

Z49 – d105 MIN

# Werkplan VenW Internationaal 2007

Bijlagen bij Nota Internationale Strategie VenW  
2006-2008

28 februari 2007



Ministerie van Verkeer en Waterstaat



Verzendlijst

Contactpersoon	Doorkiesnummer
M.G. Lunter	6646
Datum	Bijlage(n)
13 maart 2007	1
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DIZ/2007/123	-
Onderwerp	
Werkplan VenW Internationaal 2007 - Bijlagen bij de Nota Internationale Strategie 2006-2008	

Geachte collega,

Eind vorig jaar ontving u de Nota Internationale Strategie VenW geactualiseerd voor het jaar 2007. U hebt daarin kunnen lezen welke uitdagingen er internationaal op ons ministerie afkomen en welke (top)prioriteiten daaruit voortvloeien. Het is vervolgens van belang om inzicht te hebben in hoe zich dit per prioriteit heeft vertaald in een werkplan. De betreffende diensten/directies hebben hiertoe de welbekende fiches opgesteld.

Hierbij bied ik u de fiches van alle prioriteiten voor 2007 aan als bijlage bij de Nota Internationale Strategie. In de fiches staan de te bereiken resultaten, mijlpalen en doelen beschreven. De voortgang, knelpunten en bereikte resultaten zullen dit jaar een aantal malen worden besproken in de diverse internationaal georiënteerde gremia binnen VenW.

Ik wens u heel veel succes met het behalen van de beoogde resultaten binnen uw internationale prioriteiten.

Met vriendelijke groet,

DE DIRECTEUR INTERNATIONALE ZAKEN

  
drs R. Gans

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

# **Werkplan VenW Internationaal 2007**

**Bijlagen bij Nota Internationale Strategie VenW  
2006-2008**

**28 februari 2007**

---

## Inhoudsopgave

---

<b>INLEIDING</b>	<b>4</b>
<b>1. THEMA VEILIGHEID EN BEVEILIGING</b>	<b>5</b>
I.1A BEVORDERING VAN HET INTERNATIONALE LUCHTVAARTVEILIGHEIDSBELEID	6
I.1B SECURITY	10
I.2 VERKEERSVEILIGHEID	14
I.3 INTERNATIONALE INZET HOOGWATERBESCHERMING	17
I.4 INTENSIVEREN SAMENWERKING VENW MET EU AGENTSCHAPPEN EN EUROPESE INSPECTIES	26
<b>2. THEMA MOBILITEIT</b>	<b>29</b>
II.1 LUCHTKWALITEIT	30
II.2A DUURZAME MOBILITEIT EN BRONBELEID	34
II.2.B KLIMAAT & WATER & TRANSPORT	39
II.2.C GROENBOEK STEDELIJK VERKEER EN VERVOER (GREEN PAPER ON URBAN TRANSPORT)	45
II.3 TRANS-EUROPESE NETWERKEN	48
II.4 ANDERS BETALEN VOOR MOBILITEIT	51
II.5 TRANSITIE NAAR TOEKOMSTBESTENDIG OV- EN SPOORMARKT	56
<b>3. THEMA DUURZAAMHEID</b>	<b>59</b>
III.1A GROENBOEK EUROPEES MARITIEM BELEID	60
III.1.B EUROPESE MARIENE STRATEGIE/ KADERRICHTLIJN MARIENE STRATEGIE 63	63
III.2 IMPLEMENTATIE KADERRICHTLIJN WATER	67
<b>4. THEMA INTERNATIONALE CONCURRENTIEPOSITIE, ONDERZOEK EN INNOVATIE</b>	<b>74</b>
IV.1 ERTMS: EUROPEAN RAIL TRAFFIC MANAGEMENT SYSTEM	75
IV.2 EXTERN LUCHTVAARTBELEID/EU	78
IV.3 GERICHTE VERSTERKING VAN BILATERALE SAMENWERKING T.B.V. BEHARTIGING BELANGEN DG EN/OF VENW BEDRIJFSLEVEN	80
<b>5. THEMA HORIZONTAAL</b>	<b>83</b>
V.1 KENNIS, ONDERZOEK EN INNOVATIE	84
V.2 GALILEO	89

---

# Inleiding

Ieder jaar wordt de Internationale Strategie van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat vastgesteld met de daarbij behorende prioritaire dossiers. Deze dossiers zijn weer onderverdeeld in dossiers die prioriteit respectievelijk topprioriteit hebben. Vooral bij de topprioriteiten is sprake van actuele hoge politieke gevoeligheid en vergaande economische belangen.

De praktische uitwerking van de prioritaire dossiers vindt plaats in zogeheten fiches. Er staat aangegeven wat de strategie is, welke acties gepland staan en wat de resultaten zijn die we als ministerie daarmee beogen te behalen. Een paar keer per jaar komt in de intradepartementale internationale overleggen de voortgang in deze dossiers ter sprake.

In dit document zijn de fiches gebundeld die behoren bij de internationale prioriteiten van Verkeer en Waterstaat voor het jaar 2007.

---

# 1. Thema Veiligheid en Beveiliging

---

## I.1A Bevordering van het internationale luchtvaartveiligheidsbeleid

### Dossier

De drie subdossiers zijn:

- 1) Taken en bevoegdheden van de EASA.
  - a Wijziging van Verordening 1592/2002 voor uitbreiding van de EASA-taken met de normstelling voor de vliegoperaties, verkeersleiding en luchthavens.
  - b Implementatieregelingen voor onder meer certificatievergoedingen.
  - c Besluiten van de Management Board over het werkprogramma, de organisatie, overeenkomsten met Nationale luchtvaartinspecties.
  - d Richtsnoeren voor het opleidingsbeleid van de EASA; bevorderen van een Europees trainingscentrum voor uitvoering van het opleidingsbeleid van de EASA.
- 2) Mondiale en Europese instrumenten voor de verbetering van de veiligheid van het luchtverkeer op verbindingen die voor de Europese en Nederlandse luchtvaart van belang zijn.
  - a Besluiten in het Air Safety Committee over onder meer de zwarte lijst van niet toegelaten luchtvaartmaatschappijen.
  - b Besluiten in de ICAO over nieuwe standaardclausules voor de veiligheid en de erkenning van Air Operators Certificates.
  - c Actieprogramma van de Koninkrijksdelen
  - d Deelname aan de ICAO-Assembly in september 2007.
  - e Ondersteunen van de veiligheidsvoorzieningen in derde landen, middels de programma's Aviasist van V&W en IFFAS van de ICAO.
- 3) Strategie-ontwikkeling en safety management
  - a) In EU, ECAC en ICAO kaders bevorderen van safety management door integratie van safety management in bestaande standaards en wetgeving.
  - b) Ontwikkeling van gereedschappen voor safety management (risico identificatie, proactieve benaderingen voor veiligheid).

### Status

Topprioriteit

### Vermelding in Europese/internationale en regerings- of VenW-beleidsdocumenten

1. Begroting V&W en BNC-fiche voor het voorstel de ontwerp-verordening voor wijziging van verordening 1592/2002 over de oprichting van de EASA, Coco-conclusies van 28 februari 2006-11-02; verslagen van de Transportraad en andere bijeenkomsten.
2. Begroting V&W en Beleidsagenda Luchtvaartveiligheid.
3. Begroting V&W, Implementatie safety management bij DGTL

---

## **Doel VenW/Nederlands belang**

*Een hoog veiligheidsniveau van de luchtvaart van en naar Nederlandse bestemmingen en op de internationale luchtverbindingen die voor Nederlandse luchtvaart van belang zijn.*

- Ad1. Harmonisatie en naleving in Europa van de veiligheidsnormen; efficiency bij de uitvoering van taken op het Europese en nationale niveau; bewustwording bij het publiek van de veiligheidsnormen, middels goede onderwijsvoorzieningen.
- Ad1 Een goede afronding van de evaluatie en reorganisatie van de EASA, gezien NL Vzschap van de evaluatiecommissie.
- Ad1 Een op technisch goede gronden – niet zuiver politiek ingegeven besluit over de vraag, bij de EASA of elders, de harmonisatie van de veiligheidsnormen voor de luchtverkeersleiding wordt neergelegd.
- Ad1-3 Verzekeren van het level playing field tussen deelnemers aan luchtvaartactiviteiten.
- Ad2. Versterking van de mondiale ontwikkeling van veiligheidsnormen; verbetering van de luchtvaartveiligheid in ontwikkelingslanden
- Ad3 Bevorderen van een integrale aanpak van het veiligheidsbeleid en safety management.

## **Belangen andere landen en organisaties**

1. De harmonisatie van de veiligheidsnormering, uitvoering en handhaving is een gedeeld belang van de EG-lidstaten. Wel zijn er per lidstaat individuele belangen. Deze komen tot uitdrukking in ondermeer:
  - De industriebelangen van de verschillende lidstaten, zoals de belangen in Airbus.
  - De consumentenbescherming (Scandinavische landen).
  - De rechten van de vakbonden ten aanzien van bijvoorbeeld brevetten en werk- en rusttijden
  - De toezichtmethoden van de nationale inspectiediensten en de rechtstreekse contacten met de industrie.
  - De meerwaarde van harmonisatie in EASA-verband van veiligheidsnormen voor de luchtverkeersleiding.
2. Voor wat betreft de noodzaak van scherpe controles en de mogelijkheid van bijvoorbeeld vliegverboden zijn de belangen gelijk. Verschillen zijn er over de aanpak. De grotere landen, ook Nederland, willen niet dat de scherpere controles leiden tot hetzij een vervreemding van Europa ten opzichte van derde landen, hetzij tegenmaatregelen van derde landen tegen de Europese ondernemingen. Bij Frankrijk speelt de vrees dat de Europese controles leiden tot een proces waarin de erkenning in Europa van de nationale vergunningen op de tocht komt te staan.
3. Bij verdere groei van de luchtvaart, beheersen van het aantal ongelukken zodat het publieksvertrouwen in de luchtvaartveiligheid blijft bestaan. Samenwerking van lidstaten om effectiviteit van maatregelen te vergroten en de kosten te verminderen.



---

## **Uitgangssituatie/stand van zaken mbt procedure**

1. Taken en bevoegdheden van de EASA.
  - a Over de wijziging van Verordening 1592/2002 voor uitbreiding van de EASA-taken met de normstelling voor de vliegoperaties een beginsel heeft de Raad in december 2006 een beginsel akkoord bereikt ; voor de uitbreiding met de normen voor de verkeersleiding en luchthavens zal de Commissie in 2007 een voorstel indienen.
  - b Het voorstel voor de Implementatieregeling voor certificatievergoedingen komt begin 2007 uit.
  - c De Management Board komt vier tot zes keer per jaar bijeen; over het werkprogramma wordt in september 2007 beslist, over de reorganisatie in het najaar van 2007.
  - d De richtsnoeren voor het opleidingsbeleid verschijnen begin 2007; het trainingscentrum EASTO is op 13 december geopend.
2. Mondiale en Europese instrumenten voor de verbetering van de veiligheid van het luchtverkeer op verbindingen die voor de Europese en Nederlandse luchtvaart van belang zijn.
  - a Het Air Safety Committee komt vier keer per jaar bijeen. De SAFA-inspecties worden per 1 januari 2007 vanuit de EASA gecoördineerd.
  - b De ICAO-Assembly zal in september 2007 een besluit nemen over ondermeer nieuwe standaardclausules voor de veiligheid en Foreign Air Operators Certificates.
  - c Voor het actieprogramma van de Koninkrijksdelen is in 2006 een protocol overeengekomen. Afhankelijk van de ontwikkelingen in de status van de Antillen zal dit protocol mogelijk moeten worden aangepast.
  - d Op de ICAO-Assembly wordt het komende drie jaren programma voor IFFAS vastgesteld; het programma Aviasist verzorgt verschillende projecten in ondermeer Tanzania, Kenia en Suriname.
3. Strategie-ontwikkeling en safety management
  - a ICAO: safetyconference maart 2006 heeft deze prioriteit bepaald
  - b Enkele ICAO SARPS bevatten het concept van veiligheidsmanagement uitbreiding naar het hele systeem wordt nagestreefd
  - c FAA heeft de eigen veiligheidsorganisatie laten certificeren tegen ISO 9001
  - d Europa heeft de ontwikkeling aangeslingerd, en heeft daardoor voor de verschillende gebieden in de luchtvaart licht verschillende benaderingen (Van quality assurance naar safety management?)

## **Actieprogramma 2007**

.....

## **Benodigde /in te zetten middelen**

1. Taken en bevoegdheden van de EASA
  - HGIS-subsidie voor EASTO 250 k€.

- 
- Begroting V&W, 394.000€ voor de huur van het JAA-kantoor.
  2. Mondiale en Europese instrumenten voor de verbetering van de veiligheid
    - Begroting V&W voor Aviasist, 0.3 mln.
    - ICAO-fonds voor IFFAS: Nederlandse bijdrage van 25k. Het IFFAS-fonds bedraagt 3 mln dollar.
  3. Mondiale en Europese instrumenten voor de verbetering van de veiligheid
    - Begroting V&W voor actieplan VON.
    - EASA/Eurocontrol begroting voor bevorderen van veiligheid
    - ICAO begroting

### **Dienst en dossierhouder(s)**

Hoofddossierhouder is Jan Busstra, programmaleider, DGTL, telefoon 070-351 7076.

Subdossierhouders zijn:

Subdossier-1: Pieter Mulder, programma LVV, telefoon 070-351 6823; Rob van der Boom, Petra Syaifoel, Nirasja Taus; tevens van de Inspectie V&W, HI-LTB Jan-Dirk Steenbergen, 023-5663043 en medewerkers, HDJZ Machteld Cambridge, 070-351 6230.

Subdossier-2: Frederik Blaauw, programma LVV, telefoon 070-351 7527; Rob van der Boom, William van Berkel; voor Aviasist Tom Kok, telefoon 070-351 7527; tevens van de Inspectie Jeroen Jansen, SAFA-coördinator en andere IVW-contactpersonen, HDJZ Machteld Cambridge, 070-351 6230.

Subdossier-3: William van Berkel, programma LVV, telefoon 070-351 1069; Frederik Blaauw en Rob van der Boom en HDJZ Machteld Cambridge, 070-351 6230.

IVW-medewerkers

---

## I.1B Security

<b>Dossier</b>
----------------

Voornaamste dossiers:

1. Harmonisatie en invulling van EU/ISPS Verordening beveiliging van zeeschepen en havens.

Sinds juli 2004 in werking. DGTL neemt deel aan de periodieke bijeenkomsten van het MARSEC Comité (zie ook Rijksministerraad goedgekeurde notitie m.b.t. de bestrijding van piraterij en gewapende overvallen op zee)

2. Implementatie van EU Richtlijn beveiliging gehele haven.

De Richtlijn, die 15 juni 2007 in werking zal treden, richt zich op voor de veiligheid van de hele haven kritische activiteiten en objecten. De Richtlijn voorziet in o.a. kwetsbaarheidanalyses van havengebieden, goedkeuring/handhaving van beveiligingsplannen. De Richtlijn wordt geïmplementeerd via wijziging van de Havenbeveiligingswet. Over de implementatie vindt periodiek afstemmingsoverleg plaats met de buurlanden België en Duitsland.

3. Herziening Verordening 2320/2002.

Afronding van de herziening in 2006 wordt niet gehaald omdat EP en Raad geen overeenstemming hebben bereikt over de wensen van het EP m.b.t. de financiering van de maatregelen en meer transparantie.

In de zitting van december 2006 zal de TR worden gevraagd om de tekst waarover eerder een politiek akkoord was bereikt, formeel te accepteren als common position. Reactie van het EP in 2<sup>e</sup> termijn wordt uiterlijk januari 2007 verwacht. Daarna start van de reconciliatieprocedure.

Parallel hieraan wordt verder gewerkt aan de ontwikkeling van de implementing rules. Inwerkingtreding van het hele pakket wordt voorzien eind 2008 - begin 2009.

4. Nationaal en internationaal overleg EU Verordening Beveiliging Intermodale Vervoersketen.

In februari 2006 publiceerde de Commissie een voorstel voor een "Verordening betreffende een betere beveiliging van de bevoorradingsketen". Het voorstel heeft m.n. betrekking op het beveiligen van het continentale vrachtvervoer en verplicht lidstaten een systeem voor alle operators in de logistieke keten in te richten. Het systeem (deelname vrijwillig) voorziet in een kwaliteitslabel, toe te kennen aan exploitanten die voldoen aan door de lidstaten vast te stellen eisen voor de toekenning van een statuut als "veilige exploitant". Naar aanleiding van kritiek EP heeft Commissie besloten om met dit voorstel niet verder te gaan. De vervoerssector is uitgenodigd om eigen gedachten over maatregelen ter verbetering van de ketenveiligheid in te dienen bij de Commissie. In 2007 lijkt aan de verordening nog geen inhoud gegeven te kunnen worden.

5. Invulling geven aan het Proliferation Security Initiative (PSI)

PSI tracht tot internationale afspraken te komen inzake onderschepping van massavernietigingswapens bij vervoer via luchtvaart/luchthavens en zeevaart/zeehavens. PSI wordt uitgebreid naar continentaal vervoer. Onderwerpen van overleg zijn diverse bestuurlijke-, juridische- en operationele aspecten van interdicties van luchtvaartuigen, het boarden van schepen, incl. oefeningen .

<b>Status</b>
---------------

Topprioriteit

---

## **Vermelding in Europese/internationale en regerings- of VenW-beleidsdocumenten**

DGTL Jaarplan 2007, Begroting 2007, NOMO, Beleidsbrief Logistiek en Supply Chains.

## **Doel VenW/Nederlands belang**

Sinds de aanslagen in de VS van 2001 en versterkt door de aanslagen in Madrid en Londen, is de beveiliging van de transport- en logistieke sector hoog op de nationale en internationale agenda komen te staan. E.e.a. resulteert in een vrijwel continu proces van het ontwikkelen en implementeren van nieuwe nationale en internationale regelgeving in o.a. EU, ICAO, IMO en ECE verband. Ook in bilateraal kader (buurlanden, VS) is security onderwerp van overleg en worden initiatieven ontplooid.

Als logistiek centrum (Gateway) van Europa vervult Nederland, met de mainport Schiphol als 4<sup>e</sup> luchthaven van Europa en de mainport Rotterdam als wereldhaven, een spilfunctie in het intercontinentale luchtvervoer en in de overzeese handel. Deze functie is niet alleen van wezenlijk belang voor de Nederlandse economie, doch ook voor een aanzienlijk gedeelte van het Europese achterland en zelfs voor de wereldhandel. E.e.a. betekent dat Nederland door andere landen en het internationaal opererende bedrijfsleven aangesproken wordt op het waarmaken van een adequaat beveiligingsniveau. Voor Nederland is het dan ook zaak om relevante security regelgeving te implementeren op een nationaal en internationaal heldere en éénduidige manier en mogelijk zelfs internationaal gezien een voorbeeld functie te vervullen.

### **Handhaving.**

Bij het Nederlandse beveiligingsbeleid past een streng, maar rechtvaardig systeem van handhaving. Ook hier wordt verwezen naar het beleid inzake het stroomlijnen van overheidsinterventies.

Het is noodzakelijk dat voorstellen voor security regelgeving, kritisch beziet op hun "handhaafbaarheid". Vroegtijdige afstemming en samenwerking met IVW en/of andere relevante departementen en/of handhavingsdiensten, dienen onderdeel van dit proces te zijn.

### **Administratieve lasten.**

Het kabinetsbeleid is gericht op het verminderen van administratieve lasten en het stroomlijnen van overheidsinterventies. Het is echter vrijwel niet te voorkomen dat uit (inter)nationale beveiligingsregelgeving administratieve lasten voortvloeien. Door een publiek-private aanpak kan DGTL met betrokken partijen waar mogelijk nieuwe (innovatieve) producten en concepten ontwikkelen voor een efficiënte implementatie van regelgeving in Nederland. De toets op administratieve lasten bij nieuwe wetgeving wordt uitgevoerd door het Adviescollege Toetsing Administratieve Lasten (ACTAL).

Het DGTL uitgangspunt is dat al het mogelijke moet worden gedaan om te voorkomen dat de belasting van betrokken bedrijven zwaarder uitvalt dan in andere (Europese) landen.

## **Belangen andere landen en organisaties**

---

### **Internationaal en nationaal opereren: coalitievorming.**

Nederland vormt internationaal geen "logistiek eiland". Onze vervoersmaatschappijen, zee – en luchthavens concurreren met die van andere landen - specifiek met onze buurlanden - en met globale spelers. Er zijn, zeker in het kader van het handhaven van het "level playing field", ook gelijklopende belangen tussen landen. Binnen Nederland zijn diverse ministeries - vaak vanuit verschillende invalshoeken en eigen competenties – betrokken bij transport security. Deze departementen kunnen vanuit hun eigen beleid en expertise van toegevoegde waarde zijn voor DGTL.

Net als op andere internationale en EU dossiers is het voor DGTL van belang waar mogelijk tot beleidsafstemming en/of alliantievorming te komen met andere "gelijkgezinde" (lid)staten. Bijv. met het oog op het beïnvloeden van Commissievoorstellen, overleg in raadwerkgroepen, Raadsbehandeling, implementatie en handhaving. Ook binnen Nederland wordt aansluiting en samenwerking nagestreefd met andere bij transport- en logistieke beveiliging betrokken departementen en organisaties.

### **Uitgangssituatie/stand van zaken mbt procedure**

(zie dossiers)

### **Actieprogramma 2007**

Mijlpaal 1: Tijdige implementatie van Richtlijn EC 65/2005. Deze richtlijn betreft de beveiliging van de hele haven, middels wijziging van de Havenbeveiligingswet, vaststellen geografische grenzen van de havens, etc. (15 juni 2007)

Mijlpaal 2: Nationale besluitvorming. Bereiken van overeenstemming binnen Expertgroep Security en werkgroepen op diverse onderwerpen, o.a. de rol van de politie in handhaving, bepaling van het Nederlandse standpunt in het kader van de ketenrichtlijn, beperking van administratielasten bij invoering security-maatregelen, mogelijkheden van en noodzaak tot innovatie bij realisatie security-doelstellingen, en de voorbereiding en afstemming van security inspecties in Nederland (geheel 2007)

Mijlpaal 3: Oplevering van de rapportage Benchmark Securitykosten Passagiers 2007.

Mijlpaal 4 Internationale besluitvorming. Uitdragen van het Nederlandse standpunt in bilateraal en multilateraal overleg (Europese Raadwerkgroepen, Transportraden, International Maritime Organisation (IMO) en ICAO etc), i.h.b. het Nederlandse standpunt met betrekking tot de financiering van securitykosten en meer transparantie in het kader van de herziening van vo 2320/2002, de ketenoverordening (EC), toepassing van beveiligingsmaatregelen op niet-SOLAS (Safety of Life at Sea-schepen (in het kader van IMO) en invoering van Longe Range Identification Technology (LRIT) (geheel 2007).

### **Benodigde /in te zetten middelen**

Onderzoek: Intentieverklaring Club van Maarsen, Protect (ketenbeveiliging)  
EU-fondsen: SeNTRE Technology  
DGTL security budgetten (Programma's Luchtvaartveiligheid en Security)

---

## Dienst en dossierhouder(s)

Voor alle sectoroverschrijdende security-dossiers wordt aan de modaliteitsprogramma's gevraagd zorg te dragen voor de inbreng van sectorspecifieke deskundigheid (bijv. bij implementatie van regelgeving), inbreng van netwerken, inhoudelijke afstemming met de sector (incl. communicatie en informatie) en deelname aan nationaal en/of internationaal overleg. Overige sectorspecifieke dossiers worden behandeld door de modaliteitsafdeling zelf.

Het Aspectprogramma Security zal mede in het licht van haar kaderstellende functie voor genoemde dossiers/thema's o.a. zorgdragen voor coördinatie en regie, het zoeken van synergie tussen verschillende benaderingen m.b.t. security, alsmede een antenne- /radar functie vervullen t.a.v. nieuwe security initiatieven. Het Aspectprogramma vertegenwoordigt tevens DGTL in relevante departementale of interdepartementale overleggen.

### Voornaamste dossierhouders

1. Programma security: Jaco van Hekke; Henny Langendijk (HDJZ)
2. Programma Luchtvaartveiligheid: Jan Busstra, Victoria Mendes, Marc van Oudheusden, Machteld Cambridge (HDJZ);
3. Programma Zeevaart Willem Smit en Jan de Boer, Jaap Kwakernaat (HDJZ);
4. Programma Zeehavens: Maarten v.d. Meide, Jaap Kwakernaat (HDJZ);
5. Programma Wegvervoer: Toine van de Ven, Siemen Bolhuis (HDJZ);
6. Programma Binnenvaart: Marjolein Masclee, Jos Bos (HDJZ);
7. Programma Spoor: Hinne Groot, Marcel Waasdorp (HDJZ);
8. Programma Veiligheid: Klaas Tiemersma en Johan Tintel, Henny Langendijk (HDJZ)

Per dossier medewerkers van IVW

---

## I.2 Verkeersveiligheid

### Dossier

Blijvend streven naar daling van het aantal slachtoffers in het verkeer en handhaven van de hoge positie als verkeersveilig land.

### Status

Prioriteit

### Vermelding in Europese/internationale en regerings- of VenW-beleidsdocumenten

Nota Mobiliteit en uitvoeringsagenda  
EG-Verdrag en EU-richtlijnen (voertuigeisen)  
VN-Resoluties  
Verdragen van Wenen inzake het wegverkeer en inzake verkeerstekens (de Europese Overeenkomsten tot aanvulling van deze verdragen)  
EU-kaderprogramma's, EU Actieprogramma verkeersveiligheid 2003-2010,  
Conclusies EU Transportraden  
In verschillende bilaterale MoU's zoals met Tsjechië en Polen en met Verenigde Staten

### Doel VenW/Nederlands belang

Nederland behoort al jaren tot de top van de meest verkeersveilige landen van de Europese Unie. Verbeteren van de verkeersveiligheid is topprioriteit van de rijksoverheid en in het bijzonder het ministerie van VenW. De hoofdlijn van het beleid is een permanente verbetering (van de verkeersveiligheid en reductie van het aantal verkeersdoden en ziekenhuisgewonden. Op Europees niveau is de doelstelling van de transportministers van de EU om in 2010 het aantal verkeersdoden in Europa te halveren. Nederland kan hierin gidsland zijn maar kan de internationale gremia en Europese besluitvorming ook benutten om goede internationale afspraken te maken voor het realiseren van eigen beleidsdoelen. Een belangrijke verbetering van de nationale verkeersveiligheid zal gehaald worden uit innovatieve technologieën. Dit kan door in Europees verband eisen aan voertuigen te stellen en door het benutten van verbeterde voertuigtechnologie.

