



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Overdrachtdossier

Behorend bij protocol van overdracht
getekend op 14 oktober 2010

Overdrachtsdossier

Behorend bij protocol van overdracht
getekend op 14 oktober 2010

Inhoudsopgave

Inleiding		5
Leeswijzer		5
DEEL A Beleidsdossiers		6
Inleiding		6
Mobiliteitsaanpak / Nota Mobiliteit		6
Nationaal Waterplan		7
Luchtvaartnota		7
Stand van zaken beleidsdossiers		8
A. Prijsbeleid	1. Anders Betalen voor Mobiliteit	10
	2. Prijsbeleid bij andere modaliteiten	11
B. Wegen	3. Sneller & Beter	13
	4. Wegen – aanleg	14
	5. Wegen – beheer & onderhoud	15
	6. Verkeersveiligheid	16
	7. Tunnelveiligheid	17
	8. Duurzaam Vervoer	18
C. Spoor	9. Programma Hoogfrequent Spoor	19
	10. Groeiambitie Spoor	20
	11. Vervoersconcessie NS	20
	12. Beheerconcessie ProRail	21
D. Regionaal OV	13. OV-Chipkaart	22
	14. Stad & Streekvervoer	23
	15. Taxi	24
	16. Fiets	25
	17. Sociale Veiligheid OV	26
E. Water	18. Waterveiligheid	27
	19. Deltaprogramma	28
	20. Waterkwaliteit	29
	21. Doelmatig Waterbeheer	30
F. Luchtvaart	22. Groei Schiphol en overleg regionale luchthavens Eindhoven en Lelystad (Alders-tafels)	32
	23. Overige regionale Luchthavens	33
	24. Consumentenrechten Luchtvaart	34
	25. Single European Sky	35

G. Maritiem	26. Samenwerking Nederlandse Havens	37
	27. Zeesluis IJmuiden	38
	28. Kanaal Gent-Terneuzen	39
	29. Beheer en onderhoud vaarwegen	39
H. Overig	30. MIRT	40
	31. Randstad Urgent	41
	32. Internationaal	42
	33. Grote Projecten	45
	34. Innovatie	46
DEEL B Begroting		48
DEEL C Afkortingen		56

Inleiding

Dit is het overdrachtdossier van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Doel van dit dossier is u enerzijds een indruk te geven van de stand van zaken op verschillende dossiers die spelen op het terrein van VenW en anderzijds te schetsen waar de organisatie in hoofdlijnen voor staat.¹

Leeswijzer

In het overdrachtdossier is allereerst (onderdeel A) een stand van zaken opgenomen van verschillende VenW-dossiers. Na een korte verklaring waarom tot deze keuze is gekomen, wordt voor 34 dossiers volgens een vast stramien specifiek ingegaan op: doel, stand van zaken, korte en/of lange termijn activiteiten en (laatste) communicatie met de Tweede en/of Eerste Kamer.

Onderdeel B beschrijft het begrotingsproces en gaat ook kort in op de vigerende begroting en de brede heroverweging.

Tot slot is achterin (deel C) een lijst opgenomen van de in dit dossier gebruikte afkortingen en een korte toelichting daarop.

¹ Het overdrachtdossier maakt deel uit van het formele protocol van overdracht. Daarom geeft het dossier slechts een beschrijving van de stand van zaken tot het moment van overdracht (i.c. 14/10/2010). Informatie uit of naar aanleiding van het Regeerakkoord is niet opgenomen in het dossier.

Deel A

Beleidsdossiers

Inleiding

Dit deel van het overdrachtsdossier geeft een actueel overzicht van de belangrijkste beleidsdossiers op het gebied van mobiliteit en water. De context voor die dossiers wordt grotendeels gevormd door de Mobiliteitsaanpak (follow-up van de Nota Mobiliteit) en het Nationaal Waterplan. Voor het luchtvaart- en luchthavenbeleid is de Luchtvaartnota naar de Tweede Kamer gestuurd, maar die is nog niet behandeld. Voor het havenbeleid (ruimtelijke ontwikkeling en investeringen) geldt oa. de Nota Zeehavens (2004) als leidraad.

1. Mobiliteitsaanpak / Nota Mobiliteit

In 2006, ten tijde van het Kabinet-Balkenende II, is de Planologische Kernbeslissing (PKB) Nota Mobiliteit vastgesteld door het parlement. De Nota Mobiliteit is de beleidsvisie op mobiliteit in de periode tot 2020. Het centrale thema van de Nota Mobiliteit is het streven naar voorspelbare en betrouwbare reistijden voor reizigers. Dat is onder meer vertaald in de doelstelling dat in 2020 95% van de verplaatsingen over de weg in de spits op tijd is (wat overeenkomt met een reductie van de files met 40% ten opzichte van 2000) en dat de punctualiteit op het spoor 89-91% is in 2020.

Om de geformuleerde doelstellingen te bereiken is in de Nota Mobiliteit de drieslag “Benutten, Bouwen, Beprijzen”² geïntroduceerd. Gekoppeld aan de Nota Mobiliteit is er voor de periode 2006-2020 een investeringsprogramma van 80 miljard euro (prijspeil 2004), waarvan de besteding is vastgelegd in het MIRT. Bij de programmering van deze middelen is prioriteit gegeven aan de bereikbaarheid van de belangrijkste economische centra binnen en buiten de Randstad en versterking van de drukste verbindingen in het openbaar vervoer en de vaarwegen.

Vanwege de hoger dan verwachte groei van de mobiliteit ten opzichte van de verwachtingen ten tijde van de Nota Mobiliteit en de lange planningshorizon van verkeer- en vervoersprojecten is in 2008, ten tijde van het Kabinet-Balkenende IV, de Mobiliteitsaanpak verschenen. In de Mobiliteitsaanpak worden drie vragen beantwoord:

- Wat is de ambitie voor de periode na 2020?
- Zijn de doelen van de Nota Mobiliteit haalbaar?
- Welke extra maatregelen zijn nodig?

Voor 2028, de horizon van de Mobiliteitsaanpak, is het streven om in Nederland een mobiliteitssysteem van olympische kwaliteit te realiseren.

² Bij benutten gaat het om maatregelen om bestaande infrastructuur intensiever te gebruiken, bij bouwen gaat het om aanleg van infrastructuur en bij beprijzen gaat het om de inzet van prijsbeleid om de mobiliteitsvraag te beïnvloeden, met als belangrijkste instrument de kilometerprijs (Anders Betalen voor Mobiliteit).

Er zijn tien concepten geformuleerd om dit streven te bewerkstelligen, onder meer:

- hoogfrequent spoorvervoer in de brede Randstad;
- minimaal 2x4 rijstroken op de belangrijkste verbindingen tussen steden in de Randstad;
- een streefwaarde op de hoofdverbindingen op de weg van gemiddeld 80 km/h in de spits; en
- een vrije doorvaart op de belangrijkste corridors in het vaarwegennet.

Voor de periode tot 2020 is de Mobiliteitsaanpak vertaald in concrete programma's en projecten, die voorzien zijn van financiële dekking. Ten opzichte van de Nota Mobiliteit is er een pakket extra maatregelen getroffen om de geformuleerde doelstellingen te kunnen halen.

Daarbij gaat het om:

- voor de korte termijn (tot 2012) onder meer de verbetering van reisinformatie, mobiliteitsmanagement en het uitvoeren van gerichte actieprogramma's voor spoor, regionaal OV en wegen.
- voor de periode daarna (2012-2020) onder meer het programma hoogfrequent spoor (PHS, zie factsheet "Programma Hoogfrequent Spoor") en een investeringsprogramma om de capaciteit en de robuustheid van wegen te vergroten.

Aan de Mobiliteitsaanpak ligt een gebiedsgerichte benadering ten grondslag, waarbij in nauwe samenwerking met de regio in opeenvolgende stappen is gekeken naar:

- de verschillende vervoersnetwerken in hun onderlinge samenhang in elke regio;
- de ruimtelijke ambities, de knelpunten in het mobiliteitsstelsel en de daaruit voortvloeiende opgaven op korte en lange termijn.

De volgende stap in dit proces is de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA), die in juni 2010 aan de Kamer is gezonden en waarover de Kamer nog een procedure moet afspreken. De NMCA biedt basisinformatie over de capaciteitsknelpunten ten behoeve van besluitvorming over de aanpak daarvan in het landelijke mobiliteitssysteem voor de periode na 2020. Deze besluitvorming is aan de orde, aangezien is besloten om de horizon van het MIRT en het Infrastructuurfonds te verlengen naar 2028. Over de concrete maatregelen zal te zijner tijd worden besloten.

2. Nationaal Waterplan

In 2009 is het eerste Nationaal Waterplan (NWP) vastgesteld, voor de planperiode 2009-2015 en verzonden naar de Tweede Kamer. Daarmee is een nieuwe fase ingeluid voor het waterbeleid. Het NWP vervangt alle voorgaande nota's op het gebied van de waterhuishouding en is het formele rijksplan voor het waterbeleid, dat eens in de zes jaar wordt vastgesteld. Voor ruimtelijke aspecten geldt het NWP tevens als structuurvisie.

Het NWP bespreekt zowel overkoepelende beleidsthema's (waterveiligheid, waterkwaliteit, watertekort en zoetwatervoorziening, wateroverlast) als gebiedsgericht beleid.

Zo worden onder meer de ambities voor het waterbeleid beschreven voor de Zuidwestelijke Delta, de Noordzee, het IJsselmeergebied, de kust en het rivierengebied. Een apart onderdeel van het NWP vormen de zogenaamde stroomgebiedbeheerplannen, die zijn opgesteld ter uitvoering van de Europese Kaderrichtlijn Water.

Belangrijke punten in het huidige NWP zijn:

Duurzaam en klimaatbestendig waterbeheer

Het NWP anticipeert uitdrukkelijk op de lange termijn-opgaven op waterterrein; het geeft onder meer een eerste uitwerking aan het advies van de tweede Deltacommissie om een Deltaprogramma op te zetten voor een duurzame waterveiligheid en zoetwatervoorziening.

Adaptieve strategie

Het NWP gaat uit van een adaptieve strategie. Daarbij staan twee uitgangspunten centraal:

- water wordt niet alleen als bedreiging gezien maar ook als kans (bijv. voor welzijn en economie, innovatie, recreatie en ruimtelijke kwaliteit);
- er wordt ruimte gegeven aan water en er wordt gebruik gemaakt van natuurlijke processen bij de realisering van het waterbeleid, zoals nu al succesvol wordt toegepast bij het programma Ruimte voor de Rivier.

Integrale aanpak van de wateropgave

Er wordt actief gezocht naar mogelijkheden om de maatregelen op waterterrein te verbinden met opgaven op andere beleidsterreinen, zoals landbouw, economie, natuur en milieu.

Intensivering van de samenwerking tussen verschillende overheden en een gebiedsgerichte aanpak

Voorbeeld is de resultaatgerichte manier van samenwerken waarmee ervaring is opgedaan bij het programma Ruimte voor de rivier en de Kaderrichtlijn Water.

3. Luchtvaartnota

In de Luchtvaartnota uit 2009 staat de ambitie van het Kabinet-Balkenende IV op gebied van een concurrerende en duurzame luchtvaart centraal. De nota draagt daarmee bij aan de versterking van een innovatieve, concurrerende en ondernemende economie en op een duurzame leefomgeving. De ambities uit de Luchtvaartnota spitsen zich toe op de netwerkkwaliteit, luchtvaartveiligheid, vermindering van geluidshinder, dienstverlening, flexibel gebruik van het luchtruim en duurzaamheid & milieu. De Luchtvaartnota is nog niet behandeld door de Tweede Kamer.

Stand van zaken Beleidsdossiers

Onderstaand zijn, geclusterd naar thema, de belangrijkste beleidsdossiers voor VenW opgesomd. Het betreft 34 onderwerpen (die zowel beleid, uitvoering, toezicht of combinaties daarvan kunnen betreffen). Hierna volgt voor elk onderwerp de actuele stand van zaken

Thema	Beleidsdossier	
A. Prijsbeleid	1. Anders Betalen voor Mobiliteit	
	2. Prijsbeleid bij andere modaliteiten	
B. Wegen	3. Sneller & Beter (o.a. Spoedaanpak)	
	4. Wegen – aanleg (o.a. Ruit Rotterdam / A4)	
	5. Wegen – beheer & onderhoud (o.a. kunstwerkenproblematiek)	
	6. Verkeersveiligheid	
	7. Tunnelveiligheid (o.a. A73-tunnels / A2-landtunnel)	
	8. Duurzaam Vervoer (Schoon & Zuinig / Formule E / NSL)	
	C. Spoor	9. Programma Hoogfrequent Spoor
		10. Groeiambitie Spoor
11. Vervoersconcessie NS		
12. Beheerconcessie ProRail		
D. Regionaal OV	13. OV-Chipkaart	
	14. Stad & Streekvervoer (incl. decentrale spoorlijnen)	
	15. Taxi (o.a. boordcomputer)	
	16. Fiets	
	17. Sociale Veiligheid OV	
E. Water	Waterveiligheid (HWBP / nieuwe normering / beheer & onderhoud Watersystemen)	
	19. Deltaprogramma (Deltafonds)	
	20. Waterkwaliteit (KRW / KRM)	
	21. Doelmatig Waterbeheer	

Thema	Beleidsdossier
F. Luchtvaart	22. Groei Schiphol en overleg regionale luchthavens Eindhoven en Lelystad (Alders-tafels)
	23. Overige regionale Luchthavens
	24. Consumentenrechten Luchtvaart (geschillencommissie)
	25. Single European Sky (o.a. aswolkproblematiek)
G. Maritiem	26. Samenwerking Nederlandse Havens (Havenalliantie)
	27. Zeesluis IJmuiden
	28. Kanaal Gent-Terneuzen
	29. Beheer en onderhoud vaarwegen

Algemene / VenW-brede thema's	
Thema	Beleidsdossier
30. MIRT	
31. Randstad Urgent	
32. Internationaal	a. Bilaterale samenwerking
	b. Europese Unie, en overig multilateraal
	c. Internationaal klimaatbeleid
	d. (transitie) Nederlandse Antillen
33. Grote Projecten	Regeling Grote Projecten (TCI) +lijst met betreffende projecten.
34. Innovatie	

A Prijsbeleid

1. Anders betalen voor Mobiliteit

Kern dossier: met de invoering van een kilometerprijs wordt voortaan het gebruik van de auto belast en niet het bezit ervan.

Doelstelling + korte omschrijving

- Anders Betalen voor Mobiliteit (ABvM) is de naam van het project dat ook wel bekend staat als de kilometerheffing of de kilometerprijs. De kern van het project is een andere manier van belasting betalen voor een auto. Met de kilometerprijs betaalt de automobilist niet langer belasting voor het hebben van een auto, maar voor het gebruik ervan. Wie meer rijdt, betaalt ook meer en wie minder rijdt, betaalt minder.
- Het project zoals dat onder het vorige Kabinet-Balkenende IV is opgezet, heeft als doelstelling een kilometerprijs in te voeren gedifferentieerd naar tijd, plaats en milieukeurmerken van het voertuig. De kilometerprijs bestaat uit een basistarief en een spitstarief. Dit basisidee komt oorspronkelijk uit het Platform Nouwen, waar de grondslag voor het project is gelegd. Het advies van platform is overgenomen in de Nota Mobiliteit.
- Financieel uitgangspunt van dat project is dat de overheid op macro-niveau niet méér geld 'ophaalt' dan onder het huidige fiscale regime van BPM (aanschafbelasting) en MRB (motorrijtuigenbelasting). De gelden stromen direct naar het Infrastructuurfonds.

- Eigenaren van oldtimers en motorrijders zouden worden vrijgesteld van de kilometerprijs.
- Het project zou starten met de invoering van de kilometerprijs voor het vrachtverkeer. Op een later moment zouden alle automobilisten per km moeten betalen op alle wegen in geheel Nederland.
- ABvM zou een bijdrage moeten leveren aan de congestie-reductie uit de Nota Mobiliteit en aan de milieudoelstellingen uit het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit en Schoon en Zuinig.

Stand van zaken

Om de kilometerprijs mogelijk te maken, zijn de afgelopen jaren de volgende acties in gang gezet:

- Gefaseerde afbouw van de BPM (aanschafbelasting) en verhoging MRB (motorrijtuigenbelasting), gecombineerd met gefaseerde introductie van automobilisten in het kilometerprijsstelsel. 2008 was het eerste jaar waarin het eerste deel van de BPM-afbouw is opgenomen in het Belastingplan;

Er zijn twee sporen ontwikkeld voor de daadwerkelijke technische ontwikkeling van het systeem:

- Een hoofdspoor dat er voor bedoeld is om een groot gedeelte van het systeem door de markt te laten uitvoeren. Daartoe waren intussen enkele zogenaamde 'certificeringstafels' actief geworden. Deze zijn tot nader order opgeschort.

- Een garantiespoor waarbij de overheid het voortouw heeft. Dit laatste spoor vormt een vangnet mocht het hoofdspoor (gedeeltelijk) niet of niet tijdig van de grond komen. De aanbesteding die hiervoor was ingericht, is eveneens opgeschort.

Specifiek vraagpunt hierbij is en blijft of ook de activiteiten van inning en dwanginvordering (de laatste twee schakels in de gehele keten: de zogenaamde end-to-end dienstverlening) aan de markt zouden kunnen worden overgelaten.

Om de randvoorwaarden voor het gehele systeem vast te leggen, is de wet kilometerprijs op 13 november 2009 ingediend bij de Tweede Kamer. De wet is nog niet behandeld door de Tweede Kamer.

Om eerste ervaringen op te doen met het invoeren van prijsprikkels en met de uitgangspunten van de kilometerprijs zelf, zijn enkele mobiliteitsprojecten gestart in verschillende regio's. Die variëren van beloningen voor het mijden van de spits tot het introduceren van een 'kilometerprijs in het klein'. Dit laatste was de bedoeling in Amsterdam, maar het project staat voorlopig 'on hold'. VenW draagt financieel bij aan deze projecten.

Door de complexiteit van het project zijn de voorziene introductiedata van het systeem zowel voor vracht als voor de personenauto's in de loop van de tijd langzaam naar achteren geschoven.

Rond de kilometerprijs was een breed netwerk van besluitvormings- en draagvlakgremia opgezet, zowel interdepartementaal als met de partijen in het veld (ANWB, VNO-NCW, MKB Nederland, etc.). Ook deze activiteiten zijn in het kader van de controversieelverklaring teruggeschroefd.

Tweede / Eerste Kamer

De wet kilometerprijs (het geraamte van de kilometerprijs) is nog niet behandeld door de Tweede Kamer. Na de val van het Kabinet-Balkenende IV is het onderwerp controversieel verklaard.

Dit betekent concreet:

- Geen nieuwe financiële verplichtingen voor ABvM;
- De projectorganisatie is sterk ingekrompen;
- Het proces van aanbesteding en certificering is opgeschort;
- De voorbereiding van de beoogde uitrol van het systeem is voorlopig stilgelegd.

Hiermee zijn alleen die activiteiten doorgezet die het huidige Kabinet de keuze geeft om het project definitief te stoppen, of om het zonder onnodige vertraging te laten doorstarten.

2. Prijsbeleid bij andere modaliteiten

Kern dossier: beschrijving van mogelijkheden voor prijsbeleid bij andere modaliteiten dan het wegvervoer.

Doelstelling en korte omschrijving

Prijsbeleid betekent ook bij andere modaliteiten dan het wegvervoer 'betalen naar gebruik'. Daarbij zijn onderstaande uitgangspunten van belang.

- Beprijzen:
 - Kan ook voor andere modaliteiten dan het wegvervoer (zie fiche 1) een goed alternatief zijn voor investeringen in nieuwe infrastructuur (aanleg);
 - Is vooral efficiënt als er sprake is van pieken en dalen in de vraag en wanneer de vervoersvraag de beschikbare capaciteit op bepaalde momenten van de dag overschrijdt. Bij permanente overschrijding kan uitbreiding van de capaciteit efficiënter zijn;
 - Heeft een dubbel effect: het remt/verschuift mobiliteit en het genereert inkomsten;
 - Kan tot verdelingseffecten leiden waarbij sommige groepen gebruikers meer betalen dan andere.
- Prijsbeleid zoals hier bedoeld heeft betrekking op het betalen voor het gebruik van lijninfrastructuur. Ook de gebruiksvergoeding voor het gebruik van havens is te beschouwen als een vorm van prijsbeleid. Daarnaast is er nog de accijnsheffing op brandstof (zgn. fiscaal beleid). Die kan per modaliteit verschillen.

Stand van zaken

In het kader van de brede heroverweging (thema 3 Mobiliteit en Water) is gekeken naar de mogelijkheden voor prijsbeleid (gebruiksvergoeding) voor de volgende modaliteiten:

- o Goederenvervoer per spoor;
- o Personenvervoer per spoor;
- o Binnenvaart.

Hieronder per modaliteit de stand van zaken:

- o Goederen- en personenvervoer per spoor: op het spoor is reeds sprake van een gebruiksvergoeding die door vervoerders wordt betaald aan de beheerder van de spoorinfrastructuur. Die vergoeding dekt op dit moment niet alle gebruiksafhankelijke onderhoudskosten. Vervoerders kunnen deze vergoeding doorberekenen in de treinkaartjes en de vervoerstarieven.

- o Binnenvaart: de Akte van Mannheim uit 1864 staat introductie van een gebruiksvergoeding voor de binnenvaart in de weg. De binnenvaart betaalt dus geen gebruiksvergoeding. Voor schepen geldt uiteraard wel dat ze een vergoeding betalen aan havenautoriteiten voor het gebruik van havens. Ten slotte betaalt de binnenvaart op basis van internationale afspraken, evenals de zee- en kustvaart, geen accijns voor hun brandstof (gasolie).

Tweede / Eerste kamer

De rapporten over de brede heroverweging, waarin een aantal prijsbeleidsopties is beschreven, zijn naar de Tweede Kamer gestuurd.

B Wegen

3 Sneller & Beter (o.a. Spoedaanpak)

Kern dossier: besluitvorming over hoofdinfrastructuur 2x zo snel, 2x zo goed.

Doelstelling en korte omschrijving

Het doel van Sneller en Beter is de besluitvorming over de doorlooptijd van projecten te halveren van gemiddeld 14 naar 7 jaar. Dit is te bereiken door een wetswijziging, een ambtelijke en bestuurlijke cultuuromslag en een structurele verbetering van het besluitvormingsproces. In het op 23 mei 2008 uitgebrachte kabinetsstandpunt over het advies van de commissie Elverding heeft het Kabinet-Balkenende IV aangegeven dat de aanbevelingen integraal worden overgenomen.

Stand van zaken

Het op 2 oktober 2008 aan de Tweede Kamer aangeboden Actieplan “Sneller en Beter” gaf invulling aan het kabinetsstandpunt door het benoemen van acties die in twee jaar door de projectdirectie Sneller en Beter zouden worden uitgevoerd.

Om een 30-tal urgente projecten op zeer korte termijn ‘vlot te trekken’ is de zogenoemde Spoedaanpak ingezet. De wet “Versnelling Besluitvorming Wegprojecten” heeft deze Spoedaanpak ook juridisch mogelijk gemaakt en is sinds 1 januari 2009 kracht. De wet regelt het vlottrekken van weerbarstige wegprojecten en de versnelling van de

besluitvorming van lopende projecten door een vereenvoudiging van de onderzoekslast.

Om de besluitvorming ook structureel te wijzigen moet de Tracéwet overeenkomstig de adviezen van Elverding worden gewijzigd. De Tracéwet is namelijk het wettelijke kader voor de besluitvorming over hoofdinfra. Het is de ambitie om de Tracéwet per 1 januari 2011 gewijzigd te hebben.

De projectdirectie Sneller en Beter heeft als taak de infrastructurele besluitvorming structureel te verbeteren door middel van o.a. aanpassing van de bestuurlijke samenwerking en de wetgeving. De directie is ingesteld voor de periode tot 1 januari 2011; de S&B-werkwijze is vanaf dat moment verankerd in de staande organisaties. Besluitvorming over projecten verloopt dan conform het gedachtegoed (en gebruikmakend van het ontwikkeld instrumentarium) van Sneller en Beter (2* zo snel én 2* zo goed).

Uit ervaringen van het afgelopen jaar blijkt dat voor de realisatie van grote infrastructurele projecten en halvering van de gemiddelde doorlooptijd van projecten sturing op programmaniveau nodig is. Dit komt door de integraliteit van de opgave en de daarom benodigde samenwerking met andere ministeries (bijvoorbeeld Verkeer en Ruimtelijke ordening). Als het gaat om sturing op programmaniveau, wordt gekeken naar een interdepartementaal programma voor de grote projecten van nationaal belang.

4. Wegen – aanleg

Kern dossier: files vormen een belangrijke kostenpost voor de economie en zorgen voor veel overlast.

Goed functioneren van de Nederlandse economie en samenleving vereist een robuust wegennet dat tegen] een stootje kan. Naast benuttings- en beprijzingsmaatregelen is aanleg van wegen een derde middel om de congestie te verminderen.

Doelstelling en korte omschrijving

ENKELE FEITEN

Files en vertragingen op het HWN kostten in 2007 tussen 2,8 en 3,6 mld. euro. In 2008 zijn deze kosten met 7% gestegen en liggen nu tussen de € 3 en € 4 mld. Files zijn bovendien verantwoordelijk voor 50 mln. zogenaamde voertuigverliesuren. Door tal van factoren blijft automobilitéit in toekomst in alle CPB-scenario's toenemen. Alleen in het lage groeiscenario met prijsbeleid na 2020 wordt een stabilisatie van het autoverkeer denkbaar geacht. In dit fiche is uitgegaan van het hoge-groeiscenario Global Economy.

AMBITIES NOTA MOBILITEIT

- Vermindering filezwaarte op het hoofdwegennet in 2020 tot het niveau van 1992.
- Betrouwbaar netwerk: in 2020 is op het hoofdwegennet in de spits 95% van de verplaatsingen op tijd.
- Gemiddelde reistijd op snelwegen tussen de steden in de spits maximaal 1,5 keer zo lang als de reistijd buiten de spits. Op snelwegen rond de steden (en Rijks N-wegen) is de gemiddelde reistijd in de spits maximaal 2 keer zo lang als de reistijd buiten de spits.

EXTRA AMBITIES MOBILITEITSAANPAK VOOR 2030

- Verdere verbetering van de reistijd in de spits op de hoofdverbindingssassen van HWN tot maximaal 1,25 keer zo lang als buiten de spits.
- Minimaal 2 x 4 rijstroken op de belangrijkste verbindingen tussen de steden in de Randstad.
- Ontvlechting van regionaal en doorgaand verkeer – of van personen- en goederenvervoer – waar dat voor de doorstroming zinvol is.
- Inzetten van N-wegen in een robuust wegensysteem.

REEDS GENOMEN BESLUITEN

- Het MIRT 2010 bouwprogramma;
- Diverse (Ontwerp) Tracébesluiten resp. wegaanpassingsbesluiten;
- Aanvang verkenningen zoals: Haaglanden, Rotterdam Vooruit, Holland Rijnland, A1 zone, A4 Delft-Schiedam Zuidas.

