover binnen een jaar te informeren	Notaoverleg MIRT dd 15/12/08	Zoals de motie verzoekt wordt in overleg met de regio dit onderwerp besproken. Afronding zal uiterlijk plaatsvinden in het MIRT-overleg in het najaar van 2009.
31 305-112 motie van de leden Cramer en Roefs verzoekt de regering de druk maximaal op te voeren, zodat de convenanten effectieve maatregelen opleveren en voor na de evaluatie (uiterlijk gereed medio 2010) de mogelijkheid open te houden om de mogelijkheid uit te werken om alle bedrijven met meer dan 50 werknemers die niet meedoen aan een convenant mobiliteitsmanagement, te laten vallen onder de ministeriële regeling die nu achter de hand wordt gehouden voor als de convenanten geen succes blijken	Notaoverleg Mobiliteitsaanpak dd 16/02/09	Zowel in directe contacten met de regio's als in het overleg met alle betrokkenen in de Taskforce wordt nauwgezet de voortgang in de gaten gehouden van de uitvoering van de voorgenomen maatregelen en zo nodig bijgestuurd. Bovendien vindt momenteel overleg plaats met een aantal regio's om ook daar te komen tot convenanten; naar verwachting zal binnen een half jaar een aantal convenanten worden ondertekend. Na de evaluatie medio 2010 zal worden bezien of een ministeriële regeling nog nodig is en zo ja, of de bestaande regeling, al of niet in aangepaste vorm, voor specifieke groepen bedrijven aangewend kan worden.
31 700XII-35 motie Cramer c.s. verzoekt de regering vóór de zomer van 2010 samen met decentrale overheden een visie te ontwikkelen op de verdere doorontwikkeling van het regionale OV in de stedelijke netwerken tot Olympisch niveau	Begrotingsbehandeling dd 03/12/08	Zomer 2010 wordt de visie gepresenteerd.
21 501-33-188 motie Van Heugten c.s. over de rij- en rusttijdenregeling voor chauffeurs in het beroepsgoederenvervoer	VAO Transportraad dd 07/10/08	Met de invoering van de digitale tachograaf is de bewaar- en controleperiode voor controles langs de weg opgerekt naar 28 dagen. Lidstaten verschillen onderling in de manier van handhaven en het boetebeleid. Nederland probeert via diverse sporen, samen met collega's uit andere lidstaten, meer uniformiteit in de handhaving te realiseren. De redelijkheid van het Nederlandse handhavingsbeleid is daarbij het uitgangspunt. De uniformiteit van handhaving wordt als onderwerp besproken tijdens een internationale studiedag die het bedrijfsleven, samen met de overheid, in 2009 organiseert. De heer Balkenende heeft dit onderwerp als knelpunt bij de heer Barosso ingediend met betrekking tot het actieplan reductie administratieve lasten in de EU.
29 984-190 motie Cramer cs. over alsnog onderzoek doen naar infrastructurele maatregelen op de spoorverbinding Utrecht-Zwolle	VAO Vervoerplan NS en Beheerplan ProRail dd 02/07/09	Betreft recente motie, geen actuele stand van zaken bekend.

Bijlage moties en toezeggingen

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
31 305-48 motie Roemer/Roefs over landelijke afspraken over milieuzones	VAO Milieuzonering personenauto's dd 25/06/08	Amsterdam is de enige gemeente die invoering milieuzones voor personenauto's serieus heeft overwogen. Amsterdam heeft inmiddels het voorstel tot invoering milieuzonering ingetrokken. In de zomer wordt de Kamer hierover nader geïnformeerd.
29 385-22 motie van de leden Roefs en Koopmans verzoekt de regering in het Actieplan Elverding de oplevtoets inclusief juridische verankering nader uit te werken, waarbij ook antwoord wordt gegeven op de vraag of in geval van juridische verankering van de oplevtoets, koppeling wellicht niet meer nodig is	Nota overleg mbt commissie Elverding dd 09/06/08	Het Actieplan Sneller en Beter is op 2 oktober 2008 (kamerstuknummer 29 385-41) aan de Kamer toegezonden. Een van de daarin opgenomen acties is het opstellen van een wetgevingsnota. In deze wetgevingsnota worden de contouren geschetst van de structurele verbetering van de besluitvorming en wordt gemotiveerd of een en ander wettelijk geregeld moet worden. Daarbij zal ook aandacht geschonken worden aan de oplevtoets. De wetgevingsnota zal binnenkort aan de Kamer worden toegezonden. Inmiddels is de inhoudelijke uitwerking/invulling van de oplevtoets gestart. In het eerstvolgende Algemeen Overleg over het Actieplan en de Wetgevingsnota zal de voortgang van deze actie inhoudelijk kunnen worden toegelicht.
29 385-38 (was 29) motie van de leden Cramer en Roefs verzoekt de regering een andere analyse te doen naar het vereiste inpassingsniveau van infrastructuur in relatie tot de omgeving en te onderzoeken of er vuistregels kunnen worden opgesteld voor dit inpassingsniveau	Nota overleg mbt commissie Elverding dd 09/06/08	Wordt onderzocht in het kader van het Actieplan «Sneller en Beter» dat op 2 oktober 2008 aan de Tweede Kamer is gestuurd (kamerstuknummer 29 385-41). In het eerstvolgende Algemeen Overleg over het Actieplan en de Wetgevingsnota zal de voortgang van deze actie inhoudelijk kunnen worden toegelicht.
31 305-45 motie Koopmans spreekt uit dat de regering de benodigde RDW-gegevens voor de instelling van de milieuzones slechts ter beschikking mag stellen, indien: – Europese luchtkwaliteitsnormen ter plekke ook na gebruikmaking van de maatregelen uit het NSL overschreden worden; – het gekozen systeem gelijk is aan een landelijk vastgesteld systeem zodat er geen lappendeken kan ontstaan de aanpak niet nadeling is voor mensen met een laag inkomen	VAO Milieuzonering personenauto's dd 25/06/08	Aan de RDW is offerte gevraagd voor de registratie van emissiecategorieën. De in de motie gestelde voorwaarden worden geëerbiedigd.
31 305-50 (was 48) motie van de leden Roemer en Roefs verzoekt de regering: – uiterlijk in april 2009 duidelijk te maken wat voor effecten op milieu, economie en mobiliteit een milieuzone voor personenauto's kan hebben voor afzonderlijk steden indien luchtkwaliteitsnormen overschreden worden – indien milieuzonering in april 2009 onvermijdelijk blijkt om de NSL-doelen te halen, in overleg met onder andere de VNG landelijke afspraken voor deze milieuzones op te stellen om een lappendeken te voorkomen – zolang er geen landelijke afspraken voor een milieuzone voor personenauto's zijn deze milieuzones niet toe te laten	VAO Milieuzones personenauto's dd 25/06/08	Het kabinet heeft onderzoek laten uitvoeren naar de effecten van een milieuzone voor personenauto's en daarop het kabinetsstandpunt gebaseerd. De gemeente Amsterdam heeft hiernaar een eigen onderzoek uitgevoerd. Amsterdam heeft zijn onderzoek naar de effecten geactualiseerd in het kader van een voorgenomen definitief besluit door de Amsterdamse gemeenteraad in 2009. Amsterdam is de enige gemeente die invoering milieuzones voor personenauto's serieus heeft overwogen. Amsterdam heeft inmiddels het voorstel tot invoering van milieuzonering ingetrokken. In de zomer wordt de Kamer hierover nader geïnformeerd.



## Bijlage moties en toezeggingen

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
29 984-142 Motie De Krom over onderzoek naar het opnemen van kostenefficiëntie als prestatie-indicator	VAO Vervoerplan NS en Beheerplan ProRail dd 25/06/08	De motie is afgedaan middels het Kabinetstandpunt Evaluatie Spoorwetgeving, dat de Kamer voor het zomerreces van 2009 ontvangt.
31 700A-101 motie Roefs c.s. over uitwerken van de gebiedagenda's in samenwerking met de regio's	VAO MIRT dd 30/06/09	Betreft recente motie, geen actuele stand van zaken bekend.
29 398-109 motie De Rouwe c.s. over het in ere herstellen van het onderbreken van een zichtbare rouwstoet	VAO Verkeersveiligheid en CBR dd 03/07/08	Bezien wordt op welke manier een rouwstoet zodanig herkenbaar kan worden gemaakt dat de aparte status van de rouwstoet voor andere verkeersdeelnemers voldoende duidelijk is waardoor de verkeersveiligheid niet in het gedrang komt. Daarbij wordt tevens overleg gevoerd met Justitie in verband met de handavingsaspecten van deze maatregel.
29 398-110 motie Roefs/De Rouwe over het alleen mogelijk maken van de tenaamstelling van een auto met een geldig rijbewijs	VAO Verkeersveiligheid en CBR dd 03/07/08	Begin maart heeft er overleg plaatsgevonden met de heer Dubbink. Tijdens dit overleg is het idee van kentekenaansprakelijkheid naar voren gekomen, in die zin dat ook iemand die zijn voertuig uitleent aan iemand zonder rijbewijs of aan een dronken bestuurder, een sanctie krijgt. Dit idee wordt momenteel besproken met Justitie. Na overleg met Justitie wordt de Kamer per brief geïnformeerd, al dan niet met het idee van kentekenaansprakelijkheid.
29 398-112 motie Madlener over regels voor dekking van examencentra door heel Nederland	VAO Verkeersveiligheid en CBR dd 03/07/08	Zie Kamerbrief van 18 december 2008 (kamerstuknummer 29 398-130). Tijdens het Algemeen Overleg van 21 mei 2008 is de Kamer op de hoogte gebracht van een, door het CBR, uit te voeren evaluatie naar het locatiebeleid. Deze evaluatie is uitgevoerd en daarbij is met name gekeken naar de kwaliteit van de examenlocaties en de doelmatigheid. VenW zal in het kader van de hiervoor genoemde prestatie-indicatoren met het CBR in overleg treden over de wijze waarop op een effectieve en doelmatige wijze invulling kan worden gegeven aan de motie van het lid Madlener t.a.v. de landelijke dekking van examencentra (kamerstuknummer 29 398-114). De Kamer wordt hierover eind 2009 geïnformeerd.
31 305-59 motie Van der Ham/Duyvendak over een voorstel voor een gekwantificeerd milieudoel en scenario's voor milieudifferentiaties in de kilometerprijs	VAO Anders Betalen voor Mobiliteit dd 03/07/08	De onderzoeken naar de scenario's voor milieudifferentiatie van het basistarief zijn in de afrondende fase. De resultaten van de onderzoeken zullen tegelijk met de indiening van het wetsvoorstel kilometerprijs worden toegezonden. Voor wat betreft het wetstechnisch vastleggen van milieudoelen: dit zal worden meegenomen in het wetsvoorstel kilometerprijs (en de memorie van toelichting) die na de zomer ingediend zal worden.
31 700A-100 motie Koopmans/Cramer over voorfinanciering van infrastructuurprojecten uit de nieuwe MIRT-periode	VAO MIRT dd 30/06/09	Betreft recente motie, geen actuele stand van zaken bekend.

Bijlage moties en toezeggingen

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
29 398-144 motie De Rouwe/Roefs verzoekt de regering voor het begeleiden van minderjarige automobilisten de eis op te nemen dat de begeleider niet veroordeeld mag zijn geweest voor rijden onder invloed en niet tot EMA alcohol of sociaal rijden veroordeeld mag zijn geweest; verzoekt de regering tevens aan te geven hoe zij een goede handhaving van deze regeling voor zich ziet	VAO Verkeersveiligheid dd 12/03/09	Dit wordt meegenomen in de uitwerking van «Begeleid Rijden».
29 398-145 motie De Rouwe/Roefs verzoekt de regering om in overleg met het Nationaal Mobiliteitsberaad te onderzoeken of het mogelijk is door strikte toepassing van deze Essentiële Herkenbaarheids Kenmerken het aantal verkeersborden langs de Nederlandse wegen te reduceren	VAO Verkeersveiligheid dd 12/03/09	Geen stand van zaken bekend.
29 398-146 motie De Rouwe verzoekt de regering om naast het brommercertificaat ook het theorie-examen voor automobilisten als mogelijk theoretisch examen voor bromfietzers vanaf 16 jaar te laten gelden, waarbij de geldigheidsduur van dit theorie-examen zodanig wordt vastgesteld dat dit ook bruikbaar wordt voor het vervroegd behalen van het rijbewijs	VAO Verkeersveiligheid dd 12/03/09	Het CBR heeft het onderzoek inmiddels gestart.
31 700A-52 motie Cramer c.s. verzoekt de regering: – quick-wins en overlastgevendende maatregelen op deze corridor (Zwolle-Almelo) zoveel mogelijk al te nemen tijdens werkzaamheden in Nijverdal, zodat er na de heropening een beter treinproduct is – volledige spoorverdubbeling en elektrificatie van Zwolle-Wierden te onderzoeken in een integraal MIRT-project met de verdere opwaardering van de N35, waarover de minister in 2009 wil besluiten	Notaoverleg MIRT dd 15/12/08	De minister heeft aangegeven dat een combinatie van werkzaamheden, daar waar mogelijk, zal worden bevorderd. Het tweede punt uit de motie heeft de minister met instemming van de indiener zo geïnterpreteerd dat wanneer met de regio wordt gesproken over decentralisatie van het vervoer op deze spoorlijn, ook over verdubbeling en elektrificatie zal worden gesproken.
31 700A-54 motie Cramer c.s. verzoekt de regering in de planstudie Den Haag–Rotterdam snelle introductie van de verbinding Den Haag-Eindhoven via de HSL-Zuid te onderzoeken, bijvoorbeeld via een exploitatieovereenkomst tussen HSA en NS, en hierbij de plannen voor HST Cross border connect te betrekken	Notaoverleg MIRT dd 15/12/08	In de motie wordt gevraagd de verbinding Den Haag-Eindhoven via de HSL-Zuid te onderzoeken. Eerste prioriteit voor de HSL-Zuid is dat hier treinen gaan rijden, eerst tussen Amsterdam en Rotterdam en later uitbreidend naar Brussel en Parijs. Daar is nu alle energie op gericht. Op grond van de huidige concessies met HSA en met NS kan het doortrekken van de dienst Den Haag-Eindhoven niet, maar de minister gaat met de NS en met HSA in gesprek om te onderzoeken of er voor de toekomst mogelijkheden voor een dergelijke dienst zijn.
29 665-128 motie De Rouwe cs. verzoekt de regering om de implementatie voortvarend ter hand te nemen, zodat de geloofwaardigheid van en het vertrouwen in deze partijen gewaarborgd wordt en er recht wordt gedaan aan de rechtszekerheid die voor de omgeving van belang is	VAO Schiphol dd 19/02/09	Op korte termijn wordt de Tweede Kamer geïnformeerd over het uitvoeringsplan van de heer Alders ten aanzien van Schiphol en de actuele stand van zaken.

Bijlage moties en toezeggingen

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
29 665-125 motie van de leden Cramer en Tang verzoekt de regering om deskundigen zoals Stichting Natuur en Milieu bij het overleg over het nieuwe stelsel te betrekken en in dat overleg tot een aanvulling op «Vliegen Volgens Afspraak» te komen met lokale monitoringspunten waarmee vooraf het operationele plan en achteraf de realisatie ervan en eventuele wijzigingen in de VVA-regels kan worden getoetst op het realiseren van de beoogde lokale geluidsbelasting in woonwijken, zodat inzichtelijk wordt hoe het nieuwe stelsel uitwerkt in de praktijk	VAO Schiphol dd 19/02/09	Deze motie wordt uitgevoerd conform de invulling die tijdens het VAO van 21 februari 2009 in overleg met de Kamer hieraan is gegeven. De deskundigheid van organisaties wordt betrokken bij het overleg van het nieuwe stelsel. De informatievoorziening aan de omwonenden over de lokale geluidsbelasting is onderdeel van de uitwerking van het nieuwe stelsel. De Kamer wordt hierover bij de aanbidding van de concept-experimenteerregeling in het najaar van 2009 geïnformeerd.
31 409-15 Motie Van Hijum c.s. verzoekt de regering: – om bij de Europese Commissie aan te dringen op een spoedige afhandeling van de door de brancheorganisatie BBZ ingediende klacht en de BBZ in het proces te ondersteunen; – om op korte termijn afspraken te maken met Duitsland en Denemarken over de acceptatie van het nationale certificaat van deugdelijkheid in de periode tot aan de uitspraak van de Europese Commissie; – om opnieuw te overwegen om zelf een klacht in te dienen bij de Europese Commissie (handelingsoptie 2 uit het onderzoek van de parlementair advocaat) indien er in een Duitse of Deense haven opnieuw een zeezeilschip aan de ketting wordt gelegd dat beschikt over een nationaal certificaat	VAO Certificering zeezeilschepen dd 18/06/09	De Kamer wordt na het zomerreces over de stand van zaken geïnformeerd.
31 700A-64 motie Agema verzoekt de regering de mogelijkheden en beperkingen van het toekomstige Schelde-Seinekanaal in kaart te brengen	Notaoverleg MIRT dd 15/12/08	Er zijn door Frankrijk veel onderzoeken gedaan naar het Kanaal Seine Nord. Ook in Nederland is er onderzoek gedaan naar de eventuele gevolgen van het Kanaal voor Nederlandse havens. Deze vraag is eveneens uitgezet in Frankrijk. Op basis hiervan zal de Tweede Kamer in de zomer van 2009 een reactie ontvangen op de motie.
30 523-13 motie De Rouwe/Roefs over een aparte regeling voor historische vaartuigen voor recreatief gebruik	Plenair debat Binnenvaartwet dd 12/04/07	Deze motie betreft de invulling van hoofdstuk 19 (historische schepen) van de Richtlijn 2006/87 EG (technische voorschriften binnenschepen). Het voorstel van European Maritime Heritage (EHM) omvat de wensen van de Federatie Oud Nederlandse Vaartuigen (FONV), Beroepschartervaart (BBZ) en Scouting en is tijdens de werkgroepvergadering toegelicht. Er kwam commentaar van verschillende lidstaten (B,D en NL) en EMH zal het voorstel aanpassen. De eerstvolgende inhoudelijke discussie hierover zal in de Joint Working Werkgroep (JWG) van de EU in week 37 (begin september) plaatsvinden. Besluitvorming bij de EU kan op z'n vroegst in december 2009 plaatsvinden waarna de CCR dit besluit zal overnemen.

Bijlage moties en toezeggingen

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
30 862 30 863 30 864 30 866 30 867 J motie Meindertsma c.s. verzoekt de regering op korte termijn, in ieder geval voordat de verdieping van het Nederlandse deel van de Westerschelde voltooid is, te komen tot een grensoverschrijdend rampenplan voor het hele Westerscheldegebied	Debat Scheldeverdragen dd 01/07/08	Onder het Scheldeverdrag Gemeenschappelijk nautisch beheer, wordt in het Gemeenschappelijk Vlaams Nederlands Veiligheidsplan door Nederland en Vlaanderen gezamenlijk invulling gegeven aan het verbeteren van «een veilige en vlotte vaart» op de Westerschelde. Dit veiligheidsplan is deels al operationeel en zal in 2009 worden vastgesteld. Daarnaast wordt door de Veiligheidsregio Zeeland gewerkt aan een rampenbestrijdingsplan specifiek voor de Westerschelde. Naast BZK is VenW betrokken bij het opstellen van dit plan.
31 858-19 motie Koppejan cs. over stimuleringsmaatregelen voor samenwerkingsverbanden in de waterketen	Debat invoeringswet Waterwet dd 18/06/09	Betreft recente motie, geen actuele stand van zaken bekend.
31 700XII-23 motie Koppejan c.s. over een verplichte benchmark voor waterschappen	Begrotingsbehandeling dd 03/12/08	Een eerste uitgebreidere benchmark wordt opgesteld en is deze zomer beschikbaar.
31 700XII-24 motie Koppejan c.s. over herstel van de overgang tussen zoet en zout water in de Zuidwestelijke Delta	Begrotingsbehandeling dd 03/12/08	De motie vraagt om aan de slag te gaan met de uitwerking van plannen om de overgang zoet – zout te herstellen in Zuidwestelijke Delta, te beginnen met het Volkerak-Zoommeer. Dit besluit is in voorbereiding. Het proces om te komen tot een alternatieve zoetwatervoorziening kost tijd (ook gezien relatie kier Haringvlietsluizen en de wens voor een in de toekomst nog grotere opening). Medio 2009 worden in samenwerking met de regio de deeloplossingen voor de deelgebieden omgezet in één samenhangende oplossing voor zoetwater inclusief financiering. Hierna zal de staatssecretaris het besluit nemen om zout water op het Volkerak-Zoommeer toe te laten en kan gestart worden met het opstellen van het uitvoeringsprogramma ter voorbereiding van de te nemen maatregelen.
30 818-33 motie Madlener over de vrijstelling van puntbronnen van verontreinigingsheffing	Debat Waterwet dd 20/03/08	De opzet van de verontreinigingsheffing wordt momenteel bezien. Hierbij wordt bekeken of aanpassing noodzakelijk is voor wat betreft de stoffen waarop de heffing nu van toepassing is. Bij dit onderzoek wordt de motie van de heer Madlener betrokken. Resultaten van dit onderzoek komen beschikbaar naar verwachting eind 2009.
31 858-21 motie Boelhouwer over instandhouding van de huidige bevoegdheidstoeiding voor grondwater	Debat invoeringswet Waterwet dd 18/06/09	Betreft recente motie, geen actuele stand van zaken bekend.
31 700XII-25 motie Koppejan/Boelhouwer over het tegengaan van de effecten van zandhonger	Begrotingsbehandeling dd 03/12/08	Er worden pilots (onder andere met zandsuppleties) uitgevoerd die inzicht geven op welke wijze de zandhonger in de Oosterschelde het meest effectief kan worden tegengegaan. De resultaten hiervan worden gebruikt voor de ontwikkeling van een structurele oplossing van de zandhongerproblematiek. De stand van zaken hierover zal in 2010 aan de Kamer worden gepresenteerd.