In 2005 daalde in Nederland het aantal dodelijke slachtoffers van 881 naar 817. Verkeersslachtoffers veroorzaken veel menselijk leed maar het kost de maatschappij ook veel geld. In totaal gaat het om ongeveer 6 miljard euro per jaar aan medische en materiële kosten en om ongeveer 3 mld. aan immateriële schade. Met het huidige beleid is het mogelijk om, ondanks de groei van de mobiliteit in de periode tot 2020, een daling te realiseren tot 580 dodelijke slachtoffers. De doelstelling voor 2010 zal nog verder worden aangescherpt meer duidelijkheid daarover wordt in oktober verwacht.

---

Met de globalisering van het onderwerp verkeersveiligheid zal de rol van Nederland als gidsland ook prominenter worden.

Dat biedt wellicht de kans om de vestiging van het secretariaat van de Global Road Safety Facility in Nederland te krijgen en om eveneens de lobby te starten voor de vestiging van de Europese Road Safety Agency in Nederland. Hierbij moet wel rekening worden gehouden met wat in Edinburgh is afgesproken over vestiging van EU agentschappen (nieuwe lidstaten, zie ook GSA).

### **Belangen andere landen en organisaties**

Alle lidstaten hebben de EU doelstelling onderschreven, zij het dat die doelstelling niet geldt voor ieder land individueel. Verkeersveiligheid heeft in veel landen de laatste jaren een hoge prioriteit gekregen. Dat blijkt onder meer uit nieuwe verkeersveiligheidsplannen in de EU lidstaten en daarbuiten, alsook uit verschillende ministeriële bijeenkomsten die de afgelopen jaren over verkeersveiligheid zijn gehouden, zoals de bijeenkomsten Verona I, II en III, tussen 2003 en 2005 en het voorzitterschap van Oostenrijk heeft de informele transportraad gewijd aan verkeersveiligheid. Tijdens de CEMT bijeenkomst in 2006 in Dublin stond de presentatie van het rapport van de werkgroep verkeersveiligheid op de agenda. De Minister heeft een keynote speech gehouden. De CEMT is inmiddels omgevormd tot International Transport Forum (ITF).

Het internationale belang van verkeersveiligheid blijkt tevens uit de voortgaande globalisering van het onderwerp. De VN heeft meerdere resoluties aangenomen op het gebied van verkeersveiligheid. Deze interesse komt voort uit de zorg over de socio-economische kosten van verkeersveiligheid, het leed en de verwachting dat de trend zal voortzetten. De WHO is eveneens actief op verkeersveiligheidsgebied en heeft een World Report on Road Traffic Injury prevention uitgebracht. Daarnaast heeft de Wereldbank een Global Road Safety Facility ingesteld waar Nederland een financiële bijdrage aan heeft geleverd en waar gericht aan projecten geld verstrekt zal worden. De Commissie for Global Road Safety heeft een rapport gepubliceerd gericht op verkeersveiligheid in low and middle-income countries: make roads safe. Het beleidsbelang van verkeersveiligheid is derhalve niet meer alleen binnen Verkeer en Waterstaat te vinden, maar ook bij VWS en Ontwikkelingssamenwerking. In 2007 zal een Global Road safety week worden gehouden georganiseerd door de VN en de WHO.

Over de belangstelling voor het secretariaat van de Global Road Safety Facility bij andere lidstaten is nog weinig bekend. Alleen van Zweden is bekend dat zij mogelijk interesse hebben.

### **Uitgangssituatie/stand van zaken mbt procedure**

Het gaat om een permanente verbetering van de verkeersveiligheid. Op EU niveau zijn diverse richtlijnen aangekondigd: handhaving (crossborder enforcement), veiligheidsaudits, en voeren van verlichting overdag (day time running lights). Vestiging secretariaat global road safety facility in Nederland: komende jaren de haalbaarheid daarvan bezien.

Lobby voor European Road Safety agency staat nog in begin stadium.

Het streven naar een hoger veiligheidsniveau begint bij het vasthouden van het bestaande niveau, maar om verdere winst te boeken en om de ambitie waar te maken,



---

is aanvullend beleid nodig. Daarbij gaat het om maatregelen gericht op infrastructuur, gedragsbeïnvloeding, innovatieve voertuigmaatregelen en goed inbedding van de verkeersveiligheid in relevante maatschappelijke sectoren. De aangescherpte doelstelling zal na 2010 voor een belangrijk deel gehaald moeten worden uit innovatie op voertuiggebied.

Voor het bereiken van de doelstelling is het internationale speelveld daarbij van belang. Dit geldt zowel voor het initiëren van onderzoek op diverse deel terreinen van verkeersveiligheid, de uitwisseling van *best practices* en andere vormen van samenwerking. Nederland kan benut worden als experimenteer tuin voor innovatieve toepassingen. Voor wijzigingen in voertuigeisen is Nederland afhankelijk van de EU. Op dat terrein zal intensievere lobby moeten plaatsvinden.

### **Actieprogramma 2007**

Inbreng op consulatiepapier day time running lights en consulatiepapier handhaving van de Commissie (eind 2006)

Tijdig Inspelen op initiatieven vanuit Europa om nieuwe richtlijnen uit te brengen: verwacht op gebied van handhaving, road infrastructure, day time running lights, voertuigeisen, drugstest.

Promoten en actief uitdragen van eigen beleid door uitbrengen Engelstalig materiaal van Nederlands verkeersveiligheidsbeleid, door presentaties aan buitenlandse bezoekers, lobby tijdens congressen voor secretariaat en Road Safety Agency.

VenW neemt actief deel aan diverse werkgroepen en expertbijeenkomsten, w.o. High level meeting directeuren verkeersveiligheid, ECE/WP1, CEMT wg verkeersveiligheid op deelgebieden van verkeersveiligheid; EuroNCAP, Intelligente Snelheidsassistent (ISA) en inbreng in VN Road safety week 2007, Bestaande MoU-s bezien op input en outcome met waar nodig aanpassing; Verdere uitwerking van MOU met VS.

Nauwe samenwerking met best performing countries verder vormgeven. In 2007 uitnodiging tot bezoek in Nederland in 2007.

Alle andere acties, waaronder bilateraal overleg, die nodig zijn om de nationale doelstelling en die van de EU te bereiken en om de (inter)nationale verkeersveiligheid op een hoger plan te brengen.

Op geëigend niveau, en waar nodig met andere lidstaten en/of Commissie en andere betrokkenen implementeren van de conclusies van de transportministers. Inclusief andere departementen, waaronder VWS en OS.

Bijdragen aan inbreng van ECE/WP1 in het coördinerende werk van de WHO;

### **Voorgestelde middelen**

Personele middelen en waar nodig financiële inbreng uit diverse bronnen. Er is al in FES-claim en er komt claim voor BIP 50.000,- in 2007.

### **Dienst en dossierhouder**

DGP/V Nel Aland  
HDJZ Bert-Jan Clement

## I.3 Internationale inzet hoogwaterbescherming

### Dossier

#### Beschrijving onderwerp:

*De internationale inzet voor hoogwaterbescherming vindt plaats vanuit 3 invalshoeken:*

- a. beleid, afspraken maken (politiek, richtlijn)
- b. kennisuitwisseling ten bate van beleid en beheer (bilateraal en in EU-kader)
- c. watersector ondersteunen bij positie in buitenland (Partners voor Water)<sup>1</sup>

*Relevante activiteiten/projecten:*

- ad. a) *Europees Hoogwater Actieprogramma – Hoogwaterrichtlijn, Internationale Rivierencommissies Rijn en Maas, Samenwerking met DE/Nordrhein-Westfalen*
- ad. b) *EU Hoogwater Actieprogramma - Exchange Circles, Japan, Verenigde Staten, Vlaanderen*
- ad. c) *Partners voor Water activiteiten in China, Vietnam*

#### Europees Hoogwater Actieprogramma

De inzet van de EU op hoogwater is een initiatief van Frankrijk en Nederland (2003) en kreeg een impuls tijdens het Nederlands Voorzitterschap in 2004. Als resultaat heeft de Europese Commissie het EU Hoogwater actieprogramma voorgesteld met drie componenten:

1. *ontwikkelen van beleid om overstromingsrisico's te reduceren (Richtlijn)*
2. *afstemming onderzoek en informatie-uitwisseling (Kennisspoor)*
3. *inzetten EU fondsen (Financiële spoor);*

Het voorstel voor de richtlijn biedt een goed kader waarbinnen gemeenschappelijk optreden van Europese oeverstaten op gebied van overstromingsrisicobeheersing versterkt kan worden. Dit is voor Nederland van belang aangezien we te maken hebben met vier internationale stroomgebieden en dus sterk afhankelijk zijn van de samenwerking met de buurlanden. Belangrijk is dat de richtlijn grensoverschrijdende samenwerking op het gebied van hoogwaterbescherming versterkt. Het biedt meerwaarde ten opzichte van de bestaande rivierverdragen om twee redenen. Ten eerste wordt de samenwerking inhoudelijk versterkt, onder meer doordat een uitgangspunt als 'niet afwentelen' (van gevolgen van hoogwaterbeschermingsmaatregelen) wordt vastgelegd. Ten tweede kan het naleven van Europese regels gemakkelijker worden afgedwongen, zodat Nederland minder afhankelijk is van de goede wil van onze buurlanden.

#### Internationale rivierencommissies

De Internationale Commissie ter Bescherming van de Rijn (ICBR) en de Internationale Maascommissie (IMC) hebben een Hoogwater Actieplan resp. Rijn en Maas opgesteld beide in 1998. Deze bevatten doelstellingen en om deze uit te werken zijn hoogwaterwerkgroepen gevormd waaraan NL deelneemt.

#### Samenwerkingsverband met Nordrhein-Westfalen

Nederland werkt sinds 1997 samen met de Duitse deelstaat Nordrhein –Westfalen (NRW) met name in onderzoek op het gebied van hoogwaterbescherming in de Rijn.

<sup>1</sup> Partners voor Water heeft betrekking op meer onderwerpen dan alleen hoogwaterbescherming, met de DGW coördinator zal worden overlegd waar het het beste kan worden belegd. Voorlopig is het in dit fiche alleen genoemd.

---

Hiertoe is een samenwerkingsovereenkomst gesloten tussen NRW, provincie Gelderland en V&W/RWS Directie Oost Nederland, die op politiek niveau wordt ondertekend.

#### Samenwerking met Japan

In juni 2005 heeft een Watermissie naar Japan plaatsgevonden onder leiding van Staatssecretaris van VenW Schultz van Haegen waar een Declaration of Intent (DoI) is ondertekend door de Staatssecretaris en haar Japanse ambtsgenoot Hasumi van het Ministry of Land, Infrastructure and Transport (MLIT).

#### Samenwerking met de Verenigde Staten

De samenwerking van DGW met de VS loopt sinds 2003. Zo is in 2004 een gezamenlijke DGW/RWS studiereis georganiseerd naar Washington DC en een aantal kuststaten in de VS om verschillen de uitwerking van kustbeleid en risicomanagement te zien.

#### Samenwerking met Vlaanderen

De samenwerking met Vlaanderen bevindt zich in de opstartfase.

### **Status**

Prioriteit

### **Vermelding in Europese/internationale en regerings- of VenW-beleidsdocumenten**

#### Nationaal Beleid

PKB Ruimte voor de Rivier  
WaterVeiligheid voor de 21<sup>ste</sup> Eeuw  
Veiligheid Nederland in Kaart  
Zwakke schakels Kust  
Rampenbeheersingsstrategie  
Integrale visie Maas.

#### Internationale Rivieren Commissies

Hoogwateractieplan voor de Rijn  
Hoogwateractieplan voor de Maas

#### EU actieprogramma hoogwaterbescherming

##### *Nationale documenten:*

Hoogwaterbescherming in Nederland in relatie tot de Mededeling van de Commissie en de EU-Raadsconclusies - Een eerste inventarisatie op hoofdlijnen (*Verkeer en Waterstaat november 2005*)  
Quick Scan: bijdrage aan de Impact analyse invoering EU –  
Hoogwaterrichtlijn in Nederland (*RIZA/Royal Haskoning 15 februari 2006*)  
Standpuntverkennde Notitie Richtlijn Hoogwaterbescherming (*aanvaard door de Ministerraad van 24 februari 2006*)  
BNC-fiche EU-Hoogwaterrichtlijn

##### *Europese documenten:*

Mededeling van de Europese Commissie  
Politiek Akkoord voorstel voor Richtlijn

---

### Duitsland/Nordrhein-Westfalen

Samenwerkingsovereenkomst VenW, Provincie Gelderland met NRW

### Japan

Declaration of Intent met Ministry of Land, Infrastructure and Transport (MLIT)

Open Platform Water Nederland-Japan

### Verenigde Staten

MoA RWS met US ArmyCorps

## **Doel VenW/Nederlands belang**

Algemeen doel van V&W is om aanvullend op nationale beleidsontwikkelingen en activiteiten op het gebied van hoogwaterbescherming (risicobenadering en veiligheidsketenaanpak) samenwerking op stroomgebieds- en internationaal niveau aan te wenden voor:

- a. Beleid, afspraken maken binnen de stroomgebieden
- b. kennisuitwisseling tbv beleid en beheer
- c. watersector ondersteunen bij positie in het buitenland (Partners voor Water)

### Internationale rivierencommissies

Gezien de geografische positie van Nederland als laaggelegen kustdelta met vier internationale stroomgebieden is de samenwerking op het niveau van stroomgebieden met de betrokken landen essentieel. Er wordt reeds samengewerkt in de internationale rivierencommissies Rijn en Maas en dan met name op technisch niveau. De bestaande rivierverdragen kennen echter niet het principe van 'niet afwentelen' van overstromingsrisico's. Door dit meer 'vrijwillige' karakter blijven we in grote mate afhankelijk van de goede wil van onze buurlanden.

### EU actieprogramma hoogwaterbescherming - richtlijn

Ten aanzien van het EU actieprogramma hoogwaterbescherming en dan het onderdeel van de Richtlijn is het doel van V&W om hoogwaterbescherming samenwerking op stroomgebiedsniveau te realiseren waarbij het niet afwentelen principe wordt vastgelegd waardoor problemen niet worden afgewenteld op beneden- of bovenstroomse gebieden. Tevens is het van belang dat middelen efficiënter en effectiever kunnen worden ingezet.

### Samenwerkingsverband met Nordrhein-Westfalen

Doel van de samenwerking tussen de Duitse deelstaat Nordrhein-Westfalen, provincie Gelderland en V&W/RWS DON is kennisuitwisseling en –vergroting.

Ten aanzien van kennisuitwisseling tbv beleid en beheer is het algemene doel van VenW om door middel van internationale contacten een goed netwerk op te bouwen en te onderhouden waarmee nationale projecten zoals WaterVeiligheid voor de 21<sup>ste</sup> Eeuw, Veiligheid Nederland in Kaart, Ruimte voor de Rivier, Zwakke schakels Kust en Integrale visie Maas kunnen profiteren van ervaringen uit het buitenland. Tevens helpt het opgebouwde netwerk indirect bij het maken van gewenst internationaal beleid en het maken van afspraken.

---

### EU actieprogramma hoogwaterbescherming - kennisspoor:

Binnen het kennisspoor van het actieprogramma is een aantal zgn. 'exchange circles' opgezet, waarbinnen EU lidstaten kennis en ervaring uitwisselen: EXCIFF tbv hoogwatervoorspellingen, EXCIMAP tbv overstromingskaarten en mogelijk EXCLUP tbv landgebruik. Tevens zijn er EU onderzoeksprojecten die relevant kunnen zijn voor NL: ERA NET CRUE en Floodsite.

### Samenwerking met Japan

De Dol heeft als doel samenwerking op watergebied tussen Japan en Nederland te stimuleren zowel op ambtelijk als op zakelijk niveau. De nadruk ligt daarbij op kennisuitwisseling t.b.v. innovatie van het watermanagement en het in dat kader gezamenlijk uitvoeren van activiteiten.

### Samenwerking Verenigde Staten

Door samenwerking met de Verenigde Staten verruimt en versterkt DGW de ontwikkeling van haar beleid op alle schakels van de veiligheidsketen. Op korte termijn speelt de discussie rond de bescherming en herbouw van New Orleans en de Golfkust, die direct raakt aan de kerntaken van DGW op het gebied van hoogwaterbescherming. In Nederland lijkt de rol van de overheid in de samenleving op te schuiven in de richting van het Amerikaanse model. Samenwerking met de VS helpt DGW bij het bepalen van gewenste en ongewenste resultaten van die ontwikkeling. Daarnaast geeft DGW met de samenwerking inhoudelijke ondersteuning aan het versterken van de diplomatieke en de handels relatie van NL met de VS.

## **Belangen andere landen en organisaties**

### **Ad. A Beleid, afspraken maken**

Duitsland: De meest intensieve relaties worden onderhouden met de Duitse deelstaten langs de Rijn, dit geldt specifiek voor Nordrhein Westfalen. Ook met Federale Duitse overheid zijn de relaties goed, maar bestaan ten opzichte van de Hoogwaterrichtlijn ook verschillen van inzicht, met name over de precieze invulling van het 'niet-afwentel principe' heeft tot op het laatste moment voor de Milieu Raad van juni intensief overleg plaatsgevonden. De inhoudelijke verschillen tussen de Lidstaten zijn met de aanneming van het Politiek Akkoord minder pregnant geworden ten aanzien van de Tweede Lezing. Hierbij dient rekening te worden gehouden met feit dat de deelstaten en 'Berlijn' niet altijd op de zelfde lijn zitten.

België: Vlaanderen en Wallonië zijn onontkoombare partners in het Maas- en Scheldebekken.

Frankrijk is als mede-initiatiefnemer van het Hoogwateractie Programma zeer actief in het Kennisspoor (Exchange Circles) en vaak een 'bondgenoot' in de onderhandelingen over de Richtlijn.

Het Verenigd Koninkrijk deelt met Nederland de kritische houding richting Brussel. Tevens zijn er inhoudelijke overeenkomsten tussen het Britse hoogwaterbeschermingsbeleid en de richting waar Nederland op wil.

Hongarije is een natuurlijke partner in Midden Europa, als relatief klein land met een vergelijkbare rivierenproblematiek.

### **Ad. B Kennisuitwisseling tbv beleid en beheer**

---

### Samenwerking met Japan

Japan denkt voortdurend na over crises en rampen en houdt er bij het bouwen en plannen ook rekening mee. Naast de Deltawerken is op operationeel niveau Nederland nauwelijks gewend om met de *voortdurende* dreiging van overstromingen bezig te zijn, althans niet de laatste honderd jaar. Japan heeft in een tijd van sterke technologische vooruitgang enorme stappen gezet en zaken - waar wij in Nederland interessante theoretische betogen over houden - al lang en grootschalig in praktijk gebracht. Dat maakt dat Japan interessant voor NL is op het gebied van waterbeheer.

### Samenwerking Verenigde Staten

In de VS is het besef gegroeid dat, vooral op het gebied van hoogwaterbescherming, niet alleen technisch maar ook institutioneel en juridisch, veel van Nederland geleerd kan worden. Op dit moment circuleren in Congres en Senaat wetsvoorstellen die zeker geïnspireerd zijn op het Nederlandse model.

De kennis en het netwerk van DGW in de VS versterkt ook de samenwerking met de Noordzeelanden, waar via Nederland de VS meedoet in een gezamenlijk project over toekomstige kustveiligheid (SAFECOAST).

Ook voor andere landen biedt de VS een referentiekader. Zo heeft Frankrijk in 2005 haar commentaar op het EU Green Paper on Maritime Affairs grotendeels gebaseerd op het rapport van de presidentiële US Commission on Ocean Policy.

Nederland: De inhoudelijke samenwerking met de VS versterkt de rol van DGW in de samenwerking met onder meer BZK (crisisbeheersing) en EZ (handelsrelaties) en heeft in 2005 en 2006 geresulteerd in gezamenlijke workshops en missies.

De samenwerking van RWS met het US Army Corps of Engineers richt zich vooral op uitvoering van (hoogwaterbeschermings-)projecten, maar is een goede aanvulling en versterking van de DGW activiteiten.

## **Uitgangssituatie/stand van zaken mbt procedure**

### **Ad a. Beleid, afspraken maken**

#### EU actieprogramma - richtlijn

Op 27 juni 2006 is het Politiek Akkoord over de Hoogwaterrichtlijn bereikt. Nederland is voorstander van de Richtlijn en ziet het als goed voorbeeld van pro-actief en gezamenlijk optreden richting Europa. Het akkoord is een belangrijke stap naar een versterking van samenwerking tussen de Lidstaten van de EU om risico's van overstromingen te beheersen in de komende decennia.

#### Samenwerking met NRW

Iedere twee jaar vindt een hoogwaterconferentie plaats, alternerend in NRW en NL. De samenwerkingsovereenkomst tussen de initiatiefnemers (NRW, Gld en V&W) loopt binnenkort af en zal in 2007 worden verlengd voor 5 jaar. De gezamenlijke kennis opbouw heeft als input gediend voor de PKB Ruimte voor de Rivier. In de afgelopen periode is Nederland op technisch niveau betrokken bij het samenwerkingsverband.

#### Internationale Rivieren Commissies

De Hoogwater Actieplannen worden uitgewerkt. In de ICBR (Rijn) wordt geëvalueerd in hoeverre de doelstellingen voor 2005 zijn bereikt. De resultaten van

---

de evaluatie zullen onder meer tijdens een Hoogwaterconferentie in 2007 in Duitsland worden gepresenteerd.

### **Ad. b. Kennisuitwisseling tbv beleid en beheer**

#### EU actieprogramma - kennisspoor:

EU-spoor levert toe aan kennisontwikkeling WV21, rampenbestrijding, risicokaarten.

WV21 bepaald mede NL vragen/input richting EU

Uitwisseling vormt bijdrage aan NL input ERANET-CRUE

EXCIMAP (o.l.v. Frankrijk en Zwitserland) wordt in Nederland getrokken door RIZA in nauwe samenwerking met het Ministerie van Binnenlandse Zaken en V&W. NL/RIZA trekt voorlopig de Exchange Circle EXCLUP samen met Noorwegen waarvan medio 2007 formeel besloten wordt of hij definitief doorgang zal krijgen. DGW/projectteam EU Hoogwater fungeert als opdrachtgever voor Nederlandse inzet in de exchange circles.

#### Samenwerking met Japan

Als vervolg op de Declaration of Intent is het Open Platform Water Nederland-Japan opgezet om de Nederlandse activiteiten onder Dol vorm te geven en te begeleiden. Er is al een flink aantal projectideeën, waarvan twee projecten op dit moment concreet zijn: amfibisch bouwen met Dura vermeer als projectleider en het voorbereiden van een kennismissie Risicobeleid en rampenbeheersing en water&RO onder leiding van V&W/DGW.

#### Samenwerking met de Verenigde Staten

Door de stormramp in 2005 (Katrina) langs de Golfkust en in New Orleans is de samenwerking met de VS intensiever dan gebruikelijk binnen een bilaterale relatie. Daarnaast heeft de samenwerking met de VS ook invloed op het netwerk in Nederland. Met BZK is een intensieve samenwerking ontstaan op het gebied van crisisbeheersing voor overstroming. Dit heeft begin 2006 geresulteerd in een gezamenlijke DGW/RWS/BZK studiereis over crisisbeheersing en risicomanagement, naar Washington DC en de Golfkust en in een DGW/RWS/BZK workshop in Nederland met Amerikaanse experts op het gebied van evacuatie. Daarnaast is in mei 2006 een gezamenlijk BZK/VenW congres georganiseerd over crisisbeheersing, waarop door Staatssecretaris van VenW Schultz van Haegen en Minister van BZK Remkes het belang van de samenwerking met de VS is benadrukt. Voorafgaand heeft de Staatssecretaris met een VenW/BZK/NWP delegatie het getroffen gebied bezocht en heeft met de grootste federale organisaties (FEMA en USACE) en met de staat Louisiana afspraken gemaakt over betrokkenheid van VenW bij de wederopbouw en toekomstige veiligheid van het gebied.

Samen met DIZ, RWS en EZ zijn een aantal grote inkomende missies van Amerikaanse senatoren en congresleden begeleid, daarnaast is een EZ missie naar Louisiana en Californië gezamenlijk voorbereid. Deze activiteiten hebben (mede) geleid tot het binnenhalen van een aantal opdrachten door het NL bedrijfsleven. In het voorjaar van 2007 zal een bezoek aan het rampgebied worden gebracht en zullen gesprekken worden gevoerd over het spanningsveld tussen wederopbouw, risicobeheersing en veiligheid. DGW krijgt hiermee een unieke kans om op het eigen vakgebied "het onvoorstelbare voorstelbaar te maken" (citaat STAS). Door EZ wordt een tweede missie naar Californië overwogen, naast een workshop met experts van de VS over beleid en uitvoering t.a.v. risicobeheersing voor

---

overstroming. Met FEMA zullen afspraken gemaakt worden om in 2007 een aantal keren praktijkervaring op te doen met de respons op overstromingsrampen.

## **Actieprogramma 2007**

### **Ad a Beleid, afspraken maken**

#### EU actieprogramma hoogwaterbescherming - richtlijn

De verwachting is dat onderhandelingen voor de 2<sup>e</sup> lezing van de Richtlijn onder Duits Voorzitterschap zullen worden afgerond (eerste helft 2007). De Nederlandse inzet zal o.l.v. DGW in het projectteam worden voorbereid. Deze zal zich richten op een goede afronding van de Tweede Lezing, waarbij het geboekte resultaat in de Eerste Lezing zo veel mogelijk behouden dient te worden. Hiertoe zal nauw contact met Duitsland worden onderhouden. De verwachting is dat de grootste lobby-inzet richting het EP zal worden gepleegd, in het bijzonder de Nederlandse Parlementariërs. Inzet van bewindspersonen is hierbij mogelijk van belang. VenW is voornemens om vanaf het najaar 2006 te beginnen met het opstarten van het implementatieproces. Dit heeft een formeel juridisch- en een beleidsmatig spoor. In het juridische spoor zal na publicatie van het Gemeenschappelijk Standpunt via de ICER een eerste scan t.a.v. de implementatie aan de Ministerraad gerapporteerd moeten worden. Hier staat dan 2 maanden voor. Na publicatie van de Richtlijn staan er twee 2 jaar voor juridische omzetting. Op beleidsmatig vlak zal bezien moeten worden op welke wijze en met welk ambitie de implementatie ter hand genomen gaat worden. De uitgezette lijn is dat de Richtlijn aangegrepen zal worden om het overleg in de internationale rivierencommissies op een hoger bestuurlijk plan te tillen. Deze lijn zal in 2007 worden uitgewerkt. Uiteraard zal dit in nauwe samenwerking met de stroomgebiedpartners moeten plaatsvinden.

