



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Overdrachtsdossier



Overdrachtsdossier

Inhoud

Inleiding	6
Deel 1. Startpunt IenM	8
I. Organisatieontwikkeling IenM	9
A. Perspectief IenM	9
B. Gevolgen voor organisatie	10
C. Gevolgen voor organisatie- en personeelsbeleid 2020	11
II. Uitvoering taakstelling Rutte I	12
III. Financiële stand van zaken; verwerking taakstelling/ dossier prijsbijstelling	13
Deel 2. Beleid	16
I. Directoraat Generaal Bereikbaarheid (DGB)	17
Verkeersveiligheid	18
Bereikbaarheid (aanleg wegen)	19
Stedelijk Bereikbaarheid Almere	20
Nieuwe Westelijke Oeververbinding	21
Duurzame mobiliteit	22
Evaluatie Wet Wegvervoer Goederen	24
Snelhedenbeleid	25
Tunnelveiligheid	25
Digitale agenda voor mobiliteit: ITS en reisinformatie voor OV en auto	26
Toekomst Mainport Schiphol	28
Gezamenlijke visie Sector en Schiphol	30
Overige regionale luchthavens	31
Een veilige en duurzame luchtvaart met oog voor consumenten en omwonenden	32
Een efficiënt luchtvaartsysteem	34
Lange termijn spooragenda en PHS	35
Spoorveiligheid en road map ERTMS	39
Benutting OV: tariefsdifferentiatie/variabele gebruikersvergoeding	40
Winterweer	40
HSL-Zuid	41
Wet personenvervoer 2000 - Aanbesteden OV	42
Toegankelijkheid Spoor en regionaal OV	44
Treinverkeer in de grensregio's	46
OV-visie (spoor + regionaal OV)	47
Permanente structuur OV-chipkaart en positionering TLS	48
Fiets	50
Netwerkkwaliteit vaarwegen	51
Maritiem cluster	53
Programma Beter Benutten	55
Beprijzen mobiliteit (incl. fiscale behandeling woon-werkvergoeding)	57
Topsector Logistiek	57
Bestuurlijke organisatie, afschaffing plusregio's, vervoerregio's in de Randstad en overheveling van BDU verkeer en vervoer naar algemene fondsen	59
II. Directoraat Generaal Milieu en Internationaal (DGMI)	61
Biodiversiteit en Ecosysteemdiensten	62
Duurzaamheid en Groene Groei	63
Verduurzaming landbouw	64
Verpakkingen en statiegeld	66
Efficiënt omgaan met natuurlijk hulpbronnen	67
Klimaatbeleid nationaal en internationaal	69
Plastic Soep	72
Geluid & trillingen nationaal en internationaal	74

Luchtkwaliteit	75
Financiering voor Duurzaamheid	77
Fiscale vergroening	78
Biobrandstoffen	79
Handhaving Milieu/risicobeleid (RUD-BRZO)	80
Omgaan met nieuwe risico's en onzekerheden	82
III. Directoraat-Generaal Ruimte en Water (DGRW)	85
Herstructurering en verzakelijking bedrijventerreinen	86
Leegstand bedrijventerreinen	86
Leegstand kantoren	86
Olympische hoofdstructuur	87
Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)	89
Open data	89
Ruimtelijk ontwerp (Actieagenda Architectuur en Ruimtelijk Ontwerp 2013-2016)	90
Vernieuwing MIRT-actualisatie gebiedsagenda's	91
Transformatie, financiering en verdienmodellen	92
SMASH	94
Stedelijke regio's van nationale betekenis	95
Zuidas	98
Deltaprogramma	99
Uitwerking Bestuursakkoord Water / Waterschapsorganisatie	100
Waterveiligheid	102
Herziening bodembeleid	104
Structuurvisie ondergrond	106
Ruimte voor duurzame energie	106
Kaderrichtlijn Water	107
Vereenvoudiging omgevingsrecht / CHW	109
Topsector water	110
RRAAM	111
IV. Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat (RWS)	115
Beheer en Onderhoud	116
PPS	116
Vervanging en renovatie	118

Deel 3. Afkortingen en termen	120
--------------------------------------	------------

Inleiding

Dit is het overdrachtdossier van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM). Doel van dit dossier is u een indruk te geven van de stand van zaken (peildatum 1 november 2012) van de belangrijkste IenM-dossiers en waar de organisatie in hoofdlijnen voor staat.

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

Leeswijzer

In het overdrachtdossier is allereerst (onderdeel 1) een stand van zaken opgenomen van de organisatie-ontwikkeling van het departement, de uitvoering van de taakstelling-Rutte en de financiën.

In deel 2 wordt ingegaan op de inhoudelijke dossiers die spelen IenM-beleidsterrein. Dit deel geeft eerst een korte beschrijving per beleidsterrein en daarna wordt voor elk van de dossiers specifiek ingegaan op de stand van zaken en activiteiten op de korte en/of lange termijn en (laatste) communicatie met de Tweede en/of Eerste Kamer.

Deel 3 geeft een toelichting op de organisatie. Naast een algemene beschrijving van IenM gaat het ook specifiek in op de dienstonderdelen, inclusief de centrale (staf)diensten.

Tot slot is in onderdeel 4 een lijst met afkortingen opgenomen.



Deel 1

Startpunt IenM

I. Organisatieontwikkeling lenM

Ontwikkelingen in de aard en omvang van het takenpakket en gevolgen voor de wijze van organiseren en het personeelsbestand

A. Perspectief lenM

Kern

lenM werkt in een breed en veelomvattend domein: de fysieke leefomgeving. De organisatie bestaat uit drie beleidsdirectoraten (Bereikbaarheid, Water en Ruimte, Milieu en Internationaal), de Inspectie Leef-omgeving en Transport, de uitvoeringsdiensten Rijkswaterstaat, KNMI en NEa, het Planbureau voor de Leef-omgeving en ondersteunende diensten (beleids- en bestuursondersteuning en bedrijfsvoering). Daarnaast zijn uitvoerende taken ondergebracht bij zelfstandige bestuursorganen. Met de samenvoeging van VenW en delen van VROM hangen de verschillende beleidsonderwerpen beter met elkaar samen en is het werk van lenM in het land zeer zichtbaar: steden, landschappen, dijken, wegen, op het land, op het water en in de lucht. De werkzaamheden bestaan uit de combinatie van beleid, kennis, uitvoering en handhaving. Samen zorgen die voor drie kernbegrippen: veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid.

Trends en ontwikkelingen

Om trends en ontwikkelingen die voor lenM relevant zijn te signaleren, is er de Strategische Kennis- en Innovatiagenda lenM. Die bevat een breed scala aan onderwerpen: van globalisering en het wereldwijde toenemende belang van kennis en informatie tot de veranderende samenstelling van onze bevolking en onze huishoudens. Voor lenM is klimaatverandering van groot belang, waardoor de zorg voor waterveiligheid, zoetwatervoorziening en de ontwikkeling naar duurzame energievoorziening extra aandacht vragen. Door voortgaande verstedelijking en toenemende verwevenheid van wereldwijde systemen, nemen stromen van mensen, goederen en informatie toe en daarmee ook de druk op vraagstukken voor de inrichting van de ruimte en de infrastructuur van ons land. Toenemende eisen vanuit perspectief van burgers en bedrijven en de balans tussen veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid staan daarbij centraal.

Aard en omvang

lenM staat voor de taak om met minder mensen en middelen op de korte en langere termijn een wezenlijke en effectieve prestatie en maatschappelijke bijdrage aan de ontwikkeling van Nederland te leveren. In kwantitatief opzicht is in onderdeel II een overzicht opgenomen van de ontwikkelingen in de omvang naar aanleiding van taakstelling-Rutte en verder. Daaruit is de personele opgave duidelijk. Met name in kwalitatieve termen is de problematiek ingrijpend en veelzijdig. Voor lenM is het van groot belang dat we kennis blijven ontwikkelen en vernieuwen. Dit vereist keuzes. Daarbij gaan we uit van de beleidsprioriteiten en maatschappelijke opgaven van lenM. We moeten in staat blijven onze verantwoordelijkheid als beleidsregisseur, opdrachtgever en toezichthouder waar te maken.

Uitdaging

Op de arbeidsmarkt investeert lenM in kwaliteit en vakmanschap. De maatschappij eist steeds betere prestaties van de overheid. De urgentie om expertise te ontwikkelen neemt toe. Ons professioneel bestuur zal daarom duidelijke keuzes maken, die passen bij de politieke agenda. Op de volgende domeinen, waarbij de benodigde deskundigheid nu al stevig onder druk staat, lopen we forse risico's:

- Luchtvaart
- Binnenvaart
- Tunnelveiligheid
- Regierol op het spoor
- ICT-infrastructuur.

We investeren nu al extra in verbetering van deze deskundigheid, zowel in opleidingen binnen het departement als in samenwerking met de kennisinstituten en -instellingen. Efficiency wordt met name gezocht in de verbinding tussen kennis, beleid, uitvoering, handhaving en zbo's. In het versoberen en elders beleggen van taken zijn de grenzen inmiddels bereikt. Versterking van de keten is nodig om onze kwetsbaarheid te beperken.

B. Gevolgen voor organisatie

Selectief en complementair

De (Rijks)overheid trekt zich de laatste jaren terug en focust duidelijker op kerntaken. IenM schept dus ruimte: voor maatschappelijke initiatief (de energieke samenleving) en voor anderen; we werken samen, we laten zaken over aan anderen omdat die dat beter kunnen.

We sturen meer op doelen (maatschappelijk resultaat) en benutten de kracht en kennis van anderen om daaraan bij te dragen met (innovatieve) oplossingen. Bij de ontwikkeling van ruimte- en infrastructuurprogramma's betrekken we marktpartijen en medeoverheden, waardoor kennis niet concurrerend wordt opgebouwd, maar complementair en effectief wordt verbonden en gebruikt. Denk aan o.a. architectuurbeleid, projecten voor intermodaliteit van transport en het programma Beter Benutten, waar Rijk, regio en bedrijfsleven samenwerken in acht gebiedsprogramma's, om weg, spoor en water slimmer, efficiënter en innovatiever te gebruiken.

Minder arbeidsintensief beleid

We bezinnen ons op de mogelijkheden en vormen die kunnen leiden tot minder inzet van capaciteit in de ontwikkeling van beleid en in uitvoering en handhaving. Daarbij wordt gedacht aan aanpassing/integratie/sanering van wet- en regelgeving en beleid, onder andere ter beperking van handhavings- en administratieve lasten. Voorbeelden zijn de vereenvoudiging van het Omgevingsrecht (IenM-programma Eenvoudig Beter) en het RijksRegioprogramma Amsterdam-Almere-Markermeer (RRAAM, gericht op integratie van economische, ecologische en sociale doelen in de regio). Ook kan gedacht worden aan innovatieve afspraken over samenwerking met kennisinstituten en onderwijsinstellingen, bedrijfsleven en andere bestuurslagen rond de totstandkoming van beleid (bijvoorbeeld de 'Brusselse Methode', waarbij de beleidseenheid vooral de rol van 'dossierregisseur' heeft en beleid via en door representatief samengestelde groepen publieke en private stakeholders en experts tot stand komt).

Samenwerking en allianties

IenM zet in op partnerschappen en allianties op diverse gebieden en in diverse vormen:

- met kennisinstituten voor de onderbouwing van beleid en voor innovaties (zoals het programma VerDuS (Verbinden van Duurzame Steden) gericht op onderzoek naar duurzame bereikbaarheid en stedelijke ontwikkeling in de delta).
- met het onderwijs-/opleidingsveld om te voorzien in een kwalitatief goede instroom zowel bij IenM als in bedrijven in het beleidsveld (bijvoorbeeld de infrastructuur- en milieuaantekening bij de TU Delft, de samenwerking tussen RWS en de Dutch Delta Academy). Dergelijke relaties zijn ook van belang om het werken bij de overheid voor jongeren concreet te illustreren en te promoten.
- in specifieke en aan de praktijk gerelateerde educatie die samen met strategische partners wordt ontwikkeld en uitgevoerd (Rijksprojectacademie).
- in strategische samenwerkingsallianties met publieke en private partners op het terrein van het management van de infranetwerken, projectmanagement en arbeidsmarktstrategie.
- binnen de Topsectoren Water en Logistiek, door innovaties te bevorderen, kennis, creativiteit en ervaring te delen en te bundelen.

Allianties en samenwerking vragen een stevige inzet en toewijding van IenM en andere partijen. Daarvoor is politieke wil en bestuurlijke durf nodig, om over grenzen heen afspraken te maken over de inzet van mensen en middelen. Daarbij staat het maatschappelijk belang centraal en niet het belang van een van de onderdelen van de keten. IenM wil daarbij op meerdere vlakken initiatief nemen en investeren (bijvoorbeeld een gemeenschappelijk uitgewerkte arbeidsmarktbenadering in de vorm van een collectief traineeprogramma, scholarships etc., zoals beschreven in bijlage II)

Digitalisering en media

We gaan meer gebruik maken van de mogelijkheden die de informatie- en communicatietechnologie biedt. Digitalisering van informatie en processen en open databeleid leveren vele nieuwe mogelijkheden om werk efficiënter te organiseren, zowel in de bedrijfsprocessen van het rijk (elektronisch bestellen/factureren) als in de relaties met burgers en bedrijven (digitale loketten en meer vrij toegankelijke data). Het Nieuwe

Werken sluit aan bij de kerndoelen van IenM (bereikbaarheid, veiligheid, leefbaarheid) en wordt bij het departement 'gewoon werken'. Dit is hoe een moderne organisatie functioneert.

Compacte organisatie en sobere bedrijfsvoering

Bij de inrichting van IenM is gekozen voor een sobere managementstructuur; het aantal managementposities is verminderd. Voor de interne inrichting en bedrijfsvoering sluit IenM aan bij de ontwikkelingen naar efficiency, versobering, harmonisatie, standaardisatie van voorzieningen en 'shared services' bij het Rijk. Primaire processen worden zo min mogelijk belast met taken of zorg voor bedrijfsvoeringaspecten.

C. Gevolgen voor organisatie- en personeelsbeleid 2020

Wijze van organiseren

De organisatie krijgt al door deze ontwikkelingen een andere samenhang. Nauwere samenwerking met andere publieke en private organisaties doet grenzen binnen en buiten IenM vervagen en er is meer sprake van een netwerkororganisatie, waarin verschillende sectoren samenkomen. Veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid kunnen niet los van elkaar worden gezien of ontwikkeld en de gemeenschappelijkheid zal in de toekomst bepalend zijn voor de netwerken en werkverbanden binnen en tussen ketens van IenM. Onderlinge uitwisseling draagt hier aan bij en komt hieruit voort.

Deze ontwikkelingen reiken verder dan IenM en de Rijksoverheid en vragen om fundering en instrumenten op het gebied van HR. Voor het bepalen van de gewenste impulsen in het huidige en potentiële personeelsbestand, moet de visie op het personeelsbestand in 2020 direct voorvloeien uit de missie en visie van IenM.

Samenstelling personeelsbestand

Er is de komende jaren beperkte ruimte voor instroom van nieuwe medewerkers. Daarbij neemt het aantal mensen met een diploma op specifieke IenM-terreinen af. Dat vraagt om creatieve oplossingen, waarmee toch aan de kwalitatieve vraag kan worden voldaan. De beroepsbevolking wordt kleiner. Er is geen zekerheid over de toekomstige arbeidsmarkt, maar we moeten nu inzetten op het beschikbaar krijgen en houden van kennis, competenties en ervaring. Daarbij maken we onderscheid in de analyse tussen kennis, beleid, uitvoering en handhaving.

Kwaliteit

Het Rijk blijft behoefte houden aan vernieuwing, andere kwaliteiten, competenties en kennis. Om daarin te voorzien kan op andere lijnen worden ingezet dan op personele instroom. Gebruik de behoefte aan kwaliteit en innovatief vermogen bij het Rijk als stimulans voor economische ontwikkeling. Denk daarbij aan de brede maatschappelijke spin-off van het Topsectorenbeleid, aan het beleggen van kennisontwikkeling van en voor de overheid bij kennisinstituten en bedrijfsleven, aan het beschikbaar stellen van overheidskennis en –informatie voor economische activiteit en innovaties. Stimuleer als rijksoverheid de instroom van talent bij partners. Draag zorg voor een open arbeidsmarkt in combinatie met een open kennismarkt en doet niet alleen binnen de rijksoverheid, maar ook tussen overheden, instituten en strategische partners. Zet meer in arbeidsmobiliteit tussen publieke en private partijen: het wordt normaal om na een paar jaar (rijks)overheid in het bedrijfsleven aan de slag te gaan en later terug te keren bij het Rijk. Ook mobiliteit binnen de (rijks)overheid is van belang. Op korte termijn ligt de focus naast uitstroom (vanwege de taakstelling) vooral op het stimuleren van de ontwikkeling en doorstroom van het huidige personeel. Hierbij passen masterclasses, opleidingen en 'banencarroussels'.

Arbeidsrelaties/-voorwaarden

De eigen inbreng van medewerkers en werkvormen die daarbij passen worden gestimuleerd, zodat werken bij het Rijk (en IenM in het bijzonder) aantrekkelijker wordt. Dit gebeurt door de invoering van het Nieuwe Werken, met bijpassende arbeidsvoorwaarden en leiderschapstijl. Proefprojecten hebben laten zien hoe het kan. Het Nieuwe Werken wordt in 2013 bij de bestuurskern (locaties Plesmanweg en Koningskade) in te voeren en te ondersteunen.

Bij de creatieve oplossingen voor de beperkte instroomruimte wordt onder meer gedacht aan een vernieuwing op het terrein van arbeidsrelaties. Concreet betekent dit:

- meedoen en delen in rijksbrede en ketenoverstijgende pools;
 - stimuleren van gedeelde inzetbaarheid tussen overheid, kennissector en bedrijfsleven hetzij in zzp-constructie of in deeltijd dienstverband;
 - langdurige tijdelijke contracten (5-7 jaar);
 - carroussels tussen partners bedrijfsleven en kennisinstituten;
 - gelijktrekken van het arbeidsrecht binnen en buiten het Rijk; individualisering van ICT-ondersteuning
- Op deze thema's wil IenM voorop lopen, al is Rijksbrede samenwerking nodig om te innoveren.

Imago en instroom

Toepassen van het beleid van Topsectoren op alle IenM-gerelateerde sectoren kan het probleem van beperkte instroomruimte ondervangen. Het stimuleren van IenM-specifieke kennis en expertise in de maatschappij komt op korte termijn tegemoet aan de beschikbaarheid van personeel voor de hele sector, maar ook aan het imago van IenM, waardoor op lange termijn wordt voorzien in personeel. We stimuleer studenten om voor IenM relevante vervolgopleidingen te kiezen (scholarships, traineeships). We zorgen voor samenwerking tussen werkgevers en relevante opleidingen (kennisconvenanten gericht op gastdocenten, inbreng casuïstiek, stages, en traineeships). En we versterken het imago van de Rijksoverheid en zorgen voor betere branding van het Rijk en de sector als werkgevers.

Sturing en leiderschap

De kennis en kwaliteiten die we in de toekomst nodig hebben, zijn dus gebaseerd op de missie en visie van IenM en de Strategische Kennis- en Innovatieagenda, vertaald naar een strategische personeelsanalyse. Aanbevelingen daaruit hebben gevolgen voor het arbeidsmarktbeleid en de organisatieontwikkeling van IenM. Door jaarlijks te herijken kunnen we tijdig bijsturen op de dan benodigde interventies op arbeidsmarktbeleid, in-, door- en uitstroom en ontwikkeling. Managers moeten ondersteund worden om aan de nieuwe eisen te kunnen voldoen.

Dienend leiderschap is in onze visie gebaseerd op het bieden van vertrouwen, het geven van ruimte en richting sturen op resultaat en het afleggen van rekenschap. Het concept van integraal management is op lange termijn niet meer houdbaar omdat we inzetten op gestandaardiseerde, geconcentreerde en centraal aangestuurde bedrijfsvoering binnen het Rijk. Daarnaast is er een paradox: de leider is tegelijk topadviseur en algemeen (integraal) manager.

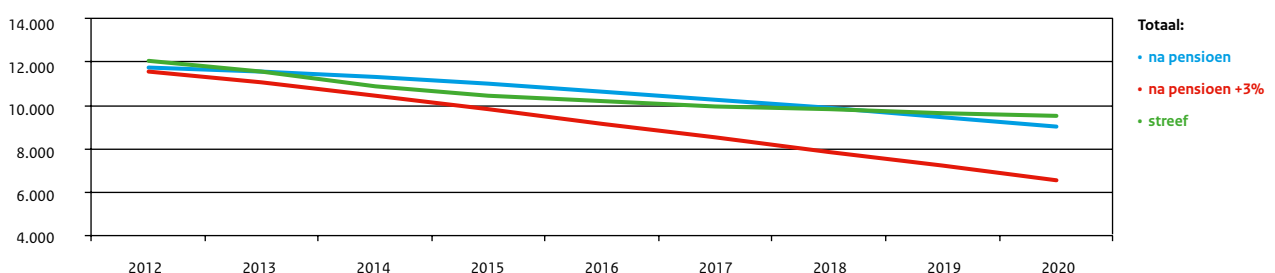
II. Uitvoering taakstelling Rutte I

Taakstelling en verloop

In het kader van de taakstelling Rutte wordt tot 2018 een aanzienlijke krimp gerealiseerd. Deze is bij beleid en kennis 25%, bij ondersteuning 35%, bij de uitvoering 17,5% en de Inspectie 10%.

De bezetting per eind mei 2012 is (inclusief rijkstrainees en tijdelijke medewerkers) 12.600 fte. Daarvan maakt de uitvoering het grootste deel uit (9.200 fte). Beleid, Handhaving en Ondersteuning zijn van gelijke omvang (elk ruim 1.000 fte).

Onderstaande figuur geeft het verloop tot 2020 aan. Toegelicht: het verloop van personeel door pensionering en een aanvullende uitstroom van 3% zijn afgezet tegen het streefgetal voor capaciteit in fte's. Hierbij is instroom op nul gezet en uitgegaan van een gemiddelde pensioneringsleeftijd van 65, dus een langzamer verloop is mogelijk als er wel instroom wordt toegestaan of de uitstroom daadwerkelijk pas gaat plaatsvinden op 66 of hogere leeftijd.



In 2018 kan het streefvolume worden bereikt met alleen pensionering. Als gevolg van de taakstelling zal echter op veel kortere termijn een aanzienlijke uitstroom gerealiseerd moeten worden. Daarbij zijn er duidelijke verschillen tussen IenM-onderdelen. Zo is bij de beleidskern ook de additionele 3% netto uitstroom niet genoeg om voor 2017 de streefwaarde te bereiken. Dit geldt ook voor ondersteuning, maar dan in 2018. Voor een beperkt aantal onderdelen van IenM (SSO) zijn er in 2011 herplaatsingskandidaten aangewezen. Bij de Inspectie is alleen op basis van pensionering de streefwaarde al bereikt en is tot 2020 ruimte voor enige instroom. Bij de Uitvoering is er nauwelijks extra uitstroom nodig; daar zal de instroom kwantitatief en kwalitatief de nodige inspanning kosten.

III. Financiële stand van zaken; verwerking taakstelling/ dossier prijsbijstelling

Begrotingsakkoord taakstelling

De gevolgen van het Begrotingsakkoord (Lenteakkoord) voor de IenM-begrotingen zijn opgebouwd uit de volgende onderdelen:

1. Rijksbrede ('departementale') taakstellingen;
2. Specifieke taakstellingen;
3. BTW-verhoging;
4. Intensiveringen;

Ad 1. Departementale taakstellingen

De volgende Rijksbrede ('departementale') taakstellingen uit het Begrotingsakkoord zijn verwerkt in de artikelen van Hoofdstuk XII, het Infrastructuurfonds en het Deltafonds vanaf 2013:

1. De inkooptaakstelling Rijk van €125 miljoen. Het IenM-deel hierin bedraagt €38 miljoen per jaar;
2. De generieke taakstellingen van €250 miljoen en €500 miljoen. Het IenM-deel hierin bedraagt in totaal €98 miljoen per jaar.

Ad 2. Specifieke taakstellingen: het Infrastructuurfonds

Bovenop de generieke taakstellingen (ad 1) wordt in het Begrotingsakkoord het Infrastructuurfonds structureel verlaagd met €200 miljoen en een kasschuif opgelegd. Onderstaand een totaaloverzicht van de taakstellingen en een overzicht met de wijze van verwerking in de begrotingen van IenM.

Totaal overzicht specifieke en generieke taakstellingen ad 1 en ad 2 (x €1.000,-)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Som
Korting infrastructuurfonds	-200.000	-200.000	-200.000	-200.000	-200.000	-200.000	-200.000	-200.000	-200.000	-200.000	-200.000	-200.000	-200.000	-200.000	-200.000	-200.000	-3.200.000
Kasschuif infrastructuurfonds -	230.000	130.000	100.000														0
Generieke taakstelling	-98.000	-98.000	-98.000	-98.000	-98.000	-98.000	-98.000	-98.000	-98.000	-98.000	-98.000	-98.000	-98.000	-98.000	-98.000	-98.000	-1.568.000
Inkoop taakstelling	-38.000	-38.000	-38.000	-38.000	-38.000	-38.000	-38.000	-38.000	-38.000	-38.000	-38.000	-38.000	-38.000	-38.000	-38.000	-38.000	-608.000
Totaal	-566.000	-206.000	-236.000	-336.000	-336.000	-336.000	-336.000	-336.000	-336.000	-336.000	-336.000	-336.000	-336.000	-336.000	-336.000	-336.000	-5.376.000

Toerekening taakstellingen Begrotingsakkoord (x €1.000,-)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Som
Infrastructuurfonds	-511.474	-117.960	-133.251	-256.911	-264.112	-271.635	-284.823	-282.292	-260.411	-262.114	-261.871	-260.368	-259.594	-259.883	-259.894	-259.883	-4.206.478
Deltafonds	-17.312	-55.375	-66.492	-46.034	-37.377	-28.793	-15.312	-18.191	-40.071	-38.369	-38.612	-40.115	-40.889	-40.600	-40.589	-40.600	-604.731
Hoofdstuk XII	-37.214	-32.664	-36.256	-33.055	-34.511	-35.571	-35.865	-35.517	-35.517	-35.517	-35.517	-35.517	-35.517	-35.517	-35.517	-35.517	-564.792
ww. BDU	-26.076	-24.260	-25.962	-23.798	-24.944	-25.755	-25.977	-25.713	-25.713	-25.713	-25.713	-25.713	-25.713	-25.713	-25.713	-25.713	-408.189
ww. Overig	-11.138	-8.404	-10.294	-9.257	-9.567	-9.816	-9.888	-9.804	-9.804	-9.804	-9.804	-9.804	-9.804	-9.804	-9.804	-9.804	-156.603
Totaal	-566.000	-206.000	-236.000	-336.000	-336.000	-336.000	-336.000	-336.000	-336.000	-336.000	-336.000	-336.000	-336.000	-336.000	-336.000	-336.000	-5.376.000

Voor de bezuinigingen op de investeringsfondsen in 2013 zijn in deze begroting *concrete maatregelen* per modaliteit getroffen. Het kabinet-Rutte heeft ervoor gekozen om voor de jaren daarna geen concrete maatregelen te treffen, zodat een nieuw kabinet ruimte voor eigen afwegingen heeft. De taakstelling is vanaf 2014 daarom alleen financieel en technisch neutraal verwerkt door het opnemen van een 'min-regel'

in de begrotingsartikelen. In deze technische verwerking is, in tegenstelling tot 2013, ook het Deltafonds betrokken.

Invoering taakstelling 2013 Infrastructuurfonds (x 1.000)

	2013
5512u Hoofdwegen	-327.530
5513u Spoorwegen	-66.883
5514u Regionale/lokale infra	-9.264
5515u Hoofdvaarwegen	-105.884
5517u Grote projecten	-803
5518u Overige uitgaven	-1.110
Totaal Infrastructuurfonds	-511.474

NB. In 2013 geen taakstelling op het waterbudget (Deltafonds).

Ad 3. BTW

In het Begrotingsakkoord is besloten tot een verhoging van het hoge btw-tarief met 2%-punt. Dat raakt IenM als eindafnemer van producten en diensten, inclusief de infrastructurele uitgaven waarvan de ramingen inclusief BTW luiden. Een prijsverhoging van 2%-punt van de prijsgevoelige uitgaven komt neer op ruwweg €30 miljoen in 2012 en ongeveer €120 miljoen per jaar vanaf 2013. Het precieze effect hangt onder meer af van de doorwerking van de BTW-verhoging in de relevante indexcijfers en daarmee van de vanaf 2013 te ontvangen prijsbijstellingen (zoals IBOI). De BTW-verhoging betekent dus voor IenM ten dele een aanvullende impliciete taakstelling en ten dele een budgettair risico voor de programma's.

Ad 4. Intensiveringen

De voor IenM relevante intensiveringen uit het Begrotingsakkoord zijn verdeeld over twee thema's:

- a) Openbaar vervoer en intensivering regionaal spoor: €100 miljoen structureel vanaf 2013, te weten
 - i. €75 miljoen voor de BDU (waarvan €30 miljoen voor de G3'en €45 miljoen voor de rest van Nederland);
 - ii. €25 miljoen voor een aantal specifieke regionale OV-projecten.
- b) Intensivering natuur: €200 miljoen structureel vanaf 2013, waarvan €20 miljoen voor IenM voor hydrologische maatregelen. Deze middelen staan gereserveerd op de 'Aanvullende Post' bij het ministerie van Financiën. In aanvulling op de €20 miljoen zal IenM €10 miljoen bijdragen aan deze maatregel; dit bedrag is nog niet in deze begroting verwerkt.

Deel 2 Beleid



I. Directoraat Generaal Bereikbaarheid (DGB)

DG Bereikbaarheid heeft als doel: de netwerkkwaliteit van lucht-, vaar- en spoorwegen, havens en het wegennet verder te ontwikkelen. Maar ook het veilige en duurzame gebruik ervan door reizigers en de transportsector te waarborgen. Daarmee wordt bijgedragen aan de economische en ruimtelijke ontwikkeling van Nederland binnen de condities van leefbaarheid en veiligheid.

De belangrijkste dossiers, ingedeeld naar de beleidsterreinen van DGB, zijn:

Wegen en Verkeersveiligheid

- Verkeersveiligheid
- Bereikbaarheid (aanleg wegen)
- Nieuwe Westelijke Oeververbinding
- Duurzame mobiliteit
- Evaluatie wet wegvervoer Goederen
- Snelhedenbeleid
- Tunnelveiligheid
- Digitale agenda voor mobiliteit: ITS en reisinformatie voor OV en auto

Luchtvaart

- Toekomst mainport Schiphol
- Gezamenlijke visie Sector en Schiphol
- Overige regionale luchthavens
- Een veilige en duurzame luchtvaart met oog voor consumenten en omwonenden
- Een efficiënt luchtvaartsysteem

Openbaar Vervoer en Spoor

- Lange termijn spooragenda en PHS
- Spoorveiligheid en road map ERTMS
- Benutting OV: tariefsdifferentiatie/variabele gebruiksvergoeding
- Winterweer
- HSL-Zuid
- Wet personenvervoer 2000 – aanbesteding OV
- Toegankelijkheid Spoor en regionaal OV
- Treinverkeer in de grensregio's
- OV-visie (spoor + regionaal OV)
- Permanente structuur OV-chipkaart en positionering TLS
- Fiets

Maritieme Zaken

- Netwerkkwaliteit vaarwegen
- Maritiem cluster

Beter Benutten

- Programma Beter Benutten

DGB-breed

- Beprijzen mobiliteit (incl. woon-werkvergoeding)
- Topsector Logistiek
- Bestuurlijke organisatie, afschaffing plusregio's, vervoerregio's in de Randstad en overheveling van BDU verkeer en vervoer naar algemene fondsen

De dossiers worden hieronder nader toegelicht.

Verkeersveiligheid

Dienst:

DGB (in samenwerking met RWS)

Huidige stand van zaken:

Minister IenM is nationaal regievoerder en politiek aanspreekbaar voor het verkeersveiligheidsbeleid. De minister is verantwoordelijk voor afstemming tussen departementen (onder andere met VenJ dat verantwoordelijk is voor handhaving) en spreekt met decentrale overheden via het Bestuurlijk Koepeloverleg over hun beleid en de voortgang op de doelstellingen.

Doelen:

Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2020 is in 2008 unaniem door de Kamer aangenomen en is gericht op permanente verbetering van de verkeersveiligheid met als doelen:

- aantal verkeersdoden terug te brengen tot maximaal 500 in 2020
- aantal ernstig verkeersgewonden tot maximaal 10.600 in 2020.

Trends:

- De meeste slachtoffers vallen op decentrale wegen (88% van verkeersdoden in 2011 en 96% ernstig verkeersgewonden in 2010).
- Er is sinds de jaren zeventig sprake van een dalende trend verkeersdoden. Sinds 2000 daalt het aantal verkeersdoden op rijkswegen met gemiddeld 7% en op het onderliggend wegennet met gemiddeld 5% per jaar. De ontwikkeling is op koers richting het doel in 2020. In 2011 was er voor het eerst in jaren een toename van 640 tot 661 verkeersdoden.
- Er is sinds 2006 sprake van een stijgende trend ernstig verkeersgewonden, de ontwikkeling is niet op koers richting doel 2020. In 2010 was er een toename van 3% tot 19.200. De stijgende trend vindt in zijn geheel plaats op het onderliggend wegennet, het aantal ernstig gewonden op rijkswegen daalt nog (gemiddeld -4% per jaar tussen 2000-2010).

Beleid:

Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid is in 2008 gezamenlijk met decentrale partners vastgesteld en gaat uit van voortzetten van succesvol generiek beleid (zoals campagnes, veiligere infrastructuur en gerichte handhaving), verder verbeteren van de veiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers en harder aanpakken van notoire overtreeders. Dit alles op basis van proportionaliteit van maatregelen.

Uit analyse van de SWOV in 2011 blijkt dat er sprake is van een dalende trend van slachtoffers in of op motorvoertuigen (m.n. personenauto's), maar dat het aantal slachtoffers onder ouderen en fietsers stijgt. Dit is te verklaren door de vergrijzing en een (onverwachte) toename van het fietsgebruik onder 50-plussers.

Om de stijgende trend ernstig gewonden te keren is de strategie op 25 juni 2012 in het Bestuurlijk Koepeloverleg aangevuld met maatregelen gericht op de risicogroepen ouderen en fietsers. Het voortouw voor de maatregelen ligt, vanwege de lokale aard van de problematiek, bij gemeenten (o.a. realiseren van lokale aanpak fietsveiligheid en educatieve activiteiten voor ouderen) en bij maatschappelijke organisaties als VVN, Fietsersbond, ANWB, ouderenbonden en jongerenorganisatie TeamAlert om hun achterban bewust te maken van eigen gedrag/risico's en hen te helpen veilig/prettig aan het verkeer deel te nemen. IenM investeert onder andere in: veilige rijkswegen met pakketten Meer Veilig 2 en 3; campagnes en voorlichting gericht op veilig verkeersgedrag en bewustwording; subsidies aan SWOV, VVN, TeamAlert en activiteitenprogramma voor ouderen Blijf Veilig Mobiel.

Korte en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

Komende 2 jaar wordt onderzocht of en hoe de leeftijdskeuring (seniorenkeuring) en de periodieke medische keuring van klanten kan worden verbeterd.

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

Jaarlijkse cijfers verkeersdoden en ernstig gewonden; en indien nodig bijhorende maatregelen

Bereikbaarheid (aanleg wegen)

Dienst:

DGB

Kader:

Beleidskader Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig. Het realiseren van een robuust mobiliteit-systeem (wegen, spoor, vaarwegen, luchtvaart) van sterke verbindingen, sterke modaliteiten, voorspelbare reistijden en goede bereikbaarheid door het verbeteren en in stand houden van regiospecifieke mobiliteitskwaliteiten draagt hieraan bij.

Een belangrijke indicator voor de aanleg van wegen is de streefwaarde dat de gemiddelde reistijd op snelwegen tussen de steden in de spits maximaal 1,5 keer zo lang is als de reistijd buiten de spits. Op snelwegen rond de steden (en Rijks N-wegen) is de gemiddelde reistijd in de spits maximaal 2 keer zo lang als de reistijd buiten de spits.

Brief prioritering investeringen mobiliteit en water (juni 2011)

Investeren in bereikbaarheid blijft nodig voor de aantrekkelijkheid van ons vestigingsklimaat, en daarmee ter versterking van onze ruimtelijke-economische structuur. Voor wegen wordt tussen 2011 en 2020 voor circa €18 miljard geïnvesteerd in het hoofdwegenet (snelwegen en rijks N-wegen).

Huidige stand van zaken:

Het ministerie van IenM werkt op een aantal manieren aan het terugdringen van de files. Door de aanleg van wegen en het investeren in innovatieve verkeersmaatregelen (zie fiche Beter Benutten). Gedurende de periode (2010-2014) komen er in totaal 800 kilometers aan rijstrook bij. In 2011 is de filedruk mede hierdoor met 18% afgenomen.

In 2012 zal circa 63 km aan nieuwe rijstroken in gebruik worden genomen. In de begroting (sept. 2011) is 190 km aangekondigd voor 2012, maar in 2011 is reeds 62 kilometer versneld in gebruik genomen. Op de hoofdverbindingen buiten de Randstad waar structureel files staan, wordt voor de lange termijn gestreefd naar 2x3 rijstroken de standaard. In de Randstad is de standaard 2x4 rijstroken.

Door Sneller en Beter – waaronder de nieuwe Tracéwet – toe te passen wordt de doorlooptijd van besluitvorming tot de helft teruggebracht. Daarnaast wordt het draagvlak bevorderd doordat het kabinet besluiten neemt in overleg met regionale en lokale overheden en pas na participatie van maatschappelijke organisaties en andere betrokkenen.

Genomen besluiten in 2011

- A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere (TB)
- A2 Den Bosch-eindhoven (TB)
- N2 Meerenakkerweg (TB)
- A4 Dinteloord-Steenbergen (TB)
- A9 Omlegging Badhoevedorp (OTB)
- N11 Leiden-Zoeterwoude-Alphen aan de Rijn (TB)
- A12 Zoetermeer-Zoetermeer Centrum (TB)
- A12 Ede Grijsoord (TB)
- N18 Varsseveld – Enschede (OTB)
- A27 Lunetten- Rijnsweerd (TB)
- A28 Utrecht-Amersfoort OWAB
- N31 Harlingen (OTB)
- N33 Assen Zuidbroek (OTB)
- N61 Hoek Schoondijke (TB)

Afgeronde verkenningen in 2011:

- Brienenoordcorridor
- A20 Nieuwerkerk-Gouda
- A15 Papendrecht - Gorkum
- A67
- Verkenning Antwerpen-Rotterdam
- Preverkenning AGU

Stedelijk Bereikbaarheid Almere

Opgave en oplossingsrichtingen: 2012-2020:

Huidige ambitie:

Investeren in de bereikbaarheid blijft belangrijk voor onze economie. Op basis van de bereikbaarheidsindicator en de NMCA is bepaald waar investeringen nodig blijken. Uitgangspunt zijn ambities uit SVIR en MIRT. Met de brief prioritering investeringen mobiliteit en water is er een lijst met projecten die de mainport, greenport en hun achterlandverbindingen als geheel versterken die de programmeringsruimte van 3/8 deel van het verlengd Infrastructuurfonds zeker in relatie tot het begrotingsakkoord tot en met 2028 overschrijdt. Er zullen nog keuzes gemaakt moeten worden.

Voor de komende jaren (2012 – 2023) staan onder andere de volgende projectbesluiten gepland

- A1 Beekbergen – Apeldoorn Zuid
- A2/A12/A27 Ring Utrecht
- A2 Maasbracht – Geleen
- A6/A7 Knooppunt Joure
- A7 Zuidelijke Ringweg Groningen
- A9 Omlegging Badhoevedorp (TB vastgesteld)
- A10 Zuidas
- A12/A15 (doorgetrokken A15)
- A13/A16 Rotterdam
- A27/A1 Utrecht Noord Knooppunt Eemnes
- A27 Houten – Hooipolder
- A28 Utrecht- Amersfoort
- A28/A1 knooppunt Hoevelaken
- A58 St. Annabosch-Galder en Eindhoven - Tilburg
- N18 Varseveld – Enschede
- N31 Harlingen
- N33 Assen - Zuidbroek
- N35 Zwolle – Wijkthmen
- N50 Ens-Emmeloord

In 2013 wordt 179,4 km aan rijstroken opengesteld. In 2014 wordt 351 km opengesteld en in 2015 gaat het om 211,3 km. Zo is de A12 Bunnik-Veenendaal (3 zsm projecten) vervroegd in 2012 opengesteld.