Bijlage moties en toezeggingen

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
30 862 30 863 30 864 30 866 30 867 H motie Schouw c.s. verzoekt de regering in samenspraak met Vlaanderen met een integrale visie te komen op de thema's: stijging van de zeespiegel en de grootschalige gevolgen voor de kustbescherming/inrichting van kustgebieden en de Delta's	Debat Scheldeverdragen dd 01/07/08	Geen stand van zaken bekend.
31 700-10 motie Van Geel c.s. over het ten goede laten komen van maximaal 165 miljoen euro van incidentele opbrengsten uit staatsdeelnemingen voor extra investeringen in infrastructurele knelpunten	Algemene Politieke Beschouwingen dd 18/09/08	De uitvoering van deze motie hangt samen met de moties 31 700-15 en 31 700-17.
30 111-43 motie Ankers c.s. verzoekt het Kabinet de vervoersbedrijven GVB, RET en HTM onder het beloningsregime van 130% van het ministersalaris te brengen en over de uitvoering daarvan in overleg te treden met de betrokken overheden	VAO Topinkomens dd 18/12/08	De minister heeft dit in een brief onder de aandacht gebracht van de koepels. In het NMB van 26 maart 2009 komt aan de orde hoe met name VNG en SKVV invulling geven aan deze motie. Hun reactie zal worden doorgeleid naar de Kamer.
30 800-22 Motie van de leden Rutte en Verhagen mbt om een nieuwe inspanning te doen om de vele procedures te vereenvoudigen, te versnellen en te bundelen en daarmee de invoering van een éénbesluitregeling mogelijk te maken	Algemene Politieke Beschouwingen	Mede naar aanleiding van deze motie is de Commissie versnelling besluitvorming infrastructurele projecten (commissie Elverding) opgesteld. In de taakomschrijving is nadrukkelijk meegenomen dat de in de motie voorgestelde éénbesluitregeling aandacht krijgt. De commissie heeft in haar advies «Sneller en Beter» aanbevelingen opgesteld om te komen tot versnelling van de besluitvorming. De Commissie heeft (in hoofdstuk 5 van het advies) gewezen op het feit dat de huidige Tracéwet op zich al veel kenmerken van een éénbesluitregeling kent, maar beveelt het kabinet aan, om nader te onderzoeken op welke wijze nog meer gedaan kan worden aan de (noodzaak en inhoud van de) vele vergunningen die nodig zijn alvorens met het project te kunnen realiseren. Het kabinet is in de in juni 2009 naar de Tweede Kamer toegezonden wetgevingsnota ingegaan op de voor- en nadelen van het incorporeren van vergunningen in het tracébesluit. In het wetsvoorstel voor de wijziging van de Tracéwet zal verder onderzocht worden welke vergunningen niet nodig zijn ter uitvoering van een tracébesluit. De Tracéwet echter zal niet een volledige éénbesluitregeling gaan bevatten. Niet uitgesloten is dat in de Crisis- en herstelwet nadere beperkende voorschriften ten aanzien van het vergunningentraject voor de uitvoering van infrastructurele werken zullen worden opgenomen.

Bijlage moties en toezeggingen

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
31 200IV-46 motie Van Gent/Leerdam over toezicht op de voortgang van de herstelwerkzaamheden (BZK/VenW)	VAO Vliegveld Flamingo op Bonaire	Naar aanleiding van de op 3 juni 2008 ondertekende intentieverklaring tussen de minister van Verkeer en Vervoer van de Nederlandse Antillen, de gedeputeerde van Verkeer en Vervoer van het eilandgebied Bonaire en de minister van VenW heeft de luchthaven van Bonaire opdracht gegeven tot het maken van een masterplan en businesscase. Tijdens het bezoek van de minister van VenW aan de luchthaven van Bonaire in januari 2009 is naar voren gekomen dat het masterplan begin maart 2009 gereed zal komen. Een belangrijk onderdeel uit het masterplan is de keuze van de ligging van de start- en landingsbaan en de ruimtelijke inpassing ervan. Vooruitlopend op de komst van het masterplan zijn intern VenW de voorbereidingen gestart voor het vervolgproces, waaronder de inrichting van het toezicht.
31 200XII-41 motie Koppejan/Roefs verzoekt de regering om: – zeer terughoudend te zijn met het in één bestek onderbrengen van zeer uiteenlopende werkzaamheden; – waar mogelijk omvang van de werkzaamheden per bestek zodanig te bepalen dat ook kleinere en middelgrote bedrijven op de werkzaamheden kunnen inschrijven	Begrotingsbehandeling VenW dd 06/12/07	De Kamer zal over bundeling worden geïnformeerd, wanneer de Inkoopstrategie, waar dit onderwerp deel van uitmaakt, afgerond is. Omdat bundeling/clustering ook wordt geregeld in de Aanbestedingsregeling, zal deze randvoorwaarde zijn bij het opstellen van dit onderdeel van de Inkoopstrategie en kan een bericht over de uitvoering van de motie niet vooruitlopen op die regelgeving. Het overleg over de Aanbestedingswet loopt. Planning van EZ is dat de conceptwet voor de zomer naar de Raad van State gaat en voor eind 2009 bij de Tweede Kamer wordt ingediend.
31 700A-8 motie De Rouwe/Roemer over een evaluatie van de pilot-projecten in Zeeland en Zuid-Limburg	VAO Bedienen op afstand van bruggen, sluizen en stuwen dd 21/10/08	De Kamer wordt eind 2009 geïnformeerd aan de hand van de toegezegde evaluatie.

Bijlage moties en toezeggingen

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
De minister zegt, ook namens de staatssecretaris, toe beter te zullen letten op de tijdigheid van het voldoen van toezeggingen, het uitvoeren van moties en het beantwoorden van vragen vanuit de Kamer, en de Kamer beter te zullen informeren wanneer deadlines daarvoor niet gehaald worden.	Wetgevingsoverleg Jaarverslagen dd 24/06/09	Betreft actuele toezegging, geen stand van zaken bekend.
De minister heeft toegezegd schriftelijk te verklaren hoe capaciteitsuitbreiding in relatie tot spoorwegveiligheid bij Maarheeze moet worden gezien en in te gaan op de kanttekeningen die zijn geplaatst door dhr. Roemer van de SP en mevr. Van Gent (GL) bij de voorwaarden die door NS zijn gesteld in de onderhandeling over het bedienen van station Maarheeze.	AO Nieuwe stations, nieuwe passagiers dd 10/06/09	Betreft actuele toezegging, geen stand van zaken bekend.
De minister zegt toe om bij de voorbereidingen van het MIT 2008 te bezien hoe inzicht gegeven kan worden in de investeringen per gebied en in de regiobijdragen.	WGO MIT dd 30/10/06	In 2007 is een eerste versie van het MIRT projectenboek (2008) uitgebracht waarin voor het eerst alle ruimtelijk-fysieke investeringen zijn opgenomen. Ook is een hoofdstuk opgenomen over de inhoudelijke samenhang tussen investeringen in bepaalde gebieden (hoofdstuk 3). In het MIRT projectenboek 2010 wordt, vooruitlopend op de gebiedsagenda's, in dit hoofdstuk de samenhang beschreven tussen alle projecten (Rijk en regio) in deze gebieden. Dit hoofdstuk is interdepartementaal en samen met de regio opgesteld. Gezien de werkzaamheden omtrent de gebiedsagenda's bleek het niet mogelijk hier een financiële paragraaf bij te presenteren. Voor het Projectenboek 2011 wordt bezien of het meerwaarde heeft om in dit hoofdstuk een financiële paragraaf te presenteren.
De Kamer wordt schriftelijk nader geïnformeerd over de mogelijkheden voor de reistijdverbetering (inzet extra sprinter) op het traject Amersfoort-Harderwijk.	AO Vervoerplan NS en Beheerplan ProRail dd 20/05/09	Betreft actuele toezegging, geen stand van zaken bekend.
In 2011 wordt de APK-frequentie geëvalueerd. Daarbij komen aan de orde de frequentie voor diesel/LPG en oldtimers ouder dan 30 jaar, alsmede de mogelijkheden voor een kilometerafhankelijke APK.	AO APK Frequentie dd 10/10/07	In overleg met de RDW worden voorbereidingen voor de evaluatie genomen. De evaluatie is gepland in 2011.
De minister zegt toe dat als VVS maatschappelijk draagvlak voor een nationaal monument verkeersslachtoffers heeft gevonden, hij bereid is financiële steun toe te zeggen.	AO Verkeersveiligheid dd 06/11/07 (31 200XII 29 398-67)	Op dit moment wordt het voorstel van VVS hierover afgewacht.
De minister bespreekt met de Nederlandse Spoorwegen de mogelijkheden voor speciale opstapplaatsen voor senioren en zogenaamde «rode lopers» op stations en bericht de Kamer daarover in het najaar van 2009.	AO Mobiliteit van ouderen dd 17/06/09	Betreft actuele toezegging, geen stand van zaken bekend.

Bijlage moties en toezeggingen

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
Kamer binnen half jaar informeren over «8 minuten» bij Zwolle.	NO MIRT dd 15/12/08	De resultaten van de uitwerking van het spoorpakket voor het Noorden, waarin dit onderwerp wordt meegenomen, komen volgens planning voor de zomer (eind juni) beschikbaar. Daarna vindt besluitvorming plaats met betrokken partijen.
De minister bericht de Kamer in het najaar van 2009 schriftelijk over de mogelijkheid de onduidelijkheid over de verkeersregels voor brommobielen aan te pakken.	AO Mobiliteit van ouderen dd 17/06/09	Betreft actuele toezegging, geen stand van zaken bekend.
De minister komt schriftelijk terug op de vragen van het lid Roemer over de verhouding tussen de Nederlandse APK en de Europese APK-richtlijn en de systematiek die de RDW wil ontwikkelen voor keuringen van Nederlandse auto's in andere Europese lidstaten.	AO Transportraad dd 25/03/09	Betreft actuele toezegging, geen stand van zaken bekend.
Zodra het probleem met de beveiliging op het traject Maastricht-Visé is opgelost, zal de minister dat schriftelijk melden aan de Kamer.	AO Moties en Toezeggingen dd 19/03/08	De minister heeft in de brief van 27 april 2009 aangegeven waarom dat het treinbeïnvloedingsstelsel «Krokodil» in 2010 geïnstalleerd zal worden op het baanvak Maastricht-Visé. In Procedure-vergadering 13 mei 2009 is aangegeven dat deze brief geagendeerd zal worden voor een Algemeen Overleg Spoorveiligheid.
De minister zal de Kamer op het moment dat de resultaten van de grote praktijktest bekend zijn, nader informeren over de stand van zaken van de (vervangings) kosten van de OBE's en de ontwikkeling daarin.	AO Anders Betalen voor Mobiliteit dd 30/10/08 en 18/11/08	Toezegging verloopt volgens planning.
Wijzigingsovereenkomst HSA-Staat (met daarin update gegevens) vertrouwelijk aan Tweede Kamer sturen.	AO HSL-Zuid 20-04-2005	HSA heeft 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 is beoordeeld door middel van een bindend adviesprocedure. De bindend adviseurs hebben in september 2006 HSA in het gelijk gesteld voor wat betreft de reistijden. De bindend adviseurs hebben in juli 2007 de Staat in het gelijk gesteld over het bedieningspatroon. HSA moet een aangepast voorstel indienen. Via een externe toets is overeenstemming bereikt over de hoogte van de verlaging van de gebruiksvergoeding die samenhangt met de langere reistijden in België. Op basis hiervan kan HSA een nieuw wijzigingsvoorstel indienen ter beoordeling door de Staat. Over de uitkomsten van deze beoordeling zal de minister de Tweede Kamer nader informeren.



Bijlage moties en toezeggingen

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
Bij akkoord vervoerders wordt over 3 maanden de samenwerkingsovereenkomst HSA-NMBS (vertrouwelijk) naar TK gestuurd	AO HSL-Zuid 20-04-2005	Vervoerders HSA en NMBS lukt het niet de samenwerkingsovereenkomst af te ronden. Interventie door minister VenW is nodig. De minister heeft uw Kamer aangegeven dat HSA en NMBS de uitkomsten van de onderhandelingen met België ongewijzigd zal overnemen in de samenwerkingsovereenkomst. De minister zal op verzoek van HSA wederom bijstand verlenen aan HSA om de totstandkoming van de samenwerkingsovereenkomst te bevorderen. Een overleg tussen de minister van VenW en zijn Belgische collega om de voortgang te bespreken heeft in april plaatsgevonden. In de zomer van 2009 heeft de minister schriftelijk naar de voortgang in België geïnformeerd. Zodra de overeenkomst gereed is zal deze aan de Staat worden toegezonden voor beoordeling. Daarna zal de samenwerkingsovereenkomst (vertrouwelijk) ter inzage aan de Tweede Kamer worden gezonden.
De minister komt ten tijde van de indiening van het wetsvoorstel Kilometerprijs met een plan van aanpak voor de toetsing op de lastenneutraliteit in de overgang van het oude naar het nieuwe systeem.	AO ABvM dd 24/06/09	Betreft actuele toezegging, geen stand van zaken bekend.
De Dienst Verkeer en Scheepvaart belasten met de uitvoering van kennisuitwisseling op het gebied van proeven met gratis OV actief te stimuleren en op te nemen in het jaarprogramma 2008 van het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV) en de precieze inzet van het kennisplatform in overleg met de betrokken regio's nader te bepalen (lid Roefs).	Begrotingsbehandeling VenW dd 12/12/07	Het KpVV is niet langer onderdeel van Dienst Verkeer en Scheepvaart maar van CROW. KpVV houdt de resultaten van proeven met GOV stelselmatig bij. KpVV wordt ook betrokken bij de nieuwe tranche GOV die in 2009 van start gaat. De Kamer is hierover geïnformeerd bij Kamerstuk 30 368, nr. 9 op 2 juli 2008.
De staatssecretaris VenW ziet erop toe dat het overzicht in de brief van 27 januari over bestaande regelgeving in het contractvervoer wordt opgenomen in het «handboek professioneel aanbesteden».	AO Contractvervoer taxi dd 29/01/09	Dit overzicht van bestaande regelgeving wordt in het handboek opgenomen. Het handboek wordt medio 2009 afgerond en in het najaar 2009 gepresenteerd.
Definitie 5% voor bepaalde datum naar Kamer.	Debat kilometerheffing dd 22/04/09	Inzet is om de brief binnen enkele weken uit te doen gaan.
Met betrekking tot de tariefstructuur HSA irt de Beneluxtrein; de minister geeft de garantie dat als er een besluit over de Beneluxtrein genomen moet worden, alle gegevens mbt de tariefstructuur bekend zijn (lid Roemer).	Begrotingsbehandeling VenW dd 12/12/07	De minister heeft aangegeven dat een vergelijking van de HSA diensten en de Beneluxtrein pas mogelijk is als de tariefstructuur van de HSA naar Brussel bekend is. HSA heeft aangegeven de tarieven voor de HSL-Zuid niet eerder dan 3 maanden voor de start van het vervoer bekend te kunnen maken.
De minister onderzoekt de mogelijkheid van een second opinion (van een specialist) bij ontzegging van de rijbevoegdheid op medische gronden en meldt de Kamer voor het einde van 2007 over de resultaten hiervan.	AO Verkeersveiligheid dd 05/06/07	Uit overleg met de Gezondheidsraad is gebleken dat het niet mogelijk is de Regeling «Eisen Geschiktheid» te laten overrulen door een medisch specialist. Over een aantal punten uit de Regeling wordt wel door de Gezondheidsraad geadviseerd. De Gezondheidsraad streeft ernaar advies uit te brengen in het vierde kwartaal van 2009. De Kamer zal over de inhoud van dat advies worden geïnformeerd.

Bijlage moties en toezeggingen

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
Nu de Betuweroute er is, de prioriteitstelling in verdeling van de restcapaciteit opnieuw te bezien (G gaat nu voor nat. P). Dit loopt mee in de evaluatie van de Spoorwegwet die eind 2008 gereed is.	AO BR, ERTMS en Spoorcapaciteit dd 10/10/07	Wordt behandeld in KBS/Evaluatie. Er zal in het kader van PHS gekeken worden naar houdbaarheid van het regelgevende kader restcapaciteit.
De minister zegt toe het grensoverschrijdend karakter mee te nemen in het besluit over de opzet van de verkenning A67 Venlo-Eindhoven, welke in het najaar van 2008 wordt opgenomen.	Behandeling MIRT dd 17/12/07	In het BO-MIRT van mei 2009 is afgesproken dat eind 2009 de planning voor de verkenning A67 gereed zal zijn. Dit is anders dan het najaar van 2008 omdat de afgelopen periode prioriteit is gegeven aan de spoedprojecten.
N35: financiering 50%-50% onder voorwaarde doortrekking MIRT naar 2028.	NO MIRT dd 15/12/08	Het Rijk en de regio zullen op basis van de voorzet van de marsroute van de regio en de gebiedsagenda een marsroute voor Zwolle Almelo verder uitwerken. De komende periode zal nader overleg plaatsvinden over nut/noodzaak, prioritering en fasering. In het najaarsoverleg worden de vervolgstappen besproken (BO oost 19-5-2009). De provincie rond de verkenning N35 Zwolle-Wijthmen af conform Sneller en Beter met als resultaat een voorkeursalternatief met zicht op financiering (€ 30 mln. regio en € 22,1 mln. Rijk). Vervolgens wordt aan RWS de opdracht voor de planstudie gegeven (BO oost 19-5-2009). Als op basis van de marsroute maatregelen genomen dienen te worden op het deel Wierden-Nijverdal wordt uitgegaan van kostenverdeling van 50% Rijk en 50% regio (uitgaande van een verlengd MIRT).
De staatssecretaris informeert de kamer eind november in de eerstvolgende voortgangsrapportage over de OV-chipkaart over de stand van zaken van het overleg tussen de decentrale overheden en de vervoersbedrijven over de verdeling van de meerkosten.	AO OV-Chipkaart dd 17/06/09	Betreft actuele toezegging, geen stand van zaken bekend.
Eind van jaar bij het OTB zal de minister aan de Tweede Kamer berichten welke (geluids)maatregelen er genomen kunnen worden aan het Zuiderbrugtracé.	AO A74 dd 06/09/07	De Tweede Kamer zal ten tijde van het nemen van het OTB voor de A74 hierover geïnformeerd worden.
Zodra het Memorandum of Understanding gereed is, zal dit aan de Kamer worden toegezonden. Het advies van de COD en de MKBA zullen daar als bijlagen aan worden toegevoegd.	AO IJzeren Rijn dd 11/02/09	De onderhandelingen met België over het Memorandum van Overeenstemming moeten nog gestart worden.
In het MIRT-overleg met de regio zal de minister met de regio overleggen over voor welke doorsnijdingen/barrièrewerking een oplossing mogelijk en wenselijk is. Dit kan niet in het kader van het OTB opgelost worden.	AO A74 dd 06/09/07	Begin februari is hierover een advies naar minister gegaan. De minister heeft aangegeven dat er ten opzichte van de huidige plannen geen extra maatregelen benodigd zijn om barrièrewerking tegen te gaan. De Tweede Kamer zal ten tijde van het nemen van het OTB hierover geïnformeerd worden.
Medio 2009 rapport ProRail naar Tweede Kamer (overgangen) en zo mogelijk eerder informatie over onbeveiligde overgangen Valleilijn.	NO MIRT dd 15/12/08	De rapportage overwegen is eind maart aan Tweede Kamer aangeboden, daarin is de stand van zaken en voortgang van aanpak van de overgangen op de Valleilijn gemeld. De Tweede Kamer zal rond de zomer over analyse en aanpak overige overgangen worden geïnformeerd.

Bijlage moties en toezeggingen

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
De minister VenW zal de Kamer vóór de zomer van 2009 informeren over de spoormaatregelen en over de mogelijkheden voor de onderdoorgang bij het nieuwe station Leeuwarden Werpsterhoek.	NO MIRT dd 15/12/08	Gaat op korte termijn uit
De minister zal de Kamer een overzicht doen toekomen van de huidige regelgeving ten aanzien van passagiersrechten in het nationale busvervoer.	AO Transportraad dd 09/06/09	Betreft actuele toezegging, geen stand van zaken bekend.
Er komt een halfjaarrapportage OV-Chipkaart.	AO OV-Chipkaart dd 19/04/07	De halfjaarrapportages worden zoals toegezegd verzonden, dit geschiedt door actualisaties van het Aanvalsplan OV Chipkaart. Laatste actualisatie dateert van 3 december 2008. De eerstvolgende actualisatie van het aanvalsplan zal op korte termijn aan de Kamer worden gezonden.
De minister zal onderzoek doen naar de haalbaarheid van de voorstellen van de heer Dubbing ten aanzien van verbetering van verkeersveiligheid en de Kamer terzake informeren.	AO Verkeersveiligheid en CBR dd 25/06/08	Het onderzoek is inmiddels afgerond. Begin maart heeft er overleg plaatsgevonden met de heer Dubbing. Tijdens dit overleg is het idee van kentekenaansprakelijkheid naar voren gekomen, in die zin dat ook iemand die zijn voertuig uitleent aan iemand zonder rijbewijs of aan een dronken bestuurder, een sanctie krijgt. Dit idee wordt momenteel besproken met Justitie. Na overleg met Justitie wordt de Kamer per brief geïnformeerd, al dan niet met het idee van kentekenaansprakelijkheid. Hierover zijn inmiddels kamervragen gesteld. Beantwoording wordt in overleg met Justitie en BZK opgesteld.
De minister zal vóór het einde van 2008, na overleg met de NS, een besluit nemen over de invoering van ATB-NL op de trajecten Den Haag Mariahoeve-Hoofddorp, Amsterdam Bijlmer-Utrecht, Boxtel-Eindhoven (tussen Liempde en Eindhoven Beukenlaan), Flevolijn (tussen de Hollandse Brug en Lelystad) in het kader van de snelheidsverhoging naar 160 km/u en over de financiering van de materieelombouw (subsidie van € 25 miljoen) en zal de Kamer daarover informeren. Daarbij zal de minister ook ingaan op de kosten van het betrekken van het traject Gouda-Woerden-Utrecht in het project reistijdverbetering, op het nader onderzoek naar de mogelijkheden voor ATB Groen als alternatief, op de bijdrage van ATB-NL aan de reductie van STS-passages en op de vraag over slijtage en stroomgebruik als gevolg van de snelheidsverhoging naar 160 km/u.	AO Reistijdverbetering dd 29/10/08	De Tweede Kamer is in het voorjaar van 2009 geïnformeerd over besluit van de minister inzake 160 km/uur.
De minister zegt het lid Hofstra toe dat VenW volgend jaar begint met een proef om de snelheidsbegrenzers te testen op fraudegevoeligheid en handhaafbaarheid.	Begrotingsbehandeling TK 07-12-2005	Op maandag 19 juni 2008 vond de aftrap plaats van de proef met snelheidsregulerende voorzieningen voor het bestelverkeer. Deze proef is inmiddels afgerond en de evaluatie is in maart 2009 gereed. In het najaar wordt de Kamer over de beleidsplannen voor het bestelverkeer geïnformeerd.