#### EU actieprogramma hoogwaterbescherming - Financiën

In een aantal Europese Verordeningen zijn mogelijkheden opgenomen voor financiële steun voor projecten op het gebied hoogwaterbescherming. Het is aan de lidstaten om op basis van prioriteiten te bepalen waarvoor ze financiële steun aanvragen. DGW zal actief op zoek gaan naar financiering voor Ruimte voor de Rivier. De (mede-)financieringsmogelijkheden staan ook open voor andere partijen. DGW zal deze partijen daarvan op de hoogte blijven stellen in 2007.

#### Samenwerking met NRW

De samenwerkingsovereenkomst tussen de initiatiefnemers (NRW, Gld en V&W) zal begin 2007 worden verlengd voor een periode van 5 jaar. Dat zal gebeuren tijdens een Hoogwaterconferentie op politiek niveau Lopende onderzoeken worden voortgezet.

### **Ad. B Kennisuitwisseling tbv beleid en beheer**

#### EU actieprogramma hoogwaterbescherming - kennispoor

De Exchange Circles zullen in 2007 een aantal keer bij elkaar komen. Het EU WP5 onderzoeksproject ERANET CRUE, aan Nederlandse zijde wordt het uitgevoerd door RIZA en heeft tot doel om de input te bieden voor kennisontwikkeling op het gebied van hoogwaterbescherming binnen Europa. In dit verband zal een inventarisatie plaatsvinden die gaat dienen als basis voor een workshop in april 2007 in Den Haag.



---

#### Samenwerking met Japan

Het platform zal gaan werken als een open structuur en er zijn twee eerste activiteiten/projecten geïdentificeerd. Onder leiding van Dura Vermeer is met NWP zal amfibisch bouwen verder worden uitgediept. Daarnaast zal onder leiding van V&W/DGW begin 2007 een kennismissie Risicobeleid en rampenbeheersing naar Japan worden georganiseerd.

#### Samenwerking Verenigde Staten

In 2007 wordt de samenwerking met de VS nog gedomineerd door de gebeurtenissen in Louisiana en New Orleans en zal ook nog steeds intensiever zijn dan voor een bilaterale relatie gebruikelijk is. De aandacht zal vooral uitgaan naar de plannen voor het herstel en de toekomstige veiligheid van de regio. Mogelijk wordt de samenwerking met Californië geïntensiveerd, om daarmee de relatie met Louisiana in perspectief te kunnen plaatsen. Met FEMA kan praktijkervaring opgedaan worden met de respons op overstromingsrampen, mogelijk ism. BZK. In 2007 zullen de toezeggingen van de Staatssecretaris aan Senator Landrieu over samenwerking op kennisontwikkeling en over internationale samenwerking in laaggelegen delta's verder worden uitgewerkt. Met EZ zullen nieuwe kansen voor het NL bedrijfsleven worden geanalyseerd en ondersteund.

#### Samenwerking met Vlaanderen

In 2007 wordt een project uitgevoerd/afgerond waarin Nederland en Vlaanderen hun hoogwaterbeschermingsbeleid vergelijken ten aanzien van de Schelde.

<b>Benodigde/in te zetten middelen</b>
--

#### **Ad. A Beleid, afspraken maken**

Het EU-Hoogwateractieprogramma

Capaciteit: DGW 0.6 fte, ondersteuning SD-en via BOA

Financieel: PM

NRW

Capaciteit: DGW 0,1 fte, ondersteuning SD-en via BOA

Financieel: PM

Internationale Rivieren Commissies

Capaciteit: DGW 0,1 fte, ondersteuning SD-en via BOA

Financieel: PM

#### **Ad. B Kennisuitwisseling tbv beleid en beheer**

Japan

Capaciteit: DGW 0,1 fte, ondersteuning SD-en via BOA

Financieel: PM

Verenigde Staten

Capaciteit: DGW 0,5 fte, SD 0,5 fte

Financieel: Inhuur, materieel: 50 k€

Vlaanderen:

Capaciteit: PM

Financieel: PM

---

<b>Dienst en dossierhouder(s)</b>
-----------------------------------

Verantwoordelijk Directeur: Anita Wouters (plv DG Water)

**Ad. A. Beleid, afspraken maken**

Het projectteam EU-Hoogwaterbescherming

Het projectteam EU-Hoogwaterbescherming o.l.v. DGWater (relevante ministeries, UvWaterschappen, IPO, VNR) bereidt de Nederlandse standpunten voor en houdt vinger aan de pols bij de ontwikkelingen in de Internationale Rivieren Commissies (Rijn, Maas, Schelde en Eems). Vooral de Evaluatie van het Hoogwater Actie-programma Rijn is hierbij van belang. Tevens wordt nauw afgestemd met het nationale spoor t.a.v. WaterVeiligheid voor de 21<sup>ste</sup> Eeuw, Veiligheid Nederland in Kaart, Ruimte voor de Rivier, Zwakke schakels Kust en Integrale visie Maas.

Leden projectteam EU Hoogwaterbescherming:

Adriënne van de Sar (waarnemend Projectleider/Voorzitter Projectteam)(DGW)

Eric Boessenkool (plv. Projectleider/Vice-voorzitter Projectteam)(DGW)

Vincent Beijck (secretaris)(RIZA), Loek Knijf (RIZA)

Janine van Aalst (HDJZ), Haico Boerma (HDJZ)

Carol van Raalte (RWS SDG)

Corsmas Goemans (BZK-DGV; [Corsmas.Goemans@minbzk.nl](mailto:Corsmas.Goemans@minbzk.nl) tel. 070-4269076)

Wouter van der Heijde (VROM/DIZ); [Wouter.vanderHeijde@minvrom.nl](mailto:Wouter.vanderHeijde@minvrom.nl) tel. 070 - 339 39 22)

Hans ten Hoeve (VROM/DGR)

K.H. van de Sandt, (LNV Directie platteland, [k.h.van.de.sandt@minlnv.nl](mailto:k.h.van.de.sandt@minlnv.nl) 070-3784427)

Ilse Pauwels (PV Brussel)

Jurjen van de Vlucht (BZ DES tel: 070-3484871)

Frans Verhoef (IPO/ Prov. Gelderland; e-mail: [f.verhoef@prv.gelderland.nl](mailto:f.verhoef@prv.gelderland.nl) Tel.; 026-359 8807)

Judith Scholtes (UvW; e-mail: [jscholtes@uvw.nl](mailto:jscholtes@uvw.nl) Tel.: 070-3519718)

Samenwerking Nordrhein-Westfalen:

Verantwoordelijk medewerker DGW: Adriënne van der Sar

Andere betrokkenen: RWS DON, prov. Gelderland, NRW, ambassade Berlijn

Internationale Rivieren Commissies

ICBR (Rijn): DGW: voorlopig Bart Parmet

ICM (Maas): DGW: voorlopig Marijke Dirskon

**Ad. B. Kennisuitwisseling tbv beleid en beheer**

Samenwerking met Japan:

Verantwoordelijk medewerker DGW: Adriënne van der Sar

DIZ: Gloria Hooplot

Andere betrokkenen: ambassade Tokyo, RIKZ (Kennismissie en platform), Leven met Water, NWP

Samenwerking Verenigde Staten

Verantwoordelijk medewerker DGW: Hans Balfort

Andere betrokkenen: DIZ, RWS (staf DG), NWP, MinEZ, HMA Washington

Vlaanderen

Verantwoordelijk medewerker DGW: Hans Balfort/Paul Saager

---

## **I.4 Intensiveren samenwerking VenW met EU agentschappen en Europese inspecties**

### **Dossier**

In dit dossier gaat het om:

1. Vaststelling eenduidige visie op de vormgeving van de werkrelatie van VenW met de Europese Agentschappen
2. Harmonisatie van toezicht op de veiligheid met behoud van de reeds door ons ontwikkelde pijlers (doelregelgeving, bestuurlijke handhaving bij voorkeur).

### **Status**

1. Prioriteit voor 2007 en 2008 (en daarna)
2. Prioriteit voor 2007-2010

### **Vermelding in Europese/internationale en regerings- of VenW-beleidsdocumenten**

Kaderstellende visie op toezicht 2005  
Voortgangsrapportage van de kaderstellende visie op toezicht december 2006  
(Kabinets)reactie op voorlichting Raad van State inzake Europese regelgevende agentschappen (brief Min. Bot aan de voorzitter van de Eerste Kamer, 2 juni 2006)  
Nota Internationale strategie VenW 2006-2008  
Jaarplan 2007 Inspectie Verkeer en Waterstaat  
Ontwikkelagenda 2010 Inspectie Verkeer en Waterstaat

### **Doel VenW/Nederlands belang**

Beoogde doelen:

Voor 1.

Borging handhaafbare en uitvoerbare regelgeving  
Vermijding onnodige overlap van taken en bevoegdheden  
Realisatie synergievoordelen van samenwerking

Voor 2.

Borging van de handhaafbaarheid en uitvoerbaarheid van regelgeving  
Harmonisatie van het toezicht op de veiligheid (level playing field)  
Zichtbaar positioneren van NL toezichtmodel  
Benchmark van effectiviteit en efficiëntie van ons toezicht  
Door samenwerking vergrote kans op effectieve beïnvloeding van kwaliteit en kwantiteit van regelgeving op EU-niveau  
Uitbreiding bestaande netwerken met toezichtnetwerk

---

## Belangen VenW

effectieve (succesvolle) beïnvloeding van regelontwikkeling en –  
implementatie op EU-niveau  
harmonisatie van toezicht levert bijdrage aan “level playing field”  
reductie administratieve lasten  
reductie toezichtlasten  
innovatie  
implementatie aanbeveling Raad van State dat ook wanneer de  
agentschappen eenmaal zijn opgericht en functioneren, er op gezette tijden  
aandacht zou moeten zijn voor de subsidiariteit en proportionaliteit in relatie  
tot het functioneren van het agentschap

## Belangen andere landen en organisaties

Vergelijkbaar met dat van Nederland: voorkoming overlap taken en bevoegdheden  
tussen nationale en Europese toezichthouders

## Uitgangssituatie/stand van zaken mbt procedure

N.V.T.

## Actieprogramma 2007

1.

### Uitwerking werkrelatie met EMSA, EASA en ERA:

- opstelling van scenario's waarin de consequenties van de ontwikkeling van EASA als Europese luchtvaartautoriteit naar 2010 voor de Inspectie worden doorgerekend
- verkenning samenwerking met EMSA op het terrein van het toezicht op de klassenbureaus
- vaststelling werkrelatie met ERA

Onderwerp wordt meegenomen in bilateraal overleg met zusterinspecties.

2.

- Werkbezoeken aan België, Engeland en Frankrijk: vaststelling thema's voor samenwerking + afspraken over inrichting samenwerking
- Uitdieping werkrelatie met Zweden
- Twinning Turkije

Producten: afspraken over kennisuitwisseling, afstemming van standpunten in internationaal overleg, afstemming van interpretatie van EU-regelgeving, afspraken over gezamenlijke inspecties (resp. uitwisselen van inspecteurs) etc.

## Benodigde/in te zetten middelen

Wat is de benodigde capaciteit op personeel/financieel gebied van het eigen  
directoraat?  
n.t.b.

---

Hoe groot is de capaciteitsvraag bij andere departementen, VenW-diensten etc.?

n.t.b.

Wat is het budget voor 2007?

n.t.b.

### **Dienst en dossierhouder(s)**

1.

Verantwoordelijk medewerker + directeur: Eschen + Meerhof  
Andere betrokken diensten (ook interdepartementaal!): DGTL, DGP, DG  
RWS, rijksinspecties (vertegenwoordigd in IG-beraad)  
Betrokken DIZ-medewerker: nnb

2.

Verantwoordelijk medewerker + directeur: Eschen + Meerhof  
Andere betrokken diensten (ook interdepartementaal!): verkeersraden +  
ambassades  
Betrokken DIZ-medewerker: nnb

Betrokken HDJZ medewerkers:

Marja Bitterberg (Scheepvaart)

Machteld Cambridge (Luchtvaart)

---

## 2. Thema Mobiliteit

---

## II.1 Luchtkwaliteit

### Dossier

Interdepartementaal dossier met grote belangen voor de uitvoering van diverse grote infrastructurele projecten. Doel blijft het tijdig halen van de luchtkwaliteitsdoelstellingen. Via brongerichte aanpak en verbetering van de praktische uitvoerbaarheid van de wet- en regelgeving.

### Status

Topprioriteit

### Vermelding in Europese/internationale en regerings- of VenW-beleidsdocumenten

VenW beleidsagenda 2007  
Nota mobiliteit (hoofdstuk 7 duurzame mobiliteit) (september 2004)  
NMP4 en Toekomst Agenda Milieu  
Kabinetsnota verkeersemissies (juli 2004)

### Doel VenW/Nederlands belang

Nederland steunt het initiatief van de Commissie om het Europese luchtkwaliteitsbeleid te herzien. Nederland wil deze herziening gebruiken om de wetenschappelijke onderbouwing en praktische uitvoerbaarheid van normen te versterken, meer werk te maken van Europees en internationaal brongericht beleid en aan de lidstaten meer flexibiliteit te bieden. Om zowel milieu en volksgezondheid beter te kunnen beschermen als ook de lidstaten in staat te stellen de normen te halen schieten de Commissievoorstellen helaas tekort. Nederland is daarom van mening dat de voorstellen als volgt aangepast moeten worden:

- A. *De luchtkwaliteitsnormen moeten gekoppeld zijn aan sneller en scherper Europees en internationaal bronbeleid;*
- B. *De normen moeten realistisch zijn en gebaseerd op grondig wetenschappelijk onderzoek dat op de Europese situatie is toegesneden en uitgaand van haalbaarheid voor de lidstaten;*
- C. *Er moet meer rekening worden gehouden met de nationale situatie in lidstaten en de reeds door de lidstaten gepleegde inzet, zodat er voldoende ruimte is voor de meest kosteneffectieve oplossingen met de grootste gezondheidsbaten.*

VenW heeft grote belangen bij een adequate herziening van het Europese luchtkwaliteitsbeleid, aangezien duidelijk geworden is dat zonder herziening van de EU-luchtkwaliteitregelgeving en zonder aangescherpt Europees en internationaal bronbeleid het halen van de luchtkwaliteitsnormen voor Nederland een zeer moeilijke opgave blijft. Het perspectief op het tijdig halen van de normen, zoals deze worden

---

vastgelegd in de nieuwe richtlijn, is een cruciale voorwaarde om de thans bestaande juridische blokkades, als gevolg van uitspraken van de Raad van State, voor de aanleg of uitbreiding van infrastructuur weg te nemen.

### **Belangen andere landen en organisaties**

Alle EU-lidstaten ondervinden de nadelige gevolgen van luchtverontreiniging op de gezondheid en het milieu. Een ambitieus Europees beleid voor dit grensoverschrijdende probleem is daarom nodig. De normen die in het huidige EU-luchtkwaliteitsbeleid zijn vastgelegd blijken helaas in veel lidstaten niet tijdig gerealiseerd te kunnen worden. Dit wordt allereerst veroorzaakt door het feit dat met name voor fijn stof de grensoverschrijdende bijdrage van emissies zo groot is dat een lidstaat niet aan de normen kán voldoen met alleen de inzet van nationale en lokale maatregelen. Tot nu toe zijn onvoldoende EU-brede instrumenten tot stand gekomen om de Europese emissies zodanig terug te brengen dat de luchtkwaliteitdoelstellingen binnen bereik komen. Verder is gebleken dat de kosten van de maatregelen om op alle 'hot spots' tijdig aan de doelstellingen te kunnen voldoen veel hoger te zijn dan eerder is ingeschat: deze kunnen oplopen tot enige miljarden euro's per lidstaat. Echter, m.u.v. Nederland ondervindt geen enkele lidstaat nadelige gevolgen van het niet voldoen aan de Europese normen. De Commissie stelt lidstaten niet in gebreke en alleen Nederland kent in de nationale wetgeving een koppeling tussen ruimtelijke ordening en milieunormen.

Een uitgebreide krachtenveldanalyse (van vertrouwelijke aard) is opgesteld in het kader van de interdepartementale lobbystrategie. Alle grote lidstaten (FR, IT, DLD, VK, Spanje) steunen het Politiek Akkoord (Milieuraad 23 oktober 2006). Nederland steunt dit op onderdelen niet, onder meer omdat er onvoldoende mogelijkheid inzit voor uitstel in het halen van de normen. In het pleidooi voor meer uitstel wordt Nederland gesteund door Polen. Steun voor strenger en sneller bronbeleid ontvangt Nederland van België en de Scandinavische landen.

### **Uitgangssituatie/stand van zaken mbt procedure**

Vanwege de grote belangen van dit dossier voor Nederland (en voor VenW) is ter beïnvloeding van de EU-besluitvorming een interdepartementale lobbywerkgroep opgericht o.l.v. BuZa met deelname van VenW, VROM en EZ. Door de MR is eind 2005 een lobbystrategie aanvaard en in mei 2006 een voortgangsrapportage vastgesteld. Ook is een vertrouwelijke krachtenveldanalyse van de posities van de EU-lidstaten gemaakt. Van januari t/m juli 2006 hebben zowel op ambtelijk als op politiek niveau (van alle betrokken bewindspersonen) lobbybezoeken plaatsgevonden aan lidstaten, Commissie en het EP ter beïnvloeding van het Europese besluitvormingsproces. Ook werd de MP ingezet tijdens de Europese raden in maart en juni 2006 waarbij tijdens de behandeling van de EU-Lissabonstrategie en de EU-Duurzaamheidsstrategie aandacht werd gevraagd voor realistische normen en de beschikbaarheid van communautaire instrumenten, mede in het kader van het luchtkwaliteitsdossier.

Tijdens het Oostenrijks voorzitterschap zijn tijdens de EU Milieuraad op 9 maart 2006 Raadsconclusies aangenomen over de thematische strategie luchtkwaliteit. Tijdens de Milieuraad van 27 juni 2006 is een zogenaamde "Algemene Oriëntatie" besproken over de ontwerprichtlijn luchtkwaliteit op basis van een voorzitterstekst die vooral bedoeld was om een signaal af te geven aan het EP. Er is op 27 juni geen



---

formeel besluit genomen, doch een meerderheid van de lidstaten schaarde zich achter het compromis van de voorzitter. Dit compromis biedt Nederland onvoldoende uitstel mogelijkheden. Tijdens het Finse voorzitterschap is een politiek akkoord bereikt over de ontwerprichtlijn luchtkwaliteit in de Milieuraad van 23 oktober, waarbij Nederland heeft aangegeven op enkele onderdelen de tekst niet te kunnen aanvaarden. Het EP heeft in september 2006 plenair in eerste lezing gestemd over het richtlijn voorstel en een pakket amendementen aangenomen. De standpunten van de Raad en het EP liggen momenteel op enkele punten (bv. hoogte PM 2,5) nog ver van elkaar verwijderd. De Nederlandse inzet voor de tweede lezing wordt begin februari 2007 vastgesteld in de MR na een CIM-CoCo traject. Nederland is gebaat bij snelheid in de besluitvorming om zo snel mogelijk over een juridisch robuust NSL te kunnen beschikken. Andere aandachtspunten zijn de inzet op bronbeleid en op voldoende uitstel voor No2. De verwachting is dat in maart/april 2007 het Gemeenschappelijk Standpunt van de Raad aan het EP wordt aangeboden ter start van de tweede lezing. Als het EP en de Raad in de tweede lezing grotendeels vasthouden aan hun posities uit de eerste lezing zal uiteindelijk een conciliatie volgen (verwachting begin 2008). De lobby zal dus voortgezet moeten worden.

In december 2006 hebben de Raad en het EP een akkoord in eerste lezing bereikt over de Euro 5 verordening voor personenauto's en lichte bestelauto's (bronbeleid) op basis van een Commissievoorstel van 21 december 2005.

### **Actieprogramma 2007**

Besluitvorming in de MR over de Nederlandse inzet voor de tweede lezing herziening luchtkwaliteitsregelgeving (februari 2007) via CIM-CoCo traject.

Voortzetten lobbytraject naar EP, zowel op ambtelijk als op politiek niveau door de meest betrokken bewindspersonen van VROM, VenW, BZ en EZ, ter voorbereiding van de start van de tweede lezing in maart/april 2007 en gedurende de verdere onderhandelingen in 2007 tussen Raad, Commissie en het EP over het richtlijnvoorstel luchtkwaliteit.

Voortzetten ambtelijk en politiek lobbytraject naar Commissie en EU-lidstaten (met name Duitse en Portugese voorzitterschap in respectievelijk eerste en tweede helft van 2007), zowel op ambtelijk als op politiek niveau door de meest betrokken bewindspersonen van VROM, VenW, BZ en EZ, ter beïnvloeding van de besluitvorming in tweede lezing in 2007.

Besluitvorming over Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) met pakket van maatregelen op projectniveau in het voorjaar van 2007, als basis voor het indienen van een derogatieverzoek bij de Commissie, zo spoedig mogelijk nadat de herziene regelgeving is vastgesteld (2007/2008). Pas dan kan het NSL definitief worden gemaakt.

---

### **Benodigde/in te zetten middelen**

Het MNP en DWW leveren wetenschappelijke ondersteuning bij de beoordeling van voorstellen van de Commissie en het EP over de herziening van het Europese luchtkwaliteitsbeleid. VROM en VenW zijn hiertoe de opdrachtgevers.

In de Septemberbrief van 2005 is 900 miljoen Euro aan FES-gelden beschikbaar gesteld voor nationale luchtkwaliteitmaatregelen (waarvan ca. 330 miljoen voor V&W). Ook in 2006 zijn aanvullende FES-middelen en VenW-gelden beschikbaar gesteld voor maatregelen als roetfilters voor zware vrachtauto's en luchtwassers. In december 2006 is weer een nieuwe FES-claim ingediend voor lokale maatregelen. Besluitvorming hierover zal plaatsvinden in 2007. Een beroep op EU-fondsen is niet voorzien. De kosten voor de lobbystrategie beslaan enkel het departementale reisbudget.

### **Dienst en dossierhouder(s)**

DGP/Paul van Gurp en plv DG J.H. Dronkers

i.s.m.

DIZ/Ivo de Zwaan, Hoofd DIZ-E Richard Ossendorp, Directeur Roel Gans

HDJZ/Mandy Molenaars

DGTL/Dick Brus

RWS/Jaap Danhof

Betrokkenheid overige departementen: VROM, BZ, EZ, FIN, LNV, DEF, BZK via CIM

Betrokkenheid overige departementen bij lobbystrategie: VROM, BZ, EZ en VenW

Contactpersonen interdepartementale lobbygroep: VenW: Ivo de Zwaan/Paul van Gurp, VROM: Nathalie Harrems/Marjan van Giezen, BZ: George van Bergen, EZ: Daniel Pietermaat

---

## II.2A Duurzame mobiliteit en bronbeleid

### Dossier

Ter verbetering van de luchtkwaliteit, bescherming van de volksgezondheid en beheersing van de opwarming van de atmosfeer werkt VenW aan een transitie naar schone en duurzame mobiliteit.

### Status

Topprioriteit

### Vermelding in Europese/internationale en regerings- of VenW-beleidsdocumenten

VenW beleidsagenda 2007  
Nota Mobiliteit, hoofdstuk 7 duurzame mobiliteit (september 2004)  
Kabinetsnota verkeersemissies (juli 2004)  
NMP4 en Toekomst Agenda Milieu

### Doel VenW/Nederlands belang

Centraal in het Nederlands duurzaam vervoersbeleid staat bronbeleid. Hiervoor is Europese en mondiale actie nodig. VenW zet zich in Europees en mondiaal verband in voor aanscherping van regelgeving inzake de (emissie)normen voor voer- en vaartuigen en brandstoffen. De wens om tot sneller en scherper Europees en internationaal brongericht beleid te komen is ook een van de kernpunten van de Nederlandse inzet bij de herziening van het EU luchtkwaliteit-regelgeving. Voorts werkt VenW internationaal aan het stimuleren van onderzoek en ontwikkeling van duurzame en innovatieve brandstof- en voertuigtechnologie, en aan een versnelde marktintroductie hiervan, in combinatie met een verbeterd verkeersmanagement ("clean cars, clean fuels, clean usage"). Dergelijke innovaties zijn zeer belangrijk voor Nederland gezien de hoge verstedelijkingsgraad en de hoge autodichtheid. De innovaties kunnen Nederland helpen duurzaamheidsambities te realiseren op een kosteneffectieve wijze zonder te moeten overgaan op maatschappelijk ingrijpende reconstructiemaatregelen aan infrastructuur en stedelijke omgeving. Bovendien bieden de innovaties kansen voor het Nederlandse bedrijfsleven als broedplaats en etalage van demonstratie- en introductieprogramma's van nieuwe brandstof- en voertuigtechnieken. Nederland wil zich profileren als marktplaats in Europa voor de introductie van nieuwe, schone technologie. Onderdeel daarvan is dat de overheid optreedt als "launching customer". Daarnaast gaat V&W op regionaal niveau publiek-private partnerships aan met aanbieders en gebruikers van schone technologie om de markt op gang te brengen. Samenwerking met internationale regio's is daarbij een volgende stap.

---

## **Belangen andere landen en organisaties**

### **Personenauto's, lichte bestelbusjes**

De Commissie koerst op invoering van Euro 5 normen rond 2009/2010. Verantwoordelijk Eurocommissaris Verheugen houdt snelle besluitvorming over Euro 6 normen vooralsnog af i.v.m. benodigde impact assessments, beschikbare techniek en de concurrentiepositie van de Europese auto industrie. Frankrijk en Italië zijn eveneens terughoudend. Tot de voorstanders van snelle invoering van Euro 6 behoren o.a. Nederland, Oostenrijk en de Scandinavische landen. Ook sleutelspelers als Duitsland en het VK zijn onder voorwaarden bereid mee te gaan met versnelde (d.w.z. eerder dan 2015) invoering van Euro 6 normen.

