

# **OVERDRACHTSDOSSIER**

**Ministerie van Verkeer en Waterstaat**

**Behorend bij protocol van overdracht  
getekend op 22 februari 2007**

# INHOUDSOPGAVE

<b>INLEIDING .....</b>	<b>4</b>
<b>DEEL A BELEIDSPRIORITEITEN .....</b>	<b>5</b>
INLEIDING .....	5
BELEIDSPRIORITEITEN .....	6
1. IMPLEMENTATIE EN UITVOERING NOTA MOBILITEIT .....	8
2. VERNIEUWD MIT EN VERVOLG NETWERKANALYSES: NAAR EEN NETWERKAANPAK .....	10
3. ANDERS BETALEN VOOR MOBILITEIT .....	11
4. PROGRAMMA OV .....	13
5. AANSTURING NS-PRORAIL .....	17
6. ZSM/ZICHTBAAR, SLIM EN MEETBAAR .....	19
7. PROGRAMMA FILEVERMINDERING .....	21
8. DYNAMISCH VERKEERSMANAGEMENT .....	23
9. MOBILITEITSMANAGEMENT .....	25
10. PROGRAMMA NOORDVLEUGEL .....	26
11. SCHIPHOLBELEID .....	27
12. ZUIDERZEELIJN .....	29
13. HSL/HSA .....	31
14. BETUWEROUTE .....	33
15. PROJECT MAINPORTONTWIKKELING ROTTERDAM .....	35
16. LEEFKWALITEIT .....	37
17. VERKEERSVEILIGHEID .....	39
18. VERVOER GEVAARLIJKE STOFFEN .....	41
19. SPOORVEILIGHEID .....	43
20. BEHEER EN ONDERHOUD WEGEN, VAARWEGEN, WATERSYSTEMEN EN SPOOR .....	44
20a. <i>Beheer en onderhoud wegen</i> .....	44
20b. <i>Beheer en onderhoud vaarwegen</i> .....	45
20c. <i>Beheer en onderhoud watersystemen</i> .....	46
20d. <i>Beheer en onderhoud spoor</i> .....	46
21. HOOGWATERBESCHERMINGSPROGRAMMA .....	48
22. VERKENNING WATERVEILIGHEID 21 <sup>E</sup> EEUW .....	49
23. RUIMTE VOOR DE RIVIER .....	50
24. KADERRICHTLIJN WATER/WATERBELEID 21 <sup>E</sup> EEUW .....	52
25. WATERWET .....	54
26. MODERNISERING WATERSCHAPSBESTEL .....	55
27. MINDER REGELS EN LASTEN EN EEN BETERE DIENSTVERLENING .....	56
28. PROGRAMMA EENDUIDIG TOEZICHT .....	58
29. KENNIS EN INNOVATIE VENW .....	60
30. PROCEDURES AANLEG INFRASTRUCTUUR .....	61
31. CENTRUM VOOR PROJECTMANAGEMENT .....	62
32. KENNISPOOL PPS .....	63
<b>DEEL B ORGANISATIE .....</b>	<b>64</b>
ALGEMEEN .....	64
<i>VenW-missie en kerntaken</i> .....	64
<i>Sturingsmodel</i> .....	64
<i>ZBO's en organisaties met een wettelijke taak (RWT)</i> .....	65
<i>Adviesorganen</i> .....	67
<i>Andere VenW-organisaties en -instellingen</i> .....	70
INFORMATIE PER DIENST .....	72
<i>Directoraat Generaal Personenvervoer (DGP)</i> .....	72
<i>Directoraat Generaal Transport en Luchtvaart (DGTL)</i> .....	74

<i>Directoraat Generaal Water (DGW)</i> .....	76
<i>Agentschap Rijkswaterstaat (RWS)</i> .....	79
<i>Agentschap Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW)</i> .....	81
<i>Koninklijk Meteorologisch Instituut (KNMI)</i> .....	83
<i>Centrale Diensten</i> .....	84
<b>Directie Algemeen Beleidsadvies (DAB)</b> .....	84
<b>Directie Communicatie (DCO)</b> .....	86
<b>Financiën Management &amp; Control (FMC)</b> .....	89
<b>Directie Internationale Zaken (DIZ)</b> .....	91
<b>Hoofddirectie Juridische Zaken (HDJZ)</b> .....	94
<b>Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)</b> .....	96
<b>Projectdirectie Kennis en Innovatie</b> .....	97
<b>Shared Service Organisatie (SSO)</b> .....	98
<i>Departementaal Coördinatiecentrum Crisisbeheersing Verkeer en Waterstaat (DCC-VenW)</i> .....	99
<i>Departementale Auditdienst (DAD)</i> .....	100
<b>DEEL C BEGROTING</b> .....	<b>101</b>
ALGEMEEN .....	101
OMVANG & SAMENSTELLING HXII .....	102
OMVANG & SAMENSTELLING INFRASTRUCTUURFONDS .....	102
DE BEGROTINGSCYCLUS .....	104
<b>DEEL D AFKORTINGEN</b> .....	<b>107</b>

# 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 belangrijkste dossiers die spelen op het terrein van VenW en anderzijds te schetsen waar de organisatie in hoofdlijnen voor staat.

Naast dit overdrachtdossier is er ook een introductieprogramma voorbereid. Dat stelt u in de gelegenheid de VenW-organisatie te leren kennen en dieper op de dossiers in te gaan.

## **Leeswijzer**

In het overdrachtdossier zijn allereerst (onderdeel A) de belangrijkste dossiers opgenomen. Na een korte verklaring waarom tot deze keuze gekomen is, wordt voor 33 dossiers volgens een vast stramien specifiek ingegaan op: doel, stand van zaken, korte en/of lange termijn activiteiten en de (laatste) communicatie met de Tweede en/of Eerste Kamer.

In onderdeel B wordt een toelichting gegeven op de organisatie. Naast een beschrijving van de VenW organisatie in het algemeen, gaat het ook specifiek in op de dienstonderdelen van VenW, inclusief de centrale (staf)diensten.

Onderdeel C beschrijft het begrotingsproces en gaat ook kort in op de vigerende begroting.

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

# Deel A Beleidsprioriteiten

## Inleiding

Dit deel A van het overdrachtdossier geeft een actueel overzicht van de belangrijkste beleidsdossiers op het gebied van mobiliteit en water. Twee beleidsontwikkelingen uit de afgelopen jaren vormen samen de context van die dossiers: de Nota Mobiliteit en het Waterbeleid voor de 21<sup>e</sup> eeuw. Daarnaast is de ontwikkeling naar een andere manier van werken relevant.

### 1. Nota Mobiliteit

Met de definitieve parlementaire goedkeuring van de PKB Nota Mobiliteit (februari 2006) ligt er een actuele beleidsvisie op mobiliteit tot 2020. De drieslag benutten, bouwen en beprijzen speelt in de Nota Mobiliteit een centrale rol, net als het motto 'decentraal wat kan, centraal wat moet'. Onder deze visie ligt een investeringsprogramma van ongeveer 80 mld. euro. Twee van de belangrijkste doelstellingen zijn dat de files in 2020 terug zijn op het niveau van begin jaren negentig (een reductie van 40 % ten opzichte van het peiljaar 2000) en dat 95 % van de reizigers in 2020 een voorspelbare reistijd heeft.

Vanuit de veronderstelling dat mobiliteit een voorwaarde is voor economische groei, zijn in de Nota Mobiliteit duidelijke prioriteiten gesteld. Zo krijgen de belangrijkste economische centra binnen en buiten de Randstad en de drukste verbindingen in het openbaar vervoer voorrang in het beleid. Binnen de randvoorwaarden voor 'schoon', 'stil' en 'veilig' is het beleid gericht op sterke mainports (Rotterdam en Schiphol), een goede stedelijke bereikbaarheid en betrouwbare, voorspelbare reistijden. Voor het eerst is in de Nota Mobiliteit ook de principiële keuze gemaakt voor 'Anders betalen voor mobiliteit', wat in 2012 moet leiden tot de invoering van een kilometerprijs in Nederland.

Kenmerkend voor de Nota Mobiliteit is het ketendenken: mensen reizen niet van oprit naar afrit of van station tot station, maar van deur tot deur. En daar moet het beleid dus bij aansluiten. De eerste stap hierin zijn de netwerkanalyses waarin op regionale schaal in kaart is gebracht welke mobiliteitsproblemen er nu zijn, hoe de verschillende modaliteiten zich tot elkaar verhouden en welke maatregelen nodig zijn. Een ontwikkeling die hierop aansluit, is de interdepartementale samenwerking binnen vier grote ruimtelijk-economische programma's, gericht op samenhangende besluitvorming. De minister van VenW is programmaminister voor de Noordvleugel. In dat programma staat met name de verbinding Schiphol-Amsterdam-Almere (A6-A9) in het middelpunt van de belangstelling. De andere drie programma's omvatten de Zuidvleugel, het Groene Hart en Zuid-Oost Nederland.

Naast het langeretermijnbeleid uit de Nota Mobiliteit lopen er korte termijn programma's om de files aan te pakken. Op de eerste plaats is dat het wegaanpassingsprogramma ZSM (ZSM staat voor het project zichtbaar, slim, meetbaar) dat bijvoorbeeld door de aanleg van spitsstroken op korte termijn de filedruk ter plaatse met minimaal 30% moet verlichten, daar waar ZSM-projecten worden uitgevoerd, bijvoorbeeld aanleg van spitsstroken. Omdat de problematiek rond de normen voor luchtkwaliteit de aanleg daarvan vertraagde, is besloten om ook te beginnen met *quick wins* waarvoor geen infrastructurele ingrepen nodig zijn. Daarvoor is begin 2006 het Programma Filevermindering gestart). Daarnaast stonden de afgelopen jaren in het teken van het wegwerken van achterstallig onderhoud. Rond het aantreden van het kabinet Balkenende II was namelijk geconstateerd dat er zowel op de weg, het spoor als het water sprake was van achterstallig onderhoud. Aan het inlopen daarvan is toen hoge prioriteit toegekend, ook in financiële zin. Het meest zichtbaar voor de samenleving is het programma voor het Groot Onderhoud aan de weg, waarin het zoveel mogelijk voorkomen van extra overlast voor de weggebruiker een cruciaal aspect is.

### 2. Waterbeleid 21<sup>e</sup> eeuw

De laatste jaren is de discussie over de toekomst van het waterveiligheidsbeleid actueler dan ooit (denk bijvoorbeeld aan de gevolgen van de orkaan Katrina en klimaatverandering). De huidige veiligheidsnormen

dateren van na de Watersnoodramp van 1953. Sindsdien is de bevolking enorm gegroeid en is het land achter de dijken flink in waarde toegenomen.

Met de Nota waterbeleid in de 21<sup>e</sup> eeuw (2000) is een omslag in het denken gemaakt over het waterbeleid. Veilige waterkeringen blijven cruciaal, maar waar het kan moet het water meer ruimte krijgen. Die gedachte is geland in uitvoeringsprogramma's voor het regionale watersysteem (Nationaal Bestuursakkoord Water) en het hoofdwatersysteem (Maaswerken, PKB Ruimte voor de Rivier). Een ontwikkeling die de komende tijd veel aandacht vraagt, is de koppeling van hoogwaterproblematiek met waterkwaliteitsdoelstellingen, zoals vastgelegd in de Europese Kaderrichtlijn Water.

Het huidige systeem van vijfjaarlijkse toetsing van primaire waterkeringen laat elke keer een nieuwe behoefte zien aan investeringen. Bovendien komen de gevolgen van de klimaatverandering steeds nadrukkelijker in beeld. In deze ontwikkelingen heeft VenW aanleiding gezien om een brede discussie (Waterveiligheid 21<sup>e</sup> eeuw) te starten over nut en noodzaak van een nieuwe normering waarin – behalve naar preventie – ook gekeken wordt naar de gevolgen van een overstroming, de risicoverdeling en de organisatie van de rampenbestrijding.

#### *4. Anders werken – Veranderopgave VenW*

Dwars door deze inhoudelijke beleidskaders heen speelt het streven van VenW om anders te werken. Tegen de achtergrond van de Parlementaire Enquête Bouwnijverheid (2002) en de Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten (2003-2004) wil VenW minder project- en infrastructuurgericht werken en meer als een bestuursdepartement, dat alle beleidsinstrumenten benut om doelen te bereiken. VenW wil een departement zijn dat luistert naar de buitenwereld, gericht is op samenwerking en problemen integraal benadert. Het netwerkdenken in het mobiliteitsbeleid is daar een uitdrukking van, maar bijvoorbeeld ook de bundeling van oude wetten in één nieuwe Waterwet (méér transparantie, consistentie en duidelijkheid), de evaluatie van het Schipholbeleid (actieve inbreng omwonenden) en de inzet op minder regels en verlaging van de administratieve lastendruk. De nieuwe manier van werken heeft vooral betrekking op Rijkswaterstaat. Ondersteund door allerlei organisatorische veranderingen (agentschap) en professionaliseringstrajecten werkt RWS sinds 1 januari 2007 volgens het principe 'de markt tenzij'. De Inspectie VenW is vanaf 1 januari 2007 ook een agentschap en werkt onder het motto 'minder last, meer effect' toe naar modernisering van de toezichtfunctie.

## **Beleidsprioriteiten**

In deze paragraaf wordt, in het verlengde van het voorgaande, een overzicht gegeven van de belangrijkste dossiers die spelen op het terrein van Verkeer en Waterstaat. Deze dossiers zullen nader worden toegelicht tijdens de kennismakingsronde langs de diensten, kort na uw aantreden. Geclusterd, overeenkomstig de structuur van de beleidsagenda 2007, gaat het daarbij om de volgende dossiers:

### **Nota Mobiliteit**

- 1) Implementatie en Uitvoering Nota Mobiliteit
- 2) Vernieuwd MIT en vervolg netwerkanalyses: naar een netwerkaanpak
- 3) Anders betalen voor Mobiliteit
- 4) Programma OV
- 5) Aansturing NS-ProRail
- 6) ZSM/Zichtbaar slim en meetbaar
- 7) Programma filevermindering
- 8) Dynamisch verkeersmanagement
- 9) Mobiliteitsmanagement

### **Projecten**

- 10) Programma Noordvleugel
- 11) Schipholbeleid
- 12) Zuiderzeelijn
- 13) HSL/HSA

- 14) Betuweroute
- 15) Project Mainport Rotterdam

#### **Voorwaardescheppend**

- 16) Leefkwaliteit
- 17) Verkeersveiligheid
- 18) Vervoer gevaarlijke stoffen
- 19) Spoorveiligheid

#### **Beheer en onderhoud wegen, vaarwegen, watersystemen en spoor**

- 20a) Beheer en onderhoud wegen
- 20b) Beheer en onderhoud vaarwegen
- 20c) Beheer en onderhoud watersystemen
- 20d) Beheer en onderhoud spoor

#### **Waterbeleid**

- 21) Hoogwaterbeschermingsprogramma
- 22) Verkenning waterveiligheid 21<sup>e</sup> eeuw
- 23) Ruimte voor de Rivier
- 24) Kaderrichtlijn Water/Waterbeleid 21<sup>e</sup> eeuw
- 25) Waterwet
- 26) Modernisering waterschapsbestel

#### **Anders werken - Veranderopgave VenW**

- 27) Minder regels en lasten en een betere dienstverlening
- 28) Programma Eenduidig Toezicht
- 29) Kennis- en Innovatie VenW
- 30) Procedures aanleg infrastructuur
- 31) Centrum voor Projectmanagement
- 32) Kennispool PPS

# 1. Implementatie en Uitvoering Nota Mobiliteit

## Kern dossier: de VenW-visie op mobiliteit tot 2020

### *Doelstelling/korte omschrijving*

- De Nota Mobiliteit biedt het beleidskader voor het brede verkeer- en vervoerbeleid tot 2020.
- Het is een nationaal kader dat is afgestemd in het maandelijkse overleg met de decentrale overheden, te weten het Nationaal Mobiliteitsberaad (NMB)
- Het uitvoeringsprogramma bij de Nota bestaat uit: het MIT en de Uitvoeringsagenda Nota Mobiliteit. Het MIT is het investeringsprogramma en de Uitvoeringsagenda is de beleidsagenda voor de eerste twee tot vier jaar, die elke twee jaar wordt geactualiseerd en wordt afgestemd op de Uitvoeringsagenda Nota Ruimte

Doel van de Nota Mobiliteit is met behulp van horizontale (over de verschillende beleidssectoren) en verticale (over de verschillende overheidslagen) beleidsafstemming realiseren van een betrouwbare en voorspelbare bereikbaarheid binnen kaders voor veiligheid en milieu/leefbaarheid en binnen financiële kaders<sup>1</sup>.

### *Stand van zaken*

- De Nota Mobiliteit is op 21 februari 2006 in werking getreden;
  - Een interbestuurlijk aanjaagteam is in februari 2006 aan het werk gegaan met de organisatie van implementatieactiviteiten en ondersteuning op maat van provincies en stadsregio's;
  - De eerste monitorrapportage is in mei 2006 naar de Tweede Kamer gestuurd.
- Provincies en stadsregio's zijn bezig met het actualiseren van hun provinciale en regionale plannen.

### *Korte- en/of langetermijnactiviteiten*

- Afspraken over bijstelling van de doelen en maatregelen worden steeds gemaakt in het NMB op basis van voortgangsrapportages. Zo is afgelopen jaar de doelstelling voor het reduceren van het aantal verkeersslachtoffers in overleg met de NMB-partners aangescherpt van maximaal 900 in 2010 tot maximaal 780 in 2010. Dit op basis van gunstige cijfers in 2004 en 2005;
- Vóór 21 augustus 2007 moeten provincies en stadsregio's de essentiële onderdelen uit de Nota Mobiliteit in hun provinciale en regionale verkeer- en vervoerplannen hebben verwerkt (dit is een voorschrift uit de Planwet). De belangrijkste thema's waarop actualisering nodig is, zijn: gebiedsgerichte benadering van deur tot deur, eigen kracht OV benutten, anders betalen voor mobiliteit, slim goederenvervoer, aanpak luchtkwaliteit, verleiden tot een bewuste mobiliteitskeuze en verkeersveiligheid;
- In mei 2007 en mei 2008: verzenden van een rapportage van de Nationale Mobiliteitsmonitor naar de Tweede Kamer. Dit is een gezamenlijke monitor van Rijk en decentrale overheden waarin de effecten van het beleid zichtbaar moeten worden gemaakt. Op de thema's bereikbaarheid van deur tot deur, OV- en fietsbeleid wordt de monitor aangevuld;
- In september 2007: informeren Tweede Kamer over de voortgang van de implementatie en uitvoering van de Nota Mobiliteit en de bijbehorende Uitvoeringsagenda. Inmiddels is 80% van de acties die hierin zijn aangekondigd al afgerond. Een groot deel van de rest zal medio 2007 zijn afgerond. Vier van de twaalf provincies hebben hun PVVP al geactualiseerd op basis van de Nota Mobiliteit en twee van de zeven stadsregio's hun RVVP. Duidelijk is dat een meer samenhangende en doelgerichte aanpak goed van de grond komt. Goederenvervoer, OV en milieu-onderwerpen komen wel hoger op de decentrale agenda's maar komen nog slechts summier uit de verf. Een aantal provincies stellen het geactualiseerde PVVP of de geactualiseerde beleidsagenda pas na de Statenverkiezingen vast. Bij de actualisering worden ook de resultaten van de netwerkanalyses betrokken. De tussenstand zal worden

---

<sup>1</sup> Tot en met 2010 is uitgegaan van de huidige VenW-begroting (inclusief Infrastructuurfonds) en het daarop aansluitende MIT. Voor 2011-2020 is 80,2 mld. beschikbaar waarvan in de Nota Mobiliteit is aangegeven dat 28,9-32,9 mld. is gereserveerd voor investeringen in de hoofdwegen, 15, 5 voor spoorwegen, 10,4 voor waterwegen, 1,0 voor leefomgeving, 2,7 voor de Zuiderzeelijn en 20 mld. voor decentraal beleid via de BDU.



besproken in de bestuurlijke overleggen in mei aanstaande in samenhang met de follow-up van de netwerkanalyses;

- In september 2008: presenteren tweede voortgangsrapportage en geactualiseerde Uitvoeringsagenda Nota Mobiliteit met daarin de nieuwe accenten en prioriteiten van beleid gericht op de lange termijn ambities uit de Nota Mobiliteit.

#### *Tweede/Eerste Kamer*

- December 2005 heeft de Tweede Kamer de Nota Mobiliteit behandeld, een op basis van de bespreking aangepaste versie is vervolgens vastgesteld. Met name op het gebied van OV is de Nota daarbij aangescherpt en het tempo en de voorwaarden voor de invoering van anders betalen voor mobiliteit zijn nader gepreciseerd.
- De Eerste Kamer heeft begin februari met een blanco eindverslag de Nota Mobiliteit vastgesteld.
- De monitorrapportage 2006 is door de Tweede Kamer voor kennisgeving aangenomen.
- Er wordt naar aanleiding van een motie van de leden Hofstra en Dijksma (30800XII-29) een pré-verkenning uitgevoerd naar de mogelijkheden van een integrale hoogwaardige OV-verbinding in de Randstad (Rondje Randstad) en hierbij te kijken naar de mogelijkheden van PPS.
- Toezegging richting Verdaas (PvdA) om in plaats van filecijfers van korte trajecten te komen met informatie over de ontwikkeling van files op grotere weggedeeltes vanwege verschuivingseffecten bij openstelling van spitsstroken.

## 2. Vernieuwd MIT en Vervolg Netwerkanalyses: naar een netwerkaanpak

### Kern dossier: aanpak mobiliteitsvraagstuk van deur tot deur

#### *Doelstelling/korte omschrijving*

Centraal uitgangspunt is bij de netwerkanalyses om 'de best mogelijke mobiliteit per beschikbare euro' te verkrijgen (citaat uit TK-brief van 16 oktober 2006). Dit vertaalt zich naar een inzet van alle modaliteiten van deur tot deur: per auto, fiets en per openbaar vervoer en voor een combinatie van vervoerswijzen.

#### *Stand van zaken*

Langs twee kanalen wordt aan de netwerkaanpak gewerkt:

- 1) Versterkte gebiedsgerichte samenwerking met regio's gebaseerd op samenwerkingsagenda's. In het bestuurlijke overleg tussen het Rijk en de regionale overheden naar aanleiding van de netwerkanalyses van augustus 2006 zijn er afspraken gemaakt over acties waarmee de lokale en regionale overheden en het Rijk meteen kunnen beginnen om de bereikbaarheid van de steden te vergroten (quick wins). In de tweede plaats zijn er afspraken gemaakt om de gebiedsgerichte en multimodale aanpak te versterken. Tot slot is de minister met de bestuurders nagegaan welke knelpunten in het vervoersnetwerk met voorrang vragen om nadere studie. Dit stramien van drie soorten afspraken vormt per regio de basis voor een samenwerkingsagenda.
- 2) Herijkte landelijke beleidsanalyses voor mobiliteit van deur-tot-deur, gericht op weg, spoor, overig openbaar vervoer en vaarwegen, leidend tot een MIT nieuwe stijl per september 2007. Het MIT nieuwe stijl bevat investeringsprioriteiten en arrangementen met andere overheden voor de periode t/m 2020.

#### *Korte- en/of langetermijnactiviteiten*

- Bestuurlijke overleggen minister VenW met regio's over voortgang afspraken 2006 (mei 2007);
- MIT nieuwe stijl: september 2007;
- Bestuurlijke overleggen minister VenW met regio's (oktober/november 2007);
- Kamer wordt geïnformeerd over bestuurlijke overleggen.

#### *Tweede/Eerste Kamer*

Op 30 oktober 2006 is het (jaarlijkse) nota-overleg MIT gehouden. Voorafgaande aan dit overleg zijn er tussen minister en de regio's bestuurlijk overleggen geweest. De Tweede Kamer is over de afspraken – die gemaakt zijn in deze overleggen – bij brief van 16 oktober (kamerstuk 29644, nr 74) geïnformeerd.

### 3. Anders Betalen voor Mobiliteit

#### Kern dossier: van betalen van bezit naar betalen voor gebruik

##### *Doelstelling/korte omschrijving*

Om de ambities van de Nota Mobiliteit te halen is het noodzakelijk om naast bouwen en benutten ook te beprijzen. Via het Nationaal Platform Anders Betalen voor Mobiliteit (ABvM), waarin verschillende bestuurders deelnamen onder leiding van oud ANWB-directeur P. Nouwen, is er in 2005 een drieledig advies gegeven dat op draagvlak kan rekenen:

- 1) Het invoeren van een landelijke kilometerprijs gedifferentieerd naar tijd, plaats en milieukeurmerken in 2012 onder gelijktijdige afbouw van de vaste belastingen. Van betalen van bezit naar betalen voor gebruik;
- 2) Het invoeren van een versnellingsprijs om grote knelpunten zo snel mogelijk op te lossen;
- 3) Introduceren van marktprincipes, dus een grotere rol van private partijen bij het wegverkeer.

Dit advies is op hoofdlijnen bij de behandeling van de Nota Mobiliteit in december 2005 overgenomen door de Tweede Kamer. Naast de kilometerprijs en de versnellingsprijs die nieuw zijn, is tol een al bestaand beprijzingsinstrument, waarvan is afgesproken dat dit samen met PPS en innovatief aanbesteden € 2,5 mld. moet opleveren voor de realisatie van de Nota Mobiliteit.

Een onderdeel van het kijken naar marktprincipes is het deeltraject Anders Organiseren Wegbeheer, waarin gekeken wordt verzelfstandigde wegbeheerders en het adviseren door weggebruikers aan de wegbeheerders.

De invoering van de kilometerprijs, tol en versnellingsprijs inclusief fiscaliteit zijn door de Tweede Kamer aangemerkt als groot project (uitwerkingsfase), met alle verplichtingen van dien (een uitvloeisel van de Tijdelijke Commissie Infrastructuur).

##### *Stand van zaken*

Ter voorbereiding van de te maken beleidskeuzes in het voorjaar van 2007 is in 2006 in samenwerking met maatschappelijke organisaties, decentrale overheden, bedrijfsleven en departementen (FIN, EZ, VROM, BZK en SZW) de kilometerprijs nader uitgewerkt. Het gaat hierbij om:

- Studie naar: de effecten van differentiatie naar tijd, plaats en milieukeurmerken; de mogelijkheden om de kilometerprijs lastenneutraal in te voeren met of zonder onderscheid tussen verschillende groepen (personen, vracht); de varianten voor overgangspaden tussen de huidige situatie met vaste belastingen (MRB, BPM) en de kilometerprijs en de effecten van de overgang op de lasten van de burgers en autobezitters, het overheidsbudget, het wagenpark en de automarkt en een aantal mogelijke organisatiemodellen voor de uitvoering van de kilometerprijs.
- De kosten van het systeem, inclusief inning, handhaving en back office en de mogelijk te gebruiken technieken.
- Mogelijke alternatieve implementatiestrategieën en de communicatiestrategie.

De onderzoeksresultaten worden gebruikt voor het kabinetsstandpunt dat in het voorjaar van 2007 zal worden ingenomen.

##### *Korte- en/of langetermijnactiviteiten*

###### Korte termijn (2007):

- Kabinetsstandpunt over (1) vormgeving tarieven van de kilometerprijs, inclusief hoogte variabel te maken belastingen (2) de organisatorische inrichting, inclusief de inningsorganisatie, (3) voorstel tot implementatiestrategie en (4) de overgang van de MRB/BPM. Hierna wordt de conceptwet kilometerprijs opgesteld.
- Uitwerking van strategieën en plannen van aanpak ten behoeve van de internationale aanpak en communicatie, de uitvoering van pilots en praktijktesten.
- Eindrapport Anders Organiseren Wegbeheer bestaande uit drie onderdelen: (1) inventarisatie, (2) verbetering doelmatigheid en benutting binnen huidige organisatiestructuur van het wegbeheer, en (3)

onderzoek naar alternatieve organisatiemodellen voor het wegbeheer ter verbetering van de doelmatigheid en benutting.

Lange termijn

- 2007-2008: Wetgevingstraject Kilometerprijs
- 2009: Aanbesteding Kilometerprijs
- Vanaf 2008 Betaalpuntbesluiten voor specifieke tol- en versnellingsprijsprojecten waarover in het MIT 2007 bestuurlijke afspraken zijn gemaakt op de volgende trajecten; doortrekking van de A15; A2 Maasbracht-Geleen; A27 Utrecht (Lunetten)-Hooipolder; A13/A16; Ring Utrecht en driehoek Amersfoort – Hilversum – Utrecht (A1-A27-A28).

*Tweede/Eerste Kamer*

VenW heeft in 2006 twee brieven naar de Tweede Kamer gestuurd: in maart 2006 de Werkprogramma brief en in september 2006 Stand van zaken brief met de Kostenmonitor. Daarnaast heeft de Tweede Kamer in mei 2006 ABvM aangewezen als groot project. Oktober 2006 heeft de Tweede Kamer hierop een aanvullende brief gestuurd. Tijdens de begrotingsbehandeling op 26 en 30 oktober heeft het 'Start AO' van het groot project plaatsgevonden.

In 2007 staan in ieder geval de volgende producten die naar de Tweede Kamer worden gestuurd op het programma:

- Maart 2007 de Basisrapportage, waarin de voorgaande brieven aangaande het groot project en het start AO zijn weerslag krijgt;
- Voorjaar 2007 het kabinetsstandpunt, waarin ingegaan wordt op het stappenplan de besluitvorming en invoeringsstrategie ABvM;
- September de eerste voortgangsrapportage, conform de regeling Grote Projecten.

Om versnellingsprijs en tol op de bestaande weg mogelijk te maken is in juni 2006 het Voorstel Wijziging Wet Bereikbaarheid en Mobiliteit (WBM) naar de Tweede Kamer gestuurd. Oktober 2006 heeft de Tweede Kamer het verslag van de gewijzigde WBM teruggestuurd. In januari 2007 is de Nota naar aanleiding van het verslag naar de Tweede Kamer gestuurd, daarop volgt de behandeling wijziging WBM in de Tweede Kamer. Daarnaast zijn tijdens de MIT-behandelingen in oktober 2006 de haalbaarheidsstudies voor de verschillende tolprojecten en het versnellingsprijsproject naar de Tweede Kamer gestuurd.

Er komt een flyer waarin alle begrippen en definities over ABvM staan vermeld, deze zal worden verspreid naar de regio's.

## 4. Programma OV

### Kern dossier: Beter aanbod openbaar vervoer voor reizigers

#### *Doelstelling/korte omschrijving*

Het Programma OV richt zich op kwaliteitsverbetering van het OV met daarbij de nadruk op de (potentiële) OV-reiziger en werkt daarvoor een samenhangende OV-uitvoeringsagenda uit.

Het Programma OV realiseert de benodigde resultaten:

- De concrete uitwerking van de OV-strategie voor het gehele OV-systeem (lees: trein, bus, tram, metro en regiotaxi), conform de ambities uit de Nota Mobiliteit.
- Een daarop aansluitende OV-innovatiestrategie en OV-communicatie- en marketingstrategie

Het Programma OV maakt gebruik van kennis en kunde van vervoerders, marktpartijen en kennisinstituten. Het is voor VenW de kapstok voor een aantal OV-activiteiten, zoals:

- OV-chipkaart
- Gratis OV
- Toegankelijkheid OV
- Sociale veiligheid
- Wetgeving op het gebied van personenvervoer

Hieronder volgt per onderwerp een korte toelichting.

#### **OV-chipkaart**

##### *Doelstelling/korte omschrijving*

De invoering van de OV-chipkaart als vervoer- en betaalbewijs in het openbaar vervoer. Het is een project van het openbaar vervoerbedrijfsleven in opdracht van/in nauw contact met de concessieverlenende overheden (VenW, provincies en kaderwetgebieden). Invoering is beoogd in de periode 2007-2008. Het stelsel van nationale vervoerbewijzen wordt per 1 januari 2009 landelijk afgeschaft.

##### *Stand van zaken*

- Go-besluit is 28 juni 2006 behandeld in Tweede Kamer: landelijke invoering uiterlijk 2008, afschaffen nationale vervoersbewijzen (i.c. de strippenkaart) per 1 januari 2009;
- 19 decentrale overheden zijn verantwoordelijk voor invoering in eigen concessiegebieden in overleg met concessiehoudende vervoerders;

##### *Korte- en/of langetermijnactiviteiten*

- Concessieverplichting: invoering op hoofdrailnet door NS uiterlijk in 2008. Planning NS gaat uit van invoering april 2007.
- Indienen door de 19 decentrale overheden van een implementatieplan.
- Minister is verantwoordelijk voor afschaffen acceptatieplicht NVB (nationaal vervoerbewijs) op basis overeengekomen criteria. Op verzoek van decentrale overheden kan NVB in specifieke concessies eerder dan 1 januari 2009 afgeschaft worden.

##### *Tweede/Eerste Kamer*

- November: brief naar aanleiding van AO 28 juni 2006. Diverse onderwerpen: w.o. privacy en tarieven.
- In de capaciteitsstudie "Ruimte voor de Fiets" wordt gemonitord dat de invoer van de chipkaart niet leidt tot minder fietsenstallingcapaciteit.
- Tijdens het AO van 25 januari jl. is de start van de landelijke communicatiecampagne van 1 februari akkoord bevonden en is conform toezegging op 19 februari aan de TK een stand van zaken brief gestuurd met een toelichting op de implementatie van de OV-chipkaart.

## Gratis OV

### *Doelstelling/korte omschrijving*

In experimenten het verband vaststellen tussen 'gratis' of goedkoop OV (GOV) en files ten behoeve van beleidsconclusies over GOV (verband met files is niet onderzocht in Vlaanderen).

Verder onderzoek naar:

- Keuzemotieven reiziger;
- Bereidheid bedrijfsleven om mee te betalen voor werknemers, klanten etc.

### *Stand van Zaken*

In mei 2006 heeft kabinet in reactie op PvdA-initiatiefnota (november 2005; van mevr. Dijkma) aangegeven alleen initiatief te willen nemen voor experimenten gericht op forenzen op structurele fileknelpunten. Het kabinet wilde geen initiatieven nemen voor GOV voor ouderen, gehandicapten, MBO-scholieren (16 en 17 jaar) en werkzoekenden.

### *Korte- en/of langetermijnactiviteiten*

- Forenzen: eerste experiment GOV voor forenzen op fileknelpunten is gestart in december 2006 in Stadsregio Rotterdam. In 2007 worden door regio's en NS diverse experimenten gestart (€ 10 mln. uit Programma Filevermindering met 50% cofinanciering).
- Ouderen: in 2007 twee experimenten met GOV voor ouderen in de daluren; ter uitvoering motie Roefs c.s. (30 368 nr. 5) (€ 1,5 mln. met 50 % cofinanciering).

Tussenresultaten beschikbaar bij begrotingsbehandeling in najaar 2007.

Eindresultaten (beleidsconclusies over relatie met files) beschikbaar in voorjaar 2008 ten behoeve van voorbereiding begroting 2009.

### *Tweede/Eerste Kamer*

- Initiatiefnota november 2005: discussie geïnitieerd door mevr. Dijkma (PvdA); zij pleitte voor GOV voor forenzen en voor enkele doelgroepen; alléén in bus, tram en metro. Initiatiefnota pleitte voor (G)OV als instrument voor tegengaan eenzaamheid en isolement (méér dan vervoerkundige benadering) en voor iets innovatiefs om het OV te stimuleren.
- Debat met TK op 30 augustus 2006 over motie Roefs c.s. (30 368 nr. 5) om experimenten mogelijk te maken met GOV voor ouderen in de daluren. Motie is aangenomen.
- Overige doelgroepen: MBO-scholieren: OCW zoekt nog uit of tegemoetkoming schoolkosten voldoende rekening houdt met lange reisafstanden; vraag is of deze groep van OCW ook een OV-studentenkaart kan krijgen.

## Toegankelijk OV

### *Doelstelling/korte omschrijving*

Doel van het door ProRail en NS opgestelde en in september 2006 aan de Kamer toegezonden implementatieplan voor de toegankelijkheid van stations/perrons en treinmaterieel is om stapsgewijs te komen tot een situatie in 2030 waarin 70% van de stations in Nederland toegankelijk is met aangepaste perrons en obstakelvrije transferruimtes. Instroom van treinmaterieel met een lagere vloer zal gefaseerd plaatsvinden. In 2030 zal landelijk 90% van de reizigers gebruik kunnen maken van een optimaal toegankelijk station, gesitueerd binnen een straal van 15 km.

Op basis van concessie-eisen zal het busmaterieel in het stads- en streekvervoer in 2010 voor bijna 100% voldoen aan toegankelijkheidseisen. Uitvoering van de eind 2006 ontvangen plannen van decentrale OV-autoriteiten om de haltetoeankelijkheid te verbeteren zal ertoe leiden dat uiterlijk in 2015 bijna 50% van de haltes voldoet aan toegankelijkheidseisen waarmee bijna 70% van de reizigers een toegankelijke reis kan worden geboden.

Aanvullend op verbeterd toegankelijk OV blijven vormen van maatwerkvervoer beschikbaar voor mensen die niet met het reguliere OV kunnen reizen.

### *Stand van Zaken*

Rijk en decentrale overheden zijn nu bezig met de uitvoering van de plannen. Experimenten met bundeling van doelgroepenvervoer zijn in uitvoering.

#### *Korte- en/of langetermijnactiviteiten*

Spoorvervoer: voornemens implementatieplan moeten verwerkt en verantwoord worden in vervoerplan NS en beheerplan ProRail 2007. Halteplannen van de 19 OV-autoriteiten zijn eind 2006 ontvangen, waarna bestuurlijke overeenkomst af te sluiten in verband met de overheveling van extra middelen ad € 87 mln. naar de BDU 2008-2010. Een AMvB is in ontwikkeling t.b.v. de inwerkingtreding van de Wet gelijke behandeling voor mensen met een handicap of chronische ziekte voor het OV per medio 2010.

#### *Tweede/Eerste Kamer*

- Brief van 17 mei 2006 over inwerkingtreding Wet gelijke behandeling voor het OV;
- Brief van 17 mei 2006 over halte-aanpak stad/streekvervoer;
- Brief van 29 september 2006 inzake Implementatieplan Toegankelijkheid spoorvervoer;
- Op 21 november 2006 is een initiatiefwetsvoorstel ingediend door de Kamerleden Bussemaker en Smits gericht op inwerkingtreding van de Wet gelijke behandeling voor het OV m.i.v. 2008;
- De Kamer is medio 2006 geïnformeerd over de selectie van decentrale experimenten doelgroepenvervoer voor ondersteuning vanuit het Rijk, dit mede n.a.v. de motie Dijkema c.s. (29800XII-15) waarin gevraagd is om een experiment met gebundelde inzet van middelen alsmede de brief van Stas VWS van 2 december 2005. De planning is om in juni 2007 de Kamer te informeren over de tussenevaluatie van de pilots en de uitwerking van de denkrichting voor de toekomst.

### **Sociale Veiligheid**

#### *Doelstelling/korte omschrijving*

Doel is een groter gevoel van veiligheid onder reizigers en personeel en minder incidenten. Met het grotendeels geïmplementeerde Aanvalsplan Sociale Veiligheid is de situatie verbeterd en beheersbaar, maar incidenten zullen blijven voorkomen.

#### *Stand van zaken*

Er is in 2002 een Aanvalsplan Sociale Veiligheid Openbaar Vervoer opgezet. De ministers van VenW, BZK en Justitie werken samen met vervoerders en OV-autoriteiten aan de uitvoering van dat plan. Het is geïmplementeerd en geëvalueerd. De conclusie van de evaluatie is dat de situatie verbeterd is en sociale veiligheid weer 'in control' is gebracht. De komende periode is nog aandacht nodig voor invoering van de chipkaart en poortjes in relatie tot sociale veiligheid en voor het verder bestendigen en borgen van het resultaat. Er is op basis van de Nota Mobiliteit een afsprakenkader overeengekomen over streefcijfers en monitoring met de OV-autoriteiten. De evaluatie van het Aanvalsplan wordt op 14 maart 2007 besproken in de Kamer.

#### *Korte- en/of langetermijnactiviteiten*

- Bespreking evaluatie in de Kamer (commissie);
- invoering chipkaart en sociale veiligheid;
- monitoring en leggen relatie met security

#### *Tweede/Eerste Kamer*

- Op 25 oktober 2006 is de evaluatie van het aanvalsplan Sociale Veiligheid aan de TK gestuurd, gevolgd door een brief met een integrale beleidsdoorlichting van het aanvalsplan (brief van 19 december 2006). Op 14 maart a.s. is hierover een AO met de TK gepland.
- Motie van Hijum c.s. (30 800 XII nr. 23) met betrekking tot een nieuw aanvalsplan sociale veiligheid is tijdens de begrotingsbehandeling in november 2006 aangenomen. Deze motie zal worden betrokken bij voorbereiding van het AO op 14 maart.

### **Wetgeving Wp2000**

### *Doelstelling/korte omschrijving*

In 2001 is de Wet personenvervoer 2000 (hierna: Wp2000) ingevoerd met als doel een betere kwaliteit van het openbaar vervoer te verkrijgen en een efficiëncyslag te maken. In de wet worden drie belangrijke instrumenten geïntroduceerd:

Decentralisatie: bevoegdheden voor het openbaar vervoer liggen bij de 19 decentrale OV-overheden;  
Concessiesystematiek: de decentrale overheden sluiten 'contracten' met (oftewel verlenen concessies aan) vervoerbedrijven voor een exclusief recht op exploitatie van het OV in een bepaald gebied voor een periode van maximaal 8 jaar. Er zijn op dit moment in heel Nederland zo'n 70 concessies;  
Aanbesteding: de concessieverlening dient middels procedure van Europese aanbesteding tot stand te komen. Het instrument aanbesteding moet zorgen voor verbetering van de efficiency in het OV en voor betere klantgerichtheid van de vervoerder en daardoor betere kwaliteit van het OV.  
Binnen dit kader kent de wet nog belangrijke bepalingen ten behoeve van bescherming van de werknemers, de reizigersinspraak en gedragsregels voor gemeentelijke vervoerbedrijven.