Bijlage moties en toezeggingen

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
De evaluatie van de capaciteit rond Geldermalsen zal in de zomer gereed zijn en dan aan de Kamer worden gezonden.	AO ERTMS en Spoorveiligheid dd 07/02/07	De evaluatie van de capaciteit van de verbindingen van de Betuweroute naar het gemengde net bij Geldermalsen zijn onderdeel van de Planstudie Toekomstvaste Routing Spoorgoederenvervoer. Deze Planstudie maakt onderdeel uit van het Programma Hoogfrequent Spoor. Resultaten en besluitvorming zijn gepland medio 2010.
De minister heeft toegezegd de stand van zaken Sporen in Arnhem in relatie tot de motie Hofstra toe te lichten.	AO Nieuwe stations, nieuwe passagiers dd 10/06/09	Betreft actuele toezegging, geen stand van zaken bekend.
Effecten op verkeersveiligheid en omgekeerde modal shift worden gemonitord en aan Kamer gemeld. Ook wordt nauwkeurig gevolgd hoe het te gebruiken netwerk van routes (hoe groot en veilig?) zich ontwikkelt. Hierover zal de minister jaarlijks met NMB en Kamer van gedachten wisselen.	AO LZV's dd 04/10/07	Monitoring ervaringsfase op deze punten loopt. In het eerste halfjaar van 2009 zijn interviews verricht bij betrokkenen in de logistieke sector. Vanwege het beperkte aantal LZV's eind 2008 is met betrokkenen overeengekomen om de 1-meting te verrichten in 2010. Met de RDW en RWS zijn afspraken gemaakt over het in kaart brengen van het netwerk en de verkeersveiligheidseffecten. De eerste resultaten hiervan zullen eind 2009 of begin 2010 bekend worden, waarna doorlopende monitoring kan plaatsvinden. Laatste rapportage over LZV's aan NMB en Kamer was in mei 2008. Een volgende bericht aan de Kamer wordt najaar 2009 gemaakt.
Onderzoek naar effecten beginnersregeling.	Debat wetsvoorstellen 30 324, 31 278, 31 340 dd 21/10/08	In het debat over de beginnende bestuurder op 9 juni 2009 heeft de minister aangegeven nadrukkelijk te blijven geloven in de werking van de beginnersregeling en deze regeling en het puntensysteem meer met elkaar in lijn te willen brengen. Samen met Justitie zal eerst het registratiesysteem op orde worden gebracht. Nader overleg met de Kamer over dit onderwerp vindt eind 2009 of begin 2010 plaats.
De minister van Verkeer en Waterstaat zal de Kamer in september informeren over de klokkenluidersregeling waar het CBR momenteel aan werkt.	AO CBR dd 03/06/09	Betreft actuele toezegging, geen stand van zaken bekend.
Een gecombineerd theorie-examen, in één keer alles, goedkoop en snel, met het begeleid autorijden kan een heel mooie combinatie zijn waarmee je voorkomt dat het verschil in tijd te groot wordt. Ik ben bereid om dat in die zin te onderzoeken. Het veronderstelt wel een geheel andere opbouw van het examenhuis. Als de invoering hiervan mogelijk is, en ik denk dat dit zou moeten kunnen, dan zal die invoering op haar vroegst in 2010 kunnen zijn. Ik kom daarop terug.	VAO Verkeersveiligheid dd 12/03/09	Het CBR heeft het onderzoek inmiddels gestart.
Minister zegt tegen mevrouw Agema dat hij niet over 20 cent/km als grens heeft gesproken waar veel automobilisten onder blijven. Zegt dat hij daar op terug komt.	Debat kilometerheffing dd 22/04/09	De Kamer wordt geïnformeerd bij de indiening van het Wetsvoorstel kilometerprijs, dit zal na de zomer gebeuren.

Bijlage moties en toezeggingen

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
De minister gaat een onderzoek doen naar de inzet van techniek i.r.t. de hufters. Wat zijn de nieuwe ontwikkelingen, hoe kun je inzetten, wat is de relatie met de EMG en het intrekken van rijbewijs? Onderzoek kan eind volgend jaar worden meegenomen bij de evaluatie van de EMG. Hij zal de effectiviteit van de maatregelen (op verkeersveiligheid) voor hufteraanpak bekijken. De minister betreft daarbij ook het voorstel voor het verbod op naam zetten van kentekens bij afnemen van rijbewijs. Tevens zal er aandacht zijn voor nieuwe (technische) ontwikkeling die goed en prettig zijn voor alle automobilisten. Zo kan een ISA ook de welwillende automobilist helpen bij het zich houden aan de maximumsnelheid.	AO Strategie Verkeersveiligheid dd 23/09/08	Op dit moment onderzoekt RWS, Dienst Verkeer en Scheepvaart, hoe «hufters» in het verkeer d.m.v. techniek aangepakt kunnen worden. De Kamer wordt over de uitkomsten van dit onderzoek eind 2009 geïnformeerd.
De minister bericht de Kamer in het najaar van 2009 schriftelijk over de initiatieven die hij onderneemt met het oog op het mogelijk oprichten van rijvaardigheidscentra voor ouderen.	AO Mobiliteit van ouderen dd 17/06/09	Betreft actuele toezegging, geen stand van zaken bekend.
Minister geeft aan dat zij rond 15 april 2007 een besluit zal nemen over het beslisdocument N23 Westfrisiaweg.	WGO MIT dd 30/10/06	In november 2008 heeft de minister overleg gehad met de gedeputeerden van Noord-Holland, Flevoland en Overijssel. Naar aanleiding daarvan is tussen Rijk en regio afgesproken dat de N23 gefaseerd wordt aangepakt conform de N35 (de zgn. «kralenbenadering»). Tijdens bestuurlijk overleg in mei 2009 tussen minister en de gedeputeerde van Noord-Holland is afgesproken dat de eerste «kraal» wordt gevormd door de aansluitingen van de N23 op de A7. De minister gaat op de begroting van VenW ruimte zoeken voor een beperkte bijdrage hieraan. Voor de zomer van 2009 zal hierover een afrondend bestuurlijk overleg tussen de minister van VenW en de regio plaatsvinden.
De minister van Verkeer en Waterstaat zal de Kamer in september informeren over de mogelijkheid om een onafhankelijke klachtencommissie te realiseren, ondanks de juridische beperkingen hierbij, omdat het CBR een ZBO is.	AO CBR dd 03/06/09	Betreft actuele toezegging, geen stand van zaken bekend.
De minister zal de Kamer in het eerste kwartaal van 2009 nader informeren over de definitie van de exploitatiekosten.	AO Anders Betalen voor Mobiliteit dd 30/10/08 en 18/11/08	Om te komen tot een definitie van exploitatiekosten werkt ABvM aan definiëring van de teller (kostencategorieën) en de noemer (inkomsten). De kosten zijn op verschillende manieren uiteen te splitsen. Voor een compleet beeld is een geactualiseerde businesscase nodig en meer inzicht in de betalingsrelaties tussen Staat, service providers en kentekenhouders. Ook ten aanzien van de inkomsten zijn er nog enkele variabelen om in beeld te brengen. Op basis van het complete beeld van de opbouw van kosten en inkomsten wordt vervolgens een precieze en gegronde definitie van de exploitatiekosten opgesteld en aan de Tweede Kamer aangeboden. Aangezien het benodigde voorwerk meer doorlooptijd vergt dan ingecalculeerd, komt de definitie naar verwachting pas in het tweede kwartaal beschikbaar. Inzet is om de brief binnen enkele weken uit te doen gaan.

Bijlage moties en toezeggingen

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
De minister bericht de Kamer in het najaar van 2009 schriftelijk over de opzet van het initiatief van Veilig Verkeer Nederland tot het aanbieden van een basiscursus voor het gebruik van de scootmobiel. Daarbij gaat hij onder andere in op het «verleiden» van ouderen om deze basiscursus te volgen en op de rol van de gemeenten daarbij.	AO Mobiliteit van ouderen dd 17/06/09	Betreft actuele toezegging, geen stand van zaken bekend.
De minister zal de Kamer vóór 1 juni 2009 nader informeren over de uitvoering van de moties inzake toegankelijkheid (25 847, nrs. 64, 65, 66 en 67) en de budgettaire gevolgen daarvan.	AO Vervoerplan NS en Beheerplan ProRail dd 20/05/09	De Kamer zal op korte termijn worden geïnformeerd.
De Kamer wordt schriftelijk nader geïnformeerd over de mogelijkheden voor het uitvoeren van een MKBA naar het nacht- en weekendwerk op het spoor.	AO Vervoerplan NS en Beheerplan ProRail dd 20/05/09	Betreft actuele toezegging, geen stand van zaken bekend.
De Kamer zal zo spoedig mogelijk nader worden geïnformeerd over de snelheidsverhoging op het spoor, over het nader overleg met de Europese Commissie over de alternatieve beveiligingsystemen (ATB Groen en Code 147) en over de MKBA ERTMS.	AO Vervoerplan NS en Beheerplan ProRail dd 20/05/09	De Kamer zal op korte termijn worden geïnformeerd
Notitie Cramer over spoor Breda-Utrecht schriftelijk afdoen.	NO MIRT dd 15/12/08	Schriftelijke reactie is in voorbereiding.
In juni 2009 wordt de Kamer geïnformeerd over de resultaten van het overleg over de Rijnlandroute.	AO Moties en toezeggingen dd 02/04/09	In oktober 2009 wordt een gezamenlijke bestuurlijke voorkeur uitgesproken voor één van de nader uit te werken oplossingsclusters (voorkeursvariant) en stellen partijen de bijbehorende financiële bijdragen vast, met bijbehorende voorwaarden over o.a. ruimtelijke ontwikkeling, bereikbaarheid en leefbaarheid. De Tweede Kamer wordt n.a.v. het B.O MIRT (in dit geval ZVL) geïnformeerd met dit verslag.
De Kamer zal vóór het einde van het zomerreces 2009 de definitie van de exploitatiekosten ontvangen.	AO ABvM dd 24/06/09	Betreft actuele toezegging, geen stand van zaken bekend.
De staatssecretaris onderzoekt de mogelijkheid om na 1 juli 2009 in de eisen aan de boordcomputer op te nemen dat de klant er de route en de kosten van de rit op moet kunnen aflezen, en de mogelijkheid om deze functionaliteit aan te bieden op palen bij taxistandplaatsen, en bericht de Kamer daarover vóór het zomerreces.	AO Taxi dd 31/03/09	Het verplicht opleggen van additionele ICT-eisen aan de boordcomputer taxi, zonder dat duidelijk is wat de consequenties daarvan zijn, is niet verantwoord. Het staat fabrikanten vrij om extra opties aan te bieden. In overleg met de branche en marktpartijen wordt nagegaan of zij mogelijkheden zien om een informatiesysteem in een later stadium aan de boordcomputer toe te voegen. Hierbij wordt ook de mogelijkheid van informatievoorziening op palen bij taxistandplaatsen gezien. De Tweede Kamer zal op korte termijn hierover een brief ontvangen.
De minister zal de Kamer in het najaar van 2009 informeren over de mogelijkheden om stations waar treinen zonder sanitaire voorzieningen stoppen te voorzien van sanitaire voorzieningen.	AO Vervoerplan NS en Beheerplan ProRail dd 20/05/09	Betreft actuele toezegging, geen stand van zaken bekend.

Bijlage moties en toezeggingen

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
De regering komt nog dit jaar met een aanvalsplan multimodale reisinformatie.	AO Moties en Toezeggingen dd 19/03/08	De Aanpak multimodale reisinformatie is op 2 juli 2009 naar de Kamer gestuurd.
De minister neemt in heroriëntering van het vervoer van gevaarlijke stoffen, in het kader van de uitwerking van de IMCA, de Sloeboom mee als kandidaat voor een planstudie naar mogelijkheden tot aansluiting op de Betuweroute	Behandeling MIRT dd 17/12/07	Nut en noodzaak van de Sloeboom komt reeds aan de orde in de Planstudie Toekomstvaste Routing Spoorgoederenvervoer. Deze Planstudie maakt onderdeel uit van het Programma Hoogfrequent Spoor. Resultaten en besluitvorming zijn gepland medio 2010. Zo mogelijk worden conclusies over de Sloeboom eerder besproken in bestuurlijk overleg.
De Kamer zal eind 2008 het aanvalsplan reisinformatie ontvangen.	AO Vervoerplan NS en beheerplan ProRail dd 19/06/08	De Aanpak multimodale reisinformatie is op 2 juli 2009 naar de Kamer gestuurd.
De minister bericht de Kamer over het resultaat van zijn overleg met de spoorsector over de implementatie van de Europese verordening betreffende de rechten en verplichtingen van reizigers in het treinverkeer.	AO Transportraad dd 25/03/09	Betreft actuele toezegging, geen stand van zaken bekend.
Twee jaar na de inwerkingtreding van de wet een diepgaande evaluatie te laten uitvoeren naar de marktontwikkelingen in de sector, en de Kamer vervolgens over deze evaluatie rapporteren.	Behandeling wet wegvervoer goederen dd 24/01/08 en 05/02/08	De wet is op 1 mei 2009 in werking getreden. De evaluatie volgt 2 jaar na inwerkingtreding van de WVG, dus rondom mei 2011. Vervolgens wordt de Kamer hierover geïnformeerd.
Over twee jaar de positie van de zzp'ers en de kwestie van de arbeidsvoorwaarden evalueren. Indien nodig met extra effectieve maatregelen komen.	Behandeling wet wegvervoer goederen dd 24/01/08 en 05/02/08	Amendement 15 Roefs is aangenomen: de zzp'er-chauffeur is nog niet toegestaan zolang betaling zzp'ers volgens cao-voorwaarden nog niet gewaarborgd is. Twee jaar na inwerkingtreding van de Wet Wegvervoer Goederenvervoer zal dit geëvalueerd worden (rondom mei 2011). Vervolgens wordt de Kamer hierover geïnformeerd voor een voorstel voor een wetswijziging. VenW is aangehaakt bij een onderzoek van SZW. Begin februari 2009 is het EIM rapport «Zelfstandigen zonder personeel» over de motieven van zzp'ers tijdens een AO van SZW behandeld. Het onderzoek geeft geen aanleiding maatregelen te nemen met het oog op het vergroten van de sociale bescherming van zzp'ers. Sociale partners blijven echter vooralsnog op hun standpunt: zzp'er-chauffeurs niet toestaan.
De minister zal schriftelijk reageren op de op 2 december 2008 aangenomen motie van het lid Koopmans (kamerstuknummer 31 305-96) over differentiatie van het kilometerheffingstarief op basis van CO <sub>2</sub> -uitstoot.	AO Transportraad dd 02/12/08	De Kamer wordt geïnformeerd bij indiening van het wetsvoorstel kilometerprijs, dit zal na de zomer gebeuren.
De minister zal de Kamer nader informeren over de ervaringen met de Taskforce vitaliteit spoorsector en de mogelijkheden voor het benoemen van een onafhankelijk voorzitter van deze taskforce, vóór het einde van het meireces.	AO Vervoerplan NS en Beheerplan ProRail dd 20/05/09	Betreft actuele toezegging, geen stand van zaken bekend.

Bijlage moties en toezeggingen

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
De minister van Verkeer en Waterstaat zal de Kamer informeren over de mogelijkheid om sancties met betrekking tot rij-ontzeggingen internationaal aan te pakken als de Europese Commissie hierover heeft bericht.	AO CBR dd 03/06/09	Betreft actuele toezegging, geen stand van zaken bekend.
De minister zal de Provincie Limburg vragen of het Arcadisrapport ten aanzien van Eijsden openbaar kan worden gemaakt. Vóór 18 juni 2009 zal de minister de Kamer nader informeren over de bediening van station Eijsden.	AO Vervoerplan NS en Beheerplan ProRail dd 20/05/09	Betreft actuele toezegging, geen stand van zaken bekend.
De beide bewindslieden hebben toegezegd een nieuwe beleidsbrief over het besluitvormingskader nieuwe stations, met medeneming van de uitkomsten van de evaluatie van de norm van 1 000 nieuwe in/uitstappers, met de Kamer te bespreken voor de MIRT behandeling van dit najaar.	AO Nieuwe stations, nieuwe passagiers dd 10/06/09	Betreft actuele toezegging, geen stand van zaken bekend.
De minister VenW zal met NS en ProRail bespreken hoe over de gehele keten de beschikbaarheid van sanitaire voorzieningen zo optimaal mogelijk kan worden gemaakt en zal de Kamer informeren over de uitkomsten.	AO Toegankelijkheid OV dd 04/09/08	VenW heeft NS gevraagd met ProRail in kaart te brengen hoe het zit met de sanitaire voorzieningen binnen de gehele keten. Er is hierover nog geen duidelijkheid.
De Kamer wordt geïnformeerd over de mogelijkheid van aansluiten van Roosendaal op de lijn Brussel–Antwerpen–Essen, als mogelijk alternatief voor de Beneluxtrein.	AO HSL Zuid dd 14/05/08	De minister is nog in overleg met de Belgische minister om een alternatief te regelen voor de Beneluxtrein. Onderzocht wordt of de Belgische intercity tussen Brussel en Essen doorgetrokken kan worden naar Roosendaal. Het volgende overleg vindt deze zomer plaats.
1e kwartaal 2009 brief naar Tweede Kamer over prijsbeleid.	NO MIRT dd 15/12/08	De brief aan de Kamer over de wijze waarop beprijzing in de planstudies wordt meegenomen, is in voorbereiding. In deze brief zal tevens worden ingegaan op de referentiesituatie en de gevoeligheidsanalyses.
Evaluatie parkeerplaatsen schriftelijk naar Tweede Kamer.	NO MIRT dd 15/12/08	Evaluatie betreft m.n. het aspect criminaliteit en zal na nauw overleg met de branche (EVO, TLN, Les Routiers, Bond van Verzekeraars) en KLPD in februari 2010 gereed zijn. De aanpak van top 20 inclusief de pilots «Camerabewaking op een aantal verzorgingsplaatsen langs de A58/A67» en «Schonere en veiligere parkeerplaatsen Lonnekermeer» wordt nu uitgevoerd.
De minister zal de Kamer in het najaar van 2009 informeren over het plan van aanpak reisinformatie en informatie bij ontregeling.	AO Vervoerplan NS en Beheerplan ProRail dd 20/05/09	Betreft actuele toezegging, geen stand van zaken bekend.
Voorlichting gebruik fietshelmen kinderen en effectenonderzoek van fietshelm.	AO Strategie Verkeersveiligheid dd 23/09/08	De effecten van het dragen van een fietshelm worden door een onafhankelijk instituut onderzocht. Op basis van de resultaten zal worden bezien hoe de voorlichting over het gebruik kan worden gegeven.



Bijlage moties en toezeggingen

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
Er komt volgend jaar een uitgebreider onderzoek «Fliister» als de huidige proef succesvol is gebleken.	AO Strategie Verkeersveiligheid dd 23/09/08	Eind 2008 is een verkenning uitgevoerd om de start van het uitgebreid experiment te bespoedigen. De verwachting is dat alle partijen voor de zomer bij elkaar komen om een besluit te nemen over de vormgeving van het experiment. Volgens de eerste globale planning kan na de zomer het experiment beginnen en dit wordt eind 2009 afgerond. Het rapport met aanbevelingen wordt begin 2010 verwacht.
Vóór het zomerreces zal de Kamer worden geïnformeerd over het onderzoek zoals bedoeld in de motie Roemer waarin de regering wordt verzocht in 2009 met voorstellen te komen om de verbinding tussen Groningen en Maastricht te verbeteren en hierbij ook te bekijken in hoeverre de capaciteit van de Maaslijn uitgebreid dient te worden (31 700A, nr. 56). In dat onderzoek zal ook gekeken worden naar de mogelijkheden voor reistijdverbetering op het traject Nijmegen–Zwolle.	AO Moties en toezeggingen dd 02/04/09	Betreft actuele toezegging, geen stand van zaken bekend.
De Kamer zal het gehele rapport van HCG over outputsturing Prorail ontvangen.	AO Vervoerplan NS en Beheerplan ProRail dd 20/05/09	Betreft actuele toezegging, geen stand van zaken bekend.
In 2008 volgt het Kabinetsstandpunt, begin 2009 het ontwerp-tracébesluit en eind 2009 het tracébesluit over de verbreding van de snelwegen Amsterdam–Almere (Noordvleugel).	AO Noordvleugel dd 12/12/2007	De Kamer is op 27 oktober 2008 schriftelijk over het standpunt wegbreiding Schiphol–Amsterdam–Almere geïnformeerd.
De minister zal de Kamer nog vóór het zomerreces informeren over de situatie ten aanzien van de sluitingstijden van de spoorwegovergang bij Gilze-Rijen. Daarbij zal de minister tevens ingaan op de verwachte toename van de sluitingstijd van spoorwegovergangen in de middelgrote steden.	AO Vervoerplan NS en beheerplan ProRail dd 19/06/08	Medio 2009 wordt de Tweede Kamer geïnformeerd over technische mogelijkheden of sluitingstijden van overwegen kunnen worden beperkt. De Kamer zal in oktober worden geïnformeerd.
De minister heeft toegezegd de Tweede Kamer te informeren over de studie van de provincie Overijssel naar nieuwe stations en de inpassingkosten van die stations (o.a. Deventer-Noord, Zwolle Zuid).	AO Nieuwe stations, nieuwe passagiers dd 10/06/09	Betreft actuele toezegging, geen stand van zaken bekend.
De staatssecretaris komt vóór het zomerreces terug op het resultaat van het overleg met het ministerie van Justitie over mogelijkheden van verscherping van afgifte van de Verklaring Omtrent Gedrag om de criminaliteit in de taxi sector terug te dringen.	AO Taxi dd 31/03/09	De Kamer wordt in de zomer geïnformeerd over de uitkomsten van overleg met Justitie om VenW actief te informeren over veroordelingen van taxichauffeurs. Veroordelingen kunnen consequenties hebben voor intrekken/verkrijgen van een VOG/Chauffeurspas.
De staatssecretaris VenW zegt onder enig voorbehoud toe vóór het zomerreces 2009 met de Kamer te spreken over aanpassing van de tariefstructuur van de straattaxi.	AO Taxi dd 19/11/08	De besluitvorming over een eventuele aanpassing wordt op dit moment voorbereid. Het beleidsbesluit wordt op korte termijn per brief aan de Tweede Kamer bekend gemaakt.