### **Vrachtwagens en bussen**

Om kansrijke nieuwe op handen zijnde technologie te beproeven en sneller in de Nederlandse markt te introduceren wordt een innovatieprogramma ontwikkeld. Een voorbeeld daarvan is het initiatief van de Duitse Vrachtwagenfabrikant M.A.N die samen Shell en het Nederlandse busbedrijf Connexion samen met nog andere internationale partners in de Rotterdams Rijnmond een grootschalige proef met 20 bussen op waterstof wil doen, waarbij ook waterstof tankinfrastructuur wordt ontwikkeld. Dit initiatief sluit goed aan op initiatieven die in Duitsland op dit terrein worden ontwikkeld in het Duitse Nationale Waterstof en Brandstofcel innovatieprogramma. Voor de ontwikkeling van de busmarkt is van belang dat met nieuwe Europese standaardnormering wordt gewerkt.

### **Zeevaart**

Nederland en de VS hebben samen een voorstel ingediend bij de IMO om te komen tot een verdere aanscherping van de luchtkwaliteitseisen voor motoren en brandstof. Nederland heeft een relatief moderne vloot en Nederlandse reders ondersteunen het streven om in de IMO mondiale afspraken te maken over luchtkwaliteitseisen. Zij willen echt vooruitgang boeken omdat anders een lappendeken van lokale voorschriften dreigt te ontstaan.

### **Binnenvaart**

Bij de internationale binnenvaartorganisaties bestaat inmiddels veel draagvlak voor aanscherping van de milieunormen voor motoren en brandstoffen. Nederland heeft in EU-verband, bij de Rijnsoeverstaten en bij de Donau-landen opgeroepen de milieuprestatie van de binnenvaart te verbeteren. Deze oproep is positief ontvangen, maar de meeste landen nemen een afwachtende houding in. Het wachten is op Nederland om concrete acties te ondernemen. VenW zal hieraan vanaf oktober 2006 invulling gaan geven.

---

## **Uitgangssituatie/stand van zaken mbt procedure**

### **Bronbeleid personenauto's, lichte bestelbusjes**

Voor personenauto's en lichte bestelbusjes zet VenW zich, samen met andere departementen, in voor een voldoende ambitieuze en zo spoedige mogelijke invoering van een Euro 5/6 emissienorm. Euro 5 dient volgens NL uiterlijk 1.1.2009 in te gaan en stelt voor dieselauto's de facto roetfilters verplicht. Om de industrie een voldoende lange termijn perspectief te geven, én vanwege de dringende noodzaak snel tot terugdringing van NOx emissies te komen, bepleit NL opname van een Euro 6 voorstel in de Euro 5 verordening. Euro 6 zou volgens NL 3 jaar na Euro 5 in werking kunnen treden, en moet de NOx emissies van dieselauto's tot een duurzaam niveau terug brengen. In de EU zijn

---

onderhandelingen gaande over de Euro 5 en 6 norm op basis van een Commissievoorstel van 21 december 2005. Tijdens de Milieuraad van 23 oktober 2006 wordt onder Fins voorzitterschap een politiek akkoord in eerste lezing met het EP voorzien over deze verordening.

#### **Bronbeleid vrachtwagens en bussen**

VenW is er voorstander van om zo snel mogelijk Euro 5-technologie te stimuleren. De Euro 5 normering is vastgesteld en gaat uiterlijk in 2008 in. NL zal in de EU pleiten voor een forse aanscherping van de normen voor NOx en fijn stof van vrachtauto's inzake Euro 6. Dan denkt NL aan een vermindering met 80 procent t. o. v. de Euro 5 norm. De beoogde norm voor fijn stof ligt 75 procent lager dan Euro 5 en vereist toepassing van een roetfilter. De inzet van NL is dat het Euro 6 regime in 2011/2012 van kracht wordt voor nieuwe typen vrachtauto's en bussen en in 2012/2013 voor alle typen.

#### **Bronbeleid zeevaart**

Internationaal zijn afspraken gemaakt die de komende jaren hun vruchten zullen afwerpen. In de internationale zeevaart organisatie IMO en in de EU zijn, mede door inzet van V&W, afspraken gemaakt waardoor alle schepen die varen op de Noordzee vanaf 2007 verplicht zijn met laagzwavelige brandstof te varen. Met ingang van 2010 worden schepen die in Europese havens aan de kade liggen verplicht tot het stoken van nog laagzwaveliger brandstof. Door deze brandstofeisen zal de uitstoot van zwavel en fijn stof verminderen.

Naar aanleiding van het bezoek van de Minister aan de VS in 2005 heeft Nederland samen met de VS een voorstel ingediend bij de IMO om te komen tot een verdere aanscherping van de luchtkwaliteiteisen voor motoren en brandstof. In de IMO is afgesproken voorstellen op dit gebied verder uit te werken. Nederland zet zich hiervoor actief in, neemt deel in Europees vooroverleg, en zit in een IMO werkgroep om voorstellen uit te werken. In 2008 zal de IMO hierover een beslissing nemen.

#### **Bronbeleid binnenvaart**

Voor de binnenvaart wordt primair in EU-verband gewerkt aan emissiereductie. Van belang is hierbij de samenwerking tussen de EU en de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR). In 2007 worden aangescherpte emissienormen van kracht. Nederland pleit er voor dat de EU-normen voor binnenvaartmotoren in 2012 worden aangescherpt tot een norm die vergelijkbaar is met Euro 5 voor vrachtauto's en in 2016 tot een norm die vergelijkbaar is met Euro 6 voor vrachtauto's. Ter verbetering van de brandstofkwaliteit van gasolie pleit Nederland er voor dat de EU-normen voor het zwavelgehalte in de brandstof vóór 2010 aangescherpt worden tot de huidige norm voor wegverkeer (50 ppm) en voor 2016 tot 10 ppm.

#### **Bronbeleid luchtvaart**

Inzake de aanscherping van internationale normen voor de luchtvaart zet het kabinet primair in op nadere afspraken over emissiereductie in VN-verband via ICAO. In internationaal verband wordt gewerkt aan lange termijn doelstellingen voor schone technieken en daarmee samenhangende emissie-eisen voor NOx. Nederland pleit in ICAO voor aanscherping van de NOx-eisen voor vliegtuigen.

---

## Actieprogramma 2007

### **Personenauto's, lichte bestelbusjes**

Voor personenauto's en lichte bestelbusjes zet Nederland zich in voor een voldoende ambitieuze en zo spoedige mogelijke invoering van een Euro 5 en 6 norm m.h.o.o. een politiek akkoord in eerste lezing met het EP tijdens de Milieuraad van 23 oktober 2006.

Inzet op komende EU-richtlijn (verwacht in 2007) als opvolger van de ACEA convenant.

### **Vrachtwagens en bussen**

NL zal in de EU pleiten voor een forse aanscherping van de normen voor NOx en fijn stof van vrachtauto's inzake Euro 6. De inzet van NL is dat het Euro 6 regime in 2011/2012 van kracht wordt voor nieuwe typen vrachtauto's en bussen en in 2012/2013 voor alle typen.

Om kansrijke nieuwe op handen zijnde technologie te beproeven en sneller in de Nederlands markt te introduceren wordt een innovatieprogramma ontwikkeld, bijvoorbeeld op het gebied van waterstof tankinfrastructuur voor met name bussen (i.s.m. Duitsland en private partners).

### **Zeevaart**

Nederland zet zich actief in voor de uitwerking van voorstellen in IMO ter verdere aanscherping van de luchtkwaliteiteisen voor motoren en brandstof. In 2008 zal de IMO hierover een beslissing nemen.

### **Binnenvaart**

Inzake de verdergaande normering voor binnenvaartmotoren en de verbetering van de brandstofkwaliteit in de binnenvaart is lobby naar EC en buurlanden is gestart en wordt de mogelijkheid en het nut van internationaal onderzoek samen met Duitsland, Tsjechië en Oostenrijk wordt onderzocht. Nederland zet in op scherpere EU-normen voor binnenvaartmotoren na 2007 en scherpere EU-normen voor verbetering van de brandstofkwaliteit na 2008.

### **Luchtvaart**

De volgende maatregelen/activiteiten lopen in ICAO:

In 2004 zijn mondiaal de normen voor de NO<sub>x</sub> uitstoot van nieuw te bouwen vliegtuigmotoren met 16% aangescherpt. Deze normen worden in 2008 met nog eens 12% aangescherpt.

Overleg om de kwaliteit van brandstoffen te verbeteren.

Ontwikkeling van een nieuwe Guidance luchtkwaliteit.

---

## Benodigde/in te zetten middelen

Inzet van VenW wordt betaald uit bestaande budgetten van DGP, DGTL en DIZ

Inzake de verdergaande normering voor binnenvaartmotoren wordt de mogelijkheid en het nut van internationaal onderzoek samen met Duitsland, Tsjechië en Oostenrijk onderzocht.

---

VenW doet, i.s.m. het MNP en het Havenbedrijf Rotterdam, onderzoek naar de uitstoot van zeeschepen en de bijdrage daarvan aan de lokale luchtkwaliteit, inclusief het effect van beleidsmaatregelen. Afronding van dit onderzoek is verwacht in 2007

Het Havenbedrijf Rotterdam en VenW onderzoeken samen de mogelijke maatregelen die buiten IMO kader kunnen worden genomen ter verbetering van de luchtkwaliteit, zoals de mogelijkheid om aan het bestaande Green Award-systeem (een vrijwillig kwaliteitslabel in ruil voor een preferentiële behandeling in havens) voor tankschepen eisen toe te voegen op het gebied van schone motoren en schone brandstof (afronding in 2007).

Om het innoverend vermogen van de zeescheepvaart sector te vergroten heeft V&W, in het kader van de Nota Mobiliteit, eenmalig een bedrag van €10 miljoen uitgetrokken voor een innovatie-impuls. TU Delft bereidt een onderzoeksvoorstel voor (in samenwerking met een grote Nederlandse reder, een dieselmotoren-fabrikant en een oliemaatschappij) naar de mogelijkheden om de emissies van zeeschepen te verminderen.

In ICAO wordt onderzoek verricht naar de uitstoot van fijn stof door het luchtverkeer (afronding in ??)

<b>Dienst en dossierhouder(s)</b>
-----------------------------------

VenW

Paul van Gorp/DGP (euro 5 en 6 personenauto's)/ Joost Weekers (HDJZ)  
Alexander Hablé (transitie duurzame mobiliteit)/ Yvonne Gerner (HDJZ)  
Henk Wardenaar (ACEA convenant)/ Joost Weekers (HDJZ)  
Dick Brus/DGTL (zeevaart)/ Marike Geerdink (HDJZ)  
Chris Kampfraath/DGTL (Euro 6 vrachtwagens)/ Joost Weekers (HDJZ)  
Hans Kraaij/DGTL (binnenvaart)/ Jos Bos (HDJZ)  
Hans Pulles/DGTL (luchtvaart)/ Machteld Cambridge (HDJZ)  
Ivo de Zwaan/DIZ

VROM:

Rob Cuelenaere  
Wieger Dijkstra (luchtvaart)  
Henk Baarbe (zeevaart)

---

## II.2.B Klimaat & Water & Transport

### Dossier

Naast het zoveel mogelijk voorkomen van klimaatverandering via emissie reductieafspraken (mitigatie) komt het omgaan met de gevolgen van klimaatverandering (adaptatie) steeds hoger op de internationale agenda te staan, zowel in mondiaal als Europees verband. Het gaat erom Nederland klimaatbestendig te maken.

### Status

Topprioriteit

Op internationaal gebied sluit deze prioritering goed aan bij de huidige actualiteit naar aanleiding van de tour van Al Gore en de presentatie van het rapport van Stern (UK). Op nationaal gebied sluit dit aan bij de urgentie die de Tweede Kamer (motie Lemstra) en kabinet (programma ARK) aan dit onderwerp hebben gegeven.

### Vermelding in Europese/internationale en regerings- of VenW-beleidsdocumenten

Notitie "Vaste waarden, nieuwe vormen: Milieubeleid 2002-2006"  
Beleidsverkennende notitie Toekomstig internationaal klimaatbeleid (MR 28-10-05)  
WB21, NBW  
Beleidslijn Ruimte voor de Rivier  
WRR rapport, "Klimaatstrategie – tussen ambitie en realisme" (2006)  
Strategie Adaptatie Ruimte en Klimaat  
Welvaart en Leefomgeving (rapport van de gezamenlijke planbureau's)  
IBO Internationaal klimaatbeleid  
NMP4 en Toekomst Agenda Milieu  
Brief minister van Vrom m.b.t motie Lemstra (EK, XXI-G)  
Klimaat-scenario's KNMI  
UNFCCC/ IPCC rapport werkgroep 2 (climate change impacts, adaptation and vulnerability.)

Beleidsagenda VenW 2007  
NMP4 en Toekomst Agenda Milieu  
Kabinetsnota verkeersemissies (juli 2004)  
Nota Mobiliteit (september 2004)  
Beleidsverkennende notitie Toekomstig internationaal klimaatbeleid (2005)  
In het voorstel voor een EU kaderrichtlijn marine strategie  
In de KRW (Kader Richtlijn Water) wordt volgens mij niet expliciet aandacht besteed aan klimaatverandering, maar het is wel relevant.  
boekje "effecten van klimaatverandering in Nederland" MNP, 2005  
BSIK Programma's "Klimaat voor Ruimte" en "Leven met Water"  
HOT4 ("Wat is gevaarlijke klimaatverandering?"; m.a.w. is de EU en NL-doelstelling van max. +2 C t.o.v. pre-industrieel niveau goed?)  
CIRCLE, ESPACE en andere Europese programma's/projecten)



---

## Doel VenW/Nederlands belang

### Water

Klimaatverandering en de gevolgen daarvan zijn uitgangspunt voor nationaal waterbeleid en andere programma's (WB21, Ruimte voor de Rivier, WV21 etc.). Klimaatbeleid zal moeten bestaan uit een mix van aanpassingen aan veranderingen en emissiereductie (mitigatie). Nederland past zich aan en zal zich moeten blijven aanpassen. Dat geldt te meer omdat mondiale coördinatie m.b.t. mitigatie moeilijk blijkt vanwege uiteenlopende opstellingen van de betrokken spelers. Voor VenW relevante aandachtsvelden zijn in dit verband: kustgebieden (zeespiegelstijging), waterkwaliteit (natuur, toerisme, volksgezondheid, koelwater), natuur, biodiversiteit, zeeleven, veiligheid (tegen overstromen van uit zee en rivieren), droogteproblematiek in de zomer (landbouw, natuur) en wateroverlast door toenemende neerslag in de winter. Dit alles heeft weer zijn weerslag op de wijze waarop ruimte aan en leven met water gestalte kan worden gegeven.

### Lucht- en zeescheepvaart

De lucht- en zeescheepvaart zijn belangrijke sectoren voor de Nederlandse economie. De mogelijke emissiebepurende maatregelen die binnen de internationale gremia (ICAO, IMO, het UNFCCC- klimaatverdrag en het Kyoto-protocol en de EU) worden besproken, dienen dan ook gedegen te worden bestudeerd en onderbouwd. Voorkomen moet worden dat de concurrentiepositie van de Nederlandse lucht- en zeescheepvaart als gevolg van emissie maatregelen verslechtert (d.w.z. behoud van het level playing field). Daarnaast dienen afspraken over reductiedoelstellingen te allen tijde te worden gecombineerd met internationale maatregelen waarmee de doelstellingen kunnen worden behaald.

De broeikasgasemissies van de internationale lucht- en zeescheepvaart vallen momenteel buiten de nationale reductiedoelstellingen van het Kyoto-protocol. Overeengekomen is dat emissies van de internationale lucht- en zeescheepvaart zullen worden gereduceerd via ICAO en IMO. De EU heeft inmiddels een voorstel gedaan (20 december 2006) om broeikasgasemissies van de luchtvaart in het EU-systeem voor emissiehandel op te nemen en zal in 2007 onderwerp van gesprek zijn.

### ACEA convenant en mogelijke EU richtlijn

Inzet van de onderhandelingen binnen Europa is om een richtlijn op te stellen ter vervanging van het ACEA-convenant.

Tenslotte heeft de regering het **Internationaal Beleids Onderzoek (IBO)** dit jaar als thema klimaat meegegeven.

---

## Belangen andere landen en organisaties

### Nationaal

Nationaal groeit de aandacht voor adaptatie snel, mede naar aanleiding van de motie Lemstra bij het debat over de ruimtelijk-economische ontwikkeling van Nederland in maart 2005 in de Eerste Kamer. Het Kabinet heeft in november 2005 per brief aan de EK toegezegd dat zij een adaptatieprogramma Ruimte en Klimaat (ARK) zullen gaan opstellen[ML1].

Nationaal gezien is VROM trekker, wel gaat het merendeel van adaptatie over water. Betrokken zijn ook VenW, LNV, EZ, provincies, gemeente, waterschappen,

---

maatschappelijke organisaties en private partijen.

#### *Europa*

Het huidige EU klimaatbeleid richt zich vooral op mitigatie, namelijk op Vervoer, Kyoto/emissiehandel, industrie en energie. Desondanks staat in de EU adaptatie ook op de agenda. Het Finse en Duitse Voorzitterschap hebben aangegeven dat Klimaatverandering mede in relatie tot water een hoge prioriteit zal hebben. De Commissie zal in voorjaar 2007 een "green paper on adaptation" uitbrengen. In dit paper zal een analyse worden gegeven van de noodzaak en mogelijkheid van actie van de EU op het gebied van adaptatie binnen de eigen regio. Tevens is het meenemen van de gevolgen van klimaatverandering een verplicht element in de Hoogwaterrichtlijn die naar verwachting in 2007 van kracht zal worden. Het betreft niet zozeer een adaptatie strategie "an sich" maar bij het opstellen van de verplichte overstromingsrisicobeheerplannen dienen de gevolgen van klimaatverandering meegewogen te worden.

De discussie over broeikasgasemissies van de internationale lucht- en zeescheepvaart in de ICAO en IMO loopt al een tijd, maar de voortgang is traag. Binnen de UNFCCC zal dit onderwerp ook aan de orde komen in het kader van een mogelijke tweede budgetperiode vanaf 2012. Binnen de EU is vanaf medio 2006 gestart met een discussie op expert-niveau over een gemeenschappelijk standpunt.

Conform de EU Milieuraadsconclusies (december 2005) heeft de Commissie in 2006 aan een wetgevend voorstel om de broeikasgasemissies van de internationale luchtvaart op te nemen in het Europees systeem voor emissiehandel. Dit voorstel is op 20 december 2006 gepresenteerd.

#### *Mondiaal: Post 2012 regime*

In mondiaal kader speelt de UNFCCC, ook voor de periode na 2012, een belangrijke rol. Binnen UNFCCC is er aandacht voor kennisoverdracht en kennisuitwisseling over de manier waarop landen omgaan met de gevolgen van klimaatverandering, zoals overstromingen en droogte.

De discussie over een post 2012 klimaatregime is eind 2005 zeer voorzichtig gestart tijdens COP11 en zal worden voortgezet op COP 12 (november 2006). Tijdens COP11 is besloten dat na 2012 verdere actie wordt overwogen onder het UNFCCC-klimaatverdrag. De VS en Australië volgen met name het technologiespoor. De ontwikkelingslanden hameren op technologieoverdracht, technische assistentie en financiële ondersteuning. T.a.v. toekomstige inspanningen houden zij de boot af. Een aantal ontwikkelde landen, waaronder de EU onderstrepen dat de groep landen die zich voor het klimaat moet gaan inspannen breder moet worden. De EU zal naar verwachting in oktober 2006 met een strategisch document komen over toekomstig klimaatbeleid.

Ter voorbereiding van een Nederlandse positie en om vast te stellen hoe Nederland kan bijdragen aan een internationale aanpak van het klimaatprobleem heeft de Ministerraad eind 2005 besloten tot de instelling van een Interdepartementaal Beleidsonderzoek (IBO) toekomstig internationaal klimaatbeleid. De probleemstelling bestaat ten eerste uit de verschillende vormen van samenwerking in post 2012 klimaatbeleid, de effectiviteit en de economische gevolgen daarvan. Ten tweede gaat het er om hoe verbreding van het klimaatbeleid naar technologiebeleid en financieringsbeleid gericht op ontwikkelingslanden een bijdrage kan leveren aan de internationale aanpak van het klimaatprobleem. Beide delen van het onderzoek

---

worden gelijktijdig uitgevoerd vanaf begin 2006. Deelnemende departementen zijn VROM, EZ, VenW o.l.v. DGW, LNV, BuZa, AZ, FIN. Ook het CPB en MNP nemen hieraan deel en 2 externe deskundigen.

Adaptatie is een belangrijk thema voor de ontwikkelingslanden (G-77). Deze leggen daarbij de nadruk op inhoudelijke en financiële steun voor capaciteitsopbouw van ontwikkelde landen aan ontwikkelingslanden om te kunnen omgaan met de gevolgen van klimaatverandering, zoals droogte en overstromingen. Tussen ontwikkelde landen wordt recent ook steeds meer gewerkt aan kennisuitwisseling over adaptatie.

## **Uitgangssituatie/stand van zaken mbt procedure**

### **Mitigatie**

De Wetenschappelijk Raad voor Regeringsbeleid heeft vastgesteld dat een effectief klimaatbeleid *alleen mondiaal kan zijn*. Europees en Nederlands klimaatbeleid zijn alleen rationeel te verklaren als ze zijn ingebed in een mondiale benadering. Vastgesteld kan worden dat Mondiale coördinatie dus essentieel is, maar ontoereikend. De vraag is wat er nodig is om het toereikend te maken en wat de (beperkte) rol van V&W hierin kan zijn.

De discussie over een post 2012 klimaatregime is eind 2005 zeer voorzichtig gestart tijdens COP11 en zal in de vorm van een dialoog worden voortgezet op COP 12 (november 2006). Tijdens COP11 is unaniem besloten dat na 2012 verdere actie wordt overwogen onder het UNFCCC-klimaatverdrag. Gezien de grote belangentegenstellingen, onder andere tussen de ontwikkelde landen en ontwikkelingslanden, zal de voortgang op mondiaal niveau naar verwachting traag zijn.

Nationaal en internationaal is de druk om te komen tot emissiebekrepende maatregelen voor de internationale lucht- en zeescheepvaart hoog. Echter, er zijn grote belangentegenstellingen waardoor de voortgang op mondiaal niveau over dit onderwerp traag is. De haalbaarheid van een wetgevend voorstel om de broeikasgasemissies van de internationale luchtvaart op te nemen in het Europees systeem voor emissiehandel is afhankelijk van de wijze waarop dit voorstel vorm zal krijgen (alleen intra-EU verkeer of alle vertrekkende vluchten van EU luchthavens) en de juridische en politieke gevolgen daarvan. Dit voorstel zal naar verwachting eind 2006/begin 2007 gereed zijn. Weerstand bij de VS ligt op de loer. Er ligt op dit moment (nog) geen voorstel om de internationale zeevaart op te nemen in een Europees systeem voor emissiehandel. De kans is echter groot dat, als de luchtvaart een maal binnen het systeem is gebracht, er ook stemmen op zullen gaan om de zeevaart er onder te brengen. VenW is er voorstander van hiernaar onderzoek te doen.

Het ACEA-convenant dat de EU met de automobieliindustrie heeft afgesloten (en met de Japanse en Koreaanse auto-industrie: JAMA en KAMA) dreigt niet te worden gehaald. De huidige waarde van circa 160 gr CO<sub>2</sub>/km nadert nog niet na te streven waarde van 140 gr CO<sub>2</sub>/km voor het gemiddelde van de vloot in 2009. De wenselijke verscherping van de waarde naar 120 gr CO<sub>2</sub>/km is daarmee onder de horizon verdwenen. Een oplossing kan zijn om het convenant te vervangen door een Europese richtlijn, waarin zowel de normen van 140 als 120 gr CO<sub>2</sub>/km zijn opgenomen.

---

### *Adaptatie*

De Commissie zal naar verwachting 1 december 2006 een "green paper on adaptation" uitbrengen.

De Ministerraad heeft maart 2006 besloten over het Plan van Aanpak voor het Adaptatieprogramma Ruimte en Klimaat. Opstellen van het programma is voorzien in de periode februari 2006 – medio 2007. Met goede inzet vanuit V&W (DGW trekt, afstemming met DGTL, DGP, DIZ) en onder leiding van VROM is de kans dat het Adaptatieprogramma Ruimte en Klimaat conform tijdsplanning opgesteld wordt redelijk groot.

## **Actieprogramma 2007**

Bijdragen aan Nederlandse reactie op EU "green paper on adaptation" (DGW) eind 2006;

Leveren van input voor Berlijn-conferentie over water en klimaat (Februari 2007), DGW levert input aan de Steering Group voor de Conferentie. (Joost Buntsma)

Verzorgen V&W-inbreng in Adaptatieprogramma Ruimte en Klimaat (ARK).

DGW stemt af met DGTL, DGP en DIZ over de bijdrage van V&W aan het ARK (DGW, DGTL, DGP, DIZ).

Voeren van overleg met stakeholders (lucht/zeescheepvaartsector, energiesector en milieubelangenorganisaties) over de Nederlandse internationale inzet inzake de opname van broeikasgasemissies van de internationale lucht- en zeescheepvaart in een post 2012 klimaatregime (DGTL);

Bijdragen aan IMO (deelname aan 'correspondence group') en ICAO bijeenkomsten in 2007 (DGTL);

Bijdragen aan EU-bunkers-expertgroep ter voorbereiding van EU-positie voor SBSTA 26 en 27 in 2007 (DGTL, VROM);

Waar relevant deelnemen aan internationale bijeenkomsten in 2007 (VN SBSTA, CoP COP-MOP, IMO, ICAO, EU bunkers expert group (DIZ, DGTL, VROM);

BSIK programma Klimaat voor Ruimte. Doel: Nederlandse overheid, bedrijfsleven en wetenschap uitrusten met hoogwaardige en bruikbare kennisinfrastructuur.

Deelname aan en voorbereiding van Taakopdracht IBO Toekomstig internationaal klimaatbeleid (VenW/DGW i.s.m. betrokken diensten, VROM, BZ, FIN, EZ, LNV, AZ, CPB, MNP) m.h.o.o. afronding medio 2006;

Opstellen van adviesaanvraag aan de VenW- en de VROM-raad om klimaat in relatie tot verkeer en vervoer te agenderen, opstellen van beleidskader en innovatieprogramma Energie en klimaat (DGP, DGTL, VROM, DAB, DIZ); de adviesaanvraag is in bewerking bij DGTL en DGP.

Dit betreft twee verschillende zaken:

1. adviesaanvraag van de DG's Transport en Luchtvaart en Personenvervoer aan de VenW, VROM en EZ-raden over hoe om te gaan met CO2-beleid
2. BEK/IPEK betreft een beleidskader Energie en Klimaat en het innovatieprogramma energie en klimaat. Dit wordt getrokken door DGP (Henk Wardenaar) en 50/50 door DGTL en DGP gefinancierd.