### *Stand van Zaken*

Effecten van aanbestedingen en gehele wet zijn in 2004 en 2005 geëvalueerd. Op basis van evaluatie is besluit genomen in Tweede Kamer tot definitief invoeren van een aanbestedingsverplichting. Tegelijkertijd zijn termijnen waarop aanbestedingsplicht ingaat in de tijd verschoven. Per saldo geldt er een aanbestedingsverplichting voor al het stads- en streekvervoer exclusief het vervoer in de 4 grote steden per 1 januari 2007. De 4 grote stadsregio's kunnen kiezen uit 2 opties: (1) het busvervoer per 1 januari 2009 en het tram/metrovervoer per 1 januari 2017 of (2) bus/tram/metro tegelijkertijd per 1 januari 2012. Dat betekent dat per die datum het openbaar vervoer moet rijden op basis van een via aanbesteding verkregen concessie. Er zijn daarnaast enkele uitstelmogelijkheden die aan voorwaarden verbonden zijn. Als gevolg van de wet- en regelgeving is een groot gedeelte van het OV inmiddels aanbesteed en zijn gemeentelijke vervoerbedrijven (GVB'en) bezig met processen van verzelfstandiging en privatisering om zich voor te bereiden op de aanbestedingen.

### *Korte- en/of langetermijnactiviteiten*

- Uitvoering actieprogramma onder andere ter verbetering aanbestedingsprocessen van OV-overheden en ter vergroting aantal spelers op de markt (marktverhoudingen) en ter nadere monitoring.
- Wijziging wet ten behoeve van personeelsovergang naar nieuwe vervoerder (personeelsparagraaf in de Wp2000).
- Advisering aan decentrale overheden en vervoerbedrijven inzake GVB-beleid, alsmede uitvoering benchmark.

### *Tweede/Eerste Kamer*

De wetgeving voor de aanbestedingsverplichting is afgerond en er lopen op dit moment geen wetgevingstrajecten. Wel speelt nog de motie Mastwijk/Dijkema (24036-315) over verlenging van de looptijd van de personeelsparagraaf.



## 5. Aansturing NS-ProRail

### Kern dossier: VenW stimuleert goede spoordiensten (indirect) via concessieafspraken

#### *Doel/korte omschrijving*

Op 1 januari 2005 is een geheel nieuwe institutionele ordening van de spoorsector formeel geïmplementeerd. Dit houdt in dat de Spoorwegwet en de Wet personenvervoer 2000 in werking zijn getreden, evenals alle bijbehorende lagere regelgeving. Op basis van de Wet personenvervoer 2000 is de Vervoerconcessie voor het hoofdrailnet aan de Nederlandse Spoorwegen (NS) verleend. Op basis van de spoorwegwet is aan ProRail een beheerconcessie verleend. De concessies bevatten concrete verplichtingen, die onder meer de basis vormen voor de jaarlijkse uitvoeringsplannen zoals het vervoerplan en het beheerplan. Deze plannen moeten jaarlijks op onderdelen door de minister worden goedgekeurd. Het beheerplan van ProRail is verder de basis voor het verlenen van de jaarlijkse subsidie voor beheer en instandhouding aan ProRail. Eén van de eisen uit zowel de beheerconcessie als de vervoerconcessie is de eis aan ProRail en NS om zich te ontwikkelen tot een professionele op outputsturing gebaseerde organisatie. Daarvoor is binnen beide organisaties een traject opgestart. Per 1 januari 2008 beoordeelt VenW of ProRail en NS aan de eisen uit de concessies ten aanzien van outputsturing hebben voldaan. Op dit moment is V&W nog 100% aandeelhouder in RIT BV, die weer 100% aandeelhouder is in ProRail BV. RIT is juridisch eigenaar van de spoorweginfrastructuur. In de spoorwegwet is de mogelijkheid opgenomen om RIT op te heffen waardoor de juridisch eigendom overgaat en de Staat direct aandeelhouder in ProRail wordt. De besluitvorming daartoe wordt voorbereid.

#### *Stand van zaken*

##### Vervoer- en beheerplan

Het jaarlijks goed te keuren vervoer- en beheerplan 2007 zijn in januari 2007 aan de TK gestuurd. Beide plannen laten een kwalitatieve verbetering zien ten opzichte van voorgaande jaren.

##### Evaluatie spoorwegwetgeving

In de Spoorwegwet staat dat de V&W in 2006 de TK en EK verslag doet van de doeltreffendheid en effecten van de wet in de praktijk. Volgens de WP2000 dient VenW binnen vijf jaar na inwerkingtreding een verslag te sturen aan de TK en EK over doeltreffendheid en effecten van de Concessiewet.

De TK heeft tijdens de behandeling van de vervoer- en beheerconcessie in december 2004 expliciet aangegeven behoefte te hebben aan een gelijktijdige evaluatie van de wetten en concessies. Hierbij gaf de Kamer tevens aan dat de evaluatie pas zinvol is als hiermee voldoende ervaring is opgedaan. Het tijdstip van de evaluatie is tengevolge hiervan aangepast naar 2008 en omvat zowel de beide wetten als de vervoer- en beheerconcessie.

In dit verband is ook van belang dat tijdens de behandeling van de Spoorwegwet in de Eerste Kamer een motie is ingediend door de heer Wolfson om bij de evaluatie van de wetgeving een overzicht te geven van alternatieve beheersvormen voor de spoorsector waaronder in ieder geval het weer samenvoegen van infrastructuur en vervoer. Dit loopt dus mee in de wetsevaluatie waarvoor nu de activiteiten zijn opgestart.

##### Governance ProRail

Op dit moment wordt voor ProRail gekeken naar het versterken van de governance. Dit houdt in dat gewerkt wordt aan:

- Het uitoefenen van artikel 125 van de Spoorwegwet, waardoor RIT BV verdwijnt en de staat juridisch eigenaar wordt van de infrastructuur.
- Het 'Tabaksblat-proof' maken van ProRail op basis van een door ProRail uitgevoerde compliance scan.

## *Korte- en/of langetermijnactiviteiten*

### **ProRAIL/NS**

#### Outputsturing

Monitoren voortgang

Eind 2007: bepalen in welke mate ProRail en NS voldoen aan criteria uit spoorwegwet en beheerconcessie

Begin 2008: besluiten of, en zo ja op welke wijze, outputsturing zal worden ingevoerd.

### **ProRAIL/NS**

#### *Evaluatie:*

De activiteiten zijn inclusief de voorbereiding onderverdeeld in vier fasen:

Fase 0: Voorbereiding (afgerond april 2006);

Fase 1: Gegevensverzameling nulsituatie en situatie 2008 (start mei 2006);

Fase 2: Analyse en beoordeling (start januari 2008);

Fase 3: Aanbevelingen en besluitvorming (start medio 2008).

Meer in het bijzonder geldt voor de NS (in het kader van de motie Wolfson) nog het volgende: tussenrapportage met uitgewerkte beheersvormen gescoord op beoordelingsaspecten (zomer 2007) consultatiedocument sector op basis van tussenrapportage (najaar 2007)

Eind 2007 wordt een onderzoeksrapportage opgeleverd waarin verschillende beheersvormen voor de spoorsector worden beschreven. Deze vormen worden gescoord op beoordelingscriteria. In de rapportage wordt geen keuze gemaakt voor één specifieke vorm. Er wordt in 2008 één kabinetstandpunt gemaakt over de evaluatie en de uitkomsten van dit onderzoek.

## *Tweede/Eerste Kamer*

### **ProRail**

#### Governance

Spoorwegwet (2003): intentie om juridisch eigendom over te dragen naar de Staat wordt herbevestigd. Ministerie van Financiën heeft de Kamer geïnformeerd omtrent het beleid staatsdeelnemingen te laten voldoen aan code Tabaksblat (zie jaarverslag 2005/2006 Staatsdeelnemingen, november 2006).

#### Outputsturing

Reactie op rapport werkgroep vaste commissie V&W (feb. 2006).

### **NS**

#### Dienstregeling

De invoering van een nieuwe dienstregeling door NS per december 2006 heeft in de TK grote aandacht gehad. Ongeacht de systematiek van concessies en de eigen verantwoordelijkheid van NS voor de eigen bedrijfsvoering, heeft de TK in opeenvolgende overleggen met zowel M als Stas de effecten voor de reizigers besproken m.n. wat betreft reistijden (m.n. de verbindingen van de Randstad met het Oosten en Noorden), de bediening van afzonderlijke stations middels Intercity's, de bediening van Zeeuwse Stations, de beschikbaarheid van voldoende en geschikt materieel, de gevolgen m.b.t. aansluitingen en overstappen. Het laatste overleg hierover vond op 17 januari 2007 plaats.

De moties en toezeggingen die spelen op dit dossier zijn:

- Motie Van Hijum/Dijksma (30800XII-22): overleg met de NS om een set prestatie-indicatoren en kwaliteitsnormen te ontwikkelen die aansluit bij de behoefte van de reiziger om zo snel mogelijk 'van deur tot deur' vervoerd te worden. Toegezegd is hierover met de TK te spreken, vooruitlopend op de evaluatie.
- Motie Hofstra c.s. (29984-41) over de reissnelheid voor het langeafstandrailvervoer.
- Motie Verdaas (30800A-26) met het verzoek een visie op internationaal treinvervoer te ontwikkelen met daarin aandacht voor regionale grensoverschrijdende verbindingen
- Toegezegd is aan de hand van de groeiscenario's inzichtelijk te maken wat de mogelijke knelpunten zijn en kwaliteitsbeoordeling (reizigersoordeel) terug te laten komen in het vervoersplan. De uitkomsten gaan medio 2007 naar de Tweede Kamer.

## 6. ZSM/Zichtbaar, Slim en Meetbaar

### Kern dossier: snel minder fileoverlast door meer capaciteit op knelpunten

#### *Doelstelling/korte omschrijving*

Op hoofdwegen wordt gewerkt aan de uitvoering van het zogenaamde Fileplan ZSM (zichtbaar, slim en meetbaar). In dit plan zijn maatregelen opgenomen, waarmee de fileproblematiek voor de gebruiker merkbaar en meetbaar moet verminderen en waarmee de betrouwbaarheid van het verkeerssysteem moet verbeteren. Centraal staat het verminderen van het aantal files en het tijdverlies voor de weggebruikers. Doelstelling is het verminderen van de filezwaarte op korte termijn met minimaal 30% op plaatsen waar projecten zijn uitgevoerd.

ZSM bestaat uit twee programma's: ZSM1 en ZSM2. Met ZSM1 worden voornamelijk korte termijn benuttingsmaatregelen uitgevoerd, zoals vluchtstroken benutten of aanleggen van plusstroken aan de middenbermzijde van de weg. Procedurele basis voor deze maatregelen is de Spoedwet wegverbreding. Deze wet maakt het mogelijk om versneld de 34 benoemde projecten in procedure te brengen en uit te voeren.

Aanvullend op ZSM1 zijn in het kader van het Hoofdlijnenakkoord 2003 van het kabinet Balkende II extra middelen beschikbaar gesteld om een aantal nieuwe knooppunten en een aantal ontbrekende schakels in de doorgaande verbindingen aan te pakken (ZSM2). Deze categorie projecten (17) doorlopen de (verkorte of uitgebreide) tracé-/MER-procedure (geen Spoedwet) of bestemmingsplanprocedure. Het gaat hier meestal om (sobere) verbredingen die meer structurele/toekomstvaste oplossingen bieden. De uitvoering van ZSM1 heeft als doel vóór 2007/2008 een capaciteitsvergroting van de Rijkswegen door de aanleg van 150 kilometer spits- en 160 kilometer plusstroken. Deze doelstelling is niet volledig haalbaar gebleken, omdat projecten in de procedure zijn stilgelegd na uitspraken van de Raad van State over het niet voldoen aan de Europese eisen voor de luchtkwaliteit. Realisatie van het laatste project is nu voorzien in 2009/10. ZSM2 ondervindt ook vertraging door de luchtproblematiek. De doelstelling ZSM2 voor 2011 te realiseren, wordt deels behaald; realisatie van een aantal projecten wordt nu in 2012/13 voorzien.

Voor ZSM is een eigen organisatiestructuur opgezet, die boven op de versnelde procedures voor een deel van de tijdswinst zorgt.

#### *Stand van zaken*

- 13 projecten zijn gerealiseerd; 2 zijn in realisatie; overige projecten zijn in procedure, waarvan openstellingen in 2007 (5 projecten), 2008 (5 projecten), 2009 (10 projecten) en na 2010 (18 projecten) worden verwacht.
- Om verkeershinder zoveel mogelijk te beperken en kostenefficiënt te werken, worden - waar mogelijk - beheer en onderhoudswerkzaamheden gecombineerd met de werkzaamheden voor aanleg van ZSM-projecten.

#### *Korte- en/of langetermijnactiviteiten - Tweede/Eerste Kamer*

- Voortgangsrapportage (VGR) Spoedwet wegverbreding. Met de Spoedwet wegverbreding is bepaald dat de Kamer frequent over de voortgang van het programma wordt geïnformeerd. Tot op heden zijn 2 VGR's naar de Kamer gegaan (najaar 2004 en najaar 2005 en in het voor- en najaar 2006 een stand-van-zaken-brief. In het najaar 2006 is aan Kamer gemeld dat de VGR-Spoedwet in het vervolg wordt gecombineerd met de halfjaarlijkse voortgangsrapportage tracéwetprojecten. De eerstvolgende VGR Tracéwet/Spoedwet verschijnt in het voorjaar 2007.
- Evaluatie. De Spoedwet wegverbreding (ZSM1) kent een plicht om binnen drie jaar na inwerkingtreding de Kamer te informeren over doeltreffendheid en de effecten van de wet in praktijk. Medio 2006 zijn de uitkomsten van de evaluatie aan de Kamer gemeld; de reactie van VenW verscheen daarop in oktober 2006. Uitkomst van het onderzoek is dat de wet goed functioneert en wijzigingen niet noodzakelijk zijn. Tevens is gekeken of de snellere procedure van Spoedwet in de Tracéwet kan worden overgenomen. Omdat de Tracéwet eind 2005 ook een verkorte procedure kent,

is aan deze wens al voldaan. Daarnaast wordt geconstateerd dat verdere winst niet zozeer in procedures te behalen is, maar in de (interne en bestuurlijke) projectbeheersing. In het rapport is aangegeven dat de effectiviteit wat betreft tijdswinst door uitgestelde besluitvorming over geluidsmaatregelen bij bepaalde ZSM1 projecten in 2008 aan de Kamer wordt gemeld. Deze uitkomsten worden betrokken bij de voorziene evaluatie van de Tracéwet.

- Naar aanleiding van vragen uit de Kamer onderzoekt VenW het verder flexibiliseren van de openstelling van spitsstroken en mogelijkheden tot voorlichting en informatie over het gebruik van spitsstroken. Uitkomsten van het onderzoek worden in het voorjaar 2007 aan Kamer gerapporteerd.
- De motie Verdaas (28916-30) vraagt om te inventariseren welke sectorale wetgeving (zoals bijvoorbeeld de tracéwet) mogelijk voor integratie met de Wet Ruimtelijke Ordening in aanmerking komt.

## 7. Programma filevermindering

### Kern dossier: file aanpak door snel te realiseren maatregelen

#### *Doelstelling/korte omschrijving*

In het voorjaar van 2006 hebben, op verzoek van de minister, medewerkers van Verkeer en Waterstaat, samen met decentrale overheden, burgers, bedrijfsleven, belangenorganisaties en kennisinstututen, al hun creativiteit uit de kast gehaald. De opdracht was om met snel realiseerbare maatregelen op de korte termijn duidelijke resultaten te boeken bij het verbeteren van reistijden en verzachting van het fileleed. Daar zit ook het verschil met het programma ZSM zoals hierboven is beschreven (dossier nr. 6). Fileproof richt zich specifiek op het verminderen van files op korte termijn (2006-2008) met kleinschalige maatregelen die geen (langdurige) procedures vergen (bijvoorbeeld het groene golf team dat de verkeerslichtinstallaties op elkaar afstemt), terwijl ZSM daadwerkelijk 'bouwt' aan de weg door het aanleggen van (spits)stroken en op die manier de capaciteit van de Rijkswegen vergroot. 'Bouwen' betekent ook procedures. Kortom doel van beide programma's is hetzelfde (filevermindering), aanpak verschilt.

#### *Stand van zaken*

Ruim drieduizend ideeën zijn door externe deskundigen beoordeeld op potentie en haalbaarheid. Dat heeft geresulteerd in een ministeriebreed programma met circa veertig projecten, uit te voeren tot eind 2008. De gekozen maatregelen hebben een groot (maatschappelijk) draagvlak en vergen geen langlopende procedures. De projecten zijn onderverdeeld in drie clusters: projecten om dagelijkse files te beperken, projecten om incidentele files te beperken (betrouwbaarheid) en projecten om weggebruikers, werkgevers etc. te verleiden tot "anders denken en anders doen". Alle projecten worden geëvalueerd in 2007 en 2008.

Alle projecten zijn gestart in 2006. Resultaten onder andere:

#### *Projecten voor aanpak van dagelijkse files:*

- Vorming "Groene Golf Team": 25 enthousiaste HBO-ers/academici worden opgeleid om vanaf januari 2007 voor wegbeheerders afstelling van verkeerslichten door te lichten om wachttijden te beperken;
- Bestuurlijk convenant getekend 23 oktober 2006 om de doorstroming te verbeteren op de ring A10 Amsterdam;
- Aanpassing bewegwijzering A12 bij Arnhem voor soepeler in- en uitvoeggedrag;
- Diverse bruggen zoals de Ramspolbrug en Haringsvlietbrug worden niet meer tijdens de spits geopend.

#### *Projecten voor aanpak van incidentele files:*

- Personele versterking van verkeerscentrales voor het maken van draaiboeken voor o.a. incidenten;
- Asfaltreiniger (ZOAB-cleaner) bij olie lekkage en calamiteitschermen tegen kijkfiles;
- Praktijkproef met 250 weggebruikers: anders invoegen bij wegversmallingen/incidenten.

#### *Verleiden tot anders denken/doen:*

- Tijdens afsluiting Koningskade Den Haag (september, wegwerkzaamheden) heeft VenW een voorbeeldfunctie vervuld: faciliteiten voor thuiswerken, televergaderen, met de fiets en het OV naar het werk;
- Uitreiking VanAnaarBeter-Prijs, voor het beste gerealiseerde private initiatief voor een betere bereikbaarheid;
- Consultatie markt en andere overheden om informatie aan weggebruikers te versterken;
- Proef met gratis OV (3 maanden) tussen Krimpen en Rotterdam om de files op de Algerabrug te beperken.

#### *Korte- en/of langetermijnactiviteiten*

24 projecten leveren in 2007 producten/resultaten op, onder meer:

- Aanpassingen aan belijning, borden etc. bij toe- en afritten ten behoeve van soepeler en veiliger verkeersafwikkeling;
- Filewaarschuwingborden op hoofd- en onderliggend wegennet;

- Pilots met een snel verplaatsbare barrier om hinder door wegwerkzaamheden te beperken;
- Diverse maatregelen op het gebied van "incident management" (bonus voor snelle berging; camera's Ring Rotterdam, campagne om weggebruikers met blikshade snel van de rijbaan af te laten gaan);
- Pilot met antikantelsysteem voor vrachtwagens;
- Instelling vaste uitwijkroutes bij wegwerkzaamheden en ongevallen;
- Fileverminderend rijgedrag in het rijexamen;
- Verbetering fietsroutes langs filetrajecten in samenwerking met Fietsersbond en regionale overheden;
- Routepanelen met fileverwachting en verkeersalarm;
- Verbetering van aanbod en gebruik mobiliteitsinformatie via internet (bewuster reisgedrag);
- Arrangementen met publiekstrekking (evenementen en andere bezienswaardigheden) om sociaal-recreatieve reizigers uit spits te lokken;
- VanAanBeter-Prijs 2007.

*Tweede/Eerste Kamer*

10 April 2006 is brief met eerste pakket maatregelen naar de Tweede Kamer gegaan. De Kamer is op de hoogte gebracht van het totale programma door het expliciet in de begroting 2007 van VenW op te nemen. Aan de Tweede Kamer is een toezegging gedaan om naast extra eisen aan het rijexamen m.b.t. filerijden ook een massamediale campagne te voeren over gewenst gedrag in en rond files. Deze start in het voorjaar 2007.

## 8. Dynamisch Verkeersmanagement

**Kern dossier: efficiënt, vlot en veilig afwikkelen van de verkeersstromen**

### *Doelstelling/korte omschrijving*

Doel van verkeersmanagement is het optimaal benutten van de bestaande infrastructuur. Het is daarmee een van de pijlers naast aanleg en beprijzen om de doelstellingen van de nota Mobiliteit (sneller en betrouwbare reistijden) te behalen. Dit houdt in dat met behulp van een breed instrumentarium wordt geprobeerd de weggebruiker vlot, veilig en goed geïnformeerd van A naar B te (ge)leiden.

Verkeersgeleiding wordt in toenemend mate gebruikt om verkeers- en vervoersstromen actief te sturen. Denk hierbij aan omleidingroutes maar ook aan dynamische snelheden en het dynamisch inzetten van rijstroken.

Verkeersmanagement is 'het op basis van actuele en plaats specifieke verkeers- en omgevingsomstandigheden doelgericht informeren, geleiden en sturen van verkeersstromen'.

Doordat met verkeersmanagement, afhankelijk van de heersende verkeers- en omgevingsomstandigheden, tijd- en plaats specifieke acties kunnen worden genomen, is het mogelijk om met verkeersmanagement:

- Het gebruik van de weginfrastructuur te flexibiliseren, waardoor kan worden ingespeeld op de sterk verschillende verkeerssituaties (zoals bij spitsen, buiten spitsen en evenementen).
- Het gebruik van de weginfrastructuur te dynamiseren, waardoor beter kan worden omgegaan met plotselinge verstoringen (zoals incidenten).

Het rendement van de investeringen in weginfrastructuur wordt hiermee verhoogd waardoor de kosteneffectiviteit van aanleg toeneemt.

Het gaat dan onder meer om incidentmanagement (middels camera's) om verstoringen op het wegennet snel te verhelpen, het geven van route-informatie (middels Dynamische route-informatiesystemen), filebeveiliging (voorkomen kop- staart botsingen middels signalering), verbeteren van aansluitingen en knooppunten waarmee de overgang (doorstroming verkeer) van het onderliggend wegennet naar het hoofdwegennet (en omgekeerd) geoptimaliseerd wordt.

Een actueel onderdeel van DVM zijn dynamische maximumsnelheden. Een dynamische snelheidslimiet kan bijdragen aan verschillende beleidsdoelen zoals verkeersveiligheid (bijvoorbeeld bij slecht weer), doorstroming en milieubelasting (lucht en geluid) en zo bijdragen aan het optimaal benutten van de infrastructuur. Om een beter beeld te krijgen van de mogelijkheden, is een aantal proeven voorzien in 2007.

### *Stand van zaken*

- Er is een visie op Verkeersmanagement voorgesteld voor de periode tot 2020. Dit pakket levert naar verwachting 13 % extra effect op voertuig verliesuren.
- Op dit moment wordt een second opinion uitgevoerd naar (afronding 1 maart). Dit is niet alleen een audit op het voorstel van Rijkswaterstaat, maar hierin wordt het breder beleidsafwegingskader voor benutten onderzocht.
- Uit deze visie is een pakket "no regret-maatregelen" gedestilleerd die op korte termijn ingezet kunnen worden en die een verwacht effect opleveren van 5% tot 8% aan verminderen voertuigverliesuren.
- Inmiddels is € 50 mln. hiervoor beschikbaar gesteld.
- Daarnaast wordt een grootschalige proef uitgewerkt die het sturend concept moet gaan toetsen op effectiviteit en waarin aandacht wordt besteed aan de samenhang van DVM met gerelateerde ontwikkelingen zoals de introductie van 'Anders betalen voor Mobiliteit' en de toename van navigatiehulpmiddelen in het voertuig).
- Om een goede basis te leggen voor zowel dynamisch verkeersmanagement als voor een goede en betrouwbare verkeersinformatie wordt het Nationaal Datawarehouse in 2007 gerealiseerd, mits tijdige besluitvorming. Een aanbesteding wordt op dit moment voorbereid en zal voor het einde van het jaar op de markt worden gezet.
- Er is een onderzoeksvoorstel voor dynamische snelheden opgesteld.

#### *Korte- en/of langetermijnactiviteiten*

In 2007 wordt een aantal scenario's uitgewerkt die meer inzicht geven in samenhang en beleidskeuzes rond intelligente transport systemen (ITS) en DVM. Deze toekomstbeelden worden aangevuld met een actualisatie van benuttingsmaatregelen in brede zin. Dit geheel dient als basis voor een beleidskader benutting dat is toegezegd aan de Tweede Kamer per medio 2007.

#### *Tweede/Eerste Kamer*

In een brief van 18 oktober 2006 is een aantal toezeggingen gedaan aan de Tweede Kamer:

- Op 18 oktober is een brief verstuurd over het juridisch kader voor snelheidslimieten: welke aanpassingen in de Wegenverkeerswet 1994 gewenst en mogelijk zijn om daarmee de proeven met dynamische snelheden ook juridisch mogelijk te maken.
- Zodra de lokaties voor proeven met dynamische snelheden bepaald zijn en de methodiek van evalueren is bepaald, wordt de Kamer hierover geïnformeerd (streven: begin 2007).
- Een integraal beleidskader voor benuttingsmaatregelen toegezegd per medio 2007.



## 9. Mobiliteitsmanagement

### Kern dossier: efficiënter personenvervoer door spreiden, voorkomen en bundelen

#### *Doelstelling/korte omschrijving*

Mobiliteitsmanagement (MM) is een geheel van maatregelen om alternatieven voor solistisch autogebruik te stimuleren en zo een bijdrage te leveren aan een betere bereikbaarheid. Het betreft maatregelen die het reizen voorkómen (bijvoorbeeld telewerken en een flexibele dagindeling) en maatregelen die alternatieven aantrekkelijker maken (zoals car- of vanpooling, openbaar vervoer, ov- en multimodale reisinformatie, fiets en lopen). Ook een combinatie van vervoersmodaliteiten (bijvoorbeeld P+R) is een mogelijkheid. Maatregelen kunnen financieel van aard zijn (bijvoorbeeld fiscale prikkels) of fysieke (bijvoorbeeld meer of betere fietsenstallingen). In een aantal situaties kan langs wettelijke weg worden afgedwongen dat maatregelen worden getroffen (bijvoorbeeld bij een evenementenvergunning of een bouw- of milieuvergunning). In de Nota Mobiliteit is minder ruimte voor vrijblijvendheid dan in het verleden. VenW richt zich binnen bij MM veelal tot decentrale overheden (bijvoorbeeld via essentiële onderdelen van beleid uit de Nota Mobiliteit) en intermediaire organisaties als werkgevers-/werknemersorganisaties en consumentenorganisaties als de Fietsersbond.

#### *Stand van zaken*

Mede naar aanleiding van een motie van de Ham/Dijksma (29 800 XII nr. 30) zijn voorstellen ontwikkeld om MM beter te verankeren in de wet Milieubeheer. Met de werkgevers loopt momenteel overleg over een eventueel alternatief in de vorm van een (niet vrijblijvend) convenant.

De VenW-inspanningen richten zich verder op het MIT-proces waarin een project pas van verkenningfase naar planstudiefase gaat indien de mogelijkheden van MM voldoende zijn geanalyseerd. Daarnaast maakt MM volwaardig deel uit van de (vervolgaanpak) netwerkanalyses en worden MM-maatregelen met succes toegepast bij groot onderhoudprojecten aan de weg. Voor OV-reisinfo wordt gewerkt aan een plan van aanpak. In interdepartementaal verband wordt gewerkt aan bestrijding van fietsdiefstal.

Aan de SER is advies gevraagd over MM; het advies is in december 2006 uitgebracht. VenW zal gezamenlijk met alle betrokken partners een reactie hierop formuleren.

#### *Korte- en/of langetermijnactiviteiten*

- 1) Nadere uitwerking van fiscale maatregelen in een fiscaal plan 2008;
- 2) Integratie van MM in het MIT (in de loop van 2007), netwerkanalyses en groot onderhoud;
- 3) Bedrijven verleiden en dwingen om aandacht te besteden aan mobiliteitsmanagement door middel van convenant of wet- en regelgeving zoals de wet milieubeheer;
- 4) Betere contacten en communicatie over alle beleid rond MM, tezamen met alle relevante partijen; hierbij hoort ook het faciliteren van innovaties en het stimuleren van kennisontwikkeling;
- 5) Het stimuleren van fietsen en lopen;
- 6) Het stimuleren van het laten aanbieden van optimale reisinformatie auto en OV: een projectplan reisinformatie is in voorbereiding.

#### *Tweede/Eerste Kamer*

Er zijn geen recente beleidsnotities aan de Kamer gezonden.

## 10. Programma Noordvleugel

**Kern dossier: versterken positie Noordvleugel door integrale besluitvorming over de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen binnen dit gebied.**

### *Doelstelling/korte omschrijving*

Onder het Kabinet Balkenende II zijn vier programma's gestart als uitwerking van de Nota Ruimte. V&W is verantwoordelijk voor het programma Noordvleugel (NV) dat tot een succesvolle aanpak is uitgegroeid. In het programma NV is een aantal samenhangende besluiten genomen (inclusief financiering) over projecten op het gebied van infrastructuur, verstedelijking en water en natuurontwikkeling van de Noordvleugel van de Randstad. Bij de programma-aanpak NV gaat het om samenhang tussen en coördinatie van de besluitvorming te versnellen en versterken tussen de projecten die in dat gebied spelen, te weten:

- Verstedelijking Almere;
- Planstudie Openbaar Vervoer Schiphol – Amsterdam-Almere-Lelystad mede in relatie tot Zuiderzeelijn (zie ook beschrijving in dit overdrachtdossier) en een mogelijke nieuwe IJmeerverbinding;
- Gebiedsuitwerking Haarlemmermeer-Bollenstreek;
- Project Mainport Schiphol en landzijdige bereikbaarheid;
- Planstudie Weg Schiphol-Amsterdam-Almere ('A6-A9');
- Visie IJmeer/Markermeer en pilot;
- Planstudies en pakketstudies Utrecht en ontwikkelingsvisie Utrecht;
- Nieuw Sleutelproject Zuidas.

### *Stand van zaken*

Onder de verantwoordelijkheid van programmaminister Peijs is in de Noordvleugelbrief een aantal belangrijke besluiten over de Noordvleugel genomen, zoals het investeren in water en natuur, de woningbouwverdeling in de NV en is € 4,5 mld. gereserveerd voor de planstudie Weg waarbij gekozen is om het bestaande netwerk uit te breiden (dus geen tunnel A6/A9).

Komende kabinetsperiode zijn onder meer de volgende vraagstukken aan de orde:

- Waar en met hoeveel woningen zal Almere groeien (mogelijk ook buitendijks)?
- Hoe kan de mobiliteit (weg en OV) in de NV worden verbeterd en gefinancierd?
- Welke toekomstvisie heeft het Rijk op het IJmeer/Markermeer en moet er een nieuwe verbinding door het IJmeer komen?
- Welke oplossing en inpassing is nodig voor de A9 (bij Amsterdam ZO en Amstelveen)?
- Welke rol heeft het Rijk bij de ontwikkelingen rond Haarlemmermeer en Schiphol?
- Hoeveel woningen kan de provincie Utrecht bouwen? En welke investeringen in de bereikbaarheid zijn nodig?

### *Korte- en/of langetermijnactiviteiten*

Er is een plan van aanpak voor het programma Noordvleugel 2<sup>e</sup> fase voor de specifieke prestaties en producten. Op hoofdlijnen is de planning als volgt:

- Korte termijn: definitief vaststellen welke projecten in het programma horen en hoe het programma zich zal positioneren t.a.v. andere ministeries, regio, marktpartijen en maatschappelijke organisaties.
- Tussentijdse mijlpalen (jaarlijks), mede afhankelijk van afronding van (fases binnen) projecten
- Afronding 2<sup>e</sup> fase; (een half jaar voor de beoogde TK verkiezingen) in 2010.

### *Tweede/Eerste kamer*

De TK heeft regelmatig over de Noordvleugel gesproken, waarbij de aandacht ging naar de besluitvorming over de planstudie A6/A9. Belangrijk hierbij is de motie Hofstra waarin de Kamer zich onder meer uitspreekt voor een robuuste oplossing. De TK is eind januari 2007 nog geïnformeerd over deze planstudie en verwacht op korte termijn vervolgbesluiten. Dit is overgelaten aan het nieuwe Kabinet. De Kamer hecht sterk aan de integrale benadering van het programma en wil naast de weg ook investeringen in OV.

# 11. Schipholbeleid

## Kern dossier: Sterke mainport binnen grenzen van leefkwaliteit, milieu en veiligheid

### *Doelstelling/korte omschrijving*

Het verwezenlijken van de publieke belangen bij de mainportontwikkeling: economische ontwikkeling, bereikbaarheid, borgen van veiligheid en milieu en maatschappelijke kwaliteit. De beleidsdoelstelling richt zich daarbij op twee speerpunten:

- 1) De sector in staat stellen om het netwerk (bestemmingen en frequenties) van luchtverbindingen kwalitatief en kwantitatief te versterken. Er wordt niet gestreefd naar 'groei om de groei', maar wel naar een groei die bijdraagt aan een hoogwaardig netwerk.
- 2) Het vergroten van de aantrekkelijkheid van de mainport voor mensen en bedrijven. Daarbij willen we ervoor zorgen dat de omgeving en de gebruiker optimaal profiteert van de aanwezigheid van Schiphol in de omgeving dan wel dat de omgeving gecompenseerd wordt voor nadelige effecten als gevolg van de aanwezigheid van Schiphol. Daarbij is het zoveel mogelijk beperken van hinder en het zeker stellen van de veiligheid cruciaal.

Het streven is een balans te vinden tussen alle aspecten die nodig zijn voor de verdere ontwikkeling van de mainportde verschillende belangen en doelstellingen.

### *Stand van Zaken en Korte- en/of langetermijnactiviteiten*

In het kabinetsstandpunt Schiphol van april 2006 zijn knelpunten gesignaleerd in de ontwikkeling naar die balans. Om deze knelpunten aan te pakken is een traject gestart gericht op de korte en middellange termijn, en een traject gericht op de lange termijn.

### **Korte en middellange termijn: benutten groeirimte en beperken hinder**

Voor de korte termijn (waarschijnlijk medio 2007) is de verwachting dat de luchtvaart tegen de grenzen aanloopt die in het huidige Luchthavenverkeersbesluit (LVB) zijn opgenomen, terwijl de milieubelasting in totaliteit ruim binnen de eisen blijft die aan het LVB ten grondslag liggen. Voor de middellange termijn is de verwachting dat bij een ander gebruik van het banenstelsel zowel verdergaande ontwikkeling van de mainport mogelijk is als betekenisvolle hinderbeperkende maatregelen. Er wordt een MER-procedure gestart om zowel de aanpassing van grenzen voor de korte termijn te onderzoeken, als de milieueffecten van een ander gebruik van Schiphol en inzet van hinderbeperkende maatregelen op middellange termijn. De MER-procedure is gericht op aanpassing van het LVB en op het sluiten van twee convenanten met de luchtvaartpartijen. De convenanten betreffen afspraken over hinderbeperking en compenserende maatregelen, gericht op leefbaarheid van de omgeving van Schiphol. Een plan van aanpak voor de drie deelprocessen (ontwikkeling Schiphol, hinderbeperkende maatregelen en compenserende maatregelen) is in oktober 2006 aan de Kamer toegezonden.

Belangrijke randvoorwaarde is draagvlak van alle betrokken partijen en verantwoordelijkheden bij de juiste partijen. Dit betekent dat naast de luchtvaartpartijen ook de partijen uit de omgeving, met name BRS en Commissie Regionaal Overleg Schiphol (CROS), belangrijke gesprekspartners zijn. Daarnaast wil het Rijk als regisseur ervoor zorgen dat luchtvaartpartijen en omgeving gezamenlijk met een maatregelenpakket komen waarin de kansen op hinderbeperking en groeirimte benut worden. Om het proces te faciliteren heeft het Rijk een overlegtafel ingericht en de heer Alders, Commissaris der Koningin Groningen, als onafhankelijk voorzitter benoemd.

### *Mijlpalen*

- Start MER- procedure met publicatie startnotitie (door sector opgesteld) en inspraak (februari 2007);
- Vaststelling richtlijnen door het Rijk (april/mei 2007);
- (tussentijdse) Bekendmaking resultaten milieuonderzoek korte termijn en maatregelen hinderbeperking en compensatie korte termijn aan de Tweede Kamer, met voorstel om al dan niet LVB hierop aan te passen (mei 2007);
- Publicatie MER met resultaten onderzoek middellange termijn en maatregelen hinderbeperking en

compensatie middellange termijn (begin 2008).

Naast deze afspraken zijn andere activiteiten onder meer het uitvoeren van experimenten om de hinder te beperken, nadenken over (andere invulling van) compenserende maatregelen (betreft met name isolatiebeleid), onderzoek naar selectiviteitsmaatregelen om de ontwikkeling gericht op duurzame kwaliteit te stimuleren en naar mogelijkheid van flitspalen (voor lawaaiige vliegtuigen). De mogelijkheid om te experimenteren is inmiddels in de wet verankerd na aanvaarding van het wetsvoorstel in november 2006.

### **Privatisering Schiphol**

De Eerste Kamer heeft op 27 juni 2006 het wetsvoorstel Wijziging van de Wet luchtvaart inzake de exploitatie van de luchthaven Schiphol aangenomen. Daarmee is de beoogde vervreemding van een minderheidsaandeel in NVLS door de Staat wettelijk goedgekeurd. De wetwijziging en het daaraan gekoppelde Besluit exploitatie Schiphol zijn per 19 juli 2006 in werking getreden.

Minister Zalm heeft na de parlementaire besluitvorming de voorbereiding van de aandelenverkoop door de Staat ter hand genomen. De gemeente Amsterdam stemde op 30 september jl. in de aandeelhoudersvergadering van NVLS tegen de statutenwijziging, die voor privatisering noodzakelijk is. Dit besluit van Amsterdam is bij Koninklijk Besluit van 20 november 2006 vernietigd. Amsterdam is inmiddels bij de Raad van State in beroep gegaan tegen dit KB en is ook een procedure begonnen tegen NVLS bij de Ondernemingskamer.

### **Verkenning lange termijn opties capaciteitsuitbreiding**

Tot circa 2015/2020 kan Schiphol doorgroeien op de huidige locatie met het bestaande vijfbanenstelsel. Daarna loopt Schiphol tegen de capaciteitsgrenzen aan. Nut en noodzaak van een eventuele fysieke capaciteitsuitbreiding wordt in een interdepartementaal projectteam onderzocht in een Verkenning (met als 1<sup>e</sup> fase een probleemanalyse mainport Schiphol), waarin de maatschappelijke en economische issues in kaart worden gebracht. In dit verband is tevens aan Schiphol gevraagd om uiterlijk 31 maart 2007 te komen met goed onderbouwde en maatschappelijk gedragen opties voor uitbreiding van de luchthaven. Het Rijk zal deze opties verkennen en eventueel aanvullen, en vergezellen van een voorstel voor een procedure om ze af te wegen.

#### *Mijlpalen*

- Probleemanalyse en Marktinitiatief fase (1 augustus 2006-1 april 2007) die leiden tot knelpunten, kansen en bedreigingen van de mainport en de door Schiphol aan te reiken opties. De probleemanalyse en de opties zullen aan de Kamer worden aangeboden;
- Verkenningsfase (1 april 2007 - 31 december 2007) waarin het Rijk de ontwikkelde opties aanvult en afweegt, en een bijpassend besluitvormingstraject ontwikkelt.
- Go-no-go-besluit voor een structuurvisie of alternatieve procedure en de daarin in ieder geval te betrekken opties, waarvan de Kamer en de bestuurders in de regio eind 2007 op de hoogte worden gesteld.

#### *Tweede/Eerste Kamer*

Bij de wijziging van de AmvB (met regels voor het tarieventoezicht) zal deze via een voorhangprocedure aan de TK worden voorgelegd. Bij de eerstvolgende wetwijziging zal deze voorhangprocedure in de wet worden vastgelegd.

## 12. Zuiderzeelijn

### Kern dossier: snelle spoorverbinding tussen Schiphol en Groningen

#### *Doelstelling/korte omschrijving*

De Zuiderzeelijn is een snelle spoorverbinding tussen Schiphol en Groningen. Het project heeft sinds 1998 de volgende stappen doorlopen: pré-verkenning (1999), verkenningen (2000, 2001), prijsvraag (2002-2004) en structuurvisie (2005, 2006). De aanleiding voor het opstellen van een structuurvisie – onderzoek naar nut en noodzaak van het project – werd gevormd door de Tijdelijke Commissie Infrastructuur, een commissie van de Tweede Kamer belast met onderzoek naar besluitvorming over grote infrastructurele projecten.

Doel van de Structuurvisie Zuiderzeelijn is om op basis van onderzoek en een breed maatschappelijk proces duidelijk te krijgen of een Zuiderzeelijn voldoende bijdraagt aan de projectdoelstellingen, onder andere: versterken van ruimtelijk-economische structuur van Noord-Nederland en verbeteren van de OV-bereikbaarheid van de Noordvleugel van de Randstad.

#### *Stand van zaken*

De Structuurvisie Zuiderzeelijn is in april 2006 afgerond. Op grond van de Structuurvisie heeft het Kabinet het beleidsvoornemen kenbaar gemaakt om te stoppen met het planproces voor de Zuiderzeelijn, vanwege onvoldoende nut en noodzaak. Het kabinet zet nu in op:

- Bereiken van de doelstellingen voor Noord-Nederland met een regiospecifiek pakket, bestaand uit een ruimtelijk-economische programma (onder andere innovatie, kennis, verstedelijking) en regionale bereikbaarheidsprojecten (wegen en OV);
- Bereiken van de doelstellingen voor de Noordvleugel met kosteneffectieve OV maatregelen, nader uit te werken in de Planstudie OV Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad (SAAL).