Stand van zaken

BEREIKBAARHEID (PEILJAAR 2008)

- Het totaal voertuigverliesuren is nog ruim 2,5 maal zo hoog als het geformuleerde doel voor 2020;
- Betrouwbaarheid van het hoofdwegennetwerk in de spits is 90%. Doel voor 2020 is 95%;
- Met betrekking tot de gemiddelde reistijd in de spits: 20% van de trajecten voldoet nog niet aan de reistijdfactoren uit de Nota Mobiliteit.

Financieel

De realisatie van het programma, de geïntegreerde contracten en de planstudies zijn gedekt. De beschikbare middelen hiervoor komen uit de algemene middelen, het FES, bijdragen van derden en voor circa € 1 mrd. uit toelontvangsten conform de Nota Mobiliteit.

Het Infrastructuurfonds bevat tussen 2010 en 2020 jaarlijks gemiddeld zo'n € 3 mld. euro voor het hoofdwegennet. Daarvan gaat jaarlijks gemiddeld € 2 mld. naar de aanleg van nieuwe wegen en € 1 mld. naar Beheer & Onderhoud. Het aanlegbudget is tot 2020 vrijwel volledig verplicht. Financiële ruimte voor nieuwe ambities tot 2020 is zeer beperkt.

Ook in de periode 2021-2028 is er naar verwachting onvoldoende financiële ruimte om alle gestelde ambities (uit de Nota Mobiliteit en de Mobiliteitsaanpak) waar te kunnen maken.

Tweede Kamer / Eerste Kamer

De discussies met de Tweede Kamer over het aanlegprogramma vinden plaats in de jaarlijkse, parlementaire MIRT-overleggen.

5. Wegen – beheer & onderhoud en benutten (o.a. kunstwerkenproblematiek en vervangingsinvesteringen)

Kern dossier: Beheer, onderhoud en renovatie van de rijkswegen.

Doelstelling en korte omschrijving

De Nederlandse wegen worden intensief gebruikt. Dat stelt hoge eisen aan beschikbaarheid en betrouwbaarheid ervan. Goed onderhoud van het bestaande wegennet is een basisvoorwaarde voor een florerende Nederlandse economie. Als we niet goed onderhouden stijgt de kans op storingen en uitval aanzienlijk. Voorbeelden: vorstschade door uitgesteld onderhoud, blokkades zoals de Hollandse Brug en kwetsbaarheid ten gevolge van de zoutproblematiek. Gevolg: toenemende files, stremmingen en vertragingen, met veel economische schade. Door de tekorten wordt onderhoud uitgesteld, wat leidt tot achterstalligheid. Dit belemmert de economische groei en leidt uiteindelijk tot hogere kosten.

Renovatie en Vervanging

Een groot aantal sluisen, bruggen en viaducten is zo oud dat vervanging of renovatie aan de orde is. Dit komt ook doordat er een veel intensiever gebruik van is gemaakt dan bij de aanleg kon worden voorzien. Nederland is als rivierdelta met veel bruggen en tunnels om die te kruisen bijzonder gevoelig voor verstoringen op deze vitale schakels. Alternatieven voor het rijkswegennet zijn er dan immers niet of nauwelijks. Ook de scheepvaart is sterk afhankelijk van kunstwerken zoals sluisen en stuwen. In de Rijksbegroting is, afgezien van een beperkt aantal zeer urgente stalen bruggen, met vervanging en renovatie van infrastructuur geen rekening gehouden. Dit houdt verband met het huidige financieringsstelsel.

Benutten (i.c. het zwaarder benutten van het bestaande netwerk)

VenW kent met het Beleidskader Benutten een kader en een pakket potentiële maatregelen voor het in samenwerking met de beheerders van het onderliggend wegennet (Provincies en gemeenten) verbeteren van de doorstroming in Nederland. Deze maatregelen zijn samen met de andere overheden ontwikkeld. Het 'NDW-basisnet'³ is een goed vertrekpunt voor een samenhangende benadering van het gehele Nederlandse wegennet.

³ Het Nationaal Data Warehouse (NDW) is een gezamenlijk initiatief van Rijk, Provincies en gemeenten waarin verkeersgegevens worden uitgewisseld zodat de kwaliteit en de samenhang van de verkeersinformatie over zowel Rijks- als onderliggende wegen wordt verbeterd. Dit bestuurslaag overstijgende netwerk vormt het 'NDW-basisnet'

Stand van zaken

Beheer en Onderhoud

In de begroting 2010 is reeds opgemerkt dat de kosten van beheer en onderhoud toenemen en dat de budgetten onder druk komen te staan. Voortschrijdend inzicht heeft dit beeld bevestigd en er sprake is van voortdurende budgetspanning bij het beheer en onderhoud en het inlopen van achterstanden ten opzichte van de normen. De spanning doet zich voor binnen regulier beheer en onderhoud en bij renovatie en vervanging.

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

Vervanging en Renovatie

De vervanging en renovatie van kunstwerken die het einde van hun levensduur hebben bereikt, zal eveneens nopen tot extra investeringen. Voor de periode na 2015 zal na onderzoek van de feitelijke restlevensduur van de objecten een meerjarig programma worden opgesteld. In dat programma zal door periodiek onderzoek de restlevensduur in de gaten worden gehouden. Bij einde levensduur zal dan beslist moeten worden over de wijze en het tijdstip van vervanging of renovatie.

BENUTTEN (I.C. HET ZWAARDER BENUTTEN VAN HET BESTAANDE NETWERK)

Na een eerder investeringsprogramma, is voor de uitvoering van dit beleidskader nog een bedrag van € 388 mln. voor de gehele periode 2015-2020 beschikbaar. Deze middelen zijn bestemd voor het intensiveren van het benuttingsprogramma (informatie voor weggebruikers, omleidingsroutes, aansluitingen tussen rijks- en provinciale wegen en overige kleinere verbeteringen aan de weg) om vooral de betrouwbaarheid en robuustheid van het netwerk (gevoeligheid voor storingen, ongelukken, stremmingen) met het oog op het intensieve gebruik te verbeteren.

Korte en/of lange termijnactiviteiten

- een andere aanpak voor het langjarig veiligstellen van middelen voor onderhoud, vervanging en renovatie. Een levenscyclus-benadering bij aanlegbeslissingen dwingt om bij besluitvorming over nieuwe infrastructuur niet alleen geld voor de aanleg vrij te maken maar tegelijk ook voor het onderhoud en de toekomstige vervanging of renovatie. Ook de inzet van PPS, waarbij aanleg en onderhoud langjarig wordt aanbesteed, kan daarbij helpen
- een langjarig stabiel budgettair niveau in het reguliere onderhoud van de bestaande infrastructuur;
- een programma van renovatie en vervanging van de cruciale kunstwerken voor weg en water;

- een toekomstvast investeringsstrategie voor verkeersmanagement en verkeersinformatievoorziening;
- de tweede fase van het programma “Benutten” gericht op het zwaarder benutten van het bestaande netwerk door verkeersmanagement en informatievoorziening en het verbeteren van de robuustheid van het HWN (een netwerk dat tegen een stootje kan en minder gevoelig is voor storingen en stremmingen).

Tweede / Eerste Kamer

De Kamer is bekend met de onderhoudsachterstanden. In de begroting 2010 is er op gewezen dat er onderhoudsachterstanden zijn ontstaan ten gevolge van verminderde budgetten. Daarnaast ging ook het voorfinancieren van de aanpak van stalen bruggen ten koste van het reguliere onderhoudsbudget.

6. Verkeersveiligheid

Kern dossier: permanente verbetering van de verkeersveiligheid op de weg.

Doelstelling en korte omschrijving

Permanente verbetering van de verkeersveiligheid met als doelstelling:

- 2010: maximaal 750 doden en 14.800 gewonden in het verkeer;
- 2020: maximaal 500 doden en 10.600 gewonden in het verkeer.

Stand van zaken

In 2009 vielen er 720 doden in het Nederlandse verkeer. Hiermee is de geformuleerde doelstelling (max. 750) voor 2010 al in 2009 bereikt. Aan de doelstelling voor het maximaal aantal gewonden wordt momenteel nog niet voldaan.

Het huidige kader voor het verkeersveiligheidsbeleid is de Strategie verkeersveiligheid 2020. De uitgangspunten zijn:

- overheid zorgt voor een basissysteem;
- degenen die zich nog niet zo kunnen gedragen (de kwetsbaren) worden beschermd;
- degenen die zich zo niet willen gedragen (de hufters) worden stevig aangepakt.

De strategie wordt uitgewerkt in 2 jaarlijkse actieprogramma's en de strategie zelf wordt eens in de 4 jaar geactualiseerd. Omdat verkeersveiligheid een zaak van veel partijen is gebeurt dit in breed overleg met onder meer decentrale overheden, Ouderenbonden, Fietsersbond, ANWB, RAI en Veilig Verkeer Nederland.

Begroting 2010: €43 miljoen. Enkele belangrijke kostenposten: €4,3 mln. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV), 4,3 mln. Veilig Verkeer Nederland (VVN), 7 mln. rijgeschiktheidsonderzoeken CBR en 4 mln. voor de campagnes.

Het Verkeersveiligheidsdossier kenmerkt zich door een veelheid aan acties.

Korte en/of lange termijnactiviteiten

Aanpak hufters in het verkeer

- Alcohol: alcoholslot is door de Kamer aanvaard. Inwerking medio 2011;
- Drugs: invoering drugstester, overleg met Justitie over zero tolerance;
- Agressief rijgedrag: onderzoek naar snelheidsbegrenzer.

Evaluatie bromfietspraktijkexamen

- Ingevoerd per 1 maart 2010;
- Toezegging dat het bromfietspraktijkexamen na 1 jaar zal worden geëvalueerd.

3^e EU Richtlijn rijbewijzen

- De 3^e EU Richtlijn rijbewijzen moet per 1 januari 2013 geïmplementeerd zijn en introduceert o.a. voor lichte motorfietsen een nieuwe categorie (A1) op het rijbewijs;

Landbouwverkeer

- Tijdens laatste AO heeft TK ingestemd met invoering rijbewijs voor landbouwtrekkers;
- Discussiepunt is nog de herkenbaarheid landbouwtrekkers die gebruik willen maken van de mogelijkheid om maximaal 40 km/u ipv van 25 km/u te rijden.

Begeleid rijden

- In 2008 is aangekondigd eind 2010 te starten met een experiment begeleid rijden; vanaf je 17e het rijbewijs.

Recidiveregeling

- Strekking: rijbewijs wordt ongeldig indien binnen een periode van 5 jaar na een eerder alcoholdelict opnieuw een veroordeling plaatsvindt voor rijden met een promillage van 1,0 of hoger (of weigering om deel te nemen aan onderzoek of voor het veroorzaken van een ongeval onder invloed van alcohol). In de praktijk wordt dit aangeduid als: 2 x geel = rood;
- De recidiveregeling heeft zowel inhoudelijk als planningstechnisch relaties met het Alcoholslotprogramma: de recidiveregeling zal eerder in werking dienen te treden dan ASP.

Doorlichting rijbewijshuis

- De complexiteit van het rijbewijshuis is toegenomen hetgeen leidt tot onduidelijkheid en mogelijke ineffectiviteit voor de verbetering verkeersveiligheid.

- Daarom wordt er onderzoek gedaan naar het huidige rijbewijshuis en mogelijke oplossingsrichtingen;

Aanpak doorrijders met rijverbod

- Er is een onderzoek gestart naar het aanpakken van bestuurders die ondanks een rijverbod toch blijven rijden;
- Bij dit onderzoek zijn betrokken: Ministerie van Justitie, Ministerie van BZK, het OM, de politie, de SWOV, het CBR, de RDW en de Vereniging van Verkeersslachtoffers;

Modulair theorie-examen

- De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft het CBR opdracht gegeven om kandidaten bij de start van experiment begeleid rijden de mogelijkheid te bieden om de theorie-examens voor de bromfiets en personenauto in één bezoek aan het CBR, vlak na elkaar, af te leggen;
- Daarnaast is het CBR gevraagd vervolgonderzoek te doen naar een volledig modulaire opbouw van het theorie-examen. Dit vraagt om een technisch systeem waarmee op individueel niveau examens kunnen worden afgenomen. Dat systeem is er nu nog niet;
- Na het onderzoek van het CBR ontvangt de Kamer een voorstel van de minister.

Medische geschiktheid

- Het CBR geeft een verklaring van geschiktheid af indien de aanvrager voldoende gezond is voor de betreffende categorie rijbewijs. Het CBR beslist over de geschiktheid op grond van de normen uit de Regeling eisen geschiktheid 2000 die tot stand is gekomen op basis van Europese richtlijnen;
- Op 25 augustus 2009 is een nieuwe EU-richtlijn over de rijgeschiktheid uitgevaardigd, deze is inmiddels geïmplementeerd.
- De Kamer is medio 2010 geïnformeerd over de implementatie van de richtlijn en de daaruit voortvloeiende wijzigingen van de Regeling eisen geschiktheid 2000.

Nazorg verkeersslachtoffers

- Ministers van Justitie en VenW hebben de Tweede Kamer toegezegd te kijken naar verbetering van de integrale nazorg van verkeersslachtoffers;
- Justitie en VenW zijn hierover in overleg met de Vereniging voor Verkeersslachtoffers;
- Een gezamenlijke brief met de mogelijkheden voor verbeterde integrale nazorg voor verkeersslachtoffers is medio 2010 aan de Kamer gestuurd.

Tweede / Eerste Kamer

De strategische visie verkeersveiligheid 2020 is in 2008 aan de TK gestuurd (en aanvaard).

Over diverse onderwerpen wordt separaat met de TK gecorrespondeerd.

7. Tunnelveiligheid

Kern dossier: de onduidelijkheid over de veiligheids-eisen rondom wegtunnels heeft de laatste jaren voor veel maatschappelijke ophef gezorgd, denk hierbij aan de A73-tunnels bij Roermond. In maart 2010 heeft minister Eurlings aangeven op welke wijze hij dit voor de toekomst wil ondervangen. Hierbij introduceerde hij een structurele oplossing door standaardisatie en aanpassing van de wet- en regelgeving.

Doelstelling en korte omschrijving

De veiligheid bij wegtunnels wordt specifiek geregeld in de Wet Aanvullende Regels Veiligheid Wegtunnels. Met deze wet is de Europese richtlijn in 2006 geïmplementeerd, met een aantal nationale extra's boven op de Europese vereisten. Deze extra's komen voort uit de wens om het veiligheidsniveau in Nederland te handhaven. Bij gebruik van deze wet blijkt in de praktijk echter veel onduidelijkheid over:

- het vereiste veiligheidsniveau (voortkomend uit wet- en regelgeving voor wegtunnels, brandweerwet en bouwvoorschriften);
- de wijze waarop bepaald wordt welke technische voorzieningen getroffen moeten worden;
- welke voorzieningen uiteindelijk getroffen moeten worden.

Dit spitst zich vaak toe op discussies over het al dan niet nodig zijn van sprinklerinstallaties of watermistsystemen. De discussies hierover hebben in een aantal gevallen tot forse vertragingen geleid (bv. bij de A73).

Stand van zaken

In maart 2010 heeft de minister de hoofdlijnen van zijn aanpak naar de Tweede Kamer gestuurd. In de zomer van 2010 is tevens het actieplan met de daarbij behorende quick scan met de stand van zaken van de wegtunnelprojecten naar de Kamer gestuurd. De evaluatie van de tunnelwet- en regelgeving is in juni van start gegaan. De afronding ervan is voorzien voor eind 2010.

Daarnaast zal nodig zijn om in de komende jaren te bekijken of de huidige tunnels voldoen aan de huidige wet- en regelgeving. Volgens de wet (en de achterliggende Europese richtlijn) moeten de tunnels in 2014 aan deze regels voldoen.

Korte en/of lange termijnactiviteiten

- Wegtunnels: Voor de korte termijn is in het actieplan een aantal acties geïdentificeerd. Deze zijn aan de verschillende projecten waarin tunnels worden gerealiseerd gekoppeld. Dit betreffen veelal acties voor Rijkswaterstaat die doorgevoerd moeten worden in de interne organisatie en de contacten met hun opdrachtnemers, de aannemers. Voor de langere termijn wordt ingezet op een structurele oplossing bestaande uit standaardisatie (eind 2011 moet standaard

- systemspecificatie en ontwerp voor tunneltechnische installaties klaar zijn) en herziening van de wet- en regelgeving, op basis van de voornoemde evaluatie.
- Spooortunnels: Verdere implementatie van regelgeving voor spooortunnels. Daarnaast is naar aanleiding van de Schipholtunnelbrand een onderzoek gaande tussen de inspecties van VenW en BZK bij alle spooortunnels om de veiligheid van al deze tunnels in kaart te brengen. Deze is naar verwachting eind 2010 af.
 - Metro- en tramtunnels: Implementatie van de regelgeving voor metro- en tramtunnels.

Tweede / Eerste Kamer

De Tweede Kamer volgt het dossier op de voet.

8. Duurzaam Vervoer

Kern dossier: VenW ontwikkelt samen met haar partners (overheid en bedrijfsleven) beleid voor een kosteneffectief en duurzaam multimodaal mobiliteits-systeem gericht op het waarborgen van mobiliteit.

Doelstelling en korte omschrijving

ENERGIE EN KLIMAAT

- Reduceren van de uitstoot van broeikasgassen door de sector verkeer, waarbij in 2020 de CO₂-uitstoot is teruggebracht tot het niveau van 1990 (vertaling voor verkeer en vervoer van de nationale 30% CO₂-reductie doelstelling).
- Vergroten van het sectorale aandeel hernieuwbare energie (10% in 2020); realiseren van een robuuste lange termijn energievoorziening; minder afhankelijkheid van fossiele brandstoffen - o.a. door versneld naar de markt brengen van innovaties op het gebied van alternatieve energiedragers (elektrisch rijden, waterstof, biobrandstof).
- Realiseren van een grotendeels klimaatneutraal verkeer en vervoer in 2050.

GELUID

- Beheersen van de geluidssituatie langs het hoofdwegennet en hoofdspoorwegennet door middel van invoering van het wetsvoorstel SWUNG en daar waar mogelijk deze situatie verbeteren door:
- De aanpak van woningen met hoge geluidbelastingen langs het hoofdwegennet en de hoofdspoorwegen in de periode 2011-2020 conform de Nota Mobiliteit en het wetsvoorstel SWUNG;
- Stimuleren verdere ontwikkeling en toepassing van geluidbeperkende innovaties zoals stille wegdekken en inzet op internationaal bronbeleid (voertuigen en banden).

LUCHTKWALITEIT

- Voldoen aan de EU-luchtkwaliteitseisen voor fijnstof (PM₁₀) langs het hoofdwegennet vanaf juni 2011 en voor NO₂ vanaf 2015 door het uitvoeren van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

NATURA 2000

- Voorkomen van significante effecten van de weginfrastuur op de instandhoudingsdoelen van Natura 2000 gebieden vanwege stikstofdepositie.

Stand van zaken

1. Tussenevaluatie van het kabinetsprogramma Schoon en Zuinig april 2010. Hieruit blijkt dat de sector verkeer voorlopig op koers ligt. Daarnaast zijn de Proeftuinen Duurzame Mobiliteit in uitvoering (o.a. rijden op waterstof, elektrisch rijden, innovatieve bussen). Specifiek rondom elektrisch rijden: het Formule E team is op stoom. Hierover is een voortgangsbrief verzonden naar de Tweede Kamer in juni 2010.

2. Wetsvoorstel SWUNG (introductie geluidproductieplafonds) ligt in de TK; het voorstel zet in op eenvoudigere en duidelijkere geluidwetgeving waarmee een einde komt aan onevenredig zware geluidprocedures bij aanpassing van rijksinfrastructuur (conform Advies Commissie Versnelling Besluitvorming Infrastructurele Projecten) terwijl tegelijkertijd met het wetsvoorstel de burger beter wordt beschermd. De invoeringswet (herziening geluidregelgeving) waarin een grote geluidsaneringsoperatie (€ 941 mln.) is geregeld waarvoor VenW verantwoordelijk wordt, is naar de Raad van State gegaan.

3. Deze zomer is de eerste monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) gestart.

4. Natura 2000: onder leiding van LNV wordt gewerkt aan een nationale aanpak voor het neerdalen van stikstof in de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS). VenW projecten kunnen (na vaststelling) rechtstreeks gebruik maken van het programma.

Korte en/of lange termijnactiviteiten

Momenteel wordt de Europese geluidregelgeving geëvalueerd.

Tweede / Eerste Kamer

De afgelopen kabinetsperiode is er vanuit de TK steun geweest voor zowel het ambitieuze nationale energie- en klimaatbeleid uit Schoon en Zuinig en de Innovatieagenda energietransitie als het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit.

C Spoor

9. Programma Hoog Frequent Spoorvervoer (PHS)

Kern dossier: met uitvoering van PHS zorgen voor voldoende spoorcapaciteit in 2020 en verder.

Doelstelling en korte omschrijving

Het Nederlandse spoorweginfrastructuur behoort tot één van de meest intensief benutte spoorwegnetten. In 2007 bleek uit de Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse Spoor (LMCA) dat op een aantal trajecten onvoldoende capaciteit zou worden geboden om de verwachte groei van reizigers- en vervoersstromen in 2020 te kunnen verwerken. Om dat te ondervangen heeft het Kabinet-Balkenende IV op 19 november 2007 het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) aan de TK aangeboden. Ambitie: op de drukste trajecten in de brede Randstad komen tot hoogfrequent ('spoorboekloos') spoorvervoer en het verwerken van het groeiende goederenvervoer. Qua invulling van het hoogfrequent spoorvervoer is de meest ambitieuze variant de zogenaamde 'maatwerk 6/6-variant': 6 intercity's en 6 sprinters per uur. In de begroting van 2009 is de financiering voor PHS geregeld: (€ 4,6 miljard, prijspeil 2010 incl. OV SAAL).

Stand van zaken

De MR heeft op 4 juni 2010 haar voorkeur uitgesproken voor de variant 'maatwerk 6/6' voor het reizigersvervoer, en routing van het goederenvervoer richting het noorden en

oosten via de variant Spreiden (2/2/2). Daarin gaat het goederenvervoer naar het zuidoosten via de Betuweroute en Den Bosch. De variant 'maatwerk 6/6' kan op een breed draagvlak rekenen bij regionale overheden. Over de voorkeursbeslissing moet nog definitieve besluitvorming plaatsvinden.

De uitvoering van PHS is via 4 planstudies ter hand genomen:

- Schiphol – Utrecht - Arnhem/Nijmegen
- Alkmaar – Amsterdam - Utrecht - Den Bosch – Eindhoven
- Den Haag – Rotterdam – Breda – Eindhoven
- Toekomstvaste herroutering spoorgoederenvervoer.

Daarnaast is er de planstudie OV SAAL (Openbaar Vervoer Schiphol Amsterdam Almere Lelystad); dit betreft een aparte planstudie, die binnen het totaal van € 4,6 miljard een eigen taakstellend budget heeft.

OV SAAL bestaat uit twee tijdstermijnen: korte (2013 – 2015) en middellange termijn (2020). Voor de korte termijn is één deelproject in realisatie (cluster C, Hoofddorp – Diemen) en één deelproject in tracéprocedure (cluster A Flevolijn, Weesp – Lelystad). Voor OV SAAL middellange termijn heeft de MR geconcludeerd dat de planstudie nog niet gereed is en een voorkeursbesluit naar verwachting eind 2010 kan worden genomen.

Korte en/of lange termijnactiviteiten

Na behandeling in de TK zal uitwerking van de PHS-maatregelen plaats moeten vinden in gangbare Ruimtelijke Ordenings- en Tracéwet-procedures. De uitvoering van maatregelen kan in 2012/2013 starten. Vervolgens zullen fasegewijs de frequenties worden verhoogd.

Tweede / Eerste Kamer

Op 7 oktober 2010 is een Algemeen Overleg over PHS gehouden.

10. Groeiambitie Spoor

Kern dossier: bewerkstelligen dat elk jaar weer 5% groei op het spoor wordt gerealiseerd.⁴

Doelstelling en korte omschrijving

Bij het aantreden van het Kabinet-Balkenende IV heeft het Kabinet de ambitie uitgesproken om elk jaar 5% groei op het spoor te willen realiseren. Om deze ambitie invulling te geven is in september 2007 het Actieplan 'Groeï op het Spoor' opgesteld. Hierin is een aantal concrete acties opgenomen, dat eraan moest bijdragen dat mensen snel, comfortabel en betrouwbaar van deur tot deur komen. Het gaat bijvoorbeeld om maatregelen op het gebied van vóór- en natransport en kennismakings- en kaartacties.

Stand van zaken

In de afgelopen jaren is het niet gelukt om van 5% groei⁵ te realiseren (2007: 3,0%, 2008: 4,1%, 2009: 0,8%). Belangrijkste oorzaak van het achterblijven van de groei is de economische recessie vanaf de 2e helft van 2008. Bij de begrotingsbehandeling in december 2009 heeft de TK verzocht om een nieuw actieplan. Op 17 februari 2010 is de Midterm Review (MTR) en het Nieuwe Actieplan Groei op het Spoor gepresenteerd en op 24 maart besproken met de Tweede Kamer. Het nieuwe Actieplan borduurt voort op het oorspronkelijk actieplan en geeft aan wat er in de komende 2 jaar aan maatregelen zal worden uitgevoerd. In het nieuwe Actieplan zijn de clusters gehandhaafd: 1. Voor- en natransport, 2. Informatievoorziening, 3. Treinaanbod, 4. Kaartjes en kennismaking, 5. Spreiding en mobiliteit. In het nieuwe actieplan zijn deels nieuwe maatregelen opgenomen, deels bestaande maar nog niet uitgevoerde maatregelen geconcretiseerd en deels bestaande maatregelen uitgebreid. Voor het Actieplan was € 207 mln. beschikbaar. In de eerste 2 jaar is ca. € 144,4 mln. verplicht of gereserveerd; in het nieuwe actieplan is aangegeven hoe de resterende € 62,2 mln. de komende 2 jaren zal worden ingezet.

⁴ De reikwijdte van de groeiambitie betreft het personenvervoer per spoor in Nederland (zowel hoofdrailnet als gedecentraliseerde lijnen) en wordt gemeten in reizigerskilometers.

⁵ Het cijfer is gebaseerd op de cijfers van NS voor het HRN.

Korte en/of lange termijnactiviteiten

Voortzetten van de maatregelen die reeds in gang zijn gezet. Uitvoeren van de maatregelen die nog op de rol staan.

Tweede / Eerste Kamer

Het vernieuwde Actieplan is in het AO van 24 maart 2010 door de vaste Commissie behandeld en ongewijzigd akkoord bevonden.

11. Vervoersconcessie NS

Kern dossier: concessieafspraken met de Nederlandse Spoorwegen (NS) voor de periode 2015 – 2024 ten behoeve van kwalitatief goed spoorvervoer.