Inzet op komende EU-richtlijn (verwacht in 2007) als opvolger van de ACEA convenant (DGP);

---

Aansluitend op beleidskader Energie en klimaat start in 2007 van een onderzoek hoe de sector verkeer en vervoer kan worden meegenomen in de post 2012 discussie, inclusief mogelijke reductiedoelstellingen (DGP, DGTL).

### **Benodigde/in te zetten middelen**

Water: Klimaat is ondergebracht bij het Programma Water en Gebruik van DGW. Tevens wordt capaciteit geleverd door de Programma's Gebruiksfuncties (relatie met Kust en Zeebeleid) en Veiligheid (Hoogwaterbescherming)

Gebruik gemaakt wordt van:

- onderzoeken uitgevoerd door het KNMI
- het BSIK programma Klimaat voor ruimte. en evt. Leven met Water

Acties wordt ondernomen uit bestaande middelen van de betrokken diensten en DIZ. De WAB-studie (DGTL) is gefinancierd uit VROM-middelen.

### **Dienst en dossierhouder(s)**

#### V&W

Renske Peters (DGW/verantwoordelijk directeur)  
Joost Buntsma (DGW/programmameider Water en Ruimte)  
Senta Modder (DGW/dossierhouder/Klimaat en ARK)  
Hermien Busschbach (DGW/Programma Gebruiksfuncties/adaptatie)  
Richard Braakenburg (DAB)  
Eric Spaans (DIZ)  
Jaap Kolpa (DGTL/CO2 emissies zeescheepvaart)/ Marike Geerdink (HDJZ)  
Hans Pulles (DGTL/CO2 emissies luchtvaart)/ Machteld Cambridge (HDJZ)  
Michael Jurriaans (DGTL/energie en klimaat)  
Simone Kuiper (DGTL/aspect internationaal)  
Henk Wardenaar (DGP/energie en klimaat)  
Arie Kattenberg (KNMI/klimaatonderzoek, scenario's, IPCC)

#### Andere betrokken departementen:

Bert Borst (VROM/bunkers)  
Arthur Roborgh (VROM/post 2012 EGFA)  
Henriëtte Bersee (VROM/internationale klimaatonderhandelaar)  
Hans de Waal (VROM/ emissiehandel)  
Wieger Dijkstra (VROM/luchtvaart en klimaat)  
Sandra Louiszoon (BZ/CIM klimaat)  
Maurits Henkemans (EZ/marktmechanismen)  
Paul Koutstaal (FIN)

---

## II.2.C Groenboek Stedelijk Verkeer en Vervoer (Green Paper on urban transport)

### Dossier

Een gegeven is dat vrijwel alle Europese stedelijke regio's met congestie en luchtkwaliteitsproblemen kampen, in meerdere of mindere mate. Bezien moet worden hoe ondersteunend EU-beleid hiervoor haalbare en efficiënte oplossingen kan bieden, die meer positieve gevolgen te weeg brengen dan tot nu toe. Het Groenboek Stedelijk Verkeer en Vervoer van de Europese Commissie heeft de intentie om te identificeren welke meerwaarde Europa kan hebben voor acties op de lokale niveaus betreffende personenmobiliteit van en naar Europese steden. In het Groenboek zullen de mogelijkheden worden geïnventariseerd om deze problematiek aan te pakken, en de negatieve effecten van mobiliteit in de Europese steden terug te dringen, rekening houdend met het subsidiariteitsbeginsel (hetgeen V&W ook belangrijk vindt).

De Europese Commissie wil daartoe een publieke raadpleging van alle betrokken actoren en studies over het toekomstige vervoersbeleid in de steden; en stedelijke gebieden identificeren die zich goed lenen voor toepassing, waarbij een Europese aanpak meerwaarde biedt voor de oplossing van congestie- en milieuproblemen in en rond de steden, op basis van subsidiariteit en primaire verantwoordelijkheid van de steden.

De EU kan een rol spelen als katalysator om regionale beleidsmakers ertoe aan te zetten werk te maken van innoverende maatregelen tegen congestie, vervuiling en ongevallen. In het kader van deze discussie moet duidelijk worden bepaald welk beleidsniveau verantwoordelijk is voor die nieuwe maatregelen.

De Commissie wil in het bijzonder de in de evaluatie van het Witboek omschreven richtsnoeren aanscherpen, teneinde meer en andere instrumenten in te kunnen zetten dan tot nu toe om zodoende meer positieve resultaten te boeken. Deze richtsnoeren omvatten acties om het concurrentievermogen van de Europese spoorwegen te verbeteren via liberalisering, technologische innovaties en een betere monitoring van de markt met nieuwe indicatoren. De Commissie is sterk voorstander om zo meer voor de gezondheid van burgers te kunnen doen en tevens de CO<sub>2</sub>-emissies geconcentreerd aan te kunnen pakken.

### Status

Topprioriteit

Het Groenboek Stedelijk Verkeer en Vervoer is verbonden met het Witboek Transport 'Keep Europe Moving – Sustainable Mobility for our continent'. Het Groenboek is een essentieel uitvloeisel van dit Witboek Transport. Het betreft een Europese/landsbrede aangelegenheid met hoge beleidsprioriteit (BNCV-fiche).

### Vermelding in Europese/internationale en regerings- of VenW-beleidsdocumenten

Het Groenboek Verkeer en Vervoer is door de Minister van Verkeer en Waterstaat vermeld in haar brief aan de Tweede Kamer over het Witboek Transport en op 11

---

oktober in het AO over de EU- Transportraad. Het Groenboek sluit aan bij het Nederlandse beleid in de NoMo met als speerpunten 'beleid van deur tot deur', aanpak van congestie en verkeersveiligheid en de nieuwe sturingsfilosofie 'decentraal wat kan, centraal wat moet', en het overgrote deel van deze problematiek speelt in stedelijk gebied.

### **Doel VenW/Nederlands belang**

Nederland is bij uitstek geschikt als proeftuin voor innovatieve maatregelen van de EC gezien de bevolkingsdichtheid en de verstedelijkingsgraad. En er zullen wellicht meerdere gebieden aangewezen kunnen worden door de EC die voor nieuwe maatregelen in aanmerking komen. Gezien de geringe omvang van het Nederlandse grondgebied vergeleken met andere Europese regio's (bijvoorbeeld de Länder in Duitsland) is het denkbaar dat sommige nieuwe maatregelen opgeschaald worden tot het nationale niveau van Nederland.

Doel is om de negatieve effecten van mobiliteit op het stuk van energieverbruik en milieuverontreiniging in beeld te krijgen, en maatregelen op te stellen om deze terug te dringen. Daarmee kan het bijdragen aan innovatie en het oplossen van de luchtkwaliteitsproblematiek (door een selectieve en eerdere toepassing van aangescherpt bronbeleid) in Nederland.. Het Groenboek biedt de mogelijkheid om gedifferentieerd bronbeleid in gang te zetten, en een begin van Europees beleid te ontwikkelen, waarmee voor elke lidstaat ruimte wordt gecreëerd voor eigen beleid op lokaal en regionaal niveau. Nederland kijkt dan ook uit naar het aangekondigde Groenboek over stedelijk vervoer, en zal zo goed als mogelijk is zorgdragen voor een gecoördineerd antwoord op de komende consultatie van de Europese Commissie (het is niet bekend of de EC alle betrokkenen rechtstreeks benaderd).

Met het Witboek Transport als basis kan het Groenboek nieuwe beleidsopties in beeld brengen voor duurzame mobiliteit. Nederland zal zich inzetten om daarmee de doelen van de NoMo te realiseren.

### **Belangen andere landen en organisaties**

Europese koepelorganisaties, zoals CIVITAS, POLIS en EURO CITIES, zijn in het algemeen positief over het voorgenomen Groenboek. Onder de lidstaten zijn duidelijke voorstanders (Portugal, Spanje, Tjechië, Polen, Italië, Ierland) en zijn de reserves bij andere landen (zoals Duitsland en de UK) – mits het uitgangspunt van subsidiariteit gehandhaafd blijft – inmiddels verdwenen. . Duitsland en Nederland willen net als de EU dat de steden verantwoordelijk blijven. In Nederland zijn de stedelijke gebieden en de vervoersautoriteiten de belangrijkste betrokkenen bij de nieuwe maatregelen.

### **Uitgangssituatie/stand van zaken mbt procedure**

#### **Op moment van schrijven fiche**

V&W is de trekker van dit dossier. NL blijft alert op de toepassing van het subsidiariteitsbeginsel, en zal onderzoek welke verkenningen en inventarisaties nodig zijn voor de totstandkoming van het Groenboek. Er zijn vele actoren bij betrokken, en er zijn al vele studies over het toekomstige verkeers- en vervoersbeleid in de steden. Er zullen gebieden moeten worden geïdentificeerd die zich goed lenen voor

---

een analyse van wanneer en waar een Europese aanpak een meerwaarde zou hebben.

Resultaat 2006: voorbereiding van het proces; overleg met een aantal landen (Spanje, Tjechië, Frankrijk); oprichting Klankbordgroep waaraan o.a. de Nederlandse bestuurlijke koepels deelnemen, voorbereiding van onderzoek over bestaande verkenningen en inventarisaties

nieuwe beleidsopties

in hoeverre de subsidiariteit een beperking is

wat tot de primaire verantwoordelijkheid van de steden behoort.

### **Actieprogramma 2007**

#### **Actie (bilateraal/multilateraal)**

Met de resultaten deelnemen in overleg in Europese werkgroep, daarvoor voorbereiden NL-standpunt; raadplegen relevante instellingen en organisaties in Klankbordgroep, entameren discussies.

#### **(Tussen)resultaten**

Concept-nota NL standpunt voor Groenboek medio 2007, met bepaling van wijze van inzet en mate van beïnvloeding door NL

#### **Datum of termijn waarop gerealiseerd**

In herfst 2007 zal de Europese Commissie het Groenboek publiceren om de discussie nog verder op gang te brengen over het beleid inzake stedelijke mobiliteit.

### **Benodigde/in te zetten middelen**

**Capaciteit personeel/financieel:** minimaal 0,5 à 1,0 fte.

**Onderzoek en gebruik EU-fondsen:** minimaal € 30.000,- en eventueel een gezamenlijke studie met andere landen en EU.

### **Dienst en dossierhouder(s)**

**Verantwoordelijk medewerker + directeur:** Irene Hogen Esch + Pex Langenberg

**Andere betrokken diensten (ook interdepartementaal):** VROM, IPO, SkVV, VNG, Unie van Waterschappen

**Betrokken DIZ-medwerker:** Ad van Ommen

**HDJZ:** Marcel Waasdorp en Yvonne Gerner



---

## II.3 Trans-Europese Netwerken

### Dossier

Maximale EU-financiering onder de TENs bereiken voor Nederlandse en voor Nederland van belang zijnde projecten.

### Status

Topprioriteit

### Vermelding in Europese/internationale en regerings- of VenW-beleidsdocumenten

Witboek Europees Vervoerbeleid (2001)  
Mid-term review Witboek Europees Vervoerbeleid (2001) 'Keep Europe Moving'  
Nota mobiliteit

### Doel VenW/Nederlands belang

Doel van deze prioriteit is het 'binnenhalen' van maximale subsidie uit het EU TEN-budget voor Nederlandse en voor Nederland van belang zijnde projecten in de nieuwe budget periode 2007-2013.

VenW is trekker van dit dossier. Afgezien van het Ministerie van Financiën, dat in de ECOFIN raads werkgroep de onderhandelingen over de TEN Financiële verordening voert, zijn er geen andere departementen direct betrokken.

In het TEN programma 2007-2013 zal voornamelijk ruimte zijn voor prioritaire projecten zoals benoemd in de TEN richtsnoeren en voor veiligheids- en verkeersmanagementsystemen. Voor Nederland betekent dit dat de spoeling vrij dun is met – naast de eventuele IJzeren Rijn - slechts één groot infrastructuurproject (de Maasroute) en twee (relatief) kleinere (HSL station Rotterdam CS en Amsterdam Zuidas) binnen de prioriteiten .

VenW zal zich derhalve inzetten voor een zo hoog mogelijke EU-financiering voor de Maasroute, de HSL stations, en de verschillende implementatieprojecten voor veiligheids- en verkeersmanagementsystemen (ERTMS (spoor), RIS (binnenvaart), ATM (luchtvaart) en ITS (wegvervoer). Tevens zullen inspanningen zich richten op de ontwikkeling van Motorways of the Sea projecten en de EU subsidiëring daarvan. Daarnaast zal VenW blijven vragen om subsidie voor kleinere – niet prioritaire – projecten zoals de A2 tunnel in Maastricht.

Omdat voor Nederland als distributieland ook de realisatie van corridors in en door andere lidstaten van wezenlijk belang is zal VenW zich waar nodig inzetten voor projecten die voor Nederland een onmiskenbare meerwaarde hebben. Te denken valt hierbij aan projecten in het kader van de spoorweg Parijs-Bratislava, de

---

rivierverbinding Rijn/Maas-Main-Donau, de spoorweg Lyon/Genua – Rotterdam/Antwerpen en de rivierverbinding Seine-Schelde.

### **Belangen andere landen en organisaties**

De Nederlandse projecten zullen met een groot aantal projecten concurreren om een bijdrage uit het beperkte budget van € 8,013 miljard. Met name de Europese Commissie streeft er naar Europese steun zoveel mogelijk te concentreren op de grensoverschrijdende delen van prioritaire projecten. In de praktijk betekent dit dat een belangrijk aandeel van het budget toebedeeld zal worden aan de grote grensoverschrijdende spoortunnels in de Alpen en Pyreneeën.

Over de subsidieverdeling wordt in het TEN Financieel Comité door vertegenwoordigers van de EU lidstaten met gekwalificeerde meerderheid besloten op basis van een voorstel van de Europese Commissie. Naast het lobbyen richting de Europese Commissie in het traject voorafgaand aan dat voorstel, heeft het dus zin met andere lidstaten samen te werken door bijvoorbeeld steun voor projecten uit te ruilen.

Nationale belanghebbenden zijn vaak regionale en provinciale overheden die graag zouden zien dat VenW zich in Europa inspant voor EU subsidie voor hun projecten. In bijna alle gevallen gaat het dan om niet-prioritaire projecten waarvoor eventuele inspanningen richting de Europese Commissie zich niet zullen lonen. Een uitzondering kan gemaakt worden voor het project A2 Tunnel Maastricht waarvoor VenW zich geïnteresseerd heeft zich maximaal in te zetten op het verkrijgen van TEN-subsidie.

### **Uitgangssituatie/stand van zaken mbt procedure**

De verwachting was dat er in het laatste kwartaal van 2006 een akkoord bereikt zou worden over de TEN verordening waarin de regels en voorwaarden voor subsidieverlening vastgelegd zijn. Dit zal in de loop van 2007 plaatsvinden. Daarna kan de Europese Commissie haar TEN-werkprogramma vaststellen. Op basis van dit werkprogramma zal een oproep gedaan worden tot het indienen van subsidieaanvragen uit het Meerjarenprogramma 2007-2013 waar maximaal 85% van het totale TEN budget in vastgelegd zal worden. Deadline voor indiening zal eind april of eind mei zijn.

Nederland heeft bij de Commissie een aantal projecten aangemeld die kans maken voor opname in het MIP.

Eind augustus is er tevens een brief naar de Commissie gestuurd met een voorlopige lijst van Nederlandse spoorprojecten waar ERTMS geïmplementeerd zal worden. Dit om de Commissie een indicatie te geven van de te verwachten subsidieaanvragen.

Een definitief besluit over de invulling van het nieuwe meerjarenprogramma zal naar verwachting pas medio 2007 vallen in het TEN Financieel Comité.

Mogelijk tegelijkertijd zal er een traject gevolgd worden voor verdeling van het jaarlijkse TEN budget (minimaal 15% van het totale TEN budget verdeeld over 7 jaar).

---

De Europese Commissie heeft aangegeven in de loop van 2007 te willen starten met de voorbereidingen van een herziening van de TEN Richtsnoeren die in 2010 verwezenlijkt zou moeten zijn.

### **Actieprogramma 2007**

Om te bepalen welke projecten in andere lidstaten voor Nederland een onmiskenbare meerwaarde hebben en derhalve actieve steun verdienen in de onderhandelingen over de verdeling van de subsidies, zullen aan de hand van het NEA rapport 'Fysieke knelpunten voor het wegvervoer, spoorvervoer en de binnenvaart op doorgaande routes van en naar Nederland' en consultatie van belanghebbende derde partijen de projecten geïdentificeerd worden die deze meerwaarde hebben. ACTIE: DIZ, realisatie februari 2007.

In het kader van de realisatie van de Rotterdam-Genua spoorgoederencorridor zal met Duitsland en Italië een gezamenlijke aanvraag gedaan worden voor subsidie voor de implementatie van ETCS op deze route. De vertegenwoordigers in het TEN Financieel Comité van betrokken lidstaten zullen dit procesmatig trekken. ACTIE: DIZ met inhoudelijk input van DGTL/DGP. Realisatiedatum [periode maart-mei 2007]

Voor alle overige – nationale – projecten zullen n.a.v. de call for proposals aanvragen gedaan moeten worden.

ACTIE: DIZ (coördinatie) i.s.m. aanvragers (projectdirecties, RWS, beleidsdiensten). Een extra inspanning zal hierbij gericht moeten zijn op de ontwikkeling van volwaardige Motorways of the Sea projecten.

ACTIE: DGTL i.s.m. DIZ

Met het oog op de herziening van de TEN Richtsnoeren per 2010, waarvan de voorbereidingen naar verwachting in 2007 starten, zal bepaald worden welke projecten Nederland op termijn wil presenteren als projecten van Europees belang. ACTIE: DIZ i.s.m. diensten, m.n. DGP.

### **Benodigde/in te zetten middelen**

Benodigde capaciteit DIZ 0,3 FTE.

Met name bij het opstellen van aanvragen zal een aanzienlijke inspanning van de diensten (DGTL, DGP, RWS) gevraagd worden. Bij de ontwikkeling van Motorway of the Sea projecten wordt bij DGTL nog een extra inspanning verwacht.

Voor de subsidiëring zal gebruik worden gemaakt van het TEN fonds (ruim € 8 miljard voor de hele EU in de periode 2007-2013).

### **Dienst en dossierhouder(s)**

Verantwoordelijk medewerker DIZ: Ivo de Zwaan / Roel Gans (directeur IZ)

Betrokken diensten: DGTL, DGP, RWS, HDJZ (Nienke Gijzen)

Betrokken medewerkers DIZ: Wim Ploeg / Victor Timmermans

## II.4 Anders Betalen voor Mobiliteit

### Dossier

Volgen van Internationale Ontwikkelingen op het gebied van prijsbeleid.  
Samenwerken met andere landen op het gebied van prijsbeleid.  
Zorg dragen dat beperkingen/randvoorwaarden voortvloeiend uit Europese wet- en regelgeving in acht worden genomen binnen alle activiteiten van het project ABvM.  
Inpassing van Interoperabiliteitsrichtlijn in Nederlandse wet- en regelgeving.

### Status

Prioriteit

### Vermelding in Europese/internationale en regerings- of VenW-beleidsdocumenten

Richtlijn 1999/62/EG  
Richtlijn 2004/52/EG  
Richtlijn 2006/38/EG  
Nota Mobiliteit

### Doel VenW/Nederlands belang

Scan internationale ontwikkelingen op gebied van prijsbeleid.  
Uitwisseling kennis met andere landen op gebied van prijsbeleid.  
Inpassing van richtlijn 2006/38/EC (herziene Eurovignetrichtlijn) in Nederlands wet- en regelgeving.  
Zorg dragen dat beperkingen/randvoorwaarden voortvloeiend uit Eurovignetrichtlijnen in acht worden genomen binnen alle werkstromen van project ABvM.  
Nadere invulling van Interoperabiliteitsrichtlijn.  
Inpassing van Interoperabiliteitsrichtlijn in Nederlandse wet en Regelgeving.  
Zorg dragen dat beperkingen/randvoorwaarden voortvloeiend uit Interoperabiliteitsrichtlijn in acht worden genomen binnen alle werkstromen van project ABvM.  
Alle activiteiten worden uitgevoerd binnen het project ABvM.  
VenW is trekker van dit dossier.

### Risicoanalyse:

Risico's	Risicobeheersing
Invulling van de definitie van interoperabiliteit, alsmede de EETS, middels het Comité Télépéage zou eventueel kunnen leiden tot beleidsmatige beperkingen (zowel inhoudelijk als procesmatig)	In het Comité Télépéage zet Nederland actief in op een definitie van interoperabiliteit die voldoende differentiatiemogelijkheden biedt en waarmee zoveel mogelijk beleidsopties open blijven. Daarbij wordt actief steun gezocht bij andere Lidstaten, onder meer in het

	kader van de zogenaamde "Stockholm Group".
De nog vast te stellen definities van interoperabiliteit, en in het bijzonder de definitie van de EETS, vormen een onzekere factor in het kader van een aanbestedingsprocedure. Deze definities zullen pas eind 2007 (of begin 2008) voor vrachtwagens worden vastgesteld, en voor personenvervoer nog later.	Actieve participatie in EU ontwikkeltraject. Actieve kennisoverdracht en kennisuitwisseling over de stand van zaken in NL. Bestaande risico's delen met de marktpartijen tijdens de aanbesteding met als doel het financieel risico te delen.
Het laten betalen door niet NL - ingezetenen onder gelijktijdige afbouw van nationale belastingen. (zowel voor vracht als voor personenvervoer)	Goed monitoren en actief deelnemen in Europese trajecten om waar mogelijk mede sturing te geven aan relevante Europese trajecten / ontwikkelingen

### Belangen andere landen en organisaties

Er is regelmatig overleg met Verenigd Koninkrijk. Daarnaast is er bijna maandelijks overleg in het kader van de Stockholm Group (NL, DE, UK, SE, FI, AT, CH, SL). Met deze landen is sprake van coalitievorming.

### Uitgangssituatie/stand van zaken mbt procedure

Alle activiteiten worden uitgevoerd binnen project ABvM.

### Actieprogramma 2007

Resultaten	Producten	Data
Scan internationale ontwikkelingen op gebied van prijsbeleid	Notities stand van zaken tolheffing Europa	Continu proces
	Continue aanpassing van deze notities n.a.v. internationale ontwikkelingen	Continu proces
	Notities/presentaties t.b.v. internationale bezoeken	Continu proces
Uitwisseling kennis met andere landen op gebied van prijsbeleid, waaronder onder meer	Duitsland	1e kwartaal 2007
	Finland	P.M.
	Oostenrijk	P.M.
	Tsjechië	P.M.
	Verenigd Koninkrijk	1e kwartaal 2007
	Zweden	P.M.

	Diverse bezoeken	P.M.
Inpassing van richtlijn 2006/38/EC (herziene Eurovignetrichtlijn) in Nederlands wet- en regelgeving. Inpassing van herziene Eurovignetrichtlijn in Nederlands wet- en regelgeving.	Aanpassing van Wet op de Belasting Zware Motorrijtuigen  Akkoord met andere Eurovignetlanden over aanpassing tarieven Eurovignet  Aanpassing Eurovignetverdrag	Eind 2007  Medio 2007  Einde 2007/begin 2008
Zorg dragen dat beperkingen/randvoorwaarden voortvloeiend uit Eurovignetrichtlijnen in acht worden genomen binnen alle werkstromen van project ABvM	Deelname aan Werkstroom Marktbenadering en techniek  Deelname aan Werkstroom Anders organiseren wegbeheer  Deelname aan Werkstroom Versnellingsprijs en tol  Deelname aan Werkstroom Voorbereiding wetgeving  Deelname aan (vervolg op) Werkstroom Joint Fact Finding  Notities beperkingen/randvoorwaarden voortvloeiend uit richtlijnen	Continu proces  Continu proces  Continu proces  Continu proces  P.M.  Continu proces
Nadere invulling van Interoperabiliteitsrichtlijn.	Nederlandse input t.b.v. Europese standaards voor technische, contractuele en procedurele interoperabiliteit  Bijeenkomst EFC Expert Group  Bijeenkomst Comité Télépéage  Notitie minimale vereisten interoperabiliteit  Architectuur/ business model verder uitwerken  Ontwikkelen van Europese standaards m.b.t. juridische definities, fraude, privacy bescherming, bewijslast, strafmaat	Continu proces  Februari 2007, juni 2007, herfst 2007, einde 2007 Maart 2007, juli 2007, einde 2007  Januari 2007  P.M.  P.M.

	<p>Harmonisatie van lokale tolheffingsparameters en classificaties</p> <p>Overeenkomsten tussen EU-lidstaten m.b.t. "cross-border enforcement"</p> <p>Overeenkomsten tussen toll operators m.b.t. clearing van geïnde tolgelden, betaaltermijnen, vrijstellingen, incidenteel gebruik</p> <p>Harmonisatie van certificering van on-board-units</p>	<p>P.M.</p> <p>P.M.</p> <p>P.M.</p> <p>P.M.</p>
Verdere inpassing van Interoperabiliteitsrichtlijn in Nederlandse wet en Regelgeving;	Aanpassing van Wegenverkeerswet	P.M.
Zorg dragen dat beperkingen/randvoorwaarden voortvloeiend uit Interoperabiliteitsrichtlijn in acht worden genomen binnen alle werkstromen van project ABvM	<p>Deelname aan Werkstroom Marktbenadering en techniek</p> <p>Deelname aan Werkstroom Anders organiseren wegbeheer</p> <p>Deelname aan Werkstroom Versnellingsprijs en tol</p> <p>Deelname aan Werkstroom Voorbereiding wetgeving</p> <p>Deelname aan (vervolg op) Werkstroom Joint Fact Finding</p> <p>Risico-analyse beperkingen/randvoorwaarden voortvloeiend uit richtlijn i.v.m. aanbesteding</p>	<p>Continu proces</p> <p>Continu proces</p> <p>Continu proces</p> <p>Continu proces</p> <p>Continu proces</p> <p>Februari 2007</p>

#### **Benodigde/in te zetten middelen**

Alle activiteiten worden uitgevoerd binnen project ABvM.

---

<b>Dienst en dossierhouder(s)</b>
-----------------------------------

R. Keus (ABvM/DGTL)

V. Koopman (ABvM/DGP)

R. Bonnema (ABvM/DGTL)

B. v.d. Westen (ABvM/DGP)

J.W. Tierolf (ABvM/AVV)

Coen van Reeken, Kim Roffel en Gerben Schuhmacher (ABvM /HDJZ)



---

## II.5 Transitie naar toekomstbestendig OV- en spoormarkt

### Dossier

Dit omvat zowel :

- a. de ontwerp-liberaliseringsrichtlijn voor het spoor, die zich richt op de opening van de internationale markt voor personenvervoer als
- b. het voorstel "Verordening openbaar personenvervoer per spoor en over de weg". ("Aanbestedingsverordening, PSO")

### Status

Prioriteit

Op dit moment hoge prioriteit, bij bedreigende ontwikkelingen (mogelijk bij EP behandeling in voorjaar 2007) opschaling naar TOPprioriteit.