In juni zijn de Structuurvisie Zuiderzeelijn en het beleidsvoornemen van het kabinet besproken met de Tweede Kamer. De Kamer steunt de inzet voor de Noordvleugel: het starten van de Planstudie OV SAAL. Deze planstudie loopt sinds augustus 2006 en maakt onderdeel uit van het Programma Noordvleugel.

Naar aanleiding van de inzet van het Kabinet voor Noord-Nederland nam de Tweede Kamer tijdens het debat in juni 2006 een motie (van Hijum c.s., 27 658 nr.28) aan met als strekking: werk naast een regiospecifieke pakket ook een goedkopere variant van een Zuiderzeelijn uit en breng in beeld welk van beide alternatieven de grootste bijdrage levert aan de ruimtelijk-economische ontwikkeling van Noord-Nederland. Deze goedkopere variant van de Zuiderzeelijn is voorgesteld door Noord-Nederland.

De motie van de Tweede Kamer is in samenwerking met Noord-Nederland uitgevoerd in de vorm van een Aanvulling op de Structuurvisie. Deze Aanvulling is in oktober 2006 afgerond. In Bestuurlijk Overleg met Noord-Nederland werd geconstateerd dat alle relevante aspecten zijn onderzocht (er is geen aanvullend onderzoek nodig), maar dat het niet lukt om op basis van de onderzoeksresultaten tot gezamenlijke conclusies te komen. Besluitvorming wordt daarom overgelaten aan een volgend Kabinet.

De Aanvulling op de Structuurvisie Zuiderzeelijn is in oktober 2006 ter informatie aangeboden aan de Tweede Kamer. De Tweede Kamer kiest er voor om met behandeling van de Aanvulling op de Structuurvisie Zuiderzeelijn te wachten tot ná de verkiezingen.

#### *Korte- en/of langetermijnactiviteiten*

Belangrijkste activiteit voor 2007 is politieke besluitvorming over de Aanvulling op de Structuurvisie Zuiderzeelijn. Dit houdt in: besluitvorming door het Kabinet en behandeling in de Tweede Kamer.

Besluitvorming over de Aanvulling op de Structuurvisie heeft inhoudelijk en financieel een relatie met de onlangs gestarte Planstudie OV SAAL.

Het streven is om vóór de zomer 2007 een Kabinetsbesluit en behandeling door Tweede Kamer gereed te hebben.

*Tweede Kamer/Eerste Kamer*

- 13 april 2006: Structuurvisie Zuiderzeelijn aangeboden aan de TK;
- 1 juni 2006: hoofdlijnen debat TK over de Structuurvisie Zuiderzeelijn;
- 13 oktober 2006: Aanvulling Structuurvisie Zuiderzeelijn ter informatie aangeboden aan de TK;
- 17 oktober 2006: beantwoording van Tweede Kamervragen in het kader van begrotingsbehandeling/MIT.

## 13. HSL/HSA

### Kern dossier: Hoge snelheidsspoorverbinding tussen Amsterdam-Parijs

#### *Doelstelling/korte omschrijving*

De HSL-Zuid is een hogesnelheidsspoorverbinding tussen Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen, Brussel en Parijs. Het project in Nederland is gesplitst in een deel aanleg werkend vervoerssysteem en een deel vervoer over de HSL. Voor de aanleg en het onderhoud gedurende 25 jaar is op basis van publiek-private samenwerking (PPS) een contract gesloten met Infrasppeed (de bouwcombinatie). Voor het vervoer over de lijn is een 15 jarig contract gesloten met High Speed Alliance (HSA: NS en KLM). Beide contracten zijn meeondertekend door de minister van Financiën.

Na een ingroeiperiode van twee jaar moet het contractueel bepaalde bedieningspatroon in Nederland door HSA worden uitgevoerd. Het gaat daarbij om een dienst Amsterdam – Rotterdam (twee treinen per richting per uur) en een dienst Amsterdam – Rotterdam – Breda (twee treinen per richting per uur).

Voor de buitenlandse treindiensten geldt geen maximum ingroeiperiode. De internationale diensten betreffen een dienst Amsterdam – Brussel (32 treinen per richting per dag), en een dienst Den Haag – Breda – Antwerpen – Brussel (8 treinen per richting per dag). De dienst vanuit Den Haag naar Brussel moet nog tussen HSA en de Belgische vervoerder NMBS worden vastgelegd.

In ruil voor het exclusieve recht voor HSA om binnenlandse HSL diensten uit te voeren betaalt HSA jaarlijks een concessievergoeding aan de Staat.

#### *Stand van zaken*

De aanleg van de HSL infrastructuur is nagenoeg gereed. Enkele laatste knelpunten (Rijpwetering en Tunnel Noordrand Rotterdam) worden rond 1 april 2007 afgerond. Op dat moment is nog niet de juiste versie van het beveiligingssysteem ERTMS in de infra aangebracht. Een aanpassing van de versie is nodig om met 300 km/uur de grens te kunnen passeren. Deze versie-migratie zal in maart 2008 zijn afgerond. Na de oplevering van de infrastructuur zal HSA starten met haar contractueel toegekende testperiode van 6 maanden waarna op de Aanvangsdatum (1 oktober 2008) de 15 jaar durende concessieperiode start. Vanaf deze datum moet HSA ook de concessievergoeding afdragen. Vanwege de vertraging bij ERTMS is in december 2006. De Aanvangsdatum was eerst 1 april 2007 en is dus nu verschoven naar 1 oktober 2008.

Vervoerder HSA moet nog zorgen voor treinen die vanaf aanvangsdatum de treindiensten kunnen uitvoeren. Naast bestaande Thalys-treinen heeft HSA hiervoor treinen in Italië besteld. Deze komen echter pas in 2008 beschikbaar. Over de vraag wie verantwoordelijk is voor de vertraging bij het beschikbaar komen van deze treinen loopt een bindend adviesprocedure tussen de Staat en HSA.

Vervoerder HSA heeft toegezegd dat zij per december 2007 (start dienstregeling 2008) zullen starten met commerciële diensten over de HSL-Zuid met 160 km/uur. Het gaat daarbij om een uurdienst Amsterdam – Rotterdam – Breda en een uurdienst Amsterdam – Rotterdam – Antwerpen – Brussel. Deze worden uitgevoerd met tijdelijk door HSA geleaste locomotieven.

#### *Korte- en/of langetermijnactiviteiten*

Op korte termijn is de aandacht gericht op de oplevering van de HSA infrastructuur en de migratie van de ERTMS versies. Gedurende geheel 2007 en begin 2008 wordt hieraan door VenW gewerkt. Voor de start van het commerciële vervoer per december 2007 moet aan HSA een tijdelijke concessie worden verleend waarover binnenkort de gesprekken met HSA starten

Op langere termijn is de beschikbaarheid van de door HSA in Italië bestelde treinen een aandachtspunt. De beschikbaarheid van deze treinen per 1 oktober 2008 is niet gegarandeerd. Daarnaast zal de samenwerking tussen HSA en de Belgische en Franse vervoerders voor de diensten naar Antwerpen, Brussel en Parijs inzet van VenW vergen.

Het contract met HSA moet voor de aanvangsdatum in 2008 zijn omgezet in een publiekrechtelijke concessie. Als de omzetting negatieve gevolgen heeft voor HSA kunnen zij daarvoor een claim indienen bij

de Staat. Ook bij deze omzetting zal de Tweede Kamer een rol hebben.

*Tweede/Eerste Kamer*

Op 19 december 2006 is de Kamer per brief geïnformeerd over de vertraging bij de ingebruikname van de HSL-Zuid. Daarin wordt gemeld dat het vervoer met 160 km/u treinen is verschoven van juli 2007 naar december 2007. De datum waarop met 300 km/u treinen kan worden gereden (de zogenaamde Aanvangsdatum) is verschoven van april 2007 naar oktober 2008.

Tijdens een algemeen overleg met de kamer op 20 december is hierover gesproken. De Kamer is vervolgens op 23 januari en 13 februari 2007 aanvullend geïnformeerd over de financiële consequenties van het verschuiven van de Aanvangsdatum van de start van het vervoer over de HSL en over de wijze waarop deze verschuiving tot stand is gekomen. Op 14 februari vond daarover een AO plaats. De minister heeft een toelichting gegeven op de fouten die op het ministerie gemaakt zijn. De Kamer vraagt zich af of nu alle risico's bekend zijn en of het ministerie het proces wel tot een goe einde kan brengen. Het onderzoek van de Algemene Rekenkamer in opdracht van de Kamer, risico's zal daar een antwoord op moeten geven. Dit onderzoek zal in mei moeten zijn afgerond.

De moties en toezeggingen die op dit dossier onder meer spelen zijn:

- Motie Dijkema (22589-279) over een risicoanalyse voor de HSL-Zuid en de Betuweroute
- Motie Dijkema (22026-231) over een actualisatie van de treinbediening in hoofdlijnen
- Motie Gerkens en Roemer (22589-278) over een onafhankelijk onderzoek naar nut en noodzaak van acute aanpassingen aan het beveiligingssysteem
- Toezegging de wijzigingsovereenkomst HSA-Staat en de samenwerkingsovereenkomst HSA-NMBS vertrouwelijk naar de Kamer te zenden.



## 14. Betuweroute

### **Kern dossier: Betuweroute bijna klaar voor veilig goederenvervoer over spoor vanuit Rotterdam**

#### *Doelstelling/korte omschrijving*

De Betuweroute is een goederenspoorlijn tussen Rotterdam en Duitsland die de ontsluiting van het Europese achterland voor de Rotterdamse haven verbetert, economische groei bevordert (via haven Rotterdam en groei goederenvervoer per spoor), en de onderlinge verstoring van personenvervoer per spoor en goederenvervoer per spoor vermindert. Positief neveneffect is dat gevaarlijke stoffen niet langer door woonwijken worden vervoerd.

De spoorlijn is aangelegd van de Havenspoorlijn bij Rotterdam, via het zogenaamde A15 tracé, naar de Duitse grens voorbij Zevenaar. De Betuweroute wordt een van de veiligste spoorlijnen van Nederland en is uitgerust met het Europese beveiligingssysteem ERTMS en 25 kV spanning op de bovenleiding.

#### *Stand van zaken*

De bouw van de Betuweroute infrastructuur is nagenoeg klaar. Alleen de aanleg van de tunneltechnische installaties (TTI) in de tunnels is vertraagd. Het betreft daarbij o.a. de sprinklerinstallaties. Vanwege de vertraging bij de TTI is de datum van ingebruikname van het A15 tracé verschoven van 1 januari 2007 naar april 2007. De exacte datum wordt begin 2007 bepaald nadat bouwer ProRail daarover uitsluitsel heeft gegeven.

Na de ingebruikname van het A15 tracé zal er gedurende het aanloopjaar 2007 nog gesleuteld worden aan de infrastructuur op het A15 tracé en de aansluitende Havenspoorlijn. Het beveiligingssysteem ERTMS zal nog enkele aanpassingen ondergaan (uitbreiding met functionaliteiten die bij de ingebruikname nog niet gereed zijn). In overleg met de exploitant wordt nog afgesproken wanneer ook de Havenspoorlijn zal overgaan op ERTMS en 25 KV.

Op het A15 tracé zal vanaf april gereden worden met enkele gebruiksbeperkende maatregelen totdat alle locomotieftypen zijn getest en door de IVW zijn vrijgegeven. De verwachting is dat de eerste locomotieftypen per zomer 2007 volledig zijn vrijgegeven en zonder beperkingen kunnen rijden. Gedurende het aanloopjaar 2007 zal het aantal locomotieven dat geschikt is om over de Betuweroute te gaan rijden gestaag toenemen, de verwachting is dat eind zo'n 70 locomotievengeschikt zal zijn.

De exploitant van de Betuweroute wordt BREM, een samenwerkingsverband van ProRail en de havenbedrijven van Rotterdam en Amsterdam. Zij krijgen de gelegenheid om gedurende 5 jaar (exploitatieperiode) de exploitatie van de Betuweroute uit te voeren met een vastgestelde maximale bijdrage van VenW. De aandeelhouders van de BREM hebben een maximaal aandelenkapitaal van € 26 mln. ter beschikking gesteld aan de BREM. De feitelijk exploitatie start tegelijkertijd met de ingebruikname van de Betuweroute. Aan de exploitatieperiode van 5 jaar gaat een zogenaamd aanloopjaar (2007) vooraf waarin de netto exploitatiekosten voor rekening komen van de Staat. Deze aanloopperiode eindigt op het moment dat sprake is van een werkend vervoerssysteem (onder andere minimaal 50 locomotieven). De Staat heeft met de aandeelhouders van de BREM een privaatrechtelijke overeenkomst gesloten. ProRail blijft op grond van de beheerconcessie verantwoordelijk voor het beheer van de Betuweroute.

### *Korte- en/of langetermijnactiviteiten*

Op korte termijn is de aandacht gericht op de ingebruikname van de Betuweroute. De afronding van de TTI door de bouwer wordt gemonitord, evenals het test- en vrijgave traject locomotieftypen (deze locomotieven moeten worden omgebouwd zodat ze geschikt zijn voor gebruik van ETCS beveiliging). Daarnaast wordt gewerkt aan de ondertekening van de overeenkomst met de aandeelhouders van de exploitant BREM, die in begin 2007 gereed moet zijn.

Naar verwachting zal medio 2007 het werkend vervoersysteem door de Staat, ProRail en de Havenbedrijven kunnen worden vastgesteld. Vanaf dat moment start de exploitatieperiode.

### *Tweede/Eerste Kamer*

Op 20 december heeft een algemeen overleg plaatsgevonden over de verschuiving van de ingebruikname van de Betuweroute. Op 13 februari is de TK per brief geïnformeerd over de laatste stand van zaken inzake de Betuweroute. Daarover is op 14 februari met de Kamer gedebatteerd. Aangegeven is dat de Betuweroute infrastructuur nagenoeg gereed is, alleen de tunneltechnische installaties in de tunnels zijn nog niet volledig getest en gecertificeerd. Medio februari komt een planning voor deze laatste werkzaamheden beschikbaar en zal een audit door een onafhankelijke partij plaatsvinden. Op basis van de planning en de audit zal een nieuwe datum voor de ingebruikname van de spoorlijn kunnen worden genoemd. De Kamer heeft deze uitleg geaccepteerd. De Kamer heeft wel haar zorgen geuit over de ingebruikname van de Betuweroute, zij wil dat de Betuweroute zo snel mogelijk zo volledig mogelijk wordt benut.

De volgende moties en toezeggingen spelen op dit dossier:

- Motie Dijkema (22589-279) over een risicoanalyse voor de HSL Zuid en de Betuweroute door de Algemene Rekenkamer

Toezeggingen:

- Er komt na afronding van het project een evaluatie naar het contractmanagement van TTI's (tweede helft 2007).
- In februari 2007 wordt de Kamer geïnformeerd over de BREM
- De Kamer wordt jaarlijks gerapporteerd over de risico's die bij de exploitatie van de Betuweroute worden gelopen.

## 15. Project Mainportontwikkeling Rotterdam

### Kern dossier: Versterking positie mainport en kwaliteit leefomgeving

#### *Doelstelling/korte omschrijving*

Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR) heeft als doel de Mainport Rotterdam te versterken én tegelijk de kwaliteit van de leefomgeving in Rijnmond te verbeteren. PMR bestaat uit drie deelprojecten:

- Aanleg van nieuw havengebied, Maasvlakte-2 (MV-2), en de bijbehorende maatregelen om schade aan beschermde natuur te compenseren: zeereservaat in Voordelta en duinaanleg nabij Ter Heijde;
- Ontwikkeling 750 ha natuur-/recreatiegebied op Midden-IJsselmonde en noordelijk van Rotterdam;
- Bestaand Rotterdams Gebied: serie kleinere projecten om bestaande havengebied beter te benutten en kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren.

In de (herstelde) Planologische Kernbeslissing (PKB PMR) zijn ruimtelijke randvoorwaarden voor deze deelprojecten vastgelegd. In oktober-november 2006 hebben de Tweede en Eerste Kamer ingestemd met de PKB PMR. De definitieve PKB tekst (deel 4) is in december 2006 gepubliceerd. Ook heeft de Kamer ingestemd met de afspraken over financiering en verantwoordelijkheid- en risicoverdeling zoals die eerder door het Kabinet zijn vastgelegd in een Bestuursakkoord (2004) en drie Uitwerkingsovereenkomsten (2005). Deze zijn ondertekend door het Rijk, het Havenbedrijf Rotterdam (HbR), de gemeente Rotterdam, de Stadsregio Rotterdam en de Provincie Zuid-Holland. Uitgangspunt is dat de uitvoeringsverantwoordelijkheid ligt bij de partij die daar het beste toe in staat is. De risico's liggen daar waar ze het meest adequaat kunnen worden beheerst. Dit "bijdragemodel" heeft ertoe geleid dat:

- Havenbedrijf Rotterdam verantwoordelijk is voor de aanleg van de Tweede Maasvlakte;
- Provincie Zuid-Holland de 750 hectare natuur- en recreatiegebied realiseert;
- Gemeente Rotterdam de projecten in het Bestaand Rotterdams Gebied (BRG) uitvoert.

Het Rijk stelt – gezien het nationale belang van de Tweede Maasvlakte – regionale partijen in staat de deelprojecten uit te voeren door:

- Ruimtelijk faciliteren, denk aan de PKB en andere publiekrechtelijke instrumenten (vergunningen e.d.),
- Verlenen van financiële bijdrage,
- Realisatie van de natuurcompensatie, en
- Afhandeling van het staatssteundossier in Brussel.

Met de Tweede Kamer is afgesproken dat de minister van VenW in haar coördinerende rol regie houdt op de vervolgpcedures.

De kosten voor het totale project bedragen ruim € 3,6 mld. Het Rijk draagt daar aan *directe* investeringen ruim 900 mln. euro aan bij. Daarnaast zijn er reserveringen gedaan (circa € 570 mln.) om tegenvallers (post onvoorzien) en nodige aanpassingen en onderhoud aan infrastructuur te kunnen opvangen. Ook neemt Rijk voor bedrag van € 500 mln. deel in het (in 2004 verzelfstandigd) Havenbedrijf en verdient op die manier – bij goede resultaten – de investering in MV-2 terug.

#### *Stand van zaken*

Begin 2007 wordt naar verwachting de aanmeldingsprocedure staatssteun bij de Europese Commissie in Brussel afgerond. PMR gaat in 2007 over naar de uitvoeringsfase (met name deelprojecten 750 ha en BRG). De financiële bijdragen van het Rijk aan deze projecten gaan vanaf 2007 van start. Wat betreft Tweede Maasvlakte ligt accent nog sterk op de te nemen vervolgbesluiten en voorbereiding "start aanleg". Hoofdtaken PMR komende periode zijn:

- Coördinatie en regie vervolgbesluiten en tot stand brengen overeenkomst luchtkwaliteit

Voor de start van de aanleg van MV-2 dient een aantal belangrijke vervolgbesluiten te worden genomen en vergunningen te worden verleend: bestemmingsplan, concessie landaanwinning (VenW) en vergunning Natuurbeschermingswet (LNV). Het Rijk voert, conform verzoek van Kamer, coördinatie en regie op deze vervolgbesluiten. Rijk is ook trekker voor overeenkomst luchtkwaliteit die maatregelen moet borgen, die nodig zijn om bestemmingsplan MV-2 te laten voldoen aan het Besluit Luchtkwaliteit 2005.

- Realisatie natuurcompensatie

Ter compensatie van natuur die verloren gaat door aanleg van MV-2, wordt in Voordelta (Zeeland) een

zeereservaat van 20.000 ha aangelegd en stuk duin van ca 30 ha bij Delfland. RWS is verantwoordelijk voor realisatie. Realisatie door Rijk is gekoppeld aan start van aanleg MV-2 door Havenbedrijf.

- Informatievoorziening Tweede Kamer

Met de overgang naar volgende fase, start ook de halfjaarlijkse rapportage aan de Tweede Kamer in het kader van de Procedureregeling Grote Projecten. De eerste rapportage is voorzien voor april 2007. Dit rapport zal vergezeld gaan van aan rapport van de Departementale Auditdienst (DA).

*Korte- en/of langetermijnactiviteiten*

De belangrijkste activiteiten, waarvoor VenW aan de lat staat, in 2007 zijn:

- Heel 2007: coördinatie en regie op vervolgbesluiten: VenW trekker van overleg tussen PMR-partners over de vervolgbesluiten, vergunningen etc.;
- Begin 2007: overeenkomst Luchtkwaliteit: in nauwe samenwerking met HbR en gemeente;
- Maart 2007: start procedure Beheerplan Zeereservaat, verwerking inspraak, beroepsprocedure;
- April 2007: eerste Voortgangsrapportage naar de Tweede Kamer.

*Tweede/Eerste Kamer*

In december 2006 hebben de Tweede en Eerste Kamer de definitieve PKB tekst, deel 4, ontvangen nadat zij met de PKB respectievelijk op 10 oktober 2006 en 20 november 2006 hadden ingestemd.

Op dit dossier spelen de volgende moties en toezeggingen:

- De minister heeft toegezegd te verkennen of maatregelen kunnen worden getroffen om de toeristisch-recreatieve sector in de regio waar het zeereservaat te versterken. Daarnaast is een stimuleringsregeling toegezegd van circa € 10-12 mln. voor de sectoren die nadeel ondervinden (toeristisch-recreatief en visserij).
- Naar aanleiding een motie Buijs wordt er een plan van aanpak uitgewerkt waarbij een goede en transparante onderbouwing van de planschade visserij komt.

## 16. Leefkwaliteit

### Kern dossier: terugdringen negatieve effecten bij toenemende mobiliteit

#### *Doelstelling/korte omschrijving*

De economie laten groeien, verkeer en vervoer de ruimte geven en tegelijkertijd de negatieve effecten (geluid, lucht, CO<sub>2</sub>) van het verkeer terugdringen: dat is de uitdaging waar VenW voor staat. Hiervoor is in het kader van de Nota Mobiliteit een uitgebreid pakket aan maatregelen gestart. Verder verduurzamen van de mobiliteit kan door vanuit de overheid fors in te zetten op voertuigtechnologie, nieuwe vormen van brandstof en gedragsveranderingen bij consument en bedrijfsleven.

#### *Stand van zaken*

##### Internationaal:

Europees bronbeleid is de meest effectieve manier om voertuigen schoner te maken; voor zowel personenvervoer, goederenvervoer en luchtvaart. Ontwikkelingen op dit terrein zijn:

- een Europees akkoord over de zogeheten Euro 5 en 6 normering (1<sup>e</sup> lezing december 2006) gericht op de toegestane uitstoot van Nox en fijn stof van (personen)verkeer.
- ACEA-convenant: in dit convenant zijn (niet-bindende) afspraken met automobiefabrikanten gemaakt over de maximale CO<sub>2</sub>-uitstel per voertuig. Deze aanpak blijkt niet voldoende effectief. Medio 2007 komt de EC daarom met een voorstel voor normstelling voor CO<sub>2</sub>-uitstoot per voertuig.
- Goederenvervoer en luchtvaart: met bedrijfsleven en internationale gremia (IMO, ICAO, CCR) onderzoeken haalbaarheid van verdergaande duurzaamheidseisen.

Daarnaast is de nieuwe Europese richtlijn voor luchtkwaliteit in ontwikkeling: met de nieuwe richtlijn worden de normen aangescherpt en kan Nederland onder bepaalde voorwaarden de benodigde 5 jaar uitstel krijgen voor het halen van de grenswaarden. In december 2007 kan een mogelijk akkoord in Tweede lezing over deze richtlijn worden bereikt.

##### Nationaal:

#### **Beleidsthema Luchtkwaliteit:**

De luchtkwaliteit is de afgelopen decennia fors verbeterd. Desondanks voldoet Nederland op veel plaatsen nog niet aan de Europese normen voor luchtkwaliteit (te weten CO<sub>2</sub> en fijn stof). Vanwege het doorwerken van milieuregelgeving in de ruimtelijke ordening, kon VenW daardoor een deel van haar projecten niet realiseren. Onder andere door aanpassingen in Nederlandse wet- en regelgeving (in nauwe samenwerking met VROM) en het perspectief dat de aanpassing van de Europese richtlijn luchtkwaliteit biedt, is het luchtkwaliteitsprobleem beheersbaar geworden voor VenW; dit wil zeggen dat luchtkwaliteit niet langer de doorslaggevende belemmerende factor is in het realiseren van MIT/SZM projecten. Met aanvullende luchtkwaliteitsmaatregelen kunnen projecten worden gerealiseerd. Hiervoor is nog aanvullend budget nodig van € 400 mln. Het project Tweede Coentunnel zal als testcase bij de Raad van State fungeren. Daarnaast wordt door VenW (KNMI) gewerkt aan het verbeteren van luchtkwaliteitsberekeningen door optimaal gebruik te maken van satelliet- en grondwaarnemingen van de luchtkwaliteit en fijnmazige meteorologische gegevens.

#### **Beleidsthema: Klimaatbeleid**

Om de CO<sub>2</sub>-uitstoot door verkeer en vervoer te reduceren wordt een experimenteer- en stimuleerprogramma voor kansrijke innovaties opgezet. Dit programma is gericht op schone motorbrandstoffen, schone voertuigen en schoon gebruik door grote groepen consumenten. Op dit moment loopt de ontwikkeling van de auto van de toekomst. Dit is erop gericht om deze auto daadwerkelijk te kunnen laten rijden.

- Luchtvaart: VenW werkt, samen met VROM, aan de onderbrenging van de luchtvaart in het Europese Emissiehandelssysteem (ETS). Op die wijze kan de luchtvaart groeien en zich toch in klimaatneutrale richting ontwikkelen;
- Zeescheepvaart: VenW wil, samen met VROM en in Europees verband, de internationale discussie

- aanjagen over aanpak en toedeling van emissies;
- Wegvervoer en binnenvaart: bij continentaal transport is met name de vraag wat op termijn – naast de aanpak via schonere motoren en brandstoffen – gedaan kan worden om de gewenste reductie te realiseren. DGTL beziet onder andere de mogelijkheid om bij de aanpak van de CO<sub>2</sub>-emissie van het continentale transport een ketenbenadering te hanteren. Onderzocht moet worden of dit een haalbaar concept is, met name qua administratieve lasten en handhaving.

Voor alle modaliteiten evenals de mainports en de grote logistieke dienstverleners geldt dat, los van nationale en internationale verplichtingen, gestreefd kan worden naar vrijwillige afspraken met het betreffende bedrijfsleven om – bijvoorbeeld - klimaatneutrale diensten aan te gaan bieden.

### **Beleidsthema: Geluid**

Binnen VenW loopt het Innovatieprogramma Geluid waar concrete maatregelen voor de aanpak van geluidsemissie langs Rijkswegen. Dit programma wordt in 2007 afgerond met een slotmanifestatie en rendementsonderzoek, waarin wordt aangegeven wat de (verwachte) opbrengst van het IPG is. Daarnaast wordt door VROM in samenwerking met VenW volop gewerkt aan een wetswijziging van de Wet geluidhinder om:

- De groei van geluidbelastingen rond woningen nabij Rijkswegen te beheersen;
- Regelgeving eenvoudiger en begrijpelijker te maken;
- En grotere flexibiliteit te creëren om gebruik van de Rijkswegen te kunnen wijzigen.

In de periode 2010-2020 is voor de sanering hoge geluidsbelastingen weg en spoor € 650 mln beschikbaar. Dit is opgenomen in de Nota Mobiliteit.

### *Korte- en/of langetermijnactiviteiten*

#### Korte termijn:

- De Wet luchtkwaliteitseisen en AMvB “in betekende mate” in werking. Deze AMvB maakt het mogelijk dat projecten die leiden tot maximaal 3% verslechtering van de luchtkwaliteit ter plaatse, op basis van het Besluit luchtkwaliteit toch doorgang kunnen vinden. De Wet luchtkwaliteitseisen vormt de basis voor zowel het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) als de AMvB in betekende mate. In het NSL zijn zowel luchtkwaliteitsmaatregelen als projecten opgenomen. Het NSL vormt de basis voor het verkrijgen van ontheffing van de normen uit de nieuwe richtlijn luchtkwaliteit welke naar verwachting niet eerder december 2007 zal worden aangenomen;
- Vaststellen Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) en bespreking in ministerraad;
- Mogelijk akkoord in tweede lezing over EU-richtlijn luchtkwaliteit;
- Opstellen VenW-programma energietransitie Duurzaam Transport.

### *Tweede/Eerste Kamer*

- Brief naar de Tweede Kamer over stand van zaken luchtkwaliteit (25 oktober 2006)
- Kabinetsreactie op het transitieactieplan “meer met energie” is juni 2006 (EZ) naar de Tweede Kamer gestuurd. Duurzame mobiliteit is daarin een van de thema's.
- In juli 2006 zijn een aantal kleinere wetswijzigingen in de Wet Geluidhinder aangenomen (zoals nieuwe geluidsmaat).
- De motie van der Ham (30300A-40) vraagt om een onderzoek naar de effecten voor de luchtkwaliteit van het Klagenfurtracé (A74).
- De motie van Van Velzen (29667-7) vraagt om het invoeren van een Europese heffing op het gebruik van kerosine en/of een heffing op emissies.
- De motie van Gerken (29800XII-29) vraagt om met voorstellen te komen waardoor luchtvaartmaatschappijen geprikkeld worden om te investeren in geluidsarme vliegtuigen.

## 17. Verkeersveiligheid

### Kern dossier: permanente verbetering van verkeersveiligheid ondanks toename verkeer

#### *Doelstelling/korte omschrijving*

Permanente verbetering van de verkeersveiligheid. De doelstelling in de Nota Mobiliteit is onlangs aangescherpt naar maximaal 750 doden en 17.000 ziekenhuisgewonden in 2010 en maximaal 580 doden en 12.250 ziekenhuisgewonden in 2020. Belangrijkste overwegingen overheidsbemoedening: maatschappelijk leed en maatschappelijke kosten van ca € 9 mld per jaar (voornamelijk kosten files als gevolg van ongelukken, sociale voorzieningen, gezondheidszorg en productieverlies).

#### *Stand van zaken*

Nederland behoort tot de verkeersveiligste landen ter wereld en staat dan ook op de kaart, andere landen leren graag van ons. Naast het beleid staat ook het verkeersveiligheidsonderzoek internationaal goed aangeschreven (SWOV, TNO). De doelstelling voor 2010 lijkt te worden gehaald, voor 2020 wordt dat lastig onder meer vanwege toename mobiliteit, goederenvervoer en vergrijzing. Er wordt, naast hetgeen nu al op de rails is gezet, thans gewerkt aan een strategisch plan met mogelijkheden om de Nota Mobiliteitsdoelstelling ook voor 2020 te behalen.

#### *Kortetermijnactiviteiten*

- Vracht- en bestelverkeer:
  - In 2007 wordt samen met de branchevertegenwoordigers een nieuwe strategie ontwikkeld voor de toekomstige aanpak van veiligheid van wegvervoer;
  - Binnenkort komt de definitieve rapportage van een onderzoek naar ongevallen met kantelende vrachtwagens
  - Speciale aandacht voor dodehoekongevallen vrachtwagens: uitkomsten demonstratieproject met technische hulpmiddelen op vrachtwagens en extra voorlichtingsactiviteiten chauffeurs en fietsers;
  - Bestelverkeer: uitvoering van het convenant 'Veilig bestelverkeer' (in 2005 gesloten met brancheorganisaties), met name de vrijwillige invoering van snelheidsregulering.
- Campagnes verkeersveiligheid: BOB, gordels, bromfietshelmen en fietsverlichting naast auto te water risico, medicijngebruik en wegmarkeringen.
- VN Verkeersveiligheidsweek 23-29 april reeks activiteiten in NL en met medewerking NL in de Verenigde Naties.
- Vernieuwing rijexamen (onderdeel FILEPROOF), meer eisen met betrekking tot inzicht en gevaarherkenning. Try-outs nieuw theorie-examen: 2007 waarna implementatie.
- Alcohol en drugs: 20% verkeersdoden veroorzaakt door alcohol. Om die reden aanscherping huidig beleid met gerichte aanpak verslaafden, communicatie, alcoholslot en puntenrijbewijs. Educatieprogramma Drugs alsmede Europees onderzoek naar strafrechtelijke handhaving.
- Veiligheidsmanagement: gericht op vergroting intrinsieke veiligheid infrastructuur. Ook incidentmanagement (voorkomen van congestie na ongeval dat voor circa 12% aan congestie bijdraagt).

#### *Langetermijnactiviteiten*

De uitdaging is om de scherpe doelstelling 2020 te bereiken. Om die reden is er een werkplan 2008-2012 met daarnaast en daarin extra aandacht voor:

- Voertuigtechnologie en innovatie(snelheidsbegrenzing, botsveiligheid, informatieverstrekking);
- Stagnering doden en gewonden vooral bij kwetsbare groepen: ouderen, voetgangers en fietsers, ontwikkeling beleid om te komen tot gerichte maatregelen;
- Relatie mens-voertuig. Naast alcoholslot, concentratie en vermoeidheid;
- Meerjarenplan Campagnes 2008-2012, welke campagnes op te stellen in overleg met politie, regionale autoriteiten en ANWB;
- Gebruikmaking Nederlandse positie op gebied van verkeersveiligheid in internationale gremia (doel

aanzien Nederland, positie bedrijfsleven).

*Tweede/Eerste Kamer*

Communicatie over verschillende dossiers, toezeggingen betreffen:

- aanpassing frequentie APK
- puntenrijbewijs, bestuurlijke boete
- communicatie en educatie drugs samen met Team Alert
- Strategisch plan verkeersveiligheid (werkplan 2008-2012)
- Gegevensverstrekking kentekens zowel binnenland als buitenland
- Evaluatie Benzinedieven
- Onderzoek verhoging maximumsnelheid auto's met caravans
- Alcoholslotprogramma naar Kamer
- Positie gehandicaptenvoertuigen
- Herziening Voertuigreglement inclusief fietsverlichting.
- Kamerbrief mededeling ontwikkeling aantal verkeersslachtoffers april 2007.



## 18. Vervoer Gevaarlijke Stoffen

**Kern dossier: naar een evenwicht tussen vervoer van gevaarlijke stoffen, veiligheid en intensief ruimtegebruik**

### *Doelstelling/korte omschrijving*

De spanning tussen vervoer van gevaarlijke stoffen, ruimtelijke ontwikkelingen (RO) en veiligheid neemt toe. VenW werkt conform de Nota Vervoer Gevaarlijke Stoffen samen met alle betrokkenen aan een Basisnet om deze spanning te verminderen (spoor 1) en aan het permanent verbeteren van de veiligheid van het vervoer (spoor 2).

Het Basisnet (spoor 1) heeft als doelen:

- Het multimodaal ontsluiten van chemische clusters en het achterland via robuuste verbindingen voor gevaarlijke stoffen;
- Het realiseren van een duurzame balans tussen vervoer, ruimtelijke ordening en veiligheid langs Rijkswegen, spoorlijnen en hoofdvaarwegen;
- Het bieden van duidelijkheid over langs welke routes welke gevaarlijke stoffen in welke hoeveelheden kunnen worden vervoerd en welke risico's dat oplevert en wat dit betekent voor RO.

Het Basisnet wordt vormgegeven door middel van:

- Het indelen van Rijkswegen, spoorlijnen en hoofdvaarwegen in 3 categorieën:
  - cat. 1: geen vervoersbeperkingen; forse RO-beperkingen;
  - cat. 2: beperkingen voor vervoer en RO;
  - cat. 3: forse vervoersbeperkingen; geen RO-beperkingen.
- RO-beperkingen in de vorm van zones (breedte varieert per categorie en route) langs cat. 1 en 2 routes waarin bouwbeperkingen gelden en van een verantwoordingsplicht voor het groepsrisico.
- Vervoersbeperkingen in de vorm van risicoplafonds en zonodig aanvullende vervoersplafonds; sturing via twee risiconormen:
  - De norm voor het **plaatsgebonden risico**; dat wil zeggen de kans per jaar dat één persoon op een gegeven plaats overlijdt als gevolg van een ongeluk met gevaarlijke stoffen. Deze norm is hard (grenswaarde);
  - De norm voor **groepsrisico**; dat wil zeggen de kans dat een bepaald aantal mensen tegelijkertijd overlijdt als gevolg van een ongeluk met gevaarlijke stoffen. Deze norm is zacht (oriëntatiewaarde), er mag van worden afgeweken, mits goed gemotiveerd en er compenserende maatregelen worden genomen om zelfredzaamheid en hulpverlening te bevorderen.

Doel van het tweede spoor is de veiligheid van het vervoer van gevaarlijke stoffen blijvend te verbeteren door uitbreiding van het huidige beleidsinstrumentarium en een gezamenlijke aanpak met het bedrijfsleven. Niet enkel wet- en regelgeving, maar juist ook initiatieven en verantwoordelijkheden die worden genomen door het bedrijfsleven, nieuwe beleidsinstrumenten zoals zorgsystemen en het toezicht hierop alsmede incidentenregistratie moeten zorgen voor een verdere verbetering van de veiligheid.

Vanuit het toezichtbeleid gevaarlijke stoffen neemt de IVW initiatieven die de volgende resultaten moeten opleveren:

- Inzicht in de risico's van bepaalde soorten transport en specifieke stofketens door het ontwikkelen van een risicoanalyse c.q. risicomangement raamwerk voor de gevaarlijke stoffenketen (ketengericht en "riskbased" inspecteren).
- Betere informatie over vervoersstromen en individuele transporten;
- Betere informatie over toezicht- en handhavinginformatie elders, gericht op "samenwerkend toezicht Rijksbrede inspecties";

### *Stand van zaken*

Ten aanzien van spoor 1 worden de basisnetten weg, water en spoor uitgewerkt, samen met alle

betrokkenen (chemische industrie, vervoerders, provincies, gemeenten, infrabeheerders). Overleg vindt momenteel plaats met de hulpverleningsdiensten over hun rol in het proces.

Basisnet Water is het meest vergevorderd met de uitwerking. De verwachting is dat de kaart van dit Basisnet in het voorjaar van 2007 gereed is. Deze kaart zal ambtelijk met alle betrokkenen worden afgestemd. Met de bestuurlijke afstemming en de aanbieding aan de Tweede Kamer wordt gewacht op de andere basisnetten.

Ook het Basisnet Spoor is al ver gevorderd. Er is een schets beschikbaar. Op basis van geactualiseerde prognoses van het vervoer en een inventarisatie van alle ruimtelijke plannen zal worden nagegaan of er ergens veiligheidsknelpunten zijn (omdat vervoer en RO botsen). Voor deze knelpunten zal naar oplossingen worden gezocht. Zo kan het Basisnet een bijdrage leveren aan de kwaliteit van binnensteden. Er wordt eerst naar generieke maatregelen (zoals slimme routekeuzes, veiligheidsmaatregelen aan het vervoer, andere veiligheidszones) gekeken. Voor resterende knelpunten zullen in overleg met betrokken gemeenten locatiespecifieke oplossingen (zoals aanpassen bouwplannen, infrastructurele maatregelen) worden gezocht. De verwachting is dat we na de zomer van 2007 hiermee klaar zijn. Het oplossen van knelpunten levert een bijdrage aan de stedelijke kwaliteit.

Het Basisnet Weg is het meest complex. Hier is nog geen conceptkaart beschikbaar. Op basis van nieuwe tellingen zal een schatting van het huidige en toekomstige vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg gemaakt worden. Die tellingen worden medio 2007 afgerond. Dat betekent niet dat er tot die tijd niets gedaan kan worden. De nieuwe telgegevens komen gefaseerd beschikbaar. Deze kunnen alvast worden afgezet tegen de verwachte ruimtelijke ontwikkelingen, zodat stapsgewijs inzicht ontstaat in knelpunten langs routes voor het vervoer van gevaarlijke stoffen en in de mogelijkheden om deze te verkleinen of te voorkómen door van andere routes gebruik te maken. De verwachting is dat we eind 2007 klaar zijn met Basisnet Weg.

Bovenstaande betekent dat er eind 2007 bestuurlijk overleg kan plaatsvinden over de drie Basisnet kaarten, waarna deze aan de Tweede Kamer kunnen worden aangeboden. Na behandeling door de Tweede Kamer zal worden begonnen met de juridische verankering van het Basisnet.

Er zijn informele gesprekken gevoerd met de Europese Commissie en met België en Duitsland om hen te informeren over de Basisnetplannen. Doel van deze overleggen is hen te informeren over de ontwikkeling van het Basisnet. Er vindt tevens overleg plaats over de mogelijke consequenties van het Basisnet voor hen (verlegging van gevaarlijke stoffen stromen). Die gesprekken zullen in 2007 worden voortgezet.

Voor wat betreft het permanent verbeteren van de veiligheid (spoor 2) zal in de eerste helft van 2007 een gemeenschappelijke uitvoeringsagenda met de bovengenoemde betrokken partijen worden opgesteld. Het doel daarvan is zichtbaar te maken welke partij wat doet, waarom dat belangrijk is voor andere partijen en elkaar daar ook op aanspreekbaar te maken. Uitgangspunt is dat de partij die zorgt voor veiligheidsverbetering die winst ook mag gebruiken. Veiligheidsverbeteringen gerealiseerd door industrie en vervoerders vertalen zich zo in meer mogelijkheden om te vervoeren.