Bijlage moties en toezeggingen

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
De minister zal de Kamer vóór de behandeling van het MIRT 2009 informeren over het plan van aanpak voor de pilot ERTMS op het baanvak Amsterdam–Utrecht.	AO Reistijdverbetering dd 29/10/08	Nadat maatschappelijk kosten-batenonderzoek ERTMS is afgerond, worden nadere afspraken gemaakt over de pilot Amsterdam–Utrecht. Naar verwachting zal de Tweede Kamer hierover eind 2009 worden geïnformeerd.
De minister van VenW zoekt samen met de minister van Financiën uit wat de best passende maximale beloning voor ProRail kan zijn. De Tweede Kamer krijgt vervolgens een voorstel waar met de minister over gediscussieerd kan worden.	AO Topinkomens dd 26/11/08	AO is uitgesteld omdat Financiën eerst debat wil over deelnemingen. Brief over ProRail is gereed maar wacht op brief van Financiën.
De vormgeving van de concessie en de toelaatbaarheid van andere vormen van vervoer die door derden worden aangeboden komt aan de orde in de toelichting bij het voorstel voor besluitwijziging.	AO Waddenveren dd 27/05/08	Aan de toezegging is voldaan, wanneer besluitwijziging Bp2000 bij de Kamer wordt voorgehangen. De besluitwijziging Bp2000 is op 13/3/2009 aan de Staten Generaal aangeboden voor de voorhangprocedure.
De staatssecretaris VenW zal het effect van het «handboek professioneel aanbesteden» een jaar na inwerkingtreding van het handboek evalueren en de Kamer over de resultaten daarvan berichten.	AO Contractvervoer taxi dd 29/01/09	Het handboek wordt medio 2009 afgerond en in het najaar 2009 gepresenteerd. Een jaar daarna (najaar 2010) is de eerste evaluatie met aansluitend rapportage aan de Tweede Kamer.
De minister bericht de Kamer in het najaar van 2009 schriftelijk over de staat van onderhoud van de fietspaden.	AO Mobiliteit van ouderen dd 17/06/09	Betreft actuele toezegging, geen stand van zaken bekend.
De minister bericht de Kamer in het najaar van 2009 schriftelijk over het contact dat hij met de verzekeringsmaatschappijen zal opnemen over wat zij kunnen doen ter bevordering van de veiligheid van ouderen in het verkeer.	AO Mobiliteit van ouderen dd 17/06/09	Betreft actuele toezegging, geen stand van zaken bekend.
De minister komt snel met een schema/tijdsplanning van het in kaart brengen van risico's rond de besluitvorming van infrastructuur en de potentieel hoge onderzoekslasten en vertraging ihkv Natura 2000.	Begrotingsbehandeling dd 04/12/08	Momenteel wordt de problematiek voor relevante weg- en spoorprojecten in beeld gebracht. De REKI brief is in de MR van 26 juni 2009 behandeld. Vervolgens wordt de Kamer hierover geïnformeerd.
Mevrouw Roefs heeft mij gevraagd naar het vervolg op de eerste tranche van de vijf woon-werkfietsroutes uit het File-Proofproject. De ervaringen daaruit ga ik natuurlijk gebruiken om de komende maanden te bepalen hoe wij die extra € 30 mln. kunnen inzetten. Ik ga daarbij zeker de Fietzersbond en de andere betrokken relevante regio's betrekken. Ik stel voor dat de Kamer in het voorjaar een uitgewerkt plan van mij krijgt, dat is opgesteld in samenspraak met alle betrokkenen.	Begrotingsbehandeling dd 04/12/08	De Kamer ontvangt voor de hoorzitting over de initiatiefnota fiets (9 september 2009) een brief met de rijksinzet voor de fiets. Daarbij wordt ook ingegaan op de verdere uitbreiding van de woon-werkfietsroutes.
De minister zal de Kamer rond de zomer van 2009 informeren over de uitkomsten van het gesprek met HSA over de snelle verbinding Den Haag–Eindhoven.	AO Vervoerplan NS en Beheerplan ProRail dd 20/05/09	Betreft actuele toezegging, geen stand van zaken bekend.

Bijlage moties en toezeggingen

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
De Kamer zal worden geïnformeerd over het traject van het starten van een categorie 2 -pilot op het emplacement bij de gemeente Venlo (begin 2009).	AO Top 20 minst veilige parkeerplaatsen dd 03/04/08	Bij de aanpak van de top-20 minst veilige parkeerplaatsen is een pilot categorie 2 meegenomen. Naast herinrichting/verbetering van het grensemplacement Venlo worden hiertoe camera's geplaatst. Momenteel zoekt de regio Venlo in nauw overleg met de branche nog naar alternatieve parkeerplaatsen bruikbaar tijdens de herinrichting in het 4e kwartaal 2009. De planning van RWS t.a.v. herinrichting en plaatsen camera's is dat dit gereed is in december 2009.
De minister gaat in overleg met de sector over het creëren van nieuwe concepten voor parkeerplaatsen, bijvoorbeeld Autohofen (naar Duits model) langs de snelweg, de Kamer wordt hierover nader geïnformeerd.	AO Top 20 minst veilige parkeerplaatsen dd 03/04/08	In maart 2009 is een breed onderzoek en inventarisatie ter voorbereiding van een beleidsvisie verzorgingsplaatsen gestart (onderzoek en inventarisatie gereed in juni 2009), waarbij deze toezegging nadrukkelijk wordt meegenomen. Hierbij zal ook rekening worden gehouden met de kansen voor kleine ondernemers en welke wet- en regelgeving op dit moment belemmerend kan werken of juist kansen biedt voor de realisatie van parkeerfaciliteiten. Ook zal in overleg met Justitie aandacht worden besteed aan de verbetering van de veiligheid door rekening te houden met de ruimte in de concessies. Aanbevelingen n.a.v. onderzoek/inventarisatie gereed zomer 2009. De beleidsvisie zal naar verwachting begin 2010 gereed zijn, waar de Kamer per brief geïnformeerd zal worden.
De minister van Verkeer en Waterstaat zal in overleg met de minister van Justitie onderzoeken of er ruimte bestaat in de concessie die verleend wordt aan individuele pompstationhouders om de onveiligheid op de parkeerplaatsen mee aan te pakken	AO Top 20 minst veilige parkeerplaatsen dd 03/04/08	In maart 2009 start een breed onderzoek en inventarisatie ter voorbereiding van een beleidsvisie verzorgingsplaatsen (onderzoek en inventarisatie gereed in juni 2009), waarbij deze toezegging nadrukkelijk wordt meegenomen. Hierbij zal ook rekening worden gehouden met de kansen voor kleine ondernemers en welke wet- en regelgeving op dit moment belemmerend kan werken of juist kansen biedt voor de realisatie van parkeerfaciliteiten. Ook zal in overleg met Justitie aandacht worden besteed aan de verbetering van de veiligheid door rekening te houden met de ruimte in de concessies. Aanbevelingen n.a.v. onderzoek/inventarisatie gereed augustus 2009. De beleidsvisie zal naar verwachting begin 2010 gereed zijn, waarna de Kamer per brief zal worden geïnformeerd.
De minister zal de Kamer informeren zodra er meer duidelijkheid bestaat over de bestemming van de 50 Europese gemarkeerde parkeerplaatsen en het aantal dat Nederland zal verkrijgen.	AO Top 20 minst veilige parkeerplaatsen dd 03/04/08	De verwachting is dat het LABEL project, waarin EU-breed een 50-tal gecertificeerde parkeerplaatsen aangewezen zal worden en dat voortbouwt op de ervaringen van andere EU projecten, toegewezen wordt aan een consortium. Via de Stichting Aanpak Voertuig Criminaliteit zal in dit consortium actief worden geparticipeerd op basis van de Nederlandse expertise. Verwacht wordt dat in februari 2010 het aantal gecertificeerde parkeerplaatsen in Nederland bekend zal zijn.

Bijlage moties en toezeggingen

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
De minister zal onderzoek verrichten naar de categorisering van parkeerplaatsen binnen EU-verband.	AO Top 20 minst veilige parkeerplaatsen dd 03/04/08	Binnen EU-verband wordt momenteel intensief door VenW deelgenomen aan discussies over en onderzoek naar de categorisering van parkeerplaatsen. Zowel in Nederland als in andere EU-projecten (w.o. LABEL en SETPOS) vindt met belanghebbenden (m.n. brancheorganisaties en verbond van verzekeringen) een discussie plaats over de eisen voor de verschillende categorieën, waaraan verzorgingsplaatsen moeten voldoen. De uitkomsten van deze discussie zijn in augustus 2009 gereed en worden meegenomen in het onderzoek binnen EU-verband (verwachting gereed in eerste kwartaal 2010).
De staatssecretaris VenW zal de Kamer een reactie op de aanbevelingen van de Onderzoeksraad voor Veiligheid zoals geformuleerd in het rapport «Ontsporingen bij RandstadRail» doen toekomen.	NO MIRT dd 15/12/08	De Kamer wordt in september 2009 geïnformeerd.
De minister bevestigt de toezegging dat er zo snel mogelijk gestart wordt met een planstudie voor de opwaardering van de N35 tussen Zwolle en Raalte	Behandeling MIRT dd 17/12/07	Het Rijk en de regio zullen op basis van de voorzet van de marsroute van de regio en de gebiedsagenda een marsroute voor Zwolle–Almelo verder uitwerken. De komende periode zal nader overleg plaatsvinden over nut/noodzaak, prioritering en fasering. In het najaarsoverleg worden de vervolgstappen besproken (BO oost 19-5-2009). De provincie rond de verkenning N35 Zwolle-Wijthmen af conform Sneller en Beter met als resultaat een voorkeursalternatief met zicht op financiering (€ 30 mln. regio en € 22,1 mln. Rijk). Vervolgens wordt aan RWS de opdracht voor de planstudie gegeven (BO oost 19-5-2009). Als op basis van de marsroute maatregelen genomen dienen te worden op het deel Wierden–Nijverdal wordt uitgegaan van kostenverdeling van 50% Rijk en 50% regio (uitgaande van een verlengd MIRT).
De minister probeert nog dit jaar een convenant te sluiten met navigatiesysteemleveranciers.	AO Mobiliteit en verkeersmanagement dd 17/04/08	In het directeurenoverleg van het Nationaal Mobiliteitsberaad hebben decentrale overheden aangegeven andere oplossingsrichtingen te prefereren boven het sluiten van een convenant. Daarom wordt, mede na overleg met betrokken marktpartijen, momenteel een alternatief traject voorbereid om gegevensuitwisseling voor navigatiesystemen te structureren. In de Kamerbrief over het Actieplan Multimodale Reisinformatie zal de Kamer hierover nader worden geïnformeerd.
De minister bericht de Kamer in het najaar van 2009 schriftelijk over de uitvoering van de moties Roemer over de toegankelijkheid van het openbaar vervoer (kamerstuk 25 847, nrs. 64, 65 en 66).	AO Mobiliteit van ouderen dd 17/06/09	Betreft actuele toezegging, geen stand van zaken bekend.
De staatssecretaris komt vóór het zomerreces schriftelijk terug op de mogelijkheid om een Geschillencommissie in het leven te roepen voor de taximarkt.	AO Taxi dd 31/03/09	De Kamer wordt op korte termijn geïnformeerd.
De minister van Verkeer en Waterstaat zal de twaalf niet uitgevoerde rijontzeggingen alsnog proberen te realiseren en zal de Kamer hier vervolgens schriftelijk over informeren.	AO CBR dd 03/06/09	Betreft actuele toezegging, geen stand van zaken bekend

Bijlage moties en toezeggingen

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
Op de versnellingsmogelijkheden, alsmede op het monitoren van risico's, planning en voortgang, komt de minister terug in de derde voortgangsrapportage ABvM, in het kader van de reactie op het Procap-rapport.	AO ABvM dd 24/06/09	Betreft actuele toezegging, geen stand van zaken bekend.
De minister vraagt zijn ambtsgenoot van VWS de Kamer te berichten over de mogelijkheid de herkeuringen van ouderen ten aanzien van de rijvaardigheid op te nemen in het basispakket van de zorgverzekering.	AO Mobiliteit van ouderen dd 17/06/09	Betreft actuele toezegging, geen stand van zaken bekend.
Staatssecretaris heeft verwezen naar visie OV (zomer 2010), o.a. in kader dubbelspoor Sneek en verbinding Zwolle–Enschede.	NO MIRT dd 15/12/08	De visie OV is in voorbereiding. Wordt zomer 2010 opgeleverd.
Mondeling antwoord op vraag Amsterdam–Utrecht (ERTMS) nogmaals schriftelijk.	NO MIRT dd 15/12/08	De Kamer zal hierover antwoord krijgen tegelijk met toezegging over besluitvorming 160 km/u. Deze is afhankelijk van gezamenlijke verklaring van spoorsector over subsidie en kosten materieelombouw t.b.v. 160 km/u.
De minister van Verkeer en Waterstaat treedt in overleg met de directie van het CBR om harde prestatie-indicatoren en de wijze van toezicht hierop af te spreken en bericht de Kamer hier vervolgens schriftelijk over.	AO CBR dd 03/06/09	Betreft actuele toezegging, geen stand van zaken bekend.
De minister bericht de Kamer in het najaar van 2009 schriftelijk over de mogelijkheid de bureaucratie omtrent herkeuringen van ouderen ten aanzien van de rijvaardigheid te verminderen en over de noodzaak en mogelijkheden om de kosten van die herkeuringen te verlagen.	AO Mobiliteit van ouderen dd 17/06/09	Betreft actuele toezegging, geen stand van zaken bekend.
De minister van Verkeer en Waterstaat gaat met de decentrale overheden in overleg over een gezamenlijke visie op het parkeerbeleid en informeert de Kamer in het voorjaar van 2009 over het resultaat daarvan.	AO Initiatiefwet Stilstaan bij parkeren dd 18/12/08	De Kamer zal op korte termijn over instelling van Kenniscentrum Parkeren en bijbehorend programma worden geïnformeerd.
Ik zeg daarom hierbij toe dat ik de decentrale wegbeheerders in het eerstvolgende Nationaal Mobiliteitsberaad zal vragen kritisch te bezien of de verkeersborden echt noodzakelijk zijn langs de bij hen in beheer zijnde wegen. Ik zal daarbij speciale aandacht vragen voor wegen die op basis van de EHK zijn ingericht. In die zin geef ik gaarne uitvoering aan deze motie, zo zij wordt aangenomen. Ik zal de Kamer dan berichten over wat de decentrale partners daarvan vinden.	VAO Verkeersveiligheid dd 12/03/09	In het NMB van 26 maart zijn de decentrale overheden gevraagd de noodzaak van de verkeersborden langs de wegen te bezien, m.n. wegen met EHK-inrichting. Met het verzoek de resultaten van de analyse in het NMB terug te melden. De decentrale overheden hebben vast opgemerkt dat de verkeersborden bepalend zijn voor de geboden en verboden op de weg, niet de belijning. Na terugmelding resultaten door decentrale overheden in NMB zal de Tweede Kamer geïnformeerd worden.

Bijlage moties en toezeggingen

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
De Kamer wordt op een later moment geïnformeerd over de invoering van spitstarieven, op welke locaties en op welke wijze.	AO Anders Betalen voor Mobiliteit dd 30/10/08 en 18/11/08	De Kamer wordt bij de behandeling van het wetsvoorstel geïnformeerd over de invoering van spitsstarieven op welke locatie en wijze. Over de hoofdlijnen en het proces bij het wetsvoorstel na de zomer. Over locaties en wijze per AMvB.
De minister zal het wetsvoorstel kilometerprijs begin 2009 voorleggen aan de Kamer. Dan komt de minister ook terug op de doorrekening van de milieuscenario's en de milieudifferentiatie in de kilometerprijs.	AO Anders Betalen voor Mobiliteit dd 30/10/08 en 18/11/08	De minister heeft in het AO van 17 juni 2009 aangegeven dat de wet kilometerprijs ná de zomer naar de Tweede Kamer zal worden gestuurd. De tarieven die in deze wet zijn opgenomen, zullen eerst naar Raad van State gaan voor advies. Zodra de wet kilometerprijs na de zomer naar de Kamer wordt gestuurd, zullen de doorrekeningen van de milieuscenario's worden meegestuurd.
De minister zal onderzoeken wat de mogelijkheden zijn om in Europees verband te zorgen voor betere herkenbaarheid van spoorvoertuigen die gevaarlijke stoffen vervoeren en zal de Kamer over de uitkomsten informeren.	AO Vervoer gevaarlijke stoffen dd 21/05/08	De Kamer is tussentijds geïnformeerd op 20 januari 2009. Internationaal bestaat er geen draagvlak voor nieuwe (regelgeving)initiatieven t.a.v. herkenbaarheid van voertuigen met gevaarlijke stoffen. Toegezegd is dat de Kamer medio 2009 nader wordt geïnformeerd over het risico-communicatiebeleid voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.
In het najaar wordt ook de bestuurlijke consultatieronde afgerond over hoe uitvoering te geven aan de motie Roefs i.r.t. de implementatie PSO in de Wp2000. De kamer wordt daarna in wetstraject betrokken.	AO Marktwerving OV dd 27/05/08	Wijziging Wp2000: wetsteksten en Memorie van Toelichting worden geschreven.
A14 in verkenning Haaglanden opnemen.	NO MIRT dd 15/12/08	De A14 wordt meegenomen en getoet als mogelijke oplossingsrichting in de MIRT-verkenning Haaglanden. Resultaten worden in Bestuurlijk Overleg MIRT Zuidvleugel van oktober 2009 besproken. De Tweede Kamer wordt hierover vervolgens geïnformeerd.
De minister zal geen onomkeerbare besluiten nemen inzake de A27 in relatie tot de eventuele aanleg van de spoorlijn Breda-Utrecht tot het moment waarop de Kamer met de minister heeft kunnen spreken over de beantwoording van de Kamervragen terzake.	AO Vervoerplan NS en Beheerplan ProRail dd 20/05/09	Betreft actuele toezegging, geen stand van zaken bekend.
Voor de zomer komt het wetsvoorstel bestuurlijke lus naar de Tweede Kamer.	Nota overleg commissie Elverding dd 09/06/08	Betreft actuele toezegging, geen stand van zaken bekend.
In het actieplan wordt ingegaan op het mogelijk maken van juridische afdwingbaarheid van de opleveringstoets.	Nota overleg commissie Elverding dd 09/06/08	Het Actieplan Sneller en Beter is op 2 oktober aan de Kamer toegezonden. Een van de daarin opgenomen acties is het opstellen van een wetgevingsnota. In deze wetgevingsnota worden de contouren geschetst van de structurele verbetering van de besluitvorming en wordt gemotiveerd of een en ander wettelijk geregeld moet worden. Daarbij zal ook aandacht geschonken worden aan de oplevertoets. De wetgevingsnota zal in de zomer aan de Kamer worden toegezonden. Inmiddels is de inhoudelijke uitwerking/invulling van de oplevertoets gestart.

Bijlage moties en toezeggingen

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
De minister VenW komt in het najaar van 2008 terug op het beeld voor de ontwikkeling van de regio Leiden–Katwijk.	AO MIRT dd 26/06/08	In het Bestuurlijk Overleg oktober 2008 is afgesproken dat er nog een verdieping in de studie plaats heeft. Mede op verzoek van de Tweede Kamer. Deze verdieping bestaat uit het uitvoeren van een integrale MIRT-verkenning onder de naam: Integrale Benadering Holland Rijnland. Deze verkenning wordt gezamenlijk uitgevoerd door de ministeries van Verkeer en Waterstaat en VROM en door de Provincie Zuid-Holland en de regio Holland Rijnland (samenwerkingsverband van 12 gemeenten). In het BO-MIRT van mei jl. zijn de tussenresultaten besproken en is bevestigd dat, conform de Randstad Urgent afspraken, tijdens het BO-MIRT van najaar 2009 een voorkeursbesluit zal worden genomen m.b.t. de benodigde investeringen t.b.v. de ontwikkeling van de regio. De Tweede Kamer zal via de terugmelding over het BO-MIRT van najaar 2009 worden geïnformeerd over de voortgang van het project.
Eind 2009 zal de Kamer het herziene MIRT-spelregelkader (update) en het bijbehorende handboek ontvangen.	NO MIRT dd 15/12/08	De Kamer wordt geïnformeerd voor het nota overleg MIRT december 2009.
Het definitieve uitvoeringsbesluit Anders Betalen voor Mobiliteit komt rond de tweede helft van 2009 naar de Kamer.	AO Anders Betalen voor Mobiliteit dd 02/07/08 en 03/07/08	Het Definitieve Uitvoeringsbesluit Anders Betalen voor Mobiliteit gaat naar de Tweede Kamer na behandeling van het Wetsvoorstel Kilometerprijs door de Tweede Kamer.
De staatssecretaris heeft toegezegd eind deze maand actieplan dynamische reisinformatie naar de Tweede Kamer te sturen.	AO Nieuwe stations, nieuwe passagiers dd 10/06/09	Betreft actuele toezegging, geen stand van zaken bekend.
Resultaten van de DHV analyse over kosten-baten, aan de Kamer doen toekomen (VenW/FIN).	Spoeddebat milieuheffing auto's dd 10/06/09	Betreft actuele toezegging, geen stand van zaken bekend.
De minister komt schriftelijk terug op de vragen over de 30 miljoen euro voor de aanpassing van station Amsterdam CS, de aansluiting/samenwerking tussen NS en regionale vervoerders, de Stedenbaan, de mogelijkheden voor sancties bij het niet nakomen van de prestatieafspraken uit het Beheer- en Vervoerplan, de spoorwegpolitie en het nachtnet.	AO Vervoerplan NS en Beheerplan ProRail dd 20/05/09	Betreft actuele toezegging, geen stand van zaken bekend.
De minister zal de Kamer de door te rekenen milieuscenario's doen toekomen.	AO Anders Betalen voor Mobiliteit dd 30/10/08 en 18/11/08	Zodra de wet kilometerprijs na de zomer naar de Kamer wordt gestuurd, zullen de doorrekeningen van de milieuscenario's worden meegestuurd.
De Kamer zal – in aanvulling op hetgeen is opgenomen in de MobiliteitsAanpak – nader geïnformeerd worden over de besluitvorming over de rijksfinanciering voor bestaande tramplannen in Amsterdam en over het doortrekken van de metro van Amsterdam naar Almere, eventueel tot Purmerend/Aalsmeer en over de lightrail Velsen.	NO MIRT dd 15/12/08	Het opwaarderen van de westelijke tramlijnen in A'dam is opgenomen in het actieprogramma regionaal OV. Het convenant is getekend. De OV-verbindingen tussen A'dam en Almere zijn onderdeel van de lopende planstudie OV SAAL. De Kamer zal nog in 2009 hierover worden geïnformeerd. Voor de doortrekking van de metro naar Purmerend of Aalsmeer en voor lightrail Velsen bestaan geen concrete plannen.