T.a.v. spoorrichtlijn geldt hoge prioriteit vanwege uiteenlopende visies EP en Raad en kans op deals in conciliatie procedure begin 2007, eventueel opschalen naar TOPprioriteit.

### Vermelding in Europese/internationale en regerings- of VenW-beleidsdocumenten

Wet Personenvervoer 2000 en Nota Mobiliteit geven voor regionaal en lokaal openbaar vervoer het beleid richting marktwerking via aanbesteding aan. Voor spoor is gekozen voor onderhandse gunning voor het hoofdrailnet en aanbesteding van regionale lijnen. Daarmee wordt geanticipeerd op de EU regelgeving (zowel de liberaliseringsrichtlijn voor grensoverschrijdend personenvervoer per spoor als de PSO-verordening).

### Doel VenW/Nederlands belang

Nederland heeft een dubbel belang. Ten eerste dat de EU regelgeving ruimte zal bieden voor de geleidelijke introductie van een nieuwe marktordening zoals die bij de Spoorweg en bij de aanbestedingen/onderhandse gunning op basis van de Wet Personenvervoer 2000 en in de afspraken met de Tweede Kamer zijn vastgelegd. Ten tweede dat Nederlandse vervoersbedrijven hun marktaandeel kunnen verwerven op het "level playing field" van de Europese vervoersmarkt. Verstoring van reeds afgesloten contracten zoals b.v. met NS en HSA is ook vanwege de afkoopsommen niet gewenst.

Bij de aanbestedings-Verordening voor OV en Spoor is Nederland in beginsel en onder voorwaarden positief. Die voorwaarden betreffen vooral de mogelijkheid van onderhandse gunning voor spoor de nationale bevoegdheden om andere overheden tot aanbesteding te verplichten en het in stand houden van de 'reciprociteitsregel' waarbij de gecontracteerde vervoerder niet mag meedingen naar aanbestedingen elders indien deze vervoerder onderdeel en eigendom is van de lokale OV-autoriteit (een gemeente in Nederland).

---

## **Belangen andere landen en organisaties**

De 1<sup>e</sup> lezing van de EU liberaliseringsrichtlijn spoor is in december 2005 door de Transportraad vastgesteld. Met het akkoord wordt oneerlijke cabotage op reeds gegunde contracten zoals de HSA beperkt. In de tweede lezing zet de rapporteur van het Europees Parlement in op opening van de nationale markt voor personenvervoer. Dit is strijdig met het NLse principe van concurrentie om het spoor (i.c. onderhands gegunde concessie voor het hoofdrailnet/NS). Onduidelijk is of hiervoor een meerderheid in het EP is (stemming in januari). De Raad en Commissie zijn hier tegen. Stemming over de tweede lezing vindt in januari 2007 in het EP plaats. Vervolgens pakt de Raad de tweede lezing op.

Na lancering van het voorstel door de Commissie in de zomer van 2005 en bespreking ervan in raads werkgroepen in de eerste helft van, is de 1<sup>e</sup> lezing van de aanbestedings-Verordening voor OV en Spoor in juni 2006 door de Transportraad geaccordeerd. De verordening geeft Nederland de ruimte om het in de Tweede Kamer afgesproken beleid t.a.v. OV te blijven hanteren. Ook voor de meeste EU-landen is, door diverse ingevoegde uitzonderingsbepalingen, die ruimte er. Eind maart 2007 dient het voorstel voor de tweede lezing in het EP, waarna de tweede lezing in de raad volgt. In aanloop naar de tweede lezing van het EP starten lidstaten en belangenorganisaties hun lobby richting het EP. Lidstaten van de EU zijn verdeeld over mate van marktwerking in het OV. Onder de belangenorganisaties bevindt zich een sterke vertegenwoordiging van tien belangrijke private vervoerbedrijven die vergaande marktwerking onderschrijft.

## **Uitgangssituatie/stand van zaken mbt procedure**

De verwachting is dat de liberaliseringsrichtlijn spoor in 2007 met het EP vastgesteld zal worden (eventueel na conciliatie en met een afspraak voor een 4<sup>de</sup> spoorpakket). Ook zal naar verwachting in eind maart 2007 de "aanbestedingsverordening" in het EP in tweede lezing behandeld worden.

## **Benodigde/in te zetten middelen**

2e lezing van de liberaliseringsrichtlijn door het EP nauwlettend gevolgd door de directie Spoor. Afhankelijk van de plenaire stemming in het EP over de liberaliseringsrichtlijn in januari is bekend of de liberaliseringsrichtlijn topprioriteit moet krijgen.

De meest intensieve inzet van betrokken dossierhouders en van de Minister heeft voor de aanbestedingsverordening reeds plaatsgevonden in de eerste helft van 2006 met de (voorbereidingen van) de TransportRaad als voorlopige mijlpaal. De Nederlandse doelen zijn daarin bereikt. Deze doelen moeten worden vastgehouden in tweede lezing en mogelijke conciliatie procedures in 2007. Daarmee heeft het nog steeds een hoge prioriteit.

Op dit moment wordt (de voorbereiding van) de besluitvorming alert gevolgd. Mochten de ontwikkelingen in het EP bedreigend voor de Nederlandse positie lijken te worden, dan zal dit onderwerp weer topprioriteit krijgen, met de daarbij behorende ambtelijke en politieke inzet.

De grootste inzet ten aanzien van de PSO-verordening is in de eerste helft 2006 gepleegd ten aanzien van de standpuntbepaling en de onderhandelingen met lidstaten in de raads werkgroepen. Ook de aanloop van de plenaire stemming in het

---

EP is een belangrijke periode tav de ambtelijke inzet. De komende maanden worden gesprekken gepland met EP-leden/fracties (met de PV en betrokken ambtenaren).

### **Actieprogramma 2007**

.....

### **Dienst en dossierhouder**

Spoor liberaliseringsrichtlijn: DGP/Spoor: Eric Mink( 3516811) en Masja Stefanski (3516670), Siemen Bolhuis (HDJZ)

Aanbestedingsverordening: DGP/MDV: Quirine van der Meij (3517881), Eric Mink (3516811), Joop van Riet (3517324), Masja Stefanski (3516670), Kim Roffel (HDJZ)

---

## 3. Thema Duurzaamheid

---

### III.1A Groenboek Europees Maritiem Beleid

#### Dossier

Het Groenboek EMS betreft een nationale consultatie die in de loop van 2007 moet uitmonden in een kabinetsstandpunt en een advies aan de Europese Commissie.

#### Status

Topprioriteit

#### Vermelding in Europese/internationale en regerings- of VenW-beleidsdocumenten

Geen directe vermelding in NL-overheidsdocumenten. De Tweede Kamer is bij brief van begin juli van het verschijnen van het Groenboek en het komende nationale consultatieproces op de hoogte gesteld.

Wel bestaan er belangrijke relaties met;

De Europese Mariene Strategie (EMS) en de Kaderrichtlijn Mariene Strategie (KMS)

De tussentijdse evaluatie van het Witboek Transport

Het Derde Maritieme Veiligheidspakket

Recentelijk door commissie uitgebrachte Mededeling inzake vrachtvervoer en logistiek

#### Doel VenW/Nederlands belang

In reactie op het voornemen van de EC om een Europees brede consultatie van het Groenboek EU Maritiem Beleid te organiseren heeft VenW besloten proactief te reageren. Enerzijds gebeurde dit vanuit de grote belangen die de (Noord-)zee voor Nederland heeft en anderzijds vanuit de langjarige ervaring die in Nederland is opgedaan met integraal Noordzee-beleid en – beheer.

Het op 7 juni 2006 als consultatiedocument gepresenteerde Groenboek draagt vanuit een integrale benadering van economische maritieme (gebruiks-)functies en waarden van (Europese) kust- en zeegebieden suggesties en ideeën aan over wat er in Europa zou kunnen resp. moeten gebeuren;

enerzijds het potentieel voor economische groei en werkgelegenheid in de maritieme sector zo goed mogelijk uit te nutten (e.e.a. in verlengde van de Lissabonstrategie);

anderzijds de waarden van de Europese kust- en zeegebieden duurzaam te verzekeren (e.e.a. in het verlengde van onder meer de 2002 World Summit on Sustainable Development)

Het Groenboek en het inmiddels lopende consultatieproces hebben als doel een breed publiek debat te entameren over nut en noodzaak van een integraal Europees maritiem beleid.

---

Gezien de aard en de scope van het Groenboek, en daarmee de grote onderliggende VenW-belangen (naast en onverlet die van andere departementen) moet dit dossier voor VenW als een strategische prioriteit worden beschouwd. Voor Nederland is het in algemene zin van groot belang dat de door de stelselmatige ontwikkeling en uitvoering van integraal Noordzeebeleid en – beheer gevonden balans tussen de (Noord-)zee als “bron van leven, rust en ruimte” en als “motor van economische activiteiten” niet wordt verstoord. Deze balans is verwoord in het interdepartementaal tot stand gekomen Integraal Beheersplan Noordzee (IBN), wat daarmee voor de Nederlandse inzet een belangrijk richtinggevend instrument is.

De inhoudelijke VenW-belangen bij het Groenboek betreffen vooral de relevante beleidsterreinen bij DGTL (scheepvaart, havens) en DGW (integraal waterbeleid, mariene milieu, kustverdediging en –beheer). Meer procesmatig speelt voorts een rol dat de minister van Verkeer en Waterstaat tevens coördinerend bewindspersoon voor Noordzee-aangelegenheden is, en als zodanig ook het procesmatig voortouw wat betreft het Groenboek bij VenW is gelegd. E.e.a. laat onverlet de departementale beleidsverantwoordelijkheden van primair EZ, LNV, VROM, maar daarnaast ook van BZ, BZK, DEF, FIN, JUS, OCW, SZW en VWS. Interdepartementale afstemming vindt plaats in het kader van het Interdepartementaal Directeuren Overleg Noordzee (IDON).

#### **Belangen van andere landen en organisaties**

In de voorbereidingsfase hebben diverse EU-lidstaten, ook NL, en betrokken koepelorganisaties position papers ingediend. Buiten de diversiteit aan standpunten waren er ook gezamenlijk noemers zichtbaar, zoals subsidiariteit, belang van evenwichtige afweging van belangen, economische groei en belangen van internationale kaders (VN/UNCLOS/IMO).

Om meer zicht te krijgen op de belangen van met name een aantal ons omringende lidstaten (in ieder geval Denemarken, Duitsland, Finland, Noorwegen, Verenigd Koninkrijk en Zweden) zal op 15 februari 2007 te Rotterdam een door Nederland te organiseren regionale Conferentie worden georganiseerd; tijdens die Conferentie zal worden gestreefd naar zo veel mogelijk politieke eenstemmigheid v.w.b. de response van Nederland en de genoemde NW-Europese landen.

#### **Uitgangssituatie/stand van zaken mbt procedure**

Groenboek Europees Maritiem Beleid is gepubliceerd op 7 juni 2006, COM/2006/275 Def Deel 1. In 2006 is voorbereiding gestart voor nationale consultatie. Deze consultatie inclusief het formuleren van een regeringsstandpunt zal tot medio 2007 duren. Eind 2007 heeft de commissie gepland het resultaat van de consultatie te presenteren, incl. voorstellen v.w.b. het vervolg op het Groenboek.

Direct na het verschijnen van het Groenboek is in Nederland begonnen met de organisatie van een communicatie- en consultatietraject, georganiseerd door het Interdepartementaal Directeuren Overleg Noordzee (IDON) en de Overlegorganen Verkeer en Waterstaat (OVW). Tussen september 2006 en januari 2007 zullen consultatiebijeenkomsten met nationale stakeholders en betrokken maatschappelijke

---

groeperingen plaatsvinden. De uitkomsten worden vastgelegd in een rapportage aan de regering.

Mede op basis van de uitkomsten van de consultatie zal in IDON-kader een regeringsstandpunt worden voorbereid dat na vaststelling, tezamen met de rapportage van de consultatie, aan de Europese commissie zal worden aangeboden. De resultaten van de nationale consultatie zullen ook worden gebruikt voor de programmering van de in februari 2007 te houden Conferentie.

### **Actieprogramma 2007**

18 januari 2007	afsluiting consultatie en rapportage (VenW(DGTL))
15 februari 2007	regionale Conferentie Noord-West Europa (Rotterdam)
jan – juni 2007	formuleren Nederlands standpunt
juni 2007	aanbieden aan EC van Nederlands standpunt i.c.m. resultaten consultatie (VenW/IDON)

### **Benodigde/in te zetten middelen**

Personeel: DGTL/Kees Polderman, Edwin van der Schaft, Klaas Jan Bolt  
DGW/ Hermien Busschbach, Els de Wit  
CEND-DIZ/ Caroline van Heurn  
CEND-DCO/ Caroline de Moor

Financieel: T.b.v. de nationale consultatie en de regionale Conferentie is door DIZ voor 2006 15 k€ en voor 2007 20 k€ beschikbaar gesteld.

Overige: RWS/DNZ digitale communicatie via website Noordzeeloket

### **Dienst en dossierhouder(s)**

Dossierhouder: Kees Polderman (Dir. Maritiem Transport ), plv. Caroline van Heurn (DIZ), Enneke van der Made (HDJZ), IVW.

---

### III.1.B Europese Mariene Strategie/ Kaderrichtlijn Mariene Strategie

#### Dossier

##### Beschrijving onderwerp:

De Europese Commissie heeft op 24 oktober 2005 een voorstel uitgebracht voor een Kaderrichtlijn mariene strategie (KRM). Doel van de EC eenduidig beschermingsregime van alle Europese zeeën ten einde duurzaam gebruik mogelijk te maken. Nederland heeft zich steeds positief uitgesproken over het voornemen van de Commissie om te komen tot een Europese Mariene Strategie (EMS). Daarentegen ziet Nederland geen noodzaak in aanvullende regelgeving naast een strategie.

#### Status

Topprioriteit

#### Vermelding in Europese/internationale en regerings- of VenW-beleidsdocumenten

Verkeer en waterstaat is coördinerend ministerie voor de Noordzee. Het beleid daarvoor staats verwoord in de 4<sup>e</sup> Nota Waterhuishouding.

Daarnaast heft in het afgelopen jaar heeft het beheer en beleid voor de Noordzee een plek in de Nota Ruimte (2004) gekregen en is het Integraal Beheersplan Noordzee (2005) uitgebracht.

Het Noordzeebeleid wordt sterk bepaald door internationale afspraken. Belangrijke internationale gremia zijn VN (IMO, UNCLOS, ICP), EU en OSPAR.

Daarnaast is de EMS ook aangemerkt als prioriteit in de internationale prioriteiten nota van DIZ.

Standpuntverkennde Notitie Kaderrichtlijn Mariene Strategie  
Kaderinstructie Kaderrichtlijn Mariene Strategie

#### Doel VenW/Nederlands belang

De Europese Commissie heeft op 24 oktober 2005 een voorstel uitgebracht voor een Kaderrichtlijn mariene strategie (KRM). De richtlijn moet in samenhang gezien worden met de gelijktijdig gepresenteerde mededeling en impact assessment over de Europese Mariene Strategie. Besluitvorming over het richtlijnvoorstel vindt plaats in co-decisie met het EP; de Raad stemt met gekwalificeerde meerderheid.

Nederland heeft als maritiem land groot belang bij een goede kwaliteit van het mariene milieu. Het bewaren en verbeteren van de natuurfunctie is nodig om een duurzaam gebruik van de zee (visserij, zandwinning, windturbineparken, olie en gas, scheepvaart en recreatie) te kunnen garanderen. Nederland is daarom verdragspartij in een aantal goedwerkende regionale conventies zoals OSPAR (bescherming van het mariene milieu in de Noord-Oost Atlantische oceaan) en het Noordzee Ministers Verband (NZMC).



---

Vanuit deze achtergrond heeft Nederland zich steeds positief uitgesproken over het voornemen van de Commissie om te komen tot een Europese Mariene Strategie (EMS). Een strategie heeft meerwaarde voor Europa door naast de reeds bestaande regionale conventies zorg te dragen voor kennisuitwisseling en een éénduidig duurzaam Europees beleid mogelijk te maken voor het mariene milieu van Zwarte zee, Middellandse zee, Noordzee en Oostzee. Nederland heeft steeds aangegeven geen noodzaak te zien in aanvullende regelgeving naast een strategie.

#### **Relatie met Groenboek Maritiem Beleid**

Verder houdt DGW de link met het Het groenboek maritiem beleid nauw in de gaten. Dit is op 7 juni uitgebracht tijdens de 4e bijeenkomst van de member states representative group. Het groenboek is een "open document", waarin de Cie over in beginsel de volle breedte van beleid en beheer van het gebruik van de waarden van de zeeën en oceanen suggesties doet over de (mogelijke) meerwaarde van een Europese aanpak. Aan de hand hiervan worden in het document een aantal vragen gesteld. Het uitbrengen van het groenboek is tevens de start van een consultatiefase die ruim één jaar zal duren. In Nederland zal hiervoor op 15 februari 2007 een regionale conferentie in Rotterdam worden georganiseerd.

### **Belangen andere landen en organisaties**

Bij de Commissie ligt erg veel (politieke) druk op dit onderwerp. De EMS en het voorstel voor een KRM worden o.a. door de Commissarissen Dimas (milieu) en Borg (visserij en maritieme zaken) en door voorzitter Barosso gezien als integraal milieu onderdeel van een Groenboek maritiem beleid dat de Commissie juni 2006 heeft uitgebracht. Commissaris Dimas heeft als voornaamste doel een goed verloop van de uitwerking van de thematische strategieën te bewerkstelligen, waar de EMS er één van is.

Eind 2005 werd duidelijk dat veel Lidstaten positief staan t.o.v. de voorstellen van de Commissie. NL is met het VK één van de weinige lidstaten die een kritische houding hebben aangenomen in de eerste oriënterende bespreking in de raads werkgroep. De positieve grondhouding bij veel lidstaten komt voort uit verschillende beweegredenen. Sommige lidstaten die nu in meerdere (verschillende) regionale zeeconventies opereren (zoals o.a. DUI, DK, ZWE, SPA, FRA) zien voordeel in een éénduidige aanpak vanuit Brussel; andere landen, met name rond de Middellandse Zee, zitten met een slecht functionerende regionale zeeconventie die geen bescherming kan bieden voor het mariene milieu. De Middellandse zee is één van de grote economische pijlers voor de regio (toerisme, visserij, transport). Verder verwachten recent toegetreden lidstaten aan de Oostzee (Letland, Estland, Polen) naast milieuvoordeel ook in aanmerking te kunnen komen voor communautaire financiële middelen. Inmiddels heeft een aantal landen ook wel zorg uitgesproken over de mogelijke kosten van de KRM. In een recent bilateraal overleg met het VK is gebleken dat zij inzetten op een koerswijziging voor de komende onderhandelingsrondes. Het VK is van mening dat het voorstel voor een KRM niet meer van tafel te krijgen is en het nu beter is om in te zetten op het bijsturen van de richtlijn naar een acceptabel product. Daarbij is het belangrijk om het punt van de onzekere kosten te benadrukken teneinde meer kritische medestanders te genereren. Het EP heeft inmiddels een rapporteur benoemd (Frans, Europese Socialistische Partij) maar is nog niet aan de eerste lezing begonnen. In OSPAR-kader is het vooralsnog niet gelukt om een gezamenlijk standpunt over de EMS/KRM te formuleren.

---

## **Uitgangssituatie/stand van zaken mbt procedure**

In vervolg op deze notitie is een kaderinstructie opgesteld die door de Ministerraad is goedgekeurd. Parallel hieraan zal nader uitgewerkt worden welke lobby-activiteiten ondernomen zullen worden om de door de Ministerraad verkozen strategie ten uitvoer te brengen. Daarbij zal Nederland, naast de inzet op directe beïnvloeding van de EU-besluitvorming, ook het netwerk van de regionale zeeconventie OSPAR en het NZMC verband inzetten om meer steun voor de Nederlandse positie te verkrijgen. De Raadswerkgroepen onder Fins voorzitterschap zijn gestart. Finnen hebben aangegeven politiek akkoord aan het einde van dit jaar te willen bereiken daarmee komt het onderhandelingsproces in een stroomversnelling. Op vrijdag 7 juli is de kaderinstructie vastgesteld in de MR voor NL. NL zet in op kritisch bijsturen van de inhoud van de Kaderrichtlijn.

## **Actieprogramma 2007**

Nederland heeft zich op dit dossier vanaf het begin pro-actief onder aanvoering van V&W opgesteld en heeft de volgende acties tot op heden uitgevoerd:

bij de Commissie heeft Nederland een expert gedetacheerd ten einde de inhoud van de strategie mede te kunnen vormgeven (2002-2004);

Nederland heeft gedurende het ontwikkel proces van de strategie in Brussel actief deelgenomen aan al het internationale overleg (2002 – heden);

Nederland heeft tijdens haar voorzitterschap in november 2004 samen met de Commissie een Stakeholdersconferentie georganiseerd;

Nederland heeft nog vóór het uitkomen van het richtlijnvoorstel de opdracht tot een nationale impact assessment gegeven;

zomer 2005 heeft een lobbyactie in samenwerking met het VK plaatsgevonden met als doel de Commissie ervan te weerhouden om met een voorstel voor een richtlijn te komen.

Al deze acties hebben niet geleid tot het gewenste resultaat: de Commissie heeft in oktober 2005 naast de strategie ook een voorstel voor een Kaderrichtlijn uitgebracht.

In 2006 is een legal impact assessment uitgevoerd

In 2007 zal een handhavingstoets en uitvoeringstoets worden uitgevoerd.

In 2006/2007 zal ook een update plaatsvinden van de impact assessment  
Nederland voert op regelmatige basis bilateraal overleg met andere lidstaten (o.a. VK, Dui, Fr, Fin) over de te voeren strategie in de onderhandelingen en benut daarbij ook bestaande internationale overlegkaders zoals OSPAR en UN/ICP.

## **Benodigde/in te zetten middelen**

Voor de benodigde inzet en middelen heeft DGW een projectplan opgesteld.

In 2007 zal worden onderzocht of het mogelijk is aansluiting te vinden bij EU fondsen zoals het 7<sup>e</sup> Kaderprogramma om een deel van de implementatiekosten die mogelijkterwijs uit de nieuwe (kader)richtlijn zullen voortkomen te financieren.

---

**Dienst en dossierhouder(s)**

VenW /DGW: Els de Wit (070 – 351 85 05); [Els.de.Wit@minvenw.nl](mailto:Els.de.Wit@minvenw.nl), Myra Kremer en Anita Wouters (directeur), Wini Broadbelt (HDJZ), IVW

VRM, Dick C. de Bruijn, Directie Internationale Zaken, 070 - 3394652

[Dick.deBruijn@minvrom.nl](mailto:Dick.deBruijn@minvrom.nl)

LNV, Martijn Peijs, Directie Natuur, 070-3785750 w.f.peijs@MinInv.nl

BuZa, Joan van Rijswijk, Directie Economische en Ecologische Samenwerking 070-3487439,

[joan-van.rijswijk@minbuza.nl](mailto:joan-van.rijswijk@minbuza.nl)

EZ, Imar Doornbos, Directie energie en duurzaamheid 070-3796476/7088,

[I.O.Doornbos@minez.nl](mailto:I.O.Doornbos@minez.nl),

DEF, Ronald de Rooij, Directie Ruimte, Milieu en Vastgoedbeleid 070-3188184,

[R.d.Rooij1@mindef.nl](mailto:R.d.Rooij1@mindef.nl)

FIN, Irene Linthorst, Directie Buitenlandse Financiële Betrekkingen (070-342 8938,

[i.c.linthorst@minfin.nl](mailto:i.c.linthorst@minfin.nl)

OCW, Raymond Schorno, afdeling Onderzoek en Wetenschapsbeleid, 070 –

4122563, [r.m.l.schorno@minocw.nl](mailto:r.m.l.schorno@minocw.nl)

BZK, Isabelle Milligen, Directie Grote stedenbeleid en Interbestuurlijke Betrekkingen

070-4266179, [Isabelle.Milligen@minbzk.nl](mailto:Isabelle.Milligen@minbzk.nl)

IPO. J. Kunst, [j.kunst@provinciegroningen.nl](mailto:j.kunst@provinciegroningen.nl)

---

## III.2 Implementatie Kaderrichtlijn Water

### Dossier

**Beschrijving onderwerp:** Een goede uitvoering van de KRW (en WB21) staat of valt met een aanpak die zowel verticaal als horizontaal geïntegreerd is. De verticale integratie betreft de afstemming tussen EU, buurlanden, rijk en regio binnen stroomgebieden. De horizontale integratie speelt zich af op internationaal niveau, rijksniveau en op regionaal niveau. Deze integratie heeft betrekking op de samenhang met de beleidsvelden economie, ruimte, landbouw en natuur. Op rijksniveau is dat gericht op afstemming tussen departementen; op regionaal niveau om te komen tot gebiedsgericht maatwerk.

De internationale aspecten van het KRW-dossier voor 2006/2007 bestaan uit de volgende elementen

- 1) Prioritaire stoffen
  - Een nieuwe richtlijn voor de prioritaire stoffen (KRW-art 16)
  - voorstel van de Commissie voor herziening van de lijst van prioritaire stoffen
- 2) Grondwater
  - een nieuwe richtlijn voor de bescherming van het grondwater tegen verontreiniging.
- 3) Eutrofiëring
  - Guidance document "Towards guidance on Eutrofication"
- 4) Landbouwaspecten
  - Guidance on WFD & Agriculture
- 5) Ministersconferentie voor het Rijnstroomgebied;
- 6) Bilateraal overleg met Duitsland, Wallonië, Vlaanderen en Frankrijk (?) over de grensoverschrijdende deelstroomgebieden.

### Status

Topprioriteit

### Vermelding in Europese/internationale en regerings- of VenW-beleidsdocumenten

De transpositie in nationale wetgeving is in de eerste helft van 2005 afgerond; hiervoor is de notitie "Pragmatische implementatie Europese Kaderrichtlijn Water in Nederland – van beelden naar betekenis" aan de Tweede Kamer aangeboden. Bij de behandeling is afgesproken dat de Kamer jaarlijks rond december op de hoogte wordt gesteld van de voortgang van de implementatie. De meest recente mijlpaal, de Decembernote 2005, heeft de Staatssecretaris op 22-12-2005 aan de Kamer aangeboden.