#### *Tweede/Eerste Kamer*

- De Nota Vervoer Gevaarlijke Stoffen (NVGS) is eind 2005 aan de Tweede Kamer aangeboden. Tijdens een AO over de NVGS is de minister verzocht de nota meer in samenwerking met alle betrokken partijen uit te werken;
- In 2006 is een tweetal brieven aan de Kamer gestuurd (daterend van 4 september (TK 30 373, nr. 7) en 24 oktober 2006 (TK 30 373, nr. 9));
- Op 9 februari 2007 (kenmerk DGTL/VEIL/07.007413) is de TK geïnformeerd over de stand van zaken van de uitwerking van de NVGS. Daarin wordt gemeld gaat dat naar verwachting eind 2007 de uitgewerkte voorstellen voor de basisnetten gereed zal zijn. In een nog te plannen AO in het voorjaar van 2007 zal de TK over dit dossier komen te spreken.

## 19. Spoorveiligheid

### Kern dossier: veiligheid op en van het spoor

#### *Doelstelling/korte omschrijving*

Het streven naar permanente verbetering van de railveiligheid tegen maatschappelijk aanvaardbare kosten, waarbij indien mogelijk kwantitatieve doelen worden gesteld als mijlpaal naar een nog betere veiligheidssituatie.

#### *Stand van zaken*

Er zijn een aantal acties/thema's aan de orde die betrekking hebben op de volgende onderwerpen: aanpak van de STS-problematiek (STS: Stop Tonend Sein), aanpak van de onveiligheid overweggangen, terugdringen van de onveiligheid van de baanwerkers. Na de AO's op 7/2 en 14/2 kan een actualisatie plaatsvinden.

#### *Korte- en/of langetermijnactiviteiten*

- Aanpak vermindering aantal STS'en om door rood rijden van treinen te verminderen.
- Invoering onderhoudsrooster (OHR) in 2007 om de onveiligheid van baanwerkers verder terug te dringen (streven 2010: bereiken norm van een persoonlijk risico van één dodelijk slachtoffer per 10.000 werknemers per jaar voor rangeerders en baanwerkers).
- Gedragsbeïnvloeding (inclusief aanpak suïcide).
- Implementatie 19 TSI's (Technische Specificatie Interoperabiliteit) ten behoeve van interoperabiliteit. Deze TSI's zijn nodig om te bereiken dat onder bepaalde condities materieel kan rijden en vervoer kan plaatsvinden tussen de verschillende EU-lidstaten. Deze specificaties moeten geïmplementeerd worden in de Nederlandse wet- en regelgeving.
- Invoeren van een veiligheidsmanagementsysteem (VMS) binnen DGP voor de modaliteiten spoor en wegen. Dit VMS zorgt ervoor dat in het handelen en doen van de beleidsdirectie Spoor de veiligheidsaspecten worden meegenomen. Soms ook veiligheidszorgsysteem genoemd.
- Implementatie Veiligheidseisen spoortunnels (VEST) samen met VROM in wet- en regelgeving teneinde de veiligheid voor de gebruikers in de tunnels te waarborgen.
- Aanpassing en verdere concretisering van het overwegenbeleid tot 2010 en bezien aanpak overwegen na 2010.

#### *Tweede/Eerste Kamer*

- Kadernota Railveiligheid "Veiligheid op de Rails" en daarop volgende brieven in 2005 en 2006.
- Trendanalyse Railveiligheid (wordt medio ieder jaar aan de Tweede Kamer aangeboden).
- Rapportages voortgang aanpak STS-en in september en november 2006.
- Overzicht van de maatregelen die getroffen zijn naar aanleiding van de reactie van V&W op aanbevelingen van de Raad voor Transportveiligheid/Onderzoeksraad voor Veiligheid over de afgelopen 10 jaar.
- Een implementatieplan van ProRail voor de aanpak van STS'en wordt in de zomer van 2007 naar de Kamer gestuurd.
- De IVW heeft de opdracht gekregen om samen met de verkeersleiding van ProRail te kijken wat de beste plaats is om treinen met gevaarlijke stoffen te 'parkeren' (refugeeplaatsen). De eerste fase van dit onderzoek is inmiddels uitgevoerd.

## 20. Beheer en onderhoud wegen, vaarwegen, watersystemen en spoor

### Kern dossier: betrouwbare infrastructuur door goed beheer en onderhoud

#### *Doelstelling/korte omschrijving*

VenW beheert en onderhoudt drie netwerken: het hoofdwegennet, het hoofdvaarwegennet en de hoofdwatersystemen. Aan ProRail is een beheerconcessie verleend voor het beheer van het spoorwegennet. Een voorwaarde voor optimaal gebruik van een netwerk is betrouwbaarheid van de infrastructuur. Optimaal gebruik van de netwerken kan alleen worden gegarandeerd als de infrastructuur preventief beheerd en onderhouden wordt. Dit in tegenstelling tot correctief onderhoud, waarbij de beheerder geconfronteerd wordt met functieverlies en hij de gebruiker ongewild voor onaangename verrassingen moet plaatsen.

#### *Stand van zaken*

In 2003 is geconstateerd dat er achterstanden waren bij het onderhoud en de noodzakelijke vervangingen. In de begroting 2004 heeft het kabinet daarom extra geld beschikbaar gesteld en zijn er Plannen van Aanpak opgesteld om het achterstallig onderhoud in te lopen en de noodzakelijke vervangingen te kunnen uitvoeren.

In 2006 is een zogeheten mid-term review uitgevoerd naar de effectiviteit van de aanpak van het beheer en onderhoud. Conclusie van de mid-term review was dat het inlopen van het achterstallig onderhoud en het plegen van vervangingen op schema ligt.

#### *Tweede/Eerste Kamer*

Zowel de Plannen van Aanpak als de Mid-term review zijn als bijlage bij de begroting 2007 toegezonden aan de Tweede Kamer. Er is in de Kamer groot draagvlak voor het inlopen van onderhoudsachterstanden.

### 20a. Beheer en onderhoud wegen

#### *Doelstelling/korte omschrijving*

In Nederland wordt driekwart van alle verplaatsingen uitgevoerd met de auto. Ongeveer de helft van alle personenautokilometers wordt afgewikkeld op de 3.200 kilometer weg die het Rijk in beheer heeft. Ook het percentage vrachtverkeer is aanzienlijk en nog steeds stijgende. We praten dus over een fors belast netwerk. De functie van het rijkswegennet is om dat verkeer zo vlot en veilig mogelijk af te wikkelen onder de randvoorwaarde van een goed milieu. Een goede staat van onderhoud is daarvoor een absolute vereiste.

#### *Stand van zaken*

Om het achterstallig onderhoud in te lopen, is in het Plan van Aanpak rijkswegen toegezegd om 1.300 kilometer asfalt extra te vervangen en extra onderhoud te plegen aan een aantal kunstwerken (bruggen, tunnels, etc). Dit onderhoud komt bovenop het reguliere onderhoud. De uitvoering van dit onderhoud ligt op schema. Tot en met 2006 is 744 kilometer asfalt vervangen. In 2007 zal de resterende 556 kilometer vervangen worden.

Eind 2006 heeft RWS een omvangrijk onderzoek gestart dat tot doel heeft om na te gaan welke eventuele structurele oorzaken kunnen liggen aan het feit dat de oudere kunstwerken, met name oudere viaducten en bruggen) niet voldoen aan eisen die tegenwoordig gesteld worden door meer en zwaarder verkeer (vrachtauto's) en andere belastingen (spitsstroken). Het gaat hier dus niet om onderhoudsachterstand maar om toetsing van oude kunstwerken aan nieuwere belastingen en eisen. Bezien wordt tevens of, en zo ja welke, nieuwe normen en richtlijnen alsnog op oudere kunstwerken van toepassing moeten worden. Hierbij wordt ook aandacht besteed aan "natte" kunstwerken zoals sluizen, waterkeringen, bolders etc. Het onderzoek zal na de zomer van 2007 gereed zijn en als er ingrijpende maatregelen c.q. budgettaire voorzieningen nodig blijken te zijn dan zal dit in overleg met de Bestuurskern aan de bewindslieden worden voorgelegd, met een advies.

Voor de periode 2004 t/m 2010 heeft het kabinet in totaal € 600 mln. extra beschikbaar gesteld voor het inlopen van het achterstallig onderhoud bij wegen. Dit kwam bovenop het regulier beschikbare budget van ca. € 700 mln. per jaar. In het kader van de Nota Mobiliteit zijn voor de periode 2011-2020 voldoende middelen beschikbaar gesteld om het onderhoud bij Rijkswegen op peil te houden. Er is echter wel een kasritme probleem: het beschikbare budget is in de periode 2011-2014 circa € 200 . per jaar lager dan het benodigde budget, terwijl dit in de periode 2015-2020 net andersom is. Het gevolg is dat zonder budgetaanpassingen er in de periode 2011-2014 opnieuw een achterstand zal ontstaan welke in de periode tot 2020 moet worden ingehaald. De fasering van de middelen over de periode 2011-2020 moet derhalve nog nader bezien worden.

#### *Korte- en/of langetermijnactiviteiten*

De uitvoering van het Plan van Aanpak wordt met kracht voortgezet. Eind 2007 zal het asfaltonderhoud op orde zijn. In de periode tot en met 2010 zal het overige achterstallige onderhoud aangepakt worden. Na uitvoering van het Plan van Aanpak, kent het Nederlandse rijkswegennet in 2010 een goed onderhoudsniveau dat klaar is voor de ambities van de Nota Mobiliteit.

## **20b. Beheer en onderhoud vaarwegen**

#### *Doelstelling/korte omschrijving*

De binnenvaart verzorgt ruim 40% (in tonkilometers) van het goederen vervoer in Nederland en doet dat relatief veilig en milieuvriendelijk. Belangrijk voor deze vervoersprestatie is de betrouwbaarheid van het gebruik van het vaarwegennet. Om deze te waarborgen en te vergroten is het nodig dat het onderhoud op orde komt en blijft. De vaarwegen worden in toenemende mate ook gebruikt door de recreatiervoer

#### *Stand van zaken*

Om het achterstallig onderhoud in te lopen, is in het Plan van Aanpak, gedeelte rijkswaterwegen, toegezegd om via een negen grote onderhoudsprojecten én het onderhoud aan een groot aantal bruggen, de achterstand in te lopen. Dit onderhoud komt bovenop het reguliere onderhoud. Omdat er niet voldoende financiële ruimte in de begroting is om al het noodzakelijke onderhoud uit te voeren, wordt er sinds 2003 gewerkt volgens een prioritering. Deze prioritering is als volgt: 1. veiligheid; 2. waterkwaliteit; 3. scheepvaartfuncties zeehavens en hoofdtransportassen (achterlandverbindingen met de haven van Rotterdam en Amsterdam). Aan de minder prioritaire zaken wordt slechts correctief onderhoud uitgevoerd. Deze prioritering zal nog tot ongeveer 2010 een rol blijven spelen.

De uitvoering van de projecten en het regulier onderhoud aan de topprioriteiten loopt op schema. Het achterstallig onderhoud aan de minder prioritaire zaken loopt echter op vanwege het correctieve onderhoud, omdat alleen zaken worden aangepakt die geen uitstel dulden.

Voor de periode 2004 t/m 2010 heeft het kabinet in totaal € 800 mln. extra beschikbaar gesteld voor het inlopen van het achterstallig onderhoud bij vaarwegen. Dit kwam bovenop het regulier beschikbare budget van ca. € 200 mln. per jaar.

In het kader van de Nota Mobiliteit zijn voor de periode 2011-2020 voldoende middelen beschikbaar gesteld om het dan nog bestaande achterstallig onderhoud in te lopen. Het gaat hierbij om € 900 mln. Voor het reguliere onderhoud is jaarlijks € 305 mln. beschikbaar

#### *Korte- en/of langetermijnactiviteiten*

De uitvoering van het Plan van Aanpak wordt met kracht voortgezet. In 2010 zijn de projecten uitgevoerd. Na 2010 zal in het kader van de Nota Mobiliteit in de periode t/m 2020 ook het resterende achterstallig onderhoud ingelopen worden.

#### *Tweede/Eerste Kamer*

Er is in de Kamer groot draagvlak voor het inlopen van onderhoudsachterstanden. Bovendien zijn in de afgelopen jaren drie moties Gerkens (28600XII-50, 26800XII-95 en 28600A-29) aangenomen om het inlopen van het achterstallig onderhoud te versnellen. Ook de motie van Van der Staay c.s. (30800XII-34) spreekt die wens uit.

## 20c. Beheer en onderhoud watersystemen

### *Doelstelling/korte omschrijving*

De volgende functies zijn herkenbaar:

- Bescherming tegen hoog water.
- Voldoende waterafvoer en hebben van voldoende water ten behoeve van de diverse gebruiksfunctie.
- Bereiken en beschermen van gezonde watersystemen die een duurzaam gebruik mogelijk maken.

### *Stand van zaken*

Deze functies zijn prioritair van aard. Er is dan ook geen sprake van grootschalig achterstallig onderhoud. Wel is er een tweetal grote onderhoudsprojecten in uitvoering in het kader van het eerder genoemde plan van aanpak: Stuwten in de Lek en rondom de Haringvliet.

Voor wat betreft de waterkeringen is VenW de ontwerper van de normen voor de waterkeringen (hydraulische randvoorwaarden) die in de Wet op de Waterkering zijn vastgesteld. Tegelijk is VenW/RWS o.a. beheerder van 8 % van de waterkeringen en een viertal grote Stormvloedkeringen (w.o. Oosterscheldekering en Maeslandtkering). VenW/RWS draagt in het kader van de veiligheid, zorg voor het in stand houden van de kustlijn (basiskustlijn) door die jaarlijks met zo'n 12 mln. m<sup>3</sup> zand te versterking (zandsuppleties)

### *Korte- en/of langetermijnactiviteiten*

In het kader van het Waterbeleid 21<sup>e</sup> eeuw (WB 21) zijn voor de periode tot 2020 voldoende middelen ter beschikking gesteld om onderhoud en vervangingen op peil te houden.

Wel zal er de komende jaren veel aandacht zijn voor de implementatie van de Kader Richtlijn Water (waterkwaliteit), Ruimte voor de Rivier (afvoer van water) en Hoogwaterbescherming (zwakke schakels, versterking bestaande waterkeringen) waardoor er een nieuwe beheer en onderhoudsituatie zal ontstaan,

## 20d. Beheer en onderhoud spoor

### *Doelstelling/korte omschrijving*

ProRail heeft de beheerconcessie voor het spoor in Nederland. In de concessie staan concrete verplichtingen, die de basis vormen voor het jaarlijkse uitvoeringsplan, te weten het beheerplan. Dit plan moet jaarlijks door de minister worden goedgekeurd. Het is verder de onderbouwing voor het verlenen van de jaarlijkse subsidie voor beheer en instandhouding aan ProRail. VenW stuurt ProRail specifiek aan op:

- Handhaven/verhogen veiligheidsniveau: door aantal concrete maatregelen (passage Stop Tonend Sein (STS), Overwegenprogramma, onderhoudsrooster) en door onderhouden en vervangen spoorinfrastructuur;
- Verbeteren betrouwbaarheid spoor: door het onderhoudsniveau op peil te brengen en infrastructuur tijdig te vervangen neemt het aantal storingen af;
- Vergroten capaciteit spoor: door het verbeteren van de betrouwbaarheid, de nieuwe dienstregeling (ingegaan per 2007) en het oplossen van capaciteitsknelpunten (tweede fase Herstelplan, Regionet – deels, Kleine infraprojecten – deels);

Geluid: reduceren geluidsoverlast tot het wettelijk vereiste niveau door specifieke maatregelen op emplacementen (bijvoorbeeld schermen) en door het stimuleren van stil materieel.

### *Stand van zaken*

- Veiligheid: op de meeste aspecten is een positieve tendens zichtbaar. Roodseinp passages (STS) en de veiligheid voor baanwerkers blijven echter een punt van aandacht. Internationaal is er overleg met de Europese Commissie over aanpassing aan het beveiligingssysteem ter voorkoming van STS-en. Met SZW is overleg over de veiligheid van baanwerkers (onderhoudsrooster). Met VROM is overleg over volkstuinen die op een gevaarlijke plek naast het spoor liggen. Met Justitie vindt afstemming plaats over Buitengewoon Opsporingsambtenaren (BOA's) die sociale veiligheid op en rond het spoor moeten verhogen. Met BZK vindt overleg plaats over diverse veiligheidseisen (o.a. brandblusvoorzieningen emplacementen).
- Betrouwbaarheid: er is een positieve tendens zichtbaar sinds 2004, mede als gevolg van de implementatie van het Herstelplan Spoor. Aandachtspunt is het nieuwe monitorsysteem (motie Hofstra

waarin verzocht wordt om een hogere dekkingsgraad van het aantal gemeten storingen) waardoor er meer storingen gemeten worden dan vroeger.

- Capaciteit: De toegenomen betrouwbaarheid en de nieuwe dienstregeling leiden tot grotere capaciteit. Uitvoering van de 2<sup>e</sup> Fase Herstelplan gaat wat betreft het onderdeel capaciteitsknelpunten in 2007 van start. Uit de landelijke markt- en capaciteitsanalyse die in 2007 wordt afgerond, kunnen nieuwe knelpunten naar voren komen. Eventuele invoering van een rijnsnelheid van 160 km/uur leidt wellicht tot andere capaciteitsknelpunten.
- Geluid: Er zijn succesvolle pilots met een nieuw soort remblokken (LL-blokken) op treinen waardoor geluidsoverlast afneemt. VROM treedt in toenemende mate op bij overtreding van de wettelijke geluidsnormen.

#### *Korte- en/of langetermijnactiviteiten*

- Veiligheid: implementatie STS-programma (2007, 2008); implementatie onderhoudsrooster; implementatie veiligheidsagenda ProRail
- Betrouwbaarheid: implementatie Herstelplan Spoor (fase 1 en fase 2 – deel vervangingen en onderhoud)
- Capaciteit: implementatie Herstelplan Spoor (fase 2 – deel capaciteitsknelpunten)
- Geluid: implementeren gebruiksvergoedingsystematiek gericht op stimuleren remschijven die minder geluid produceren; invoering nieuwe regelgeving geluid (geluidsplafonds) die makkelijker te controleren is.

#### *Tweede/Eerste Kamer*

De volgende brieven zijn recentelijk verstuurd naar de Tweede Kamer: veiligheidsagenda (november 2006), rapport STS-passages (november 2006), Betrouwbaarheid/capaciteit: mid-term review (september 2006) en innovatiebrief geluid (juni 2006). Het dossier beheer en onderhoud spoor heeft ook een relatie met het dossier spoorveiligheid (zie daarvoor de toelichting bij prioriteit nr. 14).

## 21. Hoogwaterbeschermingsprogramma

### Kern dossier: Nederland beschermd tegen water door waterkeringen op niveau

#### *Doelstelling/korte omschrijving*

Preventieve maatregelen (waterkeringen) zijn gericht op het beperken van de kans van overstromingen. De primaire waterkeringen zijn de belangrijkste keringen die ons land beschermen tegen overstromingen vanuit de Noordzee, de estuaria, de grote rivieren en het IJssel- en Markermeer. Sinds 1996 bestaat de Wet op de waterkering, waarin de vijfjaarlijkse toetsing van de kwaliteit van de (primaire) waterkeringen is vastgelegd. De toetsing is een soort APK-keuring waarbij gekeken wordt of de waterkeringen nog voldoen aan de normen die zijn vastgelegd in de Wet op de waterkering.

Zo wordt tijdig bekend waar zwakke plekken in de keringen zitten waar maatregelen noodzakelijk zijn. Van 1996-2001 is de eerste toetsronde gehouden; van 2001-2006 is de tweede toetsronde gehouden en van 2006-2011 zal de derde toetsronde plaatsvinden.

In het hoogwaterbeschermingsprogramma 2007-2011 staan alle maatregelen die voortkomen uit de zogenaamde eerste en tweede toetsronde. Voor een aanzienlijk deel van de maatregelen die voortkomen uit de tweede toetsronde is nog geen financiële dekking opgenomen in het hoogwaterbeschermingsprogramma 2007-2011. De Tweede Kamer heeft een motie van Van Hijum/Boelhouwer (30 800 XII nr. 21) tijdens de begrotingsbehandeling 2007 aangenomen, waarin gevraagd wordt om een aangepast totaalprogramma in het voorjaar van 2007, met de bijbehorende extra middelen.

#### *Stand van zaken*

Er is € 1,2 mld. extra nodig (inclusief de verbetering van de Afsluitdijk) om een aangepast programma voor € 1,6 mld. te kunnen maken (het huidige programma sluit op € 420 mln.). Deze claim van € 1,2 mld. is gemeld ten behoeve van een komend regeerakkoord. Als dit geld beschikbaar komt dan wordt de rest van de maatregelen volgens de geldende prioriteringssysteem ingepland. Als dit bedrag er niet komt, dan kan in het voorjaar van 2007 alleen een verbeterde versie van het huidige programma worden geleverd (planningen, ramingen, realiteitsgehalte). Er loopt nu een toets voor een verbeterde versie.

#### *Korte- en/of langetermijnactiviteiten*

Korte termijn activiteiten: de claim van € 1,2 mld. is gemeld ten behoeve van het komende regeerakkoord. Een toets ten behoeve van een kwaliteitsslag van het huidige programma loopt en zal leiden tot een verbeterd programma in het voorjaar van 2007.

#### *Tweede/Eerste Kamer*

De Kamer is op 19 september 2006 geïnformeerd over de resultaten van de tweede toetsronde en de nieuwe maatregelen die noodzakelijk zijn om weer aan de norm uit de Wet op de waterkering te voldoen. Met betrekking tot de Maeslantkering zal de Kamer geïnformeerd worden over de resultaten van de externe toets en het onderzoek naar de effecten van de maximaal haalbare faalkans op het achtergelegen gebied. De resultaten van de Commissie Financiering Primaire Waterkeringen zijn inmiddels aan de Kamer verzonden. Medio 2007 komt het kabinet met een standpunt dat vervolgens aan de TK zal worden gestuurd.



## 22. Verkenning Waterveiligheid 21<sup>e</sup> eeuw

**Kern dossier: Nederland beschermd tegen water, ook in de verre toekomst**

### *Doelstelling/korte omschrijving*

Het doel van de verkenning Waterveiligheid 21<sup>e</sup> eeuw (WV21) is om antwoord te krijgen op de vraag of het huidige beschermingsbeleid tegen grootschalige overstromingen nog volstaat.

De Tweede Kamer is eind 2005 over dit initiatief geïnformeerd. Het resultaat van de Verkenning tot nu toe is op 15 december 2006 per brief aan de Tweede Kamer aangeboden en vormt een tussenstap naar een beleidsnota Waterveiligheid die naar verwachting eind 2008 gereed zal zijn. De recente discussies over klimaatontwikkelingen hebben de urgentie van deze vraagstelling vergroot.

Aan de Tweede Kamer is in de brief van december 2006 de drieledige agenda gepresenteerd:

- Actualisatie van het preventiebeleid (gericht op het beperken van de kans op overstromingen).
- Vergroten van de aandacht voor het beperken van gevolgen van overstromingen (te denken valt aan de positie van waterrisico's in ruimtelijke afwegingen en aan rampenbestrijding).
- Vergroten van het waterveiligheidsbewustzijn (bij burgers, bedrijven en bestuurders).

### *Stand van zaken*

Ten behoeve van de verkenning WV21 zijn in 2006 themabijeenkomsten en dijkkringgesprekken georganiseerd. Belangrijkste vraag hierbij was of het huidige beschermingsbeleid tegen overstromingen en de wettelijke verankering hiervan nog adequaat zijn. Verkend is welke alternatieven voor de huidige wettelijke systematiek denkbaar zijn en wat de maatschappelijke en financiële consequenties van aanpassing zouden kunnen zijn. Waterveiligheid is breder dan alleen preventie. In de verkenning zijn daarom ook de mogelijkheden betrokken die maatregelen in de gehele veiligheidsketen voor het beschermingsbeleid tegen overstromingen kunnen bieden.

December 2006 is de Tweede Kamer geïnformeerd over het Kabinetsstandpunt Rampenbeheersing Overstromingen. Inhoudelijk is dit standpunt verbonden met de beleidsontwikkeling in het kader van WV21. Gezien de ervaren tekortkomingen in de voorbereiding op overstromingsrampen, heeft het kabinet ervoor gekozen om daarin gelijk verbeteringen door te voeren en de uitkomsten van de verkenning niet af te wachten. Het kabinet heeft er daarnaast voor gekozen om besluitvorming over de mogelijke inzet van fysieke maatregelen in het kader van rampenbeheersing, waaronder compartimentering en noodoverloop, onderdeel te laten zijn van de integrale beleidsontwikkeling in het kader van de bovengenoemde beleidsnota Waterveiligheid.

### *Korte- en/of langetermijnactiviteiten*

Verkenning op thema's verbreden en verdiepen. De activiteiten zijn gericht op input voor de beleidsnota Waterveiligheid (eind 2008).

Voor de lange termijn geldt:

De EU-richtlijn over beoordeling en beheer van overstromingsrisico's dient nog geïmplementeerd te worden. Dit zelfde geldt voor de actualisering van het beleid voor waterveiligheid.

### *Tweede/Eerste Kamer*

De beleidsbrief is 15 december 2006 aan de Tweede kamer toegezonden.

## 23. Ruimte voor de Rivier

### Kern dossier: Veiligheid en ruimtelijke kwaliteit door meer ruimte te bieden aan de rivier

#### *Doelstelling/korte omschrijving*

In de afgelopen eeuwen is ruimte aan de rivieren ontnomen. De rivieren liggen ingeklemd tussen dijken, die de afgelopen decennia zijn verhoogd en versterkt. De maatschappelijke én economische gevolgen van een overstroming zijn enorm door de bevolkingsontwikkeling en de economische groei. Als gevolg van klimaatverandering neemt naar verwachting de kans op hoogwater in de toekomst toe.

Het kabinet heeft in 2001 besloten te anticiperen op toekomstige ontwikkelingen en rivieren meer ruimte te geven om zo op een duurzame manier bedreigende hoogwaterstanden zo veel mogelijk voorkomen. Dit betekent dat het accent verschuift *van dijkverbetering naar rivierverruiming*. Met de PKB Ruimte voor de Rivier zet het kabinet de trendbreuk in gang, met als doelstelling voor 2015 het veiligheidsniveau in overeenstemming met de wettelijke norm en een verbeterde ruimtelijke kwaliteit in het rivierengebied.

De PKB bestaat uit een pakket van ongeveer 40 maatregelen. Voor deze maatregelen zijn locatie en het type maatregel (bijvoorbeeld dijkteruglegging, uiterwaardvergraving) vastgelegd. Nadere uitwerking op maatregelniveau vindt plaats na vaststelling van de PKB. De kosten voor deze maatregelen zijn geraamd op € 2,2 mld. Anticiperend op de gevolgen van klimaatverandering, zijn in de PKB daarnaast ongeveer 10 gebieden ruimtelijk gereserveerd, waar mogelijk op de lange termijn maatregelen nodig zijn. Hiermee wordt voorkomen dat de komende 10 jaar in deze gebieden grootschalige ontwikkelingen plaatsvinden. De uitvoering van de maatregelen zal plaatsvinden van 2009 tot en met 2015. Dit houdt in dat voor deze periode de procedures voor de benodigde project- en uitvoeringsbesluiten moeten worden doorlopen. Deze periode bestaat uit een planstudiefase (van 2005-2009) en uitvoeringsfase (van 2007-2015). De planstudiefase eindigt als de VenW alle projectbesluiten (SNIP3) heeft genomen. Het kabinet wil echter ook nog de nodige flexibiliteit behouden voor interessante initiatieven. Deze initiatieven kunnen, als ze aan voorwaarden voldoen, via de zogenoemde programmatische aanpak alsnog later in het maatregelenpakket worden opgenomen.

De PKB is tot stand gekomen via een interactief proces waarin zeer actief is geparticipeerd door gemeenten, waterschappen, provincies en maatschappelijke organisaties. Daardoor is er een breed (bestuurlijk) draagvlak voor de PKB.

#### *Stand van zaken*

De PKB is in december 2006 door de Eerste Kamer goedgekeurd.

#### *Korte- en/of langetermijnactiviteiten*

Nu de PKB is vastgesteld kunnen de planstudies starten. De trekker van de planstudies kan een betrokken gemeente, provincie, waterschap of Rijkswaterstaat zijn. De centrale regie over deze planstudies ligt bij de programmadirectie Ruimte voor de Rivier (PDR), onderdeel van VenW.

Vooruitlopend op vaststelling van de PKB zijn voor vijf maatregelen bestuursovereenkomsten afgesloten en zijn de planstudies gestart. Dit zijn de maatregelen (koplopers):

- Ontpoldering Overdiepse Polder, Provincie Noord Brabant (initiatiefnemer lanstudie Provincie Noord Brabant);
- Dijkverlegging Westenholte, Provincie Overijssel (initiatiefnemer planstudie Provincie Overijssel);
- Uiterwaardvergraving Scheller- en Oldenelerbuitenwaarden, provincie Overijssel (initiatiefnemer planstudie gemeente Zwolle);
- Ontpoldering Noordwaard, provincie Noord-Brabant (initiatiefnemer planstudie RWS);
- Uiterwaardvergraving Avelingen, provincie Zuid-Holland (initiatiefnemer planstudie gemeente Gorinchem).

Na vaststelling PKB door Eerste Kamer zijn er nog een viertal bestuursovereenkomsten getekend:

- Uiterwaardvergraving Keizers- en Stobbenwaarden en Olsterwaarden, Provincie Overijssel, tevens initiatiefnemer planstudie;
- Uiterwaardvergraving Brakelse benedenwaarden en Dijkverlegging Buitenpolder Munninkeland provincie Gelderland (initiatiefnemer planstudie Waterschap Rivierenland);
- Uiterwaardvergraving Hondswijkerwaarden, stuweiland Hagestein, Hagestijnse uiterwaard en Heerenwaard, Provincie Utrecht, tevens initiatiefnemer planstudie;
- Uiterwaardvergraving Bolwerkplas, Worp en Ossenwaard, Provincie Gelderland (initiatiefnemer planstudie gemeente Deventer).

Het project Ruimte voor de Rivier informeert de Tweede Kamer elk halfjaar over de voortgang als verplichting op basis van het feit dat het als groot project is aangemerkt.

#### *Tweede/Eerste Kamer*

De PKB is in december 2006 door de Eerste Kamer goedgekeurd. Naar aanleiding van de motie Van Lith (30080-13) wordt in de planstudie- en uitvoeringsfase verder uitgewerkt hoe de schadeloosstelling van agrarische ondernemers tot stand kan komen

## 24. Kaderrichtlijn water/Waterbeleid 21<sup>e</sup> eeuw

**Kern dossier: Per stroomgebied aanpak waterkwaliteit en waterkwantiteit**

### **Kaderrichtlijn water**

#### *Doelstelling/korte omschrijving*

Het doel van de Kaderrichtlijn Water (KRW) is om de kwaliteit van de Europese wateren in een goede toestand te brengen en te houden. De KRW is erop gericht om in 2015 een goede ecologische en een goede chemische toestand in de oppervlaktewateren te bereiken. In het grondwater moet in dat jaar sprake zijn van een goede chemische en een goede kwantitatieve toestand. Onder voorwaarden mag het behalen van de doelen gefaseerd plaatsvinden tot 2021 of tot 2027.

Uitgangspunt in de KRW is waterbeheer op het niveau van stroomgebieden. Een belangrijk instrument vormt het stroomgebiedsbeheerplan. In 2009 moeten de lidstaten voor ieder stroomgebied een eerste stroomgebiedsbeheerplan klaar hebben.

Het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) legde in 2003 vooral de nadruk op het voorkomen van wateroverlast en watertekorten (de WB21-doelstelling) en dat te houden, anticiperend op veranderende omstandigheden als de verwachte klimaatverandering, zeespiegelstijging, bodemdaling en toename van verhard oppervlak. Hiertoe hebben de betrokken overheidspartijen in het NBW taakstellende afspraken met elkaar gemaakt over rolverdeling en planning van acties, inclusief financiering. De aanpak van de waterkwaliteit en ecologie verloopt door de KRW te implementeren. De termijn waarop dit zou moeten gebeuren, 2015, is in grote lijnen nog onveranderd.

Bij de implementatie van de KRW worden op grond van de 'hoofdlijnennotitie pragmatische implementatie' (2004) de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Nederland zal voldoen aan de eisen van de Europese richtlijnen;
- het bestaande Nederlandse waterbeleid zal zoveel mogelijk worden voortgezet;
- Nederland zal een goede afweging maken tussen de drie p's: planet, profit en people.

### **Waterbeleid 21<sup>e</sup> eeuw (WB21)**

#### *Doelstelling/korte omschrijving*

Een programma gericht op het op orde brengen van het hoofd- en regionale watersysteem, met als basisstrategie: anticiperen in plaats van reageren, meer ruimte vrijmaken voor water naast technische maatregelen, en hantering van de volgorde 'vasthouden, bergen, afvoeren voor het voorkomen van wateroverlast en watertekorten. (Kabinetsstandpunt Waterbeleid in de 21e eeuw)

Concrete activiteiten binnen het programma zijn:

- Voorkomen en bestrijden van wateroverlast en watertekort in Rijkswateren en regionale wateren door anticiperende maatregelen te nemen, ruimte voor water te maken en water vast te houden op de plaats van ontstaan van de problematiek.
- Integreren van verdrogingsbestrijding in onder andere het Investeringsbudget Landelijk Gebied en de Stroomgebiedsbeheersplannen.
- Implementatie van de Kaderrichtlijn Water en waterbeheersingsmaatregelen in reconstructiegebieden.
- Kennisontwikkeling ten behoeve van de adaptatie aan de klimaatontwikkeling.

De afspraken worden gemaakt in het Landelijk Bestuurlijk Overleg Water (LBOW) en Landelijk Bestuurlijk Overleg Regionaal (LBOR).

Wat betreft de Internationale component ligt in 2007 een belangrijk accent op de samenwerking met de oeverstaten in de vier stroomgebieden. Daarnaast staan afspraken met de oeverstaten van Eems, Rijn, Maas en Schelde over de maatregelen ter uitvoering van de KRW op de agenda. De Rijnministersconferentie in oktober 2007 vormt daarvan een belangrijk sluitstuk.

#### *Korte- en/of langetermijnactiviteiten*

- De werkzaamheden tot 2009 zijn als volgt te karakteriseren:  
In de decembernota 2006 is inzicht gegeven in de opgave en de benodigde maatregelen voor de uitvoering van de KRW- en WB21-doelen en de daarmee gemoeide kosten.
- In 2007 ligt het accent op het gebiedsproces. Per belangrijke water worden de doelen, de maatregelen en de kosten bepaald. Er wordt vaart gezet op de gecombineerde aanpak van het KRW en WB21. Eind 2007 moet een overzicht klaar zijn van de doelen, maatregelen en de kosten verdeeld over de stroomgebieden en heeft bestuurlijke afstemming in de regio en met de buurlanden bovenstrooms plaatsgevonden. De decembernota 2007 beoordeelt de uitkomsten en stelt de koers eventueel bij.
- Het jaar 2008 staat in het teken van het vertalen van de doelen en maatregelen naar de waterhuishoudingsplannen, de waterbeheerplannen, gemeentelijke waterplannen en het beheersplan Rijkswateren. Deze worden samengebracht in het ontwerp Stroomgebiedsbeheerplannen (SGBP's) voor de Rijn, Maas, Schelde en Eems. Ter ondersteuning van de besluitvorming wordt een maatschappelijke kostenbatenanalyse (MKBA) uitgevoerd. Het ontwerp-SGBP wordt vastgesteld eind 2008 door het Rijk.
- 2009 staat in het teken van de inspraak op de ontwerp-SGBP's en op alle onderliggende plannen, en de finale bestuurlijke en politieke besluitvorming over de SGBP's.

#### *Tweede/Eerste Kamer*

15 december 2006 is de decembernota 2006 aan de Tweede Kamer verstuurd.

## 25. Waterwet

**Kern dossier: Alle regelgeving over waterbeheer gebundeld in één wet**

### *Doelstelling/korte omschrijving*

De kernpunten van de Waterwet zijn:

- Alle negen bestaande waterbeheerswetten worden geïntegreerd in één allesomvattende waterwet. Dit zorgt voor een sterke verbetering in transparantie, samenhang en consistentie.
- In de Waterwet staat het watersysteem centraal en is de doelstelling van het waterbeheer gericht op het duurzaam goed functioneren van watersystemen vastgelegd.
- Taken en bevoegdheden van Rijk, provincies, waterschappen en gemeenten worden duidelijk vastgelegd. Hierbij is uitgangspunt 'decentraal wat kan, centraal wat moet'.
- Samenwerking vormt de basis voor het bereiken van de doelstellingen van de Waterwet. Om te kunnen (bij)sturen, biedt het wetsvoorstel verder diverse instrumenten, waaronder normen, plannen en waterakkoorden en de mogelijkheid voor Rijk en provincies instructies en aanwijzingen te geven.
- De huidige diverse vergunningstelsels op het gebied van water worden gebundeld. Er komt één watervergunning voor alle handelingen in het watersysteem. Voor de afstemming met andere vergunningstelsels (zoals milieu, natuur en bouwen) wordt gezorgd voor één loket in de uitvoering.
- Het wetsvoorstel verbetert de doorwerking van water in andere beleidsterreinen, met name het ruimtelijke domein. Het belangrijkste nieuwe element is dat de waterplannen van Rijk en provincies tevens ruimtelijke plannen zijn op basis van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening.
- De sanering van waterbodems wordt overgeheveld van de Wet bodembescherming naar de Waterwet. Dit betekent dat sanering alleen nodig is in het belang van het bereiken van de waterdoelstellingen.

### *Stand van zaken*

De Waterwet is naar de TK gestuurd en de behandeling door de TK wordt afgewacht. Er wordt nog een hoorzitting gehouden door de TK. Naast de Waterwet zelf wordt in 2007 ook gewerkt aan de uitvoeringsregelgeving (Waterbesluit) en de invoeringswet. Een voorontwerp van het Waterbesluit wordt in februari 2007 gepubliceerd.

### *Korte- en/of langetermijnactiviteiten*

Zie hierboven bij stand van zaken.

In 2007 wordt begonnen met een implementatie- en communicatietraject gericht op alle belanghebbenden van de nieuwe waterwetgeving (overheden, gebruikers, maatschappelijke organisaties).

### *Tweede/Eerste Kamer*

Zie opmerkingen onder stand van zaken, in afwachting van behandeling.

## 26. Modernisering Waterschapsbestel

### Kern dossier: Modernisering waterschappen - organisatie, verkiezingen en tarieven

#### *Doelstelling/korte omschrijving*

Het wetsvoorstel wijzigt de omschrijving van de taken van het waterschap (integraal watersysteembeheer), de samenstelling van het bestuur en de wijze van verkiezen, de comptabiliteitsvoorschriften en de heffingensystematiek.

Het wetsvoorstel is een van de sporen waarlangs het kabinetsstandpunt over het IBO-bekostiging regionaal waterbeheer uitgewerkt wordt. Het omvat wijzigingen van de Waterschapswet en de Wet Verontreiniging Oppervlaktewateren (Wvo). De omvang van waterschapsbesturen wordt gemaximeerd op dertig leden, waarbij zeven tot negen zetels gereserveerd zijn voor de zogenaamde specifieke categorieën: bedrijven, landbouw en natuurbeheerders. Voor deze zetels worden kandidaten op voordracht van de belangengroepen benoemd. Voor de overige zetels stemmen de ingezetenen van het waterschap. Het bestaande personenstelsel wordt afgeschaft en vervangen door een lijstenstelsel. Alle groeperingen die een belang hebben bij de taakuitoefening van het waterschap, kunnen een lijst indienen. De eerstvolgende waterschapsverkiezingen zullen in het hele land tegelijk in het najaar van 2008 plaatsvinden. De wet maakt het mogelijk dat in alle waterschappen, naast schriftelijk, ook per internet gestemd zal kunnen worden.

Het heffingenstelsel wordt ook gestroomlijnd. Nu is er een aparte heffing voor waterkering en waterkwantiteit, naast de Wvo-heffing voor de waterkwaliteit. In plaats daarvan komt er een watersysteemheffing voor alle watersysteemtaken en een zuiveringsheffing voor de zuivering van afvalwater. Hoewel de totale heffingopbrengsten hierdoor niet beïnvloed worden (het blijft een omslagstelsel waarbij de uitgaven omgeslagen worden over de heffingplichtigen), zal er als gevolg van de nieuwe systematiek wel een lastenverschuiving tussen de groepen belastingplichtigen onderling optreden. Mede met het oog op de toenemende aandacht voor het stedelijk waterbeheer zal een iets groter deel opgebracht gaan worden door de huishoudens. Vooral de eigenaren van onbebouwde gronden profiteren hiervan.

#### *Stand van zaken*

Het wetsvoorstel modernisering waterschapsbestel (wijziging Waterschapswet en Wvo) is op 20 juni 2006 ingediend bij de Tweede Kamer en op 24 oktober 2006 aanvaard. De Eerste Kamer is inmiddels begonnen met de behandeling.

Gestreefd wordt naar inwerkingtreding uiterlijk per 1 januari 2008, opdat de waterschapsverkiezingen in het najaar van 2008 volgens de nieuwe wet kunnen plaatsvinden.

#### *Korte- en/of langetermijnactiviteiten*

Tegelijk met de inwerkingtreding van de wet zullen de daarop gebaseerde uitvoeringsbesluiten in werking moeten gaan. Aan de concept-besluiten wordt momenteel gewerkt. Ook de provincies en waterschappen bereiden de noodzakelijke aanpassingen van hun verordeningen voor.

#### *Tweede/Eerste Kamer*

Op 5 december 2006, heeft de Eerste Kamer inbreng geleverd ten behoeve van het voorlopig verslag. In januari zal de nota naar aanleiding van het verslag naar de Eerste Kamer worden gestuurd.

Direct na de verkiezingen in 2008 wordt de evaluatie van de verkiezingen voorbereid, de evaluatie vindt plaats in 2009.