Bijlage moties en toezeggingen

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
De minister VenW zal de Kamer (alsnog) een reactie doen toekomen op het rapport «Financieringsonderzoek A1» van Ecorys (capaciteitsuitbreiding van de A1 tussen Apeldoorn en Hengelo/Duitse grens).	NO MIRT dd 15/12/08	Dit wordt meegenomen in het vervolgproces omtrent de A1. Tijdens het BO MIRT Oost van 19 mei 2009 zijn afspraken gemaakt over de afronding van de verkenning A1 (zie brief over de bestuurlijke overleggen van 17-6-2009). Het Ecorys rapport is inmiddels aangevuld en zal nog nader worden ingevuld met een MKBA. De minister zal de Kamer in november (na BO najaar) nader informeren.
De staatssecretaris komt vóór het zomerreces schriftelijk terug op de problemen die ontstaan door de toepassing van de Wet Personenvervoer 2000 en de Wet op de Kinderopvang op het vervoer in de kinderopvang.	AO Taxi dd 31/03/09	Aan de toezegging wordt invulling gegeven in de vervolgbrief Taxi die in de zomer naar de Kamer gaat.
De minister zegt toe te blijven kijken of er in de toekomst nog een mogelijkheid is voor oranje-signalering bij grensoverschrijdend verkeer.	VAO Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen dd 22/04/09	Het punt is nog niet geagendeerd in het internationale overleg tot en met 2010. Daarom is nog niet aan te geven wanneer de gelegenheid zich zal voordoen om het internationaal ter sprake te brengen.
Ik hoop de Kamer op de kortst mogelijke termijn nader te kunnen informeren over drugs. Gelet op de samenhang der dingen, zou ik de Kamer echter willen vragen of het mogelijk is om het verzoek om bij de beginnende bestuurder van drie naar twee te gaan – zoals ik heb gezegd, sta ik daar op zich sympathiek tegenover – even aan te houden, zodat wij dit eind dit jaar, begin volgend jaar echt in den brede kunnen bezien en daarover samen conclusies zouden kunnen trekken.	Debat strafpunten beginnende bestuurders dd 09/06/09	Betreft actuele toezegging, geen stand van zaken bekend.
Zodra het ontwerp-tracébesluit IJzeren Rijn gereed is, zal de Kamer dat ontvangen. Ook de wijziging van het verdrag die in dit kader benodigd is, alsmede te zijner tijd het Tracébesluit zullen aan de Kamer worden voorgelegd.	AO IJzeren Rijn dd 11/02/09	OTB zal niet eerder dan begin 2010 gereed zijn.
De minister van Verkeer en Waterstaat zal het praktijkexamen voor bromfietsen 1 jaar na invoering evalueren en de resultaten van deze evaluatie aan de Kamer toezenden.	AO Verkeersveiligheid dd 12/02/09	Het praktijkexamen voor bromfietsen wordt op 1 januari 2010 ingevoerd. De evaluatie vindt in januari 2011 plaats.
De minister van Verkeer en Waterstaat zal de Kamer dit najaar informeren over de evaluatie van het convenant dat met de bestelvervoersector is afgesloten.	AO Verkeersveiligheid dd 12/02/09	Op dit moment wordt de eerste geprekken gevoerd t.b.v. de evaluatie.
De minister van Verkeer en Waterstaat zal de Kamer dit jaar informeren over de resultaten van het onderzoek naar de invoering van speekseltests.	AO Verkeersveiligheid dd 12/02/09	De Kamer wordt hierover in de zomer geïnformeerd.



Bijlage moties en toezeggingen

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
De minister van Verkeer en Waterstaat zal de Kamer informeren over zijn plannen om bestuurders tijdig te informeren over de snelheidsverlagingen op snelwegen zodat deze niet op te korte afstand te spoedig zijn snelheid hoeft terug te brengen.	AO Verkeersveiligheid dd 12/02/09	De Kamer wordt hierover in de zomer geïnformeerd.
De minister zal de NS vragen hoe zij denken over de compensatie van de CO <sub>2</sub> -uitstoot door het spoorvervoer en welke acties zij op dat gebied ondernemen en zal de Kamer over de uitkomsten daarvan informeren.	Notaoverleg Mobiliteitsaanpak dd 16/02/09	De Kamer wordt hierover in de zomer geïnformeerd.
De minister zal met de staatssecretaris EZ overleg plegen over de mogelijkheid om congestiebestrijding een meer structurele plek te geven in het project maatschappelijk verantwoord ondernemen en zal de Kamer over de uitkomsten van dat overleg informeren.	Notaoverleg Mobiliteitsaanpak dd 16/02/09	Het stimuleren van fiets, OV en carpoolen maakt inmiddels onderdeel uit van het thema energiebesparing binnen MVO. In overleg met EZ wordt nagegaan welke mogelijkheden bestaan om het thema congestiebestrijding meer expliciet aandacht te geven.
De minister informeert de Kamer na de tweede tranche in het kader van mobiliteitsmanagement. Over de resultaten die met de mobiliteitsprojecten zijn behaald.	Notaoverleg Mobiliteitsaanpak dd 16/02/09	De toezegging wordt uitgevoerd.
De staatssecretaris zal de Kamer in mei 2009 een plan van aanpak doen toekomen op het gebied van reizigersinformatie, in reactie op de notitie van de CDA-fractie «Reiziger op dwaalspoor».	Notaoverleg Mobiliteitsaanpak dd 16/02/09	De toezegging is opgenomen in Aanpak multimodale reisinformatie
De staatssecretaris zal de Kamer nader schriftelijk informeren over alle 50 projecten van het actieprogramma Regionaal OV.	Notaoverleg Mobiliteitsaanpak dd 16/02/09	De Kamer wordt hierover na de MIRT Bestuurlijke Overleggen in dit voorjaar geïnformeerd.
In mei 2009 ontvangt de Kamer het plan van aanpak ziende op de grootschalige introductie van elektrische auto's.	Notaoverleg Mobiliteitsaanpak dd 16/02/09	Het plan van aanpak wordt in de MR van 3 juli 2009 behandeld. Daarna wordt de Kamer geïnformeerd.
De Kamer zal spoedig worden geïnformeerd over de mogelijkheden voor de spoorverbinding Breda-Utrecht, conform de brief van de minister VenW d.d. 17 december 2008 naar aanleiding van de motie Cramer (31 700A, nr. 73).	Notaoverleg Mobiliteitsaanpak dd 16/02/09	De Kamer wordt zo spoedig mogelijk geïnformeerd.
De minister komt eind maart per brief terug op de mogelijkheid om ATB code groen en ERTMS te gebruiken bij de snelheidsverhoging naar 160 km/u op bepaalde spoorwegtrajecten.	AO Spoor dd 19/02/09	De Kamer zal hierover antwoord krijgen tegelijk met toezegging over besluitvorming 160 km/u. Deze is afhankelijk van gezamenlijke verklaring van spoorsector over subsidie en kosten materieelombouw t.b.v. 160 km/u.
De minister komt bij de behandeling van het vervoersplan van de NS terug op mogelijke aanvullende maatregelen om zijn ambities op het gebied van reizigersgroei op het spoor te verwezenlijken.	AO Spoor dd 19/02/09	In de brief van 6 april is hierop ingegaan, nl. dat er bij de midterm review op terug gekomen zal worden. In het debat over beheerplan en vervoerplan is hier niet verder op ingegaan.

Bijlage moties en toezeggingen

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
De minister doet de Kamer medio 2009 de eerste rapportage van de ambassadeur Stedelijke Distributie toekomen.	AO Transportbelemmeringen dd 18/03/09	Ambassadeur Stedelijke Distributie, Eric Janse de Jonge is sinds 1 januari 2009 benoemd. Op 18/03 zijn in AO zijn taken toegelicht. Gezien de nog erg korte actieve periode van de ambassadeur zal de Kamer in vierde kwartaal 2009 schriftelijk worden geïnformeerd over de voortgang.
De minister van Verkeer en Waterstaat zal de Kamer in september schriftelijk informeren over de vastgelegde verbeteringen bij de vorderingsprocedure en de stand van zaken met betrekking tot de verbeteringen van het functioneren van het CBR in het algemeen.	AO CBR dd 03/06/09	Betreft actuele toezegging, geen stand van zaken bekend.
De minister bericht de Kamer over wat er gebeurt met het voornemen van de acht Alpenlanden om het transitovervoer door de Alpen te reguleren en de actie die hij daarop onderneemt.	AO Transportbelemmeringen dd 18/03/09	Betreft actuele toezegging, geen stand van zaken bekend.
De minister legt het alternatief voor de eis van dienstbetrekking in de Wet wegvervoer goederen, wanneer dat uitgewerkt is, aan de Kamer voor, alvorens deze eis uit de Wet te schrappen.	AO Transportbelemmeringen dd 18/03/09	Amendement 15 Roefs is aangenomen, de zzp'er -chauffeur is nog niet toegestaan zolang betaling zzp'ers volgens cao-voorwaarden nog niet gewaarborgd is. Twee jaar na inwerkingtreding van de Wet Wegvervoer Goederenvervoer zal dit geëvalueerd worden (rondom mei 2011). Vervolgens wordt de Kamer hierover geïnformeerd voor een voorstel voor een wetswijziging.
De minister bericht de Kamer in het najaar van 2009 schriftelijk over de mogelijkheid ouderen kennismakingspakketten voor het openbaar vervoer aan te bieden.	AO Mobiliteit van ouderen dd 17/06/09	Betreft actuele toezegging, geen stand van zaken bekend.
De minister van VenW bericht de Kamer medio 2009 over de resultaten van het onderzoek naar de kosten van verplaatsing van het vervoer van LPG van de weg naar het water.	AO Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen dd 19/03/09	Er wordt op dit moment gewerkt aan de eindrapportage van het onderzoek en volgens de planning zal de Stuurgroep Basisnet er op 3 juli over besluiten.
De minister van VenW vraagt het RIVM of het mogelijk is op basis van bestaande cijfers een inschatting te maken van het risico van stukgoedvervoer, van de aard en de omvang ervan en het aandeel van het binnenlands vervoer erin.	AO Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen dd 19/03/09	Overleg met RIVM over beschikbare capaciteit moet mogelijkheden bieden voor het uitvoeren van dit onderzoek. Gestreefd wordt naar start van het onderzoek in juni 2009. Onzeker is nog of RIVM dit al kan doen.
De minister van VenW komt bij het Programma Hoogfrequent Spoor in 2010 terug op de spoorbogen bij Meteren, onder Roosendaal en bij Chemelot en op de spoorboog Zeeland-Antwerpen.	AO Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen dd 19/03/09	Betreft actuele toezegging, geen stand van zaken bekend
Netwerk spoorgoederenvervoer: Ferrmed-studie naar de haalbaarheid netwerk tussen Noorzeehavens en Westelijk Middellandse zeehavens zal naar de Kamer worden verzonden, mits deze studie openbaar is.	AO Transportraad dd 06/06/07	Afronding wordt verwacht in voor het zomerreces 2009. In oktober zal Ferrmed een slotconferentie organiseren.

Bijlage moties en toezeggingen

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
De minister zal er bij de branche op aandringen een gedragscode te ontwikkelen waarmee wordt bereikt dat het instructeurspasje goed zichtbaar in de auto wordt geplaatst.	Debat wijz wet rijonderricht motorrijtuigen dd 04/09/08	Overleg hierover met de rijkschoolbranche vindt plaats. De branche is op dit moment bezig met het maken van een concreet voorstel voor een convenant met de betrokken branchepartijen.
In 2009 komt de minister terug op de verbreding van het puntenrijbewijs en het komen tot één systematiek voor beginnende en ervaren bestuurders.	AO Verkeersveiligheid en CBR dd 25/06/08	Er loopt een onderzoek naar een mogelijke uitbreiding van de recidiveregeling voor drugs en ernstige meetbare verkeersdelicten. Zodra de resultaten daarvan bekend zijn zal de Kamer worden geïnformeerd. In het debat over de beginnende bestuurder op 9 juni 2009 heeft de minister aangegeven het puntenrijbewijs en de beginnersregeling meer met elkaar in lijn te willen brengen. Nader overleg met de Kamer over dit onderwerp eind 2009 of begin 2010.
De minister zal de mogelijkheden voor een verbod op het doorsnijden van een rouwstoet onderzoeken en de Kamer in het najaar van 2008 terzake informeren.	AO Verkeersveiligheid en CBR dd 25/06/08	Bezien wordt op welke manier een rouwstoet zodanig herkenbaar kan worden gemaakt dat de aparte status van de rouwstoet voor andere verkeersdeelnemers voldoende duidelijk is waardoor de verkeersveiligheid niet in het gedrang komt. Daarbij wordt tevens overleg gevoerd met Justitie in verband met de handhavingsaspecten van deze maatregel. Een tussenrapportage aan de Kamer is ambtelijk afgerond.
Het niet herleidbare personeel gaat niet over. In zijn algemeenheid gaat het om het management en om administratieve functies. Die vallen buiten de overgang. De heer Roemer zegt dat het ook om functies gaat die hebben te maken met de veiligheid. De staatssecretaris geeft aan dat het vooral gaat om administratieve functies en managementfuncties. Op dit moment spreken wij over een technische wijziging. Bij de behandeling van de grotere wijzigingen van de Wp2000 zal de Staatssecretaris ook spreken over mogelijke aanpassingen in de personele paragraaf. Die wordt aangepast aan de nieuwe PSO-verordening en aan de motie-Roefs. Dan komt dit ook nog een keer voorbij.	Plenair debat wet personenvervoer dd 05/02/09	De voorbereiding van de wijzigingen als gevolg van de PSO en de motie Roefs loopt.
De wijziging van de Wegenverkeerswet 1994, die nodig is om kentekens te kunnen koppelen aan milieukenmerken (noodzakelijk voor de milieuzonering bestelauto's) komt begin 2010 naar de Kamer.	AO Milieuzonering en stedelijke distributie dd 15/01/09	Momenteel is de wijziging van de WWV '94 in voorbereiding. Begin 2010 komt deze naar de Kamer.
De minister zal bekijken hoe het publiek geïnformeerd kan worden over de instructeurspas.	Debat wijz wet rijonderricht motorrijtuigen dd 04/09/08	Overleg hierover met de rijkschoolbranche vindt plaats. De branche is op dit moment bezig met het maken van een concreet voorstel voor een convenant met de betrokken branchepartijen.
De ministers hebben toegezegd alles op alles te zullen zetten om het wetsvoorstel mbt de Segway nog voor het zomerreces in de ministerraad te brengen.	AO Segway dd 13/03/08	In de brief van 10 december 2008 is de Kamer aangekondigd dat het wetsvoorstel in de zomer van 2009 aan de Kamer wordt aangeboden.

Bijlage moties en toezeggingen

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
De minister zal de beprijzing betrekken bij de 2e stap van de trajectnota MER inzake de A4 Delft-Schiedam.	VAO Wegen dd 30/08/06	Beprijzing is meegenomen in de gevoeligheidsanalyse die deel uitmaakt van de Trajectnota/MER stap 2 die 7 mei 2009 ter visie is gegaan. De Kamer zal in de voortgangsrapportage die in het najaar zal verschijnen geïnformeerd worden over de ter visielegging van de TN/MER. De toezegging zit daarin verwerkt en kan dan als uitgevoerd worden beschouwd.
Staphorst: overleg over afritvariant met gemeente	NO MIRT dd 15/12/08	Het overleg met de gemeente heeft inmiddels plaatsgevonden. Voor de zomer van 2009 wordt de Kamer, nadat VenW door de gemeente Staphorst over de stand van zaken omtrent de afritvariant op de hoogte is gesteld, per brief geïnformeerd.
Te leveren wanneer Havenspoorlijn full swing in gebruik is: a) de verschuiving van goederentreinen van de Brabantroute naar de Betuweroute zowel kwantitatief als kwalitatief (gevaarlijke stoffen) (2010); b) de substitutie met de weg (2010).	AO Betuweroute dd 14/05/08	De Kamer wordt hierover in 2010 geïnformeerd. De Kamer gaat niet akkoord met het afvoeren van deze toezegging (is nog niet ingelost).
Te leveren in de volgende VGR: a) uitkomsten van de gesprekken met de vervoerders en Bombardier over vertraging in levering loc's en de daaraan verbonden kosten; b) de meerkosten voor de migratie van de Havenspoorlijn als gevolg hiervan (instandhouding PoBR werd genoemd); c) wie gaat die meerkosten betalen.	AO Betuweroute dd 14/05/08	In de aanbiedingsbrief bij VGR 24 is uitgebreid melding gemaakt van de overleggen met vervoerders en Bombardier over de vertraging van de loc's en de daaraan verbonden kosten. Wat betreft de kosten is aangegeven dat VenW geen juridische basis heeft om de kosten voor de Havenspoorlijn te verhalen op de marktpartijen. In diezelfde brief is gemeld dat de meerkosten voor VenW voor het uitstel van de migratie van de Havenspoorlijn ruim € 7 mln. bedragen. De planning sloot toen nog op februari 2009. In de brief bij VGR 25 staat dat voor het halen van de vigerende planning van december 2009 het bedrag niet hoeft te worden verhoogd.
Over de ontwikkelingen ten aanzien van het parallel starten zal de Kamer te zijner tijd worden geïnformeerd.	AO Schiphol dd 05/02/09	Het proces met de omgeving om tot een optimale route te komen is opgestart. Er is hiervoor reeds een aantal bijeenkomsten gehouden. Over de uitkomsten van het proces wordt de Kamer in het najaar van 2009 geïnformeerd.
Ik zal in een brief nog eens op een rijtje zetten wat wij allemaal doen ten aanzien van het verbeteren van de sociale infrastructuur.	AO Binnenvaartbrief dd 28/02/08	De planning hiervan zal worden opgenomen in de Voortgangsrapportage van de Beleidsbrief Binnenvaart, die is voorzien in het najaar van 2009.

Bijlage moties en toezeggingen

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
<p>De Kamer was van mening dat een eerste evaluatie in 2011 te lang op zich laat wachten. Een beperkte voortgangsrapportage obv de bevindingen van de NMa in 2009 is op zijn plaats. Voortgangsrapportage dan vooral focussen op:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● verhoging uittredeleeftijd</li> <li>● salarisontwikkelingen loodsen</li> <li>● efficiencyontwikkelingen loodsdiensten</li> <li>● verloop oplossing prepensioen (reserveringen en kapitaalopbouw).</li> </ul> <p>Voorts een aantal aspecten genoemd die, naast alle reeds andere genoemde aspecten in de nota nav het verslag en Memorie van Toelichting, mee zullen worden genomen bij de «brede» evaluatie in 2011, zoals kosten voor juridische procedures en daadwerkelijke toename administratieve lasten.</p>	<p>Debat wetsvoorstel Markttoezicht registerloodsen dd 29/05/07</p>	<p>Oktober 2009 wordt de Voortgangsrapportage/ tussentijdse evaluatie Markttoezicht registerloodsen aan de Tweede Kamer toegezonden.</p>
<p>De minister zal met de staatssecretaris overleggen over de Nederlandse inzet ten aanzien van de technische eisen aan binnenvaartschepen van de CCR. Hij zal, indien opportuun, deze inzet in informele contacten met collega's tijdens de Transportraad bepleiten. Hij zal tevens de staatssecretaris vragen of het nuttig is de Kamer te informeren over de stand van zaken op dit dossier, vóór het algemeen overleg Binnenvaart en waddenveren d.d. 30 juni 2009.</p>	<p>AO Transportraad dd 09/06/09</p>	<p>Dit onderwerp is behandeld in het AO Binnenvaart en Waddenveren op 30 juni 2009.</p>
<p>Schriftelijk terugkomen op de reden van de RDW om een onderzoek te laten doen naar registratie van pleziervaartuigen.</p>	<p>Begrotingsbehandeling dd 04/12/08</p>	<p>In de brief van 8 december 2008 is de Kamer geïnformeerd over het nader onderzoek dat loopt. In augustus 2009 zal hierover een standpunt worden ingenomen.</p>
<p>De minister zal de Kamer informeren zodra er nieuws is over de infractieprocedure die de Europese Commissie tegen Nederland is begonnen inzake de 48-urige werkweek.</p>	<p>AO Transportraad dd 09/06/09</p>	<p>De Kamer wordt conform toezegging zodra er nieuws is nader geïnformeerd.</p>
<p>De minister zal begin 2009 een technische briefing aan de Kamer laten organiseren over de natuurcompensatie samenhangend met de Tweede Maasvlakte, inclusief de 750 hectare natuur- en recreatiegebied op Midden-IJsselmonde en aan de Noordrand van Rotterdam.</p>	<p>AO PMR dd 06/11/08 (DGLM)</p>	<p>De voorbereidingen voor de technische briefing lopen. Datum voor de briefing is nog niet vastgesteld.</p>

Bijlage moties en toezeggingen

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
Zodra er duidelijkheid bestaat over de mogelijkheden tot optimale inrichting van het (zuidelijk) havengebied, zal de Kamer worden geïnformeerd.	AO PMR dd 22/11/07	De optimale inrichting van het (zuidelijk) havengebied wordt opgepakt in twee projecten: het project Bestaand Rotterdams Gebied, dat onderdeel uitmaakt van PMR, en het project Stadshavens, dat onderdeel uitmaakt van het programma Randstad Urgent. De PKB+ PMR omvat voor het Bestaand Rotterdams Gebied een tweetal soorten projecten: gericht op verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving en benutting van het bestaande havengebied. Voor die tweede soort projecten is de doelstelling om 200 ha ruimtewinst te boeken. Dit loopt voorspoedig: op dit moment komt de totale hoeveelheid geïntensiveerd oppervlakte binnen het havenindustriecomplex uit op 189,3 hectare. Daarnaast is in het programma Randstad Urgent het project Stadshavens Rotterdam opgenomen. Daarin wordt gekeken naar de invulling van de oude havengebieden. De zuidelijke gebieden binnen dit project behouden hun havenfunctie, maar er zal meer nadruk worden gelegd op short-sea overslag en op het ontwikkelen van maritieme dienstverlening (Eemhaven) en hoofdkantoren van havengerelateerde bedrijven (Waalhaven). Over de voortgang van de intensiveringsprojecten in BRG wordt gerapporteerd aan de Tweede Kamer in de voortgangsrapportages van PMR. Over de voortgang van Stadshavens wordt gerapporteerd in het kader van Randstad Urgent.
Zomer 2009 besluit A of B.	AO Vliegveld Twente dd 04/12/08	De planning is dat rond de zomer een voorkeursbesluit kan worden genomen inzake het project Twente. De kamer zal hierover binnenkort worden geïnformeerd.
Technisch gelijkwaardige uitwerking varianten.	AO Vliegveld Twente dd 04/12/08	Er is de afgelopen periode gewerkt aan de uitwerking van de verschillende varianten. De Kamer wordt hierover op korte termijn geïnformeerd.
Motie provincie is marsroute.	AO Vliegveld Twente dd 04/12/08	Deze toezegging betreft onderzoek naar 2 opties in het kader van de gebiedsontwikkeling luchthaven Twente. Minister Eurlings heeft de uitspraak van de provincie onderschreven, dat het belangrijk is het lopende traject te blijven volgen zoals eerder is afgesproken. Deze toezegging is verwerkt in de brief aan de Tweede Kamer d.d. 18 december 2008. Het onderzoek naar de gebiedsontwikkeling luchthaven Twente moet leiden tot besluitvorming in juni 2009. De uitgangspunten die bij vlekkenplan B worden gehanteerd zijn opgenomen in de Luchtvaartnota (1, 2 en 3) en in het VTM-proces (4, 5, 6 en 7).
De minister zegt toe dat de staatssecretaris en hij nader zullen onderzoeken onder wat voor voorwaarden we dat promillage gelijk kunnen trekken. Volgend jaar zal de minister de Kamer hierover berichten (Lid Roefs).	Begrotingsbehandeling VenW dd 06/12/07	Het onderzoeksrapport naar vermindering van het toegestane alcoholpromillage is gereed. De Minister-raad is inmiddels ook akkoord en de Raad van State heeft haar advies uitgebracht. Het wetsvoorstel is aan de Tweede Kamer gezonden. In de zomer gaat de nota n.a.v. het verslag van de behandeling in de Tweede Kamer naar de Vaste Kamercommissie.