Doelstelling en korte omschrijving

Op 1 januari 2005 is via de Spoorwegwet en de Wet personenvervoer 2000 (Wp2000) een nieuwe institutionele ordening van de spoorsector van kracht geworden. Kort samengevat is NS de vervoerder op het Hoofdrailnet (HRN) en ProRail de beheerder. Op basis van de Wp 2000 is op 1 januari 2005 de Vervoerconcessie voor het hoofdrailnet, tot 2015, aan de NS verleend. De concessie bevat concrete verplichtingen m.b.t. vervoerprestaties, de dienstregeling, jaarlijkse tariefstijgingen en informatieverstrekking aan VenW. Uit hoofde van de vervoerconcessie ontvangt VenW het jaarlijkse vervoerplan. In het jaarlijkse vervoerplan wordt voor de prestatie-indicatoren afgesproken welke prestaties de NS in het betreffende jaar moet leveren. Voorbeelden van indicatoren zijn: aankomstpuntnauwkeurigheid (3-minutennorm en 5-minutennorm), percentage gereden treinen, reinheid en informatie bij ontregelingen. Als na afloop van het jaar blijkt dat NS op bepaalde indicatoren de norm niet gehaald heeft, wordt een boete opgelegd.

Stand van zaken

Tussen 2007 en 2009 heeft een onafhankelijke evaluatie van het nieuwe ordeningssysteem plaats gevonden, waarop het Kabinet-Balkenende IV in 2009 een kabinetsstandpunt heeft geschreven. Tijdens de TK-behandeling van de evaluatie en het kabinetsstandpunt (najaar 2009) heeft een kamermeerderheid de voorkeur uitgesproken om de vervoerconcessie voor het HRN vanaf 2015 (weer) onderhands te gunnen aan de NS; dus geen openbare aanbesteding van het HRN. De eerste stap in het proces om onderhandse gunning mogelijk te maken werd in februari 2010 gezet: M VenW heeft het beleidsvoornemen tot onderhandse gunning aan de TK gestuurd.

Korte en/of lange termijnactiviteiten

Korte termijn: beleidsvoornemen tot onderhandse gunning opnieuw aan de TK aanbieden of alsnog kiezen voor openbare aanbesteding.

Lange termijn: verdere processtappen t.b.v. onderhandse gunning (ca. 1 jaar voor onderhandelen met NS over de inhoud van de nieuwe vervoerconcessie, looptijd 2015 t/m 2024). Of bij aanbesteding HRN: beleidsvoornemen en vervolgens complexe aanbesteding organiseren. Op basis van ervaring met vergelijkbare projecten (bv HSA) kost dit naar verwachting ca. 3 à 4 jaar. Deze scenario's zijn schriftelijk aan de TK gemeld.

Tweede / Eerste Kamer

Binnen de vaste commissie voor VenW bleek in oktober 2009 een meerderheid voor onderhandse gunning aan NS. Deze mening werd in ieder geval door CDA niet gedeeld. Na de val van het Kabinet-Balkenende IV is dit beleidsvoornemen controversieel verklaard. Om te voorkomen dat wettelijke (reactie)termijnen verlopen was M VenW genoodzaakt om het beleidsvoornemen formeel in te trekken. Hiermee is het proces van onderhandse gunning stil komen te liggen.

12. Beheerconcessie ProRail

Kern dossier: verzekeren van een kwalitatief goed spoorwegnetwerk via scherpe concessieafspraken met spoorwegbeheerder ProRail.

Doelstelling en korte omschrijving

Op 1 januari 2005 is via de Spoorwegwet en de Wet personenvervoer 2000 (Wp2000) een nieuwe institutionele ordening van de spoorsector van kracht geworden. Kort samengevat is ProRail de beheerder van het spoor en de NS de vervoerder op het Hoofdrailnet (HRN). Op basis van de Spoorwegwet is aan ProRail een beheerconcessie verleend tot 2015. De concessie bevat concrete verplichtingen, onder meer met betrekking tot zorgplichten, kernprestaties, veiligheid en milieu en informatieverstrekking aan VenW. Op grond van de beheerconcessie ontvangt VenW jaarlijks een beheerplan van ProRail. Het beheerplan vormt tevens de basis voor het verlenen van de jaarlijkse subsidie aan ProRail voor beheer en instandhouding. In het beheerplan wordt voor specifieke prestatie-indicatoren afgesproken welke prestaties ProRail in het betreffende jaar daarvoor moet leveren. Voorbeelden van indicatoren zijn beschikbaarheid van infrastructuur, capaciteitsverdeling en reinheid op de stations. Indien na afloop van het jaar blijkt dat ProRail de afgesproken prestaties niet heeft geleverd, wordt een boete opgelegd. Op dit moment is VenW 100% aandeelhouder in Railinfratruster (RIT) dat weer 100% aandeelhouder is van ProRail BV. RIT is juridisch eigenaar van de spoorweginfrastructuur, ProRail is economisch eigenaar.

Stand van zaken

Tussen 2007 en 2009 heeft een onafhankelijke evaluatie van het nieuwe ordeningssysteem plaats gevonden, waarop het Kabinet-Balkenende IV in 2009 een kabinetsstandpunt heeft geschreven. Daarin wordt aangegeven dat ProRail als enige beheerder van het spoor dient te opereren en dat het daarbij in de rede ligt om de beheerconcessie daarom voor onbepaalde tijd te verlengen. Daarnaast wordt in het kabinetsstandpunt aangegeven om door opheffing van de RIT het juridisch eigendom van de spoorinfrastructuur over te hevelen naar de Staat. Daarmee wordt de Staat rechtstreeks aandeelhouder van ProRail. Randvoorwaarde daarbij is dat dit de operationele beheeractiviteiten van ProRail niet mag verstoren.

Korte en/of lange termijnactiviteiten

- In gang zetten verlenging beheerconcessie.
- Opheffen Railinfratruster (RIT) voor het einde van 2010. Hiermee wordt de Staat rechtstreeks van ProRail en tevens juridisch eigenaar van de spoorweginfrastructuur.

Tweede / Eerste Kamer

Tijdens de TK-behandeling van de evaluatie en het kabinetsstandpunt (najaar 2009) is, mede gezien de opgebouwde kennis en expertise, gebleken dat er breed draagvlak bestaat voor ProRail als enige beheerder van het spoor.

D Regionale OV

13. OV chipkaart

Kern dossier: de OV chipkaart gaat definitief de papieren vervoerbewijzen voor het OV (strippenkaart, treinkaartjes) vervangen. De strippenkaarten verdwijnen in 2011, de papieren treinkaartjes (op basis laatste planning NS) in 2012.

Doelstelling en korte omschrijving

De OV-chipkaart is een elektronisch vervoersbewijs waarmee in alle vormen van het openbaar vervoer (OV) in Nederland kan worden gereisd en betaald. De kaart is even groot als een bankpas, blijft 5 jaar geldig en vervangt losse treinkaartjes, strippenkaarten, abonnementen of kortingskaarten. Kortom: één kaart voor tram, trein, bus en metro. In 2005 is gestart met de introductie.

Uitgangspunt is dat de reiziger er qua tarief op macroniveau niet op achteruit gaat. Dat betekent wel dat de ene reis meer en de andere reis minder kan gaan kosten dan in de oude situatie.

De introductie van de OV-chipkaart is uitdrukkelijk de verantwoordelijkheid van de decentrale overheden en de vervoerbedrijven. De enige formele verantwoordelijkheid voor Verkeer en Waterstaat is het zogenaamde 'uitzetten' van de strippenkaart als nationaal vervoersbewijs. Daarnaast vervult VenW een regierol richting de betrokken partijen.

Zo is het Aanvalsplan OV-chipkaart (waarin aanvullende afspraken staan beschreven) uitgebracht door de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat en wordt er 'bemiddeld' wanneer er een knelpunt moet worden opgelost. Verkeer en Waterstaat is verantwoordelijk voor de concessieverlening aan en prestatieafspraken met de NS.

Stand van zaken

Op veel plaatsen in het land werken Openbaar Vervoerbedrijven, provincies en stadsregio's (onder regie van VenW) hard aan de stapsgewijze invoering van de OV-chipkaart.

Wanneer de OV-chipkaart in een regio is ingevoerd en goed werkt, kan de provincie of stadsregio de minister verzoeken de strippenkaart in dat gebied af te schaffen ('uit te zetten'). De afschaffing van de strippenkaart gaat dus ook stap voor stap en gedurende de invoering van de OV-chipkaart bestaan de twee systemen naast elkaar en kan de reiziger kiezen.

In een groot deel van Nederland kan intussen al worden gereisd met de OV-chipkaart. In het OV in Amsterdam en Rotterdam is de kaart zelfs het enige vervoer- en betaalmiddel. Daar is de strippenkaart dus uitgezet. Niet alle producten zijn daarbij echter al 'verchipt'. Dat geldt bijvoorbeeld voor de stad- en streekabonnementen.

Ook bij NS kan overal worden gereisd met de OV-chipkaart. Daarbij zijn de zogenaamde beschermde kaartsoorten uit de vervoersconcessie zo veel mogelijk intact gebleven. Met de OV-chipkaart verdwijnt het retourtje; de OV-chipkaart kent alleen enkele reizen.

Voordat de invoering van de OV-chipkaart een feit was, waren er enkele discussiepunten die intussen tot duidelijke afspraken hebben geleid. Het ging o.a. om:

- Reizigers die, wanneer ze niet uitchecken, hun borg kwijt zijn. (De OV-chip schrijft bij incheck een borg af, dat na de reis dan weer wordt verrekend tot het daadwerkelijk verreden bedrag.)
- Beveiligingsproblemen van de Mifare classic-chip en de mogelijkheden tot fraude;
- Meerkosten. Onder leiding van de heer Kist is becijferd dat de meerkosten in de periode 2006-2008 ruwweg 100 miljoen euro bedragen. Deze kosten zijn hoofdzakelijk bij de pilotvervoerders (RET, GVBA en Connexxion) gemaakt.
- Het waarborgen van de privacy voor de reiziger.

Nog op te lossen problemen:

- Dubbel opstaptarief bij treinreizen met verschillende vervoerders (bv. een combinatie met NS en Veolia of NS en Syntus). Daartoe is een commissie ingesteld die versneld een oplossing voor dit probleem moet vinden.
- Interwijkproblematiek: hoe om te gaan met stations die ook een wandelroute tussen twee stadswijken zijn (bv. Leiden)? Dit gaat spelen wanneer de in- en uitgangen van de stations alleen nog via poortjes bereikbaar zullen zijn.

Afspraak met de decentrale overheden is dat de OV-chip in heel Nederland gebruikt moet kunnen worden 1 jaar nadat in Rotterdam strippenkaart definitief is uitgezet. Dat betekent dat de uitrol voltooid moet zijn op 11 februari 2011.

Tweede / Eerste Kamer

Het onderwerp is door de Tweede Kamer niet controversieel verklaard na de val van het Kabinet-Balkenende IV. De Tweede Kamer heeft wel verzocht om met de minister vooraf te kunnen overleggen over het besluit tot uitzetten van de strippenkaart, mocht dat in een regio aan de orde zijn. Eigenlijk was dit al de praktijk van alledag voor de OV-chipkaart. Over het uitzetten van de strippenkaart in Amsterdam heeft dit overleg dan ook plaatsgevonden.

14. Stad- en streekvervoer (inclusief decentrale spoorlijnen)

Kern dossier: aanbesteding van het stad- streekvervoer inclusief decentrale spoorlijnen door middel van concessies en de wetswijziging van de Wet Personenvervoer 2000 (Wp2000).

Doelstelling en korte omschrijving

De bevoegdheid voor het regionale openbaar vervoer (stad- en streekvervoer en gedecentraliseerde spoorlijnen) is in de Wp2000 gedecentraliseerd naar de provincies en stadsregio's. De doelen van de Wp2000 zijn verbetering van efficiency en kwaliteit van het vervoer. Decentralisatie maakt het mogelijk om op regionaal niveau maatwerk voor de reiziger te leveren. De decentrale overheden verlenen door middel van aanbestedingen concessies voor een gebied of een lijn aan één vervoerder. Voor het stadsvervoer in de drie grote steden (Amsterdam, Den Haag en Rotterdam) is de aanbestedingsplicht uitgesteld en wordt het vervoer door de drie stadsregio's onderhands gegend aan de drie voormalige gemeentelijk vervoerbedrijven respectievelijk GVB, HTM en RET. De decentrale overheden kunnen de concessies bekostigen uit hun BDU-uitkering.

Stand van zaken

- In Nederland zijn de volgende commerciële vervoerders actief: Connexxion (waarvan het Ministerie van Financiën nog voor 1/3 aandeelhouder is); Veolia, Arriva, Syntus (50% NS) en Qbuzz (NS internationaal stelt zich garant). Arriva is onlangs opgekocht door de Deutsche Bahn en Veolia is verwickeld in een fusie met het Franse Transdev, de moedermaatschappij van Connexxion. Wat deze ontwikkelingen gaan betekenen voor de marktwerking in Nederland is nog niet te overzien.
- Sinds de stakingen in het streekvervoer in 2008 klagen de commerciële vervoerders over hun financiële situatie en de hoge eisen die in de concessies worden gesteld tegen een lage prijs. In 2008 heeft de Staatssecretaris 16 miljoen euro aan de overheden gegeven als steun in de rug voor het OV.
- Het wijzigen van de Wp2000 en het bijbehorende Besluit (Bp2000) om twee redenen:
 1. Aanpassen wet om deze in overeenstemming te brengen met de Europese PSO verordening (Public Service Obligations) die per 1-3-2009 geldt en uitgaat van aanbesteding van OV.
 2. Uitvoeren van het kabinetsstandpunt op de motie Roefs: de drie grote stadsregio's krijgen de keuze om het stadsvervoer in Amsterdam, Den Haag en Rotterdam aan te besteden of in te besteden (onderhands gunnen van het vervoer aan het vervoerbedrijf waar de decentrale overheid zeggenschap over heeft).

Volgens het huidige Bp2000 geldt er nu een aanbestedingsplicht per 1-1-2012 voor bus- en multimodale concessies voor stadsvervoer in de drie grote steden.

- Het wetsvoorstel is in mei 2010 ingediend bij de Tweede Kamer, maar er is nog geen verslag van de TK ontvangen.
- Een nood-AMvB wordt voorbereid om te voorkomen dat de overheden verplicht worden tot aanbesteding. In het wetsvoorstel is de motie Roefs opgenomen, waarin de stadsregio's de keuze krijgen tussen aanbesteding of inbesteding. De Kamer heeft zich nog niet over het wetsvoorstel uitgesproken. Voorkomen moet worden dat stadregio's geen tijd meer hebben om een aanbestedingsprocedure voor 1-1-2012 gereed te hebben.

Korte en/of lange termijnactiviteiten

- Onderzoek om de Tweede Kamer binnen een half jaar een actualisatie te doen toekomen van de prestatiecijfers van het openbaar vervoer, en in het bijzonder de gemeentelijke vervoerbedrijven.
- Wetbehandeling Wp2000 in TK en EK.
- Wijziging Bp2000 t.b.v. het wetsvoorstel.
- Nood-AMvB tot stand brengen. Voor een dergelijke nood-AMvB moet gerekend worden op minimaal negen maanden proceduretijd.
- Samen met de decentrale overheden organiseert VenW masterclasses om betere aanbestedingen te bevorderen en ervaringen te delen.

Tweede / Eerste Kamer

In het AO over OV in de drie grote steden (19 mei 2010) heeft de minister van VenW toegezegd aan de Kamer binnen een half jaar een actualisatie te zenden van de prestatiecijfers van het openbaar vervoer, en in het bijzonder de gemeentelijke vervoersbedrijven. Dit ten behoeve van de behandeling van de wet en de vraag of de motie Roefs uitgevoerd moet worden.

15. Taxi (o.a. Boordcomputer)

Kern dossier: zorgen voor kwalitatief goed taxivervoer, zowel straattaxi als contractvervoer.

Doelstelling en korte omschrijving Verbeteren kwaliteit taxivervoer:

- Straattaxi, met nadruk op taxi vanaf een standplaats;
- Contractvervoer, verzamelnaam voor uiteenlopende vormen van speciaal personenvervoer;
- Invoering boordcomputer taxi.

Stand van zaken

1. Straattaxi:

Gemeentelijke bevoegdheden / voorstel wetswijziging Wp2000

In juni 2008 heeft de staatssecretaris van VenW de Toekomstvisie Taxi naar de Kamer gezonden, waarin maatregelen zijn voorgesteld om de kwaliteit van het straattaxivervoer te verbeteren, in juli 2009 gevolgd door een brief over de uitwerking van maatregelen. Zowel de ontwikkeling van de Toekomstvisie als de uitwerking van maatregelen hebben plaatsgevonden in nauwe samenwerking met de taxisector, gemeenten en consumentenorganisaties.

Belangrijkste maatregel in het pakket is het vergroten van bevoegdheden voor gemeenten om aanvullende kwaliteitseisen te stellen voor taxivervoer in de opstapmarkt (met name vanaf standplaatsen), gericht op bestuurders, voertuigen of klachtenbehandeling dan wel groepsvorming als eis voor toegang van taxibedrijven tot de lokale taximarkt. Een vervoerplicht kan onderdeel uitmaken van deze eisen. De meest verregaande nieuwe gemeentelijke bevoegdheid in het wetsvoorstel heeft betrekking op de eis aan taxi-bedrijven om zich te organiseren in verbanden. Doel hiervan is het doorbreken van de anonimiteit van zelfstandige rijders ofwel het versterken van de werking van het reputatiemechanisme op de opstapmarkt. Groepsvorming als toegangseis voor de lokale taximarkt is in het wetsvoorstel in eerste instantie beperkt tot de vier grote steden, waar de problematiek op de taxistandplaatsen het meest urgent is.

Met deze nieuwe bevoegdheden kunnen gemeenten in hun aanpak van problemen op de straattaximarkt lokaal maatwerk leveren. Hiervoor was een wijziging van de Wet personenvervoer (Wp2000) nodig. Het advies van de Raad van State is 11 maart 2010 ontvangen. Op 11 juni heeft de Ministerraad ingestemd met doorzending van voorstellen tot wijziging van de Wp2000/hoofdstuk taxi en nader rapport ter behandeling in de Eerste en Tweede Kamer.

Landelijk klachtenmeldpunt taxi

In het kader van het traject Toekomstvisie Taxi is geconcludeerd dat de huidige klachtenregeling en het huidige landelijke klachtenmeldpunt voor taxivervoer onvoldoende bekend en effectief is. De gewenste kwaliteit van een klachtenmeldpunt en de mogelijkheden van het onderbrengen bij een organisatie buiten de overheid worden onderzocht.

Tarieven straattaxivervoer

Betreft zowel het invoeren van een dubbeltariefsysteem als het vaststellen van nieuwe maximumtarieven. Na overleg met de taxibranche en ROVER is de Kamer gemeld dat een keuze is gemaakt voor invoering van een dubbeltariefsysteem. In dit systeem wordt de prijs van een straattaxirit, naast een starttarief, bepaald door de gereden afstand én de tijdsduur. De inzet is gericht op invoering van het dubbeltariefsysteem per 1 januari 2011.

Daartoe vindt overleg plaats met taxibranche, ROVER en leveranciers van taximeters en printers. Voorwaarde voor invoering is het uitreiken van een geprinte bon na iedere taxirit.

Tevens vindt onderzoek en berekening van nieuwe maximumtarieven voor straattaxi plaats. Het omzetten van huidige naar nieuwe maximumtarieven mag niet leiden tot het (gemiddeld) duurder worden van een taxirit.

2. Contractvervoer:

In opdracht van VenW, VWS en OCW zijn eind 2009 de handboeken 'professioneel aanbesteden' gepubliceerd, als uitvloeisel van de Taxivisie 2008. Opdrachtgevers kunnen met de handboeken en bijbehorende website beter gaan aanbesteden, goede contracten afsluiten en de contracten beter monitoren, waardoor de kwaliteit van het contractvervoer verbetert. Om het gebruik van de handboeken te stimuleren is in opdracht van VenW, VWS en OCW een intensief communicatietraject opgezet, uitgevoerd door KpVV (Kennisplatform Verkeer en Vervoer). Om te beoordelen of het doel van een hogere kwaliteit contractvervoer wordt bereikt, vindt monitoring plaats. Eind 2009 was de o-meting, najaar 2010 volgt de 1-meting, daarna zijn vervolgmetingen beoogd. Het gaat daarbij om de kwaliteit van het contractvervoer zoals de reizigers deze beleven.

3. Invoering boordcomputer Taxi (BCT):

Het digitaliseren van de administratie van ritgegevens en rij- en rusttijden van taxichauffeurs leidt tot vermindering van administratieve lasten voor de branche alsook tot verkleining van mogelijkheden tot fraude. Ook geeft de BCT gegevens uit die weergegeven kunnen worden op een ritbewijs, wat meer transparantie oplevert voor de klant. In verband met de hoge kosten van de aanschaf van een BCT heeft VenW de branche in een AO van 25 maart 2010 toegezegd per taxi een subsidie te verstrekken van 600 euro.

Korte en/of lange termijn activiteiten

1. Straattaxi:

- In laatste AO over de voortgang van acties uit het taxidossier op 25 maart 2010 is instemming met hoofdlijnen aanpak straattaxi bevestigd.
- Wijziging Wp2000: conform toezegging zijn voorstellen in juni 2010 aan de TK gezonden;
- Landelijk Klachtenmeldpunt: dit najaar wordt besloten over de nieuwe opzet van het klachtenmeldpunt; januari 2011 start nieuw landelijk klachtenmeldpunt;
- Invoeren dubbeltariefsysteem: 1 januari 2011 (met overgangstermijn van 4 maanden).

2. Contractvervoer:

Op basis van laatste AO Taxi op 25 maart: TK ziet resultaten monitoring en evaluatie tegemoet.

16. Fiets

Kern dossier: het beleid is erop gericht om, samen met andere departementen en decentrale overheden (DO's), meer mensen vaker te laten fietsen.

Doelstelling en korte omschrijving

De fiets speelt een belangrijke rol in de bereikbaarheid. Van alle verplaatsingen wordt 26% fietsend afgelegd. Zowel op decentraal niveau als binnen de rijksoverheid worden diverse maatregelen genomen om het fietsgebruik te stimuleren. Naast een positief bereikbaarheidseffect (toename van het fietsgebruik leidt tot een betere doorstroming van het autoverkeer) zijn ook positieve effecten te verwachten op het gebied van milieu en volksgezondheid (verminderen bewegingsarmoede). De belangrijkste verantwoordelijkheid voor het fietsbeleid ligt bij de decentrale overheden. De rol van het rijk is met name stimulerend en faciliterend.

Belangrijke thema's op rijksniveau zijn:

- Stimuleren fietsgebruik in het woonwerkverkeer. Voor de periode 2010-2013 is een stimuleringsbudget van 36 miljoen beschikbaar voor de aanleg van fietssnelwegen.
- Fietsgebruik in voor- en natransport van het openbaar vervoer. VenW investeert in de aanpak van de tekorten aan stallingsplaatsen bij stations. In 2010 worden 49.000 stallingsplaatsen gerealiseerd. Afgelopen kabinetsperiode is € 35 miljoen extra vrijgemaakt voor de stationsstallingen.
- Verkeersveiligheid: terugdringen van het aantal 'fiets-slachtoffers'.
- Aanpak fietsdiefstal (met belangrijke rol voor BZK).
- Fiscale stimulering (met belangrijke rol voor Financiën).
- Gezondheid en sport (met belangrijke rol voor VWS).

In december 2008 heeft het CDA-kamerlid Atsma een initiatiefnota fiets aan de TK aangeboden, waarin hij 45 aanbevelingen doet voor fietsmaatregelen van het rijk. Op 29 augustus 2009 heeft de staatssecretaris van VenW haar 'fietsbrief' aan de TK gestuurd, waarin zij aangeeft dat het Kabinet-Balkenende IV zich in haar fietsbeleid gesteund voelt door de initiatiefnota. Op verzoek van de Kamer heeft de minister van VenW op 12 mei 2010 nog een reactie op alle 45 aanbevelingen aan de TK gestuurd.

Dit is tijdens het AO van 23 juni 2010 met de Tweede Kamer besproken.

Stand van zaken

De fietsbrief van 29 augustus 2009 en de reactie op de Initiatiefnota van Atsma geven de rijksinzet op het fietsbeleid weer. Nu kan de uitvoering van de verschillende maatregelen ter hand worden genomen.

Korte en/of lange termijnactiviteiten

Momenteel wordt aan de volgende zaken gewerkt:

- bestuurlijke afspraken over de aanleg van 18 fietssnelwegen;
- een plan van aanpak voor de stationsstallingen voor de periode 2012 – 2020. Dit plan van aanpak zal in oktober aan de TK worden aangeboden;
- framenummervplichting voor fietsen;
- aanpak weesfietsen;
- plan van aanpak 'pilot fiets voor een nummerplaat'.

Tweede / Eerste Kamer

Aangenomen moties n.a.v. AO 23 juni 2010:

- Aanbevelingen initiatiefnota 'Fietsen in Nederland een tandje erbij';
- Reduceren van het aantal fietsdiefstallen;
- Onderzoek naar uniformering van fietsvervoer in treinen;
- Vrijvallende middelen voor regionale fietsroutes beschikbaar stellen indien tekort;
- Een onbelaste fiscale bijdrage voor de aanschaf van de fiets;
- Prioriteit geven aan internationale expertise rond fietsbeleid.

17. Sociale veiligheid OV

Kern dossier: terugdringen van agressie en geweld in het OV en bescherming van personeel in het OV tegen agressie en geweld.

Doelstelling en korte omschrijving

Doel is om het aantal incidenten terug te dringen en het gevoel van veiligheid te verbeteren. Sinds 2002 wordt er via het (vervolg)Aanvalsplan sociale veiligheid ingezet op sociaal veilig OV. Met een pakket maatregelen is de situatie verbeterd. De waardering van veiligheid door reizigers is verbeterd en is de laatste jaren stabiel met een waardering van 7,9.

In 2007/2008 waren er enkele spraakmakende incidenten tegen personeel in het OV. Vooral het aantal ernstige incidenten leek toe te nemen en er was een toename van incidenten specifiek in het streekvervoer. Daarom hebben de ministers van BZK en VenW in april 2009, samen met alle betrokkenen, de Taskforce veiligheid OV ingesteld. In september 2009 heeft deze Taskforce olv Ruud Vreeman (toenmalig burgemeester van Tilburg) een rapport opgeleverd met 16 maatregelen. De maatregelen liggen in de sfeer van betere samenwerking, sneller en eenvoudiger aangifte doen, schade verhalen, lik op stuk beleid, niet concurreren op sociale veiligheid bij aanbestedingen. Die maatregelen zijn op bestuurlijk niveau (ministers van BZK, VenW en Justitie, Politie, Concessieverleners, VNG, Vervoerbedrijven, Vakbonden) geaccordeerd.

Stand van zaken

Realisatie van deze maatregelen vindt grotendeels in 2010 plaats en wordt bewaakt door een stuurgroep onder leiding van de SG van BZK. BZK voert het programma Veilige Publieke Taak (VPT) uit, gericht op werknemers met een publieke taak. Het OV maakt daar onderdeel van uit, inclusief het maatregelenpakket van de Taskforce veiligheid OV.