## 27. Minder regels en lasten en een betere dienstverlening

### Kern dossier: minder, maar betere regels gepaard met betere dienstverlening

#### *Doelstelling/korte omschrijving*

Dit VenW-brede programma is gericht op vermindering van regels en lasten voor burgers en bedrijven en op een betere dienstverlening. Hiertoe is in 2005 een VenW sturingsvisie ontwikkeld. Meer in het bijzonder gaat het om:

- Doorlichting van alle VenW-regelgeving (het programma Beter Geregeld), waarmee de VenW-regelgeving in overeenstemming wordt gebracht met hedendaagse eisen zoals verwoord in de Sturingsvisie Beter Geregeld. Daarbij wordt een groter beroep gedaan op maatschappelijke krachten en wordt een nieuwe architectuur doorgevoerd voor een aantal VenW-regelgevingscomplexen. Onderdeel is ook een kritische blik van buiten op de beoogde publieke belangen (doorlichting commissie Sorgdrager). Verder is het proces verbeterd waarin de noodzaak van regelgeving wordt vastgesteld (met name door middel van startnota's) om een betere sturing door de ambtelijke en politieke top te bewerkstelligen;
- Vermindering van de administratieve lasten voor bedrijven en burgers; de administratieve lasten voor bedrijven nemen met 34% af, voor burgers nemen de administratieve lasten in kosten met 30% en in tijd met 4,5% af;
- Vereenvoudiging vergunningen, gericht op vermindering van de last die burgers en bedrijven van de overheid ondervinden om toestemming te krijgen voor tal van activiteiten; het aantal vergunningenstelsels wordt met 26 % verminderd; het aantal vergunningen met 32 % (berekend exclusief de basale aantallen van rijbewijzen, kentekenbewijzen en APK).
- Verbetering van de kwaliteit van de dienstverlening van de uitvoeringsorganisaties en inspectie, zoals Toezicht in Beweging, e-government en digitalisering van vergunningverlening;
- Doorlichting van regelgeving op een adequaat interbestuurlijk toezicht door de Commissie Oosting (BZK). Dat is een doorlichting van interbestuurlijke toezichtsarrangementen in opdracht van het kabinet door een commissie onder leiding van dhr. M. Oosting (thans lid Raad van State); voor VenW gaat het om de Waterwet en de Wet op de waterschappen.

#### *Stand van zaken*

- De doorlichting van de gehele VenW-regelgeving heeft per domein geresulteerd in veranderplannen. Over de veranderplannen zijn adviezen uitgebracht door het Adviescollege Beter Geregeld (Commissie Sorgdrager). Op grond daarvan is in juli 2005 en september 2006 de TK geïnformeerd over de belangrijkste veranderingen in de eerste zes doorgelichte domeinen. Als laatste is een doorlichting van de domeinen wegenverkeersrecht, spoor en gevaarlijke stoffen vrijwel afgerond. De TK zal voorjaar 2007 worden geïnformeerd over de resultaten.
- Op dit moment staat VenW qua administratieve lasten al over de helft van het feitelijk realiseren van een aantal doelstellingen voor het jaar 2007. En er is nog een groot aantal verbeteringen in uitvoering.
- De vermindering van het aantal vergunningenstelsels wordt de komende jaren gerealiseerd.
- In samenwerking met EZ is een externe commissie ingesteld voor een fundamentele verkenning naar vereenvoudiging van regelgeving voor het (laten) verrichten van transport.

De resultaten doorlichting in het kader van interbestuurlijk toezicht Waterwet en Waterschapswet zijn eind 2006 naar de Commissie Oosting gezonden. De commissie zal naar verwachting begin 2007 met een advies komen.

#### *Korte- en/of langetermijnactiviteiten*

De uitvoering van de maatregelen in het uitvoeringsprogramma "Minder regels en lasten en een betere dienstverlening" strekt zich over de komende jaren uit met een nadruk op 2007.

Om uitvoering te kunnen geven aan het te verwachten voornemen van een nieuw kabinet om tot een verdere reductie van regeldruk te komen, is een vervolg op het programma Beter Geregeld in voorbereiding.



*Tweede/Eerste Kamer*

Op 12 september 2006 zijn de tweede Pakketbrief en bijbehorend uitvoeringsprogramma aan de TK gestuurd. De brief bevat de hoofdpunten uit de veranderplannen voor de domeinen personenvervoer, binnenvaart en infrastructuur in het kader van het programma Beter Geregeld en gaat daarnaast in op alle VenW-activiteiten onder de noemer 'Vermindering regeldruk en lasten en verbetering dienstverlening'. In het bijbehorende uitvoeringsprogramma worden de acties in detail beschreven.

## 28. Programma Eenduidig Toezicht

**Kern dossier: ontwikkeling front office voor Schiphol, wegvervoer en vervoer over water**

### *Doelstelling/korte omschrijving*

Het programma Eenduidig Toezicht (Front office ontwikkeling voor Schiphol, Wegvervoer, Vervoer over Water en Rail) heeft als doel:

- Reductie van toezichtlast voor bedrijven van 25 % (t.o.v. 2003);
- Inrichting van één aanspreekpunt (front office) voor toezicht voor het bedrijfsleven per domein;
- Effectiever en efficiënter opererende toezichthouders.

Aanleiding voor dit thema is dat bedrijven en instellingen klagen over onnodige hinder door toezicht van de overheid. De klachten richten zich met name op de vele en gedetailleerde regelgeving, de versnippering van toezicht en de wijze waarop het toezicht wordt uitgevoerd. De Tweede Kamer heeft dit signaal opgepikt en verzocht om maatregelen te nemen. Hiertoe is de motie Aptroot (30300 XIII, nr. 29) aangenomen, die het kabinet oproept om te komen met “een voorstel voor één controle- en inspectiedienst voor het bedrijfsleven”. Het kabinet heeft hieraan voldaan met het projectplan Eenduidig Toezicht, dat op 8 september 2006 aan de Tweede Kamer is aangeboden. Het kabinet heeft dit verwoord in het projectplan Eenduidig Toezicht en dit op 8 september 2006 aan de Tweede Kamer aangeboden. Op 26 oktober 2006 heeft de Kamer hiermee ingestemd. Voor dit project gelden de volgende uitgangspunten:

- Wie wetten en regels stelt of vergunningen afgeeft, doet dat om de samenleving zekerheid en bescherming te bieden. Burgers en bedrijven en instellingen moeten erop kunnen vertrouwen dat de verplichtingen worden nageleefd en dat risico's worden beheerst. Daarbij hoort ook toezicht en ingrijpen als het niet goed gaat;
- De kernvraag is dan ook niet of er toezicht nodig is. Dat staat vast. De kernvraag is hoe we het toezicht goed organiseren zodat er geen sprake is van onnodige toezichtlast, en het toezicht betere resultaten oplevert, alsmede duidelijkheid voor bedrijven en instellingen.

Eenduidig Toezicht streeft naar minder toezichtlast, meer effectiviteit en efficiency van de inspecties, en front offices per maatschappelijk domein als middel om dit te realiseren. Een belangrijke succes- of faalfactor is het aanhaken van de andere toezichthouders (niet zijnde de Rijksinspecties). De aandacht gaat daarbij vooral uit naar de toezichtlast die gemeenten en provincies veroorzaken. Het project is pas echt geslaagd als ook het bedrijfsleven zich betrokken voelt, omdat men in de aanpak gelooft en uiteindelijk tevreden is met het resultaat.

Het projectplan Eenduidig Toezicht bevat ook maatregelen m.b.t. de aansturing:

- Het informele beraad van Inspecteurs-Generaal is per januari 2007 omgezet in een formele Inspectieraad;
- Het kabinet heeft een taskforce ingesteld die als gedelegeerd opdrachtgever voor het project optreedt. In deze taskforce zitten, naast SG's en IG's, vertegenwoordigers van het bedrijfsleven en van de andere overheden.

De Inspectie Verkeer en Waterstaat is in het kader van het project Eenduidig Toezicht verantwoordelijk voor de ontwikkeling van drie frontoffices, te weten voor Schiphol, Wegvervoer, Vervoer over Water, en Rail. Voor de frontoffices wordt een ontwikkelmodel gehanteerd, waarbij het volgende ambitieniveau geldt:

- Aanspreekpunt of meld-/klachtenlijn via website of telefonische helpdesk;
- Afhandeling van vragen;
- Gezamenlijk inspectieplan en andere informatie over inspecties op de website met links;
- Coördinatiepunt van inspectiebezoeken;
- Het gemeenschappelijk gebruik van informatie en inspectieresultaten door de toezichthouders;
- Gemeenschappelijke risicobeeld en een daarop gebaseerde inspectieplanning;

- Het meten van toezichtlasten.

#### *Stand van zaken*

De projecten om tot inrichting van de front office projecten voor Schiphol en Wegvervoer te komen zijn in november 2006 gestart en maken goede vorderingen in samenwerking met alle betrokken toezichthouders van collega departementen. In het domein Rail is als gezamenlijke actie van IVW en de arbeidsinspectie een inventarisatie afgerond op basis van gesprekken met veel (nagenoeg alle) relevante marktpartijen in de sector. Naast een aantal verbeterpunten voor de toezichthouders leidt die niet direct tot de conclusie dat een front office voor Rail noodzakelijk is. Dit zal in overleg met de branche nader worden verkend. Het project om te komen tot de front office vervoer over water start per 1 januari 2007. Een plan van aanpak hiervoor moet nog worden opgesteld; de verwachting is dat dit front office wellicht kan starten in de haven van Rotterdam.

#### *Korte- en/of langetermijnactiviteiten*

Het vorige kabinet heeft de Tweede Kamer de toezegging gedaan dat de front offices voor Schiphol en Wegvervoer in de loop van 2007 zouden openen. Volgens de planningen van beide projecten starten de front offices wegvervoer en Schiphol in het vierde kwartaal van 2007.

#### *Tweede/Eerste Kamer*

Voortgangsrapportage over Eenduidig Toezicht en de voortgang van de Kaderstellende visie op Toezicht is in december 2006 aangeboden aan de Tweede Kamer.

## 29. Kennis en Innovatie VenW

**Kern dossier: Vernieuwing organiseren om Nederland ook in de toekomst bereikbaar en veiligheid te houden**

### *Doelstelling/korte omschrijving*

De maatschappelijke opgave waar Nederland voor staat is hoe we een economisch welvarend land bereikbaar, schoon en veilig houden tegen maatschappelijk aanvaardbare kosten. Zowel de Nota Mobiliteit als het Nationaal Bestuursakkoord Water geven aan dat bestaande oplossingen hiervoor niet volstaan. Kennis en innovatie is onmisbaar om een bijdrage te leveren aan de beleidsdoelstellingen van VenW en VenW wil daarin toonaangevend zijn. Uitgangspunten hierbij zijn:

- Innovatie vraagt om een gezamenlijke inzet van bedrijfsleven, kennisinstellingen en VenW.
- Uitvoering vindt bij voorkeur plaats via publiek-private innovatieprogramma's en –projecten.
- In het Actieprogramma Kennis en Innovatie 2007-2008 wordt ingespeeld op de specifieke kenmerken van de sectoren verkeer, bouw, logistiek, luchtvaart en water.

### *Stand van zaken*

Op 21 juni 2006 is de Innovatiebrief Mobiliteit en Water aan de Tweede Kamer aangeboden, ter uitvoering van de innovatieacties van de Nota Mobiliteit. Als bijlage bij deze brief is het publiek-private Innovatieprogramma Mobiliteit en Water gevoegd. Voor de begeleiding van het innovatieprogramma is het zogenoemde Innovatieberaad Mobiliteit en Water ingesteld. Aan dit innovatieberaad nemen bedrijven, kennisinstellingen en VenW deel. Voorzitter van het beraad is de SG VenW. Voor het betrekken van een breder netwerk aan bedrijven, kennisinstellingen en andere overheden is de zogeheten Club van Maarssen geformeerd, een 'innovatie community' rondom VenW, met circa 1000 deelnemers.

### *Korte- en/of langetermijnactiviteiten*

VenW heeft in juni 2006 voor het eerst een "Strategische Kennisagenda 2010-2020" (SKA) uitgebracht, als basis voor de vraagsturing van de externe kennisinfrastructuur en de eigen kennisprogrammering van het departement. In 2007 wordt een geactualiseerde SKA uitgebracht.

Bij het maken van een SKA wordt een belangrijke rol gespeeld door de zogenoemde Kenniskamer VenW, waarin de dialoog wordt gevoerd tussen de top van de kenniswereld en de ambtelijke top van VenW. Het vorige kabinet heeft besloten tot de instelling van dergelijke kenniskamers bij de departementen.

Het toenemende politieke belang van innovatie was reden om op 1 november 2005 een grote publieksmanifestatie te organiseren (de Dag van Maarssen). Daar hebben de twee bewindspersonen afspraken gemaakt met de top van het bedrijfsleven en de kennisinfrastructuur, bijvoorbeeld over het versneld verbreden van de A2. Op 1 november 2007 wordt de Club van Maarssen opnieuw bij elkaar gebracht, als impuls voor de uitvoering van het Innovatieprogramma Mobiliteit en Water.

Voor de nadere uitwerking van het Innovatieprogramma Mobiliteit en Water zijn er enkele ambitieuze en inspirerende toekomstbeelden ontwikkeld: "gewaagde beelden". Voor elk van die ontwikkellijnen zijn er concrete publiek-private showcases geselecteerd, die op korte termijn resultaten opleveren, en maken dat VenW zijn ambitie waarmaakt als toonaangevend departement op het gebied van innovatie. Voorbeelden daarvan zijn: experimenten met schone bussen, slimme auto met ICT, en innovatieacties in het kader van Ruimte voor de Rivier.

### *Tweede/Eerste Kamer*

Aanbieding Innovatiebrief en Innovatieprogramma op 21 juni 2006 aan de Tweede Kamer.

## 30. Procedures aanleg infrastructuur

### Kern dossier: snellere besluitvorming over aanleg infra door aanpassing regelgeving

#### *Doelstelling/korte omschrijving*

Bij motie van de leden Rutte en Verhagen (Kamerstukken II, 2006/2007, 30 800, nr. 22) wordt de regering verzocht "een nieuwe inspanning te doen om de vele procedures te vereenvoudigen, te versnellen en te bundelen en daarmee de invoering van een éénbesluitregeling mogelijk te maken en vóór 1 juli 2007 met een voorstel hierover te komen".

Bij motie van het lid Hofstra c.s. (Kamerstukken II, 2006/2007, 30 800 A, nr. 38) wordt de regering verzocht "een brede commissie in te stellen ter voorbereiding van voorstellen voor versnelling en stroomlijning van de besluitvorming over infrastructuurprojecten".

#### *Stand van zaken*

VenW, VROM en BZK bereiden een reactie op de moties voor.

#### *Korte- en/of langetermijnactiviteiten*

Zie stand van zaken.

#### *Tweede/Eerste Kamer*

Op 16 februari 2007 heeft het ministerie van VROM, mede namens VenW, een reactie gestuurd op beide moties. De strekking daarvan is dat het van belang is dat er een balans is tussen snelheid van de besluitvorming en de rechtstatelijke bescherming, maar wel de opening geboden wordt aan de Kamer om hierover een fundamentele gedachtenwisseling te hebben met de Kamer, kabinet en experts.

Daarnaast zal in 2007 wordt er teruggeblikt op de grote projecten (VGR, hoe verliep de informatie, etc).

## 31. Centrum voor Projectmanagement

### Kern dossier: VenW-regie op projecten naar een hoger niveau

#### *Doelstelling/korte omschrijving*

VenW wil horen tot de top op het gebied van projectmanagement en van begin tot eind een goede regie voeren over projecten. Vanaf het najaar 2005 kent het ministerie een Centrum voor Projectmanagement (CPM). Dit centrum is een praktische bijdrage aan de verbetering van projectorganisaties en projectbeheersing. Het CPM is een netwerkorganisatie voor en door de grote projecten. De kern bestaat uit de trekkers van de grotere VenW projecten. Primaire aandachtsvelden zijn:

- HRM;
- Makelaar voor kennisuitwisseling (Best Practices en mensen);
- Instrumentarium en normatieve kaders (Werkwijze).

#### *Stand van zaken*

In 2006 zijn vier bijeenkomsten georganiseerd waarin het onderwerp publiek-publieke en publiek-private - maar ook interne – samenwerking onderwerp van de discussie is geweest. De ervaringen zijn behandeld in de VenW-directeurenconferentie en VenW-bestuursraad.

Er zijn vijf collegiale toetsen op grote VenW-projecten uitgevoerd.

In samenwerking met TU Twente is een master course managen complexe projecten opgezet, waaraan elf projectmanagers hebben deelgenomen.

De beschikbaarheid van projectmanagers is geïnventariseerd en een structuur is neergezet die loopbaanontwikkeling van projectmanagers moet faciliteren.

#### *Korte- en/of langetermijnactiviteiten*

De in 2006 ingezette lijn wordt voortgezet. Er zal een viertal grote bijeenkomsten worden georganiseerd. In aanvulling hierop worden ad hoc themabijeenkomsten en second opinions/collegiale toetsen georganiseerd. De master course zal voor een tweede keer worden gegeven en geëvalueerd. Van het beschikbare potentieel van projectmanagers worden portfolio's gemaakt met daarin relevante competenties, kennis, ervaring en referenties om betere ontwikkeling en bemensing van projecten mogelijk te maken.

#### *Tweede/Eerste Kamer*

De doelstellingen van het CPM zijn eind 2005 gemeld aan de Tweede Kamer. Bij de begrotingsbehandeling en behandeling van PKB Ruimte voor de Rivier is vervolgens het Centrum ook kort genoemd in het kader van behoud van kennis en een uitgevoerde collegiale toets.

## 32. Kennispool PPS

### Kern dossier: stimuleren publiek-private samenwerking door kennis en ervaring te ontsluiten

#### *Doelstelling/korte omschrijving*

Het kabinet heeft als ambitie om een krachtige impuls te geven aan een bredere en structurelere toepassing van PPS. Dit was aanleiding om een taskforce op te richten om belemmeringen voor Publiek Private Samenwerking (PPS) op te heffen. Deze taskforce (van departementen en bedrijfsleven) heeft de afgelopen jaren gewerkt aan uniforme en transparante werkwijzen en contracten voor PPS-projecten. Doel was de transactiekosten te verlagen en transparantie van de processen te verhogen. Tevens heeft de taskforce een lijst met twaalf projecten opgesteld, met als doel die via PPS-contracten uit te voeren. Voorbeelden van projecten die thans in aanbesteding zijn of binnenkort gaan worden aanbesteed zijn de Tweede Coentunnel, A15 Maasvlakte-Vaanplein, A4 Delft-Schiedam en de A2-passage Maastricht.

Aangezien het werken met PPS-contracten (vaak zogenaamde Design, Build, Finance and Maintenance-contracten, DBFM) voor Rijkswaterstaat nieuw is, en er veel nieuwe kennis en competenties binnen de organisatie voor opgebouwd en uitgedragen moeten worden, is besloten een PPS-kennispool te starten. Deze pool beschikt over specifieke expertise op het terrein van contract/juridische kennis en financieel/economische kennis, alsmede project- en proceskennis van het betreffende kennisveld.

De PPS-kennispool heeft tot taak PPS-projecten van VenW te ondersteunen en bij te dragen aan het ontwikkelen en beschikbaar maken van PPS kennis en kunde.

#### *Stand van zaken*

Aanbesteding 2<sup>e</sup> Coentunnel loopt, afronding verwacht in zomer 2007.

Recent gestarte aanbestedingen: A2 Maastricht, Alliantie A2 Hooggelegen (Utrecht)

Binnenkort te starten: A15 Maasvlakte-Vaanplein.

Sinds 1 oktober 2006 is de kennispool operationeel en bemenst met ruim de halve formatie en het hoofd.

#### *Korte- en/of langetermijnactiviteiten*

Half maart 2007 is de officiële start gepland voor de kennispool.

#### *Tweede/Eerste Kamer*

Jaarlijks wordt de voortgang van PPS-projecten aan de Tweede Kamer gemeld.

# Deel B Organisatie

## Algemeen

### VenW-missie en kerntaken

Missie: Vertrouwd met water, vooruitstrevend in verbindingen  
Nederland duurzaam beschermen tegen water én zorgen voor veilige verbindingen van internationale kwaliteit.

Kerntaken VenW:

- Ontwikkelt beleid voor verkeer en water en zorgt dat dit beleid wordt uitgevoerd en gehandhaafd;
- Richt zich op bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid;
- Houdt rekening met eigen verantwoordelijkheden van burgers, bedrijven en andere overheden;
- Biedt medewerkers de ruimte hun talenten te ontwikkelen en in te zetten.

VenW-ers zijn:

- Dienstverlenend: luisteren scherp naar de samenleving en nemen tijdig initiatief
- Aanspreekbaar: nemen verantwoordelijkheid, werken resultaatgericht en leggen verantwoording af
- Professioneel: deskundig, toekomstgericht en werken samen
- Integer

## Sturingsmodel

### Basis van het sturingsmodel

De minister is belast met de leiding van het ministerie. De Secretaris-Generaal heeft de ambtelijke leiding over al hetgeen het ministerie betreft. In het 'Besluit mandaat, volmacht en machtiging SG VenW' is specifiek aangegeven welke besluiten en rechtshandelingen uitsluitend door de minister kunnen worden afgehandeld. De minister verleent in hetzelfde besluit aan de SG een permanent mandaat ten aanzien van aangelegenheden, die naar aard of inhoud niet een zodanig gewicht hebben dat zij door de minister moeten worden afgedaan. Dit mandaat omvat mede de bevoegdheid tot het vaststellen van beleids- en beheersregels. Jaarlijks worden afspraken gemaakt tussen minister en SG (als ook tussen minister en DG's/IG (Inspecteur-Generaal); de zogenaamde TopManagementGroup-afspraken) waarin de politieke prioriteiten worden vastgelegd en afspraken worden gemaakt over organisatie, beheer en middelen van het ministerie.

### SG/DG model

Het SG/DG-model vormt de ruggengraat van de VenW-sturingsfilosofie; de SG-functie en de DG-/IG-functies zijn de sturingseenheden op het zogenoemde D1- respectievelijk D2-besturingsniveau. De SG kan opdrachten verstrekken aan de DG's en de IG tot het uitvoeren van taken zoals opgenomen in de begroting en stelt de daarbij behorende begrotingsbedragen beschikbaar (mandatering). DG's en IG zijn integraal verantwoordelijk voor hun directoraat-generaal respectievelijk IVW (Inspectie VenW) en de SG draagt de ambtelijke, algehele (eind-)verantwoordelijkheid. Integraal management of integrale verantwoordelijkheid betekent de verantwoordelijkheid voor een product of resultaat, en de middelen en activiteiten die ervoor nodig zijn om die te bereiken, binnen de gestelde kaders. De Bestuursraad is het overlegorgaan van de ambtelijke top onder leiding van de SG, gericht op het functioneren van VenW als geheel en op de strategische sturing van processen. Deelnemers zijn de SG, pSG, DG's, IG en de directeuren van DAB (directie Algemeen Beleidsadvies) en FMC (Financiën, Management en Control).

### Taakverdeling SG-plv. SG

De SG is de hoogste ambtelijk adviseur van de bewindslieden en eindverantwoordelijk voor de integrale



ambtelijke ondersteuning. Hij wordt daarbij ondersteund door de directie Algemeen Beleidsadvies (DAB). Hij is ook ambtelijk eindverantwoordelijk voor de inrichting en bedrijfsvoering van het ministerie in zijn geheel. Beleidsmatig richt de SG zijn aandacht in het bijzonder op DGP, DGW, DGTL, RWS, IVW en KiM.

De plaatsvervangend Secretaris-Generaal (pSG) is als "DG-centrale diensten" verantwoordelijk voor het management van de centrale diensten (Beheer). Daarnaast is de pSG beleidsmatig eerste aanspreekpunt voor het departementale personeelsbeleid, voor de juridische en bestuurlijke functie binnen ons ministerie en de facilitaire functie. Dit betekent dat het beleid op het gebied van emancipatie, minderheden, inkoop en aanbesteding en huisvesting tot zijn aandachtsgebied behoort. De pSG zit het departementale Bedrijfsvoeringsberaad voor (pSG, pDG's, pIG, Hoofddir. FMC, Dir. SSO).

Daarnaast heeft de pSG vanuit de SG-functie het KNMI en de Shared Service Organisatie (SSO) als bijzondere aandachtsgebieden.

Voor een aantal horizontale dossiers, zowel departementaal als interdepartementaal, zal de pSG eerste aanspreekpunt zijn. Het gaat dan om bijv. bestuurlijke en organisatorische inrichtingsvraagstukken, ruimtevaart, adviesraden, overlegorganen, de onderzoeksraad voor de veiligheid, en het interdepartementaal ICT-beraad.

## **ZBO's en organisaties met een wettelijke taak (RWT)**

De minister van VenW draagt de verantwoordelijkheid voor een aantal zelfstandige bestuursorganen (ZBO's), die uitvoerende en/of handhavende taken verrichten. Daarnaast zijn er enkele organisaties waarmee het ministerie een bijzondere relatie heeft, omdat deze bij of krachtens wet een publieke taak verrichten (rechtspersonen met wettelijke taak - RWT).

Voor VenW zijn de belangrijkste ZBO's en RWT's:

- Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL)
- ProRail
- Dienst Wegverkeer (RDW)
- CBR
- NV Luchthaven Schiphol
- SEB
- NIWO
- Loodswezen
- Stichting Airport Coördination Netherlands
- Stichting VAMEX

De ministeriële verantwoordelijkheid voor deze organisaties komt tot uitdrukking in arrangementen voor aansturing, toezicht en/of relatiebeheer. De concrete mogelijkheden voor sturing door de minister verschillen per ZBO. De arrangementen voor aansturing, toezicht en/of relatiebeheer zijn, zowel interdepartementaal als binnen het ministerie, nog volop in ontwikkeling.

Het bestuurlijk toezicht voor de ZBO's en RWT's is ondergebracht bij de beleids-DG's. Dat geldt voor onder andere ProRail, het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR) en de Dienst Wegverkeer (RDW). In een aantal gevallen heeft de Inspectie VenW een wettelijke taak toe te zien op een aantal ZBO's/RWT's voor wat betreft de veiligheid. Dit IVW-toezicht staat in een aantal gevallen (bijv. ProRail) naast het toezicht dat door een beleids-DG wordt uitgeoefend op aspecten van onder meer bedrijfsvoering. De IVW houdt onder andere toezicht op veiligheidsaspecten bij de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL), NV Luchthaven Schiphol, en ProRail.

Naar aanleiding van het kabinetsstandpunt op het rapport van de commissie Kohnstamm uit 2005 worden alle ZBO's rijksbreed nog eens kritisch bezien. Dit gebeurt in samenhang met de Kaderwet ZBO's, die een aantal regelingen rond ZBO's bevat (m.n. aanscherping van bevoegdheden en toezicht). De Kaderwet

ZBO's is op 1 februari 2007 in werking getreden. Van alle bestaande ZBO's moet expliciet worden aangegeven aan de Tweede Kamer of en op welke wijze een ZBO onder de werking van de Kaderwet wordt gebracht, alsmede of voorgesteld wordt de taken op een andere wijze te regelen.

Als gevolg van rijksbreed beleid dient voor alle ZBO's en RWT's een toezichtvisie te worden opgesteld en gemonitord (voor VenW-organen op basis van de uitgangspunten in het beleidskader 'Welingericht toezicht'). Voor het merendeel van de ZBO's is dit inmiddels afgerond.

Hieronder volgt van een aantal ZBO's en RWT's een korte beschrijving.

### **Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL)**

LVNL is een zelfstandig bestuursorgaan dat verantwoordelijk is voor veilig en vlot verloop van luchtverkeer, rekeninghoudend met geluidhinder. De minister van VenW is verantwoordelijk, maar heeft de uitvoering van alle luchtverkeersleidingtaken in handen gegeven van LVNL (sinds 1993). LVNL verzorgt verkeersleiding op en rond de luchthavens Schiphol, Rotterdam, Groningen Airport Eelde en Maastricht Aachen Airport en tot 7,5 kilometer hoogte. Daarnaast ontwikkelt LVNL technische systemen en beheert en verstrekt luchtvaartinformatie. De Tweede Kamer heeft gevraagd naar een visie op de toekomstige ontwikkeling van de LVNL, mede gezien internationale ontwikkelingen als Single European Sky. Een onderzoek wordt thans uitgevoerd. De visie zal in oktober 2007 aan de Tweede Kamer worden verstuurd.

### **ProRail**

De drie voormalige NS taakorganisaties Railned (capaciteitsverdeling), Railinfrabeheer (onderhoud) en Railverkeersleiding zijn per 1 januari 2004 gefuseerd in ProRail. ProRail verdeelt de ruimte op het Nederlandse spoorwegnet, beheert en onderhoudt railinfrastructuur en voert verkenningenstudies en planstudies uit voor uitbreiding van de railinfrastructuur en voert nieuwe railinfraprojecten uit. Het spoorwegtoezicht (was een taak van Railned) is sinds 1 januari 2003 ondergebracht binnen de Inspectie VenW, toezichteenheid Rail. Sinds de Spoorwegwet staat ProRail onder toezicht van de Inspectie VenW op het gebied van spoorwegveiligheid. Toezicht op mededingsaspecten, waaronder de gebruiksvergoeding, berust bij de NMA. ProRail is een Besloten Vennootschap waarvan de aandelen voor 100 % in handen zijn van RailInfraTrust (RIT) BV, waarvan alle aandelen weer in handen zijn van de Staat. De minister van Verkeer en Waterstaat treedt op als aandeelhouder van RIT BV. De minister heeft ProRail gemeld de aandelenoverdracht van RIT aan de Staat voor 1 juli 2007 te willen finaliseren. Met het slaan van een koninklijk besluit zoals genoemd in artikel 125 Spoorwegwet zal de RIT dan worden opgeheven en komt het juridisch eigendom van de spoorweginfrastructuur ondubbelzinnig bij de staat te liggen. Sinds 1 januari 2005 is een nieuwe ordening in werking getreden door de Nieuwe Spoorwegwet, die voorziet in een beheerconcessie tot 2015 voor het beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur (verleend aan ProRail) en een vervoerconcessie tot 2015 voor NS (voor het vervoer over het hoofdrailnet).

Kern van deze nieuwe ordening is dat de overheid op hoofdlijnen formuleert op welke punten de partijen moeten presteren (in prestatieindicatoren) en binnen welke randvoorwaarden, en dat de spoorsector verantwoordelijk is voor de invulling (door ambities te koppelen aan de prestatie-indicatoren) en de uitvoering daarvan. NS en ProRail werken elk jaar in het vervoerplan respectievelijk beheerplan uit welke niveaus ze gaan behalen op de prestatie-indicatoren, die in de concessies zijn vastgelegd. Het gaat bijvoorbeeld om indicatoren op het gebied van punctualiteit/betrouwbaarheid, informatievoorziening, reinheid en sociale veiligheid. Tot aan 2008 is gekozen voor een combinatie van sturen op input (maatregelen die NS en ProRail nemen om prestaties te verbeteren) en output (grenswaarden – harde normen voor het resultaat - voor prestatieindicatoren). De prestaties van NS en ProRail moeten jaarlijks verbeteren. De minister van VenW moet goedkeuring verlenen aan onderdelen van het vervoerplan en beheerplan, en rekent NS en ProRail af op het behalen van de prestaties (in geval grenswaarden en uitvoeren van de maatregelen (in geval streefwaarden. De Tweede Kamer kan de minister ter verantwoording roepen over de instemming met het vervoerplan/beheerplan en de wijze van handhaving van de vervoerconcessie/beheerconcessie.

### **Dienst Wegverkeer (RDW)**

De RDW is sinds 1996 een publiekrechtelijk ZBO, met als taken onder meer:

- Het verrichten van type- en inrichtingskeuringen van voertuigen ten behoeve van toelating tot de weg.
- Het afgeven van (inter)nationale certificaten en documenten voor voertuigen en hun houders (o.a. rijbewijzen en kentekendocumenten)
- Het uitoefenen van toezicht op de APK-erkenninghouders en andere erkenningen (o.a. bedrijfsvoorraad, import en export).
- Het beheren van diverse registers met voertuig-, vaartuig en rijbewijsgegevens.

Tevens verzorgt de RDW de Nederlandse inbreng in internationale overleggen over voertuigeisen (Brussel en Genève).

### **CBR**

Het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR) is een privaatrechtelijk ZBO met als taken onder meer:

- Het afnemen van rijexamens, het beoordelen van de lichamelijke en geestelijke geschiktheid van examenkandidaten, en
- Het afgeven van verklaringen van rijvaardigheid en rijgeschiktheid.
- De behandeling van aanvragen om ontheffing van het gebruik van autogordels en kinderbeveiligingsmiddelen en de afgifte van gehandicaptenparkeerkaarten.

Tevens is de Divisie Vorderingen van het CBR belast met de uitvoering van de zogenoemde vorderingsprocedure en is het CBR belast. Er loopt nu een traject om het CBR te ontwikkelen als het Examenhuis van VenW en de examens te bundelen. Dit traject is in een vergevorderd stadium. Gesprekken met CBR en Innovam op het gebied van WRM-examens zijn nog gaande. Tevens wordt er gewerkt aan een Wetsontwerp voor een betere wettelijke verankering van de uitvoering van de publieke taken door het CBR.

### **SEB**

De Stichting Examenbureau Beroepsvervoer (SEB) vervult publiekrechtelijke taken op het gebied van vakbewaamheid van ondernemers in het beroepsgoederenvervoer en beroepspersonenvervoer over de weg.

### **NIWO**

De Stichting Nationale en Internationale Wervervoer Organisatie (NIWO) verleent vergunningen zoals bepaald in de Wet Goederenvervoer over de weg.

## **Adviesorganen**

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat kent een aantal adviesorganen dat het ministerie gevraagd en ongevraagd advies kan geven. Het gaat daarbij om:

- Raad voor Verkeer en Waterstaat
- Onderzoeksraad voor de Veiligheid
- Commissie van Advies inzake de waterstaatswetgeving
- Adviescommissie water
- Veiligheidsadvies Commissie Schiphol
- Nationale Havenraad
- Overlegorganen

Hieronder wordt kort op elk van deze organisaties ingegaan.

### **Raad voor Verkeer en Waterstaat**

De Raad voor Verkeer en Waterstaat is een onafhankelijk, strategisch adviescollege en is ingesteld bij wet van 11 december 1996 (wet advies en overleg verkeer en waterstaat). Volgens deze wet heeft de Raad tot taak de regering en beide kamers der Staten-Generaal te adviseren over:

- De hoofdlijnen van het beleid inzake verkeer en waterstaat.
- Onderdelen van het beleid inzake verkeer en waterstaat,

In het laatste geval wordt aangegeven hoe het advies zich verhoudt tot de hoofdlijnen van het beleid.

De algemene regels over samenstelling en inrichting, advisering, programmering, verslaglegging en evaluatie zijn vastgelegd in de Kaderwetadviescolleges van 3 juli 1996.

De Raad adviseert op schriftelijk verzoek van de minister of van de Eerste of Tweede Kamer. De Raad kan daarnaast de minister uit eigen beweging adviseren. De Raad kan met één of meerdere andere raden zoals de VROM-raad of de Raad voor het Landelijk Gebied een gezamenlijk advies uitbrengen.

De minister moet binnen drie maanden na ontvangst van een advies zijn standpunt over het advies bekend maken aan de beide Kamers der Staten-Generaal.

De Raad zendt jaarlijks voor 1 september een ontwerp-werkprogramma aan de minister. Dit programma komt tot stand in intensief overleg met bewindslieden en departement. Na vaststelling zendt de minister het werkprogramma op de derde dinsdag van september naar de Eerste en Tweede Kamer. Het werkprogramma laat overigens voldoende ruimte voor adviesvragen die in de loop van het jaar opkomen.

De adviezen van de Raad komen in een open proces met de omgeving tot stand. Via interviews, expertmeetings, rondetafelgesprekken en essays worden personen uit 'het veld' door de Raad 'gehoord' om een onderzoeksthema scherper in beeld te krijgen. Zonodig worden externe advies- en onderzoeksbureaus ingeschakeld.

De Raad wil met zijn adviezen het maatschappelijke en politieke debat verrijken. Persberichten, presentaties, toelichtende gesprekken en publicaties in de algemene en de vakpers zorgen er voor dat het advies bij alle relevante spelers onder de aandacht komt.

De leden van de Raad worden voor vier jaar benoemd. De huidige Raad is benoemd in juli 2006 en bestaat uit een vaste kern van zes leden. Ieder advies wordt getrokken door enkele vaste leden, die zich laten bijstaan door enkele externe deskundigen. De Raad wordt ondersteund door een klein secretariaat dat voor de afzonderlijke adviezen uitgebreid wordt met medewerkers die vanuit het departement worden gedetacheerd.

Samenstelling van de Raad: Mr. G.J. Jansen, voorzitter, Ir. M.E. van Lier Lels, Dr. ir. M.P.M. Ruijgh-Van der Ploeg, Prof. dr. Th. A.J. Toonen, Dr. R.L. Vreeman, Mr. N.J. Westdijk. Algemeen secretaris is Ir. H.J.M. Verkooijen.

### **Onderzoeksraad voor de Veiligheid**

Sinds 1 februari 2005 bestaat de Onderzoeksraad voor de Veiligheid (Ovv) onder leiding van prof. mr Pieter van Vollenhoven. De Ovv is de opvolger van de Raad voor Transportveiligheid en is ingesteld door het ministerie van BZK. De raad is bevoegd onderzoek te verrichten naar oorzaken of vermoedelijke oorzaken van rampen en ongevallen op alle beleidsterreinen en de omvang van hun gevolgen (dus niet alleen op het terrein van VenW). De Onderzoeksraad doet tevens aanbevelingen om dergelijke voorvallen in de toekomst te voorkomen of de gevolgen te beperken. De Onderzoeksraad maakt zelf de afweging of een onderzoek wordt ingesteld. Voor bepaalde voorvallen in de luchtvaart en in de zeevaart, en zware ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken, geldt dat de Onderzoeksraad op grond van de Rijkswet en/of internationale verplichtingen wel verplicht is een onderzoek in te stellen. Onderzoeken kunnen niet alleen naar aanleiding van één voorval gestart worden, maar ook naar aanleiding van een reeks van voorvallen.

Tussen de Inspectie VenW en de Onderzoeksraad is een afstemmingsprotocol gesloten om de werkzaamheden beter op elkaar aan te laten sluiten. De inspectie is tevens voor het gehele ministerie verantwoordelijk voor de coördinatie rondom onderzoeken van de Onderzoeksraad en treedt op als eerste aanspreekpunt op ambtelijk niveau voor de raad.

### **Commissie van Advies inzake de waterstaatswetgeving**

De Commissie van Advies inzake de waterstaatswetgeving (CAW) is een tijdelijke commissie ingesteld op

grond van de Waterstaatswet 1900. In de nieuwe Waterwet is geregeld dat de CAW een permanente commissie wordt. Tot het moment van invoering van die nieuwe Waterwet is de termijn van de CAW verlengd. De CAW brengt gevraagd en ongevraagd advies uit aan regering en parlement over de inhoud en structuur van de wetgeving op het gebied van de waterstaatszorg. De commissie bestaat uit 7 leden; voorzitter is de heer prof. mr. A. van Hall; secretaris is de heer mr. dr. drs. P. Jong.

#### **Adviescommissie water**

De Adviescommissie water (AcW) adviseert de staatssecretaris gevraagd en ongevraagd over het gehele beleidsveld water met een financieel/bestuurlijke invalshoek. De AcW is nauw betrokken bij onder meer de discussies over waterveiligheid, het verzekeren tegen wateroverlast, de Kaderrichtlijn Water en het thema Water en Ruimte. De voorzitter is ZKH de Prins van Oranje en bestaat verder uit zeven onafhankelijke leden. De DG Water is lid van de AcW.

#### **Veiligheidsadvies Commissie Schiphol**

Onlangs is besloten de Veiligheidsadvies Commissie Schiphol (VACS) op te heffen per 1 januari 2007. De huidige voorzitter, de heer ir. A.B.M der Plas, blijft in functie tot 1 maart, in verband met de afronding van de laatste werkzaamheden en de ontmanteling van de organisatie/secretariaat. Het voornemen is om in plaats van de VACS een nieuwe adviesstructuur luchtvaartveiligheid in te stellen die in maart 2007 van start zal gaan. Het aandachtsgebied van de nieuwe adviescommissie wordt verbreed van Schiphol naar de veiligheid van de gehele luchtvaart en alle luchthavens. Daarnaast wordt een zwaar accent gelegd op aanhaking bij de internationale en mondiale ontwikkelingen op het gebied van de luchtvaartveiligheid. Mede hierom zal de nieuwe commissie internationaal samengesteld worden.

#### **Nationale Havenraad**

De Nationale Havenraad – is het (bestuurlijk) overlegorgaan van de Nederlandse zeehavenbeheerders, het havenbedrijfsleven en de ministeries die betrokken zijn bij het zeehavenbeleid. De Raad brengt gevraagd en ongevraagd advies uit aan met name de minister van VenW over onderwerpen die van belang zijn voor de Nederlandse zeehavens.

De Nationale Havenraad is opgericht bij Koninklijk Besluit van 7 mei 1986. Volgens dat Koninklijk Besluit heeft de Raad tot taak “het door overleg bevorderen van”:

- De samenwerking tussen het havenbedrijfsleven, het Rijk, de gemeenten en andere openbare lichamen, die bij zeehavenaangelegenheden betrokken zijn, bij de beleidsvoorbereiding en -uitvoering inzake zeehavenaangelegenheden van nationaal belang.
- De coördinatie van beslissingen over zeehavenaangelegenheden die zowel van het Rijk als van een of meer gemeenten of andere openbare lichamen besluitvorming vergen.
- De coördinatie tussen de gemeenten of andere openbare lichamen onderling met betrekking tot zeehavenaangelegenheden die in de eerste plaats tot hun verantwoordelijkheid behoren.

De Nationale Havenraad heeft een onafhankelijk voorzitter –de heer drs W.T. van Gelder – en kent 22 leden uit de geledingen havenbeheerders, havenbedrijfsleven en Rijk. Ondersteuning vindt plaats door een secretariaat onder leiding van een Algemeen Secretaris, de heer mr F.Lieben.