Bijlage moties en toezeggingen

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
Bij beoordeling sluis IJmuiden meenemen twee alternatieven in MKBA: 1) additionaliteit; 2) lichtereren.	AO Nota Zeehavens dd 26/09/07	De verkenningstudie Zeetoeegang IJmond is uitgevoerd. Dit is een brede verkenning waarin diverse aspecten zijn meegenomen zoals de druk op de achterlandverbindingen, maar ook de effecten voor Maasvlakte II. In de kKBA (kengetallen Kosten Baten Analyse) zijn twee alternatieven meegenomen en nog subvarianten. Verkenning is breed opgezet ook v.w.b. de vervoersprognoses waarbij ook de cruisevaart is meegenomen. Kamer wordt/is niet actief geïnformeerd over dit project, anders dan dat het opgenomen is in het MIRT-projectenboek. Verkenning Lichtereren is afgerond inclusief een quick scan kKBA waardoor over kon worden gegaan naar de planstudiefase. Deze is gestart door RWS/NH.
De minister zegt toe in 2009 verder te gaan dan de aan de Tweede Kamer toegezede informatie over de verslaglegging van de NMa, de analyse aflossing pensioen, het langer doorwerken na 55 jaar, de ontwikkeling van het salarisniveau, de kosten van eventueel gevoerde procedures en een inzicht in de daadwerkelijke administratieve lasten. Er komt nadrukkelijk een verkenning van een Europese ontwikkeling, ook naar aanleiding van de vraag naar waar een en ander toe leidt op Europees niveau. Daarbij worden nadrukkelijk de effecten van het toezicht betrokken, inclusief de ervaringen in het buitenland, de relatie met Vlaanderen en Duitsland, de technologische ontwikkelingen, de laatste prognoses groei van het scheepvaartverkeer en de mogelijkheden om aan de hand van wetgeving innovatie mogelijk te maken en het loodsen op afstand structureel toe te laten. De borging van de publieke belangen wordt daar nadrukkelijk steeds bij betrokken.	EK debat mbt Loodsenwet dd 11/12/07	Oktober 2009 wordt de Voortgangsrapportage/ tussentijdse evaluatie Markttoezicht registerloodsen aan de Tweede Kamer toegezonden.
De staatssecretaris evalueert 2e tranche quick wins binnenhavens en bepaalt begin 2010 of er een 3e tranche komt.	NO MIRT dd 15/12/08	Op basis van de 2e tranche (eind 2009) wordt begin 2010 bepaald of er een 3e tranche moet komen.

Bijlage moties en toezeggingen

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
De minister van VenW zegt toe dat met de (tussentijdse) evaluatie in 2009 een voorshot wordt genomen op de totale evaluatie van de Wet markttoezicht registerloodsen. De minister zal in het kader van de evaluatie 2009 – naast hetgeen is toegezegd aan de Tweede Kamer – namelijk ook een verkenning doen van een Europese ontwikkeling, en hierbij betrekken de effecten van het toezicht, de ervaringen in het buitenland, de relatie Vlaanderen-Duitsland, de technologische ontwikkelingen, de laatste groeiprognozes van het scheepvaartverkeer, de mogelijkheden om aan de hand van wetgeving innovatie mogelijk te maken en het loodsen op afstand structureel toe te laten, evenals de borging van de publieke belangen. Tevens zegt hij toe verschillende scenario's voor na 2009 te bezien, waarbij de voors en tegens van bepaalde keuzes in beeld worden gebracht.	EK debat mbt Loodsenwet dd 11/12/07	Oktober 2009 wordt de Voortgangsrapportage/tussentijdse evaluatie Markttoezicht registerloodsen aan de Tweede Kamer toegezonden.
De minister zal de Kamer voorafgaand aan toezending van de geannoteerde agenda van de volgende Transportraad informeren over de stand van zaken met betrekking tot passagiersrechten in de zee- en binnenvaart.	AO Transportraad dd 22/04/09	Het dossier passagiersrechten in de zee- en binnenvaart was niet geagendeerd voor de Transportraad op 11 juni 2009. Informatie aan de Kamer over het dossier zal daarom later dit jaar – wanneer het dossier wel op een Transportraad staat geagendeerd – worden geleverd.
De minister komt dit voorjaar schriftelijk terug op de vraag in hoeverre renovatie van de Noordersluis praktisch mogelijk is.	AO Zeehavens dd 02/04/09	De minister van Verkeer en Waterstaat komt dit najaar schriftelijk terug op de vraag in hoeverre renovatie van de Noordersluis praktisch mogelijk is.
De staatssecretaris doet de Kamer het advies van het StakeholdersAdviesForum (SAF) over een extra sluis bij Terneuzen toekomen.	AO Zeehavens dd 02/04/09	De toegezegde informatie wordt in de zomer aan de Kamer toegestuurd.
Over de mogelijkheden tot herziening van het luchtvaartverdrag met Suriname (t.b.v. een volledige «open sky») zal de Kamer nader worden geïnformeerd.	AO Schiphol dd 05/02/09	Het aanbestedingsproces van het aangekondigde onderzoek naar de luchtvaartmarkt van Suriname en de Nederlandse Antillen loopt en het onderzoek zal daarna zo snel mogelijk van start gaan. De eerste resultaten worden na de zomer verwacht.
De Staatssecretaris is bereid begin 2009 een besluit over een rijksbijdrage aan de Zaan te nemen, onder de voorwaarde dat de provincie daarvoor een planstudie oplevert die dat mogelijk maakt.	NO MIRT dd 15/12/08	De provincie is bezig met de afronding van de planstudie. Op basis daarvan zal de provincie een regionaal aanbod doen, inclusief een voorstel voor de financiering en een verzoek om een rijksbijdrage. Op basis van de planstudie zal bestuurlijk overleg plaatsvinden over het vervolg en een eventuele rijksbijdrage. In verband met de val van het college is de planning opgeschoven naar oktober 2009.
De regering zal uitzoeken of er gegevens zijn over de externe kosten van verschillende transportmodaliteiten en de mate waarin die kosten zijn verdisconteerd in belastingen. De regering zal de Kamer informeren over de uitkomst van dit onderzoek.	Spoeeddebat Vliegtax dd 26/03/08	Staatssecretaris Jan Kees de Jager (Financiën) heeft in het spoeeddebat aangegeven dat hij dit punt zou doorgeleiden naar de minister van VROM.



Bijlage moties en toezeggingen

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
De minister zal het belang van de internalisering van externe kosten bij spoor en binnenvaart benadrukken in Brussel en de Kamer informeren over de ontwikkelingen.	AO Transportraad dd 22/04/09	Er zijn op dit moment geen nieuwe ontwikkelingen te melden.
Medio 2009 wil bij de Kamer terugkomen op gelijkschakeling van de registratie van pleziervaart en de motorvoertuigen inzake de handhaving.	Begrotingsbehandeling dd 04/12/08	In de brief van 8 december 2008 is uw Kamer geïnformeerd over het nader onderzoek dat loopt. In augustus 2009 zal hierover een standpunt worden ingenomen.
De regering zal de Kamer rond de zomer van 2009 informeren over het advies van de Alderstafel t.a.v. de regionale luchthavens (Eindhoven en Lelystad).	AO Schiphol dd 05/02/09	Conform toezegging wordt de Kamer rond de zomer van 2009 geïnformeerd.
De minister zal de A2 als project inbrengen voor Europese TEN-T-financiering naar aanleiding van de call for proposals in het kader van het Economisch Herstelplan.	AO Transportraad dd 22/04/09	De A2 is ingediend als project. Het besluit van de Europese Commissie over toekenning wordt tweede helft juli verwacht.
Zodra er zich nieuwe ontwikkelingen voordoen op het terrein van het Deltaplan Schiphol zal de Kamer worden geïnformeerd.	AO Luchthavenverkeersbesluit Schiphol dd 06/02/08	Een aantal aspecten uit het Deltaplan, zoals het Antigeluid, komt terug in de Kennis en Innovatieagenda Luchtvaart. De innovatieagenda wordt deze zomer aan de Tweede Kamer aangeboden.
De staatssecretaris gaat met de binnenvaartbranche in overleg over de mogelijkheid om meer zicht te krijgen op hoeveel schepen niet voldoen aan de technische eisen van de CCR en bericht de Kamer over de resultaten daarvan.	AO Binnenvaart dd 03/02/09	De staatssecretaris heeft met de binnenvaartbranche overleg gevoerd over de mogelijkheid om meer zicht te krijgen op hoeveel schepen niet voldoen aan de technische eisen van de CCR. Op dit moment voert de binnenvaartbranche daartoe onderzoek uit. De Kamer zal na de zomer over de resultaten worden geïnformeerd.
De staatssecretaris zegt toe begin 2009 een zorgvuldig besluit te nemen over de verkeerssituatie Hollandsch Diep.	NO MIRT dd 15/12/08	De planstudie zal naar verwachting in de zomer 2009 opgeleverd worden. Naar verwachting kan het besluit direct na de zomer van 2009 genomen worden.
De staatssecretaris bericht de Kamer vóór de zomer van 2009 over de mogelijkheid de subsidie per AIS-transponder te verhogen in verband met de samenwerking met Duitsland op dit gebied.	AO Binnenvaart dd 03/02/09	De Kamer wordt conform de toezegging in de zomer van 2009 geïnformeerd.
De minister zegt toe dat in het MIRT voortaan ook de Europese context wordt meegenomen, dat wil zeggen de Europese corridors en de kansen voor TEN-T-subsidie.	AO Transportraad dd 22/04/09	Aan deze toezegging wordt gewerkt.
De Kamer kan in het najaar van 2009 de concept-experimenteerregeling tegemoet zien.	AO Schiphol dd 05/02/09	Conform toezegging krijgt Kamer in het najaar 2009 de concept-regeling voor het experiment met het nieuwe normen- en handavingsstelsel.
Vóór het zomerreces van 2009 wordt de Kamer geïnformeerd over de aantalsnormen en de spelregels voor de actualisatie.	AO Schiphol dd 05/02/09	De spelregels voor de aantalsnormen en de actualisatie worden op dit moment uitgewerkt in het kader van de implementatie van het Aldersadvies. De Kamer wordt hier zo spoedig mogelijk over geïnformeerd.

Bijlage moties en toezeggingen

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
De staatssecretaris zal de Kamer schriftelijk informeren over de uitvoering van de motie Agema over het toekomstige Schelde-Seinekanaal (31 700A, nr. 64).	Notaoverleg Mobiliteitsaanpak dd 16/02/09	De Kamer zal in de zomer van 2009 geïnformeerd worden over de uitvoering van deze motie.
De SAB zal in de toekomst de rol van nationaal instituut vervullen en daarvoor gefinancierd worden door Verkeer en Waterstaat, onafhankelijk van de subsidieafbouw. De Kamer zal geïnformeerd worden over de ontwikkelingen hieromtrent.	AO Binnenvaart op 13-12-01	België heeft inmiddels het Scheepsafvalstoffenverdrag geratificeerd. Inwerkingtreding is voorzien voor eind 2009. Acties lopen om SAB rol te geven als Nationaal Instituut. Zo spoedig mogelijk na inwerkingtreding van het verdrag wordt de Kamer nader geïnformeerd.
De Kamer zal periodiek worden ingelicht over de voortgang op het dossier ETS luchtvaart.	AO Transportraad dd 02/04/08	De Raad van State een positief advies heeft gegeven na beoordeling van het voorstel van wet houdende wijziging van de Wet milieubeheer, de Wet luchtvaart en de Wet op de economische delicten ten behoeve van de implementatie van richtlijn nr. 2008/101/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 19 november 2008 (PbEU 2009, L 8) tot wijziging van Richtlijn 2003/87/EG teneinde ook luchtvaartactiviteiten op te nemen in de regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Gemeenschap (handel in emissierechten luchtvaart), met memorie van toelichting. Inmiddels is het voorstel na rekening te hebben gehouden met het advies van de Raad van State naar de Tweede Kamer gegaan met het verzoek tot spoedige behandeling ter bevordering van een tijdige inwerkingtreding met het oog op de termijnen die zijn gesteld in de Europese richtlijn en de bijbehorende richtsnoeren.
De minister zegt de Kamer naar aanleiding van opmerkingen van de leden Vliegert en Koffeman toe dat hij de wet zal wijzigen wanneer het hem niet lukt de beide Kamers te overtuigen van de wenselijkheid van een luchthavensysteem.	Debat Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens (RBML) dd 08/12/08	De luchtvaartnota is in april 2009 aan de Eerste Kamer aangeboden. Een eventuele vervolgactie is afhankelijk van het debat over de Luchtvaartnota in de Tweede en Eerste kamer.
In 2008 een brede (maatschappelijke) discussie starten over de nieuwe normen van waterveiligheid (lid Koppejan).	Begrotingsbehandeling VenW dd 12/12/07	In het Nationaal Waterplan is aangegeven dat de brede maatschappelijke discussie over nieuwe normen wordt voorgezet in 2009 en 2010 ten behoeve van het nemen van een principebesluit in 2011.

Bijlage moties en toezeggingen

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
<p>De minister heeft toegezegd een aantal maatregelen te treffen om de toeristisch-recreatieve sector in de regio waar het zeereservaat komt, te versterken. Concreet noemde zij het volgende:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• MIT-verkenning naar de mogelijkheid van een doorlaat in de Brouwersdam;</li> <li>• Investeren in de uitwerking en uitvoering van het programma zoals aangekondigd in «Kracht van de Delta», op basis van nadere programmatische voorstellen van de provincie;</li> <li>• MIT planstudie naar de aanpak van de bergingscapaciteit in het Volkerak-Zoommeer, mede in relatie tot de blauwalgenproblematiek.</li> </ul>	Nota-overleg PMR dd 02/10/06	<p>1. Verkenning Grevelingen water en getij is januari 2009 afgerond. Grotere doorlaat in Brouwersdam met hierdoor terugkeer getij verbetert waterkwaliteit en natuur. Nieuwe doorlaatmiddel kan worden gecombineerd met getijcentrale (centrale is dan doorlaat). Aanleg zeesluis kan en zal een impuls geven aan recreatie (kosten &gt; baten). Bij 0,50m getij is toekomstige open verbinding met Volkerak-Zoommeer mogelijk met meer kansen voor natuur en recreatie. Na advies Natuur- en recreatieschap Grevelingen en stuurgroep ZW Delta besluit de staatssecretaris medio 2009 over vervolg.</p> <p>2. Uitvoeringsprogramma wordt in opdracht van de stuurgroep ZW Delta (Rijk/drie provincies) door een programmabureau opgesteld. Aandacht voor samenhang waterprojecten en hun onderlinge afhankelijkheden én kansrijke combinaties met wonen, werken, ruimtelijke economie, toerisme en natuur. Het uitvoeringsprogramma wordt in 2010 vastgesteld en vormt de basis voor de gebiedsofferte ZW Delta voor het Nationaal Deltaprogramma.</p> <p>3. Uitvoeringsbesluit waterberging Volkerak-Zoommeer begin 2012 genomen (uitvoering in 2015 gereed). Hierbij wordt rekening gehouden met zout Volkerak en kansen meer/sneller transport over water via Rijn-Schelde Corridor. Ook wordt rekening gehouden met mogelijk aanvullende maatregelen op lange termijn bij meer extreme afvoer.</p>
Kader uitbrengen over bouwen in diepgelegen polders/buitendijks en dit integreren met nota WV21.	AO Kabinetsstandpunt Rampenbeheersing overstromingen dd 27/06/07	Het kader voor buitendijks is opgenomen in het Ontwerp Nationaal Waterplan. Wel wordt nog onderzocht of dit nog knelpunten oplevert. De resultaten daarvan worden meegenomen in het definitief Nationaal Waterplan. Aan een kader voor diepgelegen polders wordt, zoals tevens aangekondigd in het Ontwerp Nationaal Waterplan, gewerkt. Dit wordt onderdeel van het Deltaprogramma. Beleid hierover wordt neergelegd in het definitief Nationaal Waterplan, dat eind 2009 verschijnt.
Op de vraag van Koppejan of het bij de in 2011 geplande vierde toetsing mogelijk is om dan al te werken met de nieuwe normen, geeft de staatssecretaris aan dat de resultaten van de derde toetsing in 2011 klaar zijn en dat ze werkt aan nieuwe normen.	Begrotingsbehandeling VenW dd 06/12/07	Het proces hiertoe is beschreven in het Ontwerp Nationaal Waterplan. Het definitief Nationaal Waterplan wordt eind 2009 aan de Tweede Kamer voorgelegd.
De Tweede Kamer jaarlijks met een voortgangsrapportage wordt geïnformeerd over de voortgang, onder meer ten aanzien van	AO Kaderrichtlijn Water dd 19/06/08	Eerste voortgangsrapportage is in 2010 voorzien.
<ul style="list-style-type: none"> <li>• de uitvoering van het maatregelenprogramma,</li> <li>• de ontwikkeling van de waterkwaliteit (in relatie tot de uiteindelijk te realiseren doelen), alsmede de realisatie van de door het kabinet beoogde jaarlijkse doelmatigheidsverbetering van 1 à 2% in de waterketen tot 2015 (zoals is verwoord in het Nationaal Bestuursakkoord Waterketen en eerder bij brief door de minister van VROM aan de Tweede Kamer is toegezonden op 22 augustus 2007).</li> </ul>		

Bijlage moties en toezeggingen

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
Brief over verstevigen watertoets aan de Tweede Kamer begin 2008.	AO Klimaatadaptatie dd 21/11/07	In april 2008 is de Tweede Kamer geïnformeerd over het feit dat de reactie op het advies van de CAW over de juridische versterking van de watertoets zal worden opgenomen in het Nationaal Waterplan, dat eind 2009 verschijnt. De Bestuurlijke Notitie Watertoets zal worden geactualiseerd. Het Rijk zal in 2009 de aangepaste Landelijke Handreiking Watertoets uitbrengen en waar nodig onderhouden aan de hand van de ontwikkelingen.
Brief over overleg met VNG over het plaatsen van peilstokken (verkeersborden) in buitendijks gebied ter bewustwording (voorstel Koppejan/CDA).	AO Klimaatadaptatie dd 21/11/07	Er is overleg geweest met de VNG om wenselijkheid en mogelijkheid nader te verkennen. Gesprek was in beginsel positief nader gesprek met groter gezelschap (incl IPO/provincies) in maart. Definitieve resultaten krijgen een plek in het Nationaal Waterplan dat eind 2009 verschijnt.
Het kabinetsstandpunt ten aanzien van het onderzoek naar het privatiseren van de rijksbaggerdepots (27 625, nr. 127) komt in juni 2009 naar de Kamer.	AO Moties en toezeggingen dd 02/04/09	De Kamer zal in september 2009 worden geïnformeerd.
Dit najaar de ontwerp stroomgebied-beheerplannen gereed zullen komen en ter inspraak zullen worden voorgelegd. Na een periode van 6 maanden zal aan de Tweede Kamer worden voorgelegd hoe het kabinet met de resultaten van de inspraak wil omgaan.	AO Kaderrichtlijn Water dd 19/06/08	De kamer wordt hierover voor eind 2009 over geïnformeerd.
Problematiek Hollandsch Diep betrekken bij waterplan (Boelhouwer).	AO Watervisie dd 27/03/08	Is meegenomen in geactualiseerde waterveiligheidsbeleid dat in tweede helft van 2008 is gepresenteerd in het Nationaal Waterplan (zie kamerstuk 2007–2008, 27 625, nr. 120, Tweede Kamer).
Aandacht voor blauwalgenproblematiek in waterplan (Koppejan).	AO Watervisie dd 27/03/08	Het ontwerp Nationaal Waterplan besteedt op een aantal plaatsen aandacht aan blauwalgenproblematiek, onder meer met het oog op: <ul style="list-style-type: none"> <li>– de gebruiksfunctie «zwemwater» waarbij wordt gewezen op de mogelijkheden van het Innovatieprogramma Kaderrichtlijn Water voor de aanpak van blauwalgen. Tevens wordt een kennisprogramma aangekondigd dat zich richt op de risico's van blauwalgen en op oplossingen in de vorm van effectgerichte en structurele (bron)maatregelen (pagina 119);</li> <li>– het kabinetsbeleid voor de bestrijding van blauwalgen in het Volkerak-Zoommeer (pagina 172).</li> </ul>

Bijlage moties en toezeggingen

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
De Kamer wordt te zijner tijd schriftelijk geïnformeerd over de financiering van de in West-Brabant benodigde extra maatregelen, die samenhangen met het gebruik van het Volkerak-Zoommeer als waterberging.	AO Waterveiligheid dd 12/11/08	De optredende situaties bij waterberging op het Volkerak-Zoommeer, de veroorzaakte effecten en de eventueel te nemen maatregelen zijn onderwerp van studie in het op te stellen milieueffecten rapport (MER). Bij deze studie is onder andere het waterschap Brabantse Delta, verantwoordelijk voor de regionale waterhuishouding, nauw betrokken. De startnotitie in het kader van de m.e.r.-procedure is recentelijk uitgebracht. Deze MER behandelt ook de relatie met de Planstudie Waterkwaliteit Volkerak Zoommeer. Besluitvorming inclusief de wijze van financiering zal pas plaats vinden nadat duidelijk is wat de gevolgen van de Ruimte van de Rivier maatregel voor het regionaal systeem zijn en hoe deze worden voorkomen, beperkt dan wel vergoed.
De ministeriële stuurgroep zal duidelijkheid geven over de gevolgen van de plannen van de Deltacommissie voor mensen die bijvoorbeeld in de omgeving van het IJsselmeer wonen.	Algemene Politieke Beschouwingen dd 17/09/08 en 18/09/08	Voor alle aanbevelingen worden plannen van aanpak gemaakt, die in het najaar van 2009 gereed zullen zijn. Deze zullen nader inzicht geven in de acties en daaraan verbonden termijnen van besluitvorming. In het definitieve Nationaal Waterplan, dat op 22 december 2009 zal verschijnen, zal dit nader uitgewerkt worden
De staatssecretaris is bereid om de Kamer een overzicht te sturen van de tariefverordeningen op het moment dat deze zijn geaccordeerd door de waterschappen en de provincies.	Debat Waterschapswet dd 18/12/08	De UvW heeft een onafhankelijke evaluatie opgesteld. Hierin is een overzicht van alle tarieven opgenomen. Deze evaluatie en de cijfers zijn dit voorjaar naar de Tweede Kamer gezonden.
De ontwerp-Deltawet komt nog in 2009 naar de Kamer.	AO Ontwerp Nationaal Waterplan dd 12/03/09	De ontwerp-Deltawet wordt naar verwachting nog in 2009 aan de Kamer gezonden.
In 2010 komt de staatssecretaris met een voorstel voor de nieuwe normering waterveiligheid. Daarbij zal ook worden teruggekomen op een norm voor basisveiligheid, waaronder een norm voor het borgen van basisveiligheid voor buitendijkse bebouwing.	AO Ontwerp Nationaal Waterplan dd 12/03/09	Deze aspecten worden opgenomen in het Nationaal Waterplan dat eind 2009 verschijnt.
De Kamer zal in deze kabinetsperiode worden geïnformeerd over het onderzoek naar de haalbaarheid van een Rijksbestemmingsplan, zoals bedoeld in de motie Polderman (29 675, nr. 54).	AO Ontwerp Nationaal Waterplan dd 12/03/09	De toezegging is in behandeling genomen.
De Kamer zal in het najaar van 2009 worden geïnformeerd over het Delta-programma en de (solide) wijze van financieren daarvan.	AO Ontwerp Nationaal Waterplan dd 12/03/09	Conform planning wordt de Kamer in het najaar van 2009 geïnformeerd.
Nog in 2009 zal de Kamer worden geïnformeerd over het onderzoek naar de vrijstelling van de verontreinigingsheffing van puntbronnen van verontreiniging, zoals bedoeld in de motie Madlener (30 818, nr. 33).	AO Ontwerp Nationaal Waterplan dd 12/03/09	Conform planning wordt de Kamer in 2009 geïnformeerd.