VenW en BZK dragen samen 4 mln. euro bij aan uitvoering van de maatregelen; de andere 2 x 4 mln moet bijgedragen worden door decentrale overheden en vervoerders.

Korte en/of lange termijnactiviteiten

Deelname Stuurgroep Taskforce en participatie of voortrekkersrol in projecten.

Voor de realisatie werkt VenW samen met vooral concessieverleners.

Jaarlijkse reizigers monitor sociale veiligheid.

Deelnemen Platform Sociale Veiligheid.

Jaarlijkse monitor zwartrijden. Relatie met OV-chipkaart en afsluiting (metro) stations voor terugdringen zwartrijden (is vaak bron van incidenten).

Tweejaarlijkse personeelsmonitor. Volgende verschijnt in 2011.

Tweede / Eerste Kamer

De Tweede Kamer wordt geïnformeerd over de resultaten van de monitoring via begroting en jaarverslag VenW. Over de voortgang van de Taskforce wordt de Kamer geïnformeerd via bovengenoemd programma Veilige Publieke Taak, door het ministerie van BZK.

E Water

18. Waterveiligheid

Kern dossier: duurzame beheersing van overstromingsrisico's tot op een maatschappelijk aanvaardbaar niveau, door het onderhouden, beheren en waar nodig versterken van de waterkeringen.

Doelstelling en korte omschrijving

Een belangrijk onderdeel van het waterveiligheidsbeleid is het concept meerlaagsveiligheid: preventie, duurzame ruimtelijke inrichting en rampenbeheersing. Preventie, het voorkomen van overstromingen, is de kern van het waterveiligheidsbeleid. Daarnaast wordt ook gekeken naar maatregelen om de gevolgen van een eventuele overstroming zoveel mogelijk te beperken door een goede ruimtelijke inrichting en adequate rampenbeheersing.

Beheer en Onderhoud

Het rijk is verantwoordelijk voor de bekostiging van aanleg en verbetering van de primaire waterkeringen.

De uitvoering van verbeterwerken en beheer en onderhoud van de primaire waterkeringen ligt in handen van de waterbeheerders (voornamelijk waterschappen en daarnaast ook Rijkswaterstaat). Aanleg, beheer en onderhoud van de overige niet-primaire waterkeringen ligt voor het grootste deel in handen van de waterschappen. Naast het reguliere beheer en onderhoud van de waterkeringen loopt een aantal verbeterprogramma's specifiek gericht op het voldoen aan de wettelijke normen van de waterveiligheid,

zoals vastgelegd in de Waterwet. Dit zijn met name het Hoogwaterbeschermingsprogramma inclusief het programma Zwakke schakels, Ruimte voor de Rivier en Maaswerken.

Toetsing van de keringen aan de wettelijke veiligheidsnormen gebeurt volgens een wettelijke, zesjaarlijkse toetsingsystematiek. Uit de tweede toetsronde in 2006 is gebleken dat nog niet alle waterkeringen voldoen aan de wettelijke normen (24%) en dat van ruim 30% van de keringen de veiligheidsstatus nog niet volledig bekend is. De 24% afgekeurde keringen worden nu aangepast in het Hoogwaterbeschermingsprogramma. Momenteel loopt de derde toetsronde (2006-2011).

De vierde ronde toetsen op veiligheid (2011 – 2017) is ondertussen in volle voorbereiding. Het Wettelijke Toetsinstrumentarium/WTI2011 kan begin 2012 worden vastgesteld en wordt vervolgens aan de waterkeringbeheerders beschikbaar gesteld.

Stand van zaken

HOOGWATERBESCHERMINGSPROGRAMMA (HWBP)

Verbetermaatregelen op grond van de 2e toetsing worden uitgevoerd via het HWBP. Dit programma is in de huidige vorm in 2007 gestart en loopt tot 2015. De uitvoering ligt voornamelijk in handen van de waterschappen, voor een paar projecten ligt deze bij Rijkswaterstaat. In totaal zijn er 92 verbetermaatregelen in het HWBP ondergebracht.

Op dit moment zijn er serieuze problemen met zowel de tijdsplanning als de financiering van het programma: ten minste vijf projecten zullen pas na 2015 op het gewenste veiligheidsniveau kunnen worden gebracht en er dreigt een financieringstekort van tussen de 900 miljoen en 1,3 miljard euro.

De Tweede Kamer is in de zomer van 2010 over de laatste stand van zaken geïnformeerd. Uw voorganger heeft een taskforce ingesteld, die in het najaar van 2010 rapport zal uitbrengen over de problematiek, met advies over een betere programmabeheersing en een eventuele aanpassing van het wettelijk systeem.

PROGRAMMA ZWAKKE SCHAKELS KUST

In 2003 zijn er langs de kust tien zwakke schakels geïdentificeerd, die binnen een periode van 20 jaar moeten worden aangepakt om het achterland te beschermen tegen overstroming. Acht van deze zwakke schakels zijn zogenaamde “prioritaire zwakke schakels”. Hiervoor worden integrale planstudies opgesteld, waarbij wordt gestreefd naar een integrale aanpak van verbeterde veiligheid tegen overstroming en ruimtelijke kwaliteit. Regie voor de plannen ligt bij de provincie; het rijk beoordeelt de plannen en betaalt de kosten voor de veiligheid. Het project loopt tot 2015. Vier projecten zijn afgerond, vier in uitvoering en twee nog in planstudie.

RUIMTE VOOR DE RIVIER (RVDR)

Na de hoogwaters in 1993 en 1995 is rond de eeuwwisseling gekozen voor een omslag in het waterbeleid, door Nederland meer mee te laten bewegen met water: door water vast te houden, te bergen en daarna pas af te voeren en bovendien meer ruimte te geven aan water, kan de kans op overstroming worden beperkt. Het programma Ruimte voor de Rivier geeft hieraan concreet vorm door gedeeltelijke herinrichting van het riviereengebied via 39 maatregelen. Er wordt zoveel mogelijk integraal gewerkt, zodat ingrepen voor een verbeterde waterveiligheid samen kunnen gaan met een verbeterde ruimtelijke kwaliteit van het riviereengebied. Het programma loopt tot 2015.

NIEUWE NORMEN WATERVEILIGHEID

De huidige normbepaling voor de hoogte en sterkte van de keringen dateert van 1960 (eerste Deltacommissie). In de tussentijd zijn de te beschermen waarden achter de keringen sterk toegenomen door de bevolkingsgroei en de economische groei. Daarom wordt er gewerkt aan een nieuwe normering waterveiligheid, waarin meer rekening wordt gehouden met het vergrote slachtofferpotentieel en de economische schade bij een overstroming. De nieuwe normering moet in 2011 leiden tot een principebesluit over het politiek aanvaarde beschermingsniveau tegen overstromingen.

Korte en/of lange termijnactiviteiten

Najaar 2010	Advies taskforce HWBP
2011	Principebesluit over nieuwe beschermingsniveau tegen overstromingen
2011	Oplevering resultaten 3e toetsing van de primaire waterkeringen
2012	Vaststellen Wettelijk ToetsInstrumentarium voor de vierde ronde toetsen op veiligheid (2011-2017)

Tweede / Eerste Kamer

Het Nationaal Waterplan 2009 (het nationaal beleidskader voor water, dat eens in de zes jaar wordt vastgesteld) en het wetsvoorstel Deltawet (de wettelijke basis voor het Deltaprogramma), zijn door de vorige Tweede Kamer controversieel verklaard. Dit heeft geen gevolgen gehad voor de uitvoering van lopende veiligheidsprogramma's. Recentelijk is de controversiële status van het Nationaal Waterplan en de Deltawet door de Tweede Kamer opgeheven.

19. Deltaprogramma

Kern dossier: het Deltaprogramma richt zich erop om op de lange termijn de bescherming tegen het water en de beschikbaarheid van voldoende water veilig te stellen.

Deltaprogramma (DP)

Het DP is een nationaal programma waarin rijksoverheid, provincies, gemeenten en waterschappen samenwerken. Het DP is onderdeel van de ontwerp-Deltawet Waterveiligheid en Zoetwatervoorziening, die in februari 2010 bij de Tweede Kamer is ingediend. Vooruitlopend op de behandeling van deze wet heeft de voormalige staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat naar aanleiding van een motie een deltacommissaris benoemd. Deze heeft tot taak gekregen het DP voor te bereiden.

Centraal in het DP staan de zogenaamde deltabeslissingen: richtinggevende beslissingen over de veiligheid en de zoetwatervoorziening in deze eeuw.

Het gaat vooralsnog om 5 beslissingen:

- De actualisatie van veiligheidsnormen voor primaire waterkeringen;
- De zoetwaterstrategie die voor een adequate watervoorziening in Nederland op de lange termijn moet zorgen;
- Lange termijn peilbeheer van het IJsselmeer gericht op de watervoorziening in Nederland en de veiligheidsopgave in het gebied;
- De bescherming van de Rijn–Maasdelta;
- Een nationaal beleidskader voor de (her)ontwikkeling van bebouwd gebied.

Het DP bestaat uit 9 deelprogramma's, waarvan 6 gebiedsgerichte (IJsselmeer, Zuid-Westelijke Delta, Waddengebied, Rijnmond-Drechtsteden, Rivieren, Kust) en 3 gericht op generieke beleidsthema's (zoetwatervoorziening, veiligheidsnormen en nieuwbouw & herstructurering).

Aanleiding

Het DP is een concrete uitwerking van het advies van de Deltacommissie uit 2008. Deze staatscommissie onder voorzitterschap van prof. dr. C.P. Veerman concludeerde in haar rapport 'Samen werken met water' dat de wateropgave, mede in het licht van de klimaatverandering, urgent is en adviseerde om de lange termijnopgaven op watergebied, voor waterveiligheid en zoetwatervoorziening aan te pakken, in een meerjaren Deltaprogramma met daaraan gekoppeld een fonds.

Status

Het eerste Deltaprogramma is in juli 2010 ter besluitvorming aan de Ministerraad voorgelegd en in september 2010 aangeboden als bijstuk van de rijksbegroting.

Verantwoordelijkheidsverdeling

De minister van Verkeer en Waterstaat is coördinerend bewindspersoon voor het DP. De ministers van VROM en LNV dragen medeverantwoordelijkheid voor het DP als geheel en zijn opdrachtgever voor enkele van de 9 deelprogramma's.

De deltacommissaris doet voorstellen aan de coördinerend bewindspersoon met betrekking tot het Deltaprogramma en bevordert de uitvoering van het DP.

Integraliteit

Het DP staat een integrale aanpak voor: er wordt actief gezocht naar mogelijkheden om de maatregelen van het DP te verbinden met opgaven op andere beleidsterreinen, zoals natuur, milieu, ruimtelijke kwaliteit en economie.

Deltawet

De juridische grondslag voor het Deltaprogramma is beschreven in de ontwerp-Deltawet Waterveiligheid en Zoetwatervoorziening. In de wet worden ook de taken en bevoegdheden van de deltacommissaris geregeld en de instelling van een deltafonds.

Deltafonds

Na inwerkingtreding van de Deltawet komt er een apart begrotingsfonds voor het DP, het deltafonds. Dit fonds zal vooralsnog worden gevoed vanuit reeds gereserveerde middelen voor water. Vanaf 2020 wordt het deltafonds voorzien van tenminste € 1 miljard per jaar, conform het aanvullend beleidsakkoord uit 2009. Instelling van een apart fonds maakt het mogelijk om over de (regerings)jaren heen grote investeringen te kunnen plannen voor de lange termijn.

Korte en/of lange termijnactiviteiten

- Behandeling door de kamer en vaststelling van de Deltawet, waarin de wettelijke basis wordt gelegd voor het DP, het deltafonds en de deltacommissaris.
- Opstellen van de begroting voor het deltafonds, vanaf het eerste begrotingsjaar na inwerkingtreding Deltawet. Daarnaast is er een gedetailleerde planning per deelprogramma.

Tweede / Eerste Kamer

Het wetsvoorstel Deltawet (en daarmee de wettelijke basis voor het DP) is door de vorige Tweede Kamer controversieel verklaard; de wet is daarom nog niet door de Tweede Kamer behandeld. Inmiddels is door de Tweede Kamer (07/10/2010) de controversiële status van het DP en de Deltawet opgeheven. De voorbereidingen voor het eerste Deltaprogramma vinden wel doorgang op basis van het instellingsbesluit van de deltacommissaris.

20. Waterkwaliteit

Kern dossier: het bereiken van een goede kwaliteit van het water en de waterbodems.

Doelstelling en korte omschrijving

De hoofddoelstelling is het bereiken van een goede kwaliteit van het water en de waterbodems.⁶ Nederland geeft hiermee invulling aan de Europese Kaderrichtlijn Water uit 2000. Daarnaast wordt op dit moment gewerkt aan de implementatie van de Europese Kaderrichtlijn Mariene Strategie uit 2008.

Stand van zaken

Kaderrichtlijn Water (KRW)

Doel van deze richtlijn is om in 2015 een goede (ecologische en chemische) toestand te realiseren van het Europese grond- en oppervlaktewater. Onder voorwaarden mag het behalen van de doelen gefaseerd plaatsvinden tot 2021 of tot 2027. Elke lidstaat is verplicht om voor elk rivierstroomgebied een zogenaamd stroomgebiedbeheerplan met bijbehorend maatregelenprogramma op te stellen. Dit programma omvat brongerichte maatregelen (direct gericht op de bron van verontreiniging) en inrichtingsmaatregelen (ruimtelijke maatregelen ter verbetering van de waterkwaliteit, zoals het creëren van vispassages en natuurvriendelijke oevers). Nederland ligt in 4 stroomgebieden: die van de Eems, Maas, Rijn en Schelde. De eerste stroomgebiedbeheerplannen voor de periode 2009-2015 zijn vastgesteld in 2009, als onderdeel van het Nationaal Waterplan (het nationaal beleidskader voor waterbeleid, dat eens in de zes jaar wordt vastgesteld).

⁶ Beleidsmatig is VenW verantwoordelijk voor de waterschappen en daarmee voor de waterzuivering. VROM is verantwoordelijk voor het drinkwater en de riolering.

De nadruk ligt de komende vier jaar op de uitvoering van de geplande maatregelen door Rijkswaterstaat, waterschappen, provincies en gemeenten. Daarnaast wordt het opstellen van de volgende ronde stroomgebiedbeheerplannen voorbereid.

Kaderrichtlijn Mariene Strategie (KRM)

Nederland is verantwoordelijk voor het ontwerpen van een mariene strategie om de balans te verbeteren tussen het mariene milieu en de ontwikkeling van gebruiksfuncties in het Nederlandse territoriale deel van de Noordzee. In samenspraak met de andere Noordzeelanden moet voor de Noordzee een maatregelenprogramma worden opgesteld. Daarvoor dient een initiële beoordeling te worden gemaakt van de huidige milieutoestand. Belangrijk is verder dat wordt gekomen tot een werkbare definitie van het begrip 'goede milieutoestand'. Het geheel van beoordeling, doelbepaling, maatregelen en monitoring vormt tezamen de te ontwerpen mariene strategie.

Korte en/of lange termijnactiviteiten

Kaderrichtlijn Water:

2010 – 2015	Uitvoering maatregelen uit stroomgebied beheerplannen 2009-2015
December 2012	Rapportage voortgang maatregelen voor EU gereed.
December 2014	Ontwerp-stroomgebiedbeheerplannen 2015-2021 gereed; begin inspraakprocedure.
December 2015	Stroomgebiedbeheerplannen 2015-2021 vastgesteld.

Kaderrichtlijn Mariene Strategie

Najaar 2010	Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur brengt advies uit over KRM.
Najaar 2010	Ontwerpplannen in MR en naar Tweede Kamer.
Eind 2010	Conceptdefinitie gereed van 'goede milieutoestand'; begin inspraaktraject.
12 juli 2012	Eerste plannen moeten zijn afgerond voor EU: <ul style="list-style-type: none"> - een beschrijving van de goede milieutoestand; - de milieudoelen; - een initiële beoordeling.

Tweede / Eerste Kamer

De Tweede Kamer was tijdens het implementatietraject van de KRW met name bezorgd over een mogelijk te rigide interpretatie/toepassing van de richtlijn in Nederlandse wet- en regelgeving, waardoor Nederland 'op slot' zou komen te zitten.

Het Nationaal Waterplan, waarvan het waterkwaliteitsbeleid onderdeel uitmaakt, is door de vorige Tweede Kamer controversieel verklaard. Dit heeft geen directe gevolgen gehad voor beleidsvoorbereiding en uitvoering van lopend beleid. Inmiddels is door de Tweede Kamer (07/10/2010) de controversiële status van het Nationaal Waterplan opgeheven.

21. Doelmatig Waterbeheer

Kern dossier: doelmatigheid waterbeheer vergroten door effectievere bestuurlijke verantwoordelijkheidsverdeling.

Doelstelling en korte omschrijving

Om tot een doelmatiger waterbeheer te komen heeft het Kabinet-Balkenende IV een brief aan de Tweede Kamer gestuurd (11 december 2009, 27625, nr. 153) met voornemens voor een samenhangende aanpak gericht op:

- Terugdringen van bestuurlijke drukte bij en tussen de verschillende overheden die belast zijn met waterbeheer, door middel van:
 - o Betere bevoegdheidsverdeling (bestuurlijk en financieel) tussen de diverse overheden;
 - o Versterken van de functionaliteit en uitvoeringskracht van waterschappen door schaalvergroting en depolitisering (indirecte verkiezingen);
 - o Toezicht wordt uitgeoefend door de kaderstellende bestuurslaag;
 - o Bestuurlijke drukte in de relatie tussen beleid en uitvoering wordt verminderd door primair uit te gaan van wat de uitvoerder nodig heeft om zijn werk te kunnen doen.
- Betere borging van financiering van de bescherming tegen hoog water, door aanleg, beheer en financiering van waterkeringen in 1 hand te leggen.
- Efficiencywinst boeken door in de afvalwaterketen het rioolbeheer en de afvalwaterzuivering in 1 hand te brengen.

Deze aanpak is grotendeels gebaseerd op voorstellen die door de waterschappen aan het Kabinet-Balkenende IV zijn aangeboden om te komen tot een doelmatiger en efficiënter waterbeheer en zo een financiële taakstelling van € 100 miljoen te realiseren.

Stand van zaken

Aan de kabinetsvoornemens is een financiële taakstelling gekoppeld van € 100 miljoen per jaar op de Rijksbegroting. Hiervan wordt vanaf 2011 jaarlijks € 81 miljoen verrekend met de resterende enveloppegelden Water en Kust op de aanvullende post (en € 19 miljoen via het provinciefonds). De waterschappen zijn in principe bereid deze € 81 miljoen voor hun rekening te nemen, als bijdrage aan het Hoogwaterbeschermingsprogramma; deze zijn als

inkomsten geraamd op de begroting van VenW. De eigen bijdrage vergt echter aanpassing van de wetgeving. Deze is voorbereid in het wetsvoorstel Spoedwet 100mln, dat inmiddels door de Tweede Kamer in behandeling is genomen. De waterschappen hebben overigens wel bezwaar tegen de ingangsdatum van 2011 en stellen voor de regeling per 2012 te laten ingaan.

Korte en/of lange termijnactiviteiten

- 2010: Afspraken vastleggen over doelmatig waterbeheer wat betreft resultaten, tijdspad en wetgeving (spoedwet € 100 mln. vaststellen in 2010);
- 2011:
- Afspraken maken over gedeeltelijke overdracht van de financiering van het Hoogwaterbeschermingsprogramma aan de waterschappen;
 - Implementatie van de integratie in de afvalwaterketen (investerings in rioleringsbeheer en afvalwaterzuiveringsinstallaties beter op elkaar afstemmen door onder meer optimalisatiestudies en afvalwaterakkoorden).
 - Implementatie van de overige maatregelen voor verdere doelmatigheid en efficiëntie in het waterbeheer.
- 2011-2012: Aangepaste Waterwet en Waterschapswet.

Tweede / Eerste Kamer

De behandeling van het kabinetsvoornemen tot doelmatig waterbeheer is door de vorige Tweede Kamer controversieel verklaard. Inmiddels is al wel een uitvoeringsprogramma opgesteld, maar dit is vanwege de controversieelverklaring nog niet aan het Kabinet voorgelegd. Ook zijn inmiddels bestuurlijke afspraken gemaakt tussen VROM, de Unie van Waterschappen en de VNG over besparingen in de keten. Inmiddels is door de Tweede Kamer (07/10/2010) de controversiële status van dit onderwerp opgeheven.

F Luchtvaart

22. Groei Schiphol en overleg regionale luchthavens Eindhoven en Lelystad (Alders-tafels)

Kern dossier: duurzame ontwikkeling en behoud van concurrentiepositie van luchthaven Schiphol en de regionale luchthavens Eindhoven en Lelystad

Doelstelling en korte omschrijving

- De luchthaven Schiphol is de vierde luchthaven van Europa als het gaat om passagiersaantallen en de derde luchthaven van Europa als het gaat om vracht. Belangrijkste gebruiker van Schiphol is Air France - KLM. Nederland kent een kleine thuismarkt. Het netwerk van verbindingen dat Schiphol ondersteunt, is daarom in grote mate afhankelijk van transferpassagiers.
- Om de groei van Schiphol mogelijk te maken met draagvlak vanuit alle betrokken partijen, is in 2006 de zogenaamde Alderstafel opgericht. Deelnemers aan deze onderhandelingstafel onder leiding van de heer Alders zijn het Rijk, de luchtvaartsector, bestuurders en bewoners. Zij hebben in oktober 2008 een advies uitgebracht over de groei van Schiphol.
- Kern van dat advies is een groei op Schiphol naar 510.000 vliegtuigbewegingen per jaar in 2020. Daarbovenop vindt een overloop van 70.000 vtb's plaats naar de luchthavens Lelystad en Eindhoven waarbij elke luchthaven 35.000 vtb's voor zijn rekening neemt.

Totaalambitie is dus 580.000 vliegtuigbewegingen.

- In het advies zijn tevens afspraken opgenomen over:
 - o de invoering van een nieuw normen- en handhavingssysteem (geluidspreferentieel vliegen in plaats van het huidige systeem met handhavingpunten);
 - o convenant ten behoeve van het behoud en het versterken van de mainportpositie en de netwerk-kwaliteit van de luchthaven Schiphol;
 - o investeringen in leefbaarheid rond Schiphol en maatregelen om geluidshinder te verminderen waaronder het invoeren van glijvluchten (CDA's).

Dit Alders-advies is gepresenteerd als 'een en ondeelbaar'. De uitwerking van de afspraken vindt plaats aan een aantal specifieke 'vervolgtafels' van Alders.

Stand van zaken & Korte en/of lange termijnactiviteiten

Hieronder volgt de stand per specifieke 'vervolgtafel':

- Op 19 augustus is een akkoord bereikt aan de Alderstafel over een experiment met een nieuw normen- en handhavingssysteem. Planning is dat dit experiment op 1 november 2010 van start gaat.
- Voor de zomer is door de Alders-tafel Eindhoven advies uitgebracht over de ontwikkeling van luchthaven Eindhoven Airport tot circa 25.000 extra vliegtuigbewegingen en een gemaximeerde compensatie voor Defensie door Rijk, regio en luchthaven van € 22 mln. voor het verplaatsen van een enkele militaire functie.

De voorziene groei van de luchthaven wordt in samenhang gezien met maatregelen op het gebied van duurzaamheid, hinderbeperking en landzijdige bereikbaarheid (o.a. verkenning station Eindhoven Acht).

- Alderstafel Lelystad: dit najaar worden de tussenresultaten verwacht van een nadere luchtruimstudie waarbij centraal staan:
 - o de interferentie met het luchtverkeer van en naar Schiphol;
 - o de relatie met militair luchtruim.

Tweede / Eerste Kamer

De Luchtvaartnota is nog niet besproken in de Tweede Kamer en tevens controversieel verklaard. Wel is de Tweede Kamer akkoord gegaan met het Aldersadvies voor Schiphol voor de middellange termijn (510.000 vluchten vanaf Schiphol en 70.000 vluchten vanaf Eindhoven en Lelystad) en met het experiment met het nieuwe normen en handhavingstelsel.

23. Overige regionale luchthavens

Kern dossier: naast Schiphol, als grootste nationale luchthaven, is er nog een aantal regionale luchthavens van nationaal belang die van belang zijn.

De kleinere luchthavens van regionale betekenis worden overgedragen aan het bevoegd gezag van de betreffende provincie.

Doelstelling en korte omschrijving

Naast Eindhoven en Lelystad (zie fiche 22), die een rol hebben in de opvang van de groei van Schiphol, kent Nederland uiteraard nog een aantal andere belangrijke luchthavens. Het gaat dan om Rotterdam The Hague Airport, Maastricht Aachen Airport, Groningen Airport Eelde en de luchthaven Twente. Deze luchthavens worden aangeduid als luchthavens van nationale betekenis (met uitzondering van de luchthaven Twente, indien Twente een doorstart maakt zal ook deze luchthaven het predicaat burgerluchthaven van nationale betekenis krijgen); de overige kleine velden zijn van regionale betekenis. Op de overige velden van regionale betekenis wordt apart ingegaan.

Op 1 november 2009 is een nieuw stelsel van besluitvorming en normen voor alle luchthavens, behalve Schiphol, in werking getreden (regelgeving Regionale Burger- en Militaire Luchthavens, RBML). Dit is een modernisering van de besluitvorming. Uitgangspunt van RBML is dat provincies het bevoegde gezag worden voor de burgerluchthavens met regionale betekenis. De keuze voor decentralisatie vloeit voort uit de visie van het Kabinet- Balkenende IV om decentraal te regelen wat kan en centraal wat moet. Niet alle bevoegdheden worden gedecentraliseerd.

Zo blijft het Rijk verantwoordelijk voor het luchtruim, de interne veiligheid en de beveiliging van luchthavens. Deze onderwerpen vereisen bij uitstek uniforme (al dan niet internationaal bepaalde) regelgeving en lenen zich daarom niet voor decentralisatie.

Voor de regionale luchthavens van nationale betekenis blijft het Rijk bevoegd gezag. Dat wil zeggen dat de besluitvorming over een verdere ontwikkeling van deze luchthavens bij het Rijk ligt. Deze luchthavens staan zowel nationaal als regionaal in de politieke aandacht.