De werkzaamheden van de Nationale Havenraad worden voorbereid door vier Regionale Commissies en zes vakcommissies (Europa, Juridische zaken, Strategie, Stroomlijning Overheidsinterventies, Statistiek en Veiligheid, Milieu en Mededinging) en door diverse werkgroepen.

De raad brengt jaarlijks verslag uit van zijn werkzaamheden.

#### **Overlegorganen**

De overlegorganen bieden een onafhankelijk platform voor overleg over het voorgenomen beleid van venW. Aangesloten belanghebbende maatschappelijke organisaties adviseren de bewindspersonen van VenW via de Overlegorganen over de effectiviteit en haalbaarheid van de voorgestelde maatregelen. De adviezen worden aangeboden aan de bewindspersonen, die de adviezen vervolgens als bijlage bij het beleidsvoornemen aanbieden aan de Tweede Kamer.

De Overlegorganen zijn voor VenW een (flexibel) instrument om de externe oriëntatie te organiseren.

Tot de Overlegorganen behoren:

<b>BELEIDSTERREIN GOEDERENVERVOER</b>	<b>BELEIDSTERREIN PERSONENVERVOER</b>	<b>BELEIDSTERREIN WATER</b>
<b>OVERLEGORGAAN GOEDERENVERVOER</b>	<b>OVERLEGORGAAN PERSONENVERVOER</b>	<b>OVERLEGORGAAN WATER EN NOORDZEE</b>
<b>DEELORGAAN BINNENVAART</b>		
<b>DEELORGAAN WEGVERVOER</b>		

Doelstelling van het overleg is om het draagvlak in de samenleving voor en de kwaliteit (in termen van effectiviteit en maatschappelijke haalbaarheid van beleid te versterken door mogelijke consensus tussen de deelnemers op te sporen en de dilemma's zichtbaar te maken. Onderwerp van gesprek zijn vrijwel alle beleidsvoornemens. Desgewenst kunnen er ook onderwerpen aan bod komen waarbij naast VenW ook andere departementen betrokken zijn. Tenslotte kunnen de deelnemers zelf besluiten een onderwerp te agenderen.

Het voeren van overleg op een adequaat, vroegtijdig, moment in het beleidsproces geeft mogelijkheden tot snelle uitwisseling van informatie, wederzijdse beïnvloeding en netwerkvorming.

Van het gevoerde overleg wordt een rapport opgesteld, waarin de beargumenteerde standpunten van de maatschappelijke partijen in samenhang worden weergegeven. De consensus wordt weergegeven, maar belangrijker is dat de verschillende inzichten en argumenten boven tafel komen, zodat politieke dilemma's zichtbaar worden.

De vaste Overlegorganen en hun onafhankelijk voorzitters zijn:

- Overlegorgaan Goederenvervoer (OGV): voorzitter (tevens primus inter paris) mr. J.A.M. Hendriks.
- Overlegorgaan Personenvervoer (OPV): voorzitter mr P.J. Biesheuvel.
- Overlegorgaan Water en Noordzee (OWN): voorzitter drs. M.A.J. Knip.

Daarnaast vindt structureel overleg plaats over de consumentenbelangen in het spoorvervoer tussen consumentenorganisaties, de Nederlandse Spoorwegen, en het ministerie in het Landelijk overleg consumentenbelangen openbaar vervoer (Locov). Voorzitter is de heer G. Leers (burgemeester van Maastricht). De Overlegorganen en Locov worden ondersteund door een onafhankelijk secretariaat.

## Andere VenW-organisaties en -instellingen

### De OV-ambassadeur

Met ingang van 1 oktober 2006 is mevrouw Jeltje van Nieuwenhoven aangesteld als OV-ambassadeur. De benoeming geldt voor een periode van twee jaar. De OV-ambassadeur is aangesteld om de samenwerking en afstemming tussen partijen in het openbaar vervoer verder te verbeteren ten behoeve van de reiziger.

De OV-ambassadeur concretiseert samen met vertegenwoordigers van overheden, bedrijven en reizigers de visie van de Nota Mobiliteit op het openbaar vervoer. Daarnaast ziet de OV-ambassadeur toe op goed verloop van contact tussen overheden, vervoerders en reizigersorganisaties en kan in (potentiële) conflictsituaties desgevraagd bemiddelen ter voorkóming van zware en langdurige juridische procedures.

De OV-ambassadeur kan, gezien de onafhankelijke status, onafhankelijk functioneren van de minister en ook kritiek uiten op het beleid van de minister en rapporteert periodiek aan de Tweede Kamer.

De OV-ambassadeur is tevens onafhankelijk voorzitter van een (nog samen te stellen) commissie van wijzen, bestaande uit onafhankelijke deskundigen aan wie advies gevraagd kan worden door belanghebbenden en die op verzoek van de betrokken partijen advies kunnen uitbrengen in conflictsituaties.

De OV-ambassadeur zal zelf de commissie samenstellen. De OV-ambassadeur wil in februari/maart aan de Tweede Kamer terugmelding geven van het eerste half jaar als ambassadeur. Op dat moment wil ze ook de commissie voorstellen aan de Tweede Kamer en zal ook het jaarprogramma 2007 gereed zijn.

### **Inspraakpunt**

Op alle beleidsterreinen van VenW kunnen op grond van wet- en regelgeving inspraakprocedures doorlopen moeten worden. Daarbij kan een beroep worden gedaan op het Inspraakpunt. Het Inspraakpunt richt zich op een zorgvuldige en effectieve uitvoering van inspraaktrajecten ten behoeve van een goed en gedragen besluitvorming. Het Inspraakpunt staat voor:

- Het adviseren over en coördineren van inspraaktrajecten.
- De kwaliteit van inspraaktrajecten.

Het Inspraakpunt heeft zich ontwikkeld tot een zelfstandig kennis- en expertisecentrum op het gebied van inspraak binnen een ministerie waar omgevingsgerichtheid, juist gezien de aard van de beleidsterreinen, een grote rol speelt. Behalve voor VenW worden ook projecten uitgevoerd voor andere departementen waaronder VROM, LNV en EZ.

Het Inspraakpunt verricht onderzoek en geeft voorlichting. Het Inspraakpunt is in 2004 een toekomstverkenning gestart om ten behoeve van toekomstige besluiten relevante ontwikkelingen in het overheidsbeleid praktisch te vertalen naar een effectieve inzet van inspraak. Mede op verzoek van de Tweede Kamer om een Rijksbrede visie op inspraak, heeft in juni 2005 de minister de tijdelijke Werkgroep Inspraak ingesteld onder leiding van professor dr. P. Tops. Het advies van de werkgroep is in mei 2006 vastgesteld als voorgenomen kabinetsbeleid en wordt toegepast en uitgewerkt op tenminste zeven dossiers op het gebied van verkeer en vervoer, ruimtelijke ordening en landbouw/natuur. Ook is er een dossier buiten het Rijk aangewezen. Voor VenW gaat het om de Ontpoldering van de Noordwaard, de Verkenning Ring Utrecht en de N18 Varsseveld-Enschede. Het Inspraakpunt heeft de opdracht gekregen de meerwaarde van Inspraak Nieuwe Stijl bij de dossiers in kaart te brengen. Bij bewezen meerwaarde vindt rijksbrede invoering plaats. Eerste resultaten worden eind 2007 verwacht en gerapporteerd aan kabinet en Tweede Kamer. De werkgroep adviseert de formele inspraak te moderniseren, opdat de inspraak meer bruikbaar is voor de plannen, er meer begrip is voor besluiten en er bij burgers meer vertrouwen ontstaat in het nut van inspraak. Bij 'Inspraak Nieuwe Stijl' draait het om maatwerk per project. In de praktijk betekent dit dat de meedenkkraft van burgers vooral wordt benut op het moment dat er (nog) voldoende ruimte is om de plannen aan te passen (consultatie). Als er vervolgens een concreet plan op tafel ligt, wordt deze nog een keer (formeel) getoetst aan allerlei (persoonlijke) belangen. Op die manier ontstaat een vangnet voor zaken die onverhoopt over het hoofd zijn gezien.

Het Inspraakpunt heeft van het kabinet tevens de taak gekregen om projectleiders en beleidsmedewerkers te faciliteren bij Inspraak Nieuwe Stijl en daarbij te fungeren als interdepartementaal kennis- en expertisecentrum. De implementatie van Inspraak Nieuwe Stijl en de toerusting daarop van het Inspraakpunt gebeurt onder leiding van een rijksbreed samengestelde Raad van Toezicht, die voorgezeten wordt door prof. dr. P. Tops. Vanuit VenW zijn hierin de pSG en de DGP vertegenwoordigd.

## Informatie per dienst

### Directoraat Generaal Personenvervoer (DGP)

#### Missie en kerntaken

We zijn een organisatie van creatieve mensen met hart voor de zaak, die de personenmobiliteit in Nederland regelen, en dat doen in een politiek-bestuurlijke werkomgeving die voortdurend verandert en onder spanning staat.

Daar maken we beleid voor zodat we minister en staatssecretaris het best mogelijke advies kunnen geven.

Willen we hun grensverleggend adviseren dan moet dat goed doordacht, effectief en op maat en tijd zijn.

De besluiten die zij nemen maken het mogelijk dat mensen nu en in de toekomst snel, veilig en comfortabel van A naar B kunnen via de weg, spoor, bus, tram, trein, metro, fiets etc. of in een combinatie daarvan.

Deze missie realiseren we door:

#### **Te luisteren**

- Naar elkaar, naar alle belanghebbenden van gebruiker/reiziger tot politiek, bestuurders, maatschappelijke groeperingen en andere departementen

#### **te leren**

- Van onze eigen successen en missers en die van anderen, van universiteiten en onderzoeksinstituten, van andere disciplines en sectoren, van ouders, kinderen, familie, burens, kunstenaars: je weet nooit waar en van wie je wat kunt leren, we zorgen er zelf voor dát we blijven leren

#### **en lef te laten zien:**

- We blijven verbeteren en vernieuwen maar gooien niets waardevols weg. Dat geldt voor zowel de beleidsinhoud als de manier waarop we ons werk doen en omgaan met huidige en toekomstige belanghebbenden. We kijken vooruit en zijn nieuwe ontwikkelingen tijdig op het spoor en ondernemen tijdig actie. We laten zien wat we doen, kennen geen geheimen en zijn altijd bereid ons te verantwoorden wat betreft resultaat en werkwijze.

#### *Onze strategie:*

**Beleidsstrategie** (inhoudelijke doelen DGP): de Nota Mobiliteit waarin de lange termijn doelstelling staan, plus de investeringen die we moeten doen om die te bereiken

**Besturingsstrategie (conform Beleidsagenda):** decentraal wat kan, centraal wat moet:

- Markt tenzij
- Nieuwe regelgeving alleen als het niet anders kan
- Overbodige regelgeving beëindigen
- In vroeg stadium aanhaken in 'Brussel' en tijdig beïnvloeden
- Geen 'nationale kop' op EU-regelgeving

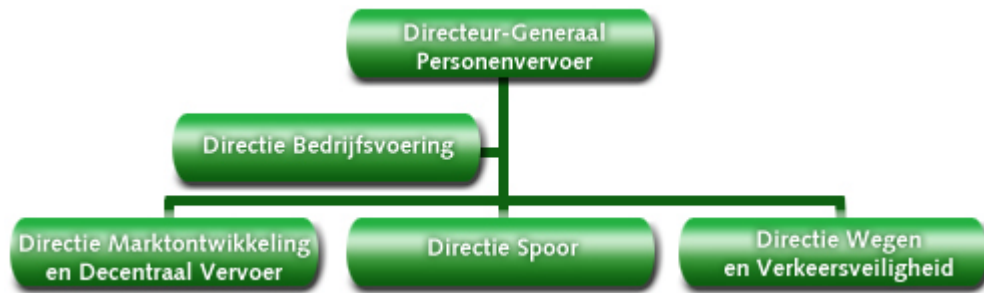
**Uitvoeringsstrategie** (werkwijze DGP): een breed georiënteerde, politiek-bestuurlijk gevoelige en professionele beleidsfunctie werkt van buiten naar binnen, koppelt beleid aan uitvoering en inspectie/handhaving, geeft specifieke aandacht aan kennisontwikkeling en innovatie, internationale voorbeelden, en toont goed opdrachtgeverschap naar de uitvoeringsorganisaties.



Organisatie en management

Directeur-Generaal Personenvervoer:  
Directeur Wegen en Verkeersveiligheid, tevens plv. DG  
Directeur Marktontwikkeling en Decentraal Vervoer  
Directeur Spoor  
Directeur Directie Bedrijfsvoering  
Directiesecretaris

drs. S. Riedstra (Siebe)  
mr. Ing. J.H. Dronkers (Jan Hendrik)  
drs. P.J. Langenberg (Pex)  
drs. J.A. Jacobs (Johan)  
P.C. Esmeijer (Paul)  
drs. C.J. de Jonge (Caspar)



## Directoraat Generaal Transport en Luchtvaart (DGTL)

### Missie en kerntaken

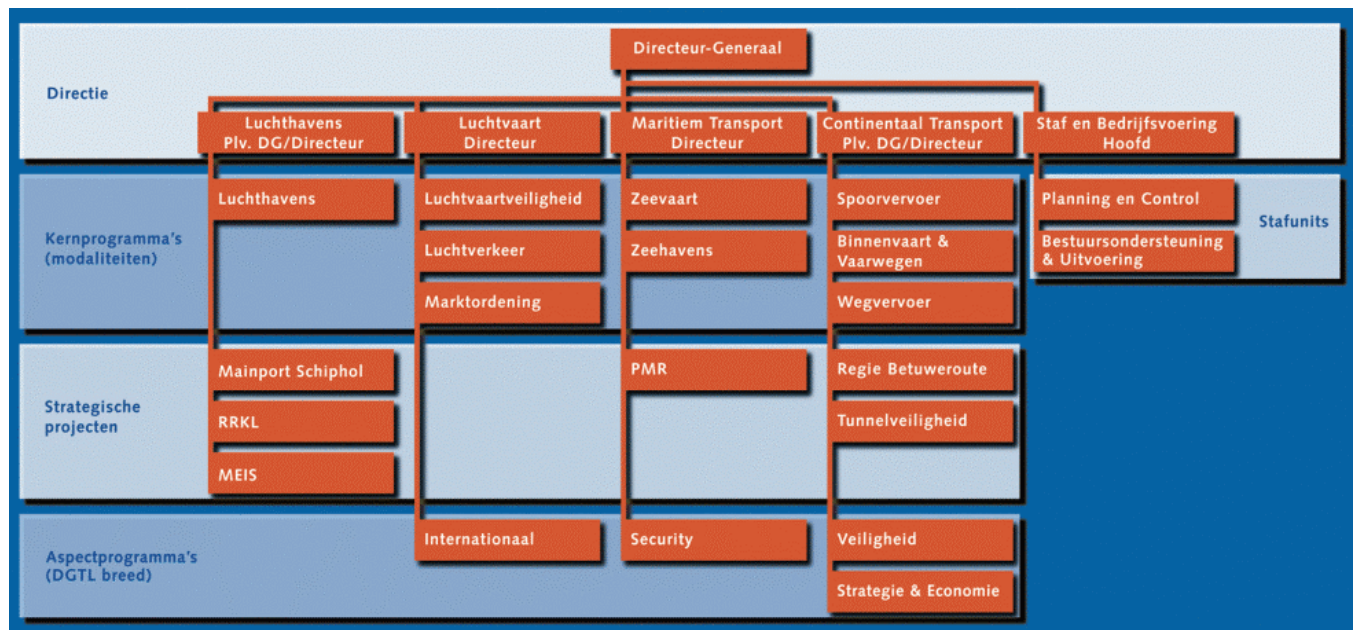
DGTL streeft efficiënter, veiliger en duurzamer goederenvervoer en luchtvaart na ten behoeve van de ontwikkeling van de economie. Uitgangspunten bij het beleid zijn daarbij:

- De betekenis voor de totale Nederlandse economie in termen van toegevoegde waarde en werkgelegenheid.
- De zorg voor een level playing field, internationaal én tussen modaliteiten.
- De behoefte aan innovatie om efficiënter met de beschikbare capaciteit om te gaan.
- Beprijzing om individuele keuzes en maatschappelijk belang in evenwicht te brengen.
- De noodzaak van een transportefficiënte ruimtelijk-economische structuur.

### Organisatie en management

Directeur-Generaal Transport en Luchtvaart  
 Plv. DG/ Directeur Continentaal Transport  
 Directeur Maritiem Transport  
 Directeur Luchthavens  
 Directeur Luchtvaart (ad interim)  
 Hoofd Bedrijfsvoering  
 Directiesecretaris

mw. J.A. Tammenoms Bakker (Jacqueline)  
 drs. J.W. Lintsen (Jan)  
 mr. G.J. Olthoff (Gerrit Jan)  
 Ir. J. M. Fukken (Jeroen)  
 dhr. J.W. Weehuizen (Jan Willem) (per 15 maart)  
 mw. N.P. van der Lee (Nieske)  
 mw. C. de Vos (Corinne)



### Toelichting portefeuilles

#### *Luchthavens*

De Directie Luchthavens geeft uitvoering aan het kabinetstandpunt Schiphol, het bijbehorende actieprogramma en toezeggingen aan de Tweede Kamer. Daarnaast is de directie eerstverantwoordelijke voor het huidige (vergunningen)beleid voor de regionale en kleine luchthavens. Op dat terrein is nieuwe wetgeving ingediend bij de Tweede Kamer. Het programma luchtverkeer is gericht op het bevorderen van vlot, veilig en efficiënt verkeer door de lucht (luchtverkeersleiding).

### *Luchtvaart*

De portefeuille Luchtvaart bestaat uit twee programma's. Het programma luchtvaartveiligheid is verantwoordelijk voor het bevorderen van de veiligheid van de luchtvaart (veiligheidsagenda 2005 – 2010). Het doel van het programma Marktordening is het voor Nederland behouden en versterken van de aansluiting op het mondiale luchtvaartnetwerk, bijvoorbeeld door bilaterale luchtvaartverdragen.

### *Continentaal Transport*

Het programma Binnenvaart en Vaarwegen staat vooral in het teken van een inhaalslag in het beheer en onderhoud van de vaarwegen, met als doel het beter benutten dit netwerk. Het programma Wegvervoer richt zich op het scheppen van voorwaarden om het goederenvervoer over de weg te laten bijdragen aan de Nederlandse economie. Tegelijk wordt gewerkt aan vermindering van de milieubelasting door goederenvervoer. Het aspectprogramma Veiligheid heeft als doel zorg dragen dat het DGTL-beleid bijdraagt aan een nog grotere veiligheid van voertuig en bemanning. Het voornaamste doel van het aspectprogramma Strategie & Economie is het geven van inzicht in het economisch belang van transport voor de samenleving en ervoor zorgen dat dit belang op de juiste manier wordt meegenomen in de besluitvorming.

### *Maritiem Transport*

Verdeeld over de programma's Zeehavens en Zeevaart richt de portefeuille Maritiem Transport zich op het vergroten van de internationale concurrentiekracht van de Nederlandse zeehavens en de bevordering van veilige, efficiënte en duurzame zeevaart ten behoeve van economische ontwikkeling van Nederland. Het programma Security richt zich op de beveiliging van de transport- en logistieke sector.

### Mijlpalen 2007

Belangrijke mijlpalen in 2007 zijn de uitwerking van de Planologische Kernbeslissing PMR in vervolgbesluiten, de uitwerking van de beleidsbrief Logistiek en Supply Chain Management, het vaststellen van het Basisnet Vervoer Gevaarlijke Stoffen, het beter benutten van de milieuruimte op- en om Schiphol, de voorbereiding van de ICAO-audit in 2008 en het verbeteren van het luchtruimbeheer. Deze dossiers zijn niet alleen belangrijk vanwege de economische en strategische belangen, maar ook vanwege grote maatschappelijke belangen op het gebied van leefbaarheid en veiligheid.

DGTL ontwikkelt daarnaast in 2007 nieuwe denkrichtingen voor klimaatbeleid en de ontwikkeling van de Mainports in Nederland. Ook heeft DGTL in de investeringsagenda voor het nieuwe kabinet een aantal investeringen geagendeerd: dynamisch verkeersmanagement op de vaarwegen, toekomstvastе corridors over de weg, kwaliteitsnet goederenvervoer (voldoende capaciteit en kwaliteit ten behoeve van regionale afwikkeling goederenvervoer), capaciteit van regionale vaarwegen en binnenhavens, en voorzieningen voor een grotere externe veiligheid in het goederenvervoer. In de innovatieagenda voor het nieuwe kabinet heeft DGTL een aantal toekomstbeelden en daarbij behorende innovatietrajecten voorbereid. De speerpunten zijn transparante supply chains door het realiseren van een open informatiesysteem voor het melden en volgen van (gevaarlijke) lading, een vlotte en veilige binnenvaart met River Information Services, emissieloos transport in de binnenvaart en zeevaart met innovatieve technologie, transport efficiënte economie met minder CO<sub>2</sub>-uitstoot en innovatief Air Traffic Management Traffic-systeem voor minder geluidshinder rond luchthavens.

### Internationaal binnen VenW

De DG DGTL is de portefeuillehouder 'Internationaal' met verantwoordelijkheid voor het internationale profiel van VenW en de professionalisering van medewerkers op internationaal gebied.

### Administratieve lasten binnen VenW

De DG DGTL is de portefeuillehouder voor de trajecten Beter Geregeld, Reductie Administratieve lasten en Reductie vergunningen.

## Directoraat Generaal Water (DGW)

### Missie en kerntaken

De missie van het DG Water is afgeleid van de missie van Verkeer en Waterstaat en luidt: "Het op orde krijgen en houden van een duurzaam watersysteem tegen maatschappelijk aanvaardbare kosten."

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

De duurzaamheid van het watersysteem waarvoor DG Water zich inzet omvat zowel de ecologisch/milieukundige, financieel-economische als de sociaal-culturele aspecten ervan. Het gaat om de bescherming en het beheer van vitale (lands)belangen. 60 % van de zestien mln. Nederlanders leeft in gebieden die onder het niveau van de zeespiegel liggen. In deze gebieden wordt ook meer dan 70 % van het bruto nationaal product verdiend.

Tegelijkertijd gaat de missie er van uit dat waterbelangen niet tot elke prijs of met voorrang op andere belangen gehonoreerd moeten worden. Andere maatschappelijke doelen en waarden moeten meegewogen worden in de besluitvorming over waterkwaliteit (wat is haalbaar voor welke functie), veiligheid (tegen overstromingen) en voldoende water (niet te veel en niet te weinig). De kern van deze integrale benadering blijft het streven naar een duurzaam robuust watersysteem, waarbij er geen afwenteling plaatsvindt, niet naar elders noch naar de toekomst.

### Kerntaken:

Het DG Water staat voor het waterbeleid van Nederland en draagt binnen de kaders van de nationale overheid de verantwoordelijkheid voor:

- Veiligheid: bescherming tegen hoogwater (zee en rivieren)
- Leefbaarheid: ecologisch gezond water ten behoeve van duurzaam gebruik: de kwaliteit van water, de waterbodems en oevers; de waterkwantiteit (ook grondwater): voorkomen wateroverlast en verdroging
- Verbindingen: inrichting van het watersysteem voor diverse gebruiksfuncties en in overdrachtelijke zin 'verbinden' door kennis van water te delen en relevante partijen bij waterproblematiek te betrekken.
- Vertegenwoordiging van Nederland in internationale (water)fora.

### Organisatie en management

Directeur-Generaal

Plv. Directeur-Generaal, Directeur Water

Directeur Water

Controller, Hoofd afdeling Control en Financiën

Hoofd BDG

Directiesecretaris

Programmaleider Water & Veiligheid

Programmaleider Water & Gebruiksfuncties

Programmaleider Bestuurlijke organisatie en instrumentarium

Programmaleider Water & Kwaliteit

Programmaleider Regie Stroomgebieden

Programmaleider Water & Ruimtelijke Ordening

drs. M.E.P. Dierikx (Mark)

Mevr ir. A.N. Wouters (Anita)

mevr. drs. R. Peters (Renske)

drs. R. Hofman (Ron)

drs. C.M.J. Wijnties (Marja)

J.W.D. van Dijk Msc (Johan-Willem)

Drs R. Smaak (Robert)

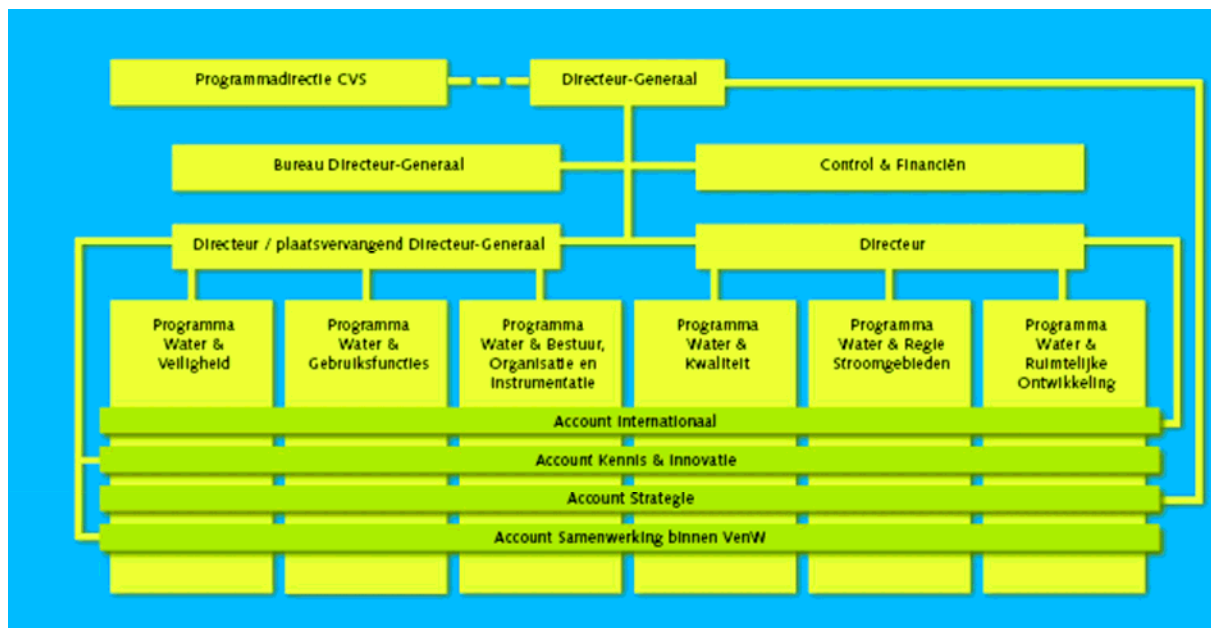
mvr. Drs L.R. Santhagens (Linda-Rose)

Ir J.P van Dalen (Jos)

Ir S.J. van Dijk (Sjoerd)

Ir J. Verhulst (Jaap)

Ir J.J Buntsma (Joost)



### Toelichting programma's

#### **Programma Water & Veiligheid**

De bevolking en het geïnvesteerd vermogen in de gebieden die liggen onder zeespiegel groeien nog steeds. Bovendien heeft ons land te maken met voortgaande bodemdaling door inklinking, een rijzende zeespiegel en met toenemende afvoeren van rivierwater. Zowel de belangen als de risico's nemen dus toe. Een taak voor de centrale overheid is daarom om aan een veilig en bewoonbaar Nederland te werken. Het programma Water & Veiligheid beoogt de regie daarop te voeren.

#### **Programma Water & gebruiksfuncties**

Het programma Water & Gebruiksfuncties heeft als doel de maatschappelijke behoeften rond het gebruik van (in eerste aanleg) de grote wateren in goede banen te leiden. Het programma richt zich hierbij op buitendijksbeleid, kustontwikkeling, coördinatie voor het waddengebied en de Noordzee, de Zeeuwse Delta en de verdieping van de Westerschelde met bijbehorende natuurcompensatie. Daarnaast behoort het internationale zeeoverleg als OSPAR en de Europese Mariene Strategie tot het werkkterrein.

#### **Programma Water & Bestuur, Organisatie en instrumentatie**

Het Nederlandse waterbeheer wordt uitgevoerd in samenspel tussen Rijk, provincies, waterschappen en gemeenten. Ook speelt de Europese Unie een steeds grotere rol. Dit vereist een goed werkende bestuurlijke organisatie en adequate samenwerking. Het programma Water & Bestuur, Organisatie en Instrumentatie is gericht op verbetering van de werking van de huidige bestuurlijke arrangementen en instrumenten. In het licht van de wateropgaven waar Nederland voor gesteld staat, wordt echter tevens verkend in hoeverre meer fundamentele aanpassingen nodig zijn en welke nieuwe instrumenten kunnen worden ingezet. Dit gebeurt in nauwe samenspraak met alle betrokkenen, overheden, bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties.

#### **Programma Water & Kwaliteit**

Hoofddoelstelling van het programma Water & Kwaliteit is het bereiken van een goede kwaliteit van het water en de waterbodems in de stroomgebieden. Indirect wordt daarmee ook de waterkwaliteit van Noordzee en Waddenzee verbeterd. Uitgangspunt is dat de waterkwaliteit niet wordt gezien als een losse set chemische of ecologische normen, maar dat het onderdeel gaat uitmaken van integrale gebiedskwaliteit. Dat vergt een denkomslag bij centrale en decentrale overheden en waterbeheerders, maar ook bij de uiteenlopende gebruikers. Het programma ontwikkelt de kennis en de instrumenten om dat te bevorderen en gaat de dialoog aan met alle betrokkenen.

### **Programma Water & Regie**

Het programma Water & Regie stroomgebieden bevordert zowel op regionaal, nationaal als internationaal niveau het stroomgebied als eenheid van waterbeleid. Het organiseren en uitvoeren van waterbeleid met stroomgebieden als uitgangspunt vergt de bereidheid om letterlijk en figuurlijk grensoverschrijdend, integraal en gebiedsgericht te werken aan watermanagement. En daarmee: bereidheid tot intensieve samenwerking met andere bestuurslagen op meerdere niveaus en met externe stakeholders.

Zo'n stroomgebiedaanpak is technisch complex, maar ook bestuurlijk en maatschappelijk vaak lastig. Ook hier gelden de uitgangspunten 'van zorgen voor naar zorgen dat' en 'van sectoraal naar integraal'.

Daarbij moet ook terdege rekening worden gehouden met het feit dat de EU centraal richtlijnen opstelt, die nationaal en op stroomgebiedniveau vertaald moeten worden in beleid en uitvoering.

### **Programma Water en Ruimtelijke Ontwikkelingen**

Water vraagt ruimte, en zelfs in toenemende mate. De klimaatsverandering noopt tot een zodanige herinrichting van watersystemen, dat zij plotselinge extra aanvoer van water als gevolg van heftige neerslag in binnen- of buitenland kunnen opvangen. Het programma Water & Ruimtelijke Ontwikkeling heeft tot doel de factor water nadrukkelijker een rol te laten spelen bij de inrichting van Nederland. Leidende principes daarbij zijn de trits 'vasthouden, bergen en afvoeren' en 'meer ruimte voor water'. Gezien de hevige ruimteconcurrentie met andere bestemmingen zoals landbouw, verstedelijking, recreatie en infrastructuur zal deze opgave van de regionale overheden en maatschappelijke organisaties de nodige stuurmanskunst vragen.

### **Veiligheid en security binnen VenW**

DG Water heeft een VenW brede taak als portefeuillehouder veiligheid en security. Doel hiervan is:

- Professionalisering van VenW op het brede veiligheidsgebied.
- Vanuit VenW-perspectief zorgen voor aansluiting bij interdepartementale beleidsontwikkelingen op veiligheidsgebied en mede vormgeven aan die ontwikkelingen.
- Inhoudelijke ondersteuning van de minister of staatssecretaris bij veiligheidsonderwerpen in de (ministeriële onder)Raad voor de Veiligheid en Rechtsorde en de ministerraad.

Om dit uit te voeren is aan het DG Water de programmadirectie Corporate Veiligheid en Security (CVS) toegevoegd met als programmadirecteur drs. G.A. Dubbeld. Als uitgangspunten gelden:

- Een veiligheidsniveau waarbij gestreefd wordt naar een permanente verbetering van het niveau. Daarbij wordt ervan uitgegaan dat verdere verbeteringen op dit terrein haalbaar en wenselijk zijn binnen de financiële en politieke randvoorwaarden en de grenzen die internationaal (EU bijvoorbeeld) daaraan stelt.
- Een veiligheidsniveau dat zoveel mogelijk expliciet en transparant wordt afgewogen.
- Het ministerie en de samenleving zijn zich daarbij bewust van en voorbereid op restrisico's.
- Binnen VenW wordt veiligheidsmanagement gevoerd en ontstaat tenslotte een veiligheidscultuur. Veiligheidsmanagement betekent dat voor alle modaliteiten de keten plan-do-check-act nagelopen en waar nodig verbeterd wordt, met goede koppelingen tussen beleid, uitvoering en handhaving.

Veiligheid is daarbij een begrip dat betrekking heeft op:

- Het voorkomen van natuurlijke afwijkingen, rampen, systeem- of procesfouten of menselijk falen.
- "De bescherming tegen opzettelijk menselijk handelen met met name een criminele of terroristische achtergrond.

De speerpunten voor 2007 op het gebied van veiligheid en security zijn onder meer introductie, verbetering en borging van veiligheidsmanagement, bijdragen aan rijksbrede veiligheidsprojecten zoals het project nationale veiligheid en bijdragen aan de kabinetsbrede security/terrorismebestrijding.

## Agentschap Rijkswaterstaat (RWS)

### Historie

Reeds begin jaren negentig is gesteld dat RWS als uitvoeringsorganisatie bedrijfsmatiger zou moeten werken. In 1996/1997 is als uitvloeisel van een IBO (Interdepartementaal Beleidsonderzoek) RWS overgegaan op een productbegroting (aangeven wat geleverd gaat worden voor welke prijs). Vanaf 2001 is er gewerkt aan het (her)ontwerpen van RWS als een uitvoeringsorganisatie met de status van agentschap (in officiële termen: baten-lastendienst). Hiervoor is onder andere een nieuwe wijze van sturen ingevoerd, zowel intern RWS als tussen de beleidsdirectoraten en RWS. Per 1-1-2006 is die status verkregen. Het ontwikkelen van de organisatie en de departementale samenwerking is hierna doorgegaan.

### Werking

Het ministerie van Financiën heeft een model voor de aansturing van agentschappen. Dit heeft VenW toegepast. Rijkswaterstaat heeft dan ook een eigenaar die de continuïteit en kwaliteit van de organisatie bewaakt. Daarnaast zijn er opdrachtgevers die Rijkswaterstaat aansturen op prijs en kwaliteit van de producten. Globaal betekent dit het volgende: als eigenaar kijk je naar de omvang van de organisatie, de geldstromen, de efficiëntie, integriteit, financieel en materieel beheer et cetera. Als opdrachtgever kijk je naar de effectiviteit van het verkeersmanagement, de technische, bestuurlijke, politieke en financiële beheersing van aanlegprojecten en de kwaliteit van de onderzoeks- en adviseringsopdrachten.

De SG is in formele zin zowel opdrachtgever als eigenaar. Maar materieel, in de dagelijkse praktijk, is de centrale staf de eigenaar en zijn de beleids-DG's en de Inspectie de opdrachtgevers. Dit betekent dat er géén horizontale sturing is, DG-DG, wat de helderheid van de sturing versterkt. Tegelijkertijd kunnen Beleid en Inspectie wél hun verantwoordelijkheid voor de beleidsketen nemen doordat zij de SG op bepaalde momenten formeel adviseren over de uitvoering van werkzaamheden door RWS.

Rijkswaterstaat onderscheidt drie productiepakketten voor beleid met ieder een set van kaders voor aansturing en bekostiging:

- **Beheer en onderhoud.** Voor ieder netwerk wordt een Service Level Agreement (SLA) afgesproken. Een SLA bestaat uit prestatie-indicatoren waarvoor één bepaald bedrag beschikbaar is. De prestatie-indicatoren gaan over technische kwaliteit, verkeersmanagement, veiligheid, incidentmanagement etcetera. RWS heeft hier een eigen verantwoordelijkheid voor het gehele bedrag om de gevraagde prestaties te leveren en kan hiervoor sparen en ontsparen en zelfs beperkt vermogen opbouwen over de jaren heen.
- **Aanlegprojecten.** Het gaat hier om MIT- en SNIP-projecten zoals in het Infrastructuurfonds beschreven. RWS kent met name in de bouwfase een grote eigenstandige uitvoeringsverantwoordelijkheid. De eigen kosten van RWS bij de projecten worden bepaald als een standaard opslagpercentage op de aanlegkosten.
- **Beleidsadvisering- en ondersteuning.** RWS heeft een aantal afgesproken fte's beschikbaar voor hoogwaardige advisering vanuit de uitvoeringspraktijk ter ondersteuning van met name BeleidsDG's.

### Organisatie en management

#### **Bestuur:**

Directeur-Generaal  
Plv. Directeur-Generaal  
Chief Financial Officer

ir. L.H. Keijts (Bert)  
drs. L.H.M. Kohsiek (Luc)  
drs. R. van Breukelen (Richard)

#### **Staf DG**

Directeur Netwerken  
Directeur Productie  
Directeur Markt en Inkoop  
Directeur Controle en Toezicht  
Directeur Informatie en Rapportage  
Directeur HRM

mw. Ir. H.C. Klavers (Hetty)  
drs. E. Stolk (Erwin)  
drs. W.F.S. Holleman (Wim)  
drs. RO J.H. Slootmaker (Jaap)  
drs. R. Schuitema (Rob)  
mw. drs. J.C. Maitland (Jona)

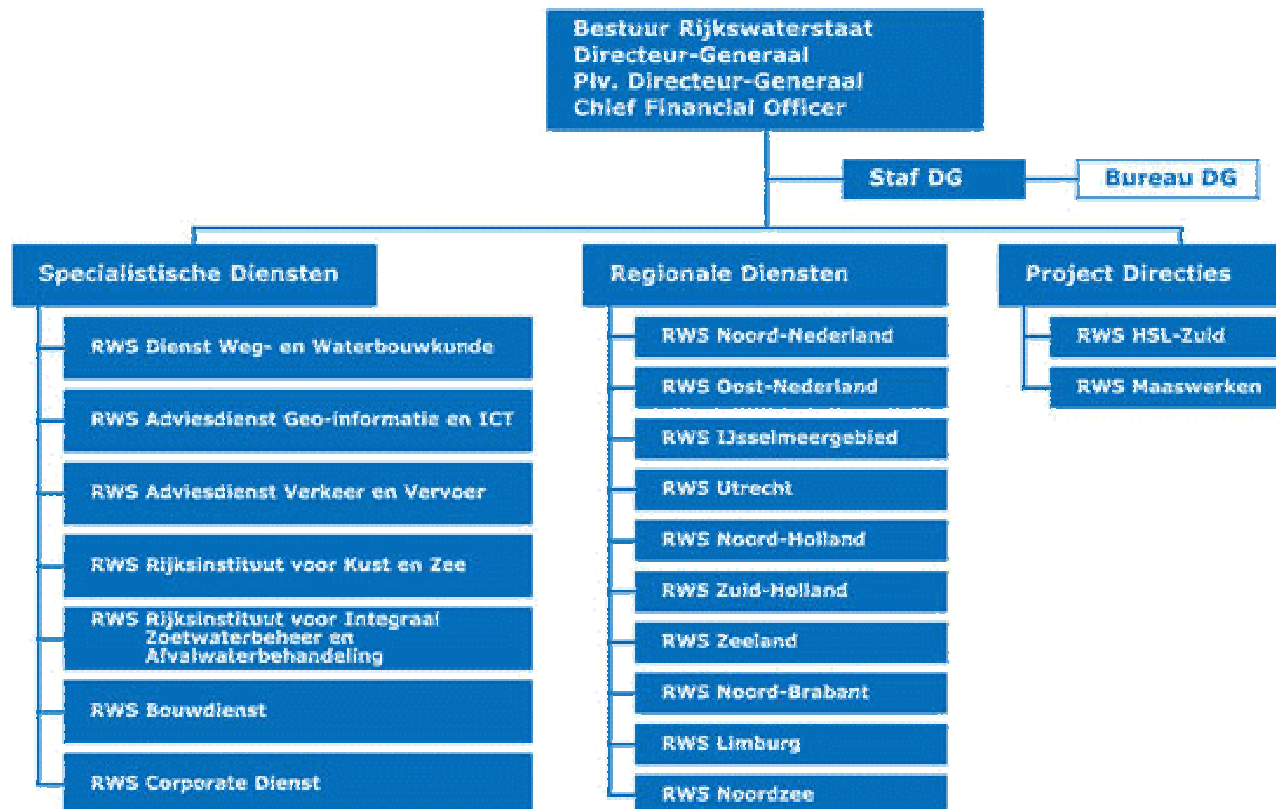
Afdelingshoofd BDG/Directiesecretaris

vacature

### Hoofdingenieur-Directeuren (HID's)

Directie Noord-Nederland  
Directie Oost-Nederland  
Directie IJsselmeergebied  
Directie Noord-Holland  
Directie Zuid-Holland  
Directie Utrecht  
Directie Zeeland  
Directie Noord-Brabant  
Directie Limburg  
Directie Noordzee  
RIKZ  
RIZA  
Bouwdienst  
AVV  
DWW  
Adviesdienst Geo-informatie en ICT  
HSL  
Maaswerken

ir. P. Struik (Peter)  
ir, Th.F.J. van de Gazelle (Theo)  
drs. A.P. Delpout (Fred)  
ir. M.T. de Groot (Max)  
ir. F.M. Post (Folkert)  
mevr. drs. I. v.d. Hee (Ineke)  
drs. J.H.G. Jacobs (Sjef)  
drs. J.M.F. Diris (Sjef)  
ir. J.L.P.M.G. Beguin (Jean-Luc)  
mevr. ir. K. Visser (Karin)  
ir. R.E. Jorissen (Richard) (wnd.)  
ir. A.R. van Bennekom (André)  
ir. L.C. Bouter (Leendert)  
drs. G.J.A. Al (Joris)  
ir. W.P.A. Broeders (Wijnand)  
drs. N. Parlevliet (Niek)  
ir. J.L. Geluk (Jaap)  
ir. H.A. Ruijter (Hans)





## Agentschap Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW)

### Missie

De missie van de Inspectie Verkeer en Waterstaat is het bewaken en bevorderen van een veilig en duurzaam gebruik van weg, water, lucht en rail door burgers en ondernemers en bericht over de resultaten van het werk in de openbaarheid.