Uiteindelijk moeten in 2009 stroomgebiedbeheerplannen worden vastgesteld.

---

Intussen vindt op Europees niveau op verschillende wijzen nadere invulling van de richtlijn plaats. Uniek is, dat de Europese Commissie de lidstaten intensief ondersteund (*Common Implementation Strategy*) maar ook nauwlettend volgt bij de implementatie van de verschillende stappen die de KRW kent. Daarnaast legt de KRW ook verplichtingen op aan de Europese Commissie zelf, zoals het doen van voorstellen voor normen voor de prioritare stoffen en voor de herziening van de lijst van prioritare stoffen.

Omdat de KRW uitgaat van de stroomgebiedbenadering en Nederland in het internationale stroomgebied van vier rivieren ligt, en de KRW voorschrijft dat de lidstaten de voorschriften van de richtlijn coördineren, vindt er intensief overleg plaats in de vier stroomgebiedfora: ICBR/CoördinatieComité Rijn, Internationale Maascommissie, Internationale Scheldecommissie en het Eemsoverleg. Hiertoe heeft DGW een stroomgebied strategie opgesteld welke als uitgangspunt dient voor de inzet van Nederland.

Gedurende 2006 is onderhandeld over de Hoogwaterrichtlijn, welke gekoppeld gaat worden aan de Kaderrichtlijn water. Er wordt voorgesteld om de coördinatie mechanismen van de Kaderrichtlijn Water te hanteren bij het opstellen van de kaarten en beheersplannen, en deze qua frequentie en duur gelijk te schakelen. Dit houdt in dat de Hoogwaterrichtlijn dezelfde 6-jaarlijkse cyclus zal doorlopen, waardoor naar optimale afstemming tussen de doelstellingen van beide richtlijnen kan worden gestreefd. In 2007 wordt hierover een definitief akkoord verwacht.

Last but not least moet er op gewezen worden dat er raakvlakken zijn met de Europese Mariene strategie en het 25 oktober 2005 aan de Raad en het EP aangeboden voorstel voor een Richtlijn mariene strategie.

## **Doel VenW/Nederlands belang**

### **Belangrijke punten voor Nederland**

#### **Ad 1) Prioritaire stoffen**

Als onderdeel van de uitwerking van de KRW (Art. 16) heeft de Commissie de opdracht te werken aan een voorstel voor een dochterrichtlijn van de KRW, waarin door de Raad en het EP voor de prioritare stoffen waterkwaliteitsdoelstellingen (= de goede chemische toestand) zullen worden vastgelegd, alsmede emissiebeperkende maatregelen en monitoringvoorschriften.

Op 17 juli 2006 heeft de Europese Commissie een voorstel ingediend voor een richtlijn met milieukwaliteitsnormen voor het oppervlakte water. Nederland heeft bij het voorstel zoals dat nu voorligt echter enkele kanttekeningen. De belangrijkste is dat het voorstel op enkele cruciale onderdelen niet voldoende aansluit op de Kaderrichtlijn Water. Gelet op deze mogelijke gevolgen zal de inzet van Nederland er op zijn gericht dit voorstel eenduidig te laten aansluiten op de Kaderrichtlijn.

Verder heeft de Commissie de opdracht te werken aan een (vierjaarlijkse) herziening van de lijst van prioritare stoffen. Voor Nederland heeft een vlotte afronding van bovengenoemd voorstel voor een richtlijn voor de eerste tranche prioritare stoffen hogere prioriteit dan deze herziening.

Herziening is niet a priori identiek met uitbreiding; daarnaast geeft de gevolgde werkwijze bij de eerste tranche van prioritare stoffen aanleiding het proces tegen het

---

licht te houden en in een vroeg stadium versterkt aandacht voor Europese maatregelen te vragen.

#### **Ad 2) Grondwater**

In art 17 van de KRW wordt nadere regelgeving voor grondwater aangekondigd. Deze nadere regelgeving heeft de vorm gekregen van een nieuwe Grondwaterrichtlijn. Hierbij zij opgemerkt dat in de KRW is bepaald, dat de bestaande Grondwaterrichtlijn (80/68/EEG) in 2013 komt te vervallen.

Een spoedige vaststelling van deze richtlijn, intussen geschied, is van belang in verband met de implementatie van de KRW zelf. Dit houdt verband met:

- de noodzakelijke verduidelijking van de KRW-verplichtingen inzake het vaststellen van de chemische toestand van grondwaterlichamen en het signaleren van trends in de grondwaterkwaliteit;
- wettelijke termijnen krachtens de KRW voor de karakterisering van grondwaterlichamen.

#### **Ad 3) Eutrofiëring**

De Commissie wil voor eutrofiëring een 'horizontal guidance' opstellen. Deze guidance bindt lidstaten niet, maar geeft wel een belangrijke richtsnoer voor de uitwerking van relevante richtlijnen.

Nederland wil voor nutriënten maatwerk kunnen leveren in afhankelijkheid van de functies van een waterlichaam; nutriënten zijn ondersteunende parameters voor ecologie. Hierin passen geen generieke Europese normen. Gezien de ernst van de nationale opgave voor nutriënten (3<sup>e</sup> Nitraat Actieprogramma, bijzondere verhouding land en oppervlaktewater en last but not least fosfaatrijke kwel door bemaling in laagliggend West-Nederland) ) werkt Nederland intensief mee aan de opstelling van deze "horizontal guidance" voor eutrofiëring.

#### **Ad 4) Landbouwaspecten**

Landbouw is in de KRW-art 5 rapportages als één van de belangrijke *driving forces* voor meststoffen en pesticiden geïdentificeerd die er toe leiden dat de doelstellingen van de KRW in 2015 mogelijk niet worden bereikt. Onder het voorzitterschap van het VK is een dialoog tussen water en het GLB gestart die onder Oostenrijks voorzitterschap is voortgezet.

#### **Ad 5) Rijnministersconferentie**

De drie hoofdonderwerpen die op de agenda komen zijn hoogwaterbescherming, de Kaderrichtlijn Water en de stand van zaken van de uitvoering van het Actieprogramma Duurzame Ontwikkeling 2020. De lopende evaluatie van het Rijn Actieprogramma Hoogwater kan aanleiding zijn voor een politieke impuls; de relatie met de EU-richtlijn hoogwaterbescherming kan hierbij mogelijk ook nog een thema zijn.

Voor de implementatie van de KRW kan een politieke inkadering van de aanloop naar een internationaal stroomgebiedbeheersplan voor de Rijn gewenst zijn. Het idee is dat een aantal algemene principes door de ministers vastgesteld kunnen worden en vervolgens een aantal concrete afspraken gemaakt worden. Te denken valt aan het algemene principe van niet-afwenteling (zowel upstream als downstream). Soms zijn bovenstroomse maatregelen cruciaal voor de status van benedenstroomse delen van de Rijn (lozing van chemische stoffen) en soms spelen benedenstroomse maatregelen een belangrijke rol voor de status van bovenstroomse wateren, zoals bij de terugkeer van de zalm.

---

#### **Ad 6) Bilateraal overleg**

Naar verwachting zullen niet alle internationale KRW-relevante vaagstukken in de multilaterale fora ICBR, IMC en ISC aan de orde kunnen komen; bijv. de typering van waterlichamen aan weerszijden van de rijksgrens in een grensoverschrijdende waterloop, (gezamenlijke) monitoring en sterk veranderde grensoverschrijdende wateren. Kortom, er zullen zich bilateraal op te lossen punten blijven voordoen.

Met Duitsland is in de Permanente Grenswaterencommissie (PGC) afgesproken dat de bestaande overlegstructuren tegen het licht gehouden zullen worden, mede in het licht van de KRW. Overigens verloopt het overleg met Duitsland naar tevredenheid. Wat betreft de grensoverschrijdende deelstroomgebieden met Vlaanderen en/of Wallonië is door de betrokken Nederlandse provincies vastgesteld dat er behoefte is aan verbetering van het bilaterale overleg met deze twee gewesten.

In ambtelijk overleg van DG Water (met ondersteuning vanuit de regio) met Vlaamse collega's is gebleken dat de wens tot een verbetering van bilateraal overleg wordt gedeeld, met name in het Maasstroomgebied waarin zowel aan Vlaamse als Nederlandse zijde meerdere provincies zijn betrokken. Vanuit het projectbureau Maas (resortierend onder het regionaal bestuurlijk overleg Maas), in samenwerking met de adjunct-stroomgebiedcoördinator, zal het initiatief verder worden ontwikkeld.

Daarbij zal o.a. worden aangesloten bij de resultaten van het Debat dat de Provincie Antwerpen en het waterschap Brabantse Delta gezamenlijk hebben georganiseerd in januari 2006; de reorganisatie van het waterbeheer in Vlaanderen blijkt voor de grensoverschrijdende contacten vruchten af te kunnen werpen.

#### **Belangen andere landen en organisaties**

##### **Ad 1) prioritaire stoffen**

Van de 25 lidstaten maken slechts Nederland en het Verenigd Koninkrijk zich zorgen over de niet eenduidige aansluiting tussen het voorstel en de KRW. Met het VK is regelmatig contact en, indien nodig, vindt overleg plaats. Inmiddels ziet een groeiend aantal andere lidstaten dit voorstel als een nadere uitwerking van de KRW en hebben de wens naar een verduidelijking terzake naar voren gebracht. waarvoor een eenduidige aanziet, De Nederlandse insteek, streven naar een eenduidige relatie met de KRW, wordt vooralsnog als haalbaar beschouwd. Er is nog geen (algehele) duidelijkheid over de standpunten van de overige lidstaten en van het EP. Het EP heeft inmiddels mw. Laperrouze (Frankrijk; ALDE) als rapporteur genoemd. Haar eerste rapportage staat gepland voor januari 2007. Zodra deze beschikbaar is zal Nederland deze worden geanalyseerd op consequenties voor de Nederlandse belangen.

De Commissie is van mening dat emissiebeperkende maatregelen niet in een dochterrichtlijn van de KRW, maar onder de daartoe bestemde regelgeving vastgesteld dienen te worden. In meerdere lopende Europese dossiers wordt daar invulling aan gegeven. Op dit terrein dient horizontale integratie – en dus interdepartementale samenwerking via o.a. de CIM – ook gewaarborgd te blijven.

Wat betreft herziening van de lijst van prioritaire stoffen is vermeldenswaard dat de Commissie meerdere onderzoeksopdrachten heeft verstrekt waarin de stoffen figureren waarvoor Nederland versterkte aandacht (Decembernota 2005) noodzakelijk vindt.

---

#### **Ad 2) Grondwater**

Groot discussiepunt was de grondwaterkwaliteitsnorm voor nitraat, meer specifiek de status van een communautaire norm van 50 mg/l voor nitraat in relatie tot de Kaderrichtlijn Water en de Nitraatrichtlijn (zie ook de Landbouwaspecten in dit fiche). Het uiteindelijke akkoord betekent géén aanscherping van de KRW en behelst een eenduidige ongeclusuleerde verankering van de 50 mg-nitraatnorm in de Grondwaterrichtlijn. Voor V&W is met name van belang dat in dit akkoord een uitzonderingsbepaling voor rivierverruimingsprojecten is opgenomen

#### **Ad 3) Eutrofiering**

Bij de KRW is ecologie leidend en zijn nutriënten afgeleide parameters. De guidance on eutrophication hanteert dit principe ook als uitgangspunt.

#### **Ad 4) Landbouwaspecten**

Het Derde nitraatactieprogramma eist al een aanzienlijke inspanning van de landbouw. De door de EU-commissie verleende derogatie voor de Nitraatrichtlijn (waaronder de fosfaatevenwichtsbemesting per 2015) loopt tot 2010. De Stroomgebiedbeheerplannen hebben echter betrekking op de periode tot 2015; daarom zal worden bezien welke maatregelen voor de periode na 2009 moeten worden overwogen. Het kabinet formuleert hiervoor de kaders. Net als voor de andere sectoren geldt daarbij voor de landbouw dat rekening gehouden wordt met de ernst van het probleem, het niet verstoren van het gelijke speelveld, de draagkracht van de sector en de mate waarin al maatregelen worden genomen. Overal in de EU is vastgesteld dat landbouw de belangrijkste bron is van diffuse verontreiniging met meststoffen en bestrijdingsmiddelen.

#### **Ad 5) Rijnministersconferentie**

Duitsland heeft de rol als gastland voor de Ministersconferentie op zich genomen. De conferentie zal plaats vinden op 18 oktober 2007. Dit sluit aan bij het nationale spoor voor de KRW omdat er dan input geleverd kan worden vanuit de totstandkoming van de concept-stroomgebiedbeheerplannen.

Verder dient bedacht te worden dat de Rijn voor Nederland het belangrijkste stroomgebied is en dat de Rijn altijd voorloper is geweest ten opzichte van de andere internationale stroomgebieden. Een Rijnministersconferentie kan uitstralen naar de andere stroomgebieden. Als Franse en Duitse ministers aanwezig zijn, wordt meteen ook een soort "binding" voor Maas, Schelde en Eems gerealiseerd. Eventueel zouden de Maas en de Schelde later alsnog samen kunnen optrekken in één Ministersconferentie.

### **Uitgangssituatie/stand van zaken mbt procedure**

De nationale implementatie van de KRW loopt op volle toeren en ligt op schema, zoals dat in deze richtlijn zelf vastligt.

#### **Ad 1) prioritaire stoffen:**

Het voorstel van de Commissie voor de richtlijn is 19 juli 2006 aangeboden aan de Raad van Ministers en aan het Europees Parlement. De behandeling in de raads werkgroep milieu is gestart onder Oostenrijks voorzitterschap. Duitsland en Portugal, voorzitters in de 1<sup>e</sup> resp. 2<sup>e</sup> helft van 2007, hebben aangegeven het onderwerp met prioriteit te behandelen. Het Duitse voorzitterschap wil tot een politiek accord komen.



---

De terugvaloptie in de KRW is, dat indien er geen communautaire overeenstemming wordt bereikt over de voorstellen van de Commissie vóór 22-12-2006, de Lidstaten, zelfstandig kwaliteitsdoelstellingen en emissiebeperkende maatregelen vastleggen. De terugvaloptie heeft niet de voorkeur van Nederland. De Commissie heeft informeel meegedeeld, dat zij haar juridische dienst over deze bepaling in de KRW raadpleegt. In andere overleg fora, bijv werkgroepen, heeft zij te kennen gegeven dat zij ervan uit gaat dat Lidstaten het initiatief van de Commissie afwachten, m.a.w. de Commissie verwacht niet dat de Lidstaten nationale procedures starten voor het vastleggen van kwaliteitsnormen. En minstens zo belangrijk: de Commissie is niet voornemens om op 23 december 2006 inbreukprocedures te starten tegen de Lidstaten.

**Ad 2) grondwaterrichtlijn**

17 oktober 2007 is de conciliatie onder het Finse voorzitterschap tot een goed einde gebracht en is vaststelling door Raad en EP een formaliteit.

**Ad 3) Eutrofiering**

Het guidance document "Towards guidance on Eutrofication", althans de eerste 5 hoofdstukken, is door de EU-waterdirecteuren vastgesteld en wordt in Nederland gecommuniceerd met betrokken overheden en relevante NGO's. Na afronding van de intercalibratie (harmonisatie biologische beoordelingsresultaten) kan de volledige guidance aan de EU-waterdirecteuren worden voorgelegd.

**Ad 4) Landbouwaspecten**

De EU-Waterdirecteuren moeten nog beslissen over een verlenging van het mandaat. Nederland is hiervan een voorstander.

**Ad 5) Rijnministersconferentie**

Het onderwerp is onderdeel van de onderhandelingen in de Strategiegroep.

## **Actieprogramma 2007**

**Algemeen:** Bilateraal overleg met Duitsland, Vlaanderen, Wallonië en Frankrijk (?) over de grensoverschrijdende deelstroomgebieden. Aangezien Nederland voor de benoemde aspecten (ad. 1-4) in sterke mate afhankelijk is van de situatie in de bovenstroomse landen zal overleg vooral in kader van de vier stroomgebied-commissies plaatsvinden, met speciale aandacht voor de Rijn, vanwege de te houden ministersconferentie in oktober 2007.

**ad 1) prioritaire stoffen**

RWS, UvW, IVW hebben uitvoerbaarheids- en handhaafbaarheidstoetsen uitgevoerd, mede voor het opstellen van het BNC-fiche. Aan de hand van een Kaderinstructie zullen instructies voor de verschillende raads werkgroepen worden opgesteld.

**ad 4) Landbouwaspecten**

Nederlands wens voor deelname aan de schrijversgroep is gehonoreerd; Nederland continueert deze deelname en blijft inzet leveren.

In overleg met LNV, VROM en de UvW wordt overlegd over het 'Meerjarig monitoringprogramma naar de uit- en afspoeling van landbouwgronden in stroomgebieden en polders'. Dit programma moet beter zicht geven op de

---

ruimtelijke betekenis van de stroomgebiedbenadering die bronnen en gevoelige wateren met elkaar in verband plaatst.

**ad 5) Rijnministersconferentie**

Nederland zet in op onderhandelingen in de Strategiegroep van het Rijnoverleg.

**Benodigde/in te zetten middelen**

PM

**Dienst en dossierhouder(s)**

Het KRW-dossier is belegd bij de Directie Water (directeur: Renske Peters) binnen de twee Programma's Water & Kwaliteit (leider: Sjoerd van Dijk) en Regie Stroomgebieden (leider: Jaap Verhulst). Daarnaast vindt afstemming plaats binnen het DGW-brede account Internationaal (accounttrekker: Bob Dekker).

HDJZ – Ellen van Schouten voor beide aspecten,

IVW – TeW

Contacten betrokken departementen/andere partijen: BZ, VROM, LNV, UvW, IPO etc.

---

## **4. Thema Internationale concurrentiepositie, onderzoek en innovatie**

---

## IV.1 ERTMS: European Rail Traffic Management System

### Dossier

Betreft financiering van Europese corridorprojecten die ook van belang zijn voor benutting en exploitatie van de Nederlandse railinfrastructuur.

### Status

Prioriteit

### Vermelding in Europese/internationale en regerings- of VenW-beleidsdocumenten

In EU document COM(2005) 298 beargumenteert de Commissie het belang van implementatie van het ERTMS op het Europese spoorwagennet. Uitleg van ERTMS dient bij voorkeur en met voorrang op de Europese spoorcorridors plaats te vinden. De commissie heeft een ERTMS coördinator (dhr. Vinck) aangesteld, die in overleg met lidstaten en industrie toewerkt naar concrete ERTMS corridorprojecten. De Commissie maakt zich sterk richting Parlement om in het budget 2007-2013 jaarlijks € 400 mln. te besteden aan implementatie van ERTMS.

### Doel VenW/Nederlands belang

De corridor R'dam- Genua staat prominent als eerste corridor op de agenda van de EC om te worden uitgerust met ERTMS. De 4 corridor lidstaten (D, NL, Ch, I) hebben de plannen voor realisatie van ERTMS per 2012 /2015 afgelopen jaar geformuleerd. Daartoe is op 3 maart 2006 een Letter of Intent getekend tussen de betreffende Ministers. Het corridor project verlangt een investering van zeker € 1 miljard (ERTMS en gerelateerde investeringen). In NL kan het corridorproject benut worden om ERTMS en stroom-eilanden uit de Betuweroute te halen. Naast afronding van de ETCS op de bestaande sporen te Zevenaar en Kijfhoek kunnen de 1500 V eilanden omgezet worden naar 25 kV resp. 15 kV en kunnen de te krappe bogen worden aangepast. Het benodigde budget voor deze optimalisaties wordt geschat op € 90 mln. Voor ERTMS is een mogelijke EC bijdrage te verwachten van 50% (voor NL schatting 14-29mln totale investering aan ERTMS), maar het voortgangsrapport van Vinck van oktober 2006 geeft indicaties dat het budget per corridor<sup>2</sup> beperkt kan zijn. Daarnaast kan mogelijk EU financiering voor de stroomeilanden worden aangevraagd.

ERTMS op de gehele corridor is van het grootste belang voor een optimale benutting van de Betuweroute. De Rotterdamse haven wordt dan bereikbaar voor de locomotieven met ERTMS in midden Europa omdat de nationale drempels na

---

<sup>2</sup> See website [http://ec.europa.eu/ten/transport/coordinators/doc/2006\\_07\\_ertms\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/ten/transport/coordinators/doc/2006_07_ertms_en.pdf)

---

realisatie van het corridor project opgeheven zijn. De kostprijs van een rit over de Betuweroute/ corridor daalt.

NL zal inzetten op een EU bijdrage aan de ETCS ombouw van de locs, die in 2007 op de BR komen. Het betreft hier de VenW bijdrage aan de seriematige ombouw ter grootte van € 15 mln.

Inframanagers van de 4 landen zullen uitvoering van corridorproject gezamenlijk moeten organiseren. Daartoe is in september 2006 een gezamenlijke projectorganisatie opgericht.

### **Belangen andere landen en organisaties**

Overgrote deel van ERMTS investering in de infrastructuur moet in Duitsland plaatsvinden. Duitsland heeft er groot belang bij dat EU een financiële injectie geeft in het krappe DB netz budget. DB cargo verwacht steun van EU voor de inbouw van ETCS in de locomotieven. Alle ERTMS steun kan uiteindelijk vertaald worden in lagere operationele kosten voor de vervoerders, wat het treinverkeer op de corridor en daarmee op de BR ten goede komt. EU heeft belang bij een concreet project om de ERTMS fondsen veilig te stellen in het TEN budget 2007-2013.

### **Uitgangssituatie/stand van zaken mbt procedure**

In februari 2006 is een deployment study and Cost-Benefit Study voor de corridor afgerond en geaccepteerd<sup>3</sup> door alle deelnemende landen en infrastructuurbeheerders als basis voor verdere actie.

De Ministers van de 4 corridorlanden hebben op 3 maart 2006 in een MOU afgesproken gezamenlijke inspanning te leveren voor realisatie van de ERTMS corridor. Per 1 september is een permanent management committee geïnstalleerd door de 4 inframanagers, die haar voortgang rapporteert aan de executive board met ministerie vertegenwoordigers, die tot medio 2007 ronde wordt voorgezeten door NL. De EU coördinator Vinck is deelnemer aan deze stuurgroep.

1<sup>e</sup> helft 2007 moet het businessplan en de financiering ervan worden geaccordeerd.

Als mogelijke risico's bij dit project worden gezien:

- Onvoldoende financiering van EU zijde;
- Inzet op technologische oplossingen die deels nog niet voorhanden zijn (betreft CH en IT Limited Supervision en Radio Infill technologie die nog geen deel uitmaken van geaccepteerde EU standaarden);
- Gebrekkige samenwerking tussen partijen.

---

<sup>3</sup> Zie ook website

<http://www.verkeerenwaterstaat.nl/onderwerpen/goederenvervoer/goederenvervoerspoor/achtergrond/%5Fspoorlijn%5Frotterdam%5Fgenua/>

---

**Actieprogramma 2007**

Akkoord NL DE over aansluiting Duitsland, getekend 22 jan 2007  
Businessplan corridor te accorderen door Ministers 7/8 juni 2007;  
Start implementatie businessplan, medio 2007.

**Benodigde/in te zetten middelen**

Medio 2007 € 24 miljoen beschikbaar voor planstudie Betuweroute  
Voorstel voor gedeeltelijk TEN-financiering wordt ingediend in 2e  
kwartaal 2007

**Dienst en dossierhouder**

P. Brugts / DGTL  
H . Groot / DGTL  
Siemen Bolhuis / HDJZ

---

## IV.2 Extern luchtvaartbeleid/EU

### Dossier

Een extern EU beleid waarin de Nederlandse luchtvaartbelangen optimaal worden meegenomen.

### Status

Prioriteit

### Vermelding in Europese/internationale en regerings- of VenW-beleidsdocumenten

N.v.t.

### Doel VenW/Nederlands belang

Nederland staat in principe open voor het geven van nieuwe mandaten aan de Europese Unie om te onderhandelen met derde landen tbv de Gemeenschap.

Essentieel zijn de gesprekken tussen de EU en de Verenigde Staten over een *Open Aviation Area*. Nederland blijft groot voorstander van een akkoord tussen EU-VS. In EU-verband wordt actief geparticipeerd in de besprekingen tussen de lidstaten over extra onderhandelingsmandaten voor de Europese Commissie om zelf onderhandelingen te doen (*extern beleid EU*). Zo staan bijvoorbeeld de mandaten met Ukraine, Australië, China en India in het komende jaar op de agenda.

Op gebied van verordening 847/2004, Nederland speelt een belangrijke rol samen met andere EU-lidstaten om tot een goede besluitvorming in dit traject te komen. Echter, het is nu afwachten hoe de Commissie zal reageren wanneer 1 januari 2007 de eerste termijn van 12 maanden afloopt .

### Belangen andere landen en organisaties

- De Europese Commissie wil slagen in EU-VS onderhandelingen en zoveel mogelijk nieuwe mandaten binnenhalen.
- Andere lidstaten, met name DE, is geen voorstander van het verlenen van nieuwe mandaten voor de Commissie. Frankrijk worstelt ook nog met de vraag hoe de Commissie kan aantonen wat zijn meerwaarde is voor bredere onderhandelingen op EU niveau.
- VK is ambivalent in het EU-VS dossier en blijkt bereid om nieuwe mandaten te geven aan de Commissie ongeacht stand van zaken EU-VS dossier.

---

## **Uitgangssituatie/stand van zaken mbt procedure**

EU-VS: Er ligt een deal op tafel, een intern besluit over eigendomsverhoudingen in de VS is op korte termijn niet te verwachten. Het is nu afwachten welke stappen de VS zet met nieuwe machtsverhoudingen in de Senaat en het Huis van Afgevaardigden.

Andere mandaten: Rusland mandaat zal pas weer gaan lopen als er duidelijkheid is over de Siberische overvliegrecchten problematiek. Ook deze onderhandeling loopt uitermate moeizaam. China mandaat is tijdens de Raad in december 2005 niet verleend en naar verwachting zal het nog even duren voordat dit mandaat wederom geagendeerd wordt.

Als eerste is besluitvorming ten aanzien van Ukraine mandaat voorzien tijdens de Raad van december 2006.