- Rotterdam the Hague Airport is een gespecialiseerde zakenluchthaven van regio-overstijgend belang. Deze luchthaven biedt een uitwijkmogelijkheid voor Schiphol in het geval van calamiteiten. De luchthaven handelt een combinatie van lijndiensten, taxi- en zakenvluchten en les- en recreatieve luchtvaart af. Tevens wordt er jaarlijks ruimte gereserveerd voor een bepaald aantal van tevoren aangegeven regeringsvluchten. De nieuwe geluidsruimte die wordt vastgesteld met het nu geaccordeerde wijzigingsbesluit biedt ruimte voor een totaal van ongeveer 25.000 vliegbewegingen. Gegeven de beperkte milieucapaciteit van de luchthaven in de dichtbevolkte regio zal het beleid van de exploitant zich vooral moeten richten op het optimaliseren van de operatie binnen de geldende contour.
- Maastricht Aachen Airport ligt op een unieke plek tussen de grote bevolkingsconcentraties in Noordwest Europa, en de nabijheid van grote Noord-zuid en Oost-west wegverbindingen. Dit bepaalt de aantrekkingskracht voor het vrachtvervoer. Naast een grote potentie voor vrachtvervoer ligt er ook potentie voor zakelijk en niet zakelijk point-to-point verkeer. De luchthaven is een belangrijke factor voor de ontwikkeling van de regionale economie van Zuid-Limburg.
- Groningen Eelde Airport heeft de ruimte om zich verder te ontwikkelen als luchthaven, die bijdraagt aan de internationale bereikbaarheid van met name Noord-Nederland. De luchthavenontwikkeling zet in op de regionale gebiedsontwikkeling, het voorzien in de vraag naar vakantiebestemmingen en het behoud van de functie van het opleidingscentrum voor verkeersvliegers.
- De voormalige vliegbasis Twente is in potentie een goed bereikbare luchthaven met goede luchthaveninfrastructuur. De luchthaven heeft een flinke (militaire) geluidsruimte. Door het voormalig militair gebruik zijn andere ruimtelijke ontwikkelingen op redelijke afstand gebleven van de luchthaven.

Stand van zaken

De wet RBML is op 1 november 2009 van kracht geworden.

Tweede / Eerste Kamer

RBML is zoals gezegd geaccordeerd door Tweede en Eerste Kamer. De Tweede Kamer heeft schriftelijke vragen gesteld die zijn beantwoord. De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat heeft deze beantwoording op 8 september jl. ter kennisgeving aangenomen. Hiermee is de voorhangprocedure afgerond. Het wijzigingsbesluit is officieel vastgesteld.

Begin juni is het wijzigingsbesluit Rotterdam the Hague Airport conform wetgeving ter voorhang aangeboden aan de Tweede Kamer.

Zowel Maastricht Aachen Airport als Groningen Eelde Airport zijn op verzoek van de Kamer luchthavens van nationale betekenis gebleven in het debat rond de RBML.

24. Consumentenrechten Luchtvaart (geschillencommissie)

Kern dossier: veel aandacht van politiek en media over het naleven van de rechten van vliegpassagiers door luchtvaartmaatschappijen.

Doelstelling en korte omschrijving

Op grond van Verordening (EG) 261/2004 (ook wel Denied Boarding Verordening of DBC Verordening genoemd) hebben vliegpassagiers onder bepaalde omstandigheden recht op compensatie en/of bijstand bij instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten. De Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) is in Nederland verantwoordelijk voor de bestuursrechtelijke afhandeling van individuele klachten van passagiers en voor het toezicht op en de handhaving van de naleving van de Verordening door luchtvaartmaatschappijen. Voor passagiers was het in de praktijk lastig om hun recht ook daadwerkelijk te halen. Tot 1 juli 2009 deed de IVW wel onderzoek en intervenieerde waar nodig, maar nam ze geen formeel besluit over individuele klachten van passagiers. De enige mogelijkheid voor passagiers om hun gelijk te halen was de civiele rechter. Onder druk van de Kamer is daar sinds 1 juli 2009 de geschillencommissie luchtvaart (GcL) bijgekomen als laagdrempelig alternatief voor de rechter. De geschillencommissie is opgericht door de luchtvaartsector (BARIN) en de Consumentenbond en berust op zelfregulering.

Op 19 november 2009 heeft het Europese Hof van Justitie een belangrijke uitspraak (het zgn. Sturgeon-arrest) gedaan ten behoeve van de interpretatie van de Verordening. Tot die datum was de algemeen geldende opvatting dat passagiers bij een vertraging alleen recht hebben op bijstand en niet op compensatie. Het Hof heeft echter bepaald dat de passagier bij een vertraging bij aankomst van 3 of meer uren ook recht heeft op compensatie, tenzij er sprake is van overmacht.

Deze uitspraak is onderdeel van het (Europees) recht en moet onverkort worden nageleefd.

Sinds 16 december 2009 beschikt IVW over de bestuurlijke boete als instrument om de naleving van de Verordening te handhaven.

Stand van zaken

Tussen de partijen betrokken bij de oprichting van de GcL (BARIN, Consumentenbond, Stichting Geschillencommissies voor Consumentenzaken (SGC) en VenW) is afgesproken om in het najaar van 2010 bij elkaar te komen voor een evaluerend overleg. De Kamer is toegezegd dat zij wordt geïnformeerd over de uitkomsten van de evaluatie.

Vigerend beleid is dat de branches de zaakgerelateerde kosten van hun geschillencommissie betalen. Dit geldt voor alle nieuwe geschillencommissies en is per brief van de minister van Justitie in augustus 2005 aan de Kamer gecommuniceerd. Om de oprichting van de GcL te faciliteren, heeft VenW met BARIN de volgende financieringsafspraken gemaakt:

- VenW betaalt het plan van aanpak (€ 40.000 eenmalig)
- VenW betaalt de opstartkosten (€ 100.000 eenmalig)
- VenW betaalt de bijdrage aan de koepelkosten van SGC (€ 70.000 jaarlijks, maar geïndexeerd dus stijgend)
- BARIN en KLM hebben een stichting opgericht (SFGL) om de financiering van de zaakgerelateerde kosten te regelen. SFGL betaalt de zaakgerelateerde kosten, maar VenW financiert deze voor van 1 juli 2009 tot 1 januari 2011 (ca. € 500.000 eenmalig). De deadline voor terugbetaling van de voorfinanciering is 1 december 2011.

De financieringsafspraken zijn vastgesteld in een contract ondertekend door SFGL, KLM (ivm borgstelling voor de terugbetaling van de voorfinanciering) en VenW.

IVW ontwikkelt momenteel, in overleg met de luchtvaartsector, een structureel handhavingsbeleid waarin onder andere de toepassing van de bestuurlijke boete wordt uitgewerkt. De sector beroept zich vaak op het level playing field argument. In Europees verband is veelvuldig aandacht gevraagd voor een uniforme toepassing en handhaving van de Verordening.

Korte termijnactiviteiten

- Evaluatie geschillencommissie
- Ontwikkelen en bekend maken van structureel handhavingsbeleid

Tweede / Eerste Kamer

Er staan momenteel nog 2 toezeggingen open richting TK:

- De minister zal de Kamer informeren over de handhavingspraktijk in het kader van de denier boarding compensation.
- De Kamer zal dit najaar worden geïnformeerd over de uitkomsten van de evaluatie van de geschillencommissie luchtvaart.

De consumentenbescherming luchtvaart (en meer specifiek de klachtenafhandeling en handhaving door IVW en de geschillencommissie luchtvaart) heeft regelmatig tot debatten in de Tweede Kamer geleid.

25. Single European Sky (o.a. aswolproblematiek)

Kern dossier: Single European Sky (SES) is een initiatief van de Europese Commissie om van het gefragmenteerde Europese luchtruim één geheel te maken.

Doelstelling en korte omschrijving

Doelstellingen van het Single European Sky-pakket zijn de vergroting van de capaciteit van het luchtruim en (kosten) efficiënt, milieuvriendelijk en veilig vliegen. Kortom een grenzeloos luchtruim. Omdat Nederland over een klein en drukbevolgen luchtruim beschikt, is vergroting van de capaciteit cruciaal. De fragmentatie en complexiteit van het luchtruim zal worden gereduceerd waarbij vooral het luchtverkeersleidingsdeel (ATM, Air Traffic Management) aan bod komt. Tevens biedt het pakket een kader voor SESAR (Single European Sky Air Traffic Management Research), het innovatie- en onderzoekspakket voor ATM-systeem modernisering. Het effect van de vulkaanuitbarsting op IJsland op het luchtverkeer in Europa heeft dit dossier opnieuw actueel gemaakt. Gepleit is voor een Europese aanpak van de ascrisis. De Transportraad heeft zich op 4 mei 2010 gecommitteerd aan versnelde implementatie van Single European Sky.

Stand van zaken

SES

Het eerste pakket met wetgeving (SES I) werd in 2004 van kracht en bestaat uit vier verordeningen. In 2009 volgde een herziening van de verordeningen, het SES II pakket. In SES I lag de nadruk op congestie en vertraging, bij SES II op capaciteitsvergroting, milieu- en kostenefficiëntie. Eén van de belangrijkste toevoegingen in SES II zijn de prestatieovertuning op luchtverkeersleidingsgebied en de oprichting van een functioneel luchtruimblok, een zogenoemd FAB (Functional Airspace Block). Het Europese agentschap voor luchtvaartveiligheid EASA is verantwoordelijk geworden voor de ATM-veiligheidscomponent. Eind van dit jaar zal

een nationaal wetsvoorstel ter implementatie van de SES-II verordening in procedure moeten worden gebracht.

Om de doelstellingen van het SES-pakket te realiseren voor de sector (waaronder lagere dienstverleningskosten en kortere vliegroutes) zijn ook inspanningen van VenW gevraagd voor de noodzakelijke (inter)nationale afstemmingsoverleggen. Het Ministerie wordt hierbij ondersteund door de sector en Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL), in afstemming met het Ministerie van Defensie (de MLA - Militaire Luchtvaart Autoriteit- en het CLSK -Commando der Luchtmachtkrachten-). Om op het gebied van kennis en innovatie focus aan te brengen wordt een deel van de regulier beschikbare onderzoeksgelden aan SESAR- gerelateerde onderzoeken besteed.

FABEC

Op 18 november 2008 hebben de DG's luchtvaart en hun militaire counterparts een intentieverklaring getekend tezamen met de regeringen van Duitsland, België, Frankrijk, Luxemburg en Zwitserland voor het creëren en implementeren van een functioneel luchtruimblok Europe Central (FABEC). Dit FAB zal het gehele luchtruim beslaan dat onder de verantwoordelijkheid van deze staten valt en is een verplichting die voortvloeit uit de Europese regelgeving over Single European Sky. FABEC maakt kortere vliegafstanden per vlucht mogelijk, hetgeen resulteert in brandstof- en kostenbesparingen en reductie van emissies. Daarnaast biedt het Nederland de kans om nadere afspraken te maken met de buurlanden die ten goede komen aan Schiphol en de gebruikers in het Nederlandse luchtruim.

De besluitvorming met betrekking tot FABEC en de Single European Sky betreft naast de operationele kant van luchtverkeersleiding (inclusief luchtvaartmeteorologie) ook complexe bestuurlijke vraagstukken die raken aan de soevereiniteit van lidstaten. Te denken valt aan consolidatie van luchtverkeersleidingsorganisaties, het verlenen van luchtverkeersleiding over de grens, flexibel en grensoverschrijdend gebruik van het luchtruim door zowel militaire als civiele luchtgebruikers en prestatieovertuning. Dit is een uiterst complex en tijdrovend proces.

Consolidatie van luchtverkeersleidingsorganisaties heeft mogelijk verstrekking van consequenties voor LVNL. De inzet van Nederland (VenW, LVNL en Defensie) in FABEC is erop gericht om tenminste een relevante Air Traffic Management functionaliteit in Nederland te behouden om altijd zelfstandig soevereine taken te kunnen uitvoeren.

Korte en/of lange termijnactiviteiten

Voor FABEC is de planning om eind dit jaar (en marge van de Transportraad van 2 december 2010) het oprichtingsverdrag tussen de zes deelnemende landen te tekenen. Dit oprichtingsverdrag voorziet in de inwerkingtreding van FABEC in de loop van 2012.

Tevens hebben de 6 Staten een onderzoek gestart naar de mogelijkheden van vorming van 1 ANSP (Air Navigation Service Provider, luchtverkeersleidingsorganisatie) voor FABEC. De DG's van de 6 landen hebben afgesproken te streven naar het formuleren van een intentieverklaring omtrent vorming van 1 ANSP in december 2010. Nederland streeft naar een internationale (publieke) organisatie, waarin iedere lidstaat één stem heeft vanwege de borging van de soevereiniteit en de noodzakelijke ruimte voor lokale besluitvorming en aansturing.

Binnen FABEC is een projectorganisatie opgericht die activiteiten ontplooit gericht op verdere samenwerking en verbeterplannen (nieuwe indeling van het luchtruim, gezamenlijke training en gezamenlijke ontwikkeling en inkoop van technische systemen)

In dit licht zijn de Nederlandse activiteiten ten aanzien van civiel militaire samenwerking van belang. In juni 2010 is de Tweede Kamer geïnformeerd over maatregelen die door VenW en Defensie zijn afgesproken om samenwerking tussen beide op ATM-gebied te verbeteren, waarbij nadrukkelijk ook de wijze waarop dienstverlening georganiseerd wordt, aan de orde is. Daarnaast hebben de LVNL en CLSK in maart 2010 een mission statement uitgebracht waarin aangegeven wordt dat zij in 2020 in één luchtruimstructuur willen opereren met één luchtverkeersleidingsorganisatie.

Tweede / Eerste Kamer

Binnen de Tweede Kamer bestaat een groot draagvlak voor het SES-traject, diverse partijen roepen op tot versnelling, mede naar aanleiding van de vulkaanuitbarsting op IJsland. De Tweede Kamer wordt op regelmatige basis geïnformeerd via brieven, meestal in antwoord op Kamervragen. Recent is de Tweede Kamer geïnformeerd tijdens de Algemene Overleggen voor de Transportraden van 4 mei en 24 juni 2010. Daar zijn de gevolgen van de vulkanische aswolk besproken en tevens kwam de versnelling van het SES-pakket aan bod.

In het najaar van 2010 zal naar verwachting het FABEC Staatsverdrag worden aangeboden aan de Ministerraad. Na ondertekening start de procedure voor ratificatie door het Parlement. Deze procedure is voorzien voor 2011.

Zoals eerder aangegeven, zal eind 2010 een wetsvoorstel ter implementatie van de SES-II verordening in procedure moeten worden gebracht.

G Maritiem

26. Versterking Havennetwerk (Alliantie Zeehavens)

Kern dossier: versterking netwerk zeehavens en achterlandnetwerk.

Doelstelling en korte omschrijving

Het versterken van de concurrentiekracht en duurzaamheid van het netwerk van Nederlandse zeehavens en hun achterlandnetwerk. In de Alliantie Zeehavens (samenwerkingsverband van VenW (voorzitter), VROM, EZ en de havenbeheerders Rotterdam, Amsterdam, Zeeland en Groningen) wordt gestreefd naar een gezamenlijke visie op de toekomst van het havennetwerk in de Randstad en de rest van Nederland, met een focus op het onderzoeken en benutten van mogelijkheden voor meer samenwerking in combinatie met marktfocus. Daarnaast wordt ook gestreefd naar een betere samenwerking tussen zeehavens met binnenhavens, logistieke knooppunten en industrie centra op en langs achterlandverbindingen.

Stand van zaken

Algemeen

Het havenbeleid is vastgelegd in de Nota Zeehavens (2004), de beleidsbrief Duurzame Zeehavens (2008) en de kabinetsnotitie Mainportnetwerk Rotterdam (2009). De beleidsprioriteiten 'havensamenwerking' en 'netwerkvorming' heeft geleid tot de Alliantie Zeehavens. In die alliantie

worden drie onderzoeken uitgevoerd naar ontwikkeling van:

- relevante goederenstromen op lange termijn;
- de mogelijkheden van verdere samenwerking en marktfocus van Nederlandse zeehavens;
- de consequenties voor de ruimte en de capaciteit op de achterlandverbindingen.

Met betrekking tot de achterlandverbindingen is ondersteuning geboden aan het ontwikkelen van de Overslagterminal Alphen aan den Rijn en, in het kader van Randstad Urgent, het Containertransferium Alblasterdam. Daarnaast is ondersteuning geboden aan het integreren van de havencommunicatiesystemen van Rotterdam en Amsterdam in PortBase. Ook wordt gestreefd naar de verbreding hiervan naar andere zeehavens en achterlandknooppunten.

Tevens wordt gewerkt aan het reduceren van de toezichtlast voor het havenbedrijfsleven door het verbeteren van de samenwerking tussen inspectiediensten en douane alsmede de reductie van administratieve lasten door het optimaliseren van de informatiedeling tussen overheidsinstanties. De Raad voor Verkeer en Waterstaat heeft in april 2010 een advies uitgebracht inzake samenwerking van de Nederlandse zeehavens. Hierop is door het ministerie van VenW een voorlopige reactie uitgebracht.

Financieel

- Overslagterminal Alphen: rijksbijdrage uit Subsidieregeling Openbare Inland Terminals (inmiddels gesloten): € 2,2 mln.
- Ontwikkelen diensten PortBase voor achterlandketen: € 1,2 mln.
- Optimaliseren informatiedeling tussen overheidsinstanties (Single Point of Contact): € 2 mln.
- Subsidieprogramma ZeehavenInnovatieProject ter stimulering van duurzame innovaties in zeehavens: € 4,5 mln.

Juridisch

Wanneer de betrokken medeoverheden zich definitief aan het Containertransferium hebben gecommitteerd, kunnen daarna de ruimtelijke ordeningsprocedures worden doorlopen.

Korte en/of lange termijnactiviteiten

- 2010 – 2011: oplevering onderzoeksrapporten Alliantie Zeehavens;
- Containertransferium: doorlopen bestemmingsplanwijziging en overige ruimtelijke ordeningsprocedures;
- Ondersteuning opschaling havencommunicatiesystemen en verdere optimalisering informatie-uitwisseling tussen overheden (single window).

Tweede / Eerste Kamer

De Tweede Kamer is op 26 juni 2009 geïnformeerd over het rijksbeleid inzake samenwerking zeehavens; de hoofdlijnen zijn daarbij door de Tweede Kamer ondersteund. Op 13 juli 2009 heeft de Tweede Kamer de Notitie Mainportnetwerk Rotterdam ontvangen. Hiermee is de Tweede Kamer akkoord gegaan tijdens het Algemeen Overleg over het Project Mainportontwikkeling Rotterdam (21 januari 2010). Op het aangekondigde AO van najaar 2010 wordt een uitgebreide reactie op het rapport van de Raad voor Verkeer en Waterstaat verwacht.

27. Zeesluis IJmuiden

Kern dossier: aanleg van een nieuwe grote sluis ter vervanging van de Noordersluis te IJmuiden.

Doelstelling en korte omschrijving

Het op orde houden en uitbreiden van de toegankelijkheid van de zeehaven Amsterdam. Amsterdam is de vierde Europese zeehaven, Rotterdam de grootste. Zeehavenbeleid richt zich op uitbreiding van het Nederlandse marktaandeel in de Hamburg - Le Havre range gezien de grote toegevoegde waarde voor de Nederlandse economie. Daarbij wordt optimaal gebruik gemaakt van (duurzame) achterlandverbindingen per binnenvaart en spoor. Tevens richt het zich op de ontsluiting van het Europese TEN-T core network over zee (short sea) en land.

Stand van zaken

Algemeen

Op 27 november 2009 is het MIRT-planstudiebesluit genomen en is het convenant met de regionale partners (Gemeente Amsterdam en Provincie Noord-Holland) getekend.

De planstudie is verdeeld in twee fasen:

- Onderbouwing voor het nemen van een voorkeursbesluit waarbij scope, tijd (realisatiedatum) en geld (inclusief versnellingskosten) wordt vastgesteld;
- Planuitwerkingsfase d.m.v. aanbestedingsprocedure, opstellen DBFM-contract en MER-uitwerking van de voorkeursvariant.

Financieel

De rijksbijdrage voor de vervangingsinvestering Noordersluis bedraagt € 541,5 mln. (prijsspeil 2007) en is begroot ten laste van het Vaarwegen artikel vanaf jaar 2025. Meerkosten van de vergroting en versnelling van aanleg van de sluis komen voor rekening van de regio. In het overeengekomen convenant zijn de bijdragen vanuit de Provincie Noord-Holland (€ 55 mln.) en de Gemeente Amsterdam (€ 95 mln.) vastgelegd.

Juridisch

De voorbereiding procedures en vergunningverlening wordt momenteel in beeld gebracht: projectbesluit, omgevingsvergunning, de ruimtelijke ordeningsprocedure zoals bestemmingsplan en/of de procedure in het kader van de Waterwet (ex wet op de Waterkering).

Korte en/of lange termijnactiviteiten

- Fase I planstudie gereed in 2011;
- Bestuurlijke besluitvorming voorkeursvariant aan de hand van uitkomst fase I in 2011;
- Fase II Planuitwerking voorkeursvariant gereed december 2012;
- Bestuurlijke besluitvorming voor gunning project (= het realisatiebesluit) in 2012;
- Uitgangspunt convenant sluis gereed december 2016.

Tweede / Eerste Kamer

De Tweede Kamer is bij brief van 11 december 2009 geïnformeerd over het planstudie besluit. De Tweede Kamer zal in MIRT-kader over de voortgang worden geïnformeerd. De Tweede Kamer wordt vervolgens geïnformeerd over de uitkomsten van de bestuurlijk overleggen in de zomer van 2011 en het eerste kwartaal van 2013.

28. Kanaal Gent - Terneuzen

Kern dossier: Vlaams-Nederlandse besluitvorming over het al dan niet aanpassen van het sluiscomplex bij Terneuzen

Doelstelling en korte omschrijving

Het grensoverschrijdende project Maritieme toegankelijkheid kanaal Gent – Terneuzen (project KGT) onderzoekt de vereiste en wenselijke aanpassing van het sluiscomplex en daarmee samenhangende infrastructuur in de kanaalzone.

Dit dossier valt in Vlaanderen onder de minister van Mobiliteit en Openbare Werken. Gent wil een grotere, extra zeesluis. Voor Nederland is het van belang om rekening te houden met een potentieel binnenvaartknooppunt.

Stand van zaken

De verkenning waarbij een groot aantal alternatieven is onderzocht, is formeel afgerond. Volgend op politieke besluitvorming in 2009, lopen er momenteel onderhandelingen om te zien of er tot een financiële verdeling van de kosten kan worden gekomen tussen Vlaanderen en Nederland voor drie bestuurlijk geselecteerde alternatieven.

Het streven is om voor eind 2010 de onderhandelingen af te ronden en een planstudiebesluit te nemen.

Korte en/of lange termijnactiviteiten

Korte termijn:

- CPB-check inzake MKBA;
- Overeenstemming financiële verdeling kosten tussen Vlaanderen en Nederland voor de drie geselecteerde alternatieven;
- Mogelijk besluit planstudie (eind 2010).

Lange termijn:

- Eventuele start van de aanleg van een nieuwe sluis (na 2016).

Tweede / Eerste Kamer

De Tweede Kamer wordt te zijner tijd geïnformeerd over het planstudiebesluit.

29. Beheer en onderhoud vaarwegen

Kern dossier: het hoofdvaarwegennetwerk in een staat te houden die noodzakelijk is voor het faciliteren van vlot, veilig, duurzaam en comfortabel vervoer van goederen.

Doelstelling en korte omschrijving

De binnenvaart verzorgt ruim 40% (in tonkilometers) van het goederenvervoer in Nederland en doet dat relatief veilig en milieuvriendelijk. De activiteiten op het gebied van

beheer & onderhoud zijn erop gericht om de scheepvaart (beroeps- en recreatievaart) zo goed mogelijk te faciliteren. Er wordt gestreefd naar een zo hoog mogelijke beschikbaarheid en bedrijfszekerheid van de infrastructuur.

Concreet betreft dit alle maatregelen om de breedte en diepte van de vaarweg te handhaven en om de kunstwerken (sluizen en bruggen) en verkeersvoorzieningen te laten functioneren. Om verkeersoverlast tot een minimum te beperken, worden de werkzaamheden zo goed mogelijk afgestemd, zowel onderling als met werkzaamheden die voortkomen uit:

- het aanlegprogramma;
- werkzaamheden vanuit hoofdwatersystemen en hoofdwegen;
- door derden in aan het netwerk grenzende wateren.

Vanaf 2004 wordt d.m.v. een apart programma gewerkt aan het wegwerken van achterstanden in het beheer & onderhoud op het hoofdvaarwegennet. Opdracht van de Tweede Kamer is om in 2016 al het achterstallig onderhoud (vastgesteld in 2008) weg te hebben gewerkt.

Stand van zaken

De prestaties op het Hoofdvaarwegennet voldoen vrijwel volledig aan de streefwaarden die voor de diverse Prestatie Indicatoren zoals in de service level agreements en begroting zijn vastgelegd. Dit mede doordat er vanuit het Aanvullend Beleidsakkoord extra in beheer en onderhoud van vaarwegen is geïnvesteerd.

Het inlopen van het achterstallig onderhoud heeft in de afgelopen jaren enige vertraging opgelopen. Als gevolg van het programma "Waterslagkracht" wordt de voorbereiding van de geplande projecten inmiddels echter voortvarend ter hand genomen. De verwachting is daarom dat het programma uiterlijk in 2016 afgerond is.

Korte en/of lange termijnactiviteiten

In hoofdlijnen bestaan deze uit:

- Uitvoeren activiteiten in het kader van SLA t/m 2012;
- Besluitvorming over nieuwe prestatieafspraken;
- Verder werken aan programma inlopen achterstallig onderhoud;
- Besluitvorming omtrent vervangingen & renovaties.

Tweede / Eerste Kamer

Er is in de Tweede Kamer groot draagvlak voor het inlopen van onderhoudsachterstanden en uitvoeren van preventief onderhoud aan de vaarwegen. In de periode van het Kabinet-Balkenende IV heeft de staatssecretaris van VenW op verzoek van de Tweede Kamer een versnelling in het inlopen van het achterstallig onderhoud van 2020 naar 2016 onderzocht en toegezegd.

H Overige

30. MIRT

Kern dossier: het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) is het rijksinvesteringsprogramma van projecten/programma's in het ruimtelijk-fysieke domein.

Doelstelling en korte omschrijving

In 2007 (coalitieakkoord) is besloten tot de introductie van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) als opvolger van het MIT-programma. Het MIRT is het rijksinvesteringsprogramma van projecten/programma's in het ruimtelijk-fysieke domein. In het MIRT staat de samenhang tussen ruimtelijke projecten centraal. Hierbij wordt niet alleen tussen departementen samengewerkt, maar ook met decentrale overheden, marktpartijen en maatschappelijke organisaties. Zo wordt een hogere ruimtelijke kwaliteit bereikt, met meerwaarde voor de samenleving als geheel op het gebied van wonen, werken, bereikbaarheid, water en natuur. Het gaat om projecten/programma's in het ruimtelijk fysieke domein van de ministeries van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM), Verkeer en Waterstaat (VenW), Economische Zaken (EZ) en Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV) en het ministerie voor Wonen, Wijken en Integratie (WWI).

In het MIRT zijn/worden investeringsprojecten- en programma's opgenomen waar sprake is van een ruimtelijk fysieke ingreep en waar het rijk direct financieel betrokken bij is. Niet alle investeringen en financiële stromen van het rijk vallen onder het MIRT.