### Kerntaken

VenW streeft naar een veilig, leefbaar en bereikbaar Nederland. De IVW heeft als kerntaak het bevorderen van een veilig en duurzaam gebruik van de weg, water, lucht en rail door toezicht op en handhaving van wet- en regelgeving. De onafhankelijke positie van de Inspectie biedt haar de mogelijkheid om op eigen initiatief signaal- en effectrapportages uit te brengen aan de minister en het kerndepartement. Daarnaast bericht zij op transparante wijze over de resultaten van haar werk aan de maatschappij. De taken die de IVW uitvoert, zijn voor een deel verankerd in nationale en internationale wet- en regelgeving en verdragen. De IVW onderscheidt de volgende domeinen van toezicht.

<i>Domeinen Land</i>	<i>Domeinen Lucht</i>	<i>Domeinen Water</i>
1. Taxivervoer	6. Luchthavens en luchtruim	9. Koopvaardij
2. Busvervoer	7. Luchtvaartoperationele bedrijven	10. Binnenvaart
3. Goederenvervoer over de weg	8. Luchtvaarttechnische bedrijven	11. Visserij
4. Rail		12. Waterbeheer
5. Tram/metro		

Een gedetailleerd overzicht over de taken en de grondslag is opgenomen in het Jaarplan 2007 van de Inspectie Verkeer en Waterstaat. De belangrijkste wet- en regelgeving waarop de IVW toezicht uitoefent, is weergegeven in bijlage 1 van dit Jaarplan.

### Minder last, meer effect

De Inspectie Verkeer en Waterstaat bewaakt en bevordert de veiligheid in het transport én het waterbeheer. Veiligheid is niet vanzelfsprekend. Daarom mag de burger van een onafhankelijke toezichthouder verwachten dat die goed toeziet op wettelijke vereisten voor veiligheid. Daarbij heeft de toezichthouder oog voor eerlijke internationale en nationale concurrentievoorwaarden voor bedrijven. Aan de hand van risicoanalyses, metingen van nalevingniveaus, resultaten van controles en incidentenonderzoeken stelt de IVW elk jaar een selectief inspectieprogramma vast. Zij maakt haar bevindingen volledig openbaar en adviseert nationale en internationale beleidsmakers.

De thema's in 2007 zijn samenwerking, dienstverlening en innovatie. De IVW gaat op de eerste plaats hechter samenwerken met andere toezichthouders, bijvoorbeeld op Schiphol en in het wegvervoer. Zo heeft de onderneming uiteindelijk nog maar te maken met één aanspreekpunt. De IVW werkt ten tweede aan minder administratieve lasten en een betere dienstverlening. Waar mogelijk worden vergunningen afgeschaft, samengevoegd of wordt de looptijd verlengd. De IVW digitaliseert steeds meer de aanvragen voor vergunningen, certificaten of andere officiële documenten. En ten derde worden innovatieve technologieën gehanteerd om belangrijke risico's zoals oververmoeidheid, verkeerde belading of overtredingen bij het vervoer van gevaarlijke stoffen - met name in het wegvervoer - te verminderen.

In 2007 is er in de luchtvaart specifiek aandacht voor verbetering van de veiligheid bij microlichte vliegtuigen en bedrijven die vliegtuigen afhandelen op platforms. In de scheepvaart ligt de nadruk op menselijke fouten bij ongelukken, de beveiliging van haventerreinen, gevaarlijke stoffen en luchtkwaliteit in de haven. In het waterbeheer verschuift het accent van waterkwaliteit naar verbetering van de veiligheid van de dijken. De inspectie waakt ervoor dat de problematiek met taxi's in de grote steden niet overslaat

naar de rest van het land. Op het spoor ligt de nadruk onder meer op een betere onderkenning van spoorstaafgebreken, slijtage en spoorligging.

Bedrijven en burgers zijn zelf primair verantwoordelijk voor veiligheid. Daarom werkt de IVW in toenemende mate met certificaten en keurmerken in de verschillende bedrijfssectoren die de eigen verantwoordelijkheid benadrukken. Dit neemt niet weg dat burgers erop kunnen vertrouwen dat de IVW ook in 2007 pal staat voor de eisen op het vlak van veiligheid in het transport én het waterbeheer. Bedrijven mogen daarbij rekenen op minder last, meer effect.

### Organisatie en management

#### **Hoofddirectie**

Inspecteur-Generaal

Plv. Inspecteur-Generaal

Hoofddirecteur

Directeur Directie Toezichtontwikkeling,  
Communicatie en Onderzoek (TCO)

Directeur Projectdirectie E-governement

Directeur Bedrijfsvoering

Directeur Toezicht Beheereenheid (TBE)

Algemeen secretaris Port State Control

ir. J.F. de Leeuw (Johan)

dr.ir. M.W.J. Wolfs (Martin)

mw. drs. M.C.A. Blom (Michèle)

ing. C.J. Meerhof (Kees)

mevr. drs. H. Brands (Hennie)

drs. G.W.M. Beltman (Michael)

drs. J.A. Orta (Jack)

R.W.J. Schiferli (Richard)

#### Toezichteenheden

Hoofdinspecteur Luchtvaart-technische bedrijven

Hoofdinspecteur Luchtvaartoperationele Bedrijven

Hoofdinspecteur Luchthavens en Luchtruim

Hoofdinspecteur Waterbeheer

Hoofdinspecteur Zeevaart

Hoofdinspecteur Binnenvaart

Hoofdinspecteur Personenvervoer

Hoofdinspecteur Goederenvervoer

Hoofdinspecteur Rail

ing. J.D. Steenbergen (Jan Dirk)

mr. J.W.M. van Lieshout (John)

ing. J.H. Wilbrink (Jos)

prof.dr.ir. J. Leentvaar (Jan)

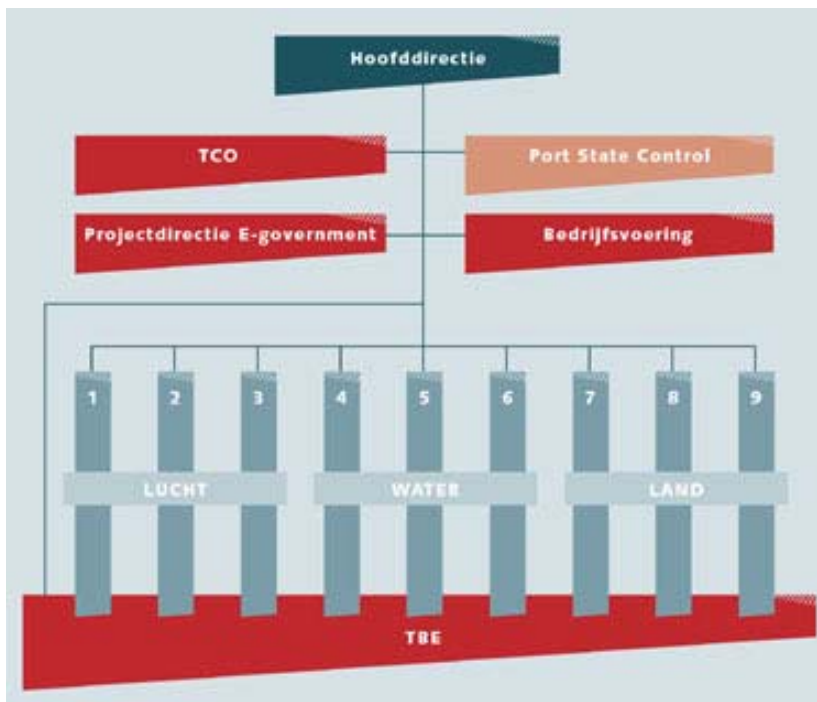
ir. P. Th. Gelton (Paul)

drs. P. van Dalen (Peter)

mw. mr. H.C. Mosselman (Heleen)

T. Kwikkers (Tamis)

drs. E. Griffioen (Edwin)



## Koninklijk Meteorologisch Instituut (KNMI)

### Missie en kerntaken

Het KNMI is hét nationale instituut voor weer, klimaat en seismologie. Het KNMI verstrekt informatie op deze gebieden ten behoeve van veiligheid, economie en duurzaam milieu aan het algemeen publiek, de overheid, de luchtvaart en de scheepvaart. Voor langetermijnontwikkelingen verricht het KNMI onderzoek naar de veranderingen in het klimaat. Het instituut is een agentschap van VenW. De taken van het KNMI zijn vastgelegd in de Wet op het KNMI.

### Organisatie en management

Hoofddirecteur	dr.ir. F.J.J. Brouwer (Frits)
Plv. hoofddirecteur en directeur sector Infra	ir. W.J. Nieuwenhuizen (Wouter)
Directeur sector Klimaat & Seismologie	dr. H.W. Haak (Hein)
Directeur sector Weer	dr. R. den Besten (Remco)
Hoofd Organisatiestrategie en Ondersteuning	ir. P.J.W. de Wildt (Piet)

### Achtergrond

Het KNMI is een agentschap van VenW. Sinds de privatisering van de commerciële taken in 1999 richt het KNMI zich volledig op de publieke taken. Per 1 maart 2002 is de Wet op het KNMI van kracht. In deze wet zijn onder meer de taken van het KNMI vastgelegd. Deze zijn gericht op:

- De veiligheid van de Nederlandse samenleving.
- De ondersteuning van de economische ontwikkeling.
- Het bevorderen van een duurzaam milieu.

Een kerntaak van het KNMI is het waarschuwen van het algemeen publiek, de overheid en specifieke doelgroepen zoals scheepvaart, luchtvaart en verkeer voor gevaarlijk weer en voor de gevolgen van calamiteiten zoals chemische en nucleaire ongevallen. Van belang is dat een waarschuwing juist is en de betrokken groepen/instanties tijdig aanzet tot het nemen van maatregelen.

Het KNMI verricht bovendien klimaatonderzoek, gericht op de beantwoording van de vragen:

- Hoe verandert het klimaat?
- Waardoor verandert het klimaat?
- Wat is de verwachting voor de komende jaren en eeuwen?

Het KNMI beheert de nationale meteorologische en seismologische waarneeminfrastructuur. Eigen waarnemingen en buitenlandse gegevens leveren de informatie die nodig is voor het uitvoeren van de KNMI-taken op het gebied van weer, klimaat en seismologie. Daarnaast levert het KNMI meteorologische gegevens aan de commerciële weerbureaus en andere categorieën afnemers.

Weer, klimaat en seismologie zijn grensoverschrijdend. Op alle terreinen wordt internationaal intensief samengewerkt en worden gegevens en modelresultaten uitgewisseld. Voorbeelden van internationale samenwerking zijn de Wereld Meteorologische Organisatie, het Europees Centrum voor de Middellange termijn Weersverwachtingen, de meteorologische ruimtevaartorganisatie Eumetsat, et cetera.

## Centrale Diensten

De centrale diensten omvatten de hieronder gemelde diensten die samen de staf van de politieke (minister en staatssecretaris) en ambtelijke top (SG en pSG) vormen. Het gaat daarbij om:

1. Directie Algemeen Beleidsadvies (DAB)
2. Directie Communicatie (DCO)
3. Financiën Management & Control (FMC)
4. Directie Internationale Zaken (DIZ)
5. Hoofddirectie Juridische Zaken (HDJZ)
6. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)
7. Projectdirectie Kennis en Innovatie

Voor elk van deze diensten volgt hieronder een korte beschrijving.

### Directie Algemeen Beleidsadvies (DAB)

#### Missie en kerntaken

De Directie Algemeen Beleidsadvies is er om omstandigheden te scheppen waarin de politieke en ambtelijke leiding van het ministerie van Verkeer en Waterstaat als departement van algemeen bestuur hun taken adequaat kunnen uitvoeren en verantwoordelijkheden kunnen dragen.

De missie vertaalt zich in:

- Advisering over beleid.
- Dagelijkse secretariële en protocollaire ondersteuning.
- Ontvangst, begeleiding en verzorging van bezoekers.
- Doorgeleiding van documenten en voortgangsbewaking.

Deze taken worden in onderlinge samenwerking uitgevoerd met collectief gevoelde verantwoordelijkheid voor het resultaat. Beleidsadvies is een kerntaak van DAB. Met het oog op de ontwikkelingen van VenW naar een bestuursdepartement heeft DAB de ambitie de advisering te versterken door een zwaarder accent te leggen op:

- Verbinding van VenW beleid met kabinetsbeleid en ontwikkelingen in de samenleving;
- De politiek/bestuurlijke prioriteiten;
- VenW-brede consistentie;
- VenW-breed strategisch beleid.

#### Organisatie en management

Directeur

Plv. directeur

Portefeuillehouder DGP

Portefeuillehouder DGW, RWS nat

Portefeuillehouder wegen (DGP, Transport (van DGTL) en RWS droog (per 1 april)

Portefeuillehouder Centrale Diensten, IVW en Luchtvaart (van DGTL)

Adviseur ministerraad

Adviseur ministerraad

Kamerbewaarder

Hoofd Protocol (tot 1 april)

medewerkster Protocol

Hoofd Stukkenstroom en Parlementaire Zaken

mw. drs. M. van Empel (Mariëtte)

mw. drs. N. Hooijmeijer (Nina)

Mr. R.F.M. Annaert (Ronald)

(tot 1 maart, daarna hoofd protocol)

mw. drs. L.H.L. van Hooijdonk (Lot)

(vanaf 1 maart)

mw. drs. C.V. Berger (Carola)

drs. D.G. Koskamp (Geert)

drs. M.L. Brock (Maarten)

Ir. E.E. Ariëns (Egon)

drs. S. Strzelcyk (Stasiu)

J.J. van der Steen (Jan)

E.G.J. Westerhout (Eef)

mevr. C.J. Fükur (Carmen)

A. van Cleef (Anita)

### Werkwijze

De directie is onderverdeeld in een onderdeel Advies en een onderdeel Ondersteuning.

- Binnen het onderdeel Advies zijn er enerzijds adviseurs die adviseren (inhoudelijk en procesmatig) over de dagelijkse dossiers en stukkenstroom naar en van de bewindspersonen. Dit zijn de vijf zogeheten portefeuillehouders per dienst en de twee adviseurs die de ministerraad voorbereiden. Anderzijds zijn er de adviseurs die zich meer richten op de dossiers voor de (middel)lange termijn, zoals strategische vraagstukken (bijvoorbeeld demografische ontwikkelingen, kabinetsformatie, klimaatverandering) en kennis & innovatie.
- Het onderdeel Ondersteuning bestaat uit de afdeling Protocol, SPZ (Stukkenstroom en Parlementaire Zaken) en de secretariële ondersteuners. De medewerkers van protocol informeren, adviseren, assisteren en begeleiden indien nodig persoonlijk de minister, staatssecretaris en de departements-top op het gebied van representatie en public relations in contacten met binnenlandse- en buitenlandse VIP's en andere in- en externe optredens. SPZ verzorgt de registratie en verwerking van interne en externe stukken, en de correspondentie met de Tweede Kamer.

## Directie Communicatie (DCO)

### Missie en kerntaken

De missie van DCO is het beleid optimaal te laten landen.

DCO draagt bij aan de verwezenlijking van de doelstellingen van Verkeer en Waterstaat door:

- Strategisch te communiceren.
- De doelgroepen van Verkeer en Waterstaat te informeren en zo mogelijk te overtuigen van stand en nieuw beleid.
- De externe oriëntatie van VenW te vergroten: medewerkers te informeren over opvattingen van burgers en stakeholders en het beeld van VenW-beleid in de media.
- Medewerkers en collega's maximaal de ruimte te bieden hun talenten hiervoor in te zetten.

DCO:

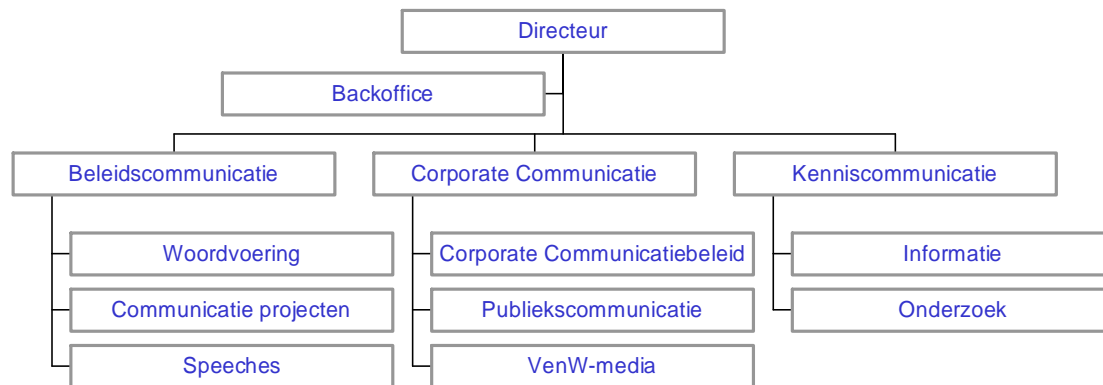
- Stelt de communicatiespeerpunten vast.
- Ontwikkelt, adviseert over en ziet toe op corporate communicatie en de interne en externe communicatie over de beleidsprioriteiten van Verkeer en Waterstaat.

### Organisatie en management

Directeur	S.C Koole (Stephan)
Plv. directeur en hoofd Beleidscommunicatie	mevr. drs. J.B.M. de Sain (Jenneke)
Hoofd Corporate Communicatie	J. Rijlaarsdam (Jaap Jan)
Hoofd Kenniscommunicatie	mevr. J. Köler (Julie)

### Coördinatoren:

Woordvoering	L. Poppes (Lars)
Communicatieprojecten	J. van Zomeren (Jan)
Speeches	drs. J. Walravens (Jan)
Corporate Communicatiebeleid	mevr. drs. S. Kranendonk (Saskia)
Publiekscommunicatie	mevr. L.H. van Wijngaarden (Loes)
VenW-media	W. van Soest (Wilco)
Informatie	mevr. Y. Molkenboer (Yvette)
Onderzoek	mevr. dr. M. van Twuijver (Mariëtte)



### Werkwijze

#### **Woordvoering**

Verkeer en Waterstaat staat in het middelpunt van de publieke belangstelling. Dit betekent dat het ministerie dagelijks vele vragen krijgt van pers, publiek en belangenorganisaties. De woordvoering naar de media is binnen de beleidskern centraal georganiseerd: alle woordvoering wordt gedaan door de Directie Communicatie. Alleen als het om uitvoeringscommunicatie gaat, staan de persvoorlichters van de

desbetreffende projecten en diensten de pers zelf te woord of dragen zij zorg voor persberichten. Bij politiek gevoelige of beleidsinhoudelijke onderwerpen ligt de woordvoering altijd bij DCO.

De directeur Communicatie en de coördinator Woordvoering zijn eerste woordvoerders van de bewindspersonen en stemmen de woordvoering met hen af.

Het cluster woordvoering is 24 uur per dag bereikbaar. Buiten kantooruren en in de weekeinden heeft een van de persvoorlichters piket. Hij/zij stemt wanneer nodig af met de bewindsperso(n)en).

#### *Begeleiding*

Tijdens kamerbehandelingen is er altijd een persvoorlichter aanwezig die de woordvoering voor zijn of haar rekening neemt en de bewindspersonen begeleidt bij interviews. Ook bij werkbezoeken in binnen- en buitenland worden de bewindslieden in principe begeleid door een persvoorlichter die de publiciteit rond het werkbezoek in goede banen leidt (aanvragen interviews, versturen persberichten, enzovoort).

#### *Interviews*

De Directie Communicatie adviseert over alle interviewaanvragen. Wanneer op een interviewaanvraag wordt ingegaan, bereidt DCO het interview voor.

#### *Persberichten*

De Directie Communicatie neemt over het algemeen zelf het initiatief tot een persbericht. De inhoudelijke juistheid van de persberichten wordt door de directie afgestemd met de beleidsdiensten. De persberichten worden altijd in concept aan de bewindspersonen voorgelegd voordat zij uitgaan.

De perspubliciteit rondom de ministerraad loopt anders. Iedere woensdag wordt aan de Rijksvoorlichtingsdienst gemeld welke VenW-onderwerpen op de agenda van de ministerraad vergezeld gaan van een persbericht. Het conceptpersbericht gaat dan naar de RVD die het bewerkt naar het eigen format. De minister krijgt het conceptpersbericht tijdens de ministerraad via de RVD voorgelegd. Afhankelijk van de bespreking wordt het persbericht na afloop van de ministerraad door de RVD verspreid.

#### *Actualiteitenoverzicht*

DCO verzorgt dagelijks een actualiteitenoverzicht voor de bewindslieden en de hogere ambtenaren. Hierin wordt kort melding gemaakt van perspublicaties over Verkeer en Waterstaat en worden voorstellen gedaan voor woordvoeringslijnen. Dit overzicht is dagelijks vanaf 09.00 uur beschikbaar.

#### *Actualiteitenoverleg*

Op maandag en donderdag vindt een actualiteitenoverleg plaats waar in elk geval de Directie Communicatie en de bewindspersoon zijn vertegenwoordigd. Dit gebeurt aan de hand van de door DCO opgestelde actualiteitenagenda, die ook wordt rondgedeeld tijdens de ministerstaf. Tijdens het actualiteitenoverleg komen de actualiteiten aan de orde die hebben gespeeld en die gaan komen, het beeld dat de media geven en de reactie van het ministerie daarop. Daarnaast kunnen zaken als werkbezoeken, speeches en publiciteit rondom kamerbehandelingen worden besproken.

#### **Speeches**

Alle speeches en spreekpunten voor openbare optredens, voorwoorden en andere op naam gestelde teksten van de bewindsperso(n)en worden verzorgd door de speechschrijvers van DCO (met uitzondering van kamerbrieven). Alle teksten worden inhoudelijk met de verantwoordelijke dienst afgestemd en vervolgens in concept aan de bewindsperso(n)en voorgelegd. Grote, belangrijke speeches worden door de speechschrijvers vooraf met de bewindsperso(n)en besproken.

#### **Communicatieadvies en campagnes**

DCO ontwikkelt jaarlijks de communicatiestrategie voor VenW en voert de regie op een aantal publiekscampagnes, zoals "Van A naar Beter", "Daar kun je mee thuiskomen" en "Nederland Leeft met Water".

**Mediatrends, stakeholderstandpunten en publieksbeeld**

DCO signaleert hoe VenW en de VenW-beleidsthema's in beeld zijn bij het publiek, de media en stakeholders. Elk kwartaal worden de mediatrends (hoe schrijft de pers over VenW en de beleidsprioriteiten) gepresenteerd in de ministerstaf.



## **Financiën Management & Control (FMC)**

### Missie en kerntaken

De missie van de concernstaf FMC is toegevoegde waarde leveren aan de beleidsdoelstellingen van VenW door een 'klantgerichte', gebundelde expertise op terreinen van de bedrijfsvoering.

De taken en activiteiten van FMC zijn enerzijds verbonden aan de jaarlijkse sturingscyclus binnen het Rijk en het ministerie (begrotingen, voortgangsrapportages, jaarverslagen en de interne managementjaarplannen). Anderzijds houdt FMC zich bezig met niet-cyclische strategische en ontwikkelingsgerichte producten op het gebied van financiën, HRM, organisatie, informatiemanagement en huisvesting. Als concerncontroller toetst FMC de beleidsvoornemens van de diensten van VenW op effectiviteit, doelmatigheid en op de financiële onderbouwing.

De taken en activiteiten van FMC komen samen in vijf kerntaken:

- Ontwikkelen, ontwerpen en implementeren van bedrijfsvoeringsbeleid en-kaders.
- Regisseren van proces en inhoud van de sturingscyclus: de management (intern)- en begrotingscyclus (extern).
- Beleidscontrol door toetsing van en advisering over beleidsvoorstellen.
- Advisering over de inrichting van en control op de bestuurlijke organisatie en de bedrijfsvoering.
- Beheer en gebruik van bedrijfsvoeringssystemen (bijvoorbeeld SAP) en (bijbehorende) werkprocessen.

### Organisatie en management

#### **Directie**

Hoofddirecteur

Directeur Human Resources en

drs. A.H. van Luyn (Ad)

mw.drs. B.J.M. Zeeman-Cellissen MBA  
(Barbara)

Managementontwikkeling (HRMO)

directeur Beleidscontrol

drs. A.J. Belonje, (André)

#### **Management**

Hoofd Strategie en Gremia (S&G)

Directeur Human Resources en

Managementontwikkeling (HRMO)

drs. H.R. van der Stelt (Hans)

mw. drs. B.J.M. Zeeman-Cellissen MBA  
(Barbara)

Plv. Directeur Human Resources en Managementontwikkeling

Directeur Management- en Begrotingscyclus (MBC)

Directeur Beleidscontrol (BC)

Plv. Directeur Beleidscontrol (BC)

Directeur Concernimplementatie, -beheer en Inkoop (CBI)

Directeur Informatiemanagement en Ontwerp (I&O)

Directeur Organisatie, Governance en Control (OGC)

Hoofd Officemanagement (OM)

mw. drs G. Korteland (Gerda)

drs. R. Mol (Roger)

drs. A.J. Belonje (André)

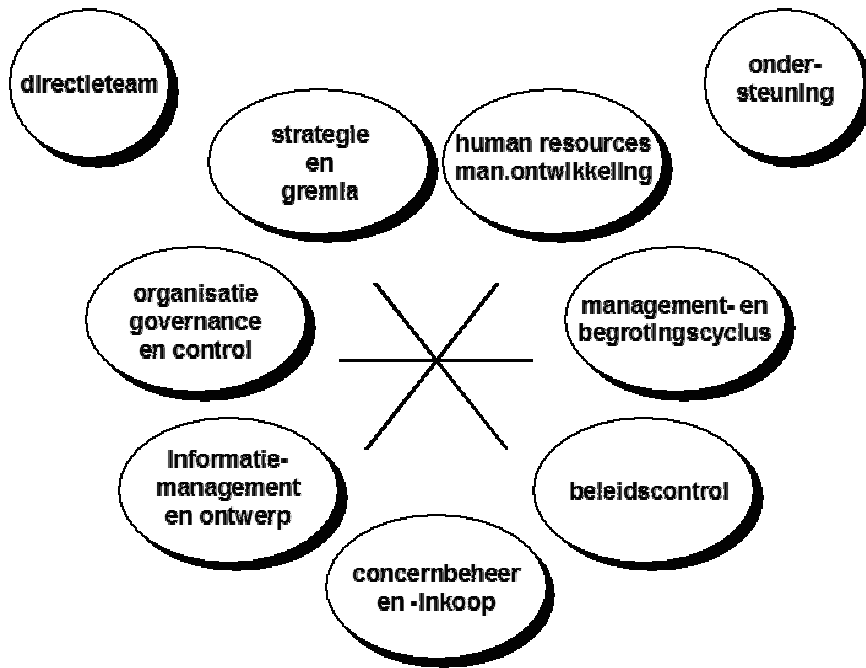
M.Th.B. van Welie (Marius)

E.R.H. Heijmans (Edgar)

drs. G.H. Danner (Ger)

mw. drs. E.M. Klein Schiphorst (Eva)

mw. I.J. van IJzeren-Breebaart (Inger)



## Directie Internationale Zaken (DIZ)

### Missie en kerntaken

De missie van DIZ is het versterken van de samenhang en de effectiviteit van het internationale VenW-optreden met het oog op de verbetering van de internationale positie van Nederland.

Kerntaken zijn:

#### *1. Advisering en ondersteuning politieke en ambtelijke top en de VenW-diensten.*

Een belangrijk deel van de DIZ werkzaamheden betreft de voorbereiding, in samenwerking met de diensten, van internationaal overleg in multilateraal en bilateraal verband binnen en buiten Europa. Daar hoort bij het inhoudelijk begeleiden van de politieke top bij ontmoetingen met buitenlandse bewindslieden.

#### *2. Internationale strategie en beleidsontwikkeling*

Jaarlijks actualiseert DIZ de internationale strategie van VenW en stelt een beperkt aantal topprioriteiten. De topprioriteiten voor 2007 zijn luchtvaartveiligheid en security, luchtkwaliteit, klimaatverandering, duurzame mobiliteit, groenboek maritiem beleid, ontwikkeling Trans Europese Netwerken en implementatie Kaderrichtlijn Water.

Tevens is DIZ de trekker van de verbeteragenda voor het internationale werk van VenW. Deze agenda moet proactief optreden bevorderen, nationaal en internationaal beleid beter met elkaar verbinden en integreren, en de competenties bij medewerkers en management verder ontwikkelen die nodig zijn om zo effectief mogelijk internationaal te opereren.

#### *3. Coördinatie en vertegenwoordiging extern*

DIZ is verantwoordelijk voor de interne coördinatie van de VenW-inbreng in internationale en Europese besluitvorming, en vertegenwoordigt VeW in interdepartementaal en internationaal overleg. Ook onderhoudt DIZ bilaterale relaties met andere landen en internationale organisaties. De VenW-verkeersraden en attachés op de Nederlandse ambassades spelen hierbij een belangrijke rol. Voorts onderhoudt DIZ de contacten met het internationaal opererende, VenW gerelateerde, bedrijfsleven en koepelorganisaties.

### Organisatie en management

Directeur

Plv. Directeur, tevens Hoofd Afd. Internationaal

Hoofd Afd. Europa

drs. R. Gans MMC (Roel)

drs. C.P. van Laarhoven (Kees)

R. Ossendorp (Richard)

Buitenland vertegenwoordigers

Verkeersraad België/Brussel<sup>2</sup>

Verkeersraad Duitsland/Berlijn<sup>3</sup>

Verkeersraad VS/Washington

Verkeersattaché China/Peking

Verkeersattaché Frankrijk/Parijs

Verkeersattaché Japan/Tokio

mr. J.M. van Heest (Jan)

mr. E.V. Sjerp (Ed)

drs. H.P.T. de Jong (Hans)

ir. H.A. Lavooij (Huub)

H.E. Sierink (Henk-Erik)

drs. M.J. de Lijster (Michiel)

### Internationale fora waarin de VenW-bewindslieden participeren

- EU-Transportraad

De vergadering van de ministers van Transport van de EU-lidstaten komt viermaal per jaar één tot twee dagen bijeen. De Transportraad neemt samen met het Europese Parlement besluiten over EU wet- en regelgeving en bepaalt daarmee de marges voor onze nationale beleid. Belangrijke onderwerpen voor komend jaar zijn onder andere maritiem beleid, luchtvaartveiligheid, Galileo (satellietnavigatie), verkeersveiligheid, logistiek, stedelijk vervoer en externe betrekkingen op het gebied van de luchtvaart.

---

<sup>2</sup> zowel geaccrediteerd bij de Europese Unie als bij de Belgische regering

<sup>3</sup> vertegenwoordigt ook Oostenrijk en Zwitserland

- **EU-Milieuraad**  
De waterdossiers worden behandeld in de vergadering van milieuministers van de EU. In principe wordt VenW hierin vertegenwoordigd door de VROM-bewindspersoon.  
Belangrijke onderwerpen voor 2007 zijn de richtlijn Prioritaire stoffen (milieukwaliteitsnormen voor het oppervlaktewater) en de hoogwaterrichtlijn. Daarnaast zijn ook onderwerpen als emissiehandel luchtvaart, klimaat en energie, bodembescherming en aanscherping van emissienormen en geluidsnormen voor voertuigen van groot belang.
- **International Transport Forum**  
Het International Transport Forum (ITF) is de opvolger van de Conferentie van Europese ministers van Transport (CEMT), een intergouvernementele Europese organisatie.  
De ITF is opgericht door de transportministers in mei 2006 tijdens hun bijeenkomst in Dublin.  
Het ITF zal op ministerieel niveau éénmaal per jaar bijeenkomen. Het ITF heeft als doel het thema transport prominenter op de internationale politieke agenda te zetten. Het zal tevens dienen als pre-onderhandelingsplatform en denktank. De bijeenkomsten van het ITF bieden Nederland tevens de gelegenheid in de wandelgangen tot bilateraal overleg met andere lidstaten over uiteenlopende actuele onderwerpen. Ook niet-Europese landen, zoals de geassocieerde lidstaten van de CEMT (onder andere de VS Canada en Japan) zullen aan het ITF deelnemen. Het Forum van 2007 zal in het teken staan van congestie (in brede zin); het thema voor 2008 zal zijn Transport en Energie.

### Werkwijze

#### **1. Strategische reisagenda bewindslieden**

##### EU-landen

In de eerste helft van 2007 zullen bilaterale (kennismakings)bezoeken aan onze naaste burens, Duitsland en België worden afgelegd. Met beide landen werkt VenW zeer intensief samen. Tevens zal een separaat bezoek aan de Europese Commissie en de Nederlandse leden van de Vervoerscommissie van het Europees Parlement worden afgelegd. Naast de deelname aan de Transportraad zullen de bewindslieden aan nog een aantal multilaterale overleggen deelnemen, waaronder het ITF, de ministeriële Rijnconferentie (oktober 2007) en twee ministeriële conferenties in het kader van het groenboek maritiem beleid (februari en mei 2007). Vanaf eind 2007 - begin 2008 staan bezoeken aan het Verenigd Koninkrijk, Frankrijk en enkele belangrijke nieuwe EU-lidstaten (Polen, Hongarije en Tsjecho) op de agenda.

##### Buiten de EU

Wij stellen voor dat de minister in oktober 2007 met het bedrijfsleven een bezoek brengt aan India. Een reis naar de VS is in december 2007 of januari 2008 opportuun. Mede naar aanleiding van interdepartementaal overleg en het advies van het VenW export platform stellen wij voor in de periode 2008-2010 een of meerdere werkbezoeken te brengen aan China, Japan, India, Turkije, Rusland, de Golfstaten, Indonesië en Vietnam. Deze werkbezoeken hebben tot doel afspraken te maken over beleidsinhoudelijke samenwerking en kennisuitwisseling. Bij een groot aantal van deze werkbezoeken worden de VenW-bewindslieden vergezeld door een bedrijfslevenmissie. Dit ter ondersteuning van het bedrijfsleven op deze internationale markten. Deze laatste bezoeken vinden plaats in overleg met EZ

#### **2. SECTOROVERSTIJGENDE DOSSIERS**

Naast coördinerende taken heeft DIZ primair de verantwoordelijkheid voor de volgende sectoroverstijgende internationale dossiers: Galileo: Europees programma voor satellietnavigatie. Eind 2007 zal besluitvorming plaatsvinden in de EU-transportraad over het contract met de concessiehouder die het systeem gaat bouwen. Daarnaast heeft de Europese Commissie recentelijk een groenboek (eerste verkenning) over toekomstige toepassingen van Galileo uitgebracht. Hierover zal in 2007 een consultatie worden gehouden.

Trans Europese Netwerken: EU-financiering van infrastructuurprojecten en veiligheids- en verkeersmanagementsystemen (ERTMS (spoor), RIS (binnenvaart), ATM (luchtvaart) en ITS (wegvervoer)). VenW zet zich in om maximale subsidie voor Nederlandse en voor Nederland van belang zijnde projecten binnen te halen. Het totale TEN-budget voor de periode 2007-2013 bedraagt ca. € 8 mld.

- EU 7<sup>e</sup> kaderprogramma voor onderzoek en innovatie (KP7): de doelen van VenW hierbij zijn de programmering van KP7 beïnvloeden, nationale onderzoeksactiviteiten met Europese onderzoeksactiviteiten synchroniseren, en resultaten van Europees onderzoek benutten. KP7 gaat begin 2007 van start. Het beschikbare budget voor de periode 2007-2013 bedraagt ruim € 50 mld, waarvan 8 % is bestemd voor transportonderzoek (inclusief Galileo) en 4 % voor milieuonderzoek (inclusief klimaatverandering en water).
- ERANET Transport: in dit verband werkt een klein aantal EU-lidstaten samen op het gebied van transportonderzoek.
- Bilaterale samenwerking: gerichte samenwerking met bepaalde landen (zie strategisch reisprogramma hierboven) ten behoeve van de belangen van VenW en het aan VenW gerelateerde bedrijfsleven.

## Hoofddirectie Juridische Zaken (HDJZ)

### Missie en werkambitie

De missie van HDJZ is het waarborgen van duurzame en toonaangevende wetgeving en bestuurlijk-juridische advisering die rechtmatig, doelmatig en doeltreffend is.

De werkambitie van HDJZ is: "HDJZ is de natuurlijke adviespartner voor het bestuursdepartement. We hebben een duidelijke focus op politiek-bestuurlijke relevantie en prioriteit. We zijn flexibel, leveren juridische topkwaliteit met een goed oog voor korte en lange termijn. Onze communicatie is direct en duidelijk."

### HDJZ

- Werkt samen met de opdrachtgevers (bewindslieden en beleids-DG's) aan ontwikkeling, realisatie (instrumentatie) en evaluatie van beleid; dit geschiedt zowel vanuit de vraagstelling van de partners als vanuit de onafhankelijke zorg voor de bestuurlijk-juridische kwaliteit van regelgeving en beslissingen.
- Signaleert tijdig bestuurlijk-juridisch relevante kwesties, ontwikkelt en beheert het juridische instrumentarium en borgt de kwaliteit van haar producten.
- Investeert permanent in de verdere ontwikkeling van expertise en vaardigheden voor leidinggevend en medewerkers en heeft samenwerking en werkplezier hoog in het vaandel staan.

### HDJZ-ers

- Tonen zich aanspreekbare, betrouwbare en creatieve partners.
- Werken resultaatgericht, met gevoel voor de ambtelijke en politieke context en met oog voor de doelstellingen van de partners.

Voor het vervullen van deze missie is het van groot belang dat de beleidsdirecties en HDJZ elkaar tijdig en volledig informeren en dat HDJZ voldoende tijd en gelegenheid krijgt voor de eigen inbreng.

Kerntaken voor HDJZ zijn wetgeving, bestuurlijk-juridische advisering, behandeling van geschillen, onderbouwing van besluiten en opstellen van convenanten en overeenkomsten. Voor vrijwel alles wat er binnen VenW aan beleid wordt ontwikkeld is wel op een of andere manier juridische ondersteuning nodig. Binnen HDJZ wordt dan ook veel aandacht besteed aan de instandhouding en verdere ontwikkeling en professionalisering van de wetgevingsfunctie. Een groot deel van de regelgeving van VenW (in totaal de helft tot twee-derde) vloeit voort uit Europese wetgeving (meestal richtlijnen met een krappe uitvoeringstermijn) of andere internationale verplichtingen. Samen met beleids-DG's en de IVW werkt HDJZ aan een moderniseringsprogramma voor de wetgeving onder de naam "Beter Geregeld". Waar het de bestuurlijk-juridische advisering betreft, gaat het ook om zaken als privatisering en externe verzelfstandiging, openbaar bestuur, overheid en markt, relatie met andere overheden, sturingsvisies en organisatieontwikkeling. Daarnaast adviseert HDJZ over de bestuurlijk-juridische aspecten van de beleidsterreinen van de DG's: personen- en goederenvervoer, luchtvaart en water. Ook adviseert HDJZ op het terrein van algemeen bestuursrecht, privaatrecht en Europees en internationaal recht (zoals subsidieregelingen, schadeclaims, verdragen, legal impact assessments, et cetera). HDJZ draagt medeverantwoordelijkheid voor de kwaliteitsontwikkeling van de hele juridische functie binnen VenW (dat wil zeggen inclusief de juridische diensten van RWS en de IVW).

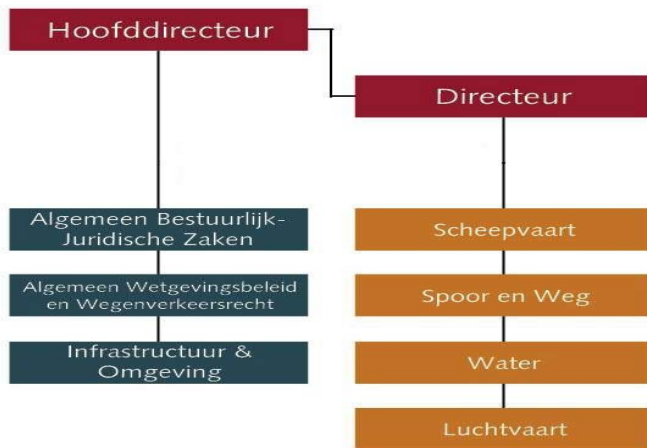
HDJZ is voor de beleidsdossiers opdrachtgever voor de landsadvocaat (in zaken met verplichte procesvertegenwoordiging en voor second opinion).

### Organisatie en management

Hoofddirecteur	mw. mr. H. Dekker (Heleen)
Directeur	mr. A.J. Schölvinc (Arend-Jan)
Sector Algemeen Bestuurlijk-Juridische Zaken	mr. J.O. van der Loo (Jan)
Sector Algemeen Wetgevingsbeleid en Wegenverkeersrecht	mr. L.J. Clement (Bert Jan)
Sector Infrastructuur & Omgeving	Vacature

Sector Luchtvaart  
Sector Scheepvaart  
Sector Spoor en weg  
Sector Water

mr. P.H.J. Smeets (Paul)  
mw. mr. A.C. Groenewegen (Claire)  
vacature  
mw. mr. drs. E. van Schouten (Ellen)



© SSO-ICT E-services

## **Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)**

### Missie en kerntaken

Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) stelt onafhankelijke, wetenschappelijk verantwoorde verkenningen en analyses op ten behoeve van het mobiliteitsbeleid voor de middellange en lange termijn. Het KiM is op 1 september 2006 opgericht. Aanleidingen voor de oprichting van het KiM zijn:

- De ontwikkeling van VenW tot een bestuursdepartement waarin kennis over mogelijke beleidsopties, inclusief voor- en nadelen, een belangrijke rol speelt.
- De behoefte (binnen en buiten VenW) aan goed onderbouwde, transparante en niet door de politieke waan van de dag gedreven analyses en verkenningen op het gebied van mobiliteit.
- De aanbevelingen van de Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten (Commissie Duivesteijn).