Hofzaak tegen Nederland: de uitspraak over Nederlands "open skies" verdrag met de VS wordt verwacht begin 2007. Frankrijk heeft geïntervenieerd ter ondersteuning van het Nederlandse betoog. De zaken tegen de andere lidstaten liggen nog niet bij het Hof, deze zitten nog in de fase van ingebrekestelling waarbij brieven en met redenen omklede adviezen worden uitgewisseld tussen lidstaten en Commissie.

Juridische vraagstukken: de 12 maanden termijn van de eerste comitologie beschikkingen (ten aanzien van dossiers die op basis van Verordening 847/2004 niet voldoen aan EU recht) die door de Commissie zijn genomen loopt 1 januari 2007 af. Het is afwachten tav de volgende stappen die de Commissie zal zetten in de dossiers op zowel politiek en/of juridische vlak.

## **Actieprogramma 2007**

EU-VS mandaat: aansturen op akkoord z.s.m., daarnaast terugvalopties in kaart brengen i.s.m. andere lidstaten  
Anticiperen op Hofuitspraak inzake NL bilateraal open skies akkoord met VS 1<sup>e</sup> helft 2007  
Standpuntbepaling inzake voorstellen voor nieuwe (verticale) mandaten voor EU besprekingen met derde landen en constructieve inzet bij invulling daarvan  
Bespreking resultaten van en soms participatie in horizontale onderhandelingen van Commissie met derde landen  
EU proof maken van de NL bilaterale verdragen en bespreking van resultaten daarvan in Brussel (participatie in special committee e.d.) en communicatie over bilaterale onderhandelingen via het EU Circa systeem.

## **Benodigde/in te zetten middelen**

Regulier budget

## **Dienst en dossierhouder**

DGTL: René Fennes en Alphons Daniels, HDJZ : Machteld Cambridge



---

### **IV.3 Gerichte versterking van bilaterale samenwerking t.b.v. behartiging belangen DG en/of VenW bedrijfsleven**

#### **Dossier**

1. Op basis van verzoeken van het bedrijfsleven, een afwegingskader van VenW en discussies in het 'VenW-Exportplatform' worden concrete afspraken gemaakt over de (beperkt) beschikbare capaciteit van VenW voor ondersteuning aan het internationaal opererende bedrijfsleven in de VenW-sectoren.
2. Bovendien is het streven dit optimaal te combineren met de inzet van VenW op het gebied van beleid en beheer.

#### **Status**

Prioriteit

#### **Vermelding in Europese/internationale en regerings- of VenW-beleidsdocumenten**

Kabinetsbeleid voor Internationaal Ondernemen; strategiedocumenten van de VenW-beleidsdiensten

#### **Doel VenW/Nederlands belang**

Met de inzet van VenW voor de internationale concurrentiekracht van het bedrijfsleven uit de VenW-sectoren geeft VenW invulling aan het beleid voor de versterking van de internationale concurrentiekracht van Nederland. VenW legt daarvoor zijn oor te luister bij het bedrijfsleven en zoekt naar een optimale inzet voor de VenW-beleidsdossiers en de internationale belangen van het bedrijfsleven.

Het VenW-Exportplatform richt zich op het:

ontwikkelen van een publiekprivate strategie voor kansrijke markten voor bedrijven uit de VenW-sectoren;  
maken van afspraken over de inzet van de politieke en ambtelijke top van VenW voor onder andere bedrijfslevenmissies naar het buitenland;  
helder maken van de wensen van de bedrijven uit de VenW-sectoren ten aanzien van het financieel instrumentarium voor internationaal ondernemen van de Nederlandse overheid (ministeries van Economische Zaken en Buitenlandse zaken).

Het belang van venW is gelegen in de optimale afstemming met de primaire VenW-inzet op het gebied van beleid en beheer.

---

## **Belangen andere landen en organisaties**

Overheidsbreed is een scala aan activiteiten ontwikkeld om de internationale concurrentiepositie van Nederland te versterken. Het Kabinet Balkenende II heeft ingezet op het versterken van de internationale concurrentiepositie van Nederland. Daarbij zijn beleidsaccenten gezet op het verminderen van de regelgeving en het stimuleren van innovatie. Bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat zijn deze beleidszwaartepunten vertaald in het project 'Beter geregeld' dat zich richt op het verminderen van regelgeving in de VenW-sectoren. Verder is het 'VenW Beraad Kennis en Innovatie' opgericht waarmee VenW de innovatie in de VenW-sectoren wil stimuleren.

Tevens dient men niet uit het oog te verliezen dat tal van VenW-ambtenaren zich vrijwel dagelijks inzetten voor de belangen van het Nederlandse bedrijfsleven. Dat doen zij in tal van Europese en Internationale gremia waar zij waken over het 'level playing field' van Nederlandse bedrijven uit de VenW-sectoren. Hiervoor houden zij via hun eigen netwerk contact met het Nederlandse bedrijfsleven.

Het Ministerie van Economische Zaken heeft onlangs voor alle sectoren van het bedrijfsleven de Dutch Trade Board (DTB) in het leven geroepen om de positie van de Nederlandse ondernemingen in het buitenland te versterken.

Algemene VenW-Toetsing inzet bewindslieden

Belang voor beleidsontwikkeling en beheersfunctie van VenW (internationale beleids- beïnvloeding, kennis en innovatie);

Nakomen afspraken VenW Exportplatform over inzet VenW voor het internationaal opererende bedrijfsleven uit de VenW-sectoren;

## **Uitgangssituatie/stand van zaken mbt procedure**

## **Actieprogramma 2007**

Zie bijgevoegd bezoekschema voor uitgaande bezoeken van VenW-bewindspersoon met bedrijvendelegatie voor de komende kabinetsperiode (uitgaande van twee bewindspersonen). Een overzicht van bezoeken zonder bedrijvendelegatie (bv. Japan en NL Antillen) is in voorbereiding.

Daarnaast zal een aantal andere landen aandacht krijgen waarbij sprake is van meer specifieke relaties op dienstenniveau. Ook betekent onderstaande lijst niet dat relaties met de buurlanden minder aandacht krijgen. Met nadruk zal hiervoor aandacht worden gevraagd in de eerste periode van de nieuwe bewindspersonen.

Landen	Aantal bezoeken	2007	2008	2009	2010	Opmerkingen
China	3	*	X	X	X	Prioriteitsland
India	2	X			X	Prioriteitsland
Turkije	2		X	X		Prioriteitsland
VS	2	X		X		Prioriteitsland
Golfstaten	1	*		X		
Rusland	1		X			
Vietnam	1				X	Combineren met Indonesië
Indonesië	1				X	Combineren met Vietnam
<b>Totaal</b>	<b>12</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	

Capaciteit van DIZ en Directoraten-generaal

**Dienst en dossierhouder(s)**

DIZ in samenwerking met alle Directoraten-generaal van VenW

---

## 5. Thema Horizontaal

82

---

## V.1 Kennis, onderzoek en innovatie

### Dossier

Het dossier kennis, onderzoek en innovatie is een horizontaal thema, omdat het zowel bijdraagt aan de Europese en nationale beleidsdoelen met betrekking tot economische groei (Lissabonproces) als aan de sectorspecifieke beleidsdoelen van VenW (bereikbaarheid, duurzaamheid, veiligheid). Zowel bij de beleidsontwikkeling als de activiteiten opereert VenW in nauwe samenwerking met EZ en andere betrokken ministeries, alsmede de kennisinstellingen en het bedrijfsleven in de VenW sectoren. Het speelveld bestaat primair uit (de lidstaten van) de Europese Unie, maar als het de VenW-beleidsdoelen ondersteunt wordt het speelveld uitgebreid met Japan, de VS en andere landen.

### Status

Prioriteit

### Vermelding in Europese/internationale en regerings- of VenW-beleidsdocumenten

VenW beleidsagenda bij de Rijksbegroting 2007  
Internationale strategie VenW 2007-2008  
Strategische kennisagenda (SKA) VenW  
Innovatiebrief ministerie van Verkeer en Waterstaat: voor een bereikbaar, schoon en veilig Nederland (juni 2006)  
Kabinetstandpunt implementatie aanbevelingen commissie Wijffels  
BNC fiches KP 7 (meest recent n.a.v. de Mededeling van de EC voor de vijf Specifieke Programma's, 21 september 2005)  
Brieven EZ aan TK

### Doel VenW/Nederlands belang

VenW wil bij de voorbereiding, uitvoering en handhaving van beleid, effectiever en efficiënter gebruik maken van de mogelijkheden tot Europese/internationale samenwerking bij kennis, onderzoek en innovatie. Dit betekent in de praktijk drie subdoelen:

1. beleidsconforme beïnvloeding van de **programmering** in KP 7 en ERA-NET
2. efficiënte **uitvoering** van de VenW programmering in relatie tot KP 7 en ERA-NET
3. effectieve **benutting** van de onderzoeksresultaten KP 5, 6 en ERA-NET ten behoeve van beleid, uitvoering en handhavingstaken van VenW

Het inhoudelijk belang van VenW bij het Europese programma KP7 ligt bij het gebruik dat door de Commissie en de lidstaten wordt gemaakt van het Europese onderzoek als een pro-actieve manier van beïnvloeding beleid, uitvoering en handhavingstaken.

---

Nederlands belang bij ERA-NET ligt in de mogelijkheid met drie of meer lidstaten gezamenlijk de kennisvraag en -behoefte te formuleren en vervolgens de onderzoekstaken te verdelen ("virtueel budget"), dan wel het onderzoek gezamenlijk aan te besteden ("common pot").

#### ad 1: programmeren

In de Innovatiebrief is aangegeven, dat VenW actief is betrokken bij de voorbereiding en implementatie van het zevende kaderprogramma van de Europese Commissie voor onderzoek, technologie-ontwikkeling en demonstratie. De verbinding met de vraagzijde versterkt VenW door de concrete innovatieprogramma's leidend te laten zijn bij de vereiste nationale matching van Europese bijdragen. Deze aanzetten hebben een eerste uitwerking gekregen in het Innovatieprogramma. Nadere uitwerking vindt plaats voor uiteenlopende sectoren binnen Transport (wegvervoer, rail, zee-, kust- en binnenvaart, luchtvaart en intermodaal) en Water (hoogwaterbescherming en waterkwaliteit). Ijkpunt is bijvoorbeeld dat in 2010 onderzoek naar toepassingen ruimtevaart-technologie in de sectoren van VenW (Transport/Galileo en Water/GMES en Klimaatverandering/GMES) bijdraagt aan het vinden van oplossingen voor problemen in VenW dossiers als bereikbaarheid (verkeersmanagement, prijsbeleid), duurzaamheid (klimaatbeleid, lucht- en waterkwaliteit) en veiligheid (waterkwaliteit, intelligente voertuigen en vervoer gevaarlijke stoffen). Tweede ijkpunt is dat in 2010 ca. 5 - 10% van het budget voor kennis en innovatie wordt besteed in de vorm van Engelstalige Europese tenderprocedures, in coördinatie met ministeries en agentschappen uit andere landen. Derde ijkpunt is dat een toenemend deel van de voor VenW relevante budgetten voor kennis, onderzoek en innovatie wordt geoormerkt voor besteding in Europese en transnationale programma's en projecten, waar bij de uitvoering natuurlijk ook Nederlandse bedrijven en kennisinstellingen zijn betrokken..

#### ad 2: uitvoeren

Voor een efficiënte uitvoering van de VenW programmering in relatie tot KP 7 en ERA-NET worden concrete programma's en projecten - waar mogelijk - gesynchroniseerd met het Europese programma's en projecten. Voor VenW ligt de focus op de thematische prioriteiten van KP7. Door EZ/SenterNovem/EG-L zijn streefbedragen en -percentages voor Nederlandse deelname benoemd. Die zijn in de voor VenW relevante sectoren: transport (incl. luchtvaart en Galileo): minimaal 5,5% oftewel euro 215 miljoen; milieu (incl. water): 10% oftewel euro 180 miljoen; ICT (incl. intelligente voertuigen): 4,5% oftewel euro 385 miljoen. Daarbij wordt samengewerkt met de instellingen die voor VenW relevante programma's managen zoals het Delta-instituut, AVV, SenterNovem, Transumo, Connekt, NLR, Marin, TNO en vele andere. Speerpunt van het KNMI is het KP7 onderdeel onderzoeksinfrastructuur ten behoeve van het European Centre for Medium Range Weather Forecast. Speerpunt van Transumo is het KP7 onderdeel mobiliteit van onderzoekers met als doel meer en een betere uitwisseling tussen wetenschap en industrie tot stand te brengen.

#### ad 3: resultaten benutten

Binnen VenW zijn de afgelopen jaren goede ervaringen opgedaan met het inhoudelijk analyseren van de resultaten van Europees onderzoek (bijv. AVV rapportage Naar Europese Transport- en Mobiliteitskennis - 2006) en met de communicatie tussen beleid en onderzoek (transportcongres 17 mei 2006 en water-evenement 2007). De inzet voor 2007 en 2008 is verbetering van de interactie tussen Europese beleidsontwikkeling en onderzoek, met name bij de internationale

---

(top-)prioriteiten.

## **Belangen andere landen en organisaties**

### Europese Unie

De ambitie om van Europa een internationaal concurrerende kenniseconomie te maken is onverminderd aanwezig op het politieke niveau in Europa (Commissie en Raad) en in Nederland (kabinet en innovatieplatform). Tegenover de behoefte van VenW aan concreet waarneembare onderzoeksresultaten die bijdragen aan het bereiken van beleidsdoelen (bereikbaar, schoon en veilig) op Europees en nationaal niveau staan nationale (eigen kennisindustrie eerst) en politiek-economische belangen (bijv. DG ENT verbiedt nationale verplichting roetfilters of Europese bandenindustrie bemoeilijkt bronbeleid geluid).

### Bilateraal binnen EU

VenW werkt structureel samen met Duitsland, Frankrijk, het VK, Oostenrijk en de Scandinavische landen. Samenwerking is meer incidenteel met de Oosteuropese en Mediterrane landen als het gaat om de programmering KP 7 en ERA-NET.

### Bilateraal buiten EU

Met ingang van KP 7 is het mogelijk "international co-operation" (INCO) niet alleen vorm te geven met ontwikkelingslanden (bijvoorbeeld bijdragen aan Millenniumdoelen) en opkomende markten (uitvoering EU milieustrategie en acties), maar ook met moderne economiën als Japan en de VS. De beperking bij die laatste categorie ligt in de focus op onderwerpen die aantoonbaar voor Europa een internationale dimensie hebben. Denk bijvoorbeeld aan klimaatverandering, wereldhandel, of toepassingen van internationaal en Europees ruimtevaartbeleid zoals aardobservatie (GEOSS en GMES), logistiek en satelliet navigatie infrastructuur (Galileo).

## **Uitgangssituatie/stand van zaken mbt procedure**

De "omzet" aan Europees onderzoek in KP7 belooft meer dan 50 miljard euro voor de periode 2007-2013; dat is gemiddeld meer dan 7 miljard euro per jaar (EU-25). De verdeling is ruwweg circa 18% voor ICT, 8% voor transport (incl. luchtvaart en Galileo) en 4% voor milieu (incl. klimaatverandering en water). In verband met de snel toenemende schaalgrootte van Europese onderzoeksprojecten moeten overheid, kennisinstututen en bedrijven binnen Nederland meer dan voorheen samenwerken om de Nederlandse prioriteiten in Brussel geaccepteerd te krijgen en betrokkenheid bij de uitvoering veilig te stellen. Een eind 2006 uitgevoerde vergelijking van de Strategische Kennisagenda en het Innovatieprogramma met het Werkprogramma KP7 Transport heeft geleerd dat het werkprogramma in grote mate overeenstemt met de kennisbehoefte van VenW. Het ministerie is rechtstreeks betrokken bij de besluitvorming over de programmering in Brussel door het lidmaatschap van de Nederlandse delegatie naar het Programma Committee Transport. De Nederlandse delegatieleden (VenW en EZ) worden gesteund door een kerngroep van experts, platforms voor de verschillende transportmodaliteiten en de kenniskamers. Het eerste kwartaal 2007 staat de openbare aanbesteding open voor indieners van voorstellen (onderzoek, demonstratie en coördinatie). Mogelijk doen indieners een beroep op een zogenaamde schrijfsubsidie van het ministerie. Later dat jaar kunnen succesvolle Nederlandse indieners "matching" voorstellen, indien de uitvoering van een

---

Europees project samenloopt met de VenW programmering.  
In ERA-NET is VenW zelf rechtstreeks vertegenwoordigd in de Management Group van het consortium en aangesloten op de stap voor stap besluitvorming over thema's en onderwerpen. De netwerken waaraan VenW deelneemt betreffen in elk geval transport (ENT), wegbeheer (ENR), hoogwater (CRUE) en integraal waterbeheer (IWRM). Van deze netwerken is ENT de oudste; in 2007 zal een nieuw projectplan worden ingediend.

### **Actieprogramma 2007**

#### ad 1: programmeren

Implementeren uitkomsten transportcongres 17 mei 2006  
Programmeren water-event 2007  
Instructies Nederlandse delegatie Programma Committee en engelstalige tekstsuggesties werkprogramma's

#### ad 2: deelnemen

Uitvoering geven aan programmering VenW met behulp van gerichte schrijfsubsidies diensten VenW  
Omdat bij Europese opdrachten veelal niet meer dan de helft van het budget door de Commissie wordt betaald, worden in VenW budgetten en programma's gelden geormerkt voor Europese samenwerkingsprogramma's en projecten. Geormerkte gelden zijn ook inzetbaar voor de transnationale samenwerking via ERA-NET.

#### ad 3: resultaten benutten

Verspreiding resultaten KP6, o.a. door  
thematische analyses Extraweb/Transport Research Centre  
gerichte adviezen van landelijke diensten RWS en Delta-instituut  
rapportages kennisinstellingen (of bedrijven) op basis van hun contracten met diensten venw

### **Benodigde/in te zetten middelen**

Opdracht VenW aan SenterNovem/EG-L  
Raamprotocol CenD met AVV  
Aanvullend protocol ENT

### **Dienst en dossierhouder(s)**

DIZ/Ad van Ommen, Gloria Hooplot en Katinka Regtien  
DGP/Kate de Jager, Martin van Gelderen, Rony van Belzen, Mario Fruianu en Nel Aland  
DGTL/Gerda Dinkelman, Thierry Verduin, Jos Nolet, Inge Martens, Jan-Bron Dik, Herman Taal  
DGW/Bart Parmet, Maarten Scheffers en .....  
IVW/Audrey Esschen, Wilfried de Waal, Peter Roeters en Else Sneller  
KiM/Arjen 't Hoen en Sieds Halbesma  
KenI/Bob Papenhuizen en Hedi Poot  
RWS/SDG/Joke Botterweg, Gwendel Kusters en Jos .....  
AGI/Hans Hakvoort en Kyra van Onselen



---

AVV/Mieke Bogaerts, Pieter van Vliet, Gerben Bootsma, Willy Diddens, Richard van der Elburg

---

## V.2 Galileo

### Dossier

VenW draagt zorg voor het Nederlandse beleid t.a.v. het satellietnavigatie programma Galileo. Dit is gericht op:

Een verantwoorde totstandkoming en gebruik van de infrastructuur (financieel, bestuurlijk, veiligheid ism andere departementen);

Een optimale participatie van het Nederlandse bedrijfsleven (eerste verantwoordelijkheid: EZ)

Het organiseren van een goede infrastructuur voor de ontwikkeling en ondersteuning van het toekomstige gebruik van Galileo (ism andere departementen)

Verwerving van de zetel van de Galileo Supervisory Authority (GSA) voor Nederland (Noordwijk) ism andere departementen

### Status

Prioriteit

Het Galileo-project is het grootste infrastructuurproject van de Europese Unie. Het past in de Lissabon strategie en zal Europa een positie geven in de snel groeiende markt voor toepassingen van systemen voor tijd- en plaatsbepaling. Hiermee is het ook voor Nederland een belangrijk dossier vanwege de kansen op het gebied van innovatieve toepassingen in uiteenlopende sectoren.

### Vermelding in Europese/internationale en regerings- of VenW-beleidsdocumenten

Voor Europese beleidsdocumenten zie:

[www.ec.europa/dgs/energy\\_transport/galileo](http://www.ec.europa/dgs/energy_transport/galileo)

Kamerbrief Galileo 2004

Kabinetsbesluit 2005 om NL te kandideren als zetel voor de GSA

### Doel VenW/Nederlands belang

VenW is als penvoerder verantwoordelijk voor een goed gecoördineerde inbreng van de Nederlandse belangen in het Galileo-dossier; als gebruikersdepartement is VenW ook verantwoordelijk voor een goede organisatie van de gebruikersondersteuning op het gebied van satellietnavigatie

VenW is trekker en penvoerder; de verantwoordelijkheid voor onderdelen van het programma ligt soms bij andere departementen

Nederland levert vanuit een positief/kritische basis de inbreng in het Galileo project en voert hiermee het door het kabinet vastgestelde beleid uit

Een goede interdepartementale afstemming en samenwerking is cruciaal; in het komende jaar zal ook meer vorm gegeven worden aan de organisatie van de ondersteuning voor toekomstig gebruik; VenW

---

Als gebruikersministerie heeft VenW belang bij en levert het bijdragen aan de verdere ontwikkeling en gebruik van Galileo (bijv. dossier prijsbeleid, vervoer gevaarlijke stoffen)  
Promoten Noordwijk als vestigingsplaats voor zetel GSA

### **Belangen andere landen en organisaties**

Galileo wordt breed gesteund door de lidstaten van de EU en is een speerpunt voor de Europese Commissie  
Alle landen volgen in meer of mindere mate op kritische wijze de moeizaam verlopende onderhandelingen met de enig overgebleven consortium;  
Er is sprake van wisselende coalities; NL, VK en D zijn met name kritisch op de financiën; het VK, NL, It en Fr hechten sterk aan de veiligheidsaspecten  
Elf landen hebben zich kandidaat gesteld voor de GSA. NL heeft steun onder met name oude lidstaten. Bij nieuwe lidstaten is NL soms 'second best'  
Alle lidstaten stimuleren nationaal de ontwikkeling van toepassingen van Galileo.

### **Uitgangssituatie/stand van zaken mbt procedure**

De Transportraad neemt besluiten op hoofdlijnen; de invulling wordt overgelaten aan de Galileo Supervisory Authority en aan de European Space Agency (ESA)

In 2007 zal de Raad een besluit nemen over de hoofdlijnen van het concessiecontract voor het consortium dat Galileo zal gaan bouwen; tevens moet een voorziening worden getroffen voor eventuele aansprakelijkheid van de Unie

In 2007 zal ook op grond van het Groenboek een Europese discussie worden gevoerd over het toekomstige gebruik van Galileo; dit is zowel van belang voor VenW als gebruiker als van belang voor VenW als departement dat verantwoordelijk is voor de nationale gebruikersondersteuning  
Teneinde een goede inbreng te leveren in de Groenboek-discussie dienen VenW-diensten en andere stakeholders actief te worden, dit betreft een nieuw aspect van Galileo

De voorbereiding van besluitvorming in Brussel en de verdere uitwerking van de bestuursstructuur vergt vergelijkbare inzet als in 2006 is gepleegd (zie "benodigde middelen")

### **Actieprogramma 2007**

Kritisch volgen, rapporteren over en leveren van bijdragen aan het verloop van de onderhandelingen die door de GSA met de beoogde concessiehouder worden gevoerd (DIZ/interdepartementaal); betreft het bijwonen van Raads werkgroepen en andere (expert)bijeenkomsten ism ministerie van Financiën; actie is gericht op het verkrijgen van een optimaal resultaat dat past in de door Nederland geformuleerde randvoorwaarden (gereserveerde middelen FP 07-13; binnen regels EU budget); eindproduct: aanvaardbaar voorstel aan Transportraad eind 2007 en besluitvorming over tekening concessiecontract

---

Verdere opbouw van de bestuurlijke organisatie van de GSA, met name de veiligheidskolom (eerste en tweede pijler); overdracht van de Galileo Security Board (GSB) naar System Safety and Security Board (SSSC) van de GSA; opnieuw beleggen van veiligheidstaken binnen NL; medio 2007; (DIZ/andere departementen)

Bijdragen aan besluitvorming over toegang tot en met gebruik van het overheidssignaal de Public Regulated Service; aanwijzen verantwoordelijke departementen in NL voor beheer en beleid PRS; (DIZ/EZ/BZK/BuZa, eerste helft 2007)

Leveren van een bijdrage aan de voortgaande besluitvorming over de zetel van de GSA; voeden van de Europese Commissie in haar onderzoek naar onderscheidende criteria met name op het gebied van veiligheid en bereikbaarheid; voortdurend tot een besluit is genomen in Transportraad/Europese Raad

Promoten kandidatuur Noordwijk als vestigingsplaats voor de zetel van de GSA (2007)

Organiseren en voeren van een inhoudelijke discussie over het groenboek toepassingen Galileo, intra- en interdepartementaal en andere NL stakeholders; (DIZ/VenW-diensten, eerste helft 2007);

Intradepartementaal: aanwijzen van beleidsverantwoordelijke DG(s) voor de toepassingen satellietnavigatie (DIZ/VenW-diensten)

#### **Benodigde/in te zetten middelen**

DIZ: 1.6 fte beleidsmedewerker; 0.4 fte trainee;

VenW/AGI 0,3 fte; VenW/DGTL 0.2 fte; verschillende kleinere bijdragen van andere dienstonderdelen BZK: ongeveer 0.3 fte (verschillende mensen); Fin:

ongeveer 0,1 fte; BuZa ongeveer 0,3 fte (DVB, DPZ en DES/VADV)

VenW Budget voor werving GSA en andere Galileo kosten: 75.000 euro;

nader te bepalen bedrag voor Space Plaza (uit overschot bijdrage GalileoSat);

HGIS verwervingskosten GSA (totaal maximaal te claimen 1.9 Meuro), waarschijnlijk honorering verzoek voor volle 100%, hoewel dat niet is gegarandeerd.

Op het gebied van KP 7 (Europees onderzoek) is de GSA verantwoordelijk voor de programmering en de uitvoering van het onderzoeksbudget voor de verdere ontwikkeling van Galileo; hiervoor wordt in 2007 een bijeenkomst met geïnteresseerde bedrijven en organisaties gehouden

VenW levert bijvoorbeeld bijdragen aan de programmering op het gebied van inzet satellietnavigatie in verkeer en vervoer (prijsbeleid)

#### **Dienst en dossierhouder(s)**

Wim Ploeg/Thomas Bleeker; Roel Gans (DIZ)

Gijs Hoevenaars (HDJZ)

Alle overige VenW diensten; ministeries van EZ, BuZa/DJZ, Fin, BZK, Defensie; v.w.b. toepassingen: zeer breed interdepartementaal )