Specifieke gebundelde (doel)uitkeringen, die het rijk aan decentrale overheden verstrekt en waaraan geen directe, locatiespecifieke prestatieafspraken zijn gekoppeld, vallen er niet onder. Dat geldt bijvoorbeeld voor de Brede Doeluitkering verkeer en vervoer (BDU), het Investeringsbudget Stedelijk Vernieuwing (ISV), het Investeringsbudget Landelijk Gebied (ILG), Pieken in de Delta (PiD) en het Besluit Locatiegebonden Subsidies (BLS). Op deze uitkeringen zijn de spelregels van het MIRT niet van toepassing.

Het MIRT kent vijf onderdelen die tezamen waarborgen dat het doel van het MIRT gerealiseerd wordt.

Dit zijn (1) de bestuurlijke overleggen tussen rijk en regio in het voor- en najaar, (2) de in gezamenlijk overleg tussen rijk en regio opgestelde gebiedsagenda's, (3) het in 2009 geïntroduceerde MIRT onderzoek, (4) het jaarlijks bij de begroting uit te brengen MIRT Projectenboek en (5) de 'Spelregels van het MIRT'.

1. BESTUURLIJKE OVERLEGGEN MIRT

Het MIRT gaat uit van intensieve samenwerking tussen rijk en decentrale overheden.

Om dit te faciliteren is er het bestuurlijk overleg MIRT

waarin elk half jaar rijksinvesteringen en regionale investeringen op elkaar worden afgestemd. In het najaars-overleg ligt het accent op de bespreking van het lopende rijksinvesteringsprogramma.

2. Gebiedsagenda's

De gebiedsagenda's zijn agenderend voor de bestuurlijke overleggen MIRT. Op basis van de gebiedsagenda's worden in deze overleggen keuzes gemaakt, prioriteiten gesteld en (financiële) besluiten genomen zoals het starten van een MIRT verkenning of de afspraak om een MIRT onderzoek te starten.

3. MIRT onderzoek

Er worden twee typen MIRT onderzoeken onderscheiden:

1. een MIRT onderzoek kan betrekking hebben op ruimtelijke opgaven/ontwikkelrichtingen op de middellange of lange termijn die een mogelijke rijksbetrokkenheid vereisen. De thematische/gebiedsgerichte opgave of ontwikkelrichting is nog onvoldoende afgebakend in één van de gebiedsagenda's of in het deltaprogramma (in het geval van waterveiligheid en zoetwatervoorziening). Het doel van een MIRT onderzoek in dit kader is om de opgave of ontwikkelrichting nader te concretiseren qua inhoudelijke scope, geografische omvang, tijd en/of doel.
2. daarnaast kan een MIRT onderzoek betrekking hebben op reeds lopende gebiedsontwikkelingsprojecten.

4. MIRT PROJECTENBOEK

Het MIRT Projectenboek wordt jaarlijks als bijstuk bij de begroting van het Infrastructuurfonds uitgebracht en aangeboden aan de TK. Met het boek wordt inzicht gegeven in de achtergrond van ruimtelijke rijksprojecten en -programma's, de stand van zaken en de planning.

5. Spelregels van het MIRT

Het doel van de 'Spelregels van het MIRT', het zogenoemde MIRT-Spelregelkader, is om het proces te schetsen dat een MIRT project/programma doorloopt, zodat de interne procesgang van de besluitvorming bij het rijk voor een ieder transparant is. Daartoe bevatten de spelregels een beschrijving van de (inhoudelijke en financiële) vereisten en de noodzakelijke (bestuurlijke) afstemming die voorafgaand aan ieder beslismoment moet plaatsvinden tussen de departementen, decentrale overheden en/of andere betrokkenen. De Spelregels van het MIRT zijn sinds 1 januari 2009 van toepassing op nieuw te starten MIRT projecten/programma's in het ruimtelijk-fysieke domein. De 'Spelregels van het MIRT' vervangen daarmee de 'Spelregels van het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport' (MIT), de 'Spelregels voor Natte Infrastructuurprojecten' (SNIP) van VenW en de spelregels Nota Ruimtebudget van VROM. Voor EZ en LNV geldt dat deze vooralsnog de eigen spelregelkaders blijven hanteren.

Stand van zaken

Het MIRT is intussen meerdere malen aan de Tweede Kamer aangeboden.

Tweede / Eerste Kamer

Tweemaal per jaar wordt het MIRT besproken in de TK. In december vindt een uitgebreide behandeling plaats. Tijdens dit overleg wordt tevens het MIRT-projectenboek besproken. In juni, voor het zomerreces, volgt een beknopte behandeling.

31. Randstad Urgent

Kern dossier: Bestuurlijke versnelling aanbrengen in een groot aantal urgente projecten in de Randstad.

Doelstelling en korte omschrijving

Onder het Kabinet-Balkenende IV is een kabinetsprogramma voor de Randstad gestart om de achterblijvende economische concurrentiepositie van de Randstad t.o.v. andere grootstedelijke gebieden in Europa met urgentie aan te pakken.

Daarmee werd ingespeeld op indringende adviezen van de OESO, de Adviescommissie structuurversterking Randstad (Commissie-Kok) en de G4/P4 waarin o.a. bestuurlijke drukte als oorzaak werd genoemd van stagnatie van ruimtelijk-fysieke projecten die van belang zijn voor de economische ontwikkeling van de Randstad.

Het Rijk is in samenwerking met provincies en gemeenten in de Randstad het programma Randstad Urgent gestart. Doel is dat een betere bereikbaarheid en een beter woon-, werk- en leefklimaat wordt bereikt door onder andere de bestuurlijke drukte te verminderen en een meer slagvaardig optreden van de overheid ten aanzien van concrete urgente projecten (daadkracht). Het programma kende in 2007/2008 35, in 2008/2009 33 en in 2009/2010 22 urgente projecten waarvan de besluitvorming aangejaagd werd. Het Kabinet-Balkenende IV heeft uitdrukkelijk niet gekozen voor wijzigingen in de bestuursstructuur van de Randstad, maar heeft per urgent project een duo van rijks- en regiobestuurder verantwoordelijk gemaakt voor de voortgang van de besluitvorming. Het programma Randstad Urgent prikkelt de bestuurders onder andere via faming en shaming, projectcontracten, bestuurlijk commitment, monitoring en korte lijnen tussen de duo's om de mijlpalen te halen. Een 'ambassadeur' ondersteunt en adviseert het bestuurlijk duo.

Stand van zaken

Randstad Urgent heeft naast een resultaatgericht een vernieuwend karakter. Uit de drie jaar dat het programma nu loopt, is een aantal conclusies te trekken:

- Het programma en de vorming van bestuurlijke duo's blijken een handzaam concept voor bestuurders uit de regio om prioriteit voor en voortgang op projecten te verkrijgen;
- Met het programma is een concept ontwikkeld om resultaten te boeken in een bestuurlijk drukke omgeving zonder ingewikkelde discussies over structuur, bevoegdheid en budgetverdeling;
- Binnen het programma is een ontwikkeling op gang gekomen van achterstallig onderhoud (stagnerende projecten vlottrekken) naar ontwikkeling van de Randstad via integrale ontwikkelingsprojecten zoals RAAM;
- In drie jaar tijd zijn in veertig projecten 242 besluiten genomen.

Enkele aansprekende resultaten in de afgelopen jaren (2007-2010) zijn:

- o A4 Delft-Schiedam: na 50 jaar discussie is een besluit genomen;
- o Spoor tunnel Delft: vastgeroeste posities zijn doorbroken door tussenkomst van een ambassadeur;
- o Bedrijventerrein Hoeksche Waard: na 15 jaar opgelost door een alternatieve locatie te kiezen na interventie van een ambassadeur;
- o Scheveningen boulevard: er is een jaar tijdswinst geboekt in bouwfase door slimme koppeling van MKBA-procedures;
- o Schaalsprong Almere: door RAAM-brief samenhangende Rijksbesluitvorming verzekerd.

Een bijzonder project dat is voortgekomen uit Randstad Urgent is het project RRAAM (Rijks-Regioprogramma Amsterdam, Almere Markermeer). In 2009 heeft het Kabinet-Balkenende IV samenhangende besluiten genomen over de schaa sprong Almere, de verbetering van de ecologische kwaliteit van het Markermeer-IJmeer, de OV verbinding Schiphol, Amsterdam, Almere, Lelystad en de ontwikkeling van de luchthaven Lelystad in relatie tot de ontwikkeling van Schiphol.

Tweede / Eerste Kamer

In september heeft de Tweede Kamer een slotpublicatie ontvangen van Randstad Urgent over de periode 2007-2010. Hierin staan zowel de bereikte (project)resultaten als de geleerde lessen.

32a. Internationaal (Bilaterale samenwerking)

Kern dossier: verkeer, vervoer en water beperken zich niet tot de landsgrenzen. Daarom wordt intensief samengewerkt met onze buurlanden, en een beperkt aantal prioriteitslanden buiten de Europese Unie. Daarnaast zet VenW zich ook in voor een sterke internationale positie van de mainports, en ondersteunt het VenW bedrijfsleven op een aantal belangrijke opkomende markten.

Doelstelling en korte omschrijving

Met de België, Duitsland en Frankrijk wordt structureel samengewerkt op bijna alle beleidsdossiers: wegverkeer (A74), spoor (Betuweroute, HSL) luchtvaart, binnenvaart, grensoverschrijdend openbaar vervoer en water. De VenW-vertegenwoordigers op de Nederlandse ambassades in België, Duitsland en Frankrijk spelen hierbij een belangrijke rol. Naast het directe belang voor het grensoverschrijdende verkeer en transport en waterlopen, dragen de relaties met deze landen ook bij aan het vormen van coalities in het kader van de besluitvorming in EU-verband. Naast de bovengenoemde landen zijn er goede contacten met het Verenigd Koninkrijk en Polen. Voor de coalitievorming in het kader van besluitvorming binnen de EU worden ook op ad hoc basis de bilaterale contacten met andere landen aangehaald.

Naast de bilaterale contacten met deze landen, richt VenW zich ook op een aantal landen buiten de Europese Unie. Het gaat hierbij om de volgende doelen: 1) versterking concurrentiekracht van de mainports en positionering van het VenW gerelateerde bedrijfsleven, 2) kennisuitwisseling, en 3) politieke relaties onderhouden en internationale afspraken maken. Nederland als Gateway to Europe is een van de grote regionale 'draaischijven' van de internationale transportwereld in de zich globaliserende economie.

Voor de versterking van de concurrentiekracht richt VenW zich vooral op Brazilië, Rusland, India, en China, de zgn. BRIC landen. Het zijn voor onze economie belangrijke opkomende markten. Goede contacten op politiek niveau en met zusterministeries zijn zeer belangrijk voor het aantrekken van goederenstromen en investeringen voor onze mainports. Verder voor het ondersteunen van het VenW gerelateerde bedrijfsleven op deze markten. De bewindspersonen van VenW leiden periodiek missies met het bedrijfsleven naar deze landen. Met het bedrijfsleven wordt in het VenW Exportplatform de inzet bepaald. De reisagenda wordt verder Rijksbreed afgestemd. Naast deze landen zijn er betrekkingen met de VS, als belangrijke bondgenoot en speler in het internationale transport, en met Turkije als toetredingskandidaat voor de

EU. Op watergebied zijn er speciale relaties met vooral Vietnam en Indonesië. Hierbij wordt kennis uitgewisseld en de Nederlandse watersector ondersteund. Ten slotte heeft VenW verkeersraden op de ambassades van Washington en Peking.

Stand van zaken

Goede bilaterale relaties vergen een investering voor de langere termijn en lopen dan ook door. Kort na het aantreden van de nieuwe bewindspersonen wordt met hen de agenda voor 2010 en 2011 besproken en vastgesteld. In dit proces heeft de Directie Internationaal en Strategie een centrale rol bij de advisering van de bewindspersonen.

Tweede / Eerste Kamer

De Tweede en Eerste Kamer worden regelmatig op de hoogte gehouden van internationale ontwikkelingen.

32b. Internationaal (Europese Unie en overig multilateraal)

Kern dossier: het VenW-beleid, de uitvoering daarvan en de inspectietaken worden meer en meer vormgegeven in een internationale, en vooral Europese context.

Voor VenW is het dan ook van groot belang om goed aangesloten te zijn op de Europese besluitvormingsprocessen om zodoende de VenW-belangen te kunnen waarborgen. De bewindspersonen van VenW vervullen hierbij een actieve rol, door onder meer hun vaste deelname aan Europese ministeriële bijeenkomsten en frequente contacten met de Europese Commissie en het Europees Parlement.

Naast de Europese Unie speelt VenW ook een rol in de beleidsvorming binnen onder meer de volgende internationale organisaties: de internationale luchtvaart organisatie ICAO, de internationale maritieme organisatie IMO, het International Transport Forum (ITF), het Wereldwaterforum (WWF), de Wereld Meteorologische Organisatie (WMO), de Europese regionale organisatie van de Verenigde Naties (UN-ECE) en het milieuprogramma van de VN, UNEP. In het kader van de klimaatonderhandelingen heeft VenW een beleidsmatige inbreng in de wereldklimaat conferenties (UNFCCC).

Stand van zaken

Begin 2010 is een nieuwe Europese Commissie aangetreden. Deze zal de komende tijd een groot aantal nieuwe beleidsinitiatieven uitbrengen. Voor VenW is met name het nieuwe Witboek Vervoer van belang. Hierin zal de Commissie uiteenzetten hoe het Europese vervoersbeleid tot 2020 vormgegeven zal worden.

De herziening van de richtsnoeren van de Trans-Europese netwerken (TEN-T) en daaraan gekoppeld de Europese begroting voor 2014-2020 is evenzeer van belang. Daarnaast is er een aantal lopende dossiers van belang, zoals de verder implementatie van de Single European Sky, het satelliet- en navigatiesysteem Galileo en de herziening van het Eurovignet (beprijzen wegvervoer).

Korte en/of lange termijn activiteiten

Vier keer per jaar vindt er een Transportraad plaats. In de voorbereiding hiervan is een belangrijke rol weggelegd voor de Verkeersafdeling van de Permanente Vertegenwoordiging in Brussel. Tijdens deze bijeenkomst van EU-ministers van Transport worden besluiten genomen over nieuwe EU-wetgeving. Daarnaast organiseert het desbetreffende voorzitterschap vaak een informele Transportraad. Tijdens deze informele bijeenkomsten worden geen besluiten genomen maar vindt vaak een gedachtewisseling plaats over brede EU-onderwerpen, waarvan de uitkomst beleidsvormend kan zijn.

Wateronderwerpen staan geagendeerd op de Milieuraad. VenW bewindspersonen nemen deel aan de Milieuraad indien er een relevant wateronderwerp staat geagendeerd. De bewindspersoon van VROM is eerstverantwoordelijke voor deze Raad.

Tweede / Eerste Kamer

Voorafgaand aan elke Transportraad (en Milieuraad) vindt een Algemeen Overleg plaats met de Tweede Kamer. Tijdens dit AO wordt de Nederlandse inzet met betrekking tot de geagendeerde onderwerpen op de Transportraad besproken. Ook nieuwe Europese voorstellen komen tijdens dit AO ter sprake. Voorafgaand aan het AO stuurt de VenW bewindspersoon een geannoteerde agenda met daarin een overzicht van de Nederlandse inzet op de geagendeerde onderwerpen van de Transport naar de Tweede Kamer. De Tweede Kamer ontvangt tevens het verslag van de Transportraad.

32c. Internationaal (Internationaal Klimaatbeleid)

Kern dossier: voor VenW zitten er twee kanten aan het klimaatdossier: enerzijds dient de uitstoot van broeikasgassen door verkeer en vervoer te worden verminderd (mitigatie); anderzijds dient het Nederlandse watersysteem 'klimaatbestendig' te worden gemaakt. Het klimaatdossier is een bij uitstek internationaal dossier.

Doelstellingen en korte omschrijving

VenW streeft naar mondiale afspraken ter beperking van de broeikasgasemissies van internationale lucht- en zeevaart.

Dit is nodig om een level playing field te behouden. In het VN-Klimaatverdrag zal hiervoor een mondiaal geldende sectorale doelstelling afgesproken moeten worden, waarna de maatregelen vastgesteld moeten worden door IMO (International Maritime Organisation) en ICAO (International Civil Aviation Organisation). Voor het emissiereductiebeleid voor voertuigen zet VenW zich in voor een zo strikt mogelijk EU-bronbeleid, d.w.z. eisen stellen aan de uitstoot van voertuigen. Doel is een bijdrage te leveren om de mondiale temperatuurstijging tot 2 graden Celsius te beperken. Voor de middellange termijn (2020) heeft de EU een algemene wettelijk vastgelegde doelstelling bepaald van -20% t.o.v. 1990.

Dit kan naar -30% gaan indien andere ontwikkelde landen vergelijkbare inspanningen leveren en grote ontwikkelingslanden ook reductie-inspanningen op zich nemen. De EU steunt een lange termijn (2050) reductiedoelstelling van 80-95% t.o.v. 1990 voor de ontwikkelde landen als geheel en de EU in het bijzonder. De algemene doelstellingen worden uiteindelijk vertaald naar de bijdrage die de sectoren van de economie, waaronder die van verkeer en vervoer, moeten leveren.

Met onze buurlanden worden afspraken gemaakt over het beheer van de grote rivieren. Verder is internationale kennisuitwisseling van belang (VS, China). Hiermee worden ook kansen gecreëerd voor de Nederlandse watersector. VenW streeft ernaar dat de watersector, die veel kennis en expertise te bieden heeft op gebied van deltatechnologie, optimaal gebruik kan maken van de financiële middelen die voor adaptatie in ontwikkelingslanden beschikbaar komen.

Stand van zaken

Lucht- en zeevaart

De discussies over de luchtvaart en zeevaart verlopen moeizaam. Beide sectoren zijn buiten het VN/Kyoto Protocol gelaten vanwege de politiek gevoelige discussie over de vraag aan wie de emissies van deze sectoren toe te rekenen zijn. Het VN Klimaatverdrag en het Kyoto Protocol hanteren het principe van 'Common But Differentiated Responsibilities' (CBDR) tussen de landen, hetgeen betekent dat ontwikkelingslanden geen, en ontwikkelde landen wél reductiedoelstellingen opgelegd krijgen. Ontwikkelde landen zijn van mening dat dit geen goed principe is als het gaat om internationale luchtvaart- en zeevaartsectoren. Zij wensen uit te gaan van het principe van non-discriminatie: alle landen gelijk behandelen. Toepassing van CBDR zou immers betekenen dat zeer competitieve luchtvaartmaatschappijen uit China, Singapore en andere Aziatische landen een concurrentievoordeel zouden krijgen. Voor zeevaart zou het betekenen dat alle schepen die onder de goedkope vlag van een ontwikkelingsland opereren, vrijgesteld zouden worden, hetgeen onacceptabel is vanuit zowel milieu- als concurrentieoverwegingen. Op dit moment wordt iedere voortgang op dit dossier afgeremd door deze discussie.

Overigens zal luchtvaart vanaf 2012 deelnemen aan het EU emissiehandelsstelsel (ETS) en is Nederland van mening dat – indien er eind 2011 geen mondiale maatregelen voor de zeevaart zijn overeengekomen – de Europese Commissie regionale maatregelen moet voorstellen.

Reductiedoelstelling (algemeen)

In mei 2010 heeft de Europese Commissie een mededeling uitgebracht waarin beschreven wordt wat de overgang naar een 30% doelstelling zou betekenen voor de EU. Beargumenteerd wordt dat het behalen van de 20% door de economische crisis weliswaar goedkoper is geworden dan oorspronkelijk gedacht maar dat de crisis er ook voor zorgt dat investeringen in innovatie achterblijven. Ook de inspanningen van andere ontwikkelde landen en van grote ontwikkelingslanden blijven achter. Het moment om EU-breed al over te gaan naar 30% is daarom nog niet daar.

Reductiedoelstelling (lange termijn)

Inmiddels is ook de discussie over de lange termijn doelstellingen gestart. De Europese Raad van oktober 2009 heeft - teneinde de 2°C doelstelling te halen - een EU reductiedoelstelling van 80-95% in 2050 als richtinggevend aangegeven. Wat dit kan betekenen voor Nederland in het algemeen en de sector verkeer en vervoer in het bijzonder zal nog nader onderzocht moeten worden maar zal uiteindelijk bepaald worden in de discussie over de lastenverdeling tussen lidstaten.

Korte en/of lange termijnactiviteiten

In Cancun vindt van 29 november tot en met 10 december 2010 een klimaatconferentie plaats. Deze top zal naar verwachting een tussenstap zijn voor een vervolgonferentie in Zuid-Afrika in 2011. In de EU wordt de inzet voorbereid in de vakraden (Milieuraad 14 oktober, Ecofin 19 oktober en 17 november) en de Europese Raad (28/29 oktober).

Tweede / Eerste Kamer

De Tweede Kamer wordt op dit dossier voornamelijk geïnformeerd via de minister van VROM (in afstemming met VenW).

32d. Internationaal (transitie Nederlandse Antillen)

Kern dossier: een zorgvuldige transitie van de Nederlandse Antillen op de beleidsterreinen van Verkeer en Waterstaat

Doelstelling en korte omschrijving

Het Koninkrijk der Nederlanden bestond tot voor kort uit drie landen: Nederland, de Nederlandse Antillen en Aruba. Op 10 oktober 2010 is het land Nederlandse Antillen opgehouden te bestaan. In de plaats ervan zijn er twee

nieuwe landen ontstaan: Curaçao en Sint Maarten. Deze landen hebben dezelfde autonome status als Aruba heeft sinds 1986. De eilanden Bonaire, Sint Eustatius en Saba zijn toetreden tot het Nederlandse staatsbestel in de vorm van openbare lichamen. Deze drie eilanden ('BES-eilanden') vallen onder de verantwoordelijkheid van de Nederlandse regering. Het Koninkrijk der Nederlanden bestaat dus uit vier landen: Nederland (waar de BES onderdeel van uitmaakt), Aruba, Curaçao en Sint Maarten. Een omvangrijke wetgevingsoperatie is nagenoeg afgerond om invulling te geven aan de verantwoordelijkheden die, ook voor de minister van Verkeer en Waterstaat, zijn ontstaan.

De BES-eilanden hebben alle een luchthaven en een zeehaven. Met name op de terreinen van scheepvaart en luchtvaart is de verantwoordelijkheid voor Verkeer en Waterstaat groot (naleving van internationale verdragen, infrastructurele ontsluiting, veiligheid en betrouwbaarheid van verbindingen, zowel internationaal als regionaal). Speerpunten zijn op dit moment de renovatie van de start- en landingsbaan van Bonaire, het voorzien in een kwalitatief goede luchtverkeerscapaciteit en luchtvaart-inspectie, het verzekeren van de intereiland-luchtverbindingen en het inrichten van adequaat toezicht op de vele buitenlandse schepen (grote olietankers) die de havens van met name Sint Eustatius en Bonaire aandoen. Voorts wordt met behulp van EU-gelden geïnvesteerd in de aanleg van riolering en een rioolwaterzuiveringsinstallatie op Bonaire en wordt aandacht besteed aan het beheer en de bescherming van de zeegebieden rond de eilanden. Daarnaast is het KNMI verantwoordelijk geworden voor de meteorologie op de BES-eilanden.

Stand van zaken

Binnen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat is een speciale projectorganisatie ingericht, die onder verantwoordelijkheid van de Inspecteur-Generaal zorg draagt voor een zorgvuldige transitie van de Nederlandse Antillen op de beleidsterreinen van Verkeer en Waterstaat. Deze transitie is complex en bevat zowel organisatorisch, beleidsmatig en financieel de nodige punten van aandacht.

Korte en lange termijnactiviteiten

De aanpassing van de wetgeving op VenW-gebied wordt momenteel afgerond. De luchthaven van Bonaire wordt gemoderniseerd. Expertbijstand wordt (vanuit alle departementen) verleend.

Tweede / Eerste Kamer

De debatten met het parlement over dit dossier worden primair met de Staatssecretaris van Binnenlandse Zaken gevoerd.

33. Grote projecten

Kern dossier: controle op de besluitvorming en de uitvoering van grote projecten.

Doelstelling en korte omschrijving

Medio jaren tachtig heeft de Tweede Kamer naar aanleiding van het proces rond de aanleg van de Oosterscheldekering geconstateerd dat na besluitvorming om een groot project in uitvoering te nemen, het project uit het zicht verdwijnt. Juist in de uitvoeringsfase doen zich echter allerlei ontwikkelingen voor in het budget, de planning en de specificaties van een project.

Om meer inhoud te geven aan de controlerende taak en budgetverantwoordelijkheid van de Tweede Kamer, met name tijdens de uitvoeringsfase, is de regeling grote projecten in het leven geroepen. In deze regeling zijn procedurele en inhoudelijke eisen opgenomen voor informatievoorziening aan de Tweede Kamer over grote projecten. De regeling is vormgegeven als een bijlage bij het Reglement van Orde van de Kamer. De regeling heeft dus geen kracht van wet.

Naar aanleiding van de gang van zaken rond met name de HSL-Zuid en de Betuweroute eind jaren negentig, culminerend in een omvangrijke risicoservering voor deze projecten (€ 985 mln.), heeft de Kamer de Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten (TCI) ingesteld. Deze heeft onderzoek gedaan naar de controle op grote infraprojecten.

Als direct gevolg van de rapportage van de TCI is de regeling grote projecten aangescherpt en is binnen VenW veel in gang gezet om de beheersing van grote infrastructuurprojecten te verbeteren en de informatievoorziening te professionaliseren. VenW heeft een specifieke uitwerking van de regeling gemaakt voor VenW-projecten: het Basismodel Beheersing Grote Projecten (BBGP), waarin alle departementale voorschriften en best practices zijn vastgelegd. Daarnaast is binnen Rijkswaterstaat een directie grote projecten opgericht, is de informatie in interne en externe rapportages geüniformeerd en is het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) opgericht.

Gezien de positieve ervaring met de verbeterde werkwijze is recent binnen VenW afgesproken om een lichte procedure van het BBGP ook van toepassing te verklaren op een beperkt aantal infrastructuurprojecten dat niet formeel door de TK is aangewezen als groot project, maar wel een hoog risicoprofiel of afbreukrisico heeft.

De huidige versie van de regeling grote projecten is vastgesteld op 22 juni 2006. De kern van de regeling is als volgt.

De TK wijst op voorspraak van een vakcommissie een project aan als groot project.

De vakcommissie formuleert uitgangspunten (o.a. welke informatie zij wenst).

De vakminister legt deze vast in een basisrapportage, die de uitgangssituatie van het project beschrijft. Dit vormt de start van de parlementaire controle.

Daarna verschijnt elk half jaar een voortgangsrapportage (eenmaal per jaar vergezeld van een accountantsrapportage). Inhoudelijke hoofdpunten vormen de inhoudelijk voortgang van het budget, de planning en de scope ten opzichte van de vorige peildatum inclusief de bijbehorende onzekerheden en risico's.

De voortgangsrapportages leiden regelmatig tot een schriftelijke vragenronde en een AO.

De procedure wordt afgerond met een eindevaluatie.