Het KiM richt zich op het brede veld van mobiliteit: personenvervoer, goederenvervoer en luchtvaart. Het KiM levert:

- Vanaf 2007 een jaarlijkse 'Mobiliteitsbalans' met daarin de stand van zaken rond de vraag naar mobiliteit en het aanbod van infrastructuur en vervoerdiensten, met inbegrip van effecten op bereikbaarheid, economie, veiligheid, milieu en ruimte.
- (Toekomst)verkenningen en scenarioanalyses.
- Ex ante beleidsevaluaties van grote projecten en beleidsprogramma's.
- Analyses van onder meer de invloed van maatschappelijke ontwikkelingen op de mobiliteitsmarkt, de behoeften en preferenties van burgers en bedrijven op het gebied van mobiliteit, publieke belangen en de mogelijkheden om die te borgen, nieuwe arrangementen voor samenwerking met andere overheden en met het bedrijfsleven.

Naast onderzoeksrapporten levert het KiM ook second opinions in de vorm van rapporten of notities. Ook kan het KiM worden gevraagd mondeling second opinions en adviezen te geven. Het KiM verricht vooral zelf onderzoek en analyses. Bij een aantal projecten werkt het KiM samen met onder meer planbureaus, universiteiten en de Adviesdienst Verkeer en Vervoer van Rijkswaterstaat. Tevens besteedt het KiM onderzoek uit aan private partijen.

Het KiM heeft een zelfstandige en onafhankelijke positie binnen VenW en ressorteert rechtstreeks onder de SG. Het KiM werkt grotendeels op verzoek van DGP, DGTL en IVW. Ook de Tweede Kamer kan (via de minister van VenW) het KiM vragen onderzoek te doen. Beleidsmatige of politieke beïnvloeding van de inhoud van de producten van het KiM is niet mogelijk. Een en ander is in het instellingsbesluit (en in een protocol dat daar onderdeel van uitmaakt) geregeld.

De producten van het KiM zijn in principe openbaar. Rapporten worden binnen drie maanden na afronding van het onderzoek gepubliceerd, al dan niet voorzien van een beleidsreactie. Van deze termijn kan in overleg met de betrokken DG's worden afgeweken als de onderzoeken deel uitmaken van de voorbereiding van beleidsnota's.

De eerste producten die het KiM in 2007 zal uitbrengen zijn de Mobiliteitsbalans, een rapport over de beleving van mobiliteit en een rapport over de publieke belangen die een rol spelen bij het wegbeheer.

### Organisatie en management

Het KiM staat onder leiding van prof. dr. C.C. (Carl) Koopmans.

Het managementteam bestaat verder uit drie programmamanagers:

- Drs. A.L. (Arjen) 't Hoen (programma's 'economie en welvaart' en 'marktordening')
- Dr. P.T.A.M. (Nelly) Kalfs (programma's 'gedrag' en 'overheidsorganisatie')
- Drs. J.A. (Jan Anne) Annema (programma's 'bereikbaarheid en mobiliteit' en 'leefomgeving en ruimte')

Bij het KiM werken voornamelijk wetenschappelijk onderzoekersmedewerkers.



## **Projectdirectie Kennis en Innovatie**

### *Missie en Kerntaken*

De projectdirectie KenI (8 fte) is opgezet als tijdelijke impuls ter uitvoering van het VenW-actieprogramma Kennis en Innovatie. Het doel van dit actieprogramma is te bevorderen dat VenW en de sectoren in het VenW domein (verkeer, water, bouw, logistiek en luchtvaart) meer kennisgedreven en innovatiegericht werken. Zie voor meer inhoudelijke informatie ook de bijdrage op dit punt in deel A van dit dossier.

### *Organisatiemanagement*

drs. F. (Fred) J.P. Heuer

## Shared Service Organisatie (SSO)

### Principe van 'sharen'

Sinds 2003 worden de bestuursneutrale ondersteunende taken (kort gezegd de bedrijfsvoering van VenW), voor zover wenselijk en mogelijk, gebundeld in de Shared Services Organisatie (SSO).

De bundeling van deze taken is geen doel op zich, maar een middel tot kwaliteitsverbetering, synergievoordelen, efficiencyvergroting en een effectievere aansturing.

De Rijksoverheid kent een aantal (inter)departementale ontwikkelingen op het punt van 'sharen'. Prof. dr. J. Strikwerda CMC, een autoriteit op dit vlak, noemt SSO één van de succesvolste initiatieven.

Binnen de kaders die FMC opstelt en het producten- en dienstenoverzicht (PDO) dat het Bedrijfsvoeringberaad (BVB) vaststelt, is SSO uitvoerder in een opdrachtgever-opdrachtnemerrelatie. Per DG sluit SSO jaarlijks een service level agreement (SLA). De dienstverlening van SSO sluit aan op het primaire proces van VenW. Zo ontwikkelt SSO in het kader van het programma Filevermindering producten en diensten waarmee VenW als werkgever zelf een bijdrage kan leveren aan "anders denken en anders doen".

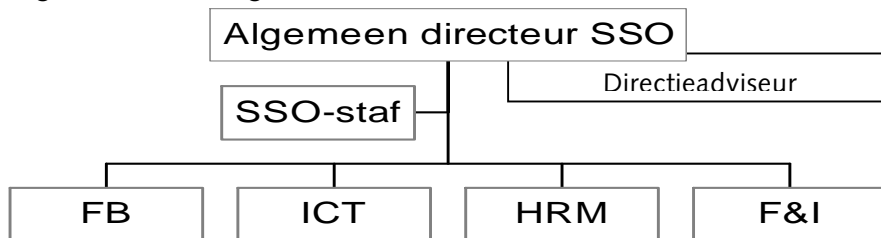
### Missie en kerntaken

De missie 'SSO doet VenW-ers goed (werken)' vertaalt zich in een breed pakket aan producten en diensten op het gebied van:

- Facility management, zoals huisvesting, werkplekinrichting, catering, schoonmaak, beveiliging en (digitale) documentaire informatievoorziening;
- ICT, zoals kantoorautomatisering, systeem- en netwerkbeheer, multimedia, e-services en advies;
- Human resource management (HRM), zoals salarisadministratie, loopbaanbegeleiding, personeels-, en organisatieadvies;
- Financiële diensten & inkoop, zoals begroting, administratie, inkoopbegeleiding en contractbeheer.

Met een totale formatie van circa 520 fte waarvan een kleine 50 tijdelijk, richt de dienstverlening zich momenteel voornamelijk op de Bestuurskern en de IVW. Op onderdelen ondersteunt SSO ook RWS. Daarnaast worden enkele diensten interdepartementaal aangeboden.

### Organisatie en management



Algemeen directeur  
Directeur Facilitair Bedrijf (FB)  
Directeur ICT  
Directeur HRM (duobaan)

Directeur Financiën & Inkoop (F&I)  
Hoofd Stafafdeling Bedrijfsvoering en Control (SSO-staf)  
Directieadviseur

mw. M.J. van Strien MBA (Marja)  
dhr. P. Hunnego (Pablo)  
dhr. mr. P. van der Weyden (Perry)  
mw. drs. I. van Munster (Irene) en  
mw. drs. N. Lansink Rotgerink (Ninke)  
dhr. drs. A.W. Roos (Arie)  
dhr. ing. P. Struik MBA (interim)(Peter)  
drs. H.W.J. Rensen (Harry)

## **Departementaal Coördinatiecentrum Crisisbeheersing Verkeer en Waterstaat (DCC-VenW)**

### Missie

De missie van het DCC-VenW is te zorgen voor effectief crisisbeheersingsbeleid en een professionele aanpak van crises.

### Doelstelling

Het DCC-VenW vervult dé regisseursrol met betrekking tot het crisisbeheersingsbeleid binnen en voor VenW. De segmenten uit de veiligheidsketen 'preparatie' (opleiden, oefenen en calamiteitenplannen) en 'respons' (optreden tijdens crises, opschalen naar ambtelijke en/of politieke top) zijn de primaire aandachtsgebieden van het DCC-VenW.

### Rijksniveau

De verantwoordelijkheid voor de coördinatie van crisisbesluitvorming ligt op Rijksniveau.

Het kabinet heeft in 1997 het Nationaal Handboek Crisisbesluitvorming vastgesteld. Dit handboek regelt de interdepartementale coördinatie bij rampen en crises en geeft een kader voor de departementale coördinatie. In dit verband is binnen VenW, bij ministerieel Instellingsbesluit (december 1999) het DCC-VenW ingesteld.

Naar aanleiding van onder meer (terroristische) incidenten als 11 september, Madrid en Londen, uitbraak vogelpest, grootschalige stroomstoringen en de dreiging van griep pandemiën is in 2004 een nieuwe agenda voor crisisbeheersing vastgelegd in het Beleidsplan Crisisbeheersing 2004-2007 van het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK).

### VenW-niveau

Het DCC-VenW is verantwoordelijk voor een samenhangend crisisbeheersingsbeleid binnen VenW.

Daarbinnen past het opleidings- en oefenbeleid op het gebied van (team)crisisbesluitvorming voor de niveau's D1 tot en met D3. Daarnaast is het DCC-VenW het centrale 24-uurs coördinatiepunt voor crisisbeheersing (calamiteiten en crises) met als belangrijkste functies procesbewaking en informatiecoördinatie op alle beleidsterreinen van het ministerie. De piketfunctionarissen van DCC-VenW zijn daartoe 24 uur per dag bereikbaar en beschikken over een netwerk van ruim veertig crisiscoördinatoren afkomstig uit de beleidsdirectoraten-generaal, Rijkswaterstaat, KNMI, ProRail en LVNL. Het DCC-VenW fungeert tevens als aanspreekpunt voor het Nationaal Crisiscentrum (NCC) en de Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding van het ministerie van Justitie.

### Management

Hoofd DCC-VenW	drs.. G.D. Laanen (Gerard)
Plv. Hoofd DCC-VenW	dhr. B.J.H. Smit (Ben)

Crisismanagers (piketfunctionarissen)	drs G.J. Drost (Geerd)
	P.J. Hulsebos (Peter)
	L. Groeneweg (Leila), MSc
	R.C. Verdouw (Rob)

De piketfunctionarissen en het management van het DCC-VenW lopen in een 24-uurs piketdienst. Ze beschikken over zowel de zakelijke, als de privételefoonnummers van de bewindslieden en de ambtelijke top en zullen u waarnodig ook buiten kantooruren rechtstreeks benaderen.

## **Departementale Auditdienst (DAD)**

### Missie en kerntaken

De uitgangspunten voor de werkzaamheden van de Departementale Auditdienst zijn de wettelijke controletaak en de daaruit voortvloeiende adviestaken. De adviezen van de DAD betreffen het signaleren van bedrijfsvoeringsrisico's en de beheers en sturingsmaatregelen t.a.v. deze risico's.

De Internal Auditfunctie is gericht op het, op reguliere basis, aan het hoogste management verschaffen van een bepaalde mate van zekerheid ('assurance') over de kwaliteit van de bedrijfsvoering en de beleidsvoering. De onderzoeken naar de beleidsvoering betreffen onderzoeken naar de kwaliteit van de beleidsinformatie c.q. de (ordelijke en controleerbare) totstandkoming van de informatie over beleid.

De Financial Auditfunctie omvat de activiteiten 'controle' en 'certificeren'. De accountantscontrole is primair gericht op het onderzoeken van de financiële verantwoordingen op juiste inrichting, op getrouwe weergave en rechtmatigheid alsmede op het gevoerde financieel en materieel beheer. De controle resulteert in een 'Accountantsverklaring' bij de financiële verantwoording. Verklaring en beoordeling van het Financieel Beheer worden vastgelegd in het 'Accountantsrapport'. Daarnaast verricht de financial auditfunctie bijzondere onderzoeken en voert zij overige adviesopdrachten uit.

De DAD verricht daartoe operational audits en voert ten behoeve van de controletaak financial audits uit.

Het ministerie stelt naast de departementale verantwoording (Hfdst. XII Rijksbegroting en het Infrastructuurfonds) ook verantwoordingen op per agentschap (RWS, KNMI en IVW).

### Organisatie en management

Directeur: P. Scholte RA (Paul)

Secretariaat: mw. Y. van Brugge (Yvonne) en mw. J. Zierre (Jenny)

# Deel C Begroting

## Algemeen

De minister van Verkeer en Waterstaat is verantwoordelijk voor twee begrotingen. De beleidsbegroting Verkeer en Waterstaat (ook wel Hoofdstuk XII van de Rijksbegroting genoemd) en de uitvoeringsbegroting van het Infrastructuurfonds (IF). De financiële vertaling van het beleid van VenW slaat neer in Hoofdstuk XII; de uitgaven aan infrastructuur (m.u.v. (lucht)havens) in het Infrastructuurfonds (IF). Aangezien die infrastructuur bijdraagt aan doelstellingen op HXII zijn in HXII bij de relevante artikelen verwijzingen naar het IF opgenomen.

In de begroting HXII wordt per beleidsartikel aangegeven welk maatschappelijk effect beoogd wordt. De algemene doelstelling van het artikel wordt verder uitgewerkt naar operationele doelstellingen, die meetbaar en toetsbaar worden gedefinieerd aan de hand van prestatieindicatoren. Vervolgens worden de beleidsproducten/activiteiten (bijvoorbeeld stimulering toegankelijkheid OV), die worden ingezet om de geformuleerde doelstellingen te bereiken, benoemd en toegelicht. Een beleidsartikel wordt afgesloten met een programma van beleidsevaluaties.

De bedoeling van deze opzet ('Van beleidsbegroting tot beleidsverantwoording (VBTB)' genoemd) 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.

Voor beide begrotingen geldt dat de ramingen voor de uitgaven, de verplichtingen en de ontvangsten met name op kasbasis worden gedaan. Dit boekhoudkundig systeem rekent uitgaven en ontvangsten toe aan de datum van daadwerkelijke betaling. Er wordt dan bijvoorbeeld niet gewerkt met afschrijvingstermijnen, zoals een baten-lastensysteem dat kent.

VenW kent momenteel twee baten/lastendiensten cq Agentschappen, te weten het KNMI, Rijkswaterstaat die een bedrijfseconomische boekhouding voeren en een eigen agentschapsparaagraaf in de beleidsbegroting hebben, en de instelling van de baten-lastendienst IVW wacht op instemming van het parlement.

Het belangrijkste financiële verschil tussen HXII en Infrastructuurfonds is dat Hoofdstuk XII, op de eindejaarsmarge na (1% van de begrotingsomvang), aan het eind van het jaar op 0 moet sluiten (begrotingsuitputting). Het kenmerk van een fonds is juist dat er evenwicht tussen uitgaven en ontvangsten over de jaren heen moet zijn. In enig jaar kan wel sprake zijn van een overschot of een tekort: dit wordt in overleg met Financiën in de daarop volgende jaren vereffend. De middelen blijven daarmee meerjarig behouden voor VenW-projecten.

### Van Beleidsbegroting tot Beleidsverantwoording (VBTB)

In de begroting staat de koppeling tussen beleid, prestaties en geld centraal. Dit betekent dat in de begrotingsvoorbereiding antwoord moet worden gegeven op de volgende vragen:

- Wat willen we bereiken?
- Wat gaan we daarvoor doen?
- Wat mag het kosten?

Het antwoord op de eerste vraag is te vinden in de beleidsbegroting (hoofdstuk XII). Het antwoord op de tweede en derde vraag wordt beantwoord op hoofdstuk XII óf het Infrastructuurfonds, afhankelijk van de vraag waar de betreffende activiteiten of producten worden verantwoord.

## Omvang & samenstelling HXII

### Structuur van HXII

Voor haar omgeving staat VenW voor zaken als verkeersveiligheid, waterbeleid en betrouwbare mobiliteit. Dergelijke thema's zijn dan ook één op één in de begroting terug te vinden. Per beleidsartikel is één DG benoemd tot regievoerder, maar is de input afkomstig van meerdere beleidsverantwoordelijke DG's. Op deze manier wordt integraal de inzet VenW per beleidsterrein weergegeven. De regievoerder is verantwoordelijk voor het artikel. Hoofdstuk XII is opgebouwd uit 10 artikelen, waarvan 7 beleidsartikelen en 3 niet-beleidsartikelen, zoals Ondersteuning functioneren VenW en de bijdrage aan het Infrastructuurfonds.

Begrotingsartikel*	Regievoerder **	Omvang 2007 (€x1000)
31 Integraal Waterbeleid	DG Water	74.820
32 Het bereiken van optimale veiligheid in of als gevolg van mobiliteit	DG Personenvervoer	62.755
33 Veiligheid gericht op de beheersing van veiligheidsrisico's	DG Transport en Luchtvaart	67.964
34 Betrouwbare netwerken en acceptabele reistijden	DG Personenvervoer	142.943
35 Mainports en logistiek	DG Transport en Luchtvaart	77.979
36 Bewaken, waarborgen en verbeteren van kwaliteit leefomgeving, gegeven de toename mobiliteit (m.n. GIS)	DG Transport en Luchtvaart	105.409
37 Weer, klimaat, seismologie en ruimtevaart	KNMI	47.684
38 Inspectie Verkeer en Waterstaat***	IVW	0
39 Bijdragen Infrastructuurfonds en BDU	HD-FMC DG Personenvervoer	6.642.293
40 Nominaal en onvoorzien	HD-FMC	1.026
41 Ondersteuning functioneren VenW	Cend/SSO	234.611
<b>TOTAAL</b>		<b>7.457.484</b>

\*) Omdat de structuur van de begroting in 2006 is gewijzigd, hebben de begrotingsartikelen een nieuwe nummering gekregen (Rijksvoorschriften). Om deze reden zijn de artikelen niet genummerd van 1 tot en met 11, maar van 31 tot en met 41.

\*\*) Een regievoerder heeft vaak te maken met meerdere collega beleids-DG's, die ook een bijdrage aan de beleidsdoelstellingen op het begrotingsartikel (en samenhangende budgetten) hebben. De regievoerder is verantwoordelijk voor het totaal van het artikel.

\*\*\*) In de begroting 2007 is het artikel voor het laatst opgenomen i.v.m. agentschapsvorming.

## Omvang & samenstelling Infrastructuurfonds

### Structuur van Infrastructuurfonds

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. Het fonds 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 eventueel 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 (Brede Doel Uitkeringen).

Artikel	Regievoeder I	Regievoeder II	Omvang 2007 (€*1000)
11. Hoofdwatersystemen	DG Water (aanleg, planstudie)	Rijkswaterstaat (Watermanagement en Beheer en Onderhoud)	530.791
12. Hoofdwegenet	DG Personenvervoer (aanleg, planstudie)	Rijkswaterstaat (Verkeersmanagement en Beheer en Onderhoud)	2.755.041
13. Railwegen	DG Personenvervoer		2.387.983
14. Regionaal, lokale infra	DG Personenvervoer		328.365
15. Hoofdvaarwegennet	DG Transport en Luchtvaart (aanleg, planstudie)	Rijkswaterstaat (Verkeersmanagement en Beheer en Onderhoud)	516.586
16. Megaprojecten niet- Verkeer en Vervoer	DG Water	DG Transport en Luchtvaart	137.973
17. Megaprojecten Verkeer en Vervoer	DG Personenvervoer	DG Personenvervoer	338.620
18. Overige uitgaven	DG Personenvervoer	DG Personenvervoer	49.075
19. Bijdragen andere begrotingen Rijk	HD-FMC	HD-FMC	6.816.424

#### Voedingsbronnen van het Infrastructuurfonds

Het Infrastructuurfonds kent meerdere voedingsbronnen. Voor het grootste deel wordt het gevoed uit algemene middelen. Verder bestaat de voeding uit een bijdrage van het Fonds Economische Structuurversterking (FES) (aardgasbaten).

#### **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 ("vermogen voor 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 voor Economische Structuur (ICES).

Het FES wordt gevoed vanuit twee bronnen:

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

De verkeers- en vervoersinfrastructuur met inbegrip van kosten die samenhangen met milieumaatregelen. De technologie-, telecommunicatie- en kennisinfrastructuur.

Bodemsanering, voor zover verband houdend met de projecten genoemd onder 1.

De stedelijke hoofdstructuur, voor zover die samenhangt met de projecten genoemd onder 1.

De ecologische hoofdstructuur, voor zover een functionele relatie bestaat met projecten genoemd onder 1.

Daarbij wordt als extra criterium gehanteerd dat projecten die worden ingediend in het FES zo veel mogelijk worden onderworpen aan een maatschappelijke kosten baten analyse (MKBA).

Sinds oprichting van het FES is het grootste deel van de FES-middelen (ca. 70 %) besteed aan investeringsprojecten op het terrein van verkeer en vervoer, met name HSL-Zuid, Betuweroute en Bereikbaarheidsoffensief Randstad (BOR). Op dit moment is het FES tot en met 2010 volledig belegd met projecten. Over de aanwending van FES-middelen na 2010 heeft voor het grootste deel nog geen officiële besluitvorming plaatsgevonden. Voor een drietal projecten/programma's van VenW die vanaf 2011 gaan spelen zijn binnen het FES wel gelden gereserveerd. Dit zijn: PMR (€ 1,3 mld.), de Noordvleugel incl Zuidas (€ 4,5 mld.) en envelop NoMo (€ 2 mld.). Pas indien deze projecten voldoende zijn uitgewerkt en er besluitvorming over heeft plaatsgevonden, zullen deze aan de begroting van Verkeer en Waterstaat (IF) worden toegevoegd. Naar huidige inzichten is de ruimte op het FES na 2010 circa € 1,5 mld. per jaar.

In de zomer van 2006 heeft de studiegroep begrotingsruimte (SBR) een rapport uitgebracht met aanbevelingen over het begrotingsbeleid in verband met het oplossen van het vergrijzingsprobleem. In dit rapport wordt onder andere geadviseerd de beheersing van de FES-gelden te verbeteren de FES-criteria aan te scherpen en de voedingssystematiek van het FES (de vulling van het fonds) te wijzigen. Dit heeft tot doel de kwaliteit van FES-investeringen te waarborgen. Door bijvoorbeeld een vaste voeding van het FES bij de start van de kabinetsperiode af te spreken, worden mee- of tegenvallers gedurende de kabinetsperiode voorkomen.

#### MIT/SNIP-Projectenboek en de relatie met de begroting van het Infrastructuurfonds

De begrotingsindiening van het Infrastructuurfonds gaat gepaard met een bijstuk, het MIT/SNIP-Projectenboek (MIT = Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport; SNIP = Spelregelkader Natte Infrastructuurprojecten). Het MIT/SNIP-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 het knelpunt en oplossing met een duidelijk kaartbeeld een indicatie gegeven van de ruimtelijke omgeving waarbinnen een project wordt uitgevoerd. Het MIT/SNIP-Projectenboek sluit één op één aan op de projectoverzichten zoals opgenomen in de begroting van het Infrastructuurfonds, maar is wel gedetailleerder. Deze overzichten sluiten vervolgens per jaar weer budgettair aan op de beschikbare middelen binnen de diverse begrotingsartikelen.

### **De begrotingscyclus**

#### Beschrijving van voorbereiding begroting

##### *Intern proces*

<b>Begrotingsvoorbereiding: intern proces</b>		
<b>Wanneer</b>	<b>Wat</b>	<b>Wie</b>
1-feb	Indienen begrotingsbijdrage HXII en IF bij SG/FMC	Regievoerders
tussen feb. en maart	Overleg over de ingediende begrotingsvoorstellen	FMC, Regievoerders, departementsleiding
maart	Samenstellen begrotingsrapport. Het begrotingsrapport bevat het resultaat van de gevoerde begrotingsgesprekken tussen de DG's en de SG.	FMC
begin april	Het begrotingsrapport bevat een aantal knelpunten op financieel en beleidsmatig gebied. Voorstel hierover wordt aan de bewindslieden ter besluitvorming voorgelegd.	<b>Minister/ Staatssecretaris</b>
<b>Op basis van dit begrotingsrapport worden de conceptbegrotingen samengesteld.</b>		



Extern proces (Besluitvorming buiten VenW)

<b>Begrotingsvoorbereiding: extern proces</b>		
<b>Wanneer</b>	<b>Wat</b>	<b>Wie</b>
medio maart	Op basis van de bijdragen van de regievoerders en op basis van discussie met de regievoerders tijdens begrotingsgesprekken wordt een concept-beleidsbrief (ook wel maartbrief genoemd) geschreven. Deze bevat 1) generale claims, 2) belangrijke c.q. bijzonder,	FMC-MBC
medio maart	Accordering en verzending beleidsbrief aan Financiën/IRF.	<b>Minister; via SG/Bestuursraad</b>
medio maart	Op basis van deze beleidsbrief en een bilateraal gesprek tussen Financiën en Verkeer en Waterstaat wordt het besluitvormingsmemorandum (VenW) opgesteld. Hierin staan de standpunten van VenW en Financiën ten aanzien van de budgettaire kaders aangegeven.	Financiën
maart/april	Overeenstemming standpunten uit besluitvormingsmemorandum (VenW).	<b>Minister VenW + Minister van Financiën</b>
mei	De uitkomsten van de overleggen over de verschillende besluitvormingsmemoranda en de beleidsbrieven van alle vakministers is input bij het opstellen van het Besluitvormingsmemorandum Rijk (ook wel de Kaderbrief genoemd).	Financiën
juni	Besluitvorming over het budgettaire beleid van de komende jaren op basis van het besluitvormingsmemorandum (Kaderbrief).	<b>Ministerraad</b>
juni	Op basis van de besluitvorming in de ministerraad over de Kaderbrief en de beleids-(her)prioritering die daar uit voortvloeit komt de Totalenbrief tot stand. Deze bevat de vastgestelde standen per begrotingshoofdstuk voor de komende 5 jaren.	Minister van Financiën
begin juni	Financiën ontvangt de conceptbegrotingen van de departementen. Financiën toetst de voorstellen aan de afspraken die eerder in het traject zijn overeen gekomen. Tegelijkertijd ontvangen alle departementen de indieningen van de andere departementen voor een collegiale toetsing.	Financiën <b>VenW</b>
begin augustus	Verzending van de concept-Miljoenennota aan de ministerraad. Deze 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. Onderdeel van deze verzending is de ministerraadversie van de VenW-begrotingen. Na goedkeuring door de Ministerraad worden deze stukken ter advisering aan de Raad van State voorgelegd	Financiën
Derde dinsdag van September	Op Prinsjesdag brengt de minister van Financiën alle begrotingen en de Miljoenennota naar de Staten-Generaal. De begrotingen van VenW worden meestal pas rond november/december door de Tweede Kamer besproken. Hierbij worden de bewindslieden ondersteund door FMC en de DG's/IG.	Financiën

Beschrijving van uitvoering, verantwoording en jaarverslag  
 Ook hier is sprake van een intern proces en een extern proces

*Intern proces*

<b>Begrotingsuitvoering, -verantwoording en Jaarverslag: intern proces</b>		
<b>Wanneer</b>	<b>Wat</b>	<b>Wie</b>
Iedere 15e van de maand	Maandelijks voorziene betalingen (maandprognoses).	Beleidsverantwoordelijke DG
2e week van feb.	Verzending van Jaarverslag per begrotingsartikel aan FMC.	Regievoerders
Eerste week september	Door middel van de Voortgangsrapportage informeert de DG/IG de SG/FMC op hoofdlijnen over de uitvoering/voortgang van de afspraken uit het mandaat. De inhoud strekt zich uit tot de beleidsprioriteiten, de bedrijfsvoering, de Veranderopgave en de financiën.	DG/IG

*Extern proces (besluitvorming buiten VenW)*

<b>Begrotingsuitvoering, -verantwoording en Jaarverslag: extern proces</b>		
<b>Wanneer</b>	<b>Wat</b>	<b>Wie</b>
Uiterlijk 1 juni (lopende begrotingsjaar: t)	In de Voorjaarsnota/1e suppletore begroting wordt voor de eerste keer een geactualiseerd beeld van het lopende begrotingsjaar gegeven. De Voorjaarsnota wordt jaarlijks aan de Staten-Generaal aangeboden en is een eerste update van de lopende begroting.	Opgesteld door FMC, verzonden door minister
Uiterlijk 1 december (lopende begrotingsjaar: t)	Ook de Najaarsnota/2e suppletore begroting wordt jaarlijks aan de Staten-Generaal aangeboden. De Najaarsnota geeft weer een nieuw beeld van de begrotingsuitvoering van het lopende begrotingsjaar ten opzichte van de Voorjaarsnota. Het betreft dus een tweede update van de begrotingen van VenW.	Kabinet
Begin februari (na afloop begrotingsjaar: t+1)	Via de Februarinota, na afloop van het begrotingsjaar, informeert Financiën de Tweede Kamer over de financiële uitkomsten. N.a.v. hiervan wordt door de departementen de laatste suppletore begroting (slotwet) opgemaakt.	Financiën
Derde woensdag in mei (na afloop begrotingsjaar: t+1)	Voor elke begroting wordt na afloop van een begrotingsjaar een jaarverslag opgesteld. De individuele jaarverslagen vormen de documenten aan de hand waarvan aan de afzonderlijke ministers decharge wordt verleend, zowel voor het gevoerde financiële beheer/de bedrijfsvoering (via de mededeling bedrijfsvoering) als voor het gevoerde beleid. In de verantwoording worden de drie W-vragen uit de begroting beantwoord: wat hebben we bereikt, wat hebben we daarvoor gedaan en wat heeft het gekost?	Minister voor Jaarverslag VenW, MP voor Jaarverslag Rijk

## Deel D Afkortingen

5BS	Schiphol vijfbanenstelsel
AD	Auditdienst
AmvB	Algemene Maatregel van Bestuur
ANZK	Amsterdam Noordzeekanaal
AO	Algemeen Overleg
AVBB	Algemeen Verbond Bouwbedrijven
AVV	Adviesdienst Verkeer en Vervoer
AZ	Ministerie van Algemene Zaken
B&I	Beheer en instandhouding
B&O	Beheer en Onderhoud
BB21	Beter Benutten in de 21 <sup>e</sup> eeuw
BDU	Brede Doeluitkering
BIBOB	Wet Bevordering Integriteitsbeoordelingen Openbaar bestuur
BLS	Batenlastenstelsel
BO	Bestuurlijk overleg
BOV	Beleidsorgaan Openbaar Vervoer (4 grote steden)
BRG	Bestaand Rotterdams Gebied
BRU	Bestuursregio Utrecht
Bsik	Besluit Subsidies Investerings Kennisinstructuur (voorheen ICES KIS)
BRS	Bestuurlijke Regie Schiphol
BSR	Bestuursraad
BTR	Betuweroute
BuZa/BZ	ministerie van Buitenlandse Zaken
BZK	ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
CBR	Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen
CCR	Centrale Commissie voor de Rijnvaart
CDV	Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid
CEC	Centraal Economische Commissie
CEMT	Conférence Européenne des Ministres de Transport
CG	Consortium Grensmaas
CIW	Commissie Integraal waterbeheer
CoCo	Coördinatiecommissie voor Europese Integratie- en Associatieproblemen
CoCoHan (ambtelijk)	Coördinatiecommissie voor Europese Integratie- en Associatieproblemen
CoRIA	Coördinatiecommissie voor Internationale Aangelegenheden
CPB	Centraal Planbureau
CPM	Centrum voor Projectmanagement
CROS	Commissie regionaal overleg luchthaven Schiphol
CSI	Container Security Initiative
DAB	Directie Algemeen Beleidsadvies
DAD	Departementale Auditdienst (zie ook AD)
DBFM	Design Build Finance en Maintain
DCC-VenW	Departementaal Coördinatiecentrum Crisisbeheersing Verkeer en Waterstaat
DCR	Departementale Commissie Ruimtevaart
DG RWS	Directoraat Generaal Rijkswaterstaat
DGP	Directoraat Generaal Personenvervoer
DGTL	Directoraat Generaal Transport en Luchtvaart
DGW	Directoraat Generaal Water
DIZ	Directie Internationale Zaken
DOR	Departementale Ondernemingsraad
DVM	Dynamisch verkeersmanagement
DWW	Dienst weg- en waterbouwkunde

EASA	Europees Agentschap voor Luchtvaartveiligheid
EAT	Engineering Apparaat en Toezicht
EBRD	European Bank for Reconstruction and Development
EC	Europese Commissie
ECS	Expertisecentrum Security
EEZ	Exclusieve economische zone
EK	Eerste Kamer
EMS	Europese Mariene Strategie
EP	Europees Parlement
ERA	European Railway Agency
ESA	Europese ruimtevaart agentschap
EU	Europese Unie
EUMETSAT	Exploitatie van Meteorologische Satellieten
EV	Externe Veiligheid
EVO	Eigen Verladere Organisatie
EZ	ministerie van Economische Zaken
FAA	Amerikaanse luchtvaartautoriteit (Federal Aviation Administration)
FENS	Fonds eenmalige gelden NS
FES	Fonds Economische Structuurversterking
FMC	Financiën Management en Control
FIN	ministerie van Financiën
GDLN	Global Distance Learning Network
GDU	Gebundelde Doeluitkering
GHR	Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam
GIS	Geluidsisolatie Schiphol
GPS	Global Position System
GR	Groepsgebonden risico
GVB	Gemeentelijk Vervoerbedrijf
GVKA	Geïntegreerde verplichtingen kasadministratie
HbR	Havenbedrijf Rotterdam
HDJZ	Hoofddirectie Juridische Zaken
HGIS	Homogene Groep Internationale Samenwerking
HID	Hoofdingenieur-Directeur
HK	Hoofdkantoor Rijkswaterstaat
HLG	High Level Group
HSA	High Speed Alliance
HSL	Hoge Snelheidslijn
HWN	Hoofdwegennet
HXII	Hoofdstuk 12 begroting VenW
IBO	Interdepartementaal Beleidsonderzoek
IBS	Internationale Bewindsliedenstaf
ICAO	International Civil Aviation Organisation
ICES	Interdepartementale Commissie Economische Structuurversterking
ICR	Interdepartementale commissie Ruimtevaart
ICT	Information and communication technology
ICV	Interdepartementale Commissie voor Veiligheid
IDON	Interdepartementaal Overleg Noordzee
IMO	International Maritime Organization
IPO	Interprovinciaal Overleg
IVW	Inspectie Verkeer & Waterstaat
JAA	Joint Aviation Authorities
KAN	Knooppunt Arnhem Nijmegen
KB	Koninklijk Besluit
KBA	Kosten-Batenanalyse

KICH	Project Kennisinfrastructuur Cultuurhistorie
KIM	Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid
KLPD	Korps Landelijke Politiediensten
KNMI	Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut
KRW	Kaderrichtlijn Water
LIB	Luchthaven indelingsbesluit
LNV	ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij
Locov	Landelijk overleg consumentenbelangen openbaar vervoer
LTV	Langetermijnvisie
LVNL	Luchtverkeersleiding Nederland
M	minister
Marpol	International Convention for the Prevention of Pollution from ships
MD	Meetkundige Dienst
MER	Milieu-effect rapportage
MIES	Project Implementatie Schipholwet
MIP	Meerjarenplan infrastructuur
MIT	Meerjarenprogramma infrastructuur en Transport
MSTV	ministeriële stuurgroep Terrorismebestrijding en Veiligheid
MTC	Maritime Transport Committee
MV-2	Maasvlakte - 2
NBW	Nationaal Bestuursakkoord Water
NGO	Non-gouvernementele organisatie
NHR	Nationale Havenraad
NIMBY	Not in my backyard
NIWO	Stichting Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie
NM	Natuurmonumenten
NMa	Nederlandse Mededingingsautoriteit
NOBO's	Notified body's
NOMO	Nota Mobiliteit
NORU	Nota Ruimte
NRW	Nordrhein-Westfalen
NVL	Programma Noordvleugel
NVLS	NV Luchthaven Schiphol
NVVB	Nationaal Verkeer- en vervoerberaad
NVVP	Nationaal Verkeers- en Vervoersplan
NWP	Netherlands Water Partnership
OCW	ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen
OEI	Overzicht Effecten Infrastructuur
OESO	Organisatie voor Economische Samenwerking en ontwikkeling
OGV	Overlegorgaan goederenvervoer
OPV	Overlegorgaan Personenvervoer
OS	Ontwikkelingssamenwerking
OSPAR	Oslo and Paris Commission (ter bescherming van de Noord-Atlantische Oceaan)
OTB	Ontwerp-tracébesluit
OV	Openbaar Vervoer
OVW	Overlegorganen Verkeer en Waterstaat
OWN	Overlegorgaan Water en Noordzee
OWN	Onderliggend wegennet
P&O	Personeel en Organisatie
PAGE	Plan van Aanpak goederen Emplacementen
Paris MOU	Paris memorandum of understanding (inzake port state control)
PEC	Parlementaire enquêtecommissie bouwnijverheid
PKB	Planologische Kernbeslissing
PMR	Project Mainportontwikkeling Rotterdam

POK	Provinciaal Overleg Kust
POL	Provinciaal Omgevingsplan Limburg
PPS	Publiek-Private Samenwerking
PPSA	Particularly Sensitive Sea Area
PR	Plaatsgebonden risico
Progis	Projectorganisatie Geluidsisolatie Schiphol
PSC	Port State Control
pSG	Plaatsvervangend Secretaris-Generaal
PV	Permanente Vertegenwoordiging
PVVP	Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan
RCIV	Raad voor de coördinatie inlichtingen- en veiligheidsdiensten
RDW	Rijksdienst voor het wegverkeer
REA	Raad voor Economische Aangelegenheden
REIA	Raad voor Europese en Internationale Aangelegenheden
Rfv	Raad voor de Financiële verhoudingen
RIB	Railinfrabeheer (nu Prorail)
RIKZ	Rijksinstituut voor Kust en Zee
RIZA	Rijksinstituut voor integraal zoetwaterbeheer en afvalwaterbehandeling
RMC	Rijksmilieuhygiënische Commissie
RNVGS	Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen
RO	Ruimtelijke Ordening
ROA	Regionaal Orgaan Amsterdam
RoBel	Eindbeeld primaire goederenspoorverbinding Rotterdam-België
RPC	Rijksplanologische Commissie
RPP	Rijksprojectenprocedure
RRAC	Raad voor de Rijksdienst en Arbeidsvoorwaarden collectieve sector
RRKL	Regelgeving regionale en kleine luchthavens
RROB	Raad voor de Rechtsorde en Openbaar Bestuur
RRODM	Raad voor Ruimtelijke Ordening, Duurzaamheid en Milieubeheer
RSEIB	Raad voor het Sociaal-Economisch en Inkomensbeleid
RvdV	Raad voor de Veiligheid
RVIG	Raad voor Integratie en Grootstedenbeleid
RvS	Raad van State
RVVP	Regionaal Verkeers- en Vervoersplan
RWT	Rechtspersoon met wettelijke taak
RWTI	Raad voor Wetenschaps-, Technologie en informatiebeleid
RZWO	Raad voor Zorg, Welzijn en Onderwijs
SAAL	Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad
SAV	Scheepsafvalstoffenverdrag
SBE	Stichting Bureau Examens Beroepsvervoer
SBR	Studiegroep begrotingsruimte
SBUI	Structuurschema Buisleidingen
SEP	Stichting Examens Personenvervoer
SG	Secretaris Generaal
SG	Staten Generaal
SGBP's	Stroomgebiedsbeheerplannen
SGR2	Tweede structuurschema groene ruimte
SIEV	Stichting Inschrijving Eigen Vervoer
SKVV	Samenwerkende Kaderwetgebieden verkeer en vervoer
SLA	Service Level Agreement
SNIP	Spelregels voor natte infrastructuurprojecten
SNM	Stichting Natuur & Milieu
SOD2	Tweede Structuurschema Oppervlaktedelfstoffen
SSO	Shared Service Organisatie

Stas	Staatssecretaris
SZW	Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid
TAW	Technische adviescommissie voor de Waterkeringen
TB	Tracébesluit
TCI	Tijdelijke Commissie Infrastructuur (Commissie Duijvensteijn)
TEN	Trans-Europees Vervoersnet
TSI	Technische Specificatie Interoperabiliteit
TK	Tweede Kamer
TLN	Transport en Logistiek Nederland
TTI	Tunneltechnische installaties
UvW	Unie van Waterschappen
V&I	Ministerie van Veiligheid en Integratie
VenW	Ministerie van Verkeer en Waterstaat
VACS	Veiligheidsadvies commissie Schiphol
VAO	Verslag Algemeen Overleg
VBTB	Van beleidsbegroting tot Beleidsverantwoording
VERA	Verbinding Roosendaal-Antwerpen
VES	Verkenning Economische Structuur
Vijno	Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening
VLG	Regeling vervoer over land van gevaarlijke stoffen
VN	Verenigde Naties
VNG	Vereniging Nederlandse Gemeenten
VNK	Veiligheid Nederland in Kaart
VOC	Vervoersautoriteiten Openbaar Vervoer Centrumgemeenten
VOS	Vluchtig Organische Stoffen
VROM	Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer
VWS	Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport
WB	Wereldbank
WB21	Waterbeheer 21 <sup>e</sup> eeuw
Wbp	Wet bescherming persoonsgegevens
Wm	Wet milieubeheer
WOB	Wet Openbaarheid van Bestuur
WP2000	Wet personenvervoer 2000
WSSD	World Summit on Sustainable Development
WTO	World Trade Organization
WvO	Wet vervuiling oppervlaktewater
WVS	Wet voorkoming verontreiniging door schepen
WWF	Wereld Water Forum
ZBO	Zelfstandig bestuursorgaan
ZSM	Project Zichtbaar, Slim, Meetbaar
ZZL	Zuiderzeelijn