Bijlage moties en toezeggingen

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
N.a.v. motie Madlener nr. 33 wanneer puntbronnen die voldoen aan strenge Europese standaarden kunnen worden vrijgesteld van verontreinigingsheffing is toegezegd dat het plan is uitvoerig onderzoek te doen naar deze verontreinigingsheffing waarbij dit aspect aan de orde zal komen. N.B. dit onderzoek zal niet eerder gereed zijn dan na inwerkingtreding van de Waterwet.	Debat Waterwet dd 20/03/08	De opzet van de verontreinigingsheffing wordt momenteel bezien. Hierbij wordt bekeken of aanpassing noodzakelijk is voor wat betreft de stoffen waarop de heffing nu van toepassing is. Bij dit onderzoek wordt de motie van de heer Madlener (30 818, nr. 33) betrokken. Resultaat van het onderzoek komt beschikbaar naar verwachting eind 2009
N.a.v. vragen van Boelhouwer en Cramer over schadevergoeding bij waterberging en specifiek over vergoeding van schade bij nieuwe investeringen is toegezegd dat een uitgebreide brief aan de Tweede Kamer wordt gestuurd waarin de materie wordt toegelicht.	Debat Waterwet dd 20/03/08	Er wordt momenteel gewerkt aan de notitie over schadevergoeding bij waterberging. Verwachting is dat deze in de zomer naar de Tweede Kamer verzonden kan worden.
N.a.v. de motie van Boelhouwer nr. 31 is toegezegd dat de in de motie genoemde knelpunten worden betrokken bij het, naar verwachting in het najaar van 2008 te verwachten, beleidskader voor handelingen in de ondergrond.	Debat Waterwet dd 20/03/08	Onder de verantwoordelijkheid van minister van VROM wordt naar verwachting in 2009 een visie gepresenteerd over duurzaam gebruik van de ondergrond. Hierin zal een beleidskader worden opgenomen voor handelingen in de ondergrond, waarbij de gesignaleerde problemen bij Warmte Koude Opslag (WKO) worden meegenomen. Het advies van de task force WKO is gereed. In de werkgroep WKO wordt ondertussen verder gewerkt aan het beleidskader WKO. Dit beleidskader moet een onderdeel gaan vormen van de beleidsvisie op de ondergrond waarvoor een ambtelijke werkgroep is ingericht. Het streven van VROM (trekker van het dossier), is om voor de zomer een kabinetsstandpunt over het beleidskader WKO gereed te hebben. In dit beleidskader moeten de criteria voor WKO systemen helder zijn. DGW staat in de werkgroep aan de lat voor grondwaterkwantiteit in relatie tot WKO's. Om mogelijke grondwaterkwantiteitsproblemen te voorkomen dienen er waar nodig regels te worden opgenomen in het beleidskader. Deltares is gevraagd om een advies; een eerste concept van dat rapport is ontvangen en besproken. Eind mei worden nog metingen en een modelstudie gedaan. De resultaten daarvan zullen worden opgenomen in het eindrapport dat in de zomer wordt verwacht.
Mede namens de minister van Financiën zal de staatssecretaris een brief sturen aan de Tweede Kamer 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	Brief zal na de zomer worden verstuurd.

Bijlage moties en toezeggingen

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
VenW zal in de begroting 2009 terugkomen op de financiële dekking van de maatregelen reistijdverbetering, waarbij de dekking niet ten koste zal gaan van het achterstallig onderhoud aan het spoor.	AO Project Reistijdverbetering Spoor dd 10/04/08	Van de in de begroting 2008 gereserveerde € 83,3 mln. (amendement Van Hijum/Dijksma; Kamerstukken II, 30 800A, nr 18) wordt € 48 mln. aangewend voor maatregelen om te komen tot reistijdverbeteringen in de landsdelen, voor de projecten Beilen, Heerlen-Sittard en het extra perron te Deventer. De overige middelen zijn gereserveerd voor mogelijke maatregelen naar aanleiding van het onderzoek naar rijden met 160 km/uur op daarvoor reeds geschikte baanvakken. De inpassing van deze uitgaven vindt plaats binnen het programma Beheer en onderhoud.
De minister zal ten behoeve van de begroting 2010 bezien hoe hij het informatiegehalte van de overzichtstabel met de status van de VenW-doelstellingen uit het beleidsprogramma kan vergroten.	Wetgevingsoverleg Begrotingsonderzoek dd 19/11/08	Deze toezegging wordt meegenomen in de begroting 2010.
De minister zegt, ook namens de staatssecretaris, toe transparant aan de Kamer toe te lichten voor welke taken en activiteiten hij extern personeel inhuurt.	Wetgevingsoverleg Jaarverslagen dd 24/06/09	Betreft actuele toezegging, geen stand van zaken bekend.
Vanaf de begroting 2010 zal, voor zover mogelijk, per doelstelling uit het beleidsprogramma worden aangegeven welke effecten worden beoogd, welke activiteiten worden ondernomen en wat daarvan de kosten zijn.	Wetgevingsoverleg Begrotingsonderzoek dd 19/11/08	Deze toezegging wordt meegenomen in de Begroting 2010.
Vanaf de begroting 2010 zal een inschatting worden gegeven van de bijdrage van Anders Betalen voor Mobiliteit aan de prestatie-indicatoren onder operationele doelstelling 34.01, voor 2020.	Wetgevingsoverleg Begrotingsonderzoek dd 19/11/08	Deze toezegging wordt meegenomen in de Begroting 2010.
De staatssecretaris zegt toe met de Algemene Rekenkamer te zullen overleggen over de mogelijkheden om de Kamer, binnen het kader van de wet BDU verkeer en vervoer, meer inzicht te verschaffen in de besteding van de BDU-gelden.	Wetgevingsoverleg Jaarverslagen dd 24/06/09	Betreft actuele toezegging, geen stand van zaken bekend.
De minister zegt, ook namens de staatssecretaris, toe voortaan bij de suppletore begrotingen en de slotwetten een heldere toelichting te geven op de grote verschuivingen die zich hebben voorgedaan ten opzichte van respectievelijk de originele begroting, de Voorjaarsnota en de Najaarsnota.	Wetgevingsoverleg Jaarverslagen dd 24/06/09	Betreft actuele toezegging, geen stand van zaken bekend.
In de kabinetsreactie Commissie Ruding zal duidelijkheid worden gegeven over de vraag van Van Geel t.a.v. de rol van de pensioenfondsen bij infrastructuurinvesteringen.	Algemene Politieke Beschouwingen dd 17/09/08 en 18/09/08	Er is een gezamenlijke werkgroep van Rijk en institutionele beleggers opgericht die de door de commissie voorgestelde modellen voor financiering van Infrastructuur nader zal bestuderen.

Bijlage moties en toezeggingen

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
Voorafgaand aan de Algemene Financiële Beschouwingen wordt de Kamer middels een brief geïnformeerd over wat de mogelijkheden en beperkingen zijn voor een additionele investeringsagenda op ruimtelijk economisch terrein.	Algemene Politieke Beschouwingen dd 17/09/08 en 18/09/08	Betreft actuele toezegging, geen stand van zaken bekend.
De minister van Justitie zegt de Kamer, naar aanleiding van opmerkingen van mevrouw Haubrich-Gooskens, toe de discussie over de invoering van minimumstraffen niet opnieuw te zullen entameren zonder overleg met de Kamer.	Debat puntenstelsel rijbewijzen dd 21/10/08	Deze toezegging overhevelen naar Justitie; het is toezegging van de minister van Justitie.
Het wetsvoorstel tot aanpassing van het bestuursprocesrecht in verband met de uitvoering van het relativiteitsbeginsel wordt in de tweede helft van 2008 aan de kamer aangeboden (Motie De Krom/Koopmans, 29 385, nr. 12).	AO Moties en Toezeggingen dd 19/03/08	De Raad van State heeft zijn advies uitgebracht, Justitie bereidt de indiening van het wetsvoorstel bij de Tweede Kamer voor. Justitie verwacht dat het wetsvoorstel medio 2009 naar de Tweede Kamer zal gaan. Niet uitgesloten is dat het onderdeel over het relativiteitsbeginsel niet via het wetsvoorstel tot aanpassing van het bestuursprocesrecht maar via dat voor de Crisis- en herstelwet. Indiening van die wet bij de Tweede Kamer is voorzien in september 2009.
Het voorstel tot wijziging van de wet op het KNMI komt nog in 2009 naar de Kamer.	AO Evaluatie KNMI dd 24/03/09	Is in ambtelijke voorbereiding, ligt nog op schema, planning aanbidding aan de Tweede Kamer vooralsnog begin november 2009. Op 3 juli is het concept-wetsvoorstel aan branche voorgelegd via de Overlegorganen.
Op termijn invoering lichte educatieve maatregel alcohol en verkeer ook voor ervaren bestuurders.	Debat wetsvoorstellen 30 324, 31 278, 31 340 dd 21/10/08 (EK)	Dit wordt meegenomen in de regelgeving tot invoering van het alcoholslotprogramma. Invoering is aangekondigd in memorie van toelichting bij dat wetsvoorstel (31 896, nr. 3).
De minister van VenW zegt de Kamer, naar aanleiding van een vraag van het lid Hofstra, toe met zijn ambtsgenoot van Justitie te zullen bezien hoe de relevante doelgroepen zullen worden geïnformeerd over de nieuwe recidiveregeling voor verkeersovertredingen.	Debat puntenstelsel rijbewijzen dd 21/10/08 (EK)	De voorlichting zal meegenomen worden in het kader het voorlichtingstraject bij de invoering van de wet recidiveregeling voor ernstige verkeersdelicten (puntenstelsel rijbewijzen, 30 324). Voorbereidende werkzaamheden zijn inmiddels gestart in samenwerking met het ministerie van Justitie. Gestreefd wordt naar inwerkingtreding eind 2009/eerste kwartaal 2010. De voorlichting zal naar verwachting in het 3e en/of 4e kwartaal van dit jaar, ruim voor de inwerkingtreding, plaats gaan vinden.
Toezegging over het geven van voorlichting over de consequenties van de recidiveregeling voor de relevante doelgroepen.	Debat wetsvoorstellen 30 324, 31 278, 31 340 dd 21/10/08 (EK)	De voorlichting zal meegenomen worden in het kader het voorlichtingstraject bij de invoering van de wet recidiveregeling voor ernstige verkeersdelicten (puntenstelsel rijbewijzen, 30 324). Voorbereidende werkzaamheden zijn inmiddels gestart in samenwerking met het ministerie van Justitie. Gestreefd wordt naar inwerkingtreding eind 2009/eerste kwartaal 2010. De voorlichting zal naar verwachting in het 3e en/of 4e kwartaal van dit jaar, ruim voor de inwerkingtreding, plaats gaan vinden.
De staatssecretaris informeert de Kamer vóór de zomer van 2009 over de wijze waarop het handhavingsarrangement voor de Binnenvaartwet uiteindelijk zal worden vormgegeven.	AO Binnenvaart dd 03/02/09	De Kamer zal in de zomer worden geïnformeerd.



Bijlage moties en toezeggingen

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
De minister zal inventariseren of er in het buitenland goede oplossingen zijn voor de maximale asbelasting voor vrachtwagens en de Kamer daarover informeren.	AO Transportbelemmeringen dd 18/03/09	Betreft actuele toezegging, geen stand van zaken bekend.
De staatssecretaris komt nog in 2009 met een voorstel voor de aanscherping van de criteria die gelden voor het geven van een weeralarm.	AO Evaluatie KNMI dd 24/03/09	Betreft actuele toezegging, geen stand van zaken bekend.
Ten tijde van het voorstel tot wijziging van de wet op het KNMI zal de Kamer ook een overzicht van taken ontvangen, met daarbij vermeld of die taken publiek of privaat (moeten) worden uitgevoerd, voorzien van argumentatie.	AO Evaluatie KNMI dd 24/03/09	Betreft actuele toezegging, geen stand van zaken bekend.
Dit najaar stuurt de minister een inhoudelijke brief om de Tweede Kamer te informeren over de stand van zaken rond duurzaam aanbesteden van RWS.	AO Luchtkwaliteit dd 27/09/07	Het beleid van RWS is in lijn met de toezegging: 100% duurzaam inkopen per 2010. Wij volgen daarmee het proces zoals VROM in haar Programma duurzaam bedrijven overheden aangeeft. VROM informeert de Kamer hierover in eerstkomende rapportage. De Kamer zal vóór het zomerreces in een brief over duurzaamheid bij Rijkswaterstaat worden geïnformeerd. Op 29-5 zal de rapportage in DT-RWS worden besproken. Daarna zal de brief aan de Tweede Kamer worden opgesteld. Verwacht wordt dat de Kamer voor het zomerreces kan worden geïnformeerd.
De minister stelt de Kamer op de hoogte van de tijdelijke voorziening die bij de A67 bij Venlo getroffen zal worden voor beveiligde parkeerplaatsen, zodra daarover overeenstemming is met de regio.	AO Transportraad dd 09/06/09	De Kamer is per brief van 3 juni jl. tussentijds geïnformeerd.
Keersluis Zwartsluis, overnachtingshaven Lobith, Twenthekanalen en de nieuwe Beatrixsluis: kan dit niet sneller? Procedures zijn traag. Kan gezien worden voor vaarwegen of ook hier onnodige traagheden eruit kunnen?	Begrotingsbehandeling VenW dd 06/12/07	Bij de uitwerking van het Kabinetsstandpunt over de aanbevelingen van de Commissie Elverding ligt de focus op het versnellen van Tracéwetprocedures die veelal van toepassing zijn voor wegprojecten. Daarnaast zal gezien worden in hoeverre de aanbevelingen mogelijkheden bieden voor het versnellen van procedures voor de vaarwegprojecten. In zijn algemeenheid geldt dat de vereiste wettelijke procedures zorgvuldig doorlopen dienen te worden, mede om te voorkomen dat extra vertraging ontstaat indien er gebruik gemaakt wordt van bezwaar en beroepsprocedures. Afhankelijk van de positieve ervaringen die opgedaan worden met Commissie Elverding en spoedprojecten zal nader gezien worden of dit ook mogelijk is voor de binnenvaart.
De staatssecretaris gaat aan de slag met een second opinion voor de vaargeul bij het Schuitengat. Cofinanciering derden is daarbij een optie.	NO MIRT dd 15/12/08	Advies Waterdienst over technische, ecologische en financiële impact van het verleggen van de vaargeul wordt voor eind juni verwacht. Voor de zomervakantie zal o.b.v. dit advies worden gesproken met gemeente en rederij over een eventueel uit te voeren nader onderzoek en cofinanciering. Deze lijn is kortgesloten met gemeente en rederij.

Bijlage moties en toezeggingen

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
Vóór de zomer van 2010 ontvangt de Kamer de evaluatie van de proeven met dynamische snelheden op snelwegen.	AO Moties en toezeggingen dd 02/04/09	De Tweede Kamer zal uiterlijk 1-7-2010 worden geïnformeerd.
De minister zal de Kamer vóór het zomerreces van 2009 informeren over de toepassing van de methode Social Return on Investment bij aanbestedingen in Maastricht en over (het moment van) de evaluatie daarvan.	AO Moties en toezeggingen dd 02/04/09	Aanbestedingsproces loopt nog en dat duurt tot het reces, het moment van evaluatie zal na de afronding van de aanbesteding komen en dat is dus op zijn vroegst in het najaar.
De evaluatie van de wet tunnelveiligheid zal door de minister in gang worden gezet.	AO Tunnels A73 dd 23/04/09	Naar verwachting zal de Tweede Kamer na de zomer worden geïnformeerd.
Wat de zandsuppleties betreft, hebben wij te maken met enorme prijsstijgingen. Ik zal voor 2009 bij de voorjaarsnota kijken hoeveel er nog extra nodig is en hoe wij ervoor zorgen dat het basisfundament van de kust goed op orde blijft.	Begrotingsbehandeling dd 04/12/08	Dit wordt meegenomen in de najaarsnota die in november naar de Tweede Kamer zal worden gezonden.
Vóór het zomerreces 2009 wordt de Kamer geïnformeerd over de datum en duur van de tijdelijke volledige afsluiting van de tunnels van de A73 bij Swalmen en Roermond en over de planning van de definitieve openstelling.	AO Tunnels A73 dd 23/04/09	De Kamer zal in de zomer worden geïnformeerd
De Kamer zal worden geïnformeerd over de aanbestedingsaanpak.	AO Tunnels A73 dd 23/04/09	Naar verwachting zal de Tweede Kamer hierover in het najaar worden geïnformeerd.
De Kamer zal voor het zomerreces de tussenrapportage van het regieteam tunnels A73 en de daarop uitgevoerde «second opinion» van Horvat & partners ontvangen.	AO Tunnels A73 dd 23/04/09	De Kamer zal in de zomer worden geïnformeerd.
De Kamer zal vóór het zomerreces 2009 worden geïnformeerd over de resultaten van het onderzoek naar de terugvalopties. Daarbij wordt ook ingegaan op de vraag over mogelijkheden voor een ATB-blok op het traject Schiphol-Rotterdam.	AO HSL Zuid dd 17/02/09	De Tweede Kamer zal in de zomer worden geïnformeerd.
In het voorjaar wordt teruggekomen op de Vlaamse Participatiemaatschappij.	AO PPS dd 05/11/08	De Tweede Kamer zal in de zomer worden geïnformeerd.
Vanaf 2010 wordt in het MIRT aangegeven welke PPC's zijn uitgevoerd, wat de uitkomst was en waarom wel of niet voor PPS wordt gekozen.	AO PPS dd 05/11/08	Aan deze toezegging zal zijn voldaan op bij publicatie van het MIRT 2010.
In de voortgangsrapportage zal het aantal PPC's in 2010 worden aangegeven.	AO PPS dd 05/11/08	Deze VGR wordt door Financiën opgesteld. Het PPC overzicht voor 2010 is gereed en publiekelijk in te zien via de website van RWS. Dit overzicht zal als bijlage bij de VGR worden meegezonden naar de Tweede Kamer.