De Tweede Kamer bepaalt wanneer zij een project als beëindigd beschouwt.

Hoewel de regeling grote projecten van de Tweede Kamer voor projecten op alle beleidsterreinen geldt, heeft VenW van oudsher de meeste projecten die onder de regeling vallen.

Stand van zaken

De volgende VenW-projecten zijn aangewezen als groot project:

Betuweroute: In april 2010 is de 27e voortgangsrapportage aan de Kamer gezonden, vergezeld van een eindevaluatie. Het project is afgerond en in exploitatie. De commissie VenW is gevraagd om de groot project-status te beëindigen.

HSL-Zuid: In april 2010 is de 26e voortgangsrapportage aan de Kamer gezonden.

Maaswerken: In april 2010 is de 17e voortgangsrapportage aan de Kamer gezonden.

Ruimte voor de Rivier: In april 2010 is de 15e voortgangsrapportage aan de Kamer gezonden.

Project Mainportontwikkeling Rotterdam: In april 2010 is de 7e voortgangsrapportage aan de Kamer gezonden.

Anders Betalen voor Mobiliteit: In april 2010 is de 4e voortgangsrapportage verschenen. Op dat moment was het Kabinet-Balkenende IV al demissionair en was dit onderwerp reeds controversieel verklaard.

RRAAM: In februari 2010 is RRAAM aangewezen als groot project. De eerstvolgende stap is dat een basisrapportage wordt opgesteld en aan de Kamer wordt gezonden. Nog vastgesteld moet worden wie eerstverantwoordelijke minister wordt conform de Regeling Grote Projecten.

Daarnaast is binnen VenW voor de volgende projecten afgesproken om deze intern conform de kaders van het Basismodel Beheersing Grote Projecten te beheersen:

- Verkenning Rotterdam Voorruit;
- Zeesluis IJmuiden;
- Hoogwaterbeschermingsprogramma (inclusief Afsluitdijk);
- Programma Hoogfrequent Spoor.

Tweede / Eerste Kamer

Jaarlijks moet rond 1 april en 1 oktober aan de Tweede Kamer worden gerapporteerd over de voortgang van de dan onder de regeling vallende grote projecten. Deze data hangen samen met het feit dat de Kamer de voortgangsrapportage drie maanden na de afloop van de eerste of tweede helft van een jaar wenst te ontvangen. Daarnaast kan de Kamer op elk moment besluiten projecten aan de lijst toe te voegen of van de lijst af te voeren.

34. Innovatie

Kern dossier: maatschappelijke innovatie en Kennisinfrastructuur om Nederland schoon, veilig en bereikbaar te houden en bij te dragen aan de concurrentiekracht.

Doelstelling en korte omschrijving

Innovatie draagt in belangrijke mate bij aan het bereiken van de maatschappelijke doelen ten aanzien van het op orde hebben van het water- en mobiliteitssysteem⁷. Een robuuste kennisinfrastructuur is een cruciale bouwsteen voor innovatie en legt een basis voor beleidsontwikkeling. VenW stimuleert innovatie met thematische en generieke innovatieprogramma's. Het uitgangspunt is samenwerking van overheid met het bedrijfsleven en kennisinstellingen.

Op het vlak van innovatie is daartoe het Innovatieberaad Water, Transport en Mobiliteit ingesteld. Dat is voor VenW het podium voor overleg met het bedrijfsleven en de kenniswereld. In het Innovatieberaad zitten (op persoonlijke titel) invloedrijke spelers uit de sectoren Verkeer en Vervoer, Logistiek, Bouw, Water en Luchtvaart. Het Innovatie-beraad is onder meer opdracht-gever van de Innovatie-estafette.

Ten aanzien van kennisontwikkeling onderhoudt VenW inhoudelijke relaties met een groot aantal kennisorganisaties:

- Interne kennisinstellingen zoals KIM en KNMI;
- Planbureaus;
- Universiteiten en hogescholen, onder andere TUDelft;
- Grote Technologische Instituten (Deltares, NLR en Marin);
- TNO;
- Overige kennisinstellingen zoals SWOV (verkeersveiligheid), CROW (kennisplatform voor infra, verkeer, vervoer en openbare ruimte), CUR (bouw en infra) en SBR (kenniscentrum voor de bouw).

⁷ Zie ook het eindrapport van het Innovatieplatform "Nederland 2020, terug in de top 5"

In de Kenniskamer VenW vindt de ontmoeting tussen kennis en beleid plaats, bedoeld om belangrijke ontwikkelingen in de kenniswereld binnen VenW te halen. In de Kenniskamer zijn leden van de Bestuursraad VenW en relevante kennisinstellingen vertegenwoordigd.

Stand van zaken

VenW heeft met bedrijfsleven en kenniswereld een aantal ambitieuze kennis- en innovatieagenda's opgesteld. Een aantal daarvan is in uitvoering; van andere agenda's is de uitvoeringstructuur nog onderwerp van overleg (zie hieronder).

Mobiliteit, transport en logistiek

- Maatschappelijke Innovatieagenda Mobiliteit, 2010 (nog niet in uitvoering);
- Innovatieprogramma Logistiek, 2009; in uitvoering via Dinalog;
- Plan van Aanpak Elektrisch Rijden, w.o. Proeftuinenregeling voor duurzaam en elektrisch vervoer, 2009; in uitvoering;
- HTAS, High Tech Automotive Systems, 2008, in uitvoering tot 2013 (samen met EZ);
- Kennis- en innovatieagenda luchtvaart, 2009 (uitvoering in voorbereiding);
- Maritiem Innovatieprogramma, in uitvoering tot 2011 (samen met EZ) en voor periode daarna: Maritieme Innovatieagenda, (in concept).

Water:

- Maatschappelijke Innovatieagenda Water, 2007; in uitvoering tot 2013;
- Innovatieprogramma Kaderrichtlijn Water, in uitvoering tot 2011;
- Innovatieprogramma Watertechnologie, in uitvoering tot 2011, samen met EZ;
- Small Business Innovation Research Programma klimaatadaptie, 2010, in uitvoering tot 2014.

Generiek:

- Programmafinanciering toegepaste onderzoek door TNO en GTI's, Deltares, MARIN en NLR;
- Structurele NWO-onderzoeksprogramma's voor water en duurzame mobiliteit.

Korte en/of lange termijnactiviteiten

Tweejaarlijks organiseert VenW samen met het bedrijfsleven en de kenniswereld de Innovatie-estafette. Doel van deze grote conferentie is om aan een publiek van politiek, bestuur en bedrijfsleven het belang en het succes te tonen van innovaties voor water, transport en mobiliteit. Bij voorgaande edities (in 2005, 2007 en 2009) betrof dat onder andere Intelligente Transportsystemen, de OV-chipkaart, energiezuinig transport en elektrisch rijden,

innovatief waterbeheer zoals slimme dijken, moderne voorspellingstechnieken voor hoogwater (Flood Control 2015) en waterbouw met de natuur ("building with nature"). De bewindspersonen van VenW spelen bij dit evenement een belangrijke centrale rol als gastheer en boegbeeld voor met name het bedrijfsleven.

Er wordt gezien of in 2011 een volgende editie van de Innovatie-estafette wordt gepland.

De lange termijnactiviteiten zijn belegd in de innovatieagenda's.

Tweede / Eerste Kamer

Er zijn geen actuele ontwikkelingen of toezeggingen aan de orde.

Deel B

Begroting

Algemeen

De minister van Verkeer en Waterstaat is verantwoordelijk voor twee begrotingen. De beleidsbegroting Verkeer en Waterstaat (Hoofdstuk XII van de Rijksbegroting) en de uitvoeringsbegroting van het Infrastructuurfonds (IF, Fonds A van de Rijksbegroting).

De financiële vertaling van het beleid slaat neer in Hoofdstuk XII; de uitgaven aan infrastructuur (m.u.v. (lucht) havens) in het Infrastructuur-fonds. Aangezien infrastructuur bijdraagt aan doelstellingen op HXII, zijn in HXII bij de relevante artikelen verwijzingen naar het IF opgenomen.

De (beleids-) begroting HXII

Beleidsagenda

De begroting HXII start met de beleidsagenda. Hierin worden de beleidsprioriteiten en -posterioriteiten beknopt en overzichtelijk beschreven. Het accent ligt hierbij op de activiteiten die het komende jaar ondernomen worden om de beleidsdoelstellingen te realiseren.

De beleidsagenda is consistent met de politieke prioriteiten uit het regeerakkoord, het beleidsprogramma en de begrotingsartikelen.

Beleidsartikelen

Per beleidsartikel wordt een toelichting gegeven op:

- de (artikeloverstijgende) samenhang in het beleid;
- de reikwijdte van de verantwoordelijkheid van de bewindspersonen;
- de externe factoren die van invloed zijn op het te voeren beleid; en
- de effecten van het beleid.

De algemene doelstelling van het beleidsartikel wordt verder uitgewerkt in operationele doelstellingen, die meetbaar en toetsbaar worden gedefinieerd aan de hand van concrete activiteiten en meetbare gegevens. Een artikel wordt afgesloten met een overzicht van de onderzoeken naar de doelmatigheid en de doeltreffendheid van beleid.

Van Beleidsbegroting tot Beleidsverantwoording (VBTB)

In de begroting staat de koppeling tussen beleid, prestaties en geld centraal. Dit betekent dat in de begrotingsvoorbereiding en -verantwoording de volgende vragen centraal staan:

- Wat willen we bereiken? / hebben we bereikt wat we wilden bereiken?
- Wat gaan we daarvoor doen? / hebben we gedaan wat we zouden gaan doen?
- Wat mag het kosten? / heeft het gekost wat we dachten dat het zou gaan kosten?

De bedoeling van deze opzet is dat de begrotingsdiscussies met het parlement niet alleen over geld gaan, maar dat de minister vooral wordt aangesproken op de bereikte en te bereiken doelen en prestaties zoals geformuleerd in de begroting.

Baten-lastendiensten

VenW kent momenteel drie baten-lastendiensten c.q. agentschappen, te weten het KNMI, Rijkswaterstaat en de Inspectie VenW. Zij voeren een bedrijfseconomische boekhouding en hebben ieder een agentschapsparagraaf in de begroting.

Het Infrastructuurfonds (fonds A)

Het Infrastructuurfonds (IF) is in 1994 opgericht met als doelstelling het bevorderen van de continuïteit in de financiële middelen voor infrastructuur en het bevorderen van integrale afweging van infrastructuuruitgaven.

Infrastructuuragenda

De IF-begroting start met de Infrastructuuragenda/ leeswijzer. Deze bevat een uiteenzetting van de prioriteiten in het begrotingsjaar ter realisatie van de geformuleerde uitvoeringsdoelstellingen op het gebied van infrastructuur in relatie tot de beleidsdoelstellingen op de begroting van Verkeer en Waterstaat (XII).

Productartikelen

Bij de productartikelen wordt een toelichting gegeven op de samenhang in het beleid. Hierbij speelt de relatie met de beleidsbegroting van VenW natuurlijk een belangrijke rol.

Het artikel wordt uitgewerkt op het gebied van verkeersmanagement, beheer en onderhoud, realisatie en planstudies en verkenningen, ondersteund door meetbare gegevens. In de artikelen staat in projectoverzichten de belangrijkste projectgebonden informatie m.b.t. de aanlegprojecten overzichtelijk weergegeven.

MIRT Projectenboek en de relatie met de begroting van het Infrastructuurfonds

De begrotingsindiening van het Infrastructuurfonds gaat gepaard met een bijstuk, het MIRT Projectenboek (MIRT = Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport). Het projectenboek bevat informatie over de aanleginvesteringen voor bereikbaarheid (Infrastructuur droge sector) en de aanleginvesteringen voor hoofdwatersystemen (infrastructuur natte sector) op projectniveau. Per afzonderlijk project geeft het inzicht in de planning, het taakstellend budget en de politiek-bestuurlijke afspraken. Tevens wordt naast een beschrijving van een eventueel knelpunt en de oplossing met een duidelijk kaartbeeld een indicatie gegeven van de ruimtelijke omgeving waarbinnen een project wordt uitgevoerd. Het MIRT Projectenboek sluit één op één aan op de projectoverzichten in IF-begroting, maar is gedetailleerder en opgebouwd vanuit de historie. De projectoverzichten sluiten budgettair aan op de beschikbare middelen binnen de diverse begrotingsartikelen.

De begrotingen van VenW: omvang en structuur

Structuur van HXII

Verkeer en Waterstaat is verantwoordelijk voor onderwerpen als (verkeers)veiligheid, waterbeleid en betrouwbare mobiliteit. Deze thema's zijn dan ook één op één in de begroting terug te vinden. Per beleidsartikel is één DG benoemd tot regievoerder die verantwoordelijk is voor het hele artikel. De input voor het artikel kan afkomstig zijn van meerdere beleidsverantwoordelijke DG's. Op deze manier wordt de inzet van VenW integraal per beleidsterrein weergegeven. Hoofdstuk XII is opgebouwd uit 10 artikelen, waarvan 7 beleidsartikelen (31 t/m 37) en 3 niet-beleidsartikelen (39 t/m 41).

Begrotingsartikel*)	Regievoerder	Omvang 2010 (in € x 1.000)
31. Integraal Waterbeleid	DG Water	67.508
32. Het bereiken van optimale veiligheid in of als gevolg van mobiliteit	DG Mobiliteit	57.245
33. Veiligheid gericht op de beheersing van veiligheidsrisico's	DG Luchtvaart en Maritiem	57.401
34. Betrouwbare netwerken en acceptabele reistijden	DG Mobiliteit	78.699
35. Mainports en logistiek	DG Luchtvaart en Maritiem	65.266
36. Bewaken, waarborgen en verbeteren van kwaliteit leefomgeving, gegeven de toename van mobiliteit	DG Luchtvaart en Maritiem	94.169
37. Weer, klimaat, seismologie en ruimtevaart	HD KNMI	53.093
39. Bijdragen Infrastructuurfonds en BDU	HD FMC (bijdrage aan IF)	6.376.891
	DG Mobiliteit (BDU)	2.004.187
40. Nominaal en onvoorzien	HD FMC	10.034
41. Ondersteuning functioneren VenW	CenD/SSO	220.534
Totaal		9.085.027

*) Omdat de structuur van de begroting in 2006 is gewijzigd, hebben de begrotingsartikelen een nieuwe nummering gekregen. Dit vloeit voort uit de Rijksbegrotingsvoorschriften. Om deze reden zijn de artikelen niet genummerd van 1 tot en met 11, maar van 31 tot en met 41. Artikel 38 Inspectie Verkeer en Waterstaat is met ingang van de begroting 2008 in verband met de instelling van het agentschap van de Inspectie Verkeer en Waterstaat, komen te vervallen.

Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer

Het regionale/lokale verkeer- en vervoerbeleid is gedecentraliseerd en daarmee een verantwoordelijkheid van de decentrale overheden. De Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer (BDU) is de bijdrage van het Rijk, via artikel 39 van de VenW-begroting, aan de 12 provincies en 7 stadsregio's (de BDU-ontvangers). Deze bijdrage kan worden ingezet binnen het domein verkeer en vervoer.

De BDU kent een jaarlijkse groei tot en met 2020 van 1,1%.

Structureel kent de BDU grofweg de volgende verdeling van middelen: circa 70% wordt ingezet voor exploitatie van het regionaal OV.

de overige 30% wordt ingezet voor investeringen in infrastructuur (wegen, fietspaden, busbanen e.d.) en verkeersveiligheid.

Structuur van het Infrastructuurfonds

Het Infrastructuurfonds (IF) omvat alle aanleg-, benutting- en onderhoudsuitgaven voor hoofdwegen, vaarwegen, hoofdwatersystemen, de subsidies voor aanleg en onderhoud van hoofdtraininfra en voor aanleg van regionale/ lokale infrastructuur.

Ook uitgaven aan benuttingsmaatregelen en een eventuele vorm van betaald rijden komen ten laste van het IF. Uitgaven aan investeringen in lucht- en zeehavens worden verantwoord op HXII, evenals de onderhoudsuitgaven voor regionaal/lokaal vervoer, die onderdeel vormen van de BDU.

Productartikel	Regievoeder I	Regievoeder II	Omvang 2010 (in €*1.000)
11. Hoofdwatersystemen	DG Water (aanleg, planstudie)	DG Rijkswaterstaat (watermanagement, beheer & onderhoud)	1.008.689
12. Hoofdwegenet	DG Mobiliteit (aanleg, planstudie)	DG Rijkswaterstaat (verkeersmanagement, beheer & onderhoud)	3.032.303
13. Railwegen	DG Mobiliteit		2.435.678
14. Regionaal, lokale infra	DG Mobiliteit		231.355
15. Hoofdvaarwegennet	DG Luchtvaart en Maritiem (aanleg, planstudie)	DG Rijkswaterstaat (verkeersmanagement, beheer & onderhoud)	928.122
16. Megaprojecten niet-Verkeer en Vervoer	DG Water	DG Luchtvaart en Maritiem	658.605
17. Megaprojecten Verkeer en Vervoer	DG Mobiliteit		0
18. Overige uitgaven	DG Mobiliteit		27.103
19. Bijdragen andere begrotingen Rijk	HD FMC	HD FMC	7.936.198

Het Infrastructuurfonds kent meerdere voedingsbronnen. Voor het grootste deel wordt het gevoed uit algemene middelen (bijdrage uit HXII). Verder bestaat de voeding uit: een bijdrage van het Fonds Economische Structuurversterking (FES) (zie hieronder); bijdragen van derden, bijvoorbeeld decentrale overheden, aan MIRT projecten; en tolontvangsten.

Het Fonds Economische Structuurversterking (FES)

Het FES bestaat sinds 1994 en is ingesteld om inkomsten uit aardgasverkoop en verkoop van Staatsdeelnemingen apart te zetten en hiermee projecten te financieren die beogen de economische structuur te versterken ("ondergronds vermogen voor bovengronds vermogen"). Dit fonds wordt beheerd door de ministers van Economische Zaken en Financiën. Het FES is een verdeelfonds, de feitelijke projectuitgaven worden onderbouwd, geraamd en verantwoord op de andere begrotingshoofdstukken. Over de allocatie van FES-middelen wordt geadviseerd door de Interdepartementale Commissie Ruimtelijke Economie (ICRE).

Het FES wordt conform de vigerende FES-wet op dit moment nog gevoed vanuit twee bronnen⁸:

- Een deel van de aardgasbaten. In de huidige situatie 41,5% van de niet-belastinginkomsten die de overheid ontvangt uit de verkoop van aardgas.
- De financiële voordelen voor de overheid als gevolg van verkoop van staatsdeelnemingen. De opbrengst van een verkoop wordt niet rechtstreeks in het FES gestort. Deze opbrengst wordt gebruikt om de staatsschuld af te lossen. De hieruit voortvloeiende rentebaten worden gesaldeerd met de derving aan dividendinkomsten, en toegevoegd aan het FES.

In de vigerende FES-wet is geregeld dat bijdragen uit het FES kunnen worden toegekend voor de financiering van investeringsprojecten van nationaal belang die de economische structuur versterken, voor zover betrekking hebbend op:

1. De verkeers- en vervoersinfrastructuur met inbegrip van kosten die samenhangen met milieumaatregelen;
2. De technologie-, telecommunicatie- en kennisinfrastructuur;
3. Bodemsanering, voor zover verband houdend met de projecten genoemd onder 1;
4. De stedelijke hoofdstructuur, voor zover die samenhangt met de projecten genoemd onder 1;
5. De ecologische hoofdstructuur, voor zover een functionele relatie bestaat met projecten genoemd onder 1.

Naast het nationaal belang worden projecten getoetst op effectiviteit en efficiëntie. Indien mogelijk gebeurt dit middels een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA).

In de Tweede Kamer ligt momenteel een wijzigingsvoorstel van de FES-wet. Hierin wordt de voedingssystematiek gewijzigd en het aantal investeringsdomeinen uitgebreid. De wijziging van de voedingssystematiek heeft tot doel om de continuïteit van FES-investeringen, ook na het opdrogen van aardgasbronnen, te waarborgen. Voortaan wordt met een structurele en stabiele reeks aan FES-voeding gewerkt.

⁸ Wijziging bij introductie van de nieuwe FES-wet.

Alleen bij kabinetsformatie kan deze reeks, met een minimum van € 1,7 miljard per jaar, aangepast worden. Naast de voedingssystematiek wordt in de nieuwe FES-wet voorgesteld het aantal investeringsdomeinen van het FES uit te breiden met waterbeheer en ruimtelijke investeringen.

Sinds de oprichting van het FES is het grootste deel van de FES-middelen (ca. 70 %) bestemd voor investeringsprojecten op het terrein van verkeer en vervoer, bijvoorbeeld HSL-Zuid, Betuweroute en Bereikbaarheidsoffensief Randstad (BOR), PMR (€ 1,3 mld.), de Noordvleugel incl. Zuidas (€ 3,6 mld).

VenW heeft op dit moment t/m 2020 een bedrag van circa € 3,5 mld. in het FES tegoed. Dit bedrag is ondergebracht in de enveloppen: infra en vaarwegen (ca. € 870 mln.), OV (ca. € 480 mln.) en Water en kust (ca. € 265 mln.). Verder resteren middelen voor uitvoering van de Mobiliteitsaanpak (ca. € 600 mln.) en Nota Mobiliteit (ca. € 1,2 mld.). Na voorbereiding en besluitvorming van de projecten worden de middelen naar het infrastructuurfonds overgeboekt.

Budgettaire begrotingstechnische actualiteit

Deltafondsen

In het Aanvullend Beleidsakkoord Balkenende IV (maart 2010) staat dat een solide Deltafonds wordt ingesteld dat een voortvarende uitvoering van het Deltaprogramma mogelijk maakt te voorzien van een vaste, stabiele en substantiële voeding, met tenminste vanaf 2020 € 1 miljard jaarlijks uit het reëel constant door te trekken Infrafonds. De Deltawet is begin 2010 ingediend bij de Kamer. Na het in werking treden van de Deltawet is er een Deltafonds, een begrotingsfonds voor het Deltaprogramma. Het fonds is essentieel om de onder het Deltaprogramma vallende uitgaven te financieren en om aan de langere termijn veiligheid en waterbeschikbaarheid van Nederland te kunnen werken. Ten behoeve van het Deltaprogramma wordt het Deltafonds tot en met 2020 gevuld met de reeds nu in het Infrastructuurfonds bestemde budgetten en programma's voor waterveiligheid en zoetwatervoorziening.

De Deltawet is controversieel verklaard. Afhankelijk van het moment van behandeling van het wetsvoorstel in de Kamer en de inwerkingtreding van de wet zal in 2011 samen met de begroting 2012 een Deltafonds aan de Kamer worden gestuurd.

Verlenging planperiode IF / invulling MIRT

In de begroting 2010 is aangekondigd dat de planperiode voor het Infrastructuurfonds verlengd wordt van 2020 naar 2028. Het Kabinet-Balkenende IV heeft besloten om de invulling van het verlengde MIRT over te laten aan het nieuwe Kabinet.

Evaluatie RWS

In juni is het evaluatierapport van de baten-lastendienst RWS aan de Tweede Kamer aangeboden. Onderdeel van deze evaluatie is de sturing en bekostiging van RWS en de lering die uit de ervaringen van de afgelopen jaren getrokken kan worden.

Uit de evaluatie is naar voren gekomen dat m.n. de bekostiging van het apparaat voor de uitvoering van de aanlegprojecten (d.m.v. een opslagpercentage op de uitvoeringskosten) niet voldoende transparant is, moeilijk uitlegbaar is aan actoren buiten VenW en bovendien onvoldoende prikkels bevat tot doelmatigheid. In lijn met de aanbevelingen van de evaluatie zal het bekostigingsmodel worden aangepast, zodat de wijze van bekostiging beter inzicht geeft in de kosten en beter aansluit op de interne sturing van RWS. Dit dient bij te dragen aan vergroting van de transparantie en daarmee aan de verbetering van de sturing op doelmatigheid.

Een ander thema waar binnen de evaluatie aanbevelingen over zijn gedaan, is de optimalisatie van de investeringsmiddelen en onderhoudskosten over de gehele levenscyclus van projecten. Op dit moment stopt de financiering van aanleg en groot onderhoudprojecten zodra het werk wordt opgeleverd. Om het 'life cycle denken' te verankeren zou het juist van belang zijn om bij aanlegbeslissingen de geraamde onderhoudskosten zich ook systematisch in budgettaire consequenties voor onderhoud gaan vertalen (life cycle management - LCM). Beide elementen (bekostiging, LCM) worden verder uitgewerkt en kunnen aanleiding zijn de begrotingsstructuur te wijzigen.

Publiek Private Samenwerking (PPS)

Bij PPS-projecten die in DBFM (Design, Build, Finance & Maintain) worden uitgevoerd, wordt naast het ontwerp, de bouw en het onderhoud ook de financiering van infrastructuurprojecten aan private partijen overgedragen. De beschikbaarheid van de infrastructuur wordt hierbij 'geleased' door de overheid, waar een jaarlijkse vergoeding aan de aannemer cq. infraprovider voor wordt betaald. De vergoeding van de bouw-, onderhouds- en financieringskosten vindt gedurende de relatief lange contractduur (ca. 25 jaar of langer afhankelijk van het object) plaats en komt zo ook gelijkmatig ten laste van de overheidsfinanciën. Projecten die traditioneel in uitvoering genomen worden drukken daarentegen juist in de eerste jaren (de realisatiefase) vooral op de overheidsfinanciën.

Van PPS-projecten moeten eerst de aanleg- en onderhouds-uitgaven 'a fonds perdu' worden ingepast in de begroting. Vervolgens worden deze bedragen ingeleverd bij Financiën en wordt in plaats daarvan een structurele reeks ter dekking van de jaarlijkse beschikbaarheidsregeling toegevoegd. Deze werkwijze is vastgelegd in nationale begrotingsregel 39. Het bedrag dat wordt ingeleverd dient als reservering bij het ministerie van Financiën voor de geëgaliseerde betalingsreeks aan de aannemer cq. infraprovider. Deze latere betalingen komen zo door deze reservering niet langer ten laste van de bestaande ruimte in het IF.

Verplichtingen

In de begroting dient de budgetflexibiliteit voor begrotingsjaar t (enkeljarig) te worden weergegeven. Er wordt daarbij inzicht gegeven in het aandeel van de programma-uitgaven in de begroting dat juridisch verplicht, bestuurlijk gebonden, beleidsmatig verplicht en complementair noodzakelijk is. Doel hiervan is om de Staten-Generaal i.h.k.v. haar budgetrecht inzicht te geven in de mate waarin per beleidsartikel – los van het lopende beleid – de kasbudgetten een andere beleidsmatige aanwending zouden kunnen krijgen (via amendering). Met ingang van het jaarverslag 2009 bestaat daarnaast de verplichting om in de saldbalans de "niet uit de balans blijvende bestuurlijke verplichtingen" op te nemen. Deze (meerjarige) bestuurlijke verplichtingen ontstaan bijvoorbeeld wanneer het Rijk een bestuursovereenkomst of covenant sluit. De juridische verplichting ontstaat in die gevallen pas later wanneer de middelen daadwerkelijk worden beschikt. Het doel van deze aanvullende informatie is om de Tweede Kamer te informeren over een substantieel bedrag aan niet uit de saldbalans blijvende verplichtingen. Beide elementen vergen meerjarig inzicht in de mate van juridisch verplichte en bestuurlijk gebonden budgetten van de VenW-begroting, met name op het Infrafonds waar gewerkt wordt met langlopende investeringsprogramma's.

De begrotingscyclus

Fasen

De sturingscyclus kent drie fasen:

- 1) de voorbereiding;
- 2) de uitvoering;
- 3) de verantwoording.

Overlapping in de fasen

De voorbereiding, uitvoering en verantwoording van opeenvolgende begrotingen overlappen elkaar. In totaal beslaan de fasen ruim tweeënhalf jaar. Startpunt vormen de 'Rijksbegrotingsvoorschriften' die de minister van Financiën voor de begroting voor het jaar t aan zijn/haar collega's stuurt in oktober van het jaar t-2. De cyclus van die begroting eindigt op de derde woensdag van mei van het jaar t+1, wanneer de financiële verantwoordingen bij de

Staten-Generaal worden ingediend. Pas als de Staten-Generaal decharge hebben verleend, wat veelal voor het zomerreces gebeurt, is de cyclus formeel beëindigd.

1) Voorbereiding

Rijksbegrotingsvoorschriften

De begrotingsvoorbereiding begint met de Rijksbegrotingsvoorschriften die de minister van Financiën in oktober van het jaar t-2 verstuurt. Hierin staan de procedurele en technische uitgangspunten vermeld waarmee de vakministers in het komende kalenderjaar rekening moeten houden.

Beleidsbrief

Op 1 februari van jaar t-1 start de inhoudelijke begrotingsvoorbereiding. Nadat alle DG's hun financiële begrotingsbijdrage hebben ingediend bij de SG en hierover overleg heeft plaatsgevonden, wordt de beleidsbrief (of de beleidsarme Maartbrief) opgesteld. In de beleidsbrief geeft de minister aan welke zaken volgens hem/haar betrokken dienen te worden bij de besluitvorming in de Ministerraad over het budgettaire beleid van de komende jaren, (d.w.z. mutaties die het rijksbrede generale beeld belasten, waarbij generale 'claims' veelal de belangrijkste categorie vormen). Medio maart wordt de beleidsbrief aan de minister van Financiën gestuurd.

Begrotingsbilateraal

Op basis van de beleidsbrieven vinden vervolgens gesprekken plaats tussen de minister van Financiën en de afzonderlijke vakministers (de zogeheten 'bilateralen'). In dit gesprek wordt getracht om tot overeenstemming te komen over de standpunten. Op basis van de bilateralen doet de Minister van Financiën een voorstel voor de budgettaire inpasbaarheid van de door de vakministers ingediende claims voor nieuw beleid. Op basis van dit voorstel wordt een besluit genomen door het Kabinet.

Kaderbrief

Terwijl de ministeries hun beleidsbrieven opstellen, begint het ministerie van Financiën met de voorbereiding van de Kaderbrief. Deze wordt opgesteld aan de hand van de budgettaire en financiële doelstellingen van het Kabinet, de macro-economische ramingen (het Centraal Economisch Plan van het Centraal Planbureau) en inmiddels bekend geworden gegevens over de uitvoering van het afgelopen jaar en het lopende begrotingsjaar. In feite gaat de Kaderbrief over de uitgavenontwikkeling in de collectieve sector sinds de vorige Miljoenennota.

De minister van Financiën stuurt de Kaderbrief eind maart of begin april van het jaar t-1 aan de Ministerraad. Deze besluitvorming is hét hoofdbesluitvormingsmoment over de netto-uitgaven voor het komende jaar voor alle budgetdisciplines (rijksbegroting eng, zorg en sociale zekerheid).

De besluitvorming over de Kaderbrief levert per ministerie een begrotingstotaal op. In de zogeheten totalenbrief worden de toegestane totale uitgaven per ministerie opgeschreven. Op basis van de Kaderbrief wordt niet alleen over de begrotingsvoorbereiding (jaar t-1), maar ook over de begrotingsuitvoering (jaar t) besloten. Het onderdeel dat betrekking heeft op de uitvoering wordt verwerkt in de Voorjaarsnota en de eerste suppletore begrotingswetten.

Totstandkoming en aanbidding van de VenW Begrotingen Vanaf 30 april worden beide begrotingen opgesteld. De begrotingen worden in de vorm van wetsvoorstellen half juni en begin augustus (MR-versie) bij de minister van Financiën ingediend en vervolgens voor advies aan de Raad van State voorgelegd. Op de derde dinsdag van september worden de begrotingswetsvoorstellen en de Miljoenennota door de minister van Financiën ter behandeling aangeboden aan de Staten-Generaal. De Miljoenennota bevat – naast informatie over de toestand van de Rijksfinanciën in het lopende jaar – vooral informatie over de verwachte economische en budgettaire ontwikkeling in het komende jaar en de beleidsvoornemens in dit kader. De behandeling van de VenW-begrotingen in de Kamer is meestal pas rond november/december, eventueel voorafgegaan door een technisch begrotingsonderzoek. Hierbij worden de bewindslieden ondersteund door FMC, DBO en de DG's/IG. In december is over het algemeen een apart MIRT-overleg met de Tweede Kamer.

2) Uitvoering

De uitvoering van de begroting begint op 1 januari van het begrotingsjaar (t). De ramingen uit de begroting worden gedurende het jaar meerdere malen bijgesteld/geactualiseerd.

Budgettaire nota's

Het uitvoeringsbeeld van de totale rijksbegroting (=optelsom van de afzonderlijke begrotingen) wordt vier keer per jaar aan de Tweede Kamer gepresenteerd aan de hand van zogeheten budgettaire nota's:

- de Voorjaarsnota (uiterlijk op 1 juni in het begrotingsjaar);
- de Vermoedelijke Uitkomsten (in de Miljoenennota van het komende begrotingsjaar);
- de Najaarsnota (uiterlijk op 1 december in het begrotingsjaar);
- de Voorlopige Rekening (uiterlijk op 1 maart na het begrotingsjaar).

Suppletore wetten

Alle begrotingsmutaties die in de budgettaire nota's zijn verwerkt, worden ook opgenomen in de suppletore wetten:

- de eerste suppletore wet (samenhangend met de Voorjaarsnota);
- de tweede suppletore wet (samenhangend met de Najaarsnota);
- de slotwet.

De eerste en tweede suppletore wet kunnen zowel beleidsmatige als technische wijzigingen bevatten. De slotwet mag echter alleen technische wijzigingen bevatten. Door het aannemen van deze suppletore wetten verlenen de Staten-Generaal autorisatie aan de wijzigingen van de begroting. Op basis van de bijdrage van de DG's aan de Najaarsnota, waarin een overzicht wordt gegeven van de uitvoeringsknelpunten en voorspelde onderuitputting aan het eind van het jaar, besluiten de bewindspersonen in oktober/november welke mutaties in de tweede suppletore wet worden opgenomen.

3) Verantwoording

Jaarverslag

Uiterlijk op de derde woensdag van mei moeten de verantwoordingsstukken bij het parlement worden ingediend. Voor VenW betreft dit:

- de jaarverslagen (tegenhanger van de begrotingen) met bijbehorende accountantsrapporten;
- de slotwetten.

Procedure

In januari zijn de realisatiegegevens van het voorafgaande jaar bekend. Wanneer dat beeld stabiel is – nadat de DAD-correcties zijn doorgevoerd – wordt half januari gestart met het opstellen van de slotwetten en de jaarverslagen.

Ministers moeten hun departementale financiële verantwoording, ontwerpslotwet en samenvattende accountantsrapport, uiterlijk op 15 maart aan zowel de Algemene Rekenkamer als aan de minister van Financiën sturen. De minister van Financiën stuurt de Rekenkamer op uiterlijk 31 maart zijn uiteenzetting over het in het afgelopen jaar gevoerde financiële beheer en over de resultaten van de accountantscontrole bij het Rijk en de financiële verantwoording van het Rijk.

Op de derde woensdag van mei verstuurt de Rekenkamer haar rapporten over de departementale financiële verantwoordingen en de verklaring van goedkeuring van de financiële verantwoording van het Rijk naar de Staten-Generaal. Deze stukken gaan ook naar de betrokken ministers. Ter verlening van decharge door de Staten-Generaal stuurt de minister van Financiën op de derde woensdag van mei de departementale financiële

verantwoordingen en de financiële verantwoording van het Rijk met zijn/haar oordeel over het financieel beheer en de resultaten van de accountantscontrole bij het Rijk naar het parlement.

Deel C

Afkortingen en termen

Hieronder een lijst van afkortingen die veelvuldig worden genoemd bij de diverse VenW-onderwerpen. Het betreft niet alleen afkortingen die in het overdrachtdossier voorkomen.

Afkortingen	Termen
A	
A4 DS	A4 Delft-Schiedam (ook wel A4 MD = A4 Midden Delfland)
ABvM	Anders Betalen voor Mobiliteit
ACW	Adviescommissie Water
AD	Auditdienst (zie ook DAD)
AF/KLM	Air France/KLM
AL	Administratieve Lasten
AMvB	Algemene Maatregel van Bestuur
AMRUFRA	Amsterdam-Ruhrgebied-Frankfurt (corridor in het Europese luchtruim)
ANSP	Air Navigation Service Provider
ANWB	Koninklijke Nederlandse Toeristenbond ANWB (voorheen: Algemene Nederlandsche Wielrijders-Bond)
AO	Algemeen Overleg (TK)
ASP	Alcoholslotprogramma
ATM	Air Traffic Management
AVV	Adviesdienst Verkeer en Vervoer
AWACS	Airborne Warning And Control System
AZ	Ministerie van Algemene Zaken

Afkortingen	Termen
B	
BARIN	Board of Airline Representatives In the Netherlands
BBGP	Basismodel Beheersing Grote Projecten
BCT	Boordcomputer Taxi
BDU	Brede Doeluitkering
BES-eilanden	Bonaire, St. Eustatius en Saba
BIBOB	Wet Bevordering Integriteitsbeoordelingen Openbaar bestuur
BLS	Batenlastenstelsel
BLS	Besluit Locatiegebonden Subsidies
BN	Bouwend Nederland
B&O	Beheer en Onderhoud
BO	Bestuurlijk overleg
BOVAG	Bond van Auto(mobiel)handelaren en Garagehouders
BP	Bewindspersoon
BP2000	Besluit Personenvervoer 2000
BPM	Belasting van personenauto's en motorrijwielen (aanschafbelasting)
BRIC-landen	Brazilië, Rusland, India en China
BRU	Bestuursregio Utrecht
BRS	Bestuurlijke Regie Schiphol
BSR	Bestuursraad
B(T)R	Betuwerroute
BuZa/BZ	Ministerie van Buitenlandse Zaken
BZK	Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
C	
CAW	Commissie van Advies inzake de waterstaatswetgeving
CBR	Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen
CBS	Centraal Bureau voor de Statistiek
CCR	Centrale Commissie voor de Rijnvaart
CEKI	Commissie voor Economie, Kennis en Innovatie
CEP	Centraal Economisch Plan (van het CPB)
CDA	Continuous Descent Approaches (glijvluchten)
CDL	Commissie voor Duurzame Leefomgeving
CEC	Centraal Economische Commissie
CEMT	Conférence Européenne des Ministres de Transport

Afkortingen	Termen
CenD	Centrale Diensten (o.a. DBO, DCO, HDJZ, FMC)
CHW	Crisis- en Herstelwet
CLSK	Commando der Luchtstrijdkrachten
CHW	Crisis- en Herstelwet
CLSK	Commando der Luchtstrijdkrachten
CoCo	Coördinatiecommissie voor Europese Integratie- en Associatieproblemen
CoCoHan	Idem (Hoog Ambtelijk Niveau)
Coreper	Comité des représentants permanents (Permanente Vertegenwoordigers)
CoRIA	Coördinatiecommissie voor Internationale Aangelegenheden
CPB	Centraal Planbureau
CPM	Centrum voor Projectmanagement (onderdeel RWS)
CPP	Centrum Publieksparticipatie
CROS	Commissie regionaal overleg luchthaven Schiphol
CSI	Container Security Initiative
CLSK	Commando Luchtstrijdkrachten
D	
DAD	Departementale Auditdienst (zie ook AD)
DB	Deutsche Bahn
DBC	Denied Boarding Compensation
DBFM	Design Build Finance en Maintain
DBO	Directie Bestuursondersteuning
DCO	Directie Communicatie
DCC	Departementaal Coördinatiecentrum Crisisbeheersing
DEF	Ministerie van Defensie
DEGAS	Dutch Expert Group Aviation Safety (Adviescollege Burgerluchtvaartveiligheid)
Deltares	Instituut op het terrein van waterbeheer en bouwen in deltagebieden
DF	Deltafonds
DG	Directoraat-Generaal of Directeur-Generaal
DGMo	Directoraat-Generaal voor Mobiliteit
DGLM	Directoraat-Generaal voor Luchtvaart en Maritieme Zaken
DG RWS	Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat
DGW	Directoraat Generaal Water
DIS	Directie Internationale Strategie
DO	Decentrale Overheid
DOR	Departementale Ondernemingsraad
DP	Deltaprogramma

Afkortingen	Termen
DVM	Dynamisch verkeersmanagement
DVS	Dienst Verkeer en Scheepvaart (Rijkswaterstaat)
E	
EASA	European Aviation Safety Agency (Europees agentschap voor de Veiligheid van de luchtvaart)
EBRD	European Bank for Reconstruction and Development
EC	Europese Commissie
EEZ	Exclusieve economische zone
EHS	Ecologische Hoofdstructuur
EK	Eerste Kamer
EMS	Europese Kaderrichtlijn Mariene Strategie
EP	Europees Parlement
ERA	European Railway Agency
ESA	European Space Agency (Europese ruimtevaartorganisatie)
EU	Europese Unie
EUMETSAT	European Organisation for the Exploitation of Meteorological Satellites
EUROCONTROL	European Organisation for the safety of Air Navigation
EV	Externe Veiligheid
EVO	Eigen Verladere Organisatie
EZ	Ministerie van Economische Zaken
F	
FA	Financiële Audit
FAA	Federal Aviation Administration (Amerikaanse luchtvaartautoriteit)
FAB(EC)	Functional Airspace Block (Europe Central)
FENS	Fonds eenmalige gelden NS
FES	Fonds Economische Structuurversterking
FMC	hoofddirectie Financiën Management en Control
FIN	Ministerie van Financiën
G	
Galileo	Europese tegenhanger van GPS (voor civiele doeleinden)
GcL	Geschillencommissie Luchtvaart
GHR	Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam (zie ook HbR)
GIS	Geluidsisolatie Schiphol
GPS	Global Positioning System
GR	Groepsgebonden risico
GTI	Groot Technologisch Instituut

Afkortingen	Termen
GVB(A)	Gemeentelijk Vervoerbedrijf (Amsterdam)
GVU	Gemeentelijk Vervoerbedrijf Utrecht
H	
HbR	Havenbedrijf Rotterdam (zie ook GHR)
HDJZ	hoofddirectie Juridische Zaken
HID	Hoofdingenieur-Directeur
HK	Hoofdkantoor Rijkswaterstaat
HLG	High Level Group
HM	Hare Majesteit
HOV	Hoogwaardig Openbaar Vervoer
HRM	Human Resources Management
HRN	Hoofdrailnet
HSA	High Speed Alliance
HSL	Hoge Snelheidslijn
HST	Hoge Snelheidstrein
HTAS	High Tech Automotive Systems
HTM	Haagsche Tramweg-Maatschappij (OV-bedrijf Haaglanden)
HWBP	Hoogwaterbeschermingsprogramma
HWN	Hoofdwegennet
HXII	Hoofdstuk 12 begroting VenW
I	
IA	Interne Audit
IBO	Interdepartementaal Beleidsonderzoek
IATA	International Air Transport Association
ICAO	International Civil Aviation Organisation
ICCW	Interdepartementale Commissie voor Constitutionele zaken en Wetgevingsbeleid
ICRE	Interdepartementale Commissie voor de Ruimtelijke Economie
ICT	Informatie- en communicatietechnologie
ICV	Interdepartementale Commissie voor Veiligheid
IF	Infrastructuurfonds
ILG	Investeringsbudget Landelijk Gebied
IMO	International Maritime Organization
IPPC	Intergovernmental Panel on Climate Change (onderdeel van de VN)
IPO	Interprovinciaal Overleg
IS	Internationale Samenwerking

Afkortingen	Termen
ISV	Investeringsbudget Stedelijk Vernieuwing
ITS	Intelligente Transportsystemen
IVW	Inspectie Verkeer & Waterstaat
J	
JAA	Joint Aviation Authorities
J&G	Ministerie van Jeugd & Gezin
JUS	Ministerie van Justitie
K	
KAN	Knooppunt Arnhem Nijmegen
KB	Koninklijk Besluit
KBA	Kosten-Batenanalyse (financieel-economische kosten en baten)
KBG	Klankborggroep
KGT	Project kanaal Gent – Terneuzen
KiM	Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid
KKBA	Kengetallen kosten-batenanalyse (vereenvoudigde vorm van een KBA)
KLPD	Korps Landelijke Politiediensten
KNMI	Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut
KNMV	Koninklijke Nederlandse Motorrijders Vereniging
KpVV	Kennisplatform Verkeer en Vervoer
KRM	Kaderrichtlijn Mariene Strategie
KRW	Kaderrichtlijn Water
KT	Korte termijn
L	
LCC	Low Cost Carrier
LCM	Life Cycle Management
LIB	Luchthavenindelingbesluit (regelt de toegestane bebouwing rond luchthaven)
LMS	Landelijk Model Systeem (model voor vervoersprognoses)
LNV	Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit
Locov	Landelijk overleg consumentenbelangen openbaar vervoer
LT	Lange termijn
LVNL	Luchtverkeersleiding Nederland
LVB	Luchthavenverkeersbesluit (regelt het gebruik van de luchthaven)

Afkortingen	Termen
M	
M	Minister
MA	Mobiliteitsaanpak
MAA	Maastricht Aachen Airport
MARIN	Maritiem Research Instituut Nederland
Marpol	International Convention for the Prevention of Pollution from ships
MER	Milieu-effect rapportage
MEV	Macro-Economische Verkenningen (van het CPB)
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
MKBA	Maatschappelijke kosten-baten analyse (betreft maatschappelijke baten in de afweging zoals veiligheid, leefbaarheid)
MLA	Militaire Luchtvaart Autoriteit
MoU	Memorandum of Understanding
MP	Minister-President
MR	Ministerraad
MRB	Motorrijtuigenbelasting
MRK	Ministerraad voor het Koninkrijk (ook wel Rijksministerraad)
MT	Management team
MTC	Maritime Transport Committee
MTR	Midterm Review
MUAC	Maastricht Upper Area Control
MV-2	Maasvlakte - 2
MvT	Memorie van Toelichting
N	
NA	Nederlandse Antillen
NCC	Nationaal Crisiscentrum
NCTb	Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding
NDW	National Data Warehouse
NGO	Non-gouvernementele organisatie
NHR	Nationale Havenraad
NIMBY	Not in my backyard
NIWO	(Stichting) Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie
NJN	Najaarsnota
NLR	Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium
NMa	Nederlandse Mededingingsautoriteit
NMB	Nationaal Mobiliteitsberaad

Afkortingen	Termen
NMCA	Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse
NO	Nota overleg (TK)
NOBO's	Notified body's
NOMO	Nota Mobiliteit
NORU	Nota Ruimte
NRW	Nordrhein-Westfalen
NS	Nederlandse Spoorwegen
NSL	Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit
NVL	Noordvleugel
NVLS	NV Luchthaven Schiphol
NvT	Nota van Toelichting
NWO	Nationaal Wateroverleg
NWO	Nederlandse organisatie voor Wetenschappelijk Onderzoek
NWP	Nationaal Waterplan
O	
OCW	Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen
OEI	Overzicht Effecten Infrastructuur
OESO	Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling
OGV	Overlegorgaan goederenvervoer
OM	Openbaar Ministerie
OPV	Overlegorgaan Personenvervoer
OS	Ontwikkelingssamenwerking
OSPAR	Oslo and Paris Commission (ter bescherming van de Noord-Atlantische Oceaan)
OTB	Ontwerp-tracébesluit
OV	Openbaar Vervoer
OVC	OV-chipkaart
OvV	Onderzoeksraad voor Veiligheid
OVW	Overlegorganen Verkeer en Waterstaat (o.a. OWN, OGV, OPV, Locov)
OWN	Overlegorgaan Water en Noordzee
OWN	Onderliggend wegennet
P	
PA	Politiek Assistent
PAS	Programmatische Aanpak Stikstof
PBL	Planbureau voor de Leefomgeving
PHS	Programma Hoogfrequent Spoor
PKB	Planologische Kernbeslissing

Afkortingen	Termen
PMR	Project Mainportontwikkeling Rotterdam
PPS/PPP	Publiek-Private Samenwerking/Public Private Partnership
PPSA	Particularly Sensitive Sea Area
PR	Plaatsgebonden risico
Progis	Projectorganisatie Geluidsisolatie Schiphol
Prorail	ZBO voor aanleg, onderhoud, beheer en veiligheid van het spoorwegnet
PSC	Port State Control
PSO	Public Service Obligations (verordening)
PV	Permanente Vertegenwoordiging
PVVP	Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan
R	
RAAM	Rijksbesluiten Amsterdam–Almere–Markermeer
RAI Vereniging	Nederlandse Vereniging de Rijwiel- en Automobiel-Industrie
RBML	Wet Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens
RDW	Rijksdienst voor het wegverkeer
Rfv	Raad voor de Financiële verhoudingen
RGP	Regeling Grote Projecten
RET	Rotterdamse Elektrische Tram (OV-bedrijf Rotterdam)
RIKZ	Rijksinstituut voor Kust en Zee
RIT	RailInfraTrust
RIZA	Rijksinstituut voor Integraal Zoetwaterbeheer en Afvalwaterbehandeling
RMR	Rijksministerraad (nu Ministerraad voor het Koninkrijk)
RNVGS	Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen
RO	Ruimtelijke Ordening
ROVER	Vereniging Reizigers Openbaar Vervoer
RB	Raad voor Bestuur (onderraad MR)
RDL	Raad voor Duurzame Leefomgeving (onderraad MR)
RDW	Dienst Wegverkeer
REKI	Raad voor Economie, Kennis en Innovatie (onderraad MR)
RIEZ	Raad voor Internationale en Europese Zaken (onderraad MR)
RKR	Raad voor Koninkrijksrelaties (onderraad MR en/of MRK)
RSS	Raad voor Sociale Samenhang (onderraad MR)
RU	Randstad Urgent
RvC	Raad van Commissarissen
RVR	Raad voor Veiligheid en Rechtsorde (onderraad MR)
RvdR	Ruimte voor de Rivier

Afkortingen	Termen
RvS	Raad van State
RvT	Raad van Toezicht
RVVP	Regionaal Verkeers- en Vervoersplan
RvVW	Raad voor verkeer en Waterstaat
RWS	Rijkswaterstaat
RWT	Rechtspersoon met wettelijke taak
RZWO	Raad voor Zorg, Welzijn en Onderwijs
S	
SAA	Schiphol-Amsterdam-Almere (wegcorridor)
SAAL	Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad (spoorcorridor)
SACN	Stichting Airport Coördination Netherlands
SBE	Stichting Bureau Examens Beroepsvervoer
SBR	Studiegroep begrotingsruimte
SEP	Stichting Examens Personenvervoer
SES	Single European Sky
SESAR	Single European Sky Air Traffic Management Research
SFGL	Stichting Financiering Geschillencommissie Luchtvaart
SG	Secretaris-Generaal
SG	Staten-Generaal
SGBP	Stroomgebiedbeheerplan
SGC	Stichting Geschillencommissies voor Consumentenzaken
SIEV	Stichting Inschrijving Eigen Vervoer
SKI	Directie Strategie, Kennis en Innovatie
SKVV	Samenwerkende Kaderwetgebieden Verkeer en Vervoer
SLA	Service Level Agreement
SNIP	Spelregels voor natte infrastructuurprojecten
SNM	Stichting Natuur & Milieu
SO	Schriftelijk Overleg (SO)
SRA	Stadsregio Amsterdam
SRR	Stadsregio Rotterdam
SSO	Shared Services Organisatie
S(tas)	Staatssecretaris
SWOV	Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid
SWUNG	Wet Samen Werken in de Uitvoering van Nieuw Geluidbeleid
S&Z	Schoon & Zuinig
SZW	Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid

Afkortingen	Termen
T	
TAW	Technische adviescommissie voor de Waterkeringen
TB	Tracébesluit
TCI	Tijdelijke Commissie Infrastructuur (Commissie Duivesteijn)
TEN	Trans-Europese Netwerken
TK	Tweede Kamer
TLN	Transport en Logistiek Nederland
TMG	TopManagementGroup
TNO	Nederlandse Organisatie voor toegepast-natuurwetenschappelijk onderzoek
TR	Transportraad
TTI	Tunneltechnische installaties
TUD	Technische Universiteit Delft
TW	Tracéwet
U	
UvW	Unie van Waterschappen
V	
VAMEX	Stichting Vaarbewijs- en Marifoonexamens
VAO	Verslag Algemeen Overleg (TK)
VBTB	Van Beleidsbegroting tot Beleidsverantwoording
VC	Vaste Commissie (TK)
VenW	Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Verkeersraad	Vakattaché voor VenW op een ambassade
VJN	Voorjaarsnota
VLG	Regeling vervoer over land van gevaarlijke stoffen
VN	Verenigde Naties
VNG	Vereniging Nederlandse Gemeenten
VPT	Programma Veilige Publieke Taak
VROM	Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer
VSO	Verslag Schriftelijk Overleg (TK)
Vtb	Vliegtuigbeweging
VVBI	Versnelling en Verbetering Besluitvorming Infrastructuur
VVN	Veilig Verkeer Nederland
VWS	Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport

Afkortingen	Termen
W	
WAB	Wegaanpassingsbesluit
WB	Wereldbank
Wbp	Wet bescherming persoonsgegevens
WD	Waterdienst (Rijkswaterstaat)
WGO	Wetgevingsoverleg (TK)
WGS	Wet Gevaarlijke Stoffen
Wm	Wet milieubeheer
WOB	Wet Openbaarheid van Bestuur
WP2000	Wet personenvervoer 2000
WTI	Wettelijke Toetsinstrumentarium
WTO	World Trade Organization
WVS	Wet voorkoming verontreiniging door schepen
Wvw	Wegenverkeerswet
Ww	Waterwet
WWF	Wereld Water Forum
WWI	Ministerie van Wonen, Wijken & Integratie
Z	
ZBO	Zelfstandig bestuursorgaan
ZSM	Zichtbaar, Slim, Meetbaar (benuttingsmaatregelen op de weg)
ZVL	Zuidvleugel
ZZL	Zuiderzeelijn

Dit is een uitgave van het

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag
www.rijksoverheid.nl

Oktober 2010