Over de volgende MIRT onderzoeken en verkenningen worden de komende jaren besluiten genomen, die kunnen leiden tot aanpassing van de investeringsopgave.

- A1 Apeldoorn – Azelo
- Nieuwe Westelijke Oeververbinding
- A4 Haaglanden
- A4/A44 (Rijnlandroute)
- N65 bij Vught
- N35 Wierden – Nijverdalen
- N35 Wijkthmen – Nijverdalen
- Noordcorridor Amsterdam
- A2 Vonderen – Kerensheide

- A58 Tilburg – Eindhoven
- N50 Kampen – Kampen Zuid

Korte en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

Korte termijn (2 jaar):

- A2/A12/A27 Ring Utrecht: OTB MER in 2014
- A28 Utrecht-Amersfoort (spoedaanpak): WAB Q4 2012
- A27/A1 Utrecht Noord-Knooppunt Eemnes- aansluiting Bunschoten: TB Q1 2013
- A13/A16/A20 Rotterdam: SP Q3 2012 en OTB/MER Q3 2013
- A27 Houten – Hooipolder: OTB/MER 2014
- A1 Beekbergen - Apeldoorn Zuid: OTB/MER Q1 2013 en TB Q4 2013
- A12/A15 Bereikbaarheid regio Arnhem-Nijmegen: OTB Q4 2013 en TB 2014
- N18 Varsseveld – Enschede: TB Q1 2013
- N35 Zwolle – Wijkmen: OTB/MER Q2 2013 en TB Q4 2013
- A6/A7 Joure: TB Q1 2013
- A7 Zuidelijke ringweg Groningen fase 2: OTB Q4 2012 en TB Q3 2013
- N31 Harlingen: TB Q3 2012

Openstellingen in 2013:

- A2 den Bosch-Eindhoven
- A28 Utrecht-Amersfoort
- A5 Westrandweg
- A10 2e Coentunnel
- A73 Koninginnelaan

Lange termijn mijlpalen (4 jaar):

Overige besluiten, zie opgave en oplossingsrichtingen 2012-2020

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

- Projectenboek MIRT 2013 (Bijstuk bij Begroting 2013) over voortgang in MIRT projecten
- Begrotingsbehandeling Ministerie IenM najaar 2012
- Nota Overleg MIRT naar verwachting eind 2012

Nieuwe Westelijke Oeververbinding

Dienst:

DGB

Huidige stand van zaken:

- Er ligt een opgave om te komen tot een goede bereikbaarheid in de Zuidvleugel van de Randstad, de regio Rotterdam – Haaglanden, inclusief belangrijke mainports zoals de haven en het Westland.
- Met gebiedsgerichte verkenningen is nagegaan welke opgaven er spelen, en welke oplossingen denkbaar zijn. Daarbij wordt zowel het OV als de weg in samenhang gezien met de ruimtelijke ontwikkelingen door de tijd (zichtjaar 2030). De verkenningen zijn zoveel mogelijk uitgevoerd op basis van de aanbevelingen van de 'commissie Elverding'
- In 2008 is gestart met de MIRT verkenning Rotterdam Vooruit. Deze breed opgezette toekomstverkenning heeft in 2010 geresulteerd in het bestuurlijke besluit van rijk en regio voor de Nieuwe Westelijke Oeververbinding (NWO) bij Rotterdam als prioritair project.
- Aansluitend is vanaf 2010 een specifieke verkenning voor de NWO uitgevoerd, inclusief participatietraject. Eind 2011 is op basis van de resultaten uit deze verkenning een regionaal advies uitgebracht om te kiezen voor de Blankenburgtunnel met het tracé Krabbeplas-West, en niet voor de Oranjetunnel.
- Op 7 december 2011 heeft de minister, samen met regionale bestuurders, aangegeven dat dit tracé ook haar voorkeur heeft, en in een concept Ontwerp Rijksstructuurvisie (OSV) vastgelegd. Een belangrijke overweging daarbij was het belang voor de economie (MKBA 1.0-2.4).

- Naar aanleiding van het MIRT debat in december 2011 heeft de Kamer herhaaldelijk overlegd en vragen gesteld over de NWO. Na de val van het kabinet is het project controversieel verklaard. De OSV met daarin de voorkeursbeslissing is daarom niet gepubliceerd.
- Het debat spitst zich vooral toe op de gevolgen van de doorsnijding van de Aalkeetpolder, het gebied tussen Vlaardingen en Maassluis. Daarmee is rekening gehouden bij de bestuurlijke voorkeur door te kiezen voor een verdiept tracé dat €150 mln. duurder is dan de meest sobere en doelmatige variant. Daarnaast is €25 mln. beschikbaar gesteld voor aanvullende maatregelen.
- Op verzoek van de Kamer is eind augustus 2012 een integrale verkeersanalyse opgesteld voor de Zuid-vleugel van de Randstad. De analyse geeft weer wat het gecombineerde effect is van de voorkeursbesluiten in Rotterdam en Haaglanden. Ook enige afgevalen maatregelen (Oranjetunnel, A54/N54, A14/N14) worden toegelicht.
- De raming voor de aanlegkosten van de NWO volgens het voorkeursalternatief is €1,0 mld. Dekking is voorzien uit het MIRT en toelinkomsten (€300 mln.). In debat met de Tweede Kamer is gesproken over de optie van een overdekking van de verdiepte bak door de Aalkeetpolder (ca. €80 mln. extra) en tolheffing, beperkt tot vracht (inkomsten dan ca. €155 mln.).

Korte en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

Korte termijn mijlpalen (2 jaar):

- Publiceren (Ontwerp) Rijksstructuurvisie met de voorkeursbeslissing
- Starten met de planstudiefase

Lange termijn mijlpalen (4 jaar):

- Beoogde start bouw 2015
- Beoogde openstelling 2020

Door de controversieelverklaring vertraagt deze planning met ten minste 1 jaar.

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

Over de NWO is regelmatig contact geweest met de Tweede Kamer:

- Startbesluit (kennisgeving).
- Notitie Reikwijdte en Detailniveau (kennisgeving).
- AO-MIRT debat (o.a. december 2011 en juni 2012).
- Algemeen Overleg over de NWO (1e termijn: 5 april; 2e termijn: 19 april 2012).
- Rond de AO's zijn vragen van de Kamer beantwoord in verschillende brieven.
- Bij AO-MIRT van 28 juni 2012 is aan de Kamer een integrale verkeersanalyse toegezegd voor 1 september 2012; deze is eind augustus opgeleverd.

Duurzame mobiliteit

Dienst:

DGB (in samenwerking met DGMI)

Huidige stand van zaken:

Nederland heeft de ambitie om een bepalende speler te willen zijn in de internationale transitie naar duurzame mobiliteit. Het beleid is daarbij gericht op een structureel blijvende vermindering van de schadelijke effecten door mobiliteit voor mens en omgeving en tegelijkertijd de economische verbindingen zo efficiënt mogelijk te maken en daarmee onze concurrentiepositie te verbeteren¹.

De sector Verkeer en Vervoer is met een emissieplafond van 35,5 Mton CO₂-equivalenten² verantwoordelijk

¹ Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte.

² In het Witboek Transport formuleert de EU klimaatdoelen voor de transportsector voor 2030 en 2050 en het eerder in de Effort Sharing Decision vastgelegde EU doel voor de non-ETS sectoren, namelijk 16% reductie in 2020 t.o.v. 2005. Dit laatste is in Nederland doorvertaald naar het doel om de CO₂-uitstoot vd transportsector (excl. Zeescheepvaart en luchtvaart) in 2020 te beperken tot 35,5 Mton CO₂, wat 11% minder is dan de uitstoot in 2008 en 12% meer dan de CO₂-uitstoot in 1990.

voor ruim 1/6 deel van de Nederlandse uitstoot van broeikasgassen. Daarbij komt dat de knelpunten aan- gaande lucht- en geluidskwaliteit in Nederland te vinden zijn rond de drukke (stads)wegen. De beleidsop- gaven voor geluid, luchtkwaliteit en klimaat kennen duidelijke (veelal in Europees kader overeengekomen) doelen en zijn voor de korte en middellange termijn geïnstrumenteerd.

Er wordt stevig ingezet op emissie-arme technieken en brandstoffen, waarmee op de lange termijn het merendeel van de (klimaat-)doelstelling gehaald kan worden. Het resterende deel van de beleidsopgave kan alleen worden gerealiseerd met andere maatregelen, onder meer gericht op het beïnvloeden van de mobi- liteitsbehoefte (bv. ICT-toepassingen, versterken ketenmobiliteit of financiële prikkels). Het wegnemen van lokale knelpunten ten aanzien van geluid en luchtkwaliteit gebeurt veelal door 'end of pipe'-maatregelen (zoals het plaatsen van schermen langs (rijks)wegen)).

De volgende concrete onderwerpen, maken onderdeel uit van het beleidsdossier duurzame mobiliteit:

- Schone en zuinige voertuigen. Inzet op afgestemde Europese normen met luchtkwaliteits- en klimaat- doelen. Aangevuld met stimulerend middelen (prijs)prikkels (subsidies, fiscaal, innovatie).
- Elektrisch vervoer: Inzet is gericht op 20.000 elektrische voertuigen in 2015, met een doorgroei naar 200.000 in 2020 en 1 miljoen in 2025.
- Waterstof: invoeringsplan waarmee brandstofcel-elektrische voertuigen (met waterstof als energiedrager), naar verwachting vanaf 2014/2015 op de Nederlandse markt kunnen komen.
- Alternatieve brandstoffen: Gericht op 10% hernieuwbare energie in vervoer in 2020, waaronder de inzet biobrandstoffen die voldoen aan de duurzaamheidscriteria.
- Overige maatregelen dan bronbeleid, waaronder het programma van Het Nieuwe Rijden (HNR) stimu- leert chauffeurs tot een reductie van minimaal één megaton CO₂ in drie jaar.
- Openbaar vervoer. Naast stimuleren van gebruik van OV (door bijv. fietsvoorzieningen op stations), wordt ook stevig ingezet op energiebesparing op het spoor en schonere bussen.
- Binnenvaart. Activiteiten zijn gericht op stimuleren van alternatieve brandstoffen (zoals (bio-) LNG) en op emissiereductie, waarbij ook emissies van bestaande motoren worden beschouwd.
- ITS voor de verbetering van de doorstroming, hetgeen tot minder uitstoot leidt.

Naar verwachting zullen met voortzetting van de thans in gang gezette beleidsinstrumenten de bestaande milieudoelstellingen op de korte en middellange termijn haalbaar zijn (afgezien van mogelijk enkele specifieke knelpunten). Concreet gaat het over de doelen ten aanzien van luchtkwaliteit (NO₂ en fijn stof) en geluid (beide peiljaar 2015) en de klimaatdoelstellingen tot 2020. Het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) geeft aan dat de CO₂-uitstoot van de sector verkeer en vervoer in 2020 waarschijnlijk uitkomt op 34,5³ Mton CO₂, waarmee het beoogde doel haalbaar lijkt. Het halen van deze doelen kan grotendeels worden toegeschreven aan de Europese normering voor nieuwe auto's en een afname van verkeersvolumes. De haalbaarheid van de lange termijn doelstellingen (met -60% CO₂ in 2050 (tov 1990) als indicatief einddoel) is in potentie mogelijk maar deels onzeker: duidelijk is wel dat hier systeemveranderingen naar andere wijzen van aandrijving én bewustere omgang met mobiliteit voor nodig zijn.

Korte en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

Korte termijn:

- Voortgangsrapportage sector-akkoord 'duurzaamheid in beweging'. Eind 2012 / begin 2013 zal over de voortgang van het sectorakkoord 'duurzaamheid in beweging' gerapporteerd worden. In het sector- akkoord hebben een 13-tal stakeholders in 2008 in het kader van 'Schoon en Zuinig' concrete afspraken gemaakt over de te leveren inspanningen om de CO₂-uitstoot voor de sector Verkeer zodanig terug te dringen dat de geformuleerde emissiedoelen in 2020 bereikt worden.
- Routekaart duurzame mobiliteit, met concrete beleidsagenda (gereed zomer 2013). Om de vraag wat er op de korte termijn moet gebeuren om de lange termijn doelstellingen te halen te beantwoorden wordt er een 'Routekaart duurzame mobiliteit 2030 / 2050' opgesteld. De routekaart duurzame mobiliteit kan de klimaatdoelen als belangrijk ijkpunt hebben, maar zal ook de andere duurzaamheidsaspecten beslaan.

³ Het PBL hanteert een marge van 32,1 tot 37,6 Mton. Bron: Referentieraming energie en emissies: actualisatie 2012.

Lange termijn:

Afhankelijk van nog te maken politieke keuzes.

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

Nog niet bekend.

Evaluatie Wet Wegvervoer Goederen

Dienst:

DGB

Huidige stand van zaken:

In 2009 is de Wet wegvervoer goederen (WWG) in werking getreden. De WWG bevat met name implementatie van Europese voorschriften met betrekking tot de markt van het binnenlands en het grensoverschrijdend beroepsvervoer en het eigen vervoer en voor de toegang tot het beroep van beroepsvervoerder.

Tijdens de behandeling van het voorstel voor de WWG in de Tweede Kamer in 2008 zijn bij amendement een aantal wijzigingen aangebracht:

- De 'eis van dienstbetrekking' is in de wet gehandhaafd. Deze eis houdt in dat het een vervoerder verboden is vervoer te verrichten met gebruikmaking van bestuurders van vrachtauto's die niet bij hem in dienst zijn. De eis is gehandhaafd, met de mogelijkheid om het artikel bij Koninklijk Besluit in te trekken 'als er een bevredigende oplossing gevonden is voor zzp-ers, waarin bescherming wordt gevonden tegen betaling onder het CAO-loon'. De eis van dienstbetrekking komt niet voort uit Europese regelgeving, maar is overgenomen uit de voorganger van de WWG.
- Voor het uitoefenen van beroepsgoederenvervoer is een communautaire vergunning noodzakelijk. De ondergrens voor de vergunningplicht voor toegang tot het beroep van beroepsvervoerder is gehandhaafd op 500 kg laadvermogen. In de Europese voorschriften ligt de grens bij 3500kg totaalgewicht.
- In de WWG is een bepaling opgenomen dat ook derden (met name de verlader) aansprakelijk gesteld kunnen worden voor overbelading van een vrachtauto.

Aan de Kamer is toegezegd 2 jaar na inwerkingtreding van de wet de bepalingen te evalueren.

De evaluatie is inmiddels uitgevoerd, maar is nog niet aan de Tweede Kamer aangeboden. Uit de evaluatie blijkt dat, hoewel er redenen zijn om de eis van dienstbetrekking en de 500 kg-grens te schrappen (nationale koppen, eigen verantwoordelijkheid van sociale partners), de omstandigheden op basis waarvan het parlement besloot tot invoering van deze bepalingen niet zijn veranderd en de consequenties van wijzigingen voor onder andere de arbeidsmarkt (nog steeds) groot.

De evaluatie is begeleid door klankbordgroep waarin alle stakeholders betrokken waren.

Korte en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

Is afhankelijk van de vraag of besloten wordt tot wijziging van de wet.

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

Aanbieding van het evaluatie-rapport aan de Tweede Kamer, met daarbij een standpunt van de Minister over de wenselijkheid de wet al dan niet aan te passen.

Snelhedenbeleid

Dienst:

DGB

Huidige stand van zaken

Per 1 september jl. is de maximumsnelheid van 130 km/u in Nederland ingevoerd. Dit, door de wijziging van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens en, waar de maximumsnelheid niet de hele dag maar alleen in de avond en nacht 130 km/u is, door verkeersbesluiten. Op 2 juli jl. was de maximumsnelheid op de 80 km-zones van de A10 West (alleen overdag), de A12 Voorburg stad uit en de A13 Overschie al naar 100 km/u verhoogd.

Korte en lange termijn mijlpalen

De snelheidsverhoging per 1 september jl. betreft 45% van de autosnelwegen Na uitvoering van de maatregelen voor verkeersveiligheid (AKOE) komt daar tot 2015 nog 5% bij. Voor 2% van de autosnelwegen wordt in verband met geluid onderzocht of een snelheidsverhoging mogelijk is.

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

Vooralsnog zal er geen sprake zijn van nieuwe communicatie richting de EK/TK over dit onderwerp.

Tunnelveiligheid

Dienst:

DGB (in samenwerking met RWS)

Huidige stand van zaken

Aanleiding:

Naar aanleiding van de evaluatie naar het proces en de regelgeving rond tunnelveiligheid hebben de ministers van IenM, BZK en VenJ besloten de tunnelwetgeving aan te passen. Dit was nodig omdat de huidige wet- en regelgeving ruimte laat voor interpretatie betreffende het benodigde veiligheidsniveau in wegtunnels en de manier waarop hieraan moet worden voldaan. Dit heeft geleid tot vertragingen en extra kosten bij een aantal tunnelprojecten zoals de A2 bij Utrecht en de A73 bij Roermond. Dit is mede aanleiding geweest voor de motie Koopmans, Aptroot (29296 nr. 16) waarin de regering is verzocht een wetsvoorstel aan de Kamer te zenden waarin zij de beslissingsbevoegdheid over veiligheidsvoorzieningen in tunnels (rijkswegen en hoofdspoorwegennet) overneemt van gemeenten.

Wetsvoorstel:

In de wet en bijbehorende regelingen is nu een eenduidige en kwantitatieve norm opgenomen; een methode op welke wijze aan de norm getoetst (middels een kwantitatieve risicoanalyse methodiek QRA) moet worden; en voor Rijkstunnels een standaarduitrusting. Als bij Rijkstunnels de standaarduitrusting van veiligheidsmaatregelen is uitgevoerd voldoet een tunnel aan de norm en is er geen discussie meer nodig over de vraag of de tunnel veilig genoeg is.

De norm geldt voor alle wegtunnels langer dan 250 meter. Voor nieuwe tunnels geldt de norm op het moment dat de wet van kracht wordt; Tevens zal met de inwerkingtreding van het wetsvoorstel de Commissie Tunnelveiligheid worden opgeheven. Dit past binnen het regeringsbeleid om minder adviescommissies te hebben. De wet is op 25 oktober jl. in de Tweede Kamer behandeld en werd op hoofdlijnen goed ontvangen. Er zijn een aantal amendementen ingediend. De stemming over het wetsvoorstel en de amendementen zal naar verwachting plaatsvinden op 30 oktober a.s.

Mogelijke discussiepunten:

Het wetsvoorstel is redelijk positief door de Tweede Kamer ontvangen. Er is een aantal kanttekeningen geplaatst die betrekking hebben op de vraag of de nu voorgestelde gestandaardiseerde systematiek (norm, QRA en standaarduitrusting) wel leidt tot een voldoende veiligheidsniveau. Of dat het toch niet wenselijk is om meer ruimte te geven aan meer locatie specifieke factoren en maatwerk.

Tevens is er bij een aantal partijen de zorg of het wetsvoorstel leidt tot extra kosten en is er de vraag waarom Nederland de Europese Richtlijn niet sober heeft uitgewerkt in het wetsvoorstel, maar extra eisen en maatregel voorstelt (nationale koppen).

In de nota naar aanleiding van het verslag (mei 2012) zijn deze vragen beantwoord.

Aan de Tweede Kamer is aangegeven dat de meerkosten voor het sluiten van wijzigingscontracten voor het (deels) implementeren van de standaard voor de tunneltechnische installaties bij drie projecten (Combiplan Nijverdal, A2 Maastricht en Tweede Coentunnel) tussen de €55 en €150 mln zou kosten. In de begroting is hiervoor €100 mln gereserveerd.

Korte en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

Afhankelijk van de Kamerbehandeling zal de wetswijziging op z'n vroegst per 1 juli 2013 in werking kunnen treden. Mogelijk zal er ook een standaarduitrusting voor niet-rijkstunnels worden opgesteld. De verwachting is dat deze niet op basis van de wet geregeld zal gaan worden, maar op vrijwillige basis gehanteerd zal gaan worden.

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

Het wetsvoorstel is eind 2011 aan de Kamer toegezonden. Het wetsvoorstel is op 25 oktober 2012 behandeld.

Digitale agenda voor mobiliteit: ITS en reisinformatie voor OV en auto

Dienst:

DGB (in samenwerking met RWS)

Huidige stand van zaken:

De snelle ontwikkeling van technologieën voor informatie en communicatie in combinatie met gepersonaliseerde diensten bieden ook steeds meer mogelijkheden op het terrein van de mobiliteit, zowel voor personen als voor goederen. Bij personenvervoer geldt dat bijvoorbeeld voor verkeersmanagement, reisinformatie en ketenverplaatsingen. Zo kunnen reizigers met mobiele reisplanners al bijna ongeacht plaats en tijd meer bewuste en optimale keuzes maken voor een vervoerswijze, reismoment en route. Dat draagt bij aan een betere benutting van bestaande netwerken en grotere tevredenheid van reizigers. Publieke en private partijen hebben gedeelde belangen in betere gegevens, informatiediensten en verkeersmanagement.

Een volgende stap voor de zogeheten Intelligent Transport Systemen (ITS) is het 'communiceren' tussen voertuigen onderling en met de systemen op, boven en naast de weg. Veel van deze systemen zijn reeds ontwikkeld en getest, en staan nu aan de vooravond van meer grootschalige beproeving in de praktijk. Dit brengt nieuwe mogelijkheden voor het verbeteren van de informatiedienstverlening aan weggebruikers, waarvoor samenwerkingsverbanden tussen publieke wegbeheerders en private dienstverleners nodig zijn.

Doelen

- Intelligente Transport Systemen dragen bij aan het:
- realiseren van beleidsdoelen voor bereikbaarheid (waaronder het beter benutten van de bestaande infrastructuur), leefbaarheid en veiligheid
- verbeteren van de dienstverlening naar reizigers, middels betrouwbare en actuele multimodale reisinformatie
- kosteneffectief publiek verkeersmanagement
- versterken van de internationale concurrentiepositie van het Nederlandse bedrijfsleven

Beleid

De Aanpak Multimodale Reisinformatie uit 2009 heeft het doel gesteld dat uiterlijk in 2015 iedereen, zowel voorafgaand als tijdens zijn reis, een bewuste en optimale keuze kan maken qua vervoerwijzen, reistijden en routes, op basis van actuele, betrouwbare en landsdekkende reisinformatie. De basis hiervoor is de beschikbaarheid en kwaliteit van gegevens die verwerkt kunnen worden in diverse gepersonaliseerde reisinformatiediensten. Dit laatste is al lang het exclusieve terrein van marktpartijen, maar het eerste is sterk afhankelijk van publieke partijen. Zo zorgt IenM voor een groot deel van de organisatie en financiering van bijvoorbeeld het NDOV (Nationale Data Openbaar Vervoer) en NDW (Nationale Databank Wegverkeer-gegevens). Daarmee wordt de markt beter in staat gesteld commercieel rendabele reisinformatiediensten te ontwikkelen. Multimodale reisplanners kunnen pas groeien als de actuele OV-data beschikbaar komen. In de kwaliteit van verkeersinformatie is ook nog veel te winnen, bijvoorbeeld de verwachte reistijd bij grote verstoringen. In het Programma Beter Benutten investeren rijk en regio samen €170 mln in ITS-maatregelen in de jaren 2011-2015.

Weg

Nederlandse wegbeheerders hebben aanzienlijke investeringen gedaan in systemen voor verkeersmanagement, eerst vooral omwille van de verkeersveiligheid, later vooral omwille van de bereikbaarheid en doorstroming. De instandhouding en exploitatie van systemen voor dynamisch verkeersmanagement kost Rijkswaterstaat als beheerder van het hoofdwegenet jaarlijks circa 200 mln. De uitvoeringswijze van verkeersmanagement is sterk in ontwikkeling. ITS en de samenwerking tussen wegbeheerders op netwerk-niveau en internationaal zijn daarbij bepalend. Zo is het NDW tevens opgezet om de samenwerking tussen de wegbeheerders te faciliteren, ten dienste van netwerkbreed verkeersmanagement. Er bestaat overigens geen wettelijk kader voor verkeersmanagement. Uit onderzoek naar de effecten van verkeersmanagement (o.a. KIM en TNO), blijkt dat 2-14% congestiereductie mogelijk is, maar wel sterk locatieafhankelijk is.

Op dit moment wordt met Beter Benutten, de Praktijkproef Amsterdam en DITCM (Dutch Integrated Testsite for Cooperative Mobility) hard gewerkt aan het beproeven en toepassen van ITS in verkeersmanagement en reisinformatie. De ambitie daarbij is om beter gebruik te maken van het zelforganiserend vermogen van weggebruikers, van nieuwe coöperatieve systemen en beter te anticiperen op verstoringen.

Europa is al jaren zeer actief op het ITS dossier. Nederland heeft, volgend uit de ITS richtlijn (2010/40/EU), op 27 augustus haar ITS-plan 2013-2018 naar Brussel gestuurd. Daarbij ligt het zwaartepunt op een geharmoniseerde implementatie van zes zogenaamde prioritaire acties:

- actuele multimodale reisinformatiediensten;
- actuele verkeersinformatiediensten;
- veiligheidsgerelateerde verkeersinformatiediensten;
- geautomatiseerde alarmoproep bij ongeval (eCall);
- informatiediensten voor vrachtwagenparkeren;
- reserveringsdiensten voor vrachtwagenparkeren.

Openbaar Vervoer/NDOV

De markt is duidelijk in ontwikkeling, gezien het aanbod van reisinformatie door NS, 9292 en Google. Deze marktpartijen nemen diverse initiatieven t (zonder verzoek tot overheidsbijdrage) om gegevens voor reisinformatie beschikbaar te stellen ook voor andere dienstverleners. Tot voor kort had dit vooral betrekking op statische gegevens (de dienstregeling), maar ook steeds meer actuele data (zoals bij verstoringen). Het project NDOV (een samenwerking van IenM, Provincies en Stadsregio's) creëert voorwaarden, zodat de belangrijkste (actuele) gegevens voor reisinformatie voor het OV beschikbaar worden gesteld aan afnemers begin 2013.

Beleidskader ITS

Gelet op de noodzaak tot soberheid van publieke middelen en de toenemende mogelijkheden van private en individuele middelen wordt momenteel een beleidskader uitgewerkt voor verkeersmanagement en verkeersinformatie. Voor landelijke beleidsontwikkeling ITS is i.h.k.v. Beter Benutten (naast de €170 mln aan investeringen door rijk en regio) €50 mln beschikbaar.

Korte en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

- 5 november 2012: high-level meeting IenM/markt/regionale wegbeheerders over verkeersinformatie en verkeersmanagement
- medio november 2012 (voorafgaand aan begrotingsbehandeling): TK brief koersbepaling verkeersinformatie en verkeersmanagement
- 4e kwartaal 2012: vaststellen Plannen van Aanpak maatregelenpakketten Beter Benutten
- voorjaar 2013: nut & noodzaak nieuwe tender verkeersinformatie IenM
- voorjaar 2013: besluitvorming vervolg NDW
- medio 2013: start uitvoering meerjarig ontwikkelprogramma verkeersmanagement
- 2015: eerste resultaten Praktijkproef Amsterdam en Beter Benutten maatregelen.

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

- TK brief Multimodale reisinformatie (2009) (TK, vergaderjaar 2009–2010, 31 305, nr. 164)
- TK brief stand van zaken reisinformatie (2010) (TK, vergaderjaar 2009–2010, 23 645, nr. 374)
- TK brief Beter Benutten (dec. 2011) (TK, vergaderjaar 2011–2012, 31 305, nr. 200)
- TK brief NDOV (april 2012)
- Rapportage ITS Nederland naar EC (augustus 2011)
- ITS-plan 2013-2017 naar EC (augustus 2012)
- Voorafgaand aan begrotingsbehandeling 2012: TK brief ambitie verkeersinformatie en verkeersmanagement (ITS)

Toekomst Mainport Schiphol

Dienst:

DGB

Mainport Schiphol en internationaal netwerk van verbindingen als belangrijke factor voor de Nederlandse economie.

De luchtvaartnota (door de Tweede Kamer in februari 2011 geaccordeerd) geeft, in samenhang met de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR: in voorjaar 2012 geaccordeerd door de Tweede Kamer), de voorwaarden en richting voor de ontwikkeling van Schiphol en de regionale velden. Hierbij wordt de balans gezocht tussen het belang van de netwerkqualiteit en het ruimtelijke-economisch belang van de luchthaven enerzijds en de bescherming van de omgeving anderzijds. Uitgangspunt hierbij is dat de verwachte ontwikkeling tot 580.000 vliegtuigbewegingen in Nederland geaccommodeerd wordt, waarvan 510.000 mainport gebonden vliegtuigbewegingen op Schiphol en 70.000 niet mainportgebonden vliegtuigbewegingen op Lelystad en Eindhoven. Uitgangspunt is ook de gewenste integrale (ruimtelijke) ontwikkeling van de regio waartoe Schiphol behoort, en de verstedelijkingsopgave als onderdeel daarvan, ter versterking van de aantrekkelijkheid en economische kracht van de regio. In 2011 werkten ruim 60.000 mensen op de luchthaven bij meer dan 500 bedrijven. In totaal levert de Schipholgerelateerde bedrijvigheid 170.000 banen op. In de Luchtvaartnota is aangegeven dat de directe omgeving van Schiphol met name aantrekkelijk is voor bedrijven in de logistieke, financiële en zakelijke dienstverlening, creatieve sector en het toerisme. In de Schipholregio zijn circa 2.000 internationale bedrijven gevestigd. De Zuidas als internationale toplocatie is zonder een sterke internationale luchthaven ondenkbaar. Ook het veilingcluster rond Aalsmeer is een voorbeeld van bedrijvigheid met sterke verbondenheid met Schiphol.

Voor de internationale concurrentiepositie van Nederland is een kwalitatief hoogwaardig netwerk noodzakelijk. Schiphol als mainport met Air France/KLM als homecarrier is hiervoor van groot belang. Schiphol moet zich in zijn ontwikkeling meten met zijn belangrijkste Europese concurrenten op gebieden als kosten, luchtzijdige en landzijdige bereikbaarheid, duurzaamheid en innovatie. Gezien het belang van Schiphol voor de Nederlandse economie, is het van belang dat Schiphol een concurrerend kostenniveau weet te blijven bieden voor luchtvaartmaatschappijen en kan investeren in het Masterplan Schiphol. Er is behoefte aan een sterk en duurzaam ontwikkelingsperspectief dat bijdraagt aan het noodzakelijke elan en de potentie van de regio als economische motor van Nederland ondersteunt en versterkt, inclusief daarbij horende ruimtelijke en infrastructurele randvoorwaarden. Er dient voldoende bescherming te worden geboden voor



de omgeving en de sector moet voorop blijven lopen op het gebied van duurzaamheid. Daarnaast is in de beoogde ontwikkeling maatschappelijk verantwoord ondernemerschap van belang.

Stand van zaken

- Onderzoek of 510.000 vliegtuigbewegingen passen binnen de norm voor Schiphol van 12.300 zwaar geluidbelaste woningen (gelijkwaardigheid) en met een goede huboperatie ten behoeve van de mainport. Als de 510.000 vliegtuigbewegingen niet binnen gelijkwaardigheid of met een goede huboperatie kunnen worden uitgevoerd zal aan de Alderstafel een oplossing moeten worden gezocht. In september zijn de resultaten van het onderzoek bekend geworden waarbij duidelijk is geworden dat de 510.000 vliegtuigbewegingen niet zondermeer inpasbaar zijn. In november worden de uitkomsten door de Alderstafel besproken. Hierover zal politieke besluitvorming moeten plaatsvinden. In het nog op te stellen eindadvies over het nieuwe normen- en handavingsstelsel worden de te maken afspraken rondom de uitkomsten van het onderzoek naar de 510.000 vliegtuigbewegingen meegenomen. Ook de te maken afspraken over de invoering van continuous descent approaches (CDA's), dit zijn glijvluchten die hinderbeperking opleveren, maken hier onderdeel van uit.
- In het kader van een selectieve ontwikkeling van de mainport Schiphol is de ontwikkeling van Eindhoven en Lelystad van belang. De procedure voor een luchthavenbesluit voor Eindhoven loopt, en wordt verwacht in 2014, het ministerie van Defensie is hierin leidend. In maart 2012 is het Aldersadvies over de luchthaven Lelystad aangeboden, de kabinetsreactie is opgesteld. De voorstudie naar de oplossingen voor de operationele knelpunten in het luchtruim rond Lelystad en de gebruiksmogelijkheden van Lelystad is in augustus 2012 afgerond. De resultaten van deze voorstudie worden verankerd in de definitieve Luchtruimvisie. Het Kabinetsstandpunt Lelystad is in september 2012 naar de Tweede Kamer gestuurd.
- In het Rijksprogramma SMASH worden keuzes gemaakt over de ruimtelijk-economische ontwikkeling van de Schipholregio, inclusief het oplossen van mogelijke ruimtelijke knelpunten.
- Voor de periode 2013-2015 wordt door Schiphol rekening gehouden met een gemiddelde groei van het aantal vliegtuigbewegingen van 2,5 à 3 procent.
- Kabinetsreactie op Aldersadvies Lelystad 2012/2013 is verstuurd op 11 september 2012

Korte en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

- Luchthavenbesluit Lelystad november 2014
- Begin 2014 wordt een luchthavenbesluit Eindhoven genomen als uitvoering van het Aldersadvies over Eindhoven.
- Eind 2012 volgt de evaluatie van het nieuwe normen- en handhavingstelsel voor Schiphol. Gegeven de evaluatie van het nieuwe normen en handhavingstelsel: Wel/niet invoeren nieuw normen- en handhavingstelsel op Schiphol (na advies Alderstafel).
- Naar aanleiding van de kabinetsreactie Lelystad zijn er nog twee openstaande punten: betrouwbaarheid en fasering. Eind 2012 is er duidelijkheid over deze punten. Ook worden selectiviteit en landzijdige ontsluiting verder uitgewerkt. Daarna kan worden gestart met de juridische procedure waarbij het Rijk verantwoordelijk is voor een luchthavenbesluit in 2014 (convenant selectiviteit).

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

- Eerste helft 2013 nieuw normen- en handhavingbesluit.
- Kabinetsbesluit Lelystad eind 2012

Gezamenlijke visie Sector en Schiphol

Dienst:

DGB

Voor de ontwikkeling van de Mainport Schiphol en de kwaliteit van het netwerk is het van groot belang dat er een gezamenlijke visie tussen luchtvaartmaatschappijen en Schiphol is. Deze gezamenlijke visie is neergelegd in Aldersakkoorden en de Luchtvaartnota. In het afgelopen jaar is gebleken dat op een aantal onderwerpen deze gezamenlijke visie nog verder vertaald moet worden naar de praktijk. Het betreft hier onder andere de uitwerking van het selectiviteitsbeleid, de consequenties hiervan voor het Masterplan en de tarieven.

Het selectiviteitsbeleid is erop gericht om de groei van de luchtvaart in Nederland selectief te accommoderen. Dit betekent dat er in de toekomst 510.000 vliegtuigbewegingen op Schiphol en 70.000 vliegtuigbewegingen op regionale luchthavens geaccommodeerd moeten worden. Om hier invulling aan te geven is het op de eerste plaats belangrijk om capaciteit op de regionale luchthavens te creëren. Op de tweede plaats dient Schiphol bij te dragen aan een stimuleringsbeleid dat er toe bijdraagt om mainportgebonden verkeer op Schiphol te faciliteren en niet-mainportgebonden verkeer op regionale luchthavens. Schiphol is gevraagd inzicht te geven in de inzet en timing van de maatregelen ten behoeve van de selectieve ontwikkeling van de luchthaven Schiphol in relatie tot Eindhoven en Lelystad voor de komende vijf jaren.

Om de Mainport Schiphol ook in de toekomst sterk te houden, werkt Schiphol aan een Masterplan dat uit gaat van een capaciteitsbehoefte in 2010 van 510.000 vliegtuigbewegingen (vtb's) en circa 70 miljoen passagiers. Het plan bestaat uit drie onderdelen:

1. Baseline investeringen: reguliere investeringen op aviation (zoals onderhoud en kwaliteitsverbetering) en non-aviation gebied (zoals investeringen in Real Estate) om de mainport op niveau/ operationeel te houden.
2. CSNS: Centrale Security Non-Schengen investeringen ten behoeve van het fysiek scheiden van EU en niet EU-passagiersstromen (zoals overlagen van pieren, centraliseren en uitbreiden van filters).
3. Investeringen ten behoeve van capaciteitsuitbreiding en kwaliteitverbetering (zoals het bouwen van drie nieuwe pieren en uitbreiding van de terminal capaciteit).

De investeringen in de Mainport Schiphol hebben effect op de tariefontwikkeling van de luchthaven. In dit kader is ook de evaluatie van de wet Luchtvaart relevant. In 2012 heeft een evaluatie plaatsgevonden van de Wet luchtvaart inzake de exploitatie van de luchthaven Schiphol voor wat betreft de regulering van de luchthaventarieven. In april 2012 is de Tweede Kamer geïnformeerd over de resultaten en het kabinetsstandpunt op hoofdlijnen in relatie tot noodzakelijk geachte wijzigingen. De uitwerking daarvan is in volle gang. Een belangrijk thema daarbij is introductie van een verplichte financiële bijdrage vanuit non-aviation (winkels, vastgoed, horeca enzovoorts) aan aviation (de activiteiten ten behoeve van vliegtuigen, zoals

landingsbanen, platform, pieren enzovoorts die in de luchthaventarieven worden verrekend). Het Rijk vindt het gerechtvaardigd dat de airlines meeprofiteren van de opbrengsten uit non-aviation (zoals winkel-opbrengsten) omdat die opbrengsten mede afhangen van het aantal passagiers dat de airlines aanvoeren. Ook wordt hiermee een gezamenlijk belang voor luchthaven en airlines gecreëerd om de non-aviation te optimaliseren, hetgeen de concurrentiepositie kan versterken.

Stand van zaken

- In augustus 2012 is de commissie Shared Vision van start gegaan die, onder leiding van Hans Alders, op zoek gaat naar hoe de gezamenlijke visie over de selectieve ontwikkeling van Schiphol in de praktijk wordt ingevuld. Verder zal de commissie onderzoeken wat de gevolgen van die visie zijn voor de investeringen in Schiphol in de komende jaren en wat de gevolgen zijn voor de tariefontwikkeling.
- KLM en Schiphol zijn in overleg over de benodigde omvang van de investeringen tot en met 2020. Het grootste verschil van inzicht zit vooral op de reguliere investeringen in 'non-aviation' en de uitbreidingsplannen.
- De regelgeving voor luchthaventarieven wordt herzien op basis van de evaluatie van de Wet Luchtvaart. Deze zal eind 2012 in de Ministerraad worden besproken.

Korte en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

- Advies van commissie Shared Vision in november 2012
- Brief over de evaluatie van wet Luchtvaart in 2012

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

- Brief evaluatie wet Luchtvaart naar Tweede Kamer eind 2012
- Advies commissie Shared Vision eind 2012 naar de Tweede Kamer

Overige regionale luchthavens

Dienst:

DGB

Naast Schiphol, als grootste nationale luchthaven, is er nog een aantal regionale luchthavens van nationale betekenis die nadere introductie behoeven.

Nederland kent een groot aantal regionale luchthavens. Deze vallen onder de verantwoordelijkheid van de provincies. Een aantal grotere regionale luchthavens is echter van nationale betekenis en vallen daarmee onder de verantwoordelijkheid van de Rijksoverheid. Dat geldt voor de volgende luchthavens: Rotterdam the Hague Airport, Maastricht Aachen Airport, Lelystad, Eindhoven, Groningen Airport Eelde en de luchthaven Twente. Voor Twente is dit van toepassing indien de luchthaveneen doorstart maakt.

Op 1 november 2009 is een nieuw stelsel van besluitvorming en normen voor alle luchthavens, behalve Schiphol, in werking getreden (Regeling Burger- en Militaire Luchthavens, RBML). Dit is een modernisering van de besluitvorming. Uitgangspunt van RBML is dat provincies het bevoegde gezag zijn voor de burgerluchthavens met regionale betekenis. Niet alle bevoegdheden zijn gedecentraliseerd. Zo blijft het Rijk verantwoordelijk voor het luchtruim, de interne veiligheid en de beveiliging van luchthavens. Deze onderwerpen vereisen bij uitstek uniforme (al dan niet internationaal bepaalde) regelgeving en lenen zich daarom niet voor decentralisatie. Voor de luchthavens van nationale betekenis blijft het Rijk bevoegd gezag. Dat wil zeggen dat de besluitvorming over een verdere ontwikkeling van deze luchthavens bij het Rijk ligt. Voor de regionale luchthavens is het van belang dat de landzijdige ontsluiting verder wordt ontwikkeld.

Stand van zaken

- Rotterdam the Hague Airport is een gespecialiseerde zakenluchthaven van regio-overstijgend belang. Deze luchthaven biedt een uitwijkmogelijkheid voor Schiphol in geval van calamiteiten. De luchthaven handelt een combinatie van lijndiensten, taxi- en zakenvluchten en les- en recreatieve luchtvaart af. Tevens wordt er jaarlijks ruimte gereserveerd voor een bepaald aantal van tevoren aangegeven regeeringsvluchten. Het geldende luchthavenbesluit biedt (geluids)ruimte voor een totaal van ongeveer 25.000 vliegbewegingen. Gegeven de beperkte milieucapaciteit van de luchthaven in de dichtbevolkte regio zal

het beleid van de exploitant zich vooral moeten richten op het optimaliseren van de operatie binnen de geldende contour. Hiervoor dient het uitvoeringsplan 'Maatregelen minimaliseren geluidshinder Rotterdam The Hague Airport'. Op deze luchthaven is ook de trauma-helicopter gestationeerd

- Lelystad Airport kan zich conform het Aldersadvies Lelystad ontwikkelen tot een luchthaven met een capaciteit van 45.000 vliegtuigbewegingen. Hiermee kan de luchthaven vanaf 2015 een deel van de groei op Schiphol overnemen. Dit biedt kansen voor de regionale economie rond Lelystad Airport en voor de mainportfunctie van Schiphol. Er is onderzocht in hoeverre het luchtruim boven Schiphol en Lelystad geschikt gemaakt kan worden om de vluchten van en naar Lelystad te accommoderen. Dit blijkt in principe mogelijk te zijn. Het Rijk acht het van groot belang dat partijen gezamenlijk de mogelijkheden bezien welke vervolgstappen noodzakelijk zijn om inzicht te krijgen in de openstaande vragen omtrent betrouwbaarheid en fasering. Een luchthavenbesluit is voorzien voor 2014.
- Voor de luchthaven Eindhoven zijn er afspraken gemaakt in het Aldersadvies (2010) over een gefaseerde ontwikkeling met 25.000 vliegtuigbewegingen in 2020. Naast de groei zijn er afspraken gemaakt over hinderbepurende maatregelen voor de omgeving, de verbetering van de landzijdige bereikbaarheid per weg en OV en verplaatsing van gedeelte van de militaire activiteit. De gefaseerde ontwikkeling wordt in een Luchthavenbesluit vastgesteld. De planning is dat deze in 2014 gereed zal zijn.
- Maastricht Aachen Airport (vliegtuigbewegingen 2011: 23.518) is een kleine, regionale luchthaven waarvan de ontwikkeling de afgelopen jaren bij de concurrentie is achtergebleven. Maastricht Airport heeft vanwege gunstige ligging tussen diverse grote steden/ agglomeraties enerzijds potentie, maar anderzijds veel concurrentie van luchthavens in de buurt. MAA voorziet toename van low cost carriers en het behoud van de marktpositie op het gebied van vrachtvervoer waarmee de luchthaven rendabel zou moeten kunnen opereren.
- Groningen Eelde Airport (vliegtuigbewegingen 2011: 52.774) heeft de ruimte om zich verder te ontwikkelen als luchthaven, die bijdraagt aan de internationale bereikbaarheid van met name Noord-Nederland. De luchthavenontwikkeling zet in op de regionale gebiedsontwikkeling, het voorzien in de vraag naar vakantiebestemmingen en het behoud van de functie van het opleidingscentrum voor verkeersvliegers. In 2012 is begonnen met de verlenging van de baan van vliegveld Eelde. Als de baan gereed is, wordt het mogelijk om ook bestemmingen verder weg binnen en buiten Europa non-stop vanaf Eelde te bereiken.
- De voormalige vliegbasis Twente is in potentie een goed bereikbare luchthaven met goede luchthaveninfrastructuur. De luchthaven heeft een flinke (militaire) geluidsruimte. Door het voormalig militair gebruik zijn andere ruimtelijke ontwikkelingen op redelijke afstand gebleven van de luchthaven.

Korte en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

- De baanverlenging van Groningen Eelde Airport wordt naar verwachting in april 2013 afgerond.
- In 2014 worden verdere stappen gezet met betrekking tot de lopende aanbesteding van luchthaven Twente.
- In 2013 wordt een luchthavenbesluit Eindhoven genomen als uitvoering van het Aldersadvies over Eindhoven.
- Afhankelijk van een succesvolle aanbesteding van luchthaven Twente wordt in 2013 ook een luchthavenbesluit voor deze luchthaven genomen.
- De omzettingsregelingen voor luchthavens van nationale betekenis zullen in de loop van 2013 worden vastgesteld.
- Voor de luchtvaartterreinen van de BES-eilanden zullen in 2013 nieuwe aanwijzingen worden vastgesteld conform de Luchtvaartwet BES.

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

- Uitkomsten aanbesteding Twente worden in 2013 aan de Tweede Kamer gemeld.
- Afronding baanverlenging Eelde wordt aan de Tweede Kamer gemeld.

Een veilige en duurzame luchtvaart met oog voor consumenten en omwonenden

Dienst:

DGB

Het Rijk streeft naar een veilig en duurzaam luchtvaartstelsel en maakt afspraken met de luchtvaartsector en de omgeving over maatregelen zodat aan milieu- en geluidsnormen wordt voldaan. Dit zijn belangrijke uitgangspunten in de door de Tweede Kamer vastgestelde Luchtvaartnota.

In de Luchtvaartnota (april 2009) is aangegeven dat luchtvaartveiligheid op een hoog niveau geborgd moet blijven. De Beleidsagenda Luchtvaartveiligheid (2011-2015) is een uitwerking van de veiligheidsparagraaf in de Luchtvaartnota. De Beleidsagenda is van toepassing op het Nederlandse deel van het Koninkrijk der Nederlanden en geldt derhalve voor Nederland en de BES-eilanden, Bonaire, St. Eustatius en Saba. In essentie staat in de Beleidsagenda 2011-2015 op welke gebieden het Nederlandse luchtvaartveiligheidssysteem verder verbeterd zal worden in de komende vijf jaar. In de Nederlandse burgerluchtvaart is sprake van een hoog veiligheidsniveau dat continu wordt verbeterd, waarbij de sector de eigen verantwoordelijkheid neemt en gelddruk en administratieve lasten worden beperkt.

Op het gebied van duurzaamheid hebben de Nederlandse luchtvaartpartijen een voortrekkersrol. Die heeft geresulteerd in een sterke concurrentiepositie en sterke exportfunctie van Nederlandse luchtvaartpartijen. Ten behoeve van de reductie van CO₂-emissies wordt door de sector gewerkt aan de introductie van groene technologie en biobrandstoffen, de verbetering van het Air Traffic Management. Een belangrijke maatregel binnen de Europese aanpak van de reductie van CO₂ betreft de opname van de luchtvaart in het Europese systeem van emissiehandel (ETS). Deze maatregel is met ingang van 2012 in werking getreden. ETS betekent dat de kosten van de belasting van het milieu door CO₂ kunnen worden verrekend in de prijs van een ticket. Door een plafond te verbinden aan de totale emissie van CO₂ door de luchtvaart, zal uiteindelijk de markt zijn werk doen. Met de hoogte van het plafond en het percentage te veilen emissierechten heeft de overheid krachtige sturingsinstrumenten in handen. Daarmee is het ETS voorlopig het belangrijkste instrument waarmee de overheid de hoogte van de vliegtuiggebonden CO₂-emissies kan beïnvloeden.

Huidige stand van zaken

- De Beleidsagenda Luchtvaartveiligheid (2011-2015) wordt uitgevoerd: nationale regels worden vervangen door Europese regels en het risico van vogelaanvaringen wordt verder beperkt. Daarvoor is in 2012 met alle betrokken partijen een intensivering van de aanpak overeengekomen langs vier sporen: beperking van foerageermogelijkheden van risicovolle vogels, geen nieuwe natuur als broed- en rustgebied, populatiebeheer en de inzet van techniek en invoering van radar voor vroegtijdige vogeldetectie.
- Voor derde landen met een lager geaccepteerd veiligheidsniveau, waar Nederlandse burgers en maatschappijen naar toe vliegen, wordt een jaarlijks gericht hulpprogramma ingezet om zoveel mogelijk te voorkomen dat bilaterale betrekkingen met deze landen negatief worden beïnvloed. De inspanningen richten zich op het Caribische gebied en Oost-Afrika.
- Voor traumahelikopters is na onderzoek vastgesteld dat deze helikopters veilig 24 uur per dag en 7 dagen per week gebruik kunnen maken van helihavens op daken van ziekenhuizen ook in het geval dat een helikopter daar permanent gestationeerd wordt. De regelgeving is daarop aangepast. In de toekomst ligt het in de bedoeling om voor luchthavens luchthavenbesluiten af te geven waarin een aparte geluidsruimte voor maatschappelijke vluchten (m.n. trauma- en politiehelikopters) wordt toegekend. Bij incidentele overschrijding van deze geluidsruimte zal in de handhaving door ILT geen sanctie worden opgelegd. Bij structurele overschrijding dient deze geluidsruimte opnieuw afgewogen te worden. Met het Interprovinciaal Overleg (IPO) wordt nog onderzocht of voor helihavens (op ziekenhuisdaken) waar permanent een traumahelikopter is gestationeerd (en de provincie bevoegd gezag is), volstaan kan worden met een (eenvoudigere) luchthavenregeling.
- Om innovatieve oplossingen te vinden voor duurzame ontwikkeling van de Mainport Schiphol draagt IenM jaarlijks bij aan de Stichting Knowledge & Development Centre (KDC). In het KDC werken de partners KLM, Schiphol en Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) samen met universiteiten en kennisinstellingen om de Schiphol operatie te innoveren.

- Om geluidshinder voor omwonenden van Schiphol te verminderen wordt het project Geluidsisolatie Schiphol fase 3 (GIS-3) uitgevoerd. Dit project bestaat uit toepassen van geluidsisolatie, behandeling van schadeclaims en aankoop van woningen in geluids- en sloopzones uit het Luchthaven Indelings Besluit (LIB).
- Sinds de inwerkingtreding van de Verordening in februari 2005 fungeert de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) als klachtenloket voor consumenten. Sinds 1 juli 2009 is de klachtenafhandeling door ILT verder versterkt. Na onderzoek maakt ILT op elke individuele klacht haar standpunt kenbaar aan de consument. Hierdoor wordt de passagier beter in staat gesteld om te beoordelen of hij de gang naar de rechter wil maken. Tevens kan de ILT haar standpunt kracht bijzetten en de naleving van de Verordening door luchtvaartmaatschappijen bevorderen door handhavend op te treden en waar nodig sancties op te leggen. De wijze van handhaving en sanctionering zijn vastgelegd in het Handhavingskader van 1 februari 2011. Met het loket ILT heeft de consument een laagdrempelig loket voor de behandeling van klachten en voldoet Nederland aan haar verplichtingen uit de Europese Verordening inzake passagiersrechten luchtvaart (Verordening 261/2004)
- De European Aviation Safety Agency (EASA) en de Federal Aviation Administration (FAA) voeren audits uit ten aanzien van het toezicht op de luchtvaart. In Nederland zijn dergelijke audits in 2011 en 2012 uitgevoerd en zijn onvolkomenheden geconstateerd in de uitvoering van het toezicht door de ILT. In 2012 zijn een groot deel van de onvolkomenheden opgelost. Het is belangrijk om samen met de ILT te blijven streven naar een optimaal toezicht.
- In 2013 zullen de veiligheidszones rondom Schiphol worden geactualiseerd voor de vliegveiligheid, voor de goede werking van de luchtverkeersleidingapparatuur en voor het verder terugdringen van de risico's op vogelaanvaringen.

Korte en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

- Binnen de VN burgerluchtvaart organisatie (ICAO) zal in 2013 een voorstel voorliggen voor een mondiaal systeem voor de reductie van CO₂-emissies in de luchtvaart.
- Het toepassen van het Europese emissiehandelssysteem (EU ETS) op de luchtvaart blijft een politiek gevoelig onderwerp in de internationale arena. In 2013 vindt een eerste verrekening van emissierechten voor luchtvaartmaatschappijen plaats, ook voor luchtvaartmaatschappijen uit derde landen die op de Europese Unie vliegen. Bij niet akkoord van derde landen inzake ETS moeten afspraken worden gemaakt over handhaving door de Nederlandse Emissie Autoriteit (NEA).
- Op Europees niveau wordt een herziening voorbereid van Verordening 261/2004 inzake passagiersrechten luchtvaart. In het kader van deze voorbereidingen heeft IenM op 26 maart 2012 een position paper naar de Europese Commissie gestuurd met afschrift aan de Tweede Kamer.
- Voor luchthavens waarvoor een luchthavenbesluit wordt genomen, worden Commissies Regionaal Overleg (CRO's) opgericht om met betrokkenen een gebruik van de luchthaven te bevorderen dat zoveel mogelijk recht doet aan de belangen van die betrokkenen.

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

- De aanwijzingsbesluiten BES worden in 2013 gemeld aan de Tweede Kamer.
- De wijziging van de veiligheidszones Schiphol (aanpassen LIB) wordt in 2013 gemeld aan de Tweede Kamer.

Een efficiënt luchtvaartsysteem

Dienst:

DGB

Het Europese luchtruim is verdeeld op basis van landsgrenzen. Vliegtuigen maken nu omwegen omdat ze de grenzen van het luchtruim moeten respecteren. Uiterlijk eind 2012 wordt het luchtruim in Europa teruggebracht tot 9 luchtruimblokken (Functional Airspace Blocks, afgekort FABs). Vliegroutes zullen kilometers korter worden en de vliegtijd en de uitstoot van CO₂ zullen verminderen. Het Nederlandse luchtruim zal uiterlijk eind 2012 opgaan in het Functional Airspace Block Europe Central (FABEC), een gemeenschappelijk luchtruimblok waarin België, Frankrijk, Duitsland, Luxemburg, Zwitserland en Nederland samenwerken.

Door het gezamenlijke beheer zijn de vliegtijden korter en worden kosten bespaard. Het luchtruimblok FABEC wordt één van de negen blokken die in het kader van het organiseren van één Europees luchtruim (Single European Sky) over de 27 landsgrenzen heen wordt opgericht. Het FABEC-luchtruim beslaat 1,7 miljoen vierkante kilometer met ongeveer 5,5 miljoen vluchten per jaar. Dat is 55% van het totale Europese luchtverkeer. De meeste van de grote Europese luchthavens bevinden zich in deze zone. 17.700 mensen werken voor de verleners van luchtvaartnavigatiediensten van het FABEC.

Stand van zaken

- IenM en Defensie hebben een Luchtruimvisie opgesteld en in september 2012 naar de Tweede Kamer gestuurd, waarin het Rijk duidelijke uitspraken over de toekomstige ontwikkelingen en de strategie ten aanzien van de inrichting, het beheer en het gebruik van het Nederlandse luchtruim.
- In de Luchtruimvisie is een nieuwe luchtruimhoofdstructuur uitgewerkt die het mogelijk maakt om:
 - De voorziene groei op Schiphol (510.000 vtb per jaar) en op Lelystad en Eindhoven (70.000 vtb per jaar) te accommoderen conform afspraken alderstafel.
 - In de toekomstige luchtruimbehoefte van Defensie te voldoen (mission effectiveness)
 - Andere luchtruim gebruikers zo veel mogelijk te accommoderen (andere regionale luchthavens, kleine luchtvaart)

Vervolgstappen Luchtruimvisie

- De Luchtruimvisie omvat een uitvoeringsagenda. Deze agenda is opdrachtgevend en richt zich tot de luchtverkeersdienstverleners om samen met belanghebbenden en het Rijk de daarin opgenomen acties uit te werken.
- Omdat integratie van civiel militaire dienstverlening voorwaardelijk is om de voorziene groei van Lelystad in het luchtruim te accommoderen ligt hier prioriteit.
- Tevens kondigt de luchtruimvisie aan dat het Rijk een proces zal inrichten om samen met de kleine luchtvaart sector, de luchthavenexploitanten en het regionaal bevoegd gezag te verkennen waar, binnen de kaders van de Luchtruimvisie, in Nederland toekomstbestendige mogelijkheden voor de kleine luchtvaart zijn.

Korte en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

Start implementatie van de Beleidsagenda Luchtruimvisie.

- Ratificatiewet FABEC Verdrag oktober 2012
- Inwerkingtreding FABEC naar verwachting 1 december 2012

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

- De Luchtruimvisie is in september 2012 naar de Tweede Kamer gestuurd.
- Ratificatiewet FABEC Verdrag in september 2012 in de Eerste Kamer aanvaard.

Lange termijn spooragenda en PHS

Dienst:

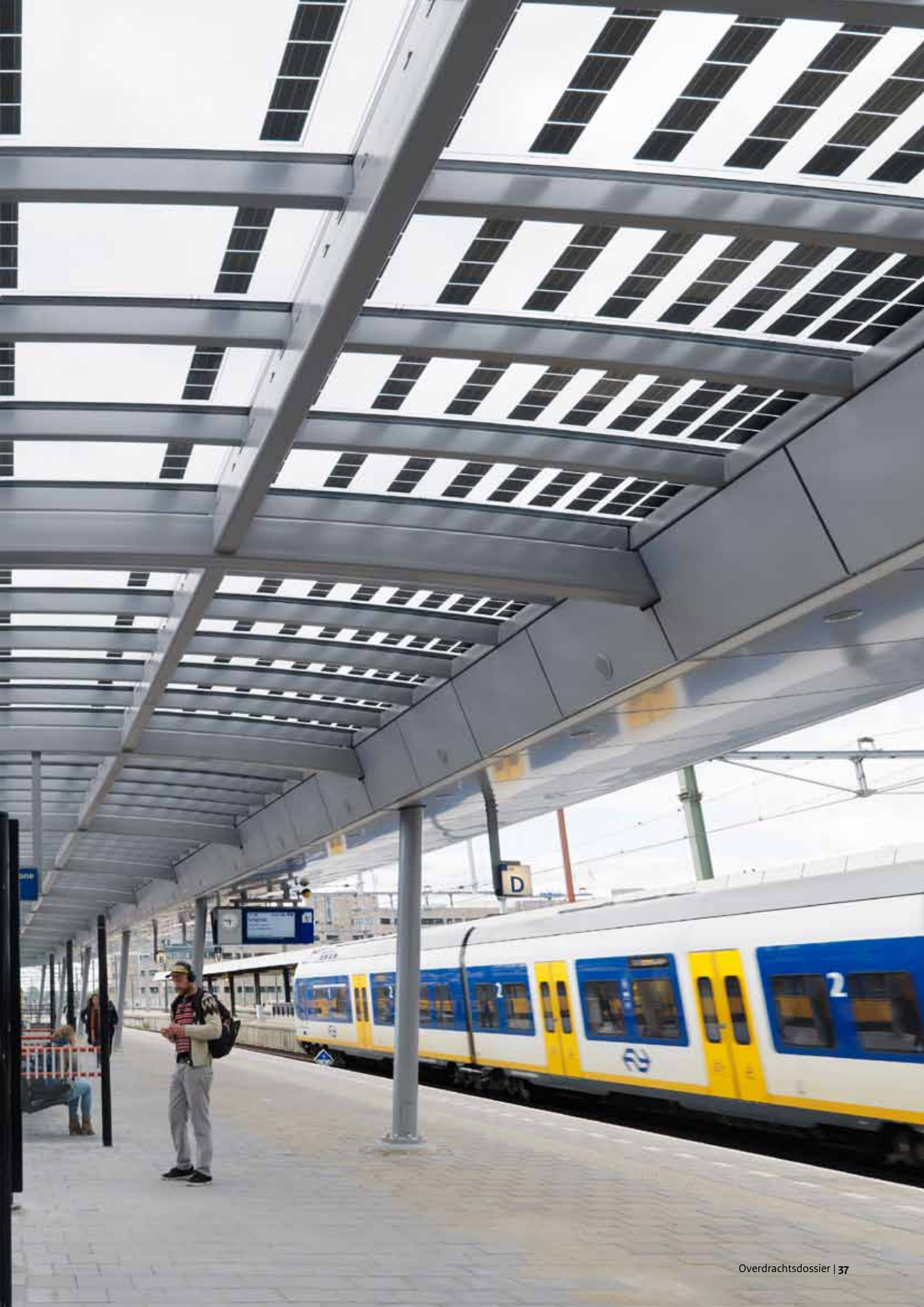
DGB

Lange Termijn Spooragenda

In juni 2012 heeft het kabinet haar reactie gegeven op het rapport van de Tijdelijke commissie onderhoud en innovatie spoor (Cie Kuiken). Eén van de hoofdpunten is dat er een Lange Termijn Spooragenda wordt opgesteld. Reden daarvoor is dat IenM meer focus en sturing wil aanbrengen ten aanzien van de uitdagingen waar het spoor voor staat de komende jaren.

De Lange Termijn Spooragenda bevat ondermeer een visie op het spoor, ambities en doelen. Dit vormt een belangrijk uitgangspunt voor de nieuwe beheer- en vervoerconcessie vanaf 2015. De Spooragenda is tevens de basis voor een eventuele herprogrammering van projecten en programma's. Tenslotte vormt ze het toetskader voor afwegingen ten aanzien van de sturing en ordening binnen de sector.





Huidige stand van zaken

De kabinetsreactie op het rapport van Cie Kuiken is nog niet behandeld in de Tweede Kamer. De verwachting is dat dit in het najaar zal geschieden.

Op dit moment wordt de Lange Termijn Spooragenda uitgewerkt. Hierbij worden de spoorsector en overige stakeholders geconsulteerd.

Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS)

PHS heeft tot doel in 2020 te komen tot hoogfrequent reizigersvervoer op de drukste spoorroutes in de brede Randstad en het accommoderen van het groeiende goederenvervoer. Het goederenvervoer gaat maximaal gebruik maken van de Betuweroute om daarna via de grensovergangen bij Oldenzaal, Zevenaar (Betuweroute) en Venlo de grens te passeren.

In PHS worden de knelpunten die ontstaan door de groeiende vervoervraag aangepakt en zitten reizigers- en goederentreinen elkaar niet in de weg. Uitgangspunt bij de aanpak van knelpunten is een betere benutting van de infrastructuur en slimme dienstregelingen zodat de extra aan te leggen infrastructuur beperkt kan blijven. Dit betekent een beperkte uitbreiding van de spoorinfrastructuur en het herrouteren van het goederenvervoer zodat reizigers- en goederentreinen elkaar in de Randstad niet in de weg zitten.

In juni 2010 is de voorkeursbeslissing PHS door het kabinet genomen. In de Kamer was groot draagvlak voor de frequentieverhoging bij het reizigersvervoer, maar ook brede zorg over de leefbaarheid rond de goederenroutes (met name de route door Oost Nederland). Om deze zorg te adresseren wordt voor Oost Nederland een milieueffectrapportage opgesteld en zijn nadere studies uitgevoerd naar het lange termijn perspectief voor het goederenvervoer, de binnenvaart als alternatief voor het spoor, het maximaliseren van het gebruik van de Betuweroute en het actualiseren van de studie naar een nieuwe goederenlijn door Oost Nederland.

Voor de PHS corridor OV SAAL (Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad) bestaat een apart overleg en besluitvormingstraject.

In totaal is er voor PHS (incl. OV SAAL) €4,4 mld (incl. btw) beschikbaar in de begroting 2012. Het deel PHS betreft €2,8 mld; het OV SAAL deel €1,6 mld.

Huidige stand van zaken

- De uitwerking van PHS loopt sinds begin 2011. Inmiddels zijn de planologische procedures voor drie trajecten gestart. Alle maatregelen worden in overleg met de ca. 80 betrokken provincies en gemeenten, alsook de spoorsector, uitgewerkt.
- Door IenM zijn nadere studies uitgevoerd t.a.v. het goederenvervoer en op 12 juli 2012 aan de Kamer aangeboden. Hierbij heeft de minister aangegeven dat de scope van de MER waarschijnlijk aangepast kan worden naar 1 pad per uur (in plaats van 2 paden per uur) over de route Elst-Zutphen-Oldenzaal. Omdat de Kamer de goederenrouting Oost Nederland controversieel heeft verklaard, zijn geen nadere besluiten over de routing door Oost Nederland genomen.
- Voor OV SAAL middellange termijn (2020) zijn er nog twee varianten in studie om te komen tot hoogfrequent spoorvervoer. Eind 2012 wordt hierover een besluit genomen in combinatie met de lange termijn voor OV SAAL.
- Naar aanleiding van de adviezen van de Tijdelijke commissie onderhoud en innovatie spoor wordt bij de uitwerking van PHS nadrukkelijk rekening gehouden met robuust spoor en de komst van ERTMS. PHS zal verder, net zoals de gehele project- en programmaportfolio van spoor, worden herijkt op haar bijdrage aan de Lange Termijn Spooragenda.

Korte en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

Lange termijn spooragenda:

Najaar 2012	Kamerbehandeling kabinetsreactie op rapport Cie Kuiken
Eind 2012	Lange Termijn Spooragenda gereed

PHS:

Eind 2012	Beschikking over Doorstroomstation Utrecht
Eind 2012 V	oorkeursbeslissing OV SAAL middellange termijn
Medio 2013	Nadere besluiten minister naar aanleiding van de MER Oost Nederland
Eind 2012-2013	Voor meerdere PHS maatregelen voorkeursvarianten vastgesteld (o.a. Nijmegen, Elst, Ede, Amsterdam centraal)

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

Elk half jaar wordt een voortgangsrapportage PHS/OVSAAL aan de Tweede Kamer gezonden (de 7e VGR is 23 april 2012 naar de Tweede Kamer gezonden).

Spoorveiligheid en road map ERTMS

Dienst:

DGB

Huidige stand van zaken

De aandachtsgebieden inzake spoorveiligheid bestaan uit 3 belangrijke componenten:

1. de in de Derde Kadernota Spoorveiligheid en de jaarlijkse trendanalyse belichte onderwerpen (zoals veiligheid rond overwegen, suicides, etcetera);
2. effectiviteit van beveiligingssystemen, in concreto reductie van kans en aantal stoptonend sein (STS)-passages;
3. de Roadmap naar het nieuwe beveiligingssysteem ERTMS.

Ad 1. Er wordt jaarlijks gemonitord en gerapporteerd over de ontwikkelingen zijn op de onderwerpen uit de Kadernota.

Ad 2. Sinds 2004 wordt ingezet op vermindering van het aantal STS-passages. Naar aanleiding van het ongeval te Amsterdam op 21 april 2012 heeft ProRail een aanvullend STS-Verbeterplan opgesteld met daarin verschillende maatregelen voor de korte termijn:

- Verminderen van de kans op een rood sein door vereenvoudiging van de lay-out van de infrastructuur, planning en bijsturing;
- Verminderen van de kans om *door* rood te rijden door alertering van machinisten en treindienstleiders, programma's gericht op niet telefoneren tijdens het rijden, 'fit for duty', etc. alsmede het elimineren van stops voor rode seinen die niet passen bij het verwachtingspatroon van de machinist (waaronder het uitbannen van geel-geel-rood situaties);
- Verminderen van de *gevolgen* van door rood rijden via een extra investering in het vangnetsysteem Automatische Trein Beïnvloeding - Verbeterde versie (ATB-Vv).
- ProRail voert die maatregelen nu uit met de vervoerders.

Ad 3. Voor de meer lange termijn wordt ingezet op ERTMS: begin 2012 is een Regiegroep ERTMS ingericht (IenM, ProRail, NS) die de besluitvorming inzake het nieuwe beveiligingssysteem zal bespoedigen. Doel is om in de zomer van 2012 met een Roadmap te komen die vervolgens resulteert in een uitrolplan. Bij brief van 8 juni 2012 aan de Tweede Kamer heeft de Minister van IenM het principebesluit tot implementatie van het nieuwe beveiligingssysteem ERTMS genomen. ERTMS is een toekomstvast beveiligingssysteem dat tevens bijdraagt aan de verbetering van interoperabiliteit, beschikbaarheid, en maakt hogere snelheden en hogere capaciteit mogelijk.

Korte en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

- September/oktober: Roadmap
- Vervolgens nadere concretisering (implementatieplan, aanbestedingsstrategie, budgetten, etc) voortgangsrapportages aan TK (bv halfjaarlijks)

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

Zie bovenstaande mijlpalen

Benutting OV: tariefsdifferentiatie/variabele gebruikersvergoeding

Dienst:

DGB

Huidige stand van zaken

Tariefdifferentiatie reizigers:

De mogelijkheid om tariefdifferentiatie in te voeren bij NS staat reeds in de concessie van NS. NS moet hiervoor een voorstel aanleveren dat door IenM wordt getoetst. De OV-Chipkaart maakt tariefdifferentiatie mogelijk. Tariefdifferentiatie in het OV, d.w.z. hogere tarieven in de spits en lagere in het dal, zorgt voor betere spreiding van reizigers over de dag. Hierdoor kan de beperkte capaciteit (i.e. zitplaatsen en infrastructuur) in de spits beter worden benut en reizigersgroei worden opgevangen. Dit past in de duurzaamheid- en vergroeningsagenda en sluit bovendien aan op de trend naar flexibel werken. Reizen in het dal kan hiermee voor veel reizigers goedkoper worden.

Tariefdifferentiatie kent echter ook nadelen: voor sommige reizigers zal de prijs van het treinkaartje stijgen. Dit betreft vooral de 'captive' reiziger die (vanwege werktijden, schooltijden e.d.) geen andere mogelijkheid heeft dan reizen in de spits. Waar dit abonnementen betreft die bij NS door bedrijven worden ingekocht, zullen de werkgeverslasten hierdoor kunnen stijgen.

Variabele Gebruikersvergoeding:

Mede nav afspraak in het regeerakkoord om de totale gebruikersvergoeding op het spoor per 2015 met €50 mln. te verhogen wordt momenteel door IenM en de spoorsector gewerkt aan een 'ingroeiregeling gebruikersvergoeding', die per 2014 moet ingaan.

Voor de totstandkoming van deze ingroeiregeling is van belang in hoeverre vervoerders de kostenstijging in de gebruikersvergoeding kunnen doorberekenen in de door hen te hanteren tarieven voor treinkaartjes (reizigersvervoerders) en verladers (goederenvervoerders).

Korte en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

2013: bespreken voorstel NS voor tariefdifferentiatie

2014/2015: implementatie

2014: start ingroeiregeling hogere gebruikersvergoeding

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

2013: bespreken voorstel tariefdifferentiatie in het kader van vervoerconcessie hoofdrailnet 2015

Winterweer

Dienst:

DGB

Huidige stand van zaken

De afgelopen drie winters (2009/2010, 2010/2011 en 2011/2012) heeft winters weer voor ernstige verstoring en uitval van het spoorstelsel gezorgd. Naar aanleiding van de verstoringen op 3 en 4 februari 2012 heeft het ministerie samen met NS en ProRail een winterweerprogramma opgesteld. Dit programma bevat acties en maatregelen om de prestaties op het spoor in de winter te verbeteren. IenM overlegt regelmatig met NS en ProRail over de voortgang van de uitvoering van het winterweerprogramma.

Korte en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

De ambitie is om op de lange termijn toe te werken naar een situatie waarin ook onder winterse omstandigheden betrouwbaar vervoer en goede en betrouwbare reisinformatie aan de reiziger geboden worden. Verstoringen en de impact daarvan op het spoorstelsel worden geminimaliseerd. Verwijtbare verstoringen aan infrastructuur zijn in die situatie tot nul gereduceerd. Daarnaast mogen storingen aan het materieel,

dan wel onvoldoende beschikbaarheid van reservematerieel nooit een reden zijn voor een verstoorde dienstregeling.

De doelstelling voor de korte termijn betreft:

- Eerder kiezen voor een aangepaste dienstregeling. De precieze criteria en besluitvormingsprocedure worden hiertoe opgesteld;
- Terugbrengen van verwijtbare storingen aan infrastructuur en verkorten van de hersteltijd;
- Aantal verstoringen aan materieel verminderen, kapot materiële snel afvoeren en altijd voldoende reserves hebben.
- Verbeteren van de be- en bijsturing bij verstoringen
- Verbeteren van de reisinformatie bij verstoringen
- Verbeteren van alertheid voor winterse omstandigheden en daar preventief naar handelen;
- Indien er alsnog een verstoring optreedt, moet de spoorsector voorkomen dat zij de regie verliest op het systeem en de gevolgen verstoring voor de reiziger worden minimaliseren en goed en frequent blijven communiceren naar de reiziger.

In september 2012 zullen NS en ProRail een aantal aangepaste procedures aan IenM voorleggen en hoe waarborging van die procedures plaats vindt. Het programma richt zich erop dat NS en ProRail op 1 november 2012 de maatregelen voor komende winter genomen hebben.

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

- Op 9 februari is een brief aan de Tweede Kamer gestuurd over de situatie op het spoor op 3 en 4 februari. Op 14 februari heeft de kamer hier met de minister van IenM over gedebatteerd.
- Het winterweerprogramma is op 8 juni aan de Tweede Kamer gestuurd. Er heeft nog geen debat in de Tweede Kamer plaatsgevonden over dit programma.

HSL-Zuid

Dienst:

DGB

Huidige stand van zaken

De Rijksoverheid heeft in 2009 de vervoerconcessie voor het hogesnelheidsnet verleend aan HSA. Sinds 2009 is HSA bezig haar Fyra en Thalys-diensten gradueel op te bouwen.

Met ingang van 2015 wordt de HSL ondergebracht bij de concessie voor het Hoofdrailnet, die aan de NS verleend zal worden. Met de deal die in 2011 met NS gesloten is zijn de financiële problemen van de HSA opgelost, doordat NS de activiteiten overneemt en volledig garant staat.

Den Haag – Breda – Brussel

- De internationale Fyra-verbindingen zullen worden uitgevoerd door NMBS en HSA. De basisverbinding (Amsterdam – Brussel) is in 2001 afgesproken met de vervoerders. In 2005 is vervolgens een aanvullende HSL-verbinding (Den Haag – Breda – Brussel) afgesproken tussen Nederlandse en Belgische ministers.
- De Fyra-verbinding Den Haag – Breda – Brussel is zwaar verlieslatend voor beide treinvervoerders, waardoor de Belgische vervoerder NMBS tot op heden weigert mee te werken. Voor deze verbinding zijn bovendien twee extra hogesnelheidstreinen nodig. Hiervan heeft HSA één treinstel besteld, maar NMBS heeft haar treinstel nog niet besteld (het zogenaamde ‘zoe treinstel’ dat NMBS dient te bestellen).
- Voor dit dossier hebben achtereenvolgende ministers opvolging gevraagd bij de Belgische regering, maar NMBS heeft het treinstel nooit besteld, waardoor deze verbinding op korte termijn niet gereden kan worden.

Treinverbinding Noord-Brabant en België

- Doordat de Fyra-verbinding Den Haag – Breda – Brussel niet wordt voorbereid, heeft niet alleen de stad Den Haag maar ook de provincie Noord-Brabant geen zicht op een snelle treinverbinding naar België. De

enige verbinding waarvoor treinpaden zijn aangevraagd voor 2013 is een stoptreindienst tussen Roosendaal en Antwerpen.

- Overleg met de Belgische minister van Overheidsbedrijven is nodig omdat NMBS zonder financiële compensatie weigert mee te werken aan een snelle treinverbinding (Intercity of HSL) tussen Noord-Brabant en Antwerpen.
- HSA geeft de voorkeur om dit probleem op te lossen door middel van een verbinding Antwerpen – Breda via de HSL-Zuid, omdat zij verwachten dat er een groter reizigerspotentieel is voor een HSL-verbinding Antwerpen - Breda dan een Intercity-verbinding Antwerpen - Roosendaal.

Geluidsproblematiek

- Sinds de HSL-Zuid in 2009 in bedrijf is genomen zijn meerdere geluidsonderzoeken gedaan. Met name in Lansingerland werden hogere geluidswaarden gemeten dan verwacht, waarna maatregelen zijn getroffen, o.a. aan het tijdelijke Fyra-materieel.
- Er worden nog steeds metingen verricht op verschillende locaties langs de HSL-Zuid. Tevens loopt er een pilot naar mogelijke aanvullende geluidsreducerende maatregelen. De effecten van deze maatregelen zullen naar verwachting in het najaar van 2012 worden vastgesteld.
- Op basis van de metingen en de uitkomst van de pilot, kan de Rijksoverheid overwegen of en welke maatregelen nog getroffen dienen te worden.

Overige aandachtspunten:

Daarnaast zijn er nog een enkele andere punten waaraan gewerkt wordt, zoals: verbindingsproblemen treinbaan (ERTMS), ontwikkeling vervoeraanbod naar alternatieve bestemmingen (bv. Lille en Londen), EMC-problematiek.

Korte en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

Korte termijn: Waarschijnlijk zullen medio 2013 alle V250-hogesnelheidstreinen in Nederland zijn en kan het complete vervoeraanbod (uitgezonderd Den Haag – Breda – Brussel) via de HSL-Zuid worden gereden.

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

De Tweede Kamer heeft aan het HSL-Zuid-project de Grootproject-status gegeven waardoor het onder de Regeling Grote Projecten valt. Dit betekent dat er halfjaarlijks een voortgangsrapportage aan de Kamer wordt gestuurd over de HSL-Zuid. Deze status zal naar verwachting worden ingetrokken nadat in 2013 de eindevaluatie is opgesteld.

Wet personenvervoer 2000 - Aanbesteden OV

Dienst:

DGB

Huidige stand van zaken:

Algemeen

Op 3 december 2009 is de Europese Verordening PSO 1370/2007 van kracht geworden. Deze verordening heeft rechtstreekse werking in de lidstaten. De verordening hanteert openbare aanbesteding van het regionale stads- en streekvervoer als regel maar staat inbesteding toe indien nationale wetgeving dat mogelijk maakt. De verordening ondersteunt het beleid dat Nederland sinds 2001 voert: de Wet Personenvervoer 2000 verplicht vanaf 2001 openbare aanbesteding van het regionale stads- streekvervoer.

In het vigerende Besluit Personenvervoer 2000 zijn de volgende aanbestedingsdata opgenomen:

1-1-2013 voor bus- en multimodale concessies; 1-1-2017 voor tram/metroconcessies.

Het stads- en streekvervoer is momenteel overal in Nederland aanbesteed met uitzondering van het stadsvervoer in drie grote steden Amsterdam, Rotterdam en Den Haag, waar het openbaar vervoer in het geheel nog niet of slechts gedeeltelijk is aanbesteed.



- Op 14 maart 2012 heeft de stadsregio Rotterdam de concessie voor het busvervoer gegund aan RET. De nieuwe concessie zal op 9 december 2012 ingaan.
- Het stadsgewest Haaglanden heeft op 23 mei 2012 de concessie van het busvervoer gegund aan HTMBUZZ. De nieuwe concessie zal ingaan op 9 december 2012.
- Op 12 april 2012 hebben de minister van IenM en de stadsregio Amsterdam (SRA) een bestuursovereenkomst getekend waarin de planning van een multimodale concessie is vastgelegd. In de bestuursovereenkomst is opgenomen dat SRA de multimodale concessie op basis van een openbare aanbesteding uiterlijk op 15 september 2013 zal gunnen en dat de nieuwe concessie uiterlijk op 14 december 2014 zal ingaan. In samenhang hiermee heeft de minister van IenM aan SRA een ontheffing van de aanbestedingsplicht verleend tot 15 december 2014.

Wetgeving

Op 28 november 2011 is een wetsvoorstel tot wijziging van de Wp2000 van de regering in de Tweede Kamer behandeld en op 14 december 2011 aangenomen (wetsvoorstel minister Schultz van Haegen). Het wetsvoorstel bevat technische aanpassingen van de Wp2000 aan de Europese verordening PSO 1370/2007 waaronder de lengte van concessietermijnen. Deze aanpassingen zijn nodig om de nationale wetgeving in overeenstemming te brengen met de PSO. Het wetsvoorstel handhaaft de aanbestedingsplicht voor het regionale stads- en streekvervoer. Op 17 april 2012 is het wetsvoorstel behandeld in de Eerste Kamer. Op 8 mei 2012 heeft de Eerste Kamer het wetsvoorstel verworpen.

Op 14 juni 2012 heeft de Tweede Kamer de initiatiefwet 'Aanbestedingsvrijheid OV grote steden' aangenomen. Deze wet geeft de stadsregio's die de grote steden Amsterdam, Den Haag, Rotterdam en Utrecht omvatten de vrijheid om te besluiten het openbaar vervoer in hun regio aan te besteden of in te besteden'. De PSO-verordening biedt deze mogelijkheid van inbesteding: het onder strikte voorwaarden en strenge eisen mogelijk maken dat een bedrijfsonderdeel van de stadsregio het openbaar vervoer uitvoert met een onderhandse gunning. Deze keuzemogelijkheid moet in nationale wetgeving worden vastgelegd. Op 2 oktober heeft de Eerste Kamer ingestemd met het initiatiefwetsvoorstel.

Bestuursvereenkomst met de stadsregio Amsterdam

Zolang er geen nieuwe wetgeving van kracht is, blijft de huidige aanbestedingsplicht voor het regionale stad- en streekvervoer bestaan. In afwachting van de nieuwe wetgeving die de vier stadsregio's Amsterdam, Den Haag, Rotterdam en Utrecht een keuze biedt tussen aanbesteden of inbesteden, heeft de stadsregio Amsterdam besloten om de aanbestedingsprocedure voor de multimodale concessie stop te zetten.

Op 21 juni 2012 heeft de minister van Infrastructuur en Milieu de stadsregio Amsterdam per per brief laten weten dat wanneer de initiatiefwet kracht van wet krijgt, de minister met de stadsregio in overleg zal treden over aanpassing of ontbinding van de afgesloten bestuursvereenkomst. Mocht de aanbestedingsplicht voor kortere of langere tijd blijven bestaan – en SRA de afgebroken aanbestedingsprocedure weer moet oppakken – dan zal de minister – gelet op de politieke ontwikkelingen - coulant omgaan met de bepalingen uit de bestuursvereenkomst. De minister van Infrastructuur en Milieu heeft dit ook aan de Tweede Kamer gemeld.

Korte en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

Op 2 oktober heeft de Eerste Kamer het initiatiefwetsvoorstel 'Aanbestedingsvrijheid OV grote steden' aangekomen. Het huidige Besluit Personenvervoer 2000 zal zo spoedig mogelijk hiermee in overeenstemming worden gebracht. De minister van IenM zal op korte termijn in overleg treden met de Stadsregio Amsterdam over aanpassing of ontbinding van de bestuursvereenkomst.

Met de NMa zal op korte termijn overleg worden gevoerd over de voortzetting/uitbreiding van toezicht op de lopende onderhands gegunde concessies en in de toekomst inbestede concessies in de vier stadsregio's Amsterdam, Rotterdam, Haaglanden en Utrecht.

Voor het rijk zijn verder geen mijlpalen te benoemen. Het beleid inzake het regionale stads- en streekvervoer is gedecentraliseerd. Volgens het initiatiefwetsvoorstel wordt de keuze tussen aanbesteden of inbesteden een decentrale afweging in de vier stadsregio's Amsterdam, Rotterdam, Haaglanden en Utrecht.

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

De Eerste Kamer zal het wetsvoorstel aan de Koningin sturen. Het Kabinet van de Koningin zal vervolgens de minister van IenM bericht en raad vragen over de bekrachtiging. De minister zal daarop de ministerraad vragen niet alsnog langs de Raad van State te gaan voor advies (dit hebben de initiatiefnemers al gedaan) en er mee in te stemmen om de Koningin de initiatiefwet te laten bekrachtigen. Na bekrachtiging wordt het voorstel voor contraseign doorgestuurd aan de minister en verzorgt IenM de plaatsing in het Staatsblad. Binnen maximaal drie maanden zal de minister de Eerste en Tweede Kamer over de bekrachtiging informeren.

Toegankelijkheid Spoor en regionaal OV

Dienst:

DGB

Huidige stand van zaken

De verbetering van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor mensen met een functie-beperking is deels een rijksverantwoordelijkheid, deels een verantwoordelijkheid van de decentrale overheden. Decentrale overheden zijn verantwoordelijk (incl. financiering) voor bus, tram en metro en de regionale spoorlijnen. Met deze decentrale overheden zijn afspraken gemaakt (incl. deadlines) over het verbeteren van de toegankelijkheid. Aanvullend beleid is geen rijksverantwoordelijkheid, maar een zaak van de decentrale overheden. De rijksoverheid is aanspreekbaar op de toegankelijkheid van het hoofdrailnet en voert de regie over de verbetering van het OV-chipkaartsysteem.

Regionaal OV

Het OV wordt stapsgewijs zelfstandig toegankelijk. Nagenoeg alle stads- en streekbussen zijn toegankelijk, in 2015 is minimaal 46% van de bushaltes aangepast, alle metro's zijn voor iedereen toegankelijk en trams en tramhaltes zijn voor een deel zelfstandig toegankelijk.

Spoorvervoer

Op 30 maart 2012 is in een brief aan de TK aangegeven hoe de toegankelijkheid van het spoor in de periode tot 2030 voor mensen met een functiebeperking verbeterd gaat worden. In de HRN-concessie 2015 – 2024 zullen afspraken vwb de verbetering van toegankelijkheid van treinen worden vastgelegd. In 2025 zijn alle Sprinters zelfstandig toegankelijk, in 2034 is circa 85% van het gehele materieelpark (Sprinters en Intercitys) toegankelijk en uiteindelijk zal in 2045 het gehele materieel-park van NS vervangen en daarmee zelfstandig toegankelijk zijn.

Met ProRail is afgesproken dat zij in 2020 minimaal 70% van alle stations voor mensen in een rolstoel hebben aangepast (liften, hellingbanen, perrons op de juiste hoogte). De verwachting is dat dit ruimschoots gaat lukken. In 2030 zijn alle stations toegankelijk.

De maatregelen ten behoeve van mensen met een auditieve of visuele beperking zullen in 2015 afgerond zijn (blindegeleidlijnen, braille informatie, verbeterde reisinformatieschermen).

Met Chronisch zieken en Gehandicapten-Raad en NS zijn voorbereidende gesprekken gevoerd over pilots die zich richten op verbeteringen in de gehele ketenreis voor mensen met een functiebeperking.

De benodigde middelen voor het aanpassen van treinstations zijn in de rijksbegroting beschikbaar. Kosten voor aanpassing van het materieel komen voor rekening van de vervoerder. Bij aanschaf van nieuw materieel zal dit conform afspraken zelfstandig toegankelijk moeten zijn en bij revisie (groot onderhoud aan materieel) wordt dit materieel zoveel als mogelijk toegankelijk gemaakt.

OV-chipkaart

Het OV-chipkaartsysteem is voor een aantal groepen van mensen met een beperking nog onvoldoende toegankelijk. Het wordt geleidelijk steeds toegankelijker gemaakt. Daarvoor loopt, in samenwerking met alle betrokkenen, een verbeteringstraject. Sommige maatregelen worden al in 2012-2013 uitgevoerd, maar andere zullen pas worden doorgevoerd bij vervanging van oude paaltjes en poortjes.

Korte en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

Deadlines in de Wet gelijke behandeling gehandicapten:

1 jan. 2015: reisinfo en metrohaltes en stations moeten aan minimumeisen voldoen.

1 jan. 2016: gemiddeld 46% van de bushaltes moet op orde zijn.

1 jan. 2020: minimumeisen voor trams/tramhaltes moeten via de ministeriële regeling toegankelijkheid zijn ingevuld.

Afspraken met ProRail en NS en decentrale overheden monitoren:

- ProRail/NS hebben in het Actualisatierapport 2010 alle maatregelen beschreven, die zij nemen voor toegankelijkheid (tot 2030). Dit wordt jaarlijks door IenM gemonitord.
- Nieuwe afspraken met NS opnemen in HRN-concessie
- Voor bushaltes loopt een investeringsprogramma door de decentrale overheden

Ontwikkelen nieuwe grenswaarden voor tramvervoer:

Voor tramvervoer zullen in de komende jaren (maar voor 2020) in overleg met de decentrale overheden percentages voor toegankelijke haltes/materieel worden afgesproken en in de bestaande ministeriële regeling worden vastgelegd, omdat 100% toegankelijk tramvervoer per 2020 niet mogelijk lijkt.

Ontwikkelen van een integrale visie op relatie doelgroepenvervoer- toegankelijk OV:

Als gevolg van een motie (aan Stas VWS) samen met VWS een integrale visie op het verband tussen gebruik van doelgroepenvervoer en toegankelijk OV ontwikkelen.

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

- Toegezegd is eens per jaar een voortgangsrapportage van de toegankelijkheidsmaatregelen op of bij treinstations.
- Eén of twee keer per jaar een brief aan de Tweede Kamer over de OV-chipkaart, waarin ook aandacht voor toegankelijkheidsmaatregelen voor blinden/slechtzienden en andere groepen voor wie de chipkaart nog een probleem is.
- Voortgang/resultaten melden van de toegezegde Pilot voor flankerende maatregelen, om het reizen met OV gemakkelijker te maken.

Treinverkeer in de grensregio's

Dienst:

DGB

Huidige stand van zaken

Door grensoverschrijdend treinverkeer worden grensregio's beter bereikbaar waardoor ze beter aansluiten op economische ontwikkelingen net over de grens in main- en brainports zoals Aken, Düsseldorf, Luik en Antwerpen. Door een betere aansluiting op de HSL-stations net over de grens wordt de internationale bereikbaarheid per spoor versterkt en de internationale slagkracht van de main, brain en greenports vergroot.

De markt voor het internationale personenvervoer per trein is geliberaliseerd. Van oudsher verzorgen in Nederland met name samenwerkingsverbanden van nationale vervoerders en/of vervoers-autoriteiten grensoverschrijdende verbindingen. Hierdoor worden de kosten beperkt

In het Regeerakkoord Rutte staat dat het grensoverschrijdend treinverkeer een impuls zal krijgen, waaronder aansluiting op HSL-stations net over de grens en dat de grensregio's beter bereikbaar worden.

In het beleidsvoornemen HRN is een zware inspanningsverplichting opgenomen voor de bediening van enkele HSL-stations net over de grens. Voorwaarden zijn dat de infrastructuur aan beide zijden van de grens gereed is en dat er overeenstemming is met de buitenlandse vervoersautoriteit en een vervoerder over de toekomstige exploitatie (o.a. kosten- en verantwoordelijkheidsdeling op de grens). Bovendien zal NS in ieder geval de verbindingen die zij nu zelf rijdt in stand houden onder diezelfde voorwaarden: Amsterdam-Rheine/Oberhausen-Berlijn, Amsterdam-Arnhem-Düsseldorf-Keulen en Amsterdam-Brussel.

Aansluitingen op zuidelijke Europese HSL-stations zijn goed. Na flink geïnvesteerd te hebben in de bouw van de HSL-Zuid komt het vervoer hierover steeds beter op gang. Nu zijn Parijs en Brussel via de HSL bereikbaar, straks Londen, Lille en meer. De mogelijkheden voor een betere internationale bereikbaarheid van brainport Eindhoven in het bijzonder met NoordRijn Westfalen (Düsseldorf en Aken/Keulen) nader verkend.

Verantwoordelijkheidsverdeling:

- Het Rijk is verantwoordelijk voor het verlenen en handhaven van de concessie voor het gebruik van het hoofdrailnet en de HSL-Zuid.
- De vervoerders hebben de vrije keuze om bij voldoende vervoersvraag te komen tot het aanbieden van internationale treindiensten.
- De decentrale vervoersautoriteiten, de provincie en stadsregio's, zijn verantwoordelijk voor het regionale OV, waaronder het (initiatief nemen tot) regionale grensoverschrijdende
- spoorverbindingen. Het Rijk ondersteunt door internationaal overleg te faciliteren, het geven van opstartsubsidies en cofinanciering van aanpassingen aan de infra.
- De Rijksoverheid heeft de verantwoordelijkheid om in bilateraal of EU verband te komen tot het wegnemen van (technische) belemmeringen voor grensoverschrijdend treinverkeer.

Budget:

IenM heeft een budget voor infrastructurele maatregelen en opstartsubsidies. Totaal is 88 mln beschikbaar voor de periode 2012 – 2020.

Korte en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

NS zal in samenwerking met buitenlandse vervoerders en vervoersautoriteiten en met ondersteuning van de regio's en IenM de komende jaren de zware inspanningsverplichting uitwerken die het is aangegaan in het kader van het beleidsvoornemen voor de concessie van het hoofdrailnetwerk (HRN) 2015-2025. Gestreefd wordt naar toekomstvaste bediening van de buitenlandse HSL-stations Düsseldorf, Antwerpen, Luik en Aken, waarbij op de grens kosten- en verantwoordelijkheid worden gedeeld.

Wanneer eenmaal toekomstvaste afspraken zijn gemaakt wat betreft de exploitatie van het vervoersproduct, en gezamenlijke studies naar eventuele noodzakelijke infrastructurele maatregelen door ProRail en zijn buitenlandse partners zijn afgerond, kunnen door de ministeries en de regio's aan beide zijden van de grens afspraken worden gemaakt over het financieren van de aanleg van de noodzakelijke infrastructuur.

In nauwe samenwerking met het ministerie streven provincie Gelderland en Stadsregio Arnhem-Nijmegen nog dit jaar naar afspraken met de relevante Duitse vervoersautoriteit naar een hernieuwde toekomstvaste grensoverschrijdende spoorverbinding tussen tenminste Arnhem en Emmerich voor de periode 2016-2028.

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

De Tweede Kamer wordt geïnformeerd over de voortgang via de verslagen van het BO-MIRT en via het debat over het beleidsvoornemen voor de nieuwe concessie voor het HRN.

OV-visie (spoor + regionaal OV)

Dienst:

DGB

Huidige stand van zaken

Het Rijk wil, samen met de bij het OV betrokken en verantwoordelijke partijen het openbaar vervoersysteem in relatie met andere modaliteiten in de vervoersketen vanuit de behoefte van de reiziger inrichten. Het doel is om het OV te verbeteren, zodat het aantrekkelijker wordt voor de reiziger om er gebruik van te maken en tegelijkertijd de efficiëntie ervan te verbeteren door de verschillende vormen van openbaar vervoer beter op elkaar af te stemmen. Het Rijk is hier niet de enige speler. Het is daarom nodig en gewenst om samen met de decentrale opdrachtgevende overheden, de vervoerbedrijven en de reizigers te komen tot een gedeelde visie, ambitie en aanpak. Geformuleerd vanuit de behoeften van de reizigers en passend bij de maatschappelijke opgaven uit de SVIR. Eindresultaat hiervan voor de reizigers is het vooruitzicht van een optimale OV-ketenreis.

Specifiek accent ligt daarbij op het spoordeel, omdat IenM direct verantwoordelijk is voor de aansturing van NS en ProRail en naar aanleiding van de onderzoekscommissie Kuiken van de Tweede Kamer een langere termijn spoorvisie en aanpak is toegezegd. Zie fiche lange termijn spooragenda.

ROVER heeft als initiatiefnemer met OV-stakeholders (NS, RET, Veolia, ProRail, OV9292, IPO, SKVV, KpVV, IenM) een proces ingericht om gezamenlijk ambities uit te werken die voor het gehele OV van toepassing zijn op basis van de vraag hoe de kwaliteit van het OV is te verbeteren. En het OV als gevolg daarvan aantrekkelijker en meer gebruikt kan gaan worden. IenM heeft zich bij dit initiatief aangesloten om de visie, ambitie en aanpak samen te realiseren.

In dit initiatief wordt aangesloten bij de status quo van de marktordening (Zie fiche aanbesteding regionaal OV – WP2000). De discussie over aanbesteden of inbesteden in de grote stadsregio's is te beschouwen als een daarvan afgeleide vraag.

Beleidsinzet is om rust rond dit thema te creëren door de maatschappelijke discussie over de ambitie en doelstellingen centraal te stellen en de aanpak rond aan- of investering (afhankelijk van de politieke keuze) meer instrumenteel daarvan af te leiden.

Korte en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

December 2012 manifest met actiepunten Initiatiegroep OV ROVER

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

December 2012 n.a.v. manifest (zie hiervoor) informeren van de Tweede Kamer over Visie OV.

Afhankelijk daarvan de agenda verder bepalen.

Permanente structuur OV-chipkaart en positionering TLS

Dienst:

DGB

Huidige stand van zaken

Met betrekking tot de OV-chipkaart spelen op het moment van schrijven (5 september 2012) de volgende zaken:

1. Opstarten overleg en besluitvorming in permanente structuur
2. Overige opdrachten kwartiermaker Meijdam: dubbel opstaptarief, enkelvoudig in- en uitchecken en toegankelijk
3. Ontwikkelen van wet- en regelgeving voor verplichte deelname aan de permanente structuur en doorzettingsmacht voor de minister
4. Herpositionering TLS
5. Uitschakelen van het papieren kaartje en het sluiten van de poortjes

Ad 1 Opstarten overleg en besluitvorming in permanente structuur

In opdracht van IenM heeft de Commissie Meijdam geadviseerd over een permanente structuur (PS) die zorg moet dragen voor effectieve en efficiënte besluitvorming over concessieoverstijgende zaken met landelijke impact van de OV-chipkaart. Er is behoefte om van een vrijblijvende samenwerking te gaan naar een meer structurele vorm van bindende samenwerking. Uitgangspunt daarbij is dat dit plaatsvindt binnen de huidige gedecentraliseerde bevoegdhedenstructuur van de Wet personenvervoer 2000. Het is met name nog de vraag op welke manier escalatie van besluiten binnen de permanente structuur zal plaatsvinden en op welke manier financiering van besluiten zal moeten plaatsvinden.

Naar aanleiding van een motie (juli 2012) werkt Meijdam met partijen aan een intentieverklaring voor 1 oktober 2012 over samenwerking op de relevante concessieoverstijgende onderwerpen (de 'goedschiks' variant). Daarnaast wordt een 'kwaadschiks' variant voorbereid in de vorm van wetgeving die tot samenwerking in en deelname aan de permanente structuur verplicht (zie onder 3).

Ad 2 Overige opdrachten kwartiermaker Meijdam: dubbel opstaptarief, enkelvoudig in- en uitchecken en toegankelijk

Enkelvoudig in- en uitchecken

De commissie Meijdam heeft tevens geadviseerd over enkelvoudig in- en uitchecken en kwam daarbij tot de conclusie dat implementatie van enkelvoudig in- en uitchecken technisch haalbaar is. In reactie op het rapport van de commissie heeft de Minister de kwartiermaker Meijdam gevraagd om een nader onderzoek dat zich richt op de maakbaarheid (benodigde systeemaanpassingen), de kosten/baten en de samenhang met beleidsissues waaronder issues die voortkomen uit de decentralisatieregulering. Uitgangspunt is dat de kosten van enkelvoudig in- en uitchecken worden verrekend met de tarieven.

Dubbel opstaptarief

Het dubbel opstaptarief in de treinrailketen is onwenselijk. De kwartiermaker heeft als opdracht om samen met de betrokken vervoerders en concessieverleners tot een oplossing te komen. Reizigers, die met het papieren treinkaartje niet twee keer een opstaptarief (basistarief) betaalden, worden ook met de OV-chipkaart niet geconfronteerd met een dubbel opstaptarief in de treinrailketen. De kwartiermaker maakt

met betrokken partijen afspraken over de technische systeemaanpassing en afspraken over de financiering van de benodigde aanpassingen en over de compensatie van de opbrengstenderving van de vervoerder. Implementatie van de oplossing is voorzien voor eind september 2012. Tijdens een debat eind juni 2012 is aangegeven dat wanneer partijen er niet uitkomen de Minister de kosten voor een jaar draagt (maximaal 3,2 miljoen in 2013).

Toegankelijkheid

Zie apart fiche

Ad 3 Ontwikkelen van wet- en regelgeving voor verplichte deelname aan de permanente structuur en doorzettingsmacht voor de minister

Momenteel worden de mogelijkheden onderzocht om de minister via de Wet personenvervoer 2000 of krachtens een of meer AMvB regie te laten nemen indien de 'goedschiks' variant niet lukt. Hierbij wordt de noodzaak onderzocht om de wettelijke mogelijkheden om in te grijpen op verschillende concessieoverstijgende onderwerpen uit te breiden en eventueel te versnellen. Het gaat dan bijvoorbeeld om onderwerpen als het enkelvoudig in- en uitchecken in de spoorrailketen.

Ad 4 Herpositionering TLS

Problemen met de OV-chipkaart zijn voor een belangrijk deel terug te voeren op de governance; dit is inherent aan een groot IT-project waarbij bovendien meerdere spelers zijn betrokken met uiteenlopende belangen en waarvan de uitvoering in de sector plaatsvindt.

Trans Link Systems (TLS) vervult een sleutelrol in het systeem. De huidige governance en rol van TLS dragen echter niet bij aan transparantie en het vertrouwen in TLS en de OV-chipkaart. Ondermijnend voor het vertrouwen zijn vooral:

- Feit dat er te weinig innoverend, marktgericht en onvoldoende dienstverlenend naar de klant wordt gewerkt.
- Feit dat alle vervoerders gebruik moeten maken van de diensten van (ongereguleerde) monopolist TLS waarvan de aandelen in handen zijn van een beperkt aantal vervoerders: NS als grootaandeelhouder met daarnaast de stadsvervoerders GVB, RET en HTM).
- De combinatie van rollen en taken bij TLS: TLS heeft zowel uitvoerende taken (kaartuitgever en transactieverwerker) als beleidsbepalende taken (het voorschrijven en beheren van standaarden; de zgn rol van scheme provider). TLS is dus zowel deelnemer als bepaler van de spelregels van het chipkaartsysteem.

De commissie Meijdam heeft in haar rapport van 2011 geadviseerd om de huidige positie van TLS aan te passen met als doel het bevorderen van level playing field, transparantie, marktwerking en innovatie. De zeggenschap over het bedrijfsonderdeel Scheme is hierbij cruciaal. Het Scheme bevat de beleidsbepalende taken over het chipkaartsysteem en bepaalt wat het systeem technisch kan en wie onder welke voorwaarden kan toetreden tot het systeem. Wijzigen van de aandeelhoudersstructuur kan een middel zijn om de doelen te bereiken.

Een belangrijk deel van de problematiek (o.a. besluitvorming over concessieoverstijgende onderwerpen) wordt ondervangen door de oprichting van een Permanente Structuur zoals voorgesteld door de dhr. Meijdam. Dit is echter onvoldoende voor het verbeteren van het functioneren van TLS. IenM is daarom op dit moment in gesprek met de aandeelhouders van TLS over een herpositionering. IenM zal in het najaar van 2012 varianten voor de herpositionering uitwerken en een keuze voorbereiden.

Ad 5 Uitfaseren van het papieren kaartje en het sluiten van de poortjes

Sinds 3 november 2011 is de strippenkaart afgeschaft, waarmee de OV-chipkaart het formele betaalmiddel in het Nederlandse openbaar vervoer is geworden. Het is de verwachting dat NS in 2013 het papieren treinkaartje gefaseerd afschaft (zie brief van 12 juni 2012).

NS heeft een gefaseerde aanpak gekozen met betrekking tot het afschaffen van het papieren treinkaartje. Begin 2013 zal als eerste het papieren treinkaartje met korting worden afgeschaft. Het uitfaseren van het papieren treinkaartje en het volledig overgaan op de OV-chipkaart is een majeure operatie. IenM heeft geen formele rol, maar de komende periode zal het veelvuldige contact met NS over dit onderwerp worden gecontinueerd. In dat overleg komt ook de afsluiting van stations door poortjes aan de orde.

Vanaf het najaar van 2013 (als het wegwerpchipkaartje beschikbaar is) zal gestart worden met het stapsgewijs sluiten van de poortjes. proces loopt door in 2014. Op dit moment zijn 36 stations voorzien van poortjes. Uiteindelijk worden op circa 82 stations poortjes geplaatst.

In juli 2012 is een motie aangenomen die een aantal voorwaarden verbindt aan het afschaffen van het papieren kaartje. Het gaat hierbij om het oplossen van het dubbel opstaptarief en enkelvoudig in- en uitchecken, een klachtenloket, drastisch terugdringen van incomplete transacties, interwikkelfunctie van stations (stations als doorgang van het ene deel naar andere deel van de stad) en goede toegankelijke apparatuur voor reizigers met een functiebeperking. Op korte termijn zal echter een brief aan de Tweede Kamer worden verzonden hoe met deze motie zal worden omgegaan.

Korte en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

2012: rond 1 oktober: intentieverklaring start samenwerking in Permanente Structuur
2012: september: oplossing dubbel opstaptarief gerealiseerd
2012: najaar: besluitvorming over implementatie van enkelvoudig in- en uitchecken
2013: wetgeving Permanente Structuur
2013: verdere uitrol OV-chipkaart bij NS, uitfasen papieren treinkaartje.
2013: uitwerking herpositionering TLS en governance

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

Voortgangsbrief aanvalsplan OV-chipkaart (oktober 2012)

In het najaar van 2012 en in 2013 zal in reguliere Algemeen Overleggen met de Tweede Kamer worden gesproken over de voortgang op deze dossiers.

Fiets

Dienst:

DGB

Huidige stand van zaken

Van alle verplaatsingen wordt 26% fietsend afgelegd. De fiets speelt daarnaast een belangrijke rol in het voor- en natransport van het openbaar vervoer. Zo komt ruim 40% van de treinreizigers met de fiets naar het station. De verantwoordelijkheid voor het fietsbeleid ligt bij de decentrale overheden.

Beleid:

De fiets is een decentrale verantwoordelijkheid. Met een rijksbijdrage van €31 miljoen heeft het rijk het fietsgebruik in het woon-werkverkeer gestimuleerd. Er zijn, verspreid over het land, 18 regionale snel-fietsroutes in aanleg. Ook vanuit het project Beter Benutten worden verschillende regionale fietsprojecten ondersteund.

Er wordt gewerkt aan een Green Deal Fiets met Fietzersbond, RAI, Bovag, ANWB en Natuur en Milieu waarin ook deze partijen zich actief inzetten voor groei van het fietsgebruik in het woon-werkverkeer.

Het rijk heeft voor de periode 2012-2020 €186 miljoen vrijgemaakt voor de aanpak van het tekort aan fietsenstallingen bij treinstations. De rijksbijdrage geeft de ook de mogelijkheid om eisen te stellen aan (gratis) fietsparkeren.

Vanuit het rijk wordt het decentrale fietsbeleid ondersteund door het Programma Beter Benutten en maatregelen met betrekking tot fietsparkeren bij stations.

Fietzers zijn kwetsbare verkeersdeelnemers. Het aantal ongevallen met de fiets neemt toe. Daarom neemt de Rijksoverheid samen met andere overheden, zoals provincies, maatregelen om hen beter te beschermen. Fietsdiefstal vormt een belangrijke belemmering voor het fietsgebruik. Daarom werkt het rijk samen met een groot aantal organisaties aan een landelijke aanpak.

Korte en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)
2013/ 2014 realisering van de verschillende regionale fietsroutes

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer
N.v.t.

Netwerkkwaliteit vaarwegen

Dienst:
DGB

Beoogde doelen:

Hoofddoel:

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is aangegeven, dat de investeringen van het rijk gericht zijn op het verbeteren van de bereikbaarheid van de main-, brain- en greenports en de belangrijke achterlandverbindingen. Doelen van de investeringen in de toegang van de havens en de achterlandverbindingen over water zijn: reistijden over water betrouwbaar en voorspelbaar maken door uitvoeren van regulier het onderhoudsprogramma, inhalen van achterstallig onderhoud, uitvoeren en verbeteren van verkeersmanagement, uitvoeren van het aanlegprogramma vaarwegen en investeren in de kwaliteit van binnenhavens.

Beleidsdoelen functionaalietsverbetering (aanleg)

- Maximaal 30 minuten structurele wachttijd bij sluizen ten behoeve van een betrouwbare reistijd
- Streefbeeld voor de minimale afmetingen voor schepen waarvoor hoofdtransportassen, doorgaande nationale hoofdvaarwegen en overige hoofdvaarwegen geschikt zijn ten behoeve van concurrerend vervoer (schaalgrootte)
- Voldoende ligplaatsen om te kunnen voldoen aan wettelijke rusttijden en om vaartijd optimaal te kunnen benutten in de logistieke planning
- Ondersteuning van onderhoud/ontwikkeling van voldoende binnenhavens en natte bedrijven-terreinen

Naast functionaalietsverbetering is het voor de betrouwbaarheid van de vaarwegen essentieel om de huidige en toekomstige infrastructuur goed te beheren en onderhouden.

Huidige stand van zaken:

Er is sprake van capaciteitsproblemen op het huidige netwerk nu en in de toekomst als gevolg van schaalvergroting en groei van het goederenvervoer. De afwikkeling van goederen over water zal sterk groeien op basis van de WLO-prognoses, ook door de aanleg van de Tweede Maasvlakte en het internationale project Seine-Nord. Daarbij volgt het vervoer over water een groeitrend die nauwelijks lijkt te zijn beïnvloed door de huidige economische situatie.

Daarnaast is er sprake van achterstallig onderhoud en te verwachten grote vervangingsinvesteringen als gevolg van de ouderdom en (versnelde) slijtage van het areaal.

Financieel kader: (zie begroting en Kamerbrief prioritering infrastructuur (32500 A, nr.83)

Het kabinet investeert jaarlijks €800 tot €900 mln in onderhoud en aanleg van vaarwegen. In de totale kabinetsperiode (tot 2014) gaat het om een bedrag van in totaal zo'n €3,5 mrd.

Majeure aanlegprojecten zijn o.a. de zeesluizen, in het Kanaal Gent-Terneuzen en de zeetoeegang IJmond (samen ca. €900 mln) en de 'zoete' sluizen Volkerak en Beatrixsluis.

Daarnaast wordt zo'n €100 mln geïnvesteerd in verbetering van binnenhavens via de quick win regeling binnenhavens en is ca. €100 mln uitgetrokken voor betere benutting van de vaarwegen via de Impuls Dynamisch Verkeersmanagement en het programma Beter Benutten.

Ook in het verlengde Infracfonds tot 2028 zal onverminderd worden geïnvesteerd in vervanging, onderhoud en functionaalietsverbetering op de belangrijke vaarwegen.



Korte en lange termijn mijlpalen verkenningen en planstudies (resp. 2 en 4 jaar)

Capaciteitsvergroting sluizen (evt. met aangrenzende vaarwegen)

- Verbreding Lekkanaal / 3e kolk Prinses Beatrixsluis: Tracébesluit (2014) en start realisatie (2015); tevens ligplaatsen.
- Verruiming Twentekanalen / Tweede kolk sluis Eefde: projectbesluit tweede kolk (2013), voorkeursbesluit Twentekanalen (2012) en start realisatie (2014)
- Grote Zeesluis in het kanaal Gent-Terneuzen: projectbesluit (2014)
- Zeetoegang IJmond (nieuwe grote sluis IJmuiden): projectbeslissing (2013)
- Verkenning Volkeraksluizen: voorkeursbeslissing (2012)

Opwaardering havens, vaarwegen en -geulen

- Vaarweg Lemmer-Delfzijl fase 2 (opwaardering tot klasse Va): start realisatie (2014)
- Verruiming vaarweg Eemshaven-Noordzee (Eemsgeul): start realisatie (2015)
- Lichtenen buitenhaven IJmuiden: projectbesluit (2014), start realisatie (2014) en oplevering (2017)

Aanleg en/of uitbreiding lig- en overnachtingsplaatsen

- Toekomstvisie Waal, overnachtingshaven Lobith: oplevering 2017/2018
- Ligplaatsen IJssel: projectbeslissing (2013), start realisatie (2014) en oplevering (2016)
- Overnachtingsplaatsen Merwedes: Projectbeslissing (2013) en start realisatie (2015)
- Ligplaatsen Beneden-Lek (Bergambacht): uitvoeringsbesluit (2013), start realisatie (2014) en oplevering (2015).

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

Naast het MIRT wordt twee maal per jaar de planning en voortgang van de volgende projecten aan de Tweede Kamer gemeld:

- Tracéwetplichtige projecten (Lekkanaal/3e kolk Beatrixsluis en Eemsgeul)
- Crisis- en herstelwetprojecten (Lekkanaal/3e kolk Beatrixsluis, Overnachtingshaven Lobith, Lichtenen buitenhaven IJmuiden)

Maritiem cluster

Dienst:

DGB

Huidige stand van zaken

Het maritieme cluster levert niet alleen een belangrijke bijdrage aan de Nederlandse economie, de samenstelling en kwaliteit van dit cluster vormt bovendien een belangrijke succesfactor voor de concurrentiekracht van de mainport Rotterdam. Binnen het cluster vervult de zeevaart een aanjagende functie. De NL zeevarenden vormen een belangrijke bron van maritieme arbeidskracht en kennis voor het cluster.

In de zeehavensector wordt 6% van het Bruto Binnenlands product verdiend en er werken 268.000 mensen. Via de Nederlandse zeehavens wordt 47,2% van de totale overslag binnen de Hamburg-le Havre range aangevoerd, waarvan 36,3% via mainport Rotterdam. Het vervoer van goederen over water zal de komende jaren sterk blijven groeien, waarvoor o.a. de Tweede Maasvlakte wordt aangelegd. De minister van IenM is aangewezen als coördinerend projectminister.

In 2013 wordt de eerste fase van de Tweede Maasvlakte opgeleverd. De eerste terminals zijn in 2014 operationeel. De tweede fase gaat van start, zodra er voldoende marktvraag is. Daarnaast wordt gewerkt aan verdere verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving in de regio Rijnmond.

Ter versterking van de andere zeehavens wordt er gewerkt aan sluizen en verdieping van vaargeulen.

Zeesluis IJmuiden en Terneuzen zijn het meest in het oog springend.

De loodsdiensverlening staat centraal in de veiligheidsketen in de zeehavens en is medebepalend voor de concurrentiepositie van de zeehavens. De mogelijkheden voor de scheepvaart om te worden vrijgesteld van de loodsplicht wordt herzien. Daarnaast wordt het toezicht van de NMa op het Nederlands Loodswezen als enige aanbieder van loodsdiensten, geëvalueerd. In het kader van het nautisch beheer wordt met Vlaanderen en Duitsland samengewerkt in de Schelde- en Eems Commissies. Tevens verwacht de Europese Commissie de komende jaren met nieuwe initiatieven te komen t.a.v. zeehavens.

De binnenvaart maakt nog steeds financieel zware tijden door. Door het Transitiecomité Binnenvaart wordt gewerkt aan structuurversterking van de sector. Dit moet er toe bijdragen dat de binnenvaart in staat is de forse groei als gevolg van de modal split doelstellingen voor het containervervoer vanaf de Maasvlakte (45% per binnenvaart in 2033; nu ca. 33%) te realiseren. Hiertoe wordt uitvoering gegeven aan het rapport van de Binnenvaartambassadeur uit eind 2010. Aanbevelingen hebben o.a. betrekking op professionalisering van de sector, meer samenwerking, verduurzaming en een sterkere positie van binnenvaart in de logistieke keten.

Nederland is veruit het grootste binnenvaartland van Europa. Internationaal beleid en regelgeving is van groot belang voor de Nederlandse binnenvaart. Daarom draagt IenM de komende jaren actief bij aan de totstandkoming en uitvoering van NAIADES II, het beleidsprogramma binnenvaart van de Europese Commissie. De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) is het belangrijkste regelgevend orgaan voor de binnenvaart in Europa. IenM blijft zich in de CCR inzetten voor beperking van de regeldruk en, daar waar noodzakelijk kwalitatief goede en uitvoerbare regelgeving. Nederland is in 2014 en 2015 voorzitter van de CCR.

Ook de zeescheepvaart verkeert in zwaar weer. Door de mondiale economische crisis staan de vrachttarieven onder druk, en piraterij legt een zware last op het verkeer van en naar Azië. Een pakket internationale regelgeving, m.n. op milieu- en bemanningsgebied en m.b.t. aansprakelijkheidsverdragen, dient te worden omgezet in nationale wet- en regelgeving. Implementatie van dergelijke regelgeving draag bij aan een level playing field en dus aan de concurrentiepositie van het cluster. Bij de implementatie van internationale regelgeving worden additionele nationale eisen zoveel mogelijk vermeden.

Om de Nederlandse vlag op peil te houden en uitvlaggen naar goedkope vlaglanden te voorkomen, zet Nederland bij de herziening van de EU-richtsnoeren staatssteun in op het behouden van de huidige mogelijkheden voor staatssteun. De nieuwe Rijkswet Nationaliteit Zeeschepen beoogt de Nederlandse vlag aantrekkelijker te maken door het systeem van registratie van zeeschepen in Nederland te moderniseren en

vereenvoudigen. Voor de Nederlandse vloot, die tot de top drie in de Europese kustvaart behoort, is ook de totstandkoming van de Europese maritieme ruimte zonder grenzen van groot belang. Een deel van het zeevaartbeleid betreft, op grond van het Statuut, een Rijksverantwoordelijkheid. Modernisering van regels wordt met de drie eilanden (Curacao, Aruba, Sint Maarten) afgestemd.

Al enige jaren bestaat een verschil van mening tussen enerzijds Nederland en anderzijds Denemarken en Duitsland over de certificering van Nederlandse traditionele zeilschepen ('bruine vloot'). Naast een door de EU Commissie tegen Denemarken gestarte infractieprocedure, spant NL zich in Brussel in voor een Europese regeling voor de zeilschepen.

IenM werkt de komende jaren o.a. aan modernisering van bemanningsregelgeving in de zee- en binnenvaart, om beter aan te sluiten bij innovaties in de sector en onnodig hoge exploitatielasten voor ondernemers te beperken. Ook wordt gewerkt aan maatregelen om de scheepvaart als arbeidsmarkt aantrekkelijker te maken (verruimen van de mogelijkheden voor zij-instromers in de binnenvaart en meer stageplekken in de zeevaart). Overige speerpunten zijn het met de sector werken aan verduurzaming van de scheepvaart (o.a. door aanscherping EU-emissienormen voor nieuwe motoren in de binnenvaart, het bevorderen van het varen op LNG (vloeibaar aardgas), alsook het duurzamer maken van de bestaande vloot, mede in het kader van de Topsector Water). In het kader van de Topsector Logistiek wordt gewerkt aan het optimaliseren van de keten in het containervervoer en de positie van de binnenvaart daarin.

Als vlaggen-, kust- en havenstaat zet Nederland in internationaal verband (EU, IMO) in op verbetering van het stelsel van regelgeving en onderbouwt dit met gedegen onderzoeken naar de effecten. Voor het duurzame gebruik van netwerken ijvert IenM voor veiligheids- en milieunormen. Internationale normen hebben de voorkeur, omdat dit het level playing field en de Nederlandse concurrentiepositie ten goede komt (internationale maatregelen om het overboord slaan van containers te voorkomen, veiligheid van passagiersschepen en vissersvaartuigen, het opleidingsniveau van zeevarenden, de zorgvuldige implementatie van zwavelnormen, het bereiken van mondiale afspraken over het terugdringen van broeikasgas emissies, internationale richtlijnen voor het slopen van schepen).

Handhaving vindt zoveel mogelijk plaats op basis van risicoanalyses. In IMO wordt de internationale acceptatie daarvan bepleit. Optimaliseren van bestaande regels gaat voor nieuwe regelgeving.

Korte en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

- 2013: Oplevering 1e fase Tweede Maasvlakte
- 2013: Omvorming bestaande brancheorganisaties in één sectorbrede organisatie: Binnenvaart Logistiek Nederland
- 2013: Vaststelling werkprogramma 2014 – 2015 Centrale Commissie voor de Rijnvaart (2014 – 2015: Nederland voorzitter van de CCR)
- 2013: Vaststelling nieuw CLNI verdrag, gericht op beperking van de aansprakelijkheid in de binnenvaart
- 2013: Wijziging Wet Zeevarenden
- 2013: Totstandkoming Rijkswet Nationaliteit Zeeschepen
- 2013: Vaststelling EU-Richtsnoeren Staatssteun
- 2014: Aanneمة herziene EU-Richtlijn Veiligheid Passagiersschepen
- 2014: Start NAIADES II (beleidsprogramma binnenvaart Europese Commissie 2014 – 2020)
- 2014: Nieuwe tariefstructuur voor de loodsdienstverlening in werking
- 2014: Nieuwe vrijstellingbeleid van de loodsplicht in werking

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

- Jaarlijks (in oktober) voortgangsrapportage PMR
- Evaluatie toezicht op de loodsen door de NMA (2013)
- 2012-2013: halfjaarlijkse voortgangsrapportage Transitiecomité Binnenvaart
- 2013: Parlementaire ratificatie nieuw CLNI verdrag (zie mijlpalen)
- 2013: Evaluatie Beleidsbrief Zeevaart uit 2008
- 2013: Wijziging Wet Zeevarenden
- 2013: Totstandkoming Rijkswet Nationaliteit Zeeschepen



- Diverse wetsvoorstellen ter implementatie van internationale regels en modernisering regelgeving dan wel vermindering administratieve lasten

Programma Beter Benutten

Dienst:

DGB

Op 1 januari 2011 is het Programma Beter Benutten van start gegaan, met als doel in 10 regio's de filedruk met 20% te verminderen en de groei op het spoor te accommoderen, waardoor de bestaande infrastructuur beter wordt benut en de bereikbaarheid van de regio's verbetert.

Om dit te bereiken is de BB-werkwijze:

- een regionale netwerkbenadering over alle sectoren heen (weg, spoor/OV/fiets en vaarwegen)
- gericht op vraagbeïnvloeding, met
- duurzame samenwerking tussen Rijk, regio en bedrijfsleven waarbij met het bedrijfsleven innovatieve, slimme deals worden gesloten.

Het programma ligt op schema, mede doordat in de 10 regio's concrete afspraken zijn gemaakt over de te nemen maatregelen en deze in uitvoering komen.

Beoogde eindresultaten Beter Benutten (eind 2014)

- Verminderen van de filedruk in de specifieke regio's met 20% en accommoderen van de groei op het spoor.
- De gebruiker staat centraal in de beoordeling van de bereikbaarheid en de hiervoor benodigde activiteiten van overheid en bedrijfsleven. Het duurzaam veranderen van het reisgedrag van reizigers en verladers (weg, OV, spoor, water) is hierbij een noodzakelijke voorwaarde en draagt aantoonbaar bij aan de doelstellingen op het gebied van klimaat (CO₂) en luchtkwaliteit.
- De focus voor het verbeteren van de mobiliteit en bereikbaarheid ligt op dat niveau waar de beste oplossingen geboden kunnen worden, in vele gevallen op het niveau van de regio.

- Het bedrijfsleven en maatschappelijk partijen zijn nadrukkelijk betrokken bij het bedenken en realiseren van de bereikbaarheidsmaatregelen.
- In de regio's is een structurele manier van samenwerken ontstaan tussen overheden en bedrijfsleven, ook doordat in die regio's de trio-werkwijze goede resultaten heeft opgeleverd.
- De benuttingsmaatregelen zijn in duidelijke, meetbare effecten uit te drukken, waardoor onder andere de keuze voor bouwen en/of benutten expliciet en afgewogen genomen kan worden.
- Er zijn concrete en duurzame publiek/private en private businesscases op gang gekomen, die ook na afloop van het programma Beter Benutten toekomst hebben.

Huidige stand van zaken (oktober 2012)

- Eerste resultaten van de mobiliteitsprojecten tonen inmiddels aan dat de filedruk op specifieke trajecten met 10-20% afneemt.
- Voor de in het BO MIRT najaar 2011 afgesproken regionale benuttingsprogramma's is/wordt per maatregel een 'plan van aanpak' opgesteld. Voor de zomer is het overgrote deel van de 254 maatregelen (ca. 90%) voorzien van een definitief ambtelijk en/of bestuurlijk akkoord en kan de uitvoering starten. De resterende 'plannen van aanpak' (ca. 10%) worden voor het einde van het jaar beoordeeld en geaccordeerd.
- Er zijn benuttingsprogramma's in de volgende regio's: Amsterdam, Rotterdam, Haaglanden, Midden-Nederland, Arnhem-Nijmegen, Brabant, Maastricht, Twente. De regio's Groningen-Assen en Zwolle-Kampen stellen nog benuttingsprogramma's op. Naar verwachting zullen deze in augustus/september van een positief besluit worden voorzien.
- Voor de geaccordeerde maatregelen worden via BDU of GF/PF de benodigde bedragen (2012-2015) aan de regionale partners overgemaakt.
- In elke regio is een "uitvoeringsorganisatie" in het leven geroepen waarin de betrokken organisaties (rijk, provincie, gemeenten, stadsregio's en bedrijfsleven) participeren.
- In vrijwel elke regio heeft inmiddels een werkbezoek van het trio (regionale bestuurder, CEO en minister van IenM) plaatsgevonden, waarbij het trio een 'bereikbaarheidsverklaring' ondertekent.
- Er wordt een IenM "ITS-strategie naar de toekomst" opgesteld, toegesneden op een beleidsvisie verkeers-informatie & verkeersmanagement (2020). Dit dient als beleidskader voor DVM/ITS-maatregelen in de BB-regio-pakketten, de Praktijkproef Amsterdam en de (verplichte) ITS-rapportage 2013-2018 aan de EU/EC inzake de Nederlandse ITS-toekomstvisie (augustus 2012).
- In het najaar wordt voor ITS (voor de onderwerpen 'blauwe golf' en 'multimodale reisinformatie') een marktuitleg gestart.
- De concrete programmadoelstellingen moeten in de periode 2011-2015 gerealiseerd worden, conform de Kamerbrief van juni 2011. IenM trekt hiervoor €794 mln uit; samen met de regio's is daarmee voor het hele programma Beter Benutten een totaalbedrag van ruim €1,1 mld beschikbaar.
- Het programma is opgezet tot en met 2015. De leerervaringen die we opdoen in het programma om meer beleidseffecten te realiseren en de aangepaste werkwijze worden nu structureel verankerd in de werkwijze van IenM.

Korte en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

- Het programma Beter Benutten is in 2011 gestart. In het BO-MIRT van eind 2011 zijn bestuurlijke afspraken gemaakt over de regionale benuttingsprogramma's. Deze programma's en maatregelen zijn in 2012 nader uitgewerkt en voor het overgrote deel gestart. In 2013 staat de uitvoering centraal (inclusief de eerste effecten), zodat eind 2014 de effecten en eindresultaten bereikt kunnen worden.
- In augustus 2012 zijn in Brabant de eerste "slimme deals" met het bedrijfsleven gesloten: 16 bedrijven zeggen toe 600 vrachtwagens van de weg te halen en de lading over het water te vervoeren in ruil voor overheidsinvesteringen in het verbeteren van de kanalen. . In 2012/2013 heeft de verdere intensivering van de samenwerking met het bedrijfsleven prioriteit, evenals het smart maken van de ambities rondom de slimme deals.
- ITS zal eind 2014 een meetbare bijdrage moeten leveren aan de gedragsverandering van gebruikers en de genoemde filedreductie. Ook is een duurzame ITS-markt op gang gekomen met voldoende gebruikers en positieve verdienmodellen voor leveranciers van ITS-diensten en -producten.
- Twee keer per jaar vindt per regio het zogenaamde trio-overleg plaats tussen Minister IenM, regionale bestuurder en CEO.

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

De TK wordt jaarlijks in het kader van het BO-MIRT-proces (via de MIRT-brief) op de hoogte gesteld over de voortgang.

Beprijzen mobiliteit (incl. fiscale behandeling woon-werk-vergoeding)

Dienst:

DGB

Huidige stand van zaken

Beprijzing:

Kilometerprijs: Met de val van het laatste kabinet Balkenende is er een eind gekomen aan de invoering van de kilometerprijs. Het wetsvoorstel kilometerprijs is in 2011 ingetrokken.

Tol: Inzet is tol als bekostigingsinstrument van infrastructuur (dus niet vanuit verkeerskundige overwegingen). Er moet een gratis alternatief zijn om tol op een verbinding te mogen heffen. Op dit moment zijn er twee toltunnels: de Kiltunnel bij Dordrecht en de Westerschelde tunnel. Daarnaast wordt voor een drietal projecten, ViA15, A13/A16 en NWO, aan tol gedacht als bekostigingsinstrument. Bij deze drie projecten staan respectievelijk €282,5 miljoen, €245 miljoen en €155 miljoen aan tolopbrengsten ingeboekt als onderdeel van de bekostiging. Afhankelijk van de inhoud van het regeerakkoord zal de vormgeving van tol voor deze projecten nader worden uitgewerkt.

Fiscale maatregelen mobiliteit:

In het Begrotingsakkoord dat vijf politieke partijen in de lente van 2012 voorstellen, werden ten aanzien van de mobiliteit een aantal fiscale maatregelen voorzien.

Deze voorgestelde maatregelen zijn in een deelakkoord van de VVD en PvdA op 1 oktober teruggedraaid. Dit deelakkoord is bekrachtigd door een meerderheid van de Kamer bij behandeling van het Belastingplan/begroting.

Topsector Logistiek

Dienst:

DGB

Huidige stand van zaken

In het topsectorenbeleid werken bedrijfsleven, kennisinstellingen en overheid gezamenlijk aan de concurrentiekracht van Nederland. De topsectoren hebben een hoge kennisintensiteit, zijn een motor achter de Nederlandse export en werken tevens aan maatschappelijk uitdagingen.

Logistiek is één van de negen topsectoren. EL&I coördineert het topsectorenbeleid. Daarbinnen is IenM verantwoordelijk voor logistiek en water (ook een van de topsectoren).

De topsector Logistiek werkt onder regie van het Strategisch Platform Logistiek (SPL), bestaande uit vertegenwoordigers uit het bedrijfsleven, kenniswereld en overheid (IenM) aan de volgende ambities en actielijnen:

Ambitie van de topsector logistiek:

In 2020 heeft Nederland een internationale toppositie (1) in de afwikkeling van goederenstromen, (2) als ketenregisseur van (inter)nationale logistieke activiteiten en (3) als land met een aantrekkelijk innovatie- en vestigingsklimaat voor verladend en logistiek bedrijfsleven.

Inhoudelijk actielijnen:

- Neutraal Logistiek Informatie Platform: Optimale beschikbaarheid en efficiënt (her)gebruik van informatie voor en door markt en overheid (open data platform).
- Synchromodaliteit: Met inzet van ICT-middelen, optimaal benutten goederenketens, vervoerketens en infrastructuurketens zodat op ieder moment de juiste modaliteiten worden ingezet. Vooraf wordt niet vastgesteld welke modaliteit wordt gebruikt. Vervoerders bepalen dat op het allerlaatste moment.
- Douane: Uitbouw van de leidende positie van de douane door stroomlijning en vereenvoudiging
- Cross Chain Control Centers: Regiecentra van waaruit meerdere supply chains gezamenlijk gecoördineerd en geregisseerd worden met behulp van de modernste technologie.
- Servicelogistiek: In plaats van de pure logistiek leveren vervoerders een complete service aan verladers (incl. bijvoorbeeld voorraadbeheer)
- Supply Chain Finance: het optimaliseren van de financiering tussen bedrijven en het integreren van financiële processen tussen klanten, leveranciers en logistieke en financiële dienstverleners.

Innovatiecontract:

Inhoudelijke en financiële afspraken zijn vastgelegd in innovatiecontract (2 april 2012). Partners zijn naast SPL: NWO, TNO, en de departementen (IenM, EL&I, OCenW). Er is 12,7 miljoen euro in 2012 en 13,3 miljoen euro in 2013 aan middelen ge(her)programmeerd.

Samenwerking van deze innovatiecontractpartners krijgt vorm in een Topconsortium voor Kennis en Innovatie (TKI).

Overige aandachtspunten:

De Topsector Logistiek is niet alleen gericht op versterken van economische groei maar ook op verbeteren van bereikbaarheid en duurzaamheid. Het effect is nl. dat goederenstromen op een maatschappelijk verantwoorde, milieuvriendelijke en toekomstvaste wijze worden georganiseerd door:

- De betere timing van goederenstromen: het kiezen van de meest effectieve en duurzame modaliteit en het bundelen van lading bij vervoer en opslag.
- Beter benutting van en afstemming tussen de verschillende modaliteiten waardoor er minder onnodig leeg wordt gereden en gevaren en er minder uitstoot is van CO₂, NO_x en fijnstof.
- Het verbeteren van de afstemming tussen partijen in de keten waardoor onnodige vervoerskilometers worden vermeden, de vervoerssnelheid kan worden aangepast op het verwachte aankomstmoment en wachttijden worden gereduceerd.
- Het grootschaliger toepassen van retourlogistiek en waste management om onderdelen en grondstoffen te hergebruiken.
- In de bedrijfslevenbrief is voor de topsector logistiek een budgettaire inspanning door IenM van 25 mln per jaar vanaf 2015 gepresenteerd. Dit betekent overigens niet dat er vrij inzetbare middelen zijn geraamd op de IenM begroting. Per voorstel wordt bezien op welke wijze er dekking gevonden kan worden binnen de beleidsartikelen. Uiteindelijk is het doel om zo tot een bijdrage van 25 mln per jaar te komen.

Korte en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

Binnen 2 jaar:

- Start van het Topconsortium Kennis en Innovatie 2013
- Uitrol van het Neutraal Logistiek Informatie Platform
- Opstarten van pilots synchromodaal transport
- Vaststellen van een gezamenlijk (bedrijfsleven, havenbedrijven en overheden) visie op het kernnetwerk van achterlandverbindingen en multimodale overslagpunten
- Presentatie resultaten Regeldrukscan van de logistieke sector door Actal

Binnen 4 jaar:

- Door de markt opgezette regiecentra van waaruit meerdere supply chains gecoördineerd en geregisseerd worden
- Verleggen van inspectie- en douaneactiviteiten naar plekken die beter passen bij de logistieke processen dan de traditionele controles aan de grens zelf

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

Gezamenlijk met de acht andere topsectoren (door EL&I als coördinerend ministerie bedrijvenbeleid)

Bestuurlijke organisatie, afschaffing plusregio's, vervoerregio's in de Randstad en overheveling van BDU verkeer en vervoer naar algemene fondsen

Dienst:

DGB

Huidige stand van zaken:

In de Voortgangsbrief Bestuur en bestuurlijke inrichting van BZK mede namens IenM aan de Tweede Kamer van 1 maart 2012 zijn de volgende kabinetsbesluiten aangekondigd:

- afschaffing Wgrplus-regio's per 1 januari 2013;
- overheveling van verkeer- en vervoertaken en BDU-geld naar de provincies, met uitzondering van taak en geld van drie Wgrplus-regio's in de Randstad (Amsterdam, Haaglanden, Rotterdam);
- rechtstreekse toekenning van deze verkeer- en vervoertaken en BDU-budgetten aan twee – door gemeenten en provincies vrijwillig in te richten – vervoerregio's op de vleugels van de Randstad.

Op 9 juli 2012 heeft de Raad van State over het wetsvoorstel afschaffing Wgrplus-regio's een advies uitgebracht. Besluitvorming over toekomst Wgrplus-regio's is bepalend voor toedeling van de verkeer- en vervoertaken (incl OV-concessietaak) in het stedelijk gebied (binnen Randstad en buiten Randstad) en wijze van decentralisatie BDU-budget.

Korte/lange termijn vervolg:

Het afschaffen van plusregio's, inrichting vervoerregio's en overhevelen van deel BDU per 1 januari 2013 is niet meer haalbaar. De opties zijn:

1. Doorzetten bestuurlijke vereenvoudiging en opschaling conform de kabinetsbesluiten van februari 2012:
 - Randstad: Wgrplus-regio's afschaffen, twee vervoerregio's van provincies en gemeenten op basis van WGR op Noordvleugel en Zuidvleugel: verkeer en vervoertaken (incl. OV-concessietaak) en BDU-geld van oude Wgrplusregio's rechtstreeks naar vervoerregio.
 - Rest NL: Wgrplus-regio's afschaffen: verkeer en vervoertaken en BDU-geld naar de provincies, vrijwillige samenwerking van provincies en gemeenten
2. Wetgevingstraject opschorten. Metropoolregio Rotterdam-Den Haag en Metropoolregio Amsterdam tijd en ruimte geven elk eigen ontwikkeltraject te doorlopen naar vrijwillige metropoolsamenwerking.

Beoogde effecten/resultaten

- Samenhangend bestuur in stedelijke regio's van de Randstad in fysieke domein
- Versterking OV-functie in stedelijk gebied, eenduidige prioritering/programmering, regionaal verkeersmanagement
- Grotere effectiviteit rijksprogramma's (Beter Benutten, PHS), door betere inhoudelijke aansluiting van regionale plannen op de Rijksplannen

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

De datum van indiening van de wet door de Minister van BZK bij de Tweede Kamer is nog niet gepland.



II. Directoraat Generaal Milieu en Internationaal (DGMI)

DGMI werkt aan een gezonde en veilige leefomgeving. Hierbij houden we ook rekening met de invloed die Nederland heeft op milieuproblemen in andere landen en op toekomstige generaties. Daarbij sluiten we aan op de dynamiek van de samenleving.

De belangrijkste dossiers, ingedeeld naar de beleidsterreinen van DGMI, zijn:

Duurzaamheid

- Biodiversiteit en Ecosysteemdiensten
- Duurzaamheid en Groene Groei
- Verduurzaming landbouw
- Verpakkingen en statiegeld
- Efficiënt omgaan met natuurlijk hulpbronnen

Internationaal

- Klimaatbeleid nationaal en internationaal
- Plastic Soep

Klimaat, Lucht en Geluid

- Geluid & trillingen nationaal en internationaal
- Luchtkwaliteit
- Klimaatbeleid nationaal en internationaal (zie fiche 6)
- Financiering voor Duurzaamheid
- Fiscale vergroening
- Biobrandstoffen

Veiligheid en Risico's

- Handhaving Milieu/risicobeleid (RUD-BRZO)
- Omgaan met nieuwe risico's en onzekerheden

Unit coördinerend opdrachtgeverschap en strategie

- Duurzaamheid en Groene Groei (zie fiche 2)
- Financiering voor Duurzaamheid (zie fiche 11)
- Fiscale vergroening (zie fiche 12)

De dossiers worden hieronder nader toegelicht.

Biodiversiteit en Ecosysteemdiensten

Dienst:

DGMI/D

Huidige stand van zaken

Biodiversiteit is de verscheidenheid van leven op aarde. Deze verscheidenheid zie je op drie niveaus, te weten genen, soorten en ecosystemen (zoals de waddenzee). Een goede biodiversiteit is een belangrijke voorwaarde voor de stabiliteit van ecosystemen. Goed functionerende ecosystemen leveren diensten aan de mens en economie zoals klimaatregulatie, zuurstof, schone lucht, schoon (drink)water, voedsel, grondstoffen en recreatiemogelijkheden. Deze diensten worden ecosysteemdiensten genoemd.

Op dit moment neemt de biodiversiteit wereldwijd af en functioneren de meeste ecosystemen suboptimaal. Deze ecologische schade is economische schade doordat we minder gebruik kunnen maken van hernieuwbare natuurlijke hulpbronnen, en doordat de regulerende functies (bijv. waterberging en -zuivering, klimaatregulatie) afnemen en we meer kostbare technische maatregelen moeten treffen. Een studie in opdracht van de Europese Commissie wijst uit dat de afname van biodiversiteit neerkomt op een verlies van 50 miljard euro per jaar.

De achteruitgang van de biodiversiteit kan worden verklaard uit de positie die het heeft in het economisch verkeer. Aan veel ecosysteemdiensten (schone lucht, schoon water) wordt geen of een beperkte economische waarde toegekend. Toenemende schaarste leidt niet tot hogere prijzen en zuiniger gebruik, waardoor uitputting dreigt. Het resulterend verlies aan 'natuurlijk kapitaal' nemen we niet mee in onze winst- en verliesrekeningen en in ons BBP. Oplossingen zullen daarom vooral moeten worden gezocht in het op juiste wijze waarderen van biodiversiteit en ecosysteemdiensten in het economisch verkeer en in een duurzame vergroening van de economie.

IenM richt zich ook op het optimaal gebruikmaken van ecosysteemdiensten. Goed functionerende ecosystemen zijn van belang voor thema's zoals schone lucht, bodemkwaliteit, waterberging, waterkwaliteit en klimaatadaptatie. Vaak kunnen we er meer gebruik van maken om andere doelen van IenM te halen. Omgekeerd is bodem-, water en luchtkwaliteit en preventie van emissies van groot belang voor het functioneren van ecosystemen. Het behoud van biodiversiteit is daarmee een onderwerp in de kern van het IenM-beleid en het milieubeleid in het bijzonder.

Huidig beleid

Eind 2011 heeft de Taskforce Biodiversiteit haar advies 'Groene Groei' uitgebracht aan het Kabinet. Onderdeel daarvan is de uitvoering van de afspraken van Convention on Biological Diversity (CBD, één van de conventies onder het Rio-verdrag). De Milieuraad heeft deze afspraken in 2011 grotendeels overgenomen in de Europese Biodiversiteitsstrategie. Centrale thema's daarin zijn de doelstelling tegen verder afname van soorten (No Net Loss), vergroening van de economie en verdergaande integratie van biodiversiteit in staand beleid.

In internationaal kader zullen Innovatieve Financieringsinstrumenten (IFM's) worden uitgewerkt om de CBD-doelen te realiseren. Daarbij zal worden ingezet op financiële bijdragen van de private sector, met maatregelen zoals verantwoord gebruik en beprijzen van grondstoffen, duurzame productie en consumptie, fiscale vergroening, certificatie en compensatie-mechanismen.

Op nationaal niveau richt IenM zich bovendien op het optimaal gebruik van ecologische hulpbronnen en ecosysteemdiensten, bijvoorbeeld in de landbouwsector (functionele agro-biodiversiteit, FAB), o.a. door voorbeeldprojecten (Hoekse Waard) en door de bevordering van lokale Biodiversiteitsactieplannen (BAP).

Beleidsopgave

Centraal in de beleidsopgave staat het begrip No Net Loss, netto geen verlies van biodiversiteit in 2020.

De Convention on Biological Diversity is een belangrijke ingang om hieraan te werken, gezien het internationale karakter van het vraagstuk. Nationaal zal de agenda verder moeten worden vormgegeven met als uitgangspunt het advies van de Taskforce Biodiversiteit.

Op nationaal niveau is meer inzicht nodig in de kwaliteit van onze ecosystemen en het gebruik daarvan. Ook moeten ecosysteemdiensten beter maatschappelijk en economisch worden gewaardeerd, zodat deze kunnen worden meegenomen in economische afwegingen en beleidsbeslissingen. Hiertoe zal in 2013 een Nationale Ecosystem Assessment (NEA) worden ontwikkeld, inclusief een set van samenhangende (biologische) indicatoren om de kwaliteit en het functioneren van ecosystemen en het gebruik van ecosysteemdiensten te kunnen monitoren.

Het verlies aan biodiversiteit kan en moet in samenhang met andere opgaven opgepakt worden, zoals groene groei, klimaatverandering en armoedebestrijding in ontwikkelingslanden. Een goede departementale taakverdeling op dit onderwerp is daarom een voorwaarde voor effectieve governance. Afstemming vindt plaats in het interdepartementaal Directeurenoverleg Biodiversiteit (IDO) tussen de drie meest betrokken departementen (EL&I, IenM, BuZa). Biodiversiteit staat op de agenda van de Milieuraad. Het ministerie van EL&I heeft onder het vorig Kabinet de coördinerende taak op zich genomen.

Korte en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

- UN Convention on Biological Diversity COP 11; 2012 in India
- COP 12; 2014
- COP 13; 2016
- 2015: Voorstellen van de Europese Commissie over operationaliseren van de No Net Loss doelstelling als onderdeel van de Europese Biodiversiteitsstrategie 2020.
- Uitwerking Strategisch Plan Biodiversiteit 2011- 2020 (CBD, 2010)

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

- Agenda Duurzaamheid, oktober 2011
- Inzet Rio+20
- Verslag Rio+20 (Tweede Kamer 30 196 nr 182)
- Green Deals Biodiversiteit
- Brief Stand van Zaken Biodiversiteitsbeleid, 10 juli 2012 (Tweede Kamer 26 407 nr. 63)
- SKIA IenM: Strategische Kennis- en Innovatieagenda Infrastructuur en Milieu: IenM maakt ruimte
- Verslag Milieuraad (juni) 2011 o.a. mbt Raadsconclusies CBD-COP-11 (Tweede Kamer 21501-08 nr 432)
- Advies Taskforce Biodiversiteit (Groene Groei) (Tweede Kamer 43043 nr 10)

Duurzaamheid en Groene Groei

Dienst:

DGMI/D en UCOS

Huidige stand van zaken

Duurzaamheid is het veiligstellen van de bestaansmogelijkheden van alle mensen op aarde, hier en nu, elders en later. Zorgen en behoeften voor morgen waar we vandaag actie op ondernemen, door zorgvuldig om te gaan met onze samenleving, ons milieu en onze economie. Duurzaamheid gaat over een schoon milieu en een duurzame energievoorziening, maar ook over het concurrentievermogen van onze economie, de toekomstbestendigheid van de zorg, ontwikkelingssamenwerking, onderwijs, cultuur, werkgelegenheid, het financieel systeem, etc. Duurzaamheid raakt het gehele kabinetsbeleid. Duurzaamheid kan op breed draagvlak rekenen. Negentig procent van de Nederlanders wil dat Nederland verduurzaamt. Publieksonderzoek laat zien dat het begrip duurzaamheid motiveert en aanspreekt. De energieke samenleving bruist van ideeën en initiatieven voor verduurzaming. Er is behoefte aan een overheid die meesurft op de energie in de samenleving en helpt dat wat burgerinitiatieven en bedrijven in gang zetten verder te brengen. Daarbij hoort het bieden van experimenteerruimte, het wegnemen van belemmeringen, het delen van beschikbare kennis, het communiceren van successen.

Duurzaamheid biedt economische kansen. Groene Groei houdt in dat processen van economische groei rekenschap geven van de grenzen van de draagkracht van de aarde en voorkomen dat natuurlijk kapitaal wordt uitgeput. Het streven van Groene Groei is een zodanige vergroening van de economie dat met minder grondstoffen en lagere milieudruk hoogwaardige producten worden geproduceerd. Inzet daarbij is duurzaam produceren en consumeren, afval ombuigen naar grondstof, het wegnemen van versturende prikkels en het sluiten van ketens. Het efficiënt gebruik maken van hulpbronnen is voor Nederlandse bedrijven van belang om hun concurrentiepositie in Europa en mondiaal te verbeteren. Voor verregaande groene groei zijn technologische doorbraken nodig, vooral op energiegebied.

IenM draagt bij aan duurzaamheid. Niet alleen op het gebied van milieu en leefbaarheid, maar juist ook op dat van veiligheid en bereikbaarheid. Duurzaamheid vraagt van IenM een integrale benadering van onze economie en leefomgeving en de omgang met water en infrastructuur, met stad en platteland, met mobiliteit en onze natuurlijke hulpbronnen. Duurzaamheid is, door het samenkomen van fysiek, sociaal en economisch, een dossier dat vraagt om evenwichtigheid in beleid en gebaat is bij continuïteit. Tevens heeft het dossier een sterk internationaal en geopolitiek karakter.

Het beleid en visie op de rol van de overheid hangt sterk samen met de visie van het Kabinet. In de Duurzaamheidsstrategie voor intern IenM is de rol van IenM nader uitgewerkt en zijn speerpunten van IenM beleid voor duurzaamheid benoemd. Hierbij is aansluiting gezocht bij de verschillende 'visies' en bijbehorende rollen waarmee een nieuw kabinet keuzes kan maken.

Beleid onder het vorige Kabinet: In de afgelopen kabinetperiode lag de coördinerende functie bij de staatssecretaris voor milieu. Voor uitvoering van specifieke onderdelen ligt de verantwoordelijkheid bij verschillende departementen en directies. Het Kabinet heeft ingezet op de energie die er is in de samenleving. De beperkte financiële ruimte en de inzet om te komen tot een kleine overheid zijn bij het formuleren van het beleid belangrijke factoren geweest. De overheid als netwerkspeler die de samenleving faciliteert. De Green Deals zijn hiervoor een belangrijk instrument. In de duurzaamheidsagenda zijn alle dossiers bijeengebracht, coördinatie van het rijksbrede duurzaamheidsbeleid is belegd bij de staatssecretaris voor milieu.

Korte en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

- Uitvoering Green Deals
- Monitor Duurzaamheid Nederland 2013
- Vervolpublicaties PBL

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

- Duurzaamheidsagenda van 3 oktober 2011, controversieel verklaard
- AO Duurzaam inkopen van 1 december 2011, waaronder Kamerbrief vernieuwing Duurzaam Inkopen van 31 oktober 2011
- Green Deals van 3 oktober 2011
- Nota-overleg Grondstoffennotitie van 2 juli 2012
- Voortgangsrapportage Duurzaamheidsagenda, te verwachten in september 2012

Verduurzaming landbouw

Dienst:

DGMi/DD

De drie grote verduurzamingsopgaven voor de landbouw zijn:

1. Vergroening mestbeleid
2. Verlaging bestrijdingsmiddelenemissie
3. Behoud van fosfaat in de kringloop

1. Vergroening mestbeleid

Maatschappelijke opgave

De grote veestapel in NL heeft significante milieugevolgen. De emissies zowel naar grond- en oppervlaktewater als naar de lucht zijn na de dalende trend tot 2004 marginaal afgenomen.

Huidig beleid

Inzet Rutte 1 op vernieuwing mestbeleid ziet op het loslaten van de absolute grens aan de veestapel, door afschaffing van de dierrechten en melkquota. Het systeem van verantwoorde mestafzet dat hiervoor in de plaats komt, stuurt indirect op het vooraf beperken van de mestproductie tot het niveau dat binnen de milieugrenzen geplaatst kan worden. Aandachtspunt is de regionale beheersing van de mestproductie en eventuele bijkomende fraude.

Beleidsopgave

NL voldoet aan het EU emissieplafond voor ammoniak. Ook de 2020 20% reductiedoelstelling voor overige broeikasgassen wordt naar verwachting door de landbouw gehaald. De lange termijn doelen voor bescherming van natuur vergen een verdergaande reductie. De Raad van State geeft in de voorlichting over de programmatische Aanpak Stikstof (PAS) aan dat dit laatste zou kunnen betekenen dat op basis van de PAS geen Nb-wet vergunningen zullen kunnen worden verleend.

Individuele veehouders kunnen binnen de bestaande vergunningen groeien. Het is de taak van overheid om de optelsom van deze bedrijvigheid binnen de (Europees) afgesproken milieugebruiksruimte te houden. Adequaat mestbeleid/mestverwerking is noodzakelijk om maximering van de veestapel te voorkomen. De voorgenomen mestwetgeving biedt perspectief. Uit de evaluatie van het stelsel verantwoorde mestafzet blijkt in 2014 in hoeverre dit het geval is.

Nederland zal een forse inspanning moeten leveren om te voldoen aan de eisen van de Nitraatrichtlijn en de Kaderrichtlijn Water. De Europese Commissie heeft nog geen akkoord gegeven om het mestproductieplafond, dat een voorwaarde is in de huidige Nederlandse derogatie van de Nitraatrichtlijn die tot en met 2013 loopt, voor de periode vanaf 2014 te schrappen.

2. Verlaging bestrijdingsmiddelenemissie

Maatschappelijke opgave

Normen voor chemische bestrijdingsmiddelen in oppervlaktewater worden overschreden, met name in gebieden met intensieve akker- en tuinbouw, bollen en in gebieden met glastuinbouw. Hierdoor worden risico's voor de kwaliteit van het drinkwater vergroot en de kans op schade aan de ecologie. De Europese richtlijn duurzaam gebruik gewasbeschermingsmiddelen vraagt lidstaten een actieplan op te stellen om het gebruik te verminderen.

Huidig beleid

De nota duurzame gewasbescherming en het convenant duurzame gewasbescherming (beiden looptijd 2010) heeft geleid tot vermindering van de emissies en een aanzet gegeven tot een meer geïntegreerde gewasbescherming.

Beleidsopgave

De beleidsdoelstellingen uit de periode 2000 – 2010 zijn nog niet volledig gehaald. De uitstoot aan chemische bestrijdingsmiddelen door de landbouw en de glastuinbouw kan worden verlaagd, mits er regels en afspraken met alle betrokken partijen (sector, handel, loonwerkers, producenten e.d.) zijn om het gebruik van bestrijdingsmiddelen in de landbouw verder te beperken, een verschuiving te bewerkstelligen naar minder schadelijke middelen en biologische bestrijding, waardoor de uitstoot naar grond en oppervlaktewater wordt verminderd.

3. Behoud van fosfaat in de kringloop

Maatschappelijke opgave

Analyses geven aan dat er op termijn een schaarste aan fossiel fosfaat ontstaat. Fosfaat is essentieel voor voedselproductie. Een substituuut voor fosfaat ontbreekt. Geografisch is fosfaaterts geconcentreerd in enkele landen. De EU bezit geen fosfaatreserves.

Huidig beleid

De Nederlandse markt voor meststoffen wordt gedomineerd door een overschot aan fosfaat (landelijk) en stikstof (op regionaal en bedrijfsniveau) in dierlijke mest. Dit leidt ertoe dat een akkerbouwer die dierlijke mest gebruikt niets hoeft te betalen of zelfs geld toe krijgt voor het afnemen ervan. In de akkerbouw wordt nog een aanzienlijke hoeveelheid fosfaatkunstmest gebruikt. In 2011 is het fosfaatketenakkoord ondertekend door ketenpartijen en de overheid. Doel is het creëren van een markt waardoor zoveel mogelijk secundair fosfaat in de kringloop teruggebracht wordt.

Beleidsopgave

De goedkope beschikbaarheid van primair fosfaat en dierlijke mest bemoeilijkt de toepassing van gerecyclede fosfaat (zoals in rioolwaterzuiveringsslib, Betacal en compost). Op het moment zijn er onvoldoende prikkels om het gebruik van kunstmest op basis van fosfaaterts te reduceren.

Korte en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

- Tweede nota Duurzame Gewasbeschermingsmiddelen
- Activiteitenbesluit Landbouw
- Oplossen NSL knelpunten fijnstof landbouw
- Beleidsreactie advies Gezondheidsraad effecten veehouderij op volksgezondheid
- Faciliteren vergunningverlening mestverwerking
- Invoering stelsel verantwoorde mestafzet
- Vijfde actieprogramma nitraatrichtlijn en derogatie voor de periode 2014-2017

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

- Algemeen overleg Gewasbeschermingsmiddelen en Bijensterfte van 7 september
- Algemeen overleg Mest van 3 juli 2012, en 1 december 2011
- Ketenakkoord inzake Fosfaatkringloop van 4 oktober 2011
- Hoofdpijnennotitie Biobased Economy van 2 april 2012

Verpakkingen en statiegeld

Dienst:

DGMI/Duurzaamheid

Inleiding

Het inzamelen van kunststof verpakkingsmateriaal is sterk gegroeid de laatste jaren. Er ligt echter nog een groot potentieel bij huishoudens. 75% van de hoeveelheid kunststof verpakkingsmateriaal wordt nog niet ingezameld. Herbruikbaar kunststof gaat hierdoor naar de afvalverbranding in plaats van verlenging van de gebruiksduur middels recycling. Daarnaast is de infrastructuur voor het inzamelen, sorteren en recyclen van dit materiaal niet geoptimaliseerd. Stabiliteit van beleid zal leiden tot kostenreductie en optimalisatie van recycling.

DE belangrijkste sturingsinstrumenten in het dossier verpakkingen zijn de hergebruiksdoelen voor de producenten van verpakkingen. De burger werkt mee aan het sluiten van de kringloop door het gescheiden houden van verpakkingsmaterialen (en papier) uit huishoudelijk afval. De gemeenten zorgen voor de inzameling van het huishoudelijk afval en hebben zo een rol in het gescheiden inzamelen. Voor papier en karton, metalen en hout betaalt het sluiten van kringlopen zichzelf. Recycling van glas wordt ook steeds meer een zichzelf betalende kringloop. Voor kunststof kost het sluiten nog geld, €100 miljoen per jaar.

Huidige stand van zaken

Het bekostigen, inzamelen en recyclen van verpakkingenafval is geregeld in een akkoord tussen gemeenten, verpakkend bedrijfsleven en IenM, dat op 31-12-2012 afloopt. Een nieuw akkoord voor de periode 2013-2022 is in concept in de Kamer behandeld (maart-april 2012) en op 26 april in een VAO zijn er moties aangenomen, waaronder een motie die het akkoord steunt. Op basis hiervan heeft ondertekening van een op het akkoord gebaseerde raamovereenkomst plaatsgevonden door bedrijfsleven en IenM op 27 juni 2012. VNG

heeft haar ondertekening opgeschort tot na de ledenraadpleging in het najaar. Ondertekening was nodig om afschaffing verpakkingenbelasting en alternatieve financiering door de sector veilig te stellen. VNG is in bestuurlijk overleg hier mee akkoord gegaan. Met ondertekening van de raamovereenkomst door 2 partijen is deze van kracht, behalve de onderdelen die ook de VNG aangaan. Als VNG niet tekent, ontstaat een situatie waarbij de sector de raamovereenkomst moet gaan uitvoeren zonder steun van VNG. Dat is uitvoerbaar, maar zal wel uitleg en positionering vragen.

Na 2012 moet het bedrijfsleven de bekostiging verzorgen. Hiervoor is de sector een onderlinge overeenkomst aangegaan die nu voorligt om algemeen verbindend te worden verklaard. Agentschap NL toetst de verklaring, verwachting is dat eind 2012 de overeenkomst algemeen verbindend verklaard wordt.

Kern van het nieuwe akkoord voor kunststof is dat gedurende 10 jaar het hergebruik bij de huishoudens verder toe zal nemen en dat structureel door alle partijen gewerkt wordt aan het verduurzamen van de keten. Door het hele proces van inzamelen, sorteren en recycling in één hand te leggen en door gerichte prikkels ontstaat er een systeem waarbij optimalisatie loont. De producenten zijn bereid hierin te investeren, maar willen niet twee inzamelsystemen naast elkaar in stand houden. Vandaar dat in het akkoord is opgenomen dat grote kunststof frisdrankflessen ingezameld gaan worden samen met het overige kunststof afval. Het statiegeldsysteem is op dat moment niet meer nodig. Met het statiegeldsysteem wordt 6% van het kunststof verpakkingafval effectief ingezameld, het akkoord laat het doel van recycling groeien van 42% nu naar 52% in 2018. In de onderhandelingen is het vrijgeven van het middel statiegeld bepleit door de sector, in ruil voor maatregelen die borgen dat er geen achteruitgang is voor het milieu. In het concept-akkoord is dit opgenomen, naast afspraken die gericht zijn op een sterke verduurzaming. De Kamer heeft hiermee ingestemd, maar heeft per motie gevraagd een ijkmoment in te bouwen zodat in 2014 bepaald kan worden of de sector aan haar verplichtingen in het akkoord voldoet. Dit ijkmoment wordt ingebouwd.

De gemeenten hebben moeite met het vrijgeven van statiegeld omdat die juist heel graag het statiegeldsysteem willen uitbreiden naar kleine flesjes en andere drankverpakkingen. Hiermee zou een effectief middel tegen zwerfafval ontstaan. De gemeenten zijn verantwoordelijk voor het bestrijden van zwerfafval en besteden daar naar schatting €200 miljoen/jaar aan. Het verpakkende bedrijfsleven is tegen uitbreiding om praktische en kostentechnische redenen.

Korte en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

- Succesvolle implementatie van de raamovereenkomst
- Oprichting kennisinstituut verduurzamen verpakkingen
- Monitoring en handhaving verpakkingenakkoord
- Ijkmoment 2014

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

- AO Afval van 7 juni
- Raamovereenkomst verpakkingen en verpakkingenbesluit van 29 juni 2012
- Jaarlijkse monitoring van de afspraken in de raamovereenkomst
- Belastingplan 2011/2012

Efficiënt omgaan met natuurlijk hulpbronnen

Dienst:

DGMI/D

Maatschappelijke opgave

Er ontstaat een toenemende vraag naar grondstoffen en overige hulpbronnen door een groeiende wereldbevolking en de stijgende welvaart in ontwikkelende landen. Een overexploitatie van hulpbronnen betekent dat ze schaarser worden en de kwaliteit onder druk staat. Dit heeft economische implicaties en effecten op het klimaat, het milieu en de natuur. Ook heeft de beschikbaarheid een belangrijke geopolitieke kant, omdat Europa voor zijn grondstoffen afhankelijk is van o.a. (Noord) Afrika en China.

Huidige stand van zaken:

Het streven is naar een circulaire economie waarbij ketenaanpak, systeemverandering in alle sectoren/schakels van belang is.

Huidig beleid omvat onder meer:

- Duurzaam inkopen overheid,
- Ontwikkeling duurzaamheidscriteria voor biomassa voor energieopwekking en biobased chemicals en wettelijke criteria voor biobrandstoffen.
- Beleid t.b.v. toename recycling afval van 80% naar 83%, met name gericht op textiel, apparatuur, en kunststof;
- Ketenaanpak met als doel vermindering milieudruk in verschillende materiaalketens door o.a. efficiënt gebruik van grondstoffen en het wegnemen van belemmeringen
- Ondersteuning experimenten met nieuwe duurzame businessmodellen;
- Visie- en planvorming over duurzaam gebruik van het bodem- en watersysteem.
- Overeenkomsten, green deals en ketenakkoorden met betrokkenen op terreinen als verpakkingen, fosfaat, beton, hout, papier/karton, afval, bouwmaterialen met als doel het terugdringen van milieudruk
- In het dossier natuurlijke hulpbronnen staat BZ voor de geopolitieke kant en ontwikkelingssamenwerking, terwijl ELenI staat voor de voorzieningszekerheid en innovatie. Uitwerking van diverse manieren om duurzame consumptie en productie te stimuleren, ook in Europees verband.

Beleidsopgave

Het huidige gebruik van natuurlijke hulpbronnen in Nederland is op dit moment niet duurzaam genoeg om op langere termijn zekerstelling te kunnen garanderen.

Het interen op de natuurlijke hulpbronnen zal steeds meer nadelige economische effecten hebben.

Zo meldde Unilever over 2011 een stijging van de grondstofkosten met 2,5 miljard euro. De grondstofprijzen bepalen tegenwoordig de winstmarge. Voor mondiaal grondstoffengebruik denkt het UNEP grondstoffenpanel dat een reductie met factor vier tot vijf nodig is. Dit is ook haalbaar (UNEP, 2011: Towards a green economy). De World Business Council on Sustainable Development (WBCSD) schat dat tegen 2050 4 tot 10 keer efficiënter zal moeten worden omgegaan met natuurlijke hulpbronnen en dat tegen 2020 al een aanzienlijke verbetering nodig is. Nederland kan kansen en condities creëren voor het Nederlandse bedrijfsleven om haar concurrentiepositie op de internationale markt te versterken door innovatie en nieuwe duurzame bedrijvigheid.

Inzet in Brussel leveren voor de uitwerking van de routekaart voor het efficiënt omgaan met natuurlijke hulpbronnen, zoals het opstellen van indicatoren.

Korte en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

- Implementatie acties uit Roadmap Resource Efficiency gericht op omschakeling van lineaire naar circulaire economie, ontwikkeling marktinstrumentarium, uitvoering acties uit grondstoffennotitie
- Implementatie doelen uit Roadmap Resource Efficiency:
- Herziening Europese afvalrichtlijn (WFD) in 2013
- Communicatie over duurzaam voedsel (2013)
- Communicatie over duurzaam bouwen (2013)
- Ontwikkelen nieuwe indicator om duurzaamheid te meten (t.b.v. jaarlijkse rapportage Europa 2020)

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

- Nota-overleg Grondstoffennotitie in TK op 2 juli 2012
- AO Duurzaam inkopen 14 febr. 2012
- Algemeen overleg Milieuraad [o.a. behandeling Roadmap REE] 19 dec. 2011
- Agenda duurzaamheid van 3 oktober 2011
- Rijksvisie duurzaam gebruik ondergrond, april 2010



Klimaatbeleid nationaal en internationaal

Dienst:

DGMI/DI, KLG

Huidige stand van zaken

Internationaal klimaatbeleid

De kern van het huidige internationale klimaatregime bestaat uit twee VN-verdragen, waarbij Nederland en de EU Partij zijn: het Klimaatverdrag (UNFCCC) en het Kyoto-protocol. Onder deze verdragsparaplu hebben de Partijen de afgelopen jaren met consensus juridisch bindende en niet bindende regels aangenomen over reducties van broeikasgassen (mitigatie), aanpassing aan klimaatverandering (adaptatie), klimaatfinanciering, rapportageverplichtingen, marktmechanismen (w.o. emissiehandel) en technologieontwikkeling.

Onder het Kyoto-protocol hebben vrijwel alle ontwikkelde landen kwantitatieve reductieverplichtingen over de periode 2008-2012. De VS doet niet mee en Canada heeft zich teruggetrokken uit het protocol. De EU en alle lidstaten hebben een collectieve reductieverplichting van broeikasgassen van 8% (ten opzichte van de uitstoot van 1990). Na herverdeling van deze verplichting binnen de EU heeft Nederland een doel van -6%. De eerste verplichtingenperiode van het Kyoto-protocol loopt dit jaar af.

Er bestaat internationale consensus dat de huidige internationale klimaatafspraken niet volstaan om de mondiale gemiddelde temperatuurstijging met niet meer dan 2 graden Celsius te laten stijgen. Wel zijn er internationaal fundamentele verschillen van mening over hoe nieuwe klimaatafspraken moeten worden ingevuld en wie daarbij welke verplichtingen en verantwoordelijkheden heeft. Er zijn op dit moment drie belangrijke trajecten in de VN klimaatonderhandelingen, gericht op nieuwe klimaatafspraken:

1. Nieuwe verplichtingenperiode Kyoto

Naar verwachting zal tijdens de VN-klimaatop in Doha, Qatar, in december 2012 een tweede verplichtingenperiode onder het Kyoto-protocol worden vastgesteld. De EU ziet dit als een transitie naar een nieuw alomvattend verdrag in 2020. De EU is bereid voor 2020 een reductieverplichting van 20% op zich te nemen,

overeenkomstig het huidige EU 2020 doelstelling. Ook blijft de EU staan achter haar voorwaardelijke aanbod om deze doelstelling te verhogen naar 30%.

2. Nieuw Protocol

Op de klimaatop in Durban (2011) is afgesproken dat Partijen starten met de ontwikkeling van een nieuw juridisch instrument (Protocol) om een opgeschaald en effectief antwoord te bieden op het klimaatvraagstuk. Het Protocol moet in 2015 worden afgerond en in 2020 operationeel zijn.

3. Uitvoering besluiten

Er zijn de afgelopen jaren noodzakelijke en waardevolle besluiten genomen onder het VN klimaatverdrag, die dienen te worden geoperationaliseerd en geïmplementeerd. Deze inspanningen lopen parallel aan de hierboven genoemde werkstromen en betreffen onder andere de oprichting van het nieuwe Groene Klimaatfonds.

De Nederlandse bijdrage aan internationale klimaatfinanciering verdient speciale aandacht:

- Internationaal is afgesproken dat er in 2020 \$100 mld per jaar aan klimaatfinanciering voor ontwikkelingslanden wordt gemobiliseerd. De verwachting bij ontwikkelingslanden is dat deze financiering grotendeels nieuw en additioneel zal zijn aan ODA.
- Informeel wordt uitgegaan van een verdeling van ca. 50/50 tussen publiek en privaat geld.
- Leidraad o.b.v. de OESO-praktijk is dat het EU-aandeel 40% zal bedragen. Dit komt uiteindelijk neer op een publieke bijdrage van Nederland van €600-€700 mln structureel per jaar vanaf 2020 (afhankelijk van de dollarkoers).
- De EU neigt naar een oplopend pad van klimaatfinanciering vanaf 2013-2020.
- Onder het kabinet Balkenende heeft Nederland besloten 100 mln per jaar bij te dragen aan klimaatfinanciering in de periode 2010-2012, gemiddeld bovenop ODA.
- Onlangs is in een Ministerraadvergadering aangegeven dat de klimaatfinanciering uit het ontwikkelings-samenwerkingsbudget moet worden betaald. In de BZ begroting is hierover het volgende citaat opgenomen (pag. 73): 'Nederland handhaaft daarom in 2013 het huidige niveau van klimaatfinanciering (100 miljoen Euro per jaar voor activiteiten met als hoofddoel klimaat) en blijft zich daarnaast sterk maken voor het integreren van klimaat in de bestaande ontwikkelingssamenwerking om een beperkte stijging van de klimaatfinanciering realiseren'.
- Vanaf 2014 dient het niveau van klimaatfinanciering opnieuw te worden bepaald.
- In tegenstelling tot de huidige NL financiering uit ODA spreken de internationale klimaatfinancieringsafspraken over 'new and additional' ten opzichte van ODA. Financiering uit ontwikkelingssamenwerking staat daarmee op gespannen voet. *Let wel* dat een te sterke nadruk van IenM op deze laatste positie het ministerie kwetsbaar maakt; er zou kunnen worden besloten dat deze rekening dan maar door IenM (bijvoorbeeld waterveiligheid) opgepakt moet worden.
- Over de keuzes inzake klimaatfinanciering is een interdepartementaal fiche in voorbereiding, gericht op de nieuwe formatie.
- Op dit moment is er een IBO gestart die de opdracht heeft om beleidsopties te ontwikkelen over de definitie van Officiële Ontwikkelingssamenwerking (ODA), door aan te geven hoe deze definitie gewijzigd kan worden op basis van de veranderde situatie in de wereld en komende mondiale ontwikkelingen, waarbij niet alleen wordt gekeken naar ontwikkeling en welzijnsverbetering, maar ook naar klimaat, veiligheid, financiële stabiliteit en migratie. Het is de bedoeling om deze beleidsopties als input voor de Nederlandse positie in een aantal internationale fora te laten dienen.

Europees klimaatbeleid

Doelen en beleid voor 2020: Voor 2020 ligt de EU klimaat- en energiewetgeving sinds 2009 vast, met 3 bindende doelen voor Nederland: -21% voor sectoren die onder het ETS (emissiehandelssysteem) vallen, -6% voor non-ETS sectoren en 14% hernieuwbare energie. Aanvullend verplicht de onlangs aangenomen richtlijn energie-efficiëntie tot extra beleidsmaatregelen met CO₂-effect.

Vanaf 2013 veilt Nederland onder emissiehandel jaarlijks ongeveer 25 mln ton aan CO₂-rechten, met een vermoedelijke veilingopbrengst van €200 mln per jaar. Door de lage CO₂-prijs levert dit een tegenvaller op van €500 mln structureel (uitgangspunt in 2011 was €700 mln opbrengst). In juli 2012 is een Commis-

sievoorstel gepresenteerd om emissierechten uit het ETS tijdelijk opzij te zetten, om het functioneren van de ETS-markt te verbeteren – in het ETS is sprake van lage prijs door een groot overschot aan emissieruimte, waardoor er geen prijsprikkel is voor investeringen die de EU en Nederland voorbereiden op 80-95% CO₂-reductie in 2050.

Doelen voor 2050 en 2030: Voor 2050 hebben Europese regeringsleiders als doelstelling vastgesteld dat de uitstoot van broeikasgassen binnen de EU 80 tot 95% lager moet zijn dan in 1990, in de context van de reducties die door ontwikkelde landen als groep nodig zijn om de tweegradendoelstelling te halen. Gericht op het 2050-doel heeft de Europese Commissie een EU routekaart naar een koolstofarme economie gepubliceerd (2011). Nederland steunt de hoofdlijnen van deze routekaart (mijlpalen voor 2030 en 2040 en beleidsvoorstellen voor 2030). Het kabinet Rutte/Nederland heeft zich in de EU als eerste Lidstaat duidelijk ingezet voor een voorwaardelijk EU doel van 40% broeikasgasemissiereductie in 2030, waarbij de uiteindelijke hoogte afhankelijk is van adequate mondiale actie en adequate waarborging van de concurrentiepositie van het Europese bedrijfsleven.

Beleid voor 2030: In het EU-debat na het vaststellen van de EU routekaart heeft Nederland gepleit voor (kosten)effectief EU klimaatbeleid, met een minder complex geheel van doelen en instrumenten. Het kabinet heeft ingezet op een broeikasgasdoel en een verbeterd ETS als centrale elementen in het EU-beleid. Er zijn verschillende mogelijkheden voor verbetering van het ETS. Belangrijke vraag is of er voor 2030 naast het broeikasgasdoel nevensdoelen nodig/wenselijk zijn voor bijvoorbeeld energiebesparing of het stimuleren van uitrol van specifieke typen hernieuwbare energie. Verwante vragen zijn de mogelijke aanscherping van normen voor auto's, bestelauto's en vrachtwagens, ecodesign etc.

Nationaal klimaatbeleid

Op nationaal niveau is de uitdaging stappen te zetten die goed zijn voor het klimaat en tegelijkertijd de economie versterken en ruimte bieden aan initiatieven in de samenleving. Op alle cruciale terreinen van de transitie naar een *low-carbon economy* – energiebesparing, biomassa, hernieuwbare energie en CO₂-afvang en opslag – zijn er kansen voor Nederlandse bedrijven.

Om het in de EU afgesproken doel voor de non-ETS sectoren in 2020 (-16% t.o.v. 2005) te halen zijn afspraken gemaakt over de te behalen beleidseffecten per sector. Nieuwe emissieramingen laten zien dat de 2020 doelstelling voor de non-ETS sectoren (nog steeds) gehaald gaat worden, maar er is wel een herschikking van de onderlinge afspraken met de diverse sectoren nodig.

Om ook het langere termijn streven binnen bereik te houden zijn echter aanvullende maatregelen nodig. Gedacht kan worden aan verhoging van het tempo van energiebesparing in de gebouwde omgeving omhoog moeten en zou een snellere uitrol moeten plaatsvinden van specifieke duurzame energietechnieken. Het is daarom zaak om ook nationaal een op 2030 gerichte beleidsmix te ontwikkelen die over de sectoren heen kijkt. Behalve sectorale maatregelen zijn bijvoorbeeld ook fiscale vergroening, de vertaling van complex beleid naar de burger en het mobiliseren van het bedrijfsleven van belang.

In de beweging naar een klimaatneutrale samenleving is gebruik maken van de energie in de samenleving essentieel. In de 'Lokale Klimaat Agenda' (LKA) hebben zich inmiddels ruim honderd mede-overheden verenigd. Zij wisselen in dit verband ervaringen uit met succesvolle projecten en brengen praktische problemen en knelpunten onder de aandacht van de Rijksoverheid, waarna gezamenlijk naar oplossingen wordt gezocht.

Voor het draagvlak van klimaatbeleid is een open debat over het klimaatprobleem van belang. Om die reden krijgt ook het geluid van de zgn. 'klimaatceptici' de ruimte. Een open en respectvolle wetenschappelijke discussie kan de klimaatwetenschap immers alleen maar ten goede komen.

Korte en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

- Klimaatconferentie 2012 in Qatar (COP-18) (ministerraad, AO's, deelname COP)
- Klimaatconferentie COP 2013, 2014 en 2015
- Milieuraden behandelen klimaat vrijwel elke keer (4x/jaar formeel, 2x/jaar informeel)
- Begrotingsvoorbereidingen om klimaatfinanciering te regelen

- Implementatie energie-efficiënte richtlijn
- Resultaten bekend t.a.v. halen verplichtingen Kyoto-protocol (2013)
- Uitwerking klimaatbrief 2050 in sectorale routekaarten (2013)

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

- Brief over realisatie Kyoto Protocol (18 november 2011, 30 495, nr.14)
- Brieven inzet en uitkomst klimaatconferentie Cancun (22 november en 14 december 2011, 30 495, nrs.10 en 12)
- Brieven inzet en uitkomst klimaatconferentie Durban (28 september en 13 december 2011, 30 495, nr.13 en 31 793, nr.60)
- Brief inzet klimaatconferentie Doha
- Routekaart naar een koolstofarme economie (22 112, nr.1153, 28 maart 2011)
- Kabinetsaanpak Klimaataanpak op weg naar 2020 (32 813, nr.1, 8 juni 2011)
- Klimaatbrief 2050 (32 813, nr.3, 18 november 2011)
- Kosten en baten van CO₂-emissiereductie maatregelen (32 813, nr.19, 22 mei 2012)

Plastic Soep

Dienst:

DGMI/DI i.s.m. DGRW/WenB

Maatschappelijke opgave en belangstelling

Plastic Soep is een internationaal probleem en de oorzaken zijn diffuus. Er zijn bronnen op zee zoals bronnen afkomstig van scheepvaart, visserij en boorplatforms en bronnen op land zoals zwerfafval dat via de rivieren en stranden in zee stroomt. Mondiaal gezien wordt ervan uitgegaan dat 80% van het afval in zee van land komt. Voor de Noordzee lijkt dit percentage lager te liggen.

Het plastic afval dat terecht komt in het mariene milieu, en met name microplastics, brengt grote risico's met zich mee. Onderzoek heeft aangetoond dat dit plastic afval negatief effect heeft op de mariene biodiversiteit: jaarlijkse sterfte wereldwijd van een miljoen vogels en 100.000 mariene zoogdieren en zeeschildpadden. Daarnaast hebben (micro)plastics via de voedselketen mogelijk ook effect op de menselijke gezondheid. Bovendien zijn er ook economische kosten aan verbonden. Het schoonmaken van stranden is zeer kostbaar en brengt ook voor Nederland hoge kosten met zich mee. Ook heeft de aanwezigheid van plastics een negatieve invloed op het toerisme.

Om een helder beeld te krijgen van de aanwezigheid van (micro)plastics en directe negatieve consequenties specifiek voor Nederland zal verder onderzoek moeten worden gedaan. Het probleem van plastic soep heeft de belangstelling in de media, wetenschap en politiek. In 2011 zijn er ook verschillende Tweede Kamer-vragen gesteld.

Huidig beleid

Europese Kaderrichtlijn Marien

Nederland moet voldoen aan EU-verplichtingen op het gebied van zwerfvuil die voortvloeien uit de Kaderrichtlijn Mariene Strategie (KRM). Het doel is hierbij om de hoeveelheid zwerfvuil in het mariene milieu en aan de kust te laten afnemen (en vermindering zwerfvuil in mariene organismen). De KRM verplicht de lidstaten tot het treffen van de nodige maatregelen om in hun mariene wateren een goede milieutoestand te bereiken en/of behouden en zet aan tot het nemen van een besluit in 2012 over de initiële beoordeling, de te bereiken goede milieutoestand, en daarbij behorende doelen en indicatoren. Zwerfvuil, waaronder plastic, is één van de descriptoren van de Goede Milieutoestand 2020.

Monitoring

Nederland houdt in eigen land de actuele verspreiding van zwerfvuil op de Noordzee op twee manieren bij. Er wordt sinds 2002 op vier referentie stranden in kaart gebracht wat op de stranden aanspoelt en wordt achtergelaten. Een tweede methode om de aard en omvang van zwerfvuil op de Noordzee te meten is het onderzoek waarin de maaginhoud van dode vogels wordt geanalyseerd. In de initiële beoordeling

van de Nederlandse Mariene Strategie wordt de actuele stand van zaken wat betreft zwerfvuil beschreven; met name plastic in het mariene milieu vormt een complex probleem. Het formuleren van kwantitatieve doelen is problematisch vanwege een gebrek aan kennis. In OSPAR-verband werkt Nederland samen met Noordzee buurlanden voor het afstemmen van monitoring en aanpak zwerfvuil. Nederland heeft samen met Duitsland en België een leidende rol in de OSPAR Marine Litter groep.

Agendering

Het onderwerp kent een belangrijke internationale dimensie en vergt een mondiale aanpak. Het onderwerp is door Nederland in de Milieuraad van 2009 en bij UNEP geagendeerd. Mede hierdoor is het als 'emerging issue' in het UNEP jaarboek opgenomen. In september 2012 is een EU Groenboek uitgekomen over plastic in het milieu met acties die (gezamenlijk) kunnen worden opgepakt.

Nederland is benaderd om deel te nemen aan een UNEP Global Partnership on Marine Litter (GPML). GESAMP heeft aangegeven dat Nederland zeer welkom is om deel te nemen.

Raamovereenkomst Verpakkingen 2

In de Raamovereenkomst zijn tussen het verpakkende bedrijfsleven en IenM afspraken gemaakt over recycling en verduurzaming van de verpakkingsketen, waaronder kunststofverpakkingen. Het aanpakken van gratis plastic tassen in supermarkten is onderdeel van het verpakkingenakkoord. Zo is er afgesproken dat per 1 januari 2015 geen gratis plastic tassen meer in de supermarkt zullen worden uitgegeven en dat er vanaf volgend jaar gewerkt zal worden aan het terugdringen van de plastic tassen in het winkelkanaal of het vervangen met een duurzaam alternatief.

Onderzoek

In opdracht van IenM is door IVM en Deltares in 2011 een rapport over microplastics in het Nederlandse mariene milieu uitgebracht. Er blijft een kennistekort over de precieze oorzaken en bronnen van plastic soep en de consequenties voor volksgezondheid, biodiversiteit en economie..

Projecten

Fishing for Litter projecten betreffen het kosteloos verstrekken van 'big bags' waarin vissers het door hen opgevisste afval, waaronder ook plastic in kunnen verzamelen. In Nederland en België wordt momenteel 300.000 kg afval per jaar op deze manier ingezameld.

Er zijn diverse initiatieven en campagnes om zwerfvuil op land terug te dringen, waaronder de verkiezing van het 'Schoonste Strand'. IenM heeft ook uitbreiding van het project MyBeach mede mogelijk gemaakt. Dit is een bewustwordingscampagne over de gevolgen van zwerfvuil in zee en dient als belangrijk onderdeel van preventie.

Overig

MARPOL-verdrag Annex V verbiedt per 1 januari 2013 het lozen van vuilnis in zijn geheel, op enkele uitzonderingen na (voedselrestanten). Daarnaast bevat het onder andere de verplichting om een *Garbage Record Book* bij te houden.

NL zet in op optimalisering van Europese Richtlijn Havenontvangstvoorzieningen:

- a. aanscherping afgifteplicht t.a.v scheepsafval
- b. harmonisering van de systemen van indirecte financiering => transparanter en laagdrempeliger

Korte en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

- Groenboek Plastic afval in het milieu, verwacht in september 2012
- Reactie op het Groenboek Plastic afval in het milieu
- Eventueel: Mondiaal lozingsverbod vuilnis van schepen (2013)
- Herziening Richtlijn Havenontvangstvoorzieningen (2013-2015)
- Rapportage Monitoringprogramma Mariene Strategie Deel II in 2014
- Rapportage Programma van maatregelen Mariene Strategie Deel III uiterlijk 2015
- In 2015 afvalmeldingen van scheepvaart in Europa digitaal en toegankelijk voor (haven)autoriteiten en Inspecties in de Lidstaten.

- Uitvoering Rio+20 op lange termijn (doel in 2025 significante reductie van plastic mariene afval en oprichting Global Partnership on Marine Litter) en Honolulu Strategie

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

- Informatie activiteiten IenM ogv microplastics op 25 juni 2012 nav vraag over microplastics tijdens AO afval en grondstoffen van 7 juni 2012
- Antwoorden Kamervragen microplastics op 7 november 2011, 24 mei 2011, 7 oktober 2009
- TK brief 26 september 2011 over voorkomen van illegale lozingen en reactie op motie De Mos

Geluid & trillingen nationaal en internationaal

Dienst:

DGMi/KLG

Problematiek:

Blootstelling aan (te) veel geluid heeft een nadelige invloed op de beleving van de kwaliteit van de leefomgevingen een sterk negatief effect op de gezondheid, het concentratievermogen en leerprestaties. Met de beleidsinzet van de afgelopen decennia is de geluidsbelasting enigszins teruggebracht, ondanks de aanzienlijke toename van verkeer en bedrijvigheid in die periode. Er resteren echter nog veel situaties waar de geluidskwaliteit matig of ronduit slecht is.

Trillinghinder treedt met name op langs spoorwegen en doet zich daardoor voor in een relatief beperkt aantal kleine gebieden. De gezondheidseffecten hiervan zijn vergelijkbaar met die van blootstelling aan geluidhinder.

Verantwoordelijkheden:

Het rijk heeft allereerst een systeemverantwoordelijkheid voor geluid en trillingen. Dit omvat het bepalen en verankeren van de doelen in wet- en regelgeving en het creëren van instrumentarium om deze doelen te realiseren. Het gaat hier om (Europese) regelgeving voor een grote diversiteit aan geluidbronnen. Naast de systeemverantwoordelijkheid heeft het rijk een uitvoerende taak waar het gaat om de geluids- en trillingsaspecten inzake de rijksinfrastructuur (rijkswegen en hoofdspoorwegen). Uitvoerende taken ten aanzien van decentrale infrastructuur en industrieelawaai zijn bij de provincies en gemeenten belegd.

Geluid nationaal:

1. Swung-1 (wetgeving rijksinfrastructuur):

Voor rijksinfrastructuur is de geluidwetgeving onlangs gemoderniseerd door de introductie van geluid-productieplafonds (gpp's). Het betreft een toekomstvaste, handhaafbare systematiek om geluidhinder afkomstig van (spoor)wegverkeer op rijksinfrastructuur te voorkomen – zoveel mogelijk via (internationaal) bronbeleid – en waar nodig te beheersen en/of reduceren. De gpp-systematiek brengt een duidelijke scheiding aan in (beheers)verantwoordelijkheden van verschillende actoren in het veld; dit is ook in lijn met de uitgangspunten van de Omgevingswet in wording, waarin de gpp-systematiek uiteindelijk zal worden geïntegreerd.

2. Swung-2 (wetgeving decentrale infra + industrie):

Voor decentrale infrastructuur en industrieelawaai wordt in nauwe samenwerking met provincies en gemeenten gewerkt aan een vergelijkbare modernisering en vereenvoudiging van de geluidwetgeving. Waar dat effectief is (bijv. provinciale wegen) wordt hierbij eveneens een gpp-systematiek nagestreefd; waar dat niet effectief is, wordt een alternatieve aanpak ontwikkeld in nauwe samenhang met het ruimtelijke spoor. Zo'n integrale benadering past bij de uitgangspunten van de Omgevingswet in wording en zal daarop ook zoveel als mogelijk worden afgestemd. Ook de normering voor woningbouw langs rijksinfrastructuur wordt vastgelegd met Swung-2.

Geluid internationaal:

1. EU-Richtlijn Omgevingslawaai:

Toen de Richtlijn Omgevingslawaai tot stand kwam, voerden veel lidstaten al nationaal geluidbeleid. Vanuit het subsidiariteitsbeginsel heeft de EU daarom bewust géén normstelling voorgeschreven. De relevante delen van de Richtlijn – o.a. betreffende verslaglegging door middel van geluidsbelastingkaarten en actieplannen – zijn reeds geïmplementeerd.

2. Bronbeleid geluid:

Europees bronbeleid voor verkeersgeluid is een van de meest effectieve methoden om geluidsoverlast te verminderen. Nederland zet zich daarom actief in om dit beleid te realiseren. T.a.v. geluideisen voor personenauto's en vrachtwagens ligt op dit moment een voorstel van de EC ter tafel. Dit voorstel zou kunnen leiden tot een aanzienlijke reductie van het verkeerslawaai (3 dB), maar het eindresultaat van dit traject is nog zeer onzeker.

Voor spoormaterieel gelden al geluideisen. In EU-verband wordt gestreefd naar aanscherping van die eisen.

Trillingen:

Als uitvloeisel van twee aanvaarde moties ligt er een expliciete opdracht van de Tweede Kamer om te komen tot wettelijke normering voor trillinghinder langs het spoor op nationaal niveau. Doel hiervan is bescherming van omwonenden tegen bovenmatige trillinghinder bij aanleg en/of wijziging (incl. intensivering van het gebruik) van spoorwegen.

Korte en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

- Overeenstemming met de betrokken decentrale overheden over Swung-2 (voor einde 2012)
- Uitwerking Swung-2 in wet- en regelgeving (vanaf 2013)

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

Juni 2011: debat en stemming TK over Wetswijziging als uitvloeisel van Swung-1 (Wetsvoorstel geluid-productieplafonds en Invoeringswet geluidproductieplafonds); vervolgens als hamerstuk door EK aanvaard en gepubliceerd in Staatsblad.

Luchtkwaliteit

Dienst:

DGMi/KLG/LG

Huidige stand van zaken:

Een slechte luchtkwaliteit is schadelijk voor de gezondheid, heeft negatieve gevolgen voor de natuur, en kan tot aantasting van materialen leiden. Deze effecten worden sterker naarmate de blootstelling aan luchtverontreinigende stoffen langduriger is. Internationaal en binnen de EU zijn afspraken gemaakt over het beperken van de luchtverontreinigende emissies en zijn grenswaarden vastgesteld voor de luchtkwaliteit. Ook bij blootstelling aan hoeveelheden schadelijke stoffen beneden deze grenswaarden treden echter nog omvangrijke gezondheidseffecten op. Mede daarom wordt vanuit de EU nagedacht over scherpere normen. In 2013 zal de Europese Commissie naar verwachting met nieuwe voorstellen komen, waarover de lidstaten zullen onderhandelen. Voor Nederland is van belang dat Europese kwaliteitsdoelen in ieder geval worden onderbouwd met adequaat EU bronbeleid.

Om op tijd aan de huidige Europese grenswaarden voor fijn stof (PM₁₀) en stikstofdioxide (NO₂) te voldoen heeft Nederland het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) opgesteld. In het NSL werken het Rijk, provincies en gemeentes samen. In het NSL zijn projecten en maatregelen opgenomen om er voor zorgen dat op tijd aan de grenswaarden wordt voldaan en er ook ruimte ontstaat dat projecten die de luchtkwaliteit verslechteren toch kunnen worden uitgevoerd. Op grond van het NSL heeft Nederland derogatie (uitstel / vrijstelling) verkregen van de Europese Commissie voor het tijdstip om aan de Europese grenswaarden te voldoen. Nederland moet vanaf medio 2011 voldoen aan de grenswaarde voor PM₁₀ en vanaf 1 januari 2015 aan de grenswaarde voor NO₂. Jaarlijks wordt de voortgang van het NSL gemonitord en wordt bepaald of aanvullende maatregelen nodig zijn om de normen te halen c.q. er aan te blijven voldoen. Deze rapportage komt in november 2012 beschikbaar.



In 2011⁴ voldeed het grootste deel van Nederland aan de norm voor PM₁₀. Uitzonderingen bevinden zich met name in gebieden rond veehouderijen in Gelderland, Noord-Brabant en Limburg. Hiervoor is een aparte aanpak opgesteld waarvan de verwachting is dat de laatste knelpunten in 2013 zijn aangepakt. Voor NO₂ resteren nog knelpunten, met name in steden. Verkeer is hiervan de grote veroorzaker, ondanks het feit dat het wegverkeer de laatste jaren schoner is geworden.

Het NSL loopt op 1 augustus 2014 af. De kans is aanwezig dat dan op specifieke plekken nog niet aan de Europese grenswaarden wordt voldaan en/of overschrijdingen dreigen. Gezamenlijk met de regionale partners wordt bezien op welke wijze het NSL een vervolg krijgt, indien er na 1 januari 2015 nog sprake is van (dreigende) overschrijdingen.

Korte en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

- Eind 2012: duidelijkheid over de wijze waarop na het aflopen van het NSL verder gegaan zal worden.
- 2013: Europees jaar van de luchtkwaliteit
- Najaar 2013: nieuwe Europese voorstellen op het gebied van luchtkwaliteit.
- Augustus 2014: afloop van het Nationale Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit.

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

- 30 175, nr.130, 20 december 2011: Jaarlijkse monitoringsrapportage NSL
- 30 175, nr.101, 24 november 2010: Jaarlijkse monitoringsrapportage NSL
- November 2012 zal opnieuw een monitoringsrapportage NSL worden aangeboden.
- 30 175, nr.150, 25 juni 2012: Brief over herziening Gotenburg Protocol inzake luchtverontreiniging
- 30 175, nr.111, 28 maart 2012: Brief over luchtkwaliteit bij gevoelige bestemmingen
- 30 175, nr.103, 25 januari 2011: Convenant beperking fijnstofuitstoot bestelauto's en ontwikkelingen Euro V en VI normering vrachtauto's
- 31 305, nr.188, 18 november 2010: Aanbieding effectstudie 'Landelijke effectstudie milieuzones vrachtverkeer 2010' en evaluatierapport 'Tijdelijke sloopregeling personen- en bestelauto's' (2011)

⁴ De monitoring vindt steeds plaats over het voorgaande jaar. De monitoringsronde van 2012 bevat dus de gegevens over 2011.

Financiering voor Duurzaamheid

Dienst:

DGMI/KLG & UCOS

Maatschappelijke opgave en belangstelling

Nederland heeft een grote financiële sector, maar op het gebied van duurzame financiering is er nog een beleidsopgave. De opgave voor een transitie naar een groene economie is groot. UNEP stelt de overgang naar een duurzame economie jaarlijks 2% van wereld GDP zal kosten. Bedragen in de orde van grootte van 2% van wereld GDP zijn niet alleen door de overheid op te brengen, dit vraagt ook dat er meer rendabele duurzame projecten vanuit de samenleving tot stand komen. De uitdaging waar we nu voor staan is dat er kapitaal beschikbaar is, investeerders aangeven dat ze willen investeren in duurzame projecten, maar dat er desondanks weinig geld in duurzame projecten geïnvesteerd wordt. Redenen die financiële spelers noemen zijn:

Complexe regelgeving, incomplete informatie, vragers en aanbieders van kapitaal vinden elkaar niet, projecten hebben vaak een verhoogd risico profiel, en projecten zijn soms te kleinschalig en daarom niet interessant voor financiers.

Er is een actief maatschappelijk debat op dit thema dat regelmatig de media haalt. Spelers: Sustainable finance lab, PGGM, APG, MN services, in mindere mate de grote banken, het centre of Sustainability and Finance en de Nederlandse Bank. Men is het eens over het belang van het onderwerp, maar er zijn nog weinig concrete projecten.

Huidig beleid

Groen beleggen

De regeling Groen Beleggen verschaft particuliere groenspaarders een belastingvoordeel. De spaargelden worden door groenbanken ingezet om innovatieve duurzame projecten leningen tegen een lage rente te geven. Het beoogde effect is bancaire financiering van projecten op vlak van energiebesparing gebouwde omgeving efficiënt gebruik van grondstoffen, duurzaam watergebruik, verduurzaming van de landbouw en groen gas. Het rijksbudget voor Groen Beleggen is 120 mln eur per jaar, daarmee wordt jaarlijks voor 0,5 mld euro aan duurzame investeringen gestimuleerd. Het totaal ingelegde groenvermogen is momenteel 7 mld euro. Dit beleidstraject heeft de expliciete steun van o.a. VNO-NCW, MKB-NL en Bouwend Nederland.

Mia/Vamil

MIA/Vamil verschaft bedrijven die investeren in het op de markt brengen van innovatieve duurzame technologie fiscale aftrekmogelijkheden voor die investeringen. Onderzocht gaat worden of efficiency voordelen verkregen kunnen worden door MIA en Vamil op te laten gaan in een duurzaamheidsaftrek.

Het rijksbudget voor MIA/Vamil is 125 mln eur per jaar. Daarmee worden voor 2 mld euro aan duurzame investeringen gestimuleerd.

Nieuwe initiatieven

1. Beheersorganisatie voor groene investeringen oprichten.

Lokale overheden willen geld besteden aan duurzame projecten, maar hebben moeite met fondsbeheersing. Grote investeerders zoeken naar makelaar die kleine duurzame projecten bundelt tot projecten van >100 mln. IenM overlegt met de lokale overheden over de mogelijkheden om hun middelen te poolen in één beheersorganisatie, die ook kan fungeren als makelaar van projecten. IenM zal dit coördineren.

2. Markontwikkeling via pilots

IenM ontwikkelt in samenwerking met private partijen en de financiële sector een aantal pilots voor duurzame projecten. Deze pilots geven financiers en producenten de kans om een gezamenlijke werkwijze te ontwikkelen op dit relatief nieuwe terrein. Projectinvulling ligt vooral bij deelnemers als bedrijven, gemeentes en burgers, waarbij de rijksoverheid een ondersteunende rol heeft. Mogelijke sectoren: Geothermie, energiebesparing woon- en huurhuizen, afvalverwerking, restwarmte. Binnen dossierteam 'financiering' worden deze voorstellen uitgewerkt.

Fiscale vergroening

Dienst:

DGMI/KL&G en UCOS

Momenteel wordt op een aantal manieren via het belastingstelsel verduurzaming bevorderd. Tevens zijn er in het belastingstelsel verschillende prikkels die verduurzaming afremmen. Wanneer goed vormgegeven, kan van verschillende belastingen juist een stimulans voor duurzame ontwikkeling uitgaan (naast dat er geld binnengebracht wordt). NB: IenM draagt uiteraard geen leidende verantwoordelijkheid voor het belastingstelsel en het jaarlijkse belastingplan; het ministerie van Financiën is hiervoor eerstverantwoordelijk.

Internaliseren van externe effecten is het economische motief voor fiscale vergroening. Milieubelastingen zijn efficiënt als de heffingshoogte gelijk is aan de marginale maatschappelijke kosten. De internalisering zal dus in meer of mindere mate leiden tot gedragsbeïnvloeding. De mate waarin milieubelastingen positieve milieueffecten hebben hangt af van de prijselasticiteit, dat wil zeggen de mate waarin consumenten en producenten bij hun vraag naar producten rekening houden met de prijsverhoging.

Milieubelastingen genereren inkomsten. Dit maakt het mogelijk de belastingdruk te verschuiven naar milieuvervuulende activiteiten. De kern van dit argument is dat groene belastinginkomsten het mogelijk maken om marktverstorende belastingen op bijvoorbeeld arbeid en winst te verminderen. Aandachtspunt is hierbij steeds de administratieve lastendruk. Milieubelastingen kunnen een continue prikkel aan ondernemers en consumenten geven om milieuvriendelijke alternatieven te ontwikkelen (innovatie) en te kopen. Op de langere termijn kunnen bedrijven profiteren van het *first mover* voordeel: het opbouwen van concurrentievoordeel ten opzichte van minder 'groene' branchegenoten.

Huidige stand van zaken

- Afgelopen decennium: verbreding en verhoging van CO₂ gerelateerde belastingen in sectoren zoals energie, verkeer, landbouw en gebouwde omgeving.
- Lenteaakkoord: aardgasheffing, kolenbelasting, afschaffen rode diesel, leidingwaterbelasting en het Eurovignet onderzoek naar mogelijke afschaffing van diverse niet duurzame fiscale subsidies en kortingen
- BPM/bijtelling: stimulering affabriek roetfilters en zeer zuinige personenauto's, hoogte o.b.v. CO₂-uitstoot
- De belastingen op energieproducten en elektriciteit zijn Europees geharmoniseerd via de energiebelastingrichtlijn (EBR).

Maatregelen/instrumenten

Voortzetting stimulering elektrische en hybride en auto's met verlaagde CO₂ normen. Afbouw op termijn is ondertussen ingebouwd.

Indien het Wetvoorstel Opslag Duurzame Energie van EL&I tijdig in werking treedt, wordt de SDE+ (stimuleringsregeling duurzame energie) vanaf 2013 gefinancierd uit een nieuwe heffing (een opslag) op het verbruik van elektriciteit en aardgas.

Nederland heeft de roadmap to a Resource Efficient Europa ondertekend waarbij lidstaten in 2012 hun milieuschadelijke subsidies in kaart brengen en aangeven hoe ze deze willen uitfasen. Dit betreft overigens een inspanningsverplichting.

Een voorstel (concept) tot herziening van de EBR is vorig jaar aan de lidstaten voorgelegd. Daarin worden onder meer de minimumbelastingtarieven gebaseerd op energie-inhoud en potentiële CO₂-uitstoot (huidige minimumtarieven zijn vooral historisch verklaarbaar). Het voorstel biedt kansen voor milieu en verkleining van verschillen tussen lidstaten.

Korte en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

N.v.t.

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

N.v.t.

Biobrandstoffen

Dienst:

DGMI/KLG/VenB

Huidige stand van zaken

Met een transitie van fossiele benzine en diesel naar meer energie uit hernieuwbare bronnen (biobrandstoffen, elektriciteit en waterstof) wordt een bijdrage geleverd aan een verduurzaming van de mobiliteit door het verminderen van de uitstoot van CO₂. Tegelijkertijd vermindert daarmee onze afhankelijkheid van de olieproducerende landen.

Daarnaast wordt ingezet om de kwaliteit van bestaande fossiele brandstoffen te verduurzamen (middels de EU-richtlijn brandstofkwaliteit (2009/30/EG) en voor de verschillende vervoersmodaliteiten (weg, binnenvaart, luchtvaart en zeevaart) aan te geven wat de mogelijkheden zijn om over te stappen naar het gebruik van alternatieve brandstoffen (zoals aardgas). Daarvoor zal in 2013 een integrale aanpak brandstoffen worden ontwikkeld welke onderdeel zal gaan uitmaken van een nieuwe routekaart voor duurzame mobiliteit.

Soorten biobrandstoffen

Voor de productie wordt gebruik gemaakt van uiteenlopende grondstoffen. In juridische zin is er onderscheid tussen enkeltellende en dubbeltellende biobrandstoffen. In het dagelijks taalgebruik wordt onderscheid gemaakt tussen eerste, tweede en derde generatie biobrandstoffen. De eerste generatie heeft voedselgewassen (maïs, palmolie, suikerriet, soja) als grondstof. De tweede generatie gebruikt geen voedselgewassen en voor de productie wordt ook geen landbouwareaal gebruikt (m.n. gebruikt frituurvet). Onder de derde generatie wordt over het algemeen verstaan biobrandstoffen gemaakt van algen of bacteriën. Deze bevinden zich nog in de fase van onderzoek en zijn nog niet commercieel beschikbaar.

Dubbeltelling

In de EU-richtlijn hernieuwbare energie (2009/28/EG) is vastgelegd dat de inzet van biobrandstoffen van de tweede generatie twee keer meetellen voor het behalen van de jaarverplichting hernieuwbare energie in het vervoer, de zgn “dubbeltellende biobrandstoffen”, ter stimulering van de productie daarvan. In de praktijk wordt hiervoor biodiesel vervaardigd uit gebruikt frituurvet en dierlijke vetten ingezet. Er zijn serieuze aanwijzingen dat zich in de markt voor gebruikte frituurvetten frauduleuze praktijken voordoen. Er is een internationaal onderzoek gestart met steun van de Commissie waarbij de begeleidende stuurgroep onder het voorzitterschap van Nederland functioneert. Het onderzoek moet aanbevelingen doen hoe landen dit kunnen tegengaan.

Europese verplichting

In de EU-richtlijn is vastgesteld dat in 2020 minstens 10% van de energie in het vervoer uit hernieuwbare bronnen afkomstig moet zijn. Deze jaarverplichting is onderdeel van de verplichting om in 2020 een aandeel van 14% hernieuwbare energie te behalen.

Duurzaamheid

Biobrandstoffen moeten voldoen aan wettelijke duurzaamheidseisen om te mogen meetellen voor de deze Europese verplichting. De duurzaamheidseisen zijn opgesteld ter bescherming van gebieden met grote biodiversiteit zoals oerbossen, natuur- en veengebieden en om minimale broeikasgasemissie reducties ten opzicht van fossiele brandstoffen te bereiken.

Nederlands biobrandstoffenbeleid

Bovengenoemde doelstelling van 10% hernieuwbare energie in het vervoer in 2020 is het uitgangspunt van het staande kabinetsbeleid. In de Tweede Kamer bestaat echter de wens om dit groeipad te versnellen, zodat in 2016 al 10% biobrandstoffen in het vervoer worden ingezet, onder de voorwaarde dat de extra groei wordt ingevuld met dubbeltellende biobrandstoffen (motie-Leegte c.s., 32 813, nr.4). Een dergelijke aanvullende voorwaarde is echter strijdig gebleken met de EU-richtlijn. Of deze versnelling van het groeipad doorgang vindt en onder welke voorwaarden is onderwerp van gesprek met de Tweede Kamer.

Food vs. Fuel en Indirecte veranderingen van landgebruik

Tegen de achtergrond van stijgende voedselprijzen wordt internationaal een brede ‘food versus fuel’-discussie gevoerd. Hierbij worden kritische kanttekeningen geplaatst bij het huidige biobrandstoffenbeleid. Biobrandstoffen van de eerste generatie worden immers van voedselgewassen gemaakt. Overigens is het biobrandstoffenbeleid niet de hoofdoorzaak van de stijgende voedselprijzen. Op 17 oktober 2012 heeft de Europese Commissie een voorstel tot wijziging van de EU-richtlijn hernieuwbare energie (2009/28/EG) en de EU-richtlijn brandstofkwaliteit (2009/30/EG) openbaar gemaakt dat neerkomt op beperking van het gebruik van biobrandstoffen uit voedselgewassen. Dit voorstel gaat hoofdzakelijk in op de indirecte veranderingen van landgebruik (ILUC) die bij de productie van biobrandstoffen kunnen optreden: landbouwgrond voor voedselproductie moet soms wijken voor de productie van biobrandstoffen.

Uitvoering en naleving beleid

De uitvoering en het toezicht op de naleving van de jaarverplichting om biobrandstoffen in te zetten in het vervoer ligt bij de Nederlandse Emissieautoriteit (NEa). Bedrijven moeten jaarlijks een biobrandstoffenbalans indienen bij de NEa, op basis waarvan NEa jaarlijks rapporteert of aan de verplichting is voldaan en wat de aard en herkomst is van de biobrandstof.

Korte en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

Korte termijn:

Definitieve beleidskeuze voor al dan niet versnellen groeipad voor de inzet van biobrandstoffen in het vervoer; vervolgens implementatie hiervan in regelgeving.

Lange termijn visie/strategie inzet (bio-)brandstoffen.

Lange termijn:

Wijziging EU-richtlijn hernieuwbare energie ten aanzien van Indirect Landuse Change (ILUC) en nationale implementatie in wet- en regelgeving.

Marktintroductie E10 (benzine met 10% bio-ethanol).

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

- Brief over beantwoording vragen over concept EU-voorstel biobrandstoffenbeleid en uitvoering motie Leegte (21501-8, nr.437, 8 oktober 2012)
- Brief verzoek toezending advies Landsadvocaat (32813, nr.20, 4 juli 2012)
- Brief follow-up motie-Leegte c.s. inz. versnelling groeipad (32 813, nr.21, 2 juli 2012)
- Lijst antwoorden n.a.v. brief over uitvoering moties-Leegte en -Van der Werf (32 813, nr.18, 25 april 2012)
- Brief over uitvoering moties-Leegte en -Van der Werf (32 813, nr.17, 9 maart 2012)

Handhaving Milieu/risicobeleid (RUD-BRZO)

Dienst:

DGMI/VenR

Huidige stand van zaken:

Achtergrond: verantwoordelijkheden, rollen en taken

Veel regelgeving op het gebied van Bouwen, Ruimte en Milieu wordt in medebewind uitgevoerd door gemeenten en provincies. Zij zijn verantwoordelijk voor Vergunningverlening, Toezicht en Handhaving (VTH). De ministers van IenM en BZK (wonen) zijn verantwoordelijk voor het stelsel waarbinnen de andere overheden hun taken vervullen. Het gaat daarbij om het stellen van de kaders waarbinnen de taken moeten worden uitgevoerd en het creëren van de basiscondities voor een goede uitvoering van deze taken.

Wat is het probleem

Voor de gezondheid en veiligheid van burgers en de kwaliteit van de leefomgeving is een goede uitvoering van de VTH taken noodzakelijk. Deze laat soms, als het gaat om deskundigheid en doortastendheid, nog te wensen over. Hetzelfde geldt voor de afstemming en informatie-uitwisseling tussen OM/politie en Bestuur. Versnippering van de uitvoerende taken is hier in belangrijke mate debet aan: deze zijn verdeeld over ruim



400 gemeenten, 12 provincies en 25 waterschappen. Een andere oorzaak is de vrijblijvendheid waarmee de besturen onderling en met het OM en de politie samenwerken.

De brand bij Chemie-Pack begin januari 2011 vormde een pijnlijke bevestiging van de manco's aan het huidige stelsel. Daarbij werd ook duidelijk dat de grip van het Rijk op bedrijven die potentieel grote effecten kunnen hebben op veiligheid en gezondheid onvoldoende is.

Beleidsmaatregelen 2011

In een samenwerkingsverband tussen IPO, VNG en het Rijk wordt sinds 2009/2010 gewerkt aan een aantal structurele verbetering van het VTH stelsel onder de vlag van het Programma Uitvoering met Ambitie (PUMA). Belangrijke onderdelen van dit programma zijn:

- Het oprichten van een landelijk dekkend netwerk van Regionale uitvoeringdiensten (RUD's) waarin kennis en deskundigheid gebundeld wordt. Deze organisaties worden (tenminste) belast met de meer complexe VTH taken en taken met een bovenlokale component. Ze werken als een shared service organisatie voor de gemeenten en provincies die samen eigenaar zijn van de RUD.
- Ontwikkelen en invoeren van kwaliteitscriteria voor de uitvoering van VTH taken. Deze criteria gelden zowel voor de taken die worden uitgevoerd door de RUD's als voor de VTH taken die bij de gemeenten achterblijven. Ze betreffen onder meer deskundigheid en ervaring van vergunningverleners en inspecteurs en de minimaal benodigde capaciteit binnen een organisatie
- Het verbeteren van de samenwerking tussen OM/Politie en het Bestuur zodanig dat OM en politie zich kunnen richten op de zwaardere zaken

Mede ingegeven door de ervaringen bij de brand bij Chemie-Pack zijn ook maatregelen aangekondigd om de grip van de rijksoverheid op de uitvoering van de VTH taken voor de meest risicovolle bedrijven verder te versterken.

- wettelijke borging van ontwikkelde kwaliteitscriteria ten aanzien van deskundigheid en ervaring van de inspecteurs, kritische massa en schaalgrootte van de organisaties
- wettelijke borging van een landelijke toezichts- en interventiestrategie (in ontwikkeling) waardoor deze overal in het land uniform wordt toegepast door ieder bevoegd gezag;

- toezicht en handavingsinformatie rond majeure risicobedrijven betrouwbaar, actueel en toegankelijk organiseren.
- Specialisatie binnen het RUD stelsel bij de uitvoering van VTH taken voor BRZO bedrijven. Op 29 november 2011 is de motie Houwers, Leegte en van der Werf aangenomen waarin de regering wordt verzocht het voorstel van VNG, IPO en VNO-NCW voor de vorming van een beperkt aantal BRZO-RUD's als uitgangspunt te nemen en het succes ervan eind 2014 te evalueren.

De (bestuurlijke) afspraak was dat de RUD's per 1-1-2013 zouden starten. Voor een deel van de RUD's blijkt dit niet haalbaar. Zoals het er nu naar uitziet zullen alle RUD's, op één of twee uitzonderingen, voor de zomer van 2013 operationeel zijn. Het totaal RUD's bedraagt 28. Zes hiervan zullen als BRZO RUD gaan fungeren en de VTH taken bij BRZO bedrijven voor meerdere regio's gaan verrichten. Het IPO werkt aan een plan van aanpak waarin rol, verantwoordelijkheid en werkwijze van deze BRZO-RUD's verder wordt ingevuld.

De wettelijke borging van het "gemoderniseerde" VTH stelsel vindt plaats met het wetsvoorstel VTH. Een concept van het wetsvoorstel VTH taken is voor consultatie aan betrokken partijen voorgelegd. Met name bij gemeenten bestaat weerstand tegen het wettelijke borgen van kwaliteitscriteria, uniforme handavingsstrategie en informatie-uitwisseling. Hetzelfde geldt voor het wettelijke borgen van de afspraak om bepaalde taken op regionaal niveau uit de laten voeren. Het wetsvoorstel zal in november/december in de MR worden besproken. Daarna toezending voor advies naar de Raad van State.

Voor de periode tot het van kracht worden van het wetsvoorstel VTH is momenteel een amvb in procedure waarmee gemeenten die niet willen participeren in het nieuwe RUD stelsel, worden gedwongen deze taken over te dragen aan provincies (die ze vervolgens onderbrengt bij de RUD).

Korte en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

2013 (1e helft): landsdekkend stelsel van RUD's operationeel

2014: wetsvoorstel VTH (vergunningverlening, toezicht en handhaving) in werking. Dit wetsvoorstel zorgt onder meer voor een wettelijke borging van de kwaliteitscriteria, informatie-uitwisseling tussen handhavende organisaties en uniform optreden bij overtredingen

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

- 26 956, nr.137: brief TK over naleving BRZO (16 juli 2012)
- 26 956, nr.128: brief TK over RUD-vorming, toezicht BRZO en financiële aspecten (26 juni 2012)
- 26 956, nr.119: brief TK over BRZO-RUD's (2 maart 2012)
- 26 956, nr.118: brief TK over RUD-vorming (28 februari 2012)
- 26 956, nr.116: brief TK over onderzoek OvV naar brand bij ChemiePack (10 februari 2012)

Omgaan met nieuwe risico's en onzekerheden

Dienst:

DGMI/VenR

Huidige stand van zaken:

Achtergrond: verantwoordelijkheden, rollen en taken

De technologische en maatschappelijke ontwikkelingen gaan steeds sneller en brengen nieuwe risico's en onzekerheden met zich mee. De verantwoordelijkheden van IenM hierin zijn:

- de veiligheid van mens en milieu waarborgen in geval van toepassing genetische modificatie (GGO's). IenM is bevoegd gezag voor o.a. de vergunningverlening;
- de veiligheid bevorderen door uitvoering te geven aan de Europese CBRN/E actieplannen, gericht tegen de dreiging dat een terroristische groepering de hand zou kunnen leggen op Chemisch, Biologisch, Radioactief en Nucleair (CBRN) materiaal of zelfgemaakte explosieven (CBRN/E). IenM is verantwoordelijk voor de implementatie van de Verordening explosieven;
- de veiligheid van mens en milieu waarborgen in geval van toepassing van nanomaterialen;

- beleid (mede) ontwikkelen t.a.v. normstelling, security, vitale infrastructuur en Nationale Veiligheid op een zodanige wijze dat mens en milieu voldoende beschermd worden tegen 'safety' en 'security' risico's;
- de veiligheid voor mens en milieu waarborgen ingeval van concrete 'risico-onderwerpen', zoals veiligheid chemische stoffen (waaronder honderden kankerverwekkende stoffen), en veiligheid van bedrijven, veiligheid van het vervoer van gevaarlijke stoffen en veiligheid infrastructuur (o.a. buisleidingen).

Wat is het probleem?

Hieronder enkele aandachtspunten bij uitvoering werkzaamheden.

- Door de snelle technologische ontwikkelingen in de samenleving ontstaan nieuwe technieken die nieuwe risico's veroorzaken en daarnaast ook tot ethische discussies leiden. Ontwikkelingen op het gebied van GGO, nanotechnologie en synthetische biologie zouden kunnen leiden tot risico's voor de mens die vergelijkbaar zijn met de gevaren van asbest in het verleden. Daarnaast zorgt het ontwikkelen van kunstmatige lichaamcellen voor nieuwe veiligheidsvraagstukken en morele dilemma's. Gepolariseerde politieke, ethische en maatschappelijke discussies zoals die ook gevoerd zijn bij de toepassing van genetische modificatie (GGO) kunnen in de nabije toekomst 'losbartsen';
- Tussen de lidstaten van de EU is verdeeldheid over het beleid rond GGO's. Zelden of nooit wordt de voor besluitvorming over markttoelating de benodigde kwalitatieve meerderheid bereikt. Het veiligheidsvraagstuk alsmede het ethische vraagstuk zorgt voor deze patstelling. Mede op aandringen van Nederland vinden nu discussies in de EU plaats, om het veiligheidsvraagstuk adequaat te adresseren, over de volgende onderwerpen: conceptrichtlijn nationale teelt GGO's; sociaaleconomische criteria toelating GGO's; harmoniseren milieurisicobeoordeling GGO's; risico's nieuwe veredelings technieken GGO's; evaluatie EU GGO regels;
- De opvatting dat de risico's van nanotechnologie beheerst moeten worden en de veiligheid gewaarborgd, zodat de economische kansen optimaal benut kunnen worden wordt breed gedragen. Over het tempo van nano-regulering bestaan echter verschillen van mening tussen de lidstaten onderling, en met de Europese Commissie. De Tweede Kamer dringt al een tijd aan op adequate beleidsmaatregelen om de veiligheid te garanderen.

Korte en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

- EU discussie over veiligheid verder helpen met tekstvoorstellen die de bestaande EU wetgeving geschikt moeten maken voor de beheersing van de risico's van nanotechnologie (voorjaar 2013)
- Implementatie EU Verordening / Richtlijn 'Nationaal teelt GGO's'
- Implementatie nieuwe EU GGO regelgeving (2013-2016) naar aanleiding van de evaluatie van de vigerende EU GGO regelgeving
- Nationaal Onderzoeksprogramma nieuwe risico's ggo's (2012-2017) ten behoeve van de Modernisering van het veiligheidsbeleid t.a.v. genetische modificatie (GGO)
- Evaluatie convenanten o.a. Chemische sector, kunstmest en besluitvorming over vervolgcacties t.b.v. de veiligheidsbevordering (2013)
- Implementatie Verordening zelfgemaakte explosieven implementeren (2013-2014)

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer (onder meer)

- TK, 2011-2012, 33000XII, nr 2 (begroting IenM 2012)
- TK Brief nanotechnologie ; 2010-2011, 29 338, nr. 100 (20 januari 2011)
- TK Brief nanotechnologie: 2011-2012, 29 338, nr (22 mei 2012)
- TK Brief nanotechnologie; 2010-2011, 29 338, nr. 105 (25 mei 2011)
- Dossier 27428 – Biotechnologie
- 27428-217, 27 maart 2012, ELI, IenM en VWS, Kabinetsreactie COGEM rapport over genetisch gemodificeerde dieren
- 27428-206, 26 oktober 2011, IenM, Aanbieding Ontwerpbesluit ggo 2012
- Dossier nr. 32472 - EU voorstel nationaal regelen teelt ggo's
- 32472-15, 1 februari 2012, ELI, IenM, Stavaza mbt uitvoering motie Koopmans/Snijder-Hazelhoff inzake nieuwe veredelings technieken
- 32472-14, 20 december 2011, ELI, IenM, Verslag Schriftelijk overleg Biotechnologie
- 32472-13, 9 november 2011, IenM, EU-voorstel: Verordening teelt gg-gewassen (COM2010-375), Amendementen EP



III. Directoraat-Generaal Ruimte en Water (DGRW)

DGRW werkt samen met anderen aan een veilige, leefbare, bereikbare en concurrerende delta, nu en in de toekomst. Diverse ontwikkelingen vragen om voortdurende versterking van 'het fysieke domein': de gevolgen van de economische crisis, demografische veranderingen, leegstand en stedelijke (her)ontwikkeling, de transitie naar duurzame energie, de groei van mobiliteit en klimaatverandering. Samenwerking met anderen (en tussen de domeinen Water en Ruimte) is daarbij cruciaal.

De belangrijkste dossiers, ingedeeld naar de beleidsterreinen van DGRW, zijn:

Ruimtelijke Ontwikkeling

- Deltaprogramma (DP): deelprogramma Nieuwbouw en Herstructurering (zie fiche 13, DP)
- Herstructurering en verzakelijking bedrijventerreinen
- Leegstand kantoren
- Olympische hoofdstructuur
- Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)
- Open data
- Ruimtelijk Ontwerp

Gebieden en Projecten

- Vernieuwing MIRT - actualisatie gebiedsagenda's
- Deltaprogramma: deelprogramma's Rijnmond-Drechteden, ZW Delta, IJsselmeergebied en Waddengebied (zie fiche 14, DP)
- Transformatie, financiering en verdienmodellen
- SMASH
- Stedelijke regio's van nationale betekenis
- Zuidas

Algemeen Waterbeleid en Veiligheid

- Deltaprogramma
- Deltaprogramma: deelprogramma Veiligheid, Rivieren en Kust (zie fiche 14, DP)
- Uitwerking Bestuursakkoord Water / Waterschapsorganisatie
- Waterveiligheid

Water en Bodem

- Deltaprogramma: deelprogramma Zoetwater (zie fiche 14, DP)
- Herziening bodembeleid
- Structuurvisie ondergrond
- Ruimte voor duurzame energie
- Kaderrichtlijn Water

Eenvoudig Beter

- Vereenvoudiging omgevingsrecht / CHW

Topsector Water en Water Internationaal

- Topsector water

Rijk-regioprogramma Amsterdam Almere Markermeer (RRAAM)

- RRAAM

De dossiers worden hieronder nader toegelicht.

Herstructurering en verzakelijking bedrijventerreinen

Dienst:

DRW/RO

Problematiek

De veroudering van bedrijventerreinen staat al geruime tijd op de politieke agenda. Ongeveer een derde van de bedrijventerreinen is verouderd. Dit kan leiden tot verslechtering van het ondernemersklimaat, verpaupering en sociale onveiligheid. Ondernemers gaan op zoek naar andere, vaak nieuwe terreinen. Hierdoor nemen bedrijventerreinen steeds meer ruimte in, terwijl bestaande bedrijventerreinen wegwijnen. Dit draagt naast bovengenoemde factoren ook bij aan verrommeling van het landschap. Er is onvrede over de maatschappelijk ervaren wildgroei van bedrijventerreinen aan de randen van de steden en langs snelwegen en de matige stedenbouwkundige en architectonisch kwaliteiten.

Stand van zaken

In 2009 heeft het Rijk het initiatief genomen om met IPO en de VNG een convenant op te stellen gericht op herstructurering van de verouderde bedrijventerrein.

In dit convenant zijn de volgende afspraken gemaakt:

- Een behoedzame planning (verdeling planningsopgave 2010-2020 over de provincies);
- Een herstructureringsopgave van 15.800 ha voor de periode 2009-2020 (met 402 mln rijksgeld voor de periode 2009-2013);
- Binnen twee jaar regionale samenwerking tussen gemeenten op gebied van het Bedrijventerreinenbeleid;
- Toepassing van de 'Ladder voor duurzame verstedelijking';
- Verzakelijking van de bedrijventerreinenmarkt (er lopen 6 pilots met rijksbijdrage) om een nieuwe herstructureringsopgave zoveel mogelijk te voorkomen.

Kabinet Rutte heeft in Bestuursakkoord met lagere overheden afgesproken dat herstructurering van bedrijventerreinen vooral een zaak is van de lagere overheden, waarvoor na 2013 geen rijks gelden meer beschikbaar worden gesteld.

Korte en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

Acties uit het convenant en de pilots verzakelijking worden geëvalueerd in 2013. Uitgifte van bedrijventerreinen en de planologische realisatie van de ruimtelijke planningsopgave worden gemonitord in het Integrale Bedrijventerreinen Informatie Systeem (IBIS), tot in ieder geval 2015.

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

Het Convenant bedrijventerreinen 2010-2020 is in november 2009 naar de TK gestuurd.

In maart 2010 is aan de Kamer aangegeven hoe uitvoering is gegeven aan de motie Pieper/Linhard over publiek/private samenwerking bij (herstructurering van) bedrijventerreinen (brief verzakelijking).

De resultaten van de evaluatie van het convenant worden in 2013 gemeld aan de TK.

Leegstand kantoren

Dienst:

DRW/RO

Huidige stand van zaken

De leegstand op de kantorenmarkt bedraagt op dit moment 14%. Deze relatief hoge leegstand heeft zowel financieel-economische als maatschappelijke gevolgen. Ondanks verschillende (tegenstrijdige) belangen hebben de meest betrokken partijen (overheden, beleggers en gebruikers) elkaar opgezocht in de zogenaamde 'kantorentop'. De leden van deze kantorentop, waarbij het Rijk werd vertegenwoordigd door de minister van IenM, hebben op 27 juni 2012 het Convenant Aanpak Leegstand Kantoren getekend. Met dit Convenant geven betrokken partijen uitdrukking van hun wil en voornemen om een bijdrage te leveren aan een goed functionerende kantorenmarkt op regionaal niveau. Onder een goed functionerende kantoren-

markt wordt een kantorenvoorraad verstaan, die beter is toegesneden op de diverse gebruikersvragen qua kwaliteit, locaties, gebouwd functionaliteit en omvang.

Het convenant kent de volgende elementen:

- publiek-private samenwerking op regionaal niveau
- regionale programmering door provincies
- terugdringen plancapaciteit door gemeenten
- streven naar frictieleegstand van 5%
- terugdringen leegstand middels hergebruik, transformatie en sloop
- verduurzaming bestaande en duurzame ontwikkeling nieuwe voorraad
- verruiming regels v.w.b. hergebruik en transformatie
- kennisontwikkeling v.w.b. plancapaciteit
- verkennen mogelijkheden tot regeling van verplichte heffing ten behoeve van regionale kantorenfondsen.

Acties door het Rijk:

1. ontwikkelt samen met koepelorganisaties en NEPROM een standaardformat voor financieel-juridische risicoanalyse mbt. planschade
2. start ten behoeve van de vorming van regionale kantoorfondsen een onderzoek naar de mogelijkheden van een instrument dat eigenaren verplicht stelt af te dragen aan het fonds.
3. onderzoekt op basis van signalen over praktijkknelpunten m.b.t. transformatie, herontwikkeling of sloop onderzoeken welke mogelijkheden er zijn deze knelpunten weg te nemen, wanneer deze tot de verantwoordelijkheid van het Rijk gerekend kunnen worden.
4. verbindt zich om –voor tenminste de jaren 2012 en 2013– een expertteam Kantoortransformatie in te stellen dat gemeenten en andere betrokken partijen die aan de slag willen met het transformeren van kantoorpanden in met name woningen kan bijstaan.
5. biedt op verzoek van gemeenten voor 2012 en 2013 de diensten aan van de Expertpool Juridische Planschade, die kan adviseren over planschaderisico's bij het onttrekken van kantoorbestemmingen of het schrappen van plancapaciteit. De inzet van experts komt voor 50% voor rekening van de gemeente; de andere 50% wordt bekostigd door de ministeries van BZK en IenM.

Korte en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

Het nieuwe kabinet zal kort naar het aantreden een uitspraak moeten doen over de resultaten van het onderzoek dat onder 2 door de Rijksoverheid wordt verricht (betrokken departementen BZK, IenM, EL&I en Financien). De uitkomsten zullen van invloed zijn op de verder uitvoering van het Convenant dat een looptijd heeft van 5 jaar. Jaarlijks vindt een evaluatie plaats. Uiterlijk 6 maanden voor het verstrijken van de looptijd treden partijen in overleg met elkaar over of ze het convenant willen voortzetten en zo ja, voor welke periode.

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

Op 15 november is er in de Tweede Kamer een AO over leegstand van woningen en kantoren. Op de agenda staan het convenant leegstand kantoren en de antwoorden op recente kamer vragen van Verhoeven (D66) en De Vries (PvdA).

Olympische hoofdstructuur

Dienst:

DGRW/DRO

Huidige stand van zaken

Olympische ambitie

Het Olympisch Plan uit 2009 is een maatschappelijke breed gedragen plan om de kracht van sport te benutten voor maatschappelijke opgaven, met de mogelijke organisatie van de Spelen in 2028 als stip op de horizon. Een brede Alliantie, met daarin vertegenwoordigd naast het Rijk en andere overheden de sport,

het onderwijs, bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties, onder voorzitterschap van Camiel Eurlings, geeft uitvoering aan het Plan.

Het Olympisch Plan kent een gefaseerde aanpak. In de huidige fase tot 2016 wordt gewerkt aan het op Olympisch niveau brengen van Nederland. Tegelijk zullen voorbereidingen moeten worden getroffen voor de mogelijke organisatie van de Spelen en voorbereiding van besluitvorming in 2016 over het al dan niet opstellen van een bidbook. Zeker in ruimtelijk opzicht is 2028 nú.

Olympische Hoofdstructuur

Onder de noemer Olympische Hoofdstructuur (OHS) wordt onderzocht op welke manier de Spelen ruimtelijk kunnen worden ingepast en de katalyserende werking van de Spelen maximaal kan worden benut voor de ruimtelijk ontwikkeling van Nederland. Daarvoor wordt zoveel mogelijk aangesloten bij bestaande opgaven en projecten, om ervoor te zorgen dat investeringen ‘no-regret’ zijn.

In het najaar van 2011 is een verkennende studie naar de Olympische Hoofdstructuur naar de Tweede Kamer gestuurd, tegelijk met de Verkenning Maatschappelijke Kosten en Baten en een kabinetsbrief waarin op de vervolgstappen wordt ingegaan. Met betrokken gemeenten Amsterdam en Rotterdam is besloten over te gaan tot een MIRT-onderzoek. De eerste fase daarvan, de keuze naamgevende stad, is voor de zomer afgerond en aan de Kamer gecommuniceerd. In de tweede fase van het MIRT-onderzoek zullen met naamgever Amsterdam en partnerstad Rotterdam als trekkende partijen, de ruimtelijke plannen verder uitgewerkt moeten worden en de vertaling gemaakt moeten worden naar de MIRT-gebiedsagenda's.

Vraagstukken die hierbij spelen en van belang zijn voor besluitvorming in 2016 zijn welke opgaven de Spelen met zich meebrengen, welke kansen er zijn om deze te koppelen aan bestaande projecten of welke slimme oplossingen en maatregelen mogelijk zijn, en het nationaal en internationaal positioneren en benutten van de ambitie, zodat de ‘legacy’ wordt gemaximaliseerd en investeringsrisico's worden geminimaliseerd.

Zoals verwoord in de bedrijfslevenbrief ‘Naar de top’, zullen deze vraagstukken worden opgepakt met het bedrijfsleven, conform de Topsectorenaanpak waarbij overheid, bedrijfsleven kenniswereld samen optrekken.

Op korte termijn zullen de Alliantiepartners afspraken moeten maken over de verder aanpak van en rolverdeling bij het Olympische Plan richting 2016, waaronder het werken aan de Olympische Hoofdstructuur via het MIRT-onderzoek en met het bedrijfsleven.

Korte en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

In 2016 wordt besloten om al dan niet de voorbereiding van de kandidatuur in gang te zetten en een bidbook op te gaan stellen, gevolgd door eventuele kandidaatstelling in 2019 en het indienen van het bidbook in 2020. Na de eventuele toewijzing door het IOC in 2021 kan worden gestart met de feitelijke voorbereiding van de Spelen in 2028.

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

Communicatie naar de Tweede Kamer op dit dossier vindt doorgaans plaats door de Minister van VWS, die de inzet van het Rijk bij het Olympisch Plan coördineert. De Kamer heeft dit voorjaar in debat met de Minister van VWS per motie aangegeven goed geïnformeerd te willen worden bij het nemen van belangrijke besluiten. In juni 2012 is de TK op de hoogte gesteld van de afspraken in het kader van de naamgevende stad. Verdere communicatie richting de Tweede Kamer met betrokkenheid van IenM is voorzien omtrent de vervolgaanpak richting 2016 en de rijksinzet daarbij, en rondom besluitvorming over het uitbrengen van een bid in 2016.

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

Dienst:

DGRW/RO

Huidige stand van zaken

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is een landsdekkende visie, waarin een integrale rijksaanpak van infrastructuur en ruimte wordt geschetst. De SVIR vormt een scherp kader voor prioritering in het Infrafonds en een selectief ruimtelijk beleid dat meer overlaat aan provincies en gemeenten.

Met de SVIR wordt beoogd:

1. het realiseren van 3 doelen voor de middellange termijn (2028):
 - vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
 - verbeteren en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
 - waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.
2. deregulering en decentralisatie op basis van vertrouwen.

De SVIR is op 13 maart 2012 vastgesteld door de minister van IenM. De parlementaire behandeling heeft voor de zomer van 2012 plaatsgevonden. De uitvoering van de SVIR is inmiddels gestart.

De juridische doorwerking van de SVIR is opgenomen in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Het Barro is op 30 december 2011 in werking getreden. Gelijktijdig met het opstellen van de SVIR is ook een ontwerpwijziging van het Barro opgesteld, waarin o.a. elektriciteitsvoorziening (vestigingsplaatsen, hoogspanningsverbindingen), reserveringen voor uitbreiding weg en spoor, EHS (begrenzing door provincies, beschermingsregime) en de ladder voor duurzame verstedelijking zijn opgenomen. De ontwerpwijziging Barro is gepubliceerd en zal per 1 oktober 2012 in werking treden.

In het najaar van 2012 wordt door de directeur RO een bestuurlijk rondje langs de provincies gehouden. Tijdens dit rondje wordt met elke provincie een informeel gesprek gevoerd over de ruimtelijke ontwikkeling, om ervaringen uit te wisselen en van elkaar te leren. Het ministerie van IenM doet dit vanuit zijn verantwoordelijkheid voor het systeem van ruimtelijke ordening, de provincies vanuit hun regierol voor de ruimtelijke ordening.

Korte en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

De eerste monitor Infrastructuur en Ruimte (nulmeting) is in september 2012 door het PBL gepubliceerd. Tweejaarlijks wordt over de voortgang aan de Kamer gerapporteerd.

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

De Tweede Kamer heeft op 10 oktober 2012 schriftelijke vragen gesteld over de monitor Infrastructuur en Ruimte. Deze vragen zullen binnenkort worden beantwoord.

Open data

Dienst:

DGRW/RO

Huidige stand van zaken

Het vorige kabinet heeft zwaar ingezet op het beschikbaar stellen van digitale openbare overheidsinformatie voor hergebruik door derden. BZK en ELI trekken dit dossier, waarbij de eerste de nadruk legt op de maatschappelijke meerwaarde ter bevordering van transparantie en democratie en de laatste het commercieel hergebruik centraal stelt. Het beleid sluit naadloos aan op de Digitale Agenda van eurocommissaris Kroes.

IenM beschikt over veel data die interessant voor hergebruik zijn. Te denken valt aan gegevens over het weer, voertuigen, openbaar vervoer, bodem, kadaster, kaarten etc.

De minister heeft in oktober 2011 aangekondigd dat het ministerie uiterlijk op 1 januari 2015 zijn data volgens het principe 'open, tenzij' zal aanbieden. Inmiddels zijn enkele eerste stappen gezet: de basisregistratie topografie is evenals de postcodes in de basisregistratie adressen en gebouwen begin dit jaar vrijgegeven.

Voor de langere termijn is onder leiding van het kernteam Open Data in de periode maart-april van 2012 ministeriebreed (inclusief satellietorganisaties als Kadaster, RDW en CBR) een inventarisatie naar de (mogelijk) open te stellen datasets uitgevoerd. Tevens is naar de juridische, financiële en organisatorische consequenties gevraagd. Op basis hiervan is een roadmap voor de komende jaren opgesteld. Deze kent de volgende hoofdpunten:

- Met de uitvoeringsorganisaties zijn afspraken gemaakt die moeten leiden tot een zo snel mogelijke vrijgave van data voor hergebruik;
- De beleidsdirecties voeren voor 1 januari 2013 een strategische verkenning uit naar de rol die IenM met betrekking tot de datavoorziening binnen de beleidsvelden van het ministerie wil spelen. Op basis daarvan zullen vervolgstappen genomen worden;
- Vooruitlopend op de resultaten van deze verkenningen zal onderzocht worden of veelgevraagde datasets rond wegverkeer en openbaar vervoer en het Actueel Hoogtebestand versneld vrijgegeven kunnen worden.

Korte en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

De minister heeft in oktober 2011 aangekondigd dat het ministerie uiterlijk op 1 januari 2015 zijn data volgens het principe 'open, tenzij' zal aanbieden.

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

Geen expliciete communicatie over open data. In juli 2012 heeft de minister de Tweede Kamer geïnformeerd over het wetsvoorstel Basisregistratie Grootchalige Topografie: dit is naar de Raad van State verzonden. De BGT zal als open data beschikbaar zijn.

Ruimtelijk ontwerp (Actieagenda Architectuur en Ruimtelijk Ontwerp 2013-2016)

Dienst

DGRW/RO

Huidige stand van zaken

Ruimtelijk ontwerp is van belang voor een goed systeem van ruimtelijke ordening. Een goed en bestendig ontwerp is onderdeel van een gedegen afweging in de planvormende, besluitvormende, uitvoerende en beherende fase.

Architectuur, stedenbouw en landschapsarchitectuur zijn toegepaste disciplines die voor complexe fysieke opgaven een verbindende en creatieve bijdrage kunnen leveren bij het ontwikkelen van functionele, aantrekkelijke, innovatieve en betaalbare oplossingen.

Een sterke(re) rol en positie van ontwerp(ers) draagt bij aan:

- Een beter, sneller en daardoor ook goedkoper proces. De inzet van ontwerp is cruciaal bij het versnellen van (bestuurlijke) processen door het beteugelen van de complexiteit en onzekerheid die hedendaagse opgaven kenmerkt. Soms als resultaat een goedkoper product, soms een hogere 'value for money'.
- Het creëren van maatschappelijke en economische meerwaarde door de vormgeving van ruimtelijke ontwikkelingen met toekomstwaarde en flexibiliteit.
- Innovatie door de onderzoekende en verbeeldende kracht van ontwerp en ontwerpers.

Ontwerpers kunnen zo bijzondere een maatschappelijke meerwaarde creëren die verder reikt dan het aantrekkelijk en functioneel ontwerpen van de fysieke ingreep zelf. Goed ontwerp kan bijdragen aan de samenhang, duurzaamheid en het verdienvermogen van de samenleving.

De *Actieagenda architectuur en ruimtelijk ontwerp* (2013-2016) is een werkprogramma waarin de initiatieven en instrumenten zijn benoemd die het rijk wil inzetten om de positie van het ontwerp en de ontwerpers te versterken. De Actieagenda biedt voor deze periode tevens het beleidskader voor de programmering van de structurele veranderingen uit de cultuurbrief 'Meer dan kwaliteit'.

De Actieagenda verschijnt in een periode waarin we zien dat de opgaven, rollen en processen in de wereld van architectuur en ruimtelijk ontwerp ingrijpend veranderen en complexer worden. De instrumentatie van het beleid speelt hier expliciet op in en richt zich in het bijzonder op urgente ontwerpopgaven en op de ingrijpende veranderingen in rollen en processen. De instrumenten en middelen die het rijk inzet richten zich op:

- de eigen rol en verantwoordelijkheid van het rijk, en;
- het versterken van lokale en regionale kwaliteit en kracht.

Bij de uitvoering van nationale programma's en rijksprojecten streeft het rijk naar excellent opdrachtgeverschap en excellente projecten. De komende vier jaar versterkt het rijk de ontwerpkracht en -kwaliteit van regionale en lokale partijen. Dit ondersteunt de deregulering die met de SVIR is ingezet. Het rijk biedt met Actieagenda de komende vier jaren een eenvoudig en doelmatig pakket van programma's; complexe opgaven vragen om eenvoudige en eenduidige kaders. Instellingen die in de toekomst de 'basisinfrastructuur' moeten vormen voeren dit deel van de actieagenda uit.

Korte en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

- *Eind 2013* heeft het ruimtelijk ontwerp een stevige(re) positie in de MIRT-systematiek, de Gebiedsagenda's, de Rijksvastgoedstrategie (ICRV) en in het Uitvoeringsprogramma van de Visie Erfgoed en Ruimte (VER);
- *In 2014 en 2016* presenteert het programma Atelier Making Projects haar resultaten uit ontwerpdialogen rond nationale projecten en programma's op de IABR;
- *In 2016* leidt het samenhangende pakket programma's gericht op de versterking van de regionale en lokale ontwerp-kwaliteit tot een 'Toolbox' (bestaande uit een handreiking, benchmark, protocol en/of certificering) die beheert zal worden door de Stichting Architectuur Lokaal; jaarlijks organiseert IenM met haar uitvoeringspartners een conferentie om de resultaten uit de programma's te delen en te ontsluiten voor een breed (vak)publiek en gezamenlijk toe te zien op bijsturing.
- In alle komende structuurvisies en beleidsverkenningen met een ruimtelijke relevantie zal het rijk ontwerp breed inzetten.

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

De Tweede Kamer heeft de Actieagenda geagendeerd in het notaoverleg over het MIRT op 3 december 2012.

Vernieuwing MIRT-actualisatie gebiedsagenda's

Dienst:

DGRW/GP

Huidige stand van zaken:

Het MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) is het investeringsprogramma van het Rijk in het fysiek ruimtelijke domein geworden en heeft zich daarnaast ontwikkeld tot een krachtige besluitvormingsmachine voor concrete, sectorale programma's en projecten, ook zonder Rijks geld (b.v. verstedelijkingsafspraken).

Sinds 2007 is een aantal substantiële stappen gezet in de omvorming van het MIT naar het MIRT. Het MIT is niet alleen verbreed met de 'R' van ruimte, maar ook met onderwerpen als natuur, water en verstedelijking.

Voorts is gewerkt aan het versterken van het integrale perspectief door het centraal stellen van de gebiedsgerichte aanpak via de gebiedsagenda's.

Om verder invulling te geven aan de uitvoering van de SVIR en het integrale gebiedsgerichte denken (de basis van het MIRT) verder te versterken, is het noodzakelijk om het MIRT te blijven vernieuwen en te verbreden. Dit gebeurt in nauw overleg met de bestuurlijke partners. De eerste concrete resultaten daarvan zijn naar verwachting zichtbaar in de bestuurlijke overleggen MIRT najaar 2012.

De verdere vernieuwing van het MIRT kent de volgende uitgangspunten:

- Behouden van sterke punten van het MIRT; o.a. gestroomlijnd besluitvormingsproces voor concrete, sectorale projecten en de politiek geaccepteerde centrale positie van het MIRT in de bestuurlijke besluitvorming in het fysiek ruimtelijk domein.
- Verbreden van besluitvorming over projecten naar vroegtijdig praten en afspraken maken over strategische keuzerichtingen, consequenties en dilemma's bij (integrale) opgaven.
- Bredere inzet van concrete andere middelen dan alleen geld, zoals wet- en regelgeving, expertise, versnelling besluitvorming, rijksvastgoed, etc. in te vullen bij het maken van zogeheten koppelaafspraken.
- Bespreken doelen vanuit Rijk (SVIR), regio en andere partijen: gezamenlijke prioritering en helderheid over verantwoordelijkheden.
- Centrale en agenderende rol voor de gebiedsagenda's v.w.b. de inhoud. Dit worden strategische, flexibele agenda's waaraan Rijk en regio zich committeren en die als basis dienen voor de verdere prioritering van programma's en projecten.
- Externe vragen en opgaven mogelijk maken binnen het MIRT en actief betrekken van andere partijen (waterschappen en private partijen, maar ook het concreet invulling kunnen geven aan burgerinitiatieven).
- De spelregels van het MIRT zijn onlangs geactualiseerd en aan m.n. de tracéwet, Sneller&Beter uitgangspunten en de start van het Deltaprogramma aangepast ('vernatting' van het MIRT). Tevens is het zgn. MIRT-onderzoek als instrument toegevoegd.

Gebiedsagenda's

De actualisatie van de gebiedsagenda's wordt najaar 2012 afgerond. De geactualiseerde gebiedsagenda's zijn agenderend voor de Bestuurlijke Overleggen MIRT. Mede in het kader van de SVIR zijn de GA's leidend voor discussies en besluitvorming met bestuurlijke partijen in de regio over de prioritaire opgave in een gebied en de verantwoordelijkheidsverdeling.

Korte en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

Najaar 2012: afronding actualisatie gebiedsagenda's en Bestuurlijke Overleggen MIRT

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

Jaarlijks najaar : 'Resultaten Bestuurlijke Overleggen MIRT.

Jaarlijks voorjaar: Algemeen Overleg MIRT

Jaarlijks najaar: Nota overleg MIRT (inclusief MIRT Projectenboek)

Transformatie, financiering en verdienmodellen

Dienst:

DGRW/RO en GenP

Huidige stand van zaken

Investerings in de ruimtelijke ontwikkeling in Nederland zijn nodig om een goed vestigingsklimaat te behouden (SVIR, nationaal belang 1). Een adequate financiering van de zorg voor de ruimtelijke inrichting is een voorwaarde voor een goed systeem van ruimtelijke ordening (SVIR, nationaal belang 13).

De crisis heeft ingrijpende gevolgen voor ruimtelijke ontwikkeling: waardedaling, vraaguitval, leegstand, stagnatie van de kantoren- en woningmarkt, het stokken van gebiedsontwikkelings-projecten, krimp in de bouwsector. Maar demografische en economische ontwikkelingen (afnemende groei bevolking, afname

beroepsbevolking, toename nieuwe werken, toenemende gebruik diensten op afstand) leiden volgens de planbureaus tot een structureel lagere vraag naar nieuw vastgoed voor woon- en werkdoeleinden. Er zal minder sprake zijn van grootschalige ontwikkeling op uitleglocaties. De ontwikkelingen zullen kleinschaliger zijn en voor een groot deel bestaan uit transformatie en herstructurering van binnenstedelijke locaties. Dit noodzaakt ook op langere termijn tot andere werkwijzen bij gebiedsontwikkeling en andere verdienmodellen.

IenM stimuleert langs twee lijnen transformatie, de financiering van de ontwikkeling van de fysieke leefomgeving en de condities daarvoor:

1. Verbetering van instrumenten en condities voor de gemeenten om deze in staat te stellen om duurzaam op eigen kracht de transformatieopgaven op te pakken

Gemeenten ondervinden toenemende financiële problemen door het wegvallen van inkomsten uit grondexploitatie en vastgoedontwikkeling en van de mogelijkheid om kosten van publieke voorzieningen direct of indirect ten laste te brengen van de rents op nieuw te bebouwen gronden. Een deel van de gemeenten heeft actief grondposities ingenomen (ca. €13 mld boekwaarde) en loopt door de crisis aanzienlijke financiële risico's.

De andere opgaven waarvoor gemeenten komen te staan, vragen om een herijking van de rijkskaders om te bezien of deze voldoende mogelijkheden bieden om invulling te geven aan de gemeentelijke verantwoordelijkheden en de juiste prikkels geven voor goed en efficiënt ruimtelijk beheer. De kaders worden gevormd door wet en regelgeving m.b.t. ruimtelijke ordening en grondexploitatie maar ook door die van andere departementen met betrekking tot wonen, bestuur, overheidsfinanciën en bedrijventerreinen. Gemeenten moeten in staat zijn duurzaam op eigen kracht invulling te geven aan hun verantwoordelijkheid voor ontwikkeling en beheer van de leefomgeving. Vanuit dat perspectief verkent IenM in samenwerking met BZK en Financiën de mogelijkheden voor o.m.:

- vergroting van het gemeentelijk belastinggebied;
- een andere verdeelsleutel voor het Gemeentefonds die zowel recht doet aan de gemeentelijke eigen verantwoordelijkheid voor de ruimtelijke ontwikkeling als aan de veranderingen in de economische en demografische omstandigheden;
- een sterkere prikkel voor de afstemming van ruimtelijke ontwikkelingen op regionaal niveau (incl. de financiële aspecten van de afstemming van plannen)
- het nader invullen van de verantwoordelijkheid van de vastgoed eigenaar voor zijn omgeving om afwenteling van lasten op de gemeente te voorkomen.

2. Bevorderen van maatschappelijke investeringen in de gebouwde omgeving

Vraaguitval naar nieuw vastgoed door crisis en door krimp, banken die terughoudend zijn met het (her) financieren van projecten, een bouwsector die in de laatste anderhalf jaar is gehalveerd en blijft krimpen: het leidt allemaal tot afname of uitblijven van wenselijke maatschappelijke investeringen in de gebouwde omgeving. Tijden van krimp en beperkte financiële middelen vragen om meer flexibiliteit in ruimtelijke regelgeving en nieuwe benaderingen van ruimtelijke ontwikkeling, die private investeringen bevorderen en overheidsinvesteringen optimaliseren. De rol van de overheid moet hierbij een meer faciliterende worden. IenM draagt bij aan de noodzakelijke veranderingen door:

- de nieuwe Omgevingswet: deze moet onder meer, door vereenvoudiging van procedures en beleid, de administratieve lasten voor bedrijven, burgers en overheden beperken. Dit maakt maatschappelijke investeringen in de gebouwde omgeving aantrekkelijker.
- institutionele belemmeringen voor het overschakelen naar 'uitnodigingsplanologie' waar mogelijk weg te nemen: het gaat erom dat snel kan worden beslist over initiatieven vanuit de markt - die meestal kleinschalig zullen zijn - en ruimte kan worden gegeven voor tijdelijke of permanente afwijkingen van planologische kaders die meestal in de pre-crisisperiode zijn bedacht.
- Partijen te helpen de mogelijkheden binnen de bestaande kaders zo goed mogelijk te benutten en daarbij aandacht te hebben voor sectoren waar de komende jaren nog veel in zal worden geïnvesteerd zoals energie, water, infrastructuur, duurzaamheid, ICT en zorg. Op de markt van gebiedsontwikkeling oriënteren nieuwe private partijen zich (Siemens, IBM, Philips, Van Gansewinkel). Deze nieuwe sectoren en spelers vragen om nieuwe samenwerkingsvormen en financieringsmodellen. In mei 2012 heeft IenM

een handreiking opgesteld met aanbevelingen voor nieuwe vormen van gebiedsontwikkeling: Investeren in gebiedsontwikkeling nieuwe stijl.

- deel te nemen aan het in 2009 gestarte Interbestuurlijk Actieplan Bevolkingsdaling 'Krimpen met Kwaliteit': samenwerking tussen gemeenten, provincies en rijk ondermeer in het Nationaal Netwerk Bevolkingsdaling (NNB), waarin professionals kennis delen, informatie uitwisselen en samenwerken.

Korte en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

Korte en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

Eind 2012: de uitkomsten van lopende pilots stedelijke herverkaveling

2013: uitkomsten lopende interdepartementale verkenning van aanpassingen in ruimtelijke, bestuurlijke en financiële kaders om gemeenten in staat te stellen om in de veranderende omstandigheden duurzaam hun werk te doen

Najaar 2013: Congres over toepassing nieuwe verdienmodellen in praktijk en nieuwe spelers (Siemens, energiebedrijven, corporaties)

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

Het is voor het nieuwe kabinet een optie is om een brief over de financiering van de ruimtelijke ordening aan de TK op te stellen i.s.m. andere departementen, waaronder BZK.

SMASH

Dienst:

DGRW/GP

Huidige stand van zaken:

Met het programma SMASH ('Structuurvisie Mainport – Amsterdam – Schiphol – Haarlemmermeer') wordt gezorgd voor de ruimtelijke en infrastructurele randvoorwaarden voor Schiphol en de stedelijke regio waarin de luchthaven ligt. Dat benut en versterkt de ruimtelijk-economische kracht, vergroot de leefbaarheid en waarborgt de veiligheid van burgers in relatie tot de luchtvaart. Helder wordt - in het verlengde van Luchtvaartnota en SVIR, en met name de vigerende verstedelijkings- en Aldersafspraken - hoe wordt omgegaan met de spanning tussen hinderbeperking en verstedelijking (en andere ruimtelijke ambities). Daarmee wordt duidelijk welke ontwikkelingsmogelijkheden er zijn. De woningbouwsector, de luchtvaartsector, decentrale overheden, marktpartijen, maatschappelijke organisaties en burgers hebben die helderheid nodig.

Voor de te maken beleidskeuzes is eerst het speelveld verkend aan de hand van een ontwerp onderzoek. Velen hebben daaraan bijgedragen vanuit de directies Gebieden en Projecten (GenP), Ruimtelijke Ontwikkeling (DRO), Luchtvaart, vanuit andere departementen (BZK, ELenI) en vanuit regio, luchtvaartsector en woningbouwsector. Het resultaat is gepubliceerd. Daarmee start een volgende fase van het programma: het daadwerkelijk voorbereiden van de concrete beleidskeuzes en het daarvoor opstellen van enkele beleids-scenario's. Een aantal issues op het gebied van leefbaarheid/verstedelijking, bereikbaarheid/economie en veiligheid vraagt al op korte termijn om een specifiek besluit. Daarmee moet duidelijk worden welke ruimte er is voor woningbouw. Ook moet helder worden hoe de Aldersafspraken en de verstedelijkingsafspraken bij elkaar passen en hoe wordt omgegaan met spanningen tussen beide. De ruimtelijke beperkingen en het hinderbeleid zijn nu op verschillende plekken verschillend vastgesteld. Helderheid is hierin nodig om in de toekomst cases als de Bloemendalerpolder (voortvloeiend uit de Nota Ruimte, de daarop gerichte Kamermotie en de latere verstedelijkingsafspraken, maar strijdig met de geest van de Aldersafspraken) te voorkomen. Beleidskeuzes zullen moeten worden genomen met een beeld van een toekomstperspectief voor de langere termijn om te voorkomen dat er in de toekomst opnieuw adhoc-keuzes moeten worden gemaakt. De leefbaarheid van (huidige en toekomstige) bewoners, het beperken van geluidhinder en het behouden van ontwikkelingsmogelijkheden voor verstedelijking en luchtvaart vragen om heldere ruimtelijke keuzes wat betreft beleid en uitvoering, voor vandaag en morgen.

In 2013 zullen in samenhang voor 'mainport en metropool' worden vastgesteld:

- richtinggevendende beleidskeuzes in een beleidsdocument, mogelijk een structuurvisie;
- concrete uitvoeringsacties in een bij het beleidsdocument horende uitvoeringsagenda;
- heldere regels c.q. een nieuw juridisch kader ten behoeve van een geactualiseerde AMvB LIB ('Lucht-havenindelingbesluit').

De juridische procedure maakt dat formele inwerkingtreding van deze AMvB in zijn geheel pas na 2013 is voorzien. Juridische maatregelen in deze ruimtelijke AMvB die met (vlieg)veiligheid te maken hebben worden zoveel mogelijk versneld. De AMvB kan dan uit twee delen gaan bestaan. Het gaat dan om bouw-hoogtebeperkingen en maatregelen i.r.t. voorkomen van vogelaanvaringen. De overige onderwerpen (verstedelijkingcontour, bereikbaarheidsmaatregelen, etc.) volgen de reguliere planning.

Korte en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

In 2013 zullen in samenhang voor 'mainport en metropool' beleidskeuzes en een uitvoeringsagenda (zie hierboven) worden vastgesteld. Formele inwerkingtreding van de geactualiseerde AMvB LIB is na 2013 voorzien.

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

- De start van het programma SMASH is opgenomen in de SVIR en daarmee aan de Kamer gemeld en door haar geaccordeerd. Daarmee is tot nu toe volstaan.
- Bij vaststelling van de gebiedsgerichte beleidskeuzes en bijbehorende uitvoeringsacties SMASH begin 2013 in het kabinet zal de Tweede Kamer (en mogelijk ook de Eerste Kamer) worden geïnformeerd.
- Wanneer besloten wordt de ruimtelijke beleidskeuzes daadwerkelijk in een structuurvisie te verankeren, zal de Tweede Kamer daarvan (mogelijk al eerder) moeten worden op de hoogte gesteld. In dat geval volgt een formele planMER, bijbehorende participatie en zienswijzen en aanvullende communicatie daarover met de Kamer.
- Ook de Eerste Kamer zal hiervan op de hoogte worden gesteld conform de Wro.

Stedelijke regio's van nationale betekenis

Dienst:

DGRW /GP&RO

Huidige stand van zaken

Aanleiding/problematiek:

- Het Rijk heeft in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) gekozen voor het, ten behoeve van de *internationale concurrentiepositie van ons land*, versterken van de ruimtelijk-economische structuur door het integraal benutten en uitbouwen van de kracht van negen stedelijke regio's met een concentratie van Topsectoren, (internationale) achterlandverbindingen en main-, brain- en greenports. Eén van de onderdelen van versterking van die structuur kan zijn het verbeteren van de (internationale) bereikbaarheid.
- De negen regio's waar het omgaat zijn: Zuidvleugel, Noordvleugel, Brainport Eindhoven, Energyport, Maintenance Valley, Greenport Venlo, Food Valley / Health Valley, regio Zuid-Limburg en regio Twente.
- In het recent verschenen rapport van het PBL "De internationale concurrentiepositie van de Topsectoren" adviseert het PBL dat er zowel op gebieds- als nationaal niveau actie van het Rijk verwacht wordt. Met SMASH en RRAAM, Zuidas en het project gericht op het opstellen van een visie op het Noordzeekanaal-gebied wordt hieraan al invulling gegeven in de Noordvleugel.

Wat is al, op basis van de SVIR / Topsectoren, in gang gezet:

Voor Zuidvleugel en Brainport loopt op dit moment een studie / verkenning naar de ruimtelijke samenhang en opgaven en wordt met het PBL gewerkt aan een verkenning naar ruimtelijke beleidsopties (inclusief mobiliteit) ter versterking van het vestigingsklimaat, uitgaande van de topsectoren. Het integraal benutten en uitbouwen van de (internationale) kracht van alle negen stedelijke regio's van nationale betekenis vraagt om:





- op gebiedsniveau de nationale belangen en ruimteclaims (van de Topsectoren direct / indirect) goed tegen elkaar af te wegen,
- de (inter)nationale sterktes en zwaktes van de stedelijke regio's op het vlak van internationale concurrentie te kennen, deze respectievelijk uit te bouwen en te versterken en
- in te kunnen zetten ten behoeve van alle stedelijke regio's.

De aanpak bestaat uit twee opeenvolgende fases: verkenning en verankering.

Fase 1: Verkenning (gebiedsgericht en nationaal)

In deze fase wordt onderzocht:

- Welke ruimtelijke samenhang en problematiek er is tussen de nationale belangen in de stedelijke regio's Noordvleugel, Zuidvleugel en Brainport Eindhoven en in hoeverre de reeds in gang gezette programma's (RRAAM, SMASH, etc.) daarop antwoord geven;
- Hoe massa en dichtheid van stedelijke regio's in het algemeen vergroot kan worden;
- Welke bijdrage van het rijk bij de afweging tussen de nationale belangen uit de SVIR wordt verwacht in de stedelijke regio's Energyport, Maintenance Valley, Greenport Venlo, Food Valley / Health Valley, regio Zuid-Limburg en regio Twente;
- Hoe de (inter)nationale sterktes van stedelijke regio's (zoals Schiphol, haven Rotterdam, financiële dienstverlening, TU Eindhoven en het infranetwerk) ingezet kunnen worden voor alle stedelijke regio's c.q. hoe de sterktes van de verschillende regio's verder kunnen worden versterkt.

Fase 2: verankering (gebiedsgericht en nationaal)

In fase 2 wordt op basis van de uitkomsten van de eerste fase, conclusies getrokken over de wijze hoe de resultaten verankerd dienen te worden (bijvoorbeeld in de MIRT-Gebiedsagenda's) en of aanvullende acties / onderzoeken wenselijk zijn.

Overige aandachtspunten:

- Koppeling met fiche Bereikbaarheid en Duurzaam transport / mobiliteit
- Koppeling met fiche Vernieuwing MIRT-actualisatie gebiedsagenda's

Korte en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

Afhankelijk van resultaten: verankering in MIRT-gebiedsagenda's (2013 of 2014).

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

Vooralsnog niet van toepassing.

Zuidas

Dienst:

DGRW/GP

Huidige stand van zaken

Belang Zuidas

De Zuidas is van belang voor de ruimtelijk- economische ontwikkeling van de metropoolregio Amsterdam maar is tevens een belangrijke schakel in het netwerk van Infrastructuur. De A1O-zuid vormt een belangrijke schakel in het netwerk van A1O, A4 en A2 en is daarmee een cruciaal onderdeel van het snelwegennetwerk rond Amsterdam. Station Amsterdam Zuid ligt op de steeds drukker wordende spoorcorridor Schiphol-Almere-Lelystad. Een aantal knelpunten bemoeilijkt echter de verdere ontwikkeling van de Zuidas en de infrastructuur. Op de A1O is sprake van filevorming en station Zuid wordt in zijn verdere groei beperkt door inklemming tussen de rijbanen van de A1O. Verder vormt de huidige ligging van de Infrastructuur een fysieke barrière in de Zuidas en zorgt de A1O voor hinder op het aspect geluid, externe veiligheid en in mindere mate op het aspect luchtkwaliteit.

Op 9 februari 2012 hebben bestuurders van rijk, provincie, stadsregio en gemeente Amsterdam een bestuurlijke voorkeur uitgesproken over het alternatief ZuidasDok. De Kamer is op die zelfde dag geïnfor-

meer over deze voorkeur, de bijbehorende ontwerp-structuurvisie en het voornemen tot het ondertekenen van een bestuursovereenkomst (Kamerstuk 32 668, nr. 2). De hierop volgende schriftelijke vragenronde van de vaste Kamercommissie is door de minister van IenM op 24 april beantwoord (32 668 nr.3). Tijdens de procedurevergadering van de commissie, op 30 mei, is besloten het dossier *niet controversieel* te verklaren. Wel is een VSO (verlengd schriftelijk overleg) gehouden, waar 4 moties zijn ingediend, waarvan er 3 zijn aangenomen. Op basis van de schriftelijke inbreng van partijen kan gesteld worden dat er breed draagvlak lijkt voor het huidige Dokontwerp.

- De structuurvisie (SV) is vastgesteld door de Minister, de bestuursovereenkomst is ondertekend door alle betrokken partijen (9 juli 2012).
- Het totale project Zuidas is geraamd op €1385 mln. IenM heeft in de bestuursovereenkomst een bijdrage van €979 mln toegezegd. De reservering is opgenomen in het MIRT, waarvan €288 mln in het verlengde MIRT.
- Met de realisatie van het Dok wordt het volgende gerealiseerd: capaciteitsuitbreiding en ondertunneling A10, ruimtelijke reservering 5e/6e spoor, uitbreiding OVT, keerspooren voor aanlanding HSL en realisatie van deze inpassing en conform nationaal ruimtelijk beleid t.a.v. de ontwikkeling van de Zuidas.
- Ontvlechting van de knooppunten Nieuwe Meer en Amstel is formeel geen onderdeel van de scope van het project Zuidas zoals vastgelegd in de Bestuursovereenkomst. Dat wil zeggen dat het ontvlechten van de knooppunten voor rekening en risico van het Rijk komen. Wel is in de Bestuursovereenkomst opgenomen dat de knooppunten worden betrokken bij het project Zuidas. Reden is dat de ontvlechting van de knooppunten onlosmakelijk verbonden is met het project Zuidas: De capaciteitsuitbreiding van de A10 sorteert alleen het gewenste effect wanneer de knooppunten zijn ontvlochten. Daarmee is aanpak van de knooppunten voorwaarde voor het project Zuidas. Het meenemen van de knooppunten in de planuitwerking en realisatie van het project Zuidas is bovendien efficiënter dan wanneer de knooppunten als separaat project behandeld worden en continue afstemming over raakvlakken is vereist. De aanpak van de knooppunten is financieel gedekt (€320 mln cf. laatste raming RWS).
- De planuitwerkingsfase wordt opgestart.
- Opdrachtgeverschap is na voltooiën SV overgegaan van DGRW naar DGB.

Korte en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

Tracébesluit 2015, start uitvoering 2015. Oplevering 2021-2025 (diverse onderdelen komen op verschillende momenten gereed).

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

In februari 2012 is de Tweede Kamer geïnformeerd over de Zuidas.

In augustus 2012 zijn de bestuursovereenkomst en de structuurvisie naar de TK gestuurd. De SV tevens naar de EK.

Deltaprogramma

Dienst:

DGRW/AWV

Het Deltaprogramma is een nationaal programma van alle overheden met een dubbele voor Nederland fundamentele opgave: zorgen voor bescherming tegen hoogwater en het op orde houden van de zoetwatervoorziening. Het Deltaprogramma heeft een wettelijke basis in de *Waterwet*. De wet schrijft voor dat er jaarlijks op voorstel van de deltacommissaris een Deltaprogramma verschijnt en er een Deltafonds is voor de financiering van de benodigde maatregelen voor waterveiligheid en zoetwatervoorziening. Ook beschrijft de Waterwet de taken en bevoegdheden van de deltacommissaris, die sturing geeft aan het Deltaprogramma.

De dubbele opgave wordt uitgewerkt in 9 deelprogramma's: 3 landelijke deelprogramma's (Veiligheid, Zoetwater en Nieuwbouw en herstructurering) en 6 gebiedsgerichte deelprogramma's (Rijnmond-Drechtsteden, ZW Delta, IJsselmeergebied, Rivieren, Kust en Waddengebied).

Huidige stand van zaken:

Nederland is een laaggelegen, welvarende en dichtbevolkte delta die kwetsbaar is voor overstromingen. Een groot deel van Nederland (ca. 60%) is overstroombaar. In dit gebied wonen ca. 9 miljoen mensen en is er een geïnvesteerd vermogen van zo'n €1.500 miljard. Als gevolg van de klimaatontwikkeling stijgt de zeespiegel en regent het vaker en harder waardoor de rivieren steeds meer water moeten afvoeren. Ook zijn er periodes van droogte. Tegelijk is door bodemdaling het land achter de dijken lager komen te liggen. Het Deltaprogramma moet ervoor zorgen dat de Nederlanders en de Nederlandse economie goed beschermd blijven tegen overstromingen, nu en in de toekomst. Ook moet het Deltaprogramma zorgen voor een goede zoetwatervoorziening, ook een essentiële randvoorwaarde voor onze economie.

Op dit moment is de bescherming van onze dijken en duinen gebaseerd op waterveiligheidsnormen uit de jaren '50/'60 (na de ramp van 1953). Inmiddels leven er veel meer mensen achter de dijken en is het geïnvesteerd vermogen in die gebieden door de welvaartsgroei fors toegenomen. Het Deltaprogramma werkt onder andere toe naar een actualisatie van de waterveiligheidsnormen. Conform de Deltawet en op verzoek van de staatssecretaris van IenM regisseert de deltacommissaris het proces om in kaart te brengen welke slimme combinaties van maatregelen mogelijk zijn om de veiligheid in de toekomst te waarborgen en waar nodig het beschermingsniveau te verhogen. Dit zal gebeuren op basis van de risicobenadering, gebaseerd op zowel een overstromingskans als op het beperken van de gevolgen van een overstroming (meerlaagsveiligheid genoemd).

Om Nederland voor te bereiden op warmere klimaatsscenario's moet op langere termijn de huidige zoetwaterstrategie mogelijk worden aangepast. Op dit moment wordt de opgave in beeld gebracht: welke knelpunten zijn er, hoe lossen we deze op en welke kansen kunnen worden benut. Droge perioden kunnen nu al leiden tot aanzienlijke schade. Op korte termijn biedt de huidige zoetwaterstrategie mogelijkheden om het aanbod van zoetwater te vergroten en de vraag naar zoetwater te verkleinen. Dit voldoet bij een gematigd klimaatverandering voor West-Nederland en het IJsselmeergebied, maar niet voor Zuidwestelijke Delta en de hoge zandgronden.

De natuur blijft grillig en er blijven onzekerheden. Deze onzekerheden nemen toe met de opwarming van de aarde. Het is verstandig om goed voorbereid te zijn voor de rest van de eeuw. De deltacommissaris komt in 2014 met een voorstel voor belangrijke richtinggevendende beslissingen (= zogenaamde deltabeslissingen, zie hieronder) met het oog op uitwerking richting 2050 en met een vooruitblik op 2100. Met de onzekerheden in het veranderende klimaat wordt zoveel mogelijk flexibel en adaptief omgegaan (conform het principe van 'adaptief deltamanagement').

Korte en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

De deltacommissaris komt in 2014 met een voorstel voor belangrijke richtinggevendende beslissingen (de zogenaamde deltabeslissingen).

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

De Tweede Kamer wordt met Prinsjesdag jaarlijks geïnformeerd over de voortgang van het Deltaprogramma; het Deltaprogramma is formeel een bijstuk bij het Deltafonds (onderdeel van de begroting van IenM), waarvan de eerste begroting in 2013 van kracht wordt.

Uitwerking Bestuursakkoord Water / Waterschapsorganisatie

Dienst:

DGRW/AWV

Huidige stand van zaken*Doel en scope*

In mei 2011 hebben rijk, IPO, VNG, Unie van Waterschappen en de Vewin het Bestuursakkoord Water (BAW) afgesloten en hebben daarmee invulling gegeven aan de afspraken uit het regeerakkoord Rutte.

Doel van het BAW is een kwalitatief goed waterbeheer (veilig en schoon) dat op doelmatige wijze georganiseerd en uitgevoerd wordt, dus met minder kosten en minder bestuurlijke en ambtelijke drukte. Het Bestuursakkoord Water wordt beschouwd als de uitwerking van een 'doelmatig waterbeheer'. Daartoe zijn afspraken gemaakt op de volgende gebieden:

- Hoogwaterbescherming
- Waterketen
- Kaders, planvorming en toezicht
- Monitoring
- Samenwerking waterbeheerders
- Waterschapsbestel

Financiële doelen

De kosten voor waterbeheer bedroegen in 2010 6,5 miljard euro. Zonder inzet op doelmatiger waterbeheer zouden de kosten door o.a. klimaatverandering, vervangingsinvesteringen en toenemende waterzuiveringsinspanningen stijgen tot 8 à 9 miljard per jaar in 2020.

In het BAW zijn daarom maatregelen afgesproken om in 2020 te komen tot jaarlijks 750 miljoen euro doelmatigheidswinst (450 mln in de waterketen, 300 mln in het watersysteem) om daarmee de lokale lastenstijging door gemeenten, waterschappen en drinkwaterbedrijven beperkt te houden.

Tevens is afgesproken dat de waterschappen in 2014 131 mln bijdragen aan de kosten van het hoogwaterbeschermingsprogramma en vanaf 2015 jaarlijks 181 mln. In de jaren 2011 tot en met 2013 is dit 81 mln. Om de bijdrage van de waterschappen vanaf 2014 mogelijk te maken moet de Waterwet voor 2014 gewijzigd zijn. De wetwijziging wordt binnenkort naar de Tweede kamer gestuurd.

In de rapportage aan de Tweede Kamer 'Water in beeld' van mei 2012 is de doelmatigheidsambitie nader in de tijd geconcretiseerd en zijn voorbeelden gegeven van reeds geboekte resultaten.

Stand van zaken, inclusief juridische kaders

De uitvoering van de bijna 50 afspraken ligt grotendeels op koers. Een flink deel van de afspraken is inmiddels uitgevoerd of in voorbereiding. Daarbij gaat het o.a. om:

- Afspraken over gezamenlijke financiering, programmering en voorbereiding door IenM en de waterbeheerders RWS en de waterschappen van het hoogwaterbeschermingsprogramma (groot onderhoud en verbetering primaire dijken). De wettelijke verankering daarvan is vergaand voorbereid en moet voor 1 januari 2014 inwerking treden om aan de financiële afspraken uit het Bestuursakkoord Water te voldoen.
- De concretisering van de samenwerkingsafspraken in de waterketen tussen waterschappen, gemeenten en drinkwaterbedrijven om te komen tot meer operationele samenwerking en samenwerking bij het doen van investeringen.
- Het voorbereiden van wetgeving als stok-achter-de-deur voor het geval de samenwerking in de afvalwaterketen in 2013 onvoldoende voortgang heeft.
- Nadere invulling van de afspraken om te komen tot de vereenvoudiging van waterorganisatie, plannen en het toezicht: 1 kadersteller/toezichthouder en 1 uitvoerder per taak (tweelagenmodel), zoveel mogelijk integrale omgevingsplannen en van specifiek naar generiek toezicht. Dit leidt op enkele plaatsen tot wetwijziging en sluit aan op de brede veranderingen die momenteel via de Omgevingswet worden uitgewerkt.
- Een uitgewerkte aanpak van de monitoring van de (financiële) afspraken uit het BAW met een eerste rapportage in Water in beeld 2012.
- Intensievere samenwerking tussen de waterbeheerders RWS en de waterschappen: dit varieert van gezamenlijke inkoop en aanbesteding tot vergunningverlening en onderzoek.

Overige aandachtspunten:

Het BAW is weliswaar apart ondertekend, maar vormt onderdeel van de *brede bestuursafspraken* van het rijk met IPO, VNG en Unie van Waterschappen. Als de brede bestuursafspraken (deels) vervallen kan dat mogelijk effect hebben op het BAW.

Korte en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

De wettelijke verankering van afspraken over het HWBP is vergaand voorbereid en moet voor 1 januari 2014 inwerking treden om aan de financiële afspraken uit het regeerakkoord Rutte te voldoen.

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

In de jaarlijkse voortgangsrapportage over het waterbeheer aan de Tweede Kamer wordt ook ingegaan op de voortgang van de acties uit het Bestuursakkoord Water. Daarnaast vindt eind 2013 een evaluatie van het Bestuursakkoord plaats, inclusief uitgebreide monitor van de doelmatigheidswinst.

Waterveiligheid

Dienst:

DGRW/ AWV

Algemeen

Nederland is de veiligste Delta ter wereld en dat willen we ook in de toekomst zo houden. Nederland bestaat echter voor bijna 60% uit gebieden die bij extreme naturomstandigheden (stormvloed op zee of hoge waterafvoeren van de rivieren) gevoelig zijn voor ernstige overstromingen, waarbij veel slachtoffers kunnen vallen en grote economische schade kan optreden.

De Nederlandse samenleving wordt zo goed mogelijk beschermd tegen overstromingen door strenge wettelijke normen en andere, technische eisen te stellen aan de primaire waterkeringen. Dat zijn 3767 km keringen langs de grote wateren. De wettelijke veiligheidsnormen zijn na de watersnoodramp in 1953 gefaseerd per deelgebied van Nederland tot stand gekomen. De bijbehorende technische eisen (= toets- en ontwerpinstrumentarium) worden continu verbeterd op basis van de nieuwste technische inzichten over de sterkte en stabiliteit van de keringen. De waterkeringen worden periodiek getoetst aan de wettelijke normen (Waterwet) en de technische eisen (ministeriële regelingen).

Huidige financiële kaders: Het lopende Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP) wordt voor 100% gefinancierd door het Rijk, nieuw Hoogwaterbeschermingsprogramma is een 50/50-financiering van Rijk en waterschappen o.b.v. Bestuursakkoord Water (BAW). Over de financiering van de actualisering van de waterveiligheidsnormen zijn nog geen afspraken gemaakt.

De waterveiligheidsopgave bestaat (m.u.v. lopende uitvoeringsprogramma's HWBP, Ruimte voor de Rivier, Maaswerken) uit drie onderdelen.

1. Nieuw Hoog Waterbeschermingsprogramma

Eind 2011 zijn de resultaten van de *derde* toetsing opgeleverd. Circa 1/3 van de keringen voldoet niet. Ongeveer de helft van de keringen die niet voldoen aan de norm staat al op de rol om aangepakt te worden via lopende programma's zoals HWBP2 en Ruimte voor de Rivier. Voor de dijken, duinen en dammen die ingevolge de resultaten van deze derde toetsing verbeterd moeten worden en waarvoor nog geen aanpak is voorzien, wordt een nieuw Hoogwaterbeschermingsprogramma voorbereid. Rijk en waterschappen stellen dit programma, inclusief prioriteitenstelling samen op. Een gezamenlijke uitvoeringsorganisatie van RWS en waterschappen is recent van start gegaan. De programmeringsfase vindt plaats in de periode 2012 tot en met eind 2013. In 2014 start de uitvoering van de versterkingsmaatregelen door de waterkeringbeheerders ondersteund door een programmabureau. Bij de programmering zal een verkenningfase worden ingebouwd, naar analogie van het spelregelkader van het MIRT en Sneller & Beter. De programmering van het Hoogwaterbeschermingsprogramma zal onderdeel zijn van het jaarlijkse Deltaprogramma.

In het Bestuursakkoord Water zijn afspraken gemaakt om te komen tot een doelmatig en beheersbaar programma. Voor het effectueren van de afspraken uit het Bestuursakkoord Water is wijziging van de Waterwet op onderdelen noodzakelijk. Het wetsvoorstel is in voorbereiding en beoogt de financiële bijdrage van de waterschappen aan het lopende, Tweede Hoogwaterbeschermingsprogramma en nieuwe hoogwaterbeschermingsmaatregelen voor een langere periode te regelen. In het Bestuursakkoord Water is afgespro-

ken dat de waterschappen in 2014 €131 miljoen en per 2015 structureel €181 miljoen per jaar zullen bijdragen aan het Hoogwaterbeschermingsprogramma. Vanaf 2014 zullen het Rijk en de waterschappen daarmee een gelijke financiële bijdrage (50/50 bekostiging) leveren aan de versterking van de primaire keringen in beheer bij de waterschappen.

In het Bestuursakkoord Water is afgesproken dat de bijdrage van de waterschappen op een evenwichtige wijze wordt verdeeld en dat via deze verdeling wordt gewaarborgd dat er geen onevenredige stijgingen van de lokale lasten ontstaan in gebieden met veel primaire waterkeringen en relatief weinig inwoners. Om die reden is overeenkomstig de afspraken uit het Bestuursakkoord Water in het wetsvoorstel geregeld dat de waterschapsbijdrage bestaat uit een solidariteitsdeel van 40% dat wordt omgeslagen over alle waterschappen en een doelmatigheidsprikkel in de vorm van een projectgebonden aandeel van 10%. Tevens beoogt het wetsvoorstel de doelmatigheid en beheersbaarheid van het Hoogwaterbeschermingsprogramma te vergroten en het proces van periodieke toetsing en rapportage te verbeteren.

Voor de voortgang van het Hoogwaterbeschermingsprogramma is het noodzakelijk om de financiële afspraken uit het Bestuursakkoord Water voor 1 januari 2014 wettelijk te verankeren. Tegenover de bijdragen van de waterschappen van €131 miljoen en €181 miljoen staan afspraken in het Bestuursakkoord Water over een te bereiken doelmatigheidswinst (besparing) in het waterbeheer van circa €750 miljoen waarvan een deel moet worden gerealiseerd door de waterschappen.

Consequentie van een niet tijdige wettelijke verankering (voor 2014), is dat de bijdragen van de waterschappen worden misgelopen. Verder betekent het een langere blootstelling aan de veiligheidsrisico's doordat versterkingsmaatregelen later worden genomen. Ook zal er geen aanpassing van de toetsfrequentie van 6 naar 12 jaar worden geregeld, waardoor volgens de Waterwet in 2017 een nieuwe landelijke toetsrapportage aan de Tweede Kamer moet worden gezonden in plaats van de beoogde 2023.

2. Nieuwe technische inzichten

Het onderzoektraject Veiligheid Nederland in Kaart (VНК) laat zien dat er soms meer aandacht moet worden besteed aan andere bezwijkmechanismen dan overslag van water over de dijk, zoals bijvoorbeeld piping waardoor er bij hoogwater water onder de dijk doorloopt. VНК zal in 2014 worden afgerond. De inzichten van VНК worden gebruikt voor de prioritering en van de hoogwaterbeschermingsmaatregelen en voor het nieuwe toets- en ontwerpinstrumentarium (2017).

In 2017 zal de vierde ronde toetsen op veiligheid van start gaan. Hiertoe wordt daarom het zogenoemde Wettelijk Toetsinstrumentarium 2017 ontwikkeld. Om de veiligheid van de primaire waterkeringen goed te kunnen toetsen, is het essentieel om inzicht te hebben in de sterkte van de waterkeringen en welke belastingen zij moeten weerstaan tijdens extreme omstandigheden: hoge rivierafvoeren en stormen op zee. Om dit inzicht te vergroten is door IenM een meerjarig onderzoeksprogramma opgezet (Sterkte en Belastingen Waterkeringen). De resultaten van dit onderzoeksprogramma worden verwerkt in het Wettelijke Toetsinstrumentarium 2017.

3. Actualisering van de waterveiligheidsnormen

De huidige normen zijn grotendeels vastgesteld in de jaren '60 en '70. Sindsdien zijn de bevolking achter de dijken en economische waarde sterk toegenomen. De gevolgen van een eventuele overstroming worden steeds groter en dus worden de risico's ook steeds groter. De dijken en duinen moeten nu veiligheid bieden aan veel meer inwoners en een aanzienlijk grotere economische waarde dan in 1960.

In het Nationaal Waterplan en het Deltaprogramma is daarom aangegeven dat bezien zal worden of de komende decennia beschermingsniveaus nodig zijn die nog beter dan de huidige strenge beschermingsniveaus passen bij de toename van het aantal mensen en de toename van de economische waarde achter de dijken. Daarnaast zijn de kennis over overstromingen en de technische inzichten over de waterkeringen toegenomen. De beschermingsniveaus zijn tegen het licht gehouden met behulp van slachtofferrisico's en een maatschappelijke kosten batenanalyses om te zien waar de risico's het grootst zijn. Deze studies zijn eind 2011 door de staatssecretaris openbaar gemaakt met de volgende conclusies:

- De studies zijn rekenkundige analyses (bouwstenen) en geen normen.
- De verhoging van de beschermingsniveaus met een factor 10, zoals voorgesteld door de commissie Veerman, wordt niet ondersteund door de studies.

- De huidige wettelijke beschermingsniveaus zijn de komende decennia nog passend voor grote delen van Nederland. Er zijn 3 aandachtsgebieden: het rivierengebied, delen van de regio Rijnmond-Drechtsteden en Almere.
- Een besluit over aanscherping van de waterveiligheidsnormen is nu niet aan de orde; eerst een gebiedsgerichte uitwerking (2012-2013). Aan de gebiedsgerichte deelprogramma's is in het kader van het Deltaprogramma gevraagd om met behulp van *meerlaagsveiligheid* te bezien welke slimme combinaties van maatregelen (preventie, ruimtelijke inrichting en rampenbeheersing) mogelijk zijn om de veiligheid in de toekomst te borgen en waar nodig te verhogen.

In het Deltaprogramma worden conform de brieven van de staatssecretaris en de motie van Van Veldhoven/Lucas over actualisering van het waterveiligheidsbeleid voor gebiedsgerichte uitwerking de volgende kaders en uitgangspunten gehanteerd.

1. een stapsgewijs proces waarbij wordt gewerkt aan gebiedsgerichte strategieën (