Bijlage moties en toezeggingen

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
De minister zal in een bredere notitie ingaan op de mogelijkheden van energiezuinige toepassing van verlichting op het wegennet	AO Aanleg en onderhoud wegen dd 21/06/07	In het kader van het RWS-programma «Zeker Zuinig» wordt het energieverbruik (Kwh) van onze netwerken in 2010 met 20% gereduceerd. Openbare verlichting maakt hier deel van uit. De Kamer zal hierover in de zomer verder geïnformeerd worden.
Eind 2009 zal de Kamer de evaluatie ten aanzien van Bedienen op Afstand op kleine sluisen ontvangen. Daarbij zal de staatssecretaris ook ingaan op de voortgang ten aanzien van de pilots Maas-Zuid en Zeeland.	AO Bedienen op afstand van bruggen, sluisen en stuwen dd 09/10/08	De Tweede Kamer zal eind 2009 worden geïnformeerd aan de hand van de toegezegde evaluatie.
De onderhoudsachterstand vaarwegen wordt is weggewerkt in 2018, de staatssecretaris hoopt nog met twee jaar te kunnen versnellen. Ze komt hierop terug in de begroting voor 2009.	Begrotingsbehandeling VenW dd 06/12/07	Inmiddels heeft RWS een plan van aanpak gereed voor het uitvoeren van deze versnelling voor eind 2016. De voorgestelde kasschuif voor versnelling is in de begroting 2009 akkoord bevonden. De concept bijlage voor de begroting 2009 is gereed, waarmee de vragen uit de motie (30 800XII-34) worden beantwoord in de begroting 2009.
De Kamer zal de analyse op het terrein van de kwaliteit van stuwen vóór het zomerreces 2009 ontvangen.	AO Bedienen op afstand van bruggen, sluisen en stuwen dd 09/10/08	De Kamer zal op korte termijn worden geïnformeerd.
De Kamer ontvangt in het najaar van 2009 het plan van aanpak voor de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA).	AO MIRT dd 23/06/09	Betreft actuele toezegging, geen stand van zaken bekend.
Ik zal in 2010 de voorkeursbeslissing nemen voor de aanpak van de Afsluitdijk op basis van bijgaande visies en varianten, waarna met voortvarendheid in 2011 de planstudie wordt afgerond en zo snel mogelijk daarna wordt gestart met de uitvoering.	Brief mbt Afsluitdijk dd 26/06/09	Betreft actuele toezegging, geen stand van zaken bekend.
De motie Cramer/Roefs (stuk nr. 106) betreft het onderzoeken van spoorverbreding op het corridor Zwolle-Almelo. Ik zal het spoor zeer zeker niet vergeten. Ik doe de heer Cramer zelfs een aanbod. Als hij mij toestaat om het «uitwerken» in zijn motie zo uit te leggen dat ik onderzoek in hoeverre het mogelijk is, dat ik onderzoek wat wij kunnen doen aan de spoorverdubbeling en dat ik dat onderzoek vervolgens kan betrekken bij de decentralisatiediscussie, dan zie ik deze motie als ondersteuning van mijn beleid. Ik zeg het volgende toe. Op korte termijn wil ik bekijken of wij al wat kunnen doen aan het voorbereiden van de spoorverdubbeling en, zo ja, wat. Op dat punt kom ik bij de Kamer terug. De echte verdubbelingsdiscussie heeft een link met de decentralisatiediscussie, zoals ook eerder is genoemd. Wij zoeken altijd naar synergie als wij zowel het een als het ander willen doen.	VAO MIRT dd 30/06/09	Betreft actuele toezegging, geen stand van zaken bekend.
De Kamer wordt rond het zomerreces geïnformeerd over het proces rond de A12 Ede-Grijsoord.	AO MIRT dd 23/06/09	Betreft actuele toezegging, geen stand van zaken bekend.

Bijlage moties en toezeggingen

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
Dit onderzoek is onlangs afgesloten. Over de resultaten van dit onderzoek ga ik in overleg met de RDW, de handhavers en de fabrikant. Op basis van dat overleg zal ik besluiten of deze kentekenplaat in Nederland kan worden toegelaten. Ik verwacht u in het najaar nader te kunnen informeren.	Brief toezeggingen verkeersveiligheid dd 01/07/09	Betreft actuele toezegging, geen stand van zaken bekend.
De minister zal schriftelijk terugkomen op de mogelijkheden voor provinciale regie via de Wro-procedure.	AO MIRT dd 23/06/09	Betreft actuele toezegging, geen stand van zaken bekend.
De Kamer zal vóór dinsdag 30 juni 2009 een brief ontvangen inzake de N35 en de combinatie daarvan met OV.	AO MIRT dd 23/06/09	Betreft actuele toezegging, geen stand van zaken bekend.
Dan kom ik op de motie-Vendrik/Koopmans (stuk nr. 104) betreffende de N65. Ik zit een beetje moeilijk in de tijd. De regio heeft mij pas onlangs een plan voor de N65 toegezonden. Er moeten dingen aan de N65 gebeuren; ik heb niet voor niets in de Mobiliteitsaanpak de N65 gelanceerd als een van de vijf prioritaire N-projecten. De robuustheid van het netwerk moet worden versterkt. Ik wil echter wel graag de kans hebben om dit plan op zijn merites te beoordelen. Ik ga op zeer korte termijn het overleg met de regio starten. Ik vraag de indieners of zij deze motie heel even kunnen aanhouden, zodat ik op zijn minst inhoudelijk heb kunnen reageren op het plan. Na het reces kom ik er dan op terug. Dan zal ik de Kamer een brief schrijven met daarin mijn eerste beeld.	VAO MIRT dd 30/06/09	Betreft actuele toezegging, geen stand van zaken bekend.
De staatssecretaris VenW heeft toegezegd dat zij een eigen reactie op het 11 punten plan van de SP voor een veiliger OV zal geven nadat de Taskforce deze voorstellen heeft gezien en beoordeeld.	AO Bejegening publieksdragers dd 25/06/09	Betreft actuele toezegging, geen stand van zaken bekend.
De minister zal bezien of er termijnen te verbinden zijn aan het reageren op zienswijzen en zal de Kamer daar nader schriftelijk over berichten.	NO Versnelling procedures infrastructuurprojecten dd 29/06/09	Betreft actuele toezegging, geen stand van zaken bekend.
De minister VenW zal de Kamer schriftelijk informeren over de boog Weesp-Holendrecht in relatie tot OV-SAAL.	AO MIRT dd 23/06/09	Betreft actuele toezegging, geen stand van zaken bekend.
De Kamer zal binnen enkele weken de MKBA spoorlijn Breda-Utrecht zoals uitgevoerd door het KiM, alsmede een procedurevoorstel voor het vervolg, ontvangen.	AO MIRT dd 23/06/09	Betreft actuele toezegging, geen stand van zaken bekend.
Over onder andere de IJmeerbrug wordt de Kamer in het najaar van 2009 geïnformeerd in het kader van de RAAM-brief.	AO MIRT dd 23/06/09	Betreft actuele toezegging, geen stand van zaken bekend.

Bijlage moties en toezeggingen

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
De Kamer zal op korte termijn een brief inzake de planstudie Ring Utrecht en het plan van de Natuur- en Milieufederatie en de Vrienden van Amelisweerd «De Kracht van Utrecht» ontvangen (reeds voldaan met brief d.d. 25 juni 2009).	AO MIRT dd 23/06/09	Betreft actuele toezegging, geen stand van zaken bekend.
De staatssecretaris bericht de Kamer in het najaar over de mogelijkheid om de eisen voor het kleine vaarbewijs aan het gehoor te versoepelen.	AO Binnenvaart en wadden- veren dd 30/06/09	Betreft actuele toezegging, geen stand van zaken bekend.
De staatssecretaris legt het idee van een gebiedsverbod voor de Waddeneilanden voor aan de minister van Justitie en vraagt hem om een reactie daarop aan de Kamer te doen toekomen en daarbij onder andere in te gaan op de handhaving ervan, in relatie tot de Algemene Maatregel van Bestuur over de invoering van concessies voor het personenvervoer van en naar de Waddeneilanden.	AO Binnenvaart en wadden- veren dd 30/06/09	Betreft actuele toezegging, geen stand van zaken bekend.
De staatssecretaris doet de Kamer na het zomerreces een schriftelijke toelichting toekomen op de mogelijk te verwachten resultaten van het verzoek aan de Europese Commissie om een crisis in de binnenvaartsector vast te stellen.	AO Binnenvaart en wadden- veren dd 30/06/09	Betreft actuele toezegging, geen stand van zaken bekend.
De staatssecretaris bericht de Kamer na het zomerreces over de stand van zaken in de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) ten aanzien van eventueel uitstel van de verplichting om aan de technische eisen van de CCR te voldoen.	AO Binnenvaart en wadden- veren dd 30/06/09	Betreft actuele toezegging, geen stand van zaken bekend.
De Kamer zal rond het zomerreces worden geïnformeerd over de tweede tranche quick wins programma Binnenhavens.	AO MIRT dd 23/06/09	Betreft actuele toezegging, geen stand van zaken bekend.
De staatssecretaris van VenW zal de Kamer binnen een maand informeren over de voortgang op het terrein van de zandsuppleties.	AO MIRT dd 23/06/09	Betreft actuele toezegging, geen stand van zaken bekend.
De staatssecretaris van VenW zal de Kamer binnen een maand informeren over de afspraken rond de Grevelingen.	AO MIRT dd 23/06/09	Betreft actuele toezegging, geen stand van zaken bekend.
De minister zal de Kamer spoedig berichten over zijn reactie richting de minister-president van Nedersachsen inzake de N233.	AO MIRT dd 23/06/09	Betreft actuele toezegging, geen stand van zaken bekend.

6.2 Bijlage ZBO's en RWT's

Naam organisatie	RWT	ZBO	Functie	Begrotings- artikel(en)	Raming	URL
Dienst Wegverkeer (RDW)	X	X	keuren en registreren voertuigen/onderdelen	32.01		www.rdw.nl
Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL)	X	X	luchtverkeersbegeleiding	35.03.02		www.lvnl.nl
Stichting Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR)	X	X	afnemen div. mobiliteitsexamens	32.01	6 000	www.cbr.nl
Stichting Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie (NIWO)	X	X	afgeven vergunningen	35.04.04	480	www.niwo.nl
Stichting Airport Coordination Netherlands (SACN)		X	slottoewijzing	n.v.t.		www.slotcoordination.nl
Innovam Branche Kwalificatie Instituut van de stichting VAM (IBKI)	X	X	afnemen examen rij-instructeur, APK-keurmeester	n.v.t.		www.ibki.nl
Instellingen belast met afnemen examens klein vaarbewijs klein vaarbewijs ANWB en KNBRD, KNWV, NWB, KNMC	X	X	afnemen examens klein vaarbewijs	n.v.t.		www.vamex.nl
Bevoegde Autoriteiten Rijnvaart Havenbeheerders		X	div. bevoegdheden	n.v.t.		n.v.t.
		X	zorgdragen voor ontvangst-inrichtingen voor scheepsafval	33.02.02		div.
Rijkshavenmeester Rotterdam	X	X	havenverkeersleiding	33.02.02		www.portofrotterdam.com
Nationale Loodsencorporatie (NLC)	div	div	beloodsen van schepen	33.02.02		www.loodswezen.nl
Regionale Loodsencorporaties (RLC's)	X	X	beloodsen van schepen	33.02.02		www.loodswezen.nl
Klassebureaus art. 6 Schepenwet en art. 6 en 3.1 Schepenbesluit 1965		X	classificeren van schepen	n.v.t.		div.
Keuringsinstanties Pleziervaartuigen		X	keuren pleziervaartuigen	n.v.t.		div.
Keuringsinstanties Scheepsuitrusting		X	keuren scheepsuitrusting	n.v.t.		div.
Keuringsartsen Scheepvaart		X	medische keuring	n.v.t.		div.
APK-erkenninghouders		X	keuren motorvoertuigen	n.v.t.		div.
Stichting Inschrijving Eigen Vervoer (SIEV)	X	X	inschrijven eigen vervoer	34.01.06		www.siev.nl
Commissie Examens Scheepswerktuigkundigen		X	afnemen examens scheepswerktuigkundigen	n.v.t.		n.v.t.
Commissie Stuurliedenexamens		X	afnemen examens stuurlieden	n.v.t.		n.v.t.
Commissie Zeevisvaartexamens		X	afnemen examens zeevisvaart	n.v.t.		n.v.t.
Landelijke Examencommissie verkeersinformatie en verkeersaanwijzingen (scheepvaart)		X	afnemen examen verkeersinformatie- en aanwijzingen	n.v.t.		n.v.t.
Landelijke Examencommissie verkeersinformatie en verkeersaanwijzingen (scheepvaart)		X	afnemen examen verkeersinformatie- en aanwijzingen	n.v.t.		n.v.t.
Regionale Examencommissies verkeersinformatie en verkeersaanwijzingen (scheepvaart)		X	afnemen examen verkeersinformatie- en aanwijzingen	n.v.t.		n.v.t.
Examencommissies luchtvaart		X	afnemen luchtvaartexamens	n.v.t.		n.v.t.
Commissie van advies inzake opleidingen en examens betreffende vervoer van gevaarlijke stoffen door de lucht		X	adviseren over opleidingen en examens vervoer gevaarlijke stoffen door de lucht	33.01		n.v.t.
Examencommissies Loodsen		X	afnemen loodsexamens	33.02.02		n.v.t.
Commissie van Beroep Loodsexamens		X	beroepsinstantie loodsexamens	33.02.02		n.v.t.

Bijlage ZBO's en RWT's

Naam organisatie	RWT	ZBO	Functie	Begrotings- artikel(en)	Raming	URL
Dienst Wegverkeer (RDW)	X	X	keuren en registreren voertuigen/onderdelen	32.01		www.rdw.nl
Commissie voor Beroep WRM 1993		X	beroepsinstantie examen rij-instructuur	n.v.t.		n.v.t.
HISWA-vereniging	X	X	afgeven fabriekscodes	n.v.t.		www.hiswa.nl
Stichting Scheeps Afvalstoffen Binnenvaart (SAB)	X	X	afgeven olieafgifteboekje	36.04.03		www.sabni.nl
ProRail		X	beheren spoorinfrastructuur	13.02	1 510 069	www.prorail.nl
Nederlands Loodswezen BV		X	faciliteren beloodsen schepen	33.02.02		www.loodswezen.nl
NV Westerscheldetunnel- maatschappij		X	exploiteren westerschelde- tunnel	n.v.t.		www.westerschelde- tunnel.nl
Regionale luchthavens <sup>1</sup>	X	div	35.01.05	div.		

<sup>1</sup> Met de invoering van het wetsvoorstel RRKL zullen de regionale luchthavens geen RWT meer zijn. In de loop van 2008–2009 zullen enkele ZBO's, als gevolg van de Kaderwet ZBO's, worden opgeheven of worden samengevoegd met andere ZBO's.

### 6.3 Lijst met afkortingen

#### A.

AAS	Amsterdam Airport Schiphol
ABM	Actief bodembeheer Maas
ABP	Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds
ABR	Actief bodembeheer Rijntakken
ABvM	Anders Betalen voor Mobiliteit
AGOR	Actuele grond- en oppervlaktewater regime
AIS	Automatic Identification System
AIVD	Algemene Inlichtingen en veiligheidsdienst
AKI	Automatische Knipperlichtinstallaties
AMvB	Algemene Maatregel van Bestuur
APK	Algemene periodieke keuring
ATB	Automatische treinbeïnvloeding
ATB-V	Arbeidstijdenbesluit Vervoer
AVV	Adviesdienst Verkeer en Vervoer

#### B.

BBP	Bruto Binnenlands Produkt
BDU	Brede Doeluitkering
BES	Bonaire, st. Eustatius en Saba
BIBOB	(wet) bevordering integriteitsbeoordelingen door het openbaar bestuur
BKL	Basiskustlijn
BKMW	Besluit Milieukwaliteitseisen en Monitoring Water
BLD	Baten-Lastendienst
BLS	Baten-Lastenstelsel
B&O	Beheer en Onderhoud
BuZa	Ministerie van Buitenlandse Zaken
BZK	Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

#### C.

CBR	Stichting Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen
CBS	Centraal Bureau voor de Statistiek
CBV	Comité voor Binnenvaartveiligheid
CCR	Centrale Commissie voor de Rijnvaart
CEMT	Conferentie van Europese Transportministers
CenD	Centrale Diensten
CO <sub>2</sub>	Kooldioxide
CPV	Collectief Personenvervoer Vergunningen

#### D.

dB	Decibel
DBFM	Design-Build-Finance-Maintenance
DG	Directeur Generaal

#### E.

EASA	European Aviation Safety Agency
EBIT	Energiebesparing in Transport
ECAC	European Civil Aviation Conference
EPCIP	European Program for Critical Infrastructure Protection
EU	Europese Unie
EZ	Ministerie van Economische Zaken
ETCS	European Train Control System



*Lijst met afkortingen*

ERTMS	European Rail Traffic Management System
EP	Europees Parlement
ECE	Economic Commission for Europe
ESA	European Space Agency
ETS	Emission Trading System
EUMESTAT	European Organisation for the Exploration Meteorological Satellites
<b>F.</b>	
FAA	Federal Aviation Administration
FABEC	Functional Airspace Block Europe Central
FES	Fonds Economische Structuurversterking
<b>G.</b>	
GGOR	Gewenste Grond- en Oppervlaktewater Regime
GIS	Geluidsisolatieproject Schiphol
GNB	Gemeenschappelijk Nautisch Beheer
GOV	Gratis Openbaar Vervoer
GVB	Gemeentelijke Vervoerbedrijven
GTI	Grote Technologische Instituten
GMES	Global Monitoring for Environment and Security
GWW	Grond- Weg en Waterbouwprojecten
<b>H.</b>	
HNS	Hazardous and Noxious Substances
HSL	Hogesnelheidslijn
HGIS	Homogene Groep Internationale Samenwerking
HOI	Havenontvangst Installatie
HOV	Havenontvangst voorzieningen
HNR	Het Nieuwe Rijden
HSA	High Speed Alliance
HWBP	Hoogwaterbeschermingsprogramma
HWN	Hoofd Wegennet
<b>I.</b>	
IBN	Integraal Beheersplan Noordzee
ICAO	International Civil Aviation Organization
ICES	Interdepartementale Commissie voor Economische Structuurversterking
ICT	Informatie en Communicatie Technologie
IDON	Interdepartementaal overleg beleid Noordzee
IF	Infrastructuur Fonds
ILO	International Labour Organization
IMO	International Maritime Organisation
IPCC	Intergovernmental Panel on Climate Change
IPG	Innovatieprogramma Geluid
IPK	Innovatieprogramma Klimaat
ISA	Intelligente SnelheidsAssistent
IT	Informatie Technologie
IVM	Integrale Verkenningen Maas
IVW	Inspectie Verkeer en Waterstaat
<b>J.</b>	
JAA	Joint Aviation Administration

## Lijst met afkortingen

### K.

KDC	Knowledge Development Center
KIS	Kennisinfrastructuur
KNMI	Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut
KNRM	Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij
KpVV	Kennisplatform Verkeer en Vervoer
KRM	Kaderrichtlijn Mariene Strategie
KRW	(Europese) Kaderrichtlijn Water
Kton	Kiloton (miljoen kilo)

### L.

LCC	Life Cycle Costs
LIB	Luchthavenindelingbesluit
LNv	Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit
LMCA	Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse
LVB	Luchthavenverkeerbesluit
LVNL	Luchtverkeersleiding Nederland
LRIT	Long Range Identification and Tracking
LRT	Landelijke Rapportage Toetsing
LZV	Langere, Zwaardere Vrachtwagens
L <sub>Den</sub>	Day-evening-night level

### M.

MAA	Maastricht Aachen Airport
MARIN	Stichting Maritiem Research Instituut Nederland
MER	Milieu Effect Rapportage
MIA	Milieu investeringsaftrek
MIT	Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
MJPO	Meerjarenprogramma Ontsnippering
MON	Mobiliteitsonderzoek Nederland
MOU	Memorandum of Understanding
Mton	Megaton (miljard kilo)
MTOW	Maximum take off weight
MTR	Maximaal Toelaatbaar Risico
MTR	Mid-term Review Beheer en Onderhoud
MUAC	Maastricht Upper Area Control Centre

### N.

NAVO	Noord-Atlantische Verdragsorganisatie
NBW	Nationaal Bestuursakkoord Water
NGO	Niet Gouvernementele Organisatie
NIWO	Stichting Nationale en Internationale Wegvervoerorganisatie
NLR	Nationaal Lucht- en Ruimtevaart Laboratorium
NMCA	Nationale Markt en capaciteitsanalyse
NML	Stichting Nederland Maritiem Land
NNI	Nederlands Normalisatie Instituut
NOMO	Nota Mobiliteit
NO <sub>x</sub>	Stikstofoxiden
NO <sub>2</sub>	Stikstofdioxide
NS	Nederlandse Spoorwegen
NSL	Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit
NSR	NS-Reizigers
NV	Naamloze vennootschap

*Lijst met afkortingen*

NW4	Vierde nota Waterhuishouding
NWP	Nationaal Waterplan
<b>O.</b>	
OAG	Official Airline Guide
OEI	Overzichten Effecten Infrastructuur
OPC	Expertisecentrum Consumenteninspraak Regionaal Openbaar Vervoer
OSPAR	Oslo-Parijs
OV	Openbaar vervoer
OV SAAL	Openbaar Vervoer Schiphol–Amsterdam–Almere–Lelystad
OMI	Ozon Monitoring Instrument
<b>P.</b>	
PAGE	Plan van Aanpak Goederen Emplacementen
PKB	Planologische Kernbeslissing
PMR	Project Mainportontwikkeling Rotterdam
PPS	Publiek-private samenwerking
PSC	Port State Control
PVVP	Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan
<b>R.</b>	
RDW	Rijksdienst voor het Wegverkeer
RHB	Rijkshoofdboekhouding
RIKZ	Rijkswaterstaat Rijksinstituut voor Kust en Zee
RIS	Rivier Informatie Systemen
RIVM	Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu
ROM	Ruimtelijke Ordening en Milieu
Ro/Ro	Roll-on/Roll-off
RRKL	Regeling Regionale en Kleine Luchthavens
RVS	Raad van State
RVVP	Regionaal Verkeers- en Vervoersplan
RWS	Rijkswaterstaat
RWT	Rechtspersoon met een wettelijke taak
<b>S.</b>	
SES	Single European Sky
SESAME	Single European Sky Implementation Program
SGBP's	Stroomgebiedbeheersplannen
SMI	Subsidieregeling Maritieme Innovatie
SO <sub>2</sub>	Zwafeldioxide
SOLAS	Safety of Life at Sea – de internationale overeenkomst voor de veiligheid van leven op zee
SSO	Shared Services Organisatie
SSZ	Stil, schoon, zuinig
STCW	Standards of Training Certification Watchkeeping for Seafarers
STS	Stoptonend Sein
SVOV	Sociale Veiligheid Openbaar Vervoer
SVW	Scheepvaartverkeerswet
SWOV	Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid
SZW	Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid

*Lijst met afkortingen*

**T.**

TAF	Terminal Aerodrome Forecast
TCI	Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten
TEN	Trans Europees Netwerk
TFMM	Taskforce Mobiliteitsmanagement
TK	Tweede Kamer
TNO	Nederlandse Organisatie voor Toegepast Natuurwetenschappelijk Onderwijs
TRG	Totaal Risicogewicht Grenswaarde
TSI SRT	Technical Specification for Interoperability Safety in Railway Tunnels
TVG	Totaal Volume Geluid

**U.**

UWV	Uitkeringsinstituut Werknemers Verzekeringen
-----	--

**V.**

VNK	Veiligheid Nederland in kaart
VNSC	Vlaams-Nederlandse Scheldec commissie
VROM	Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu

**W.**

WHO	World Health Organisation
WMO	Wereld Meteorologische Organisatie

**Z.**

ZBO	Zelfstandig Bestuursorgaan
-----	----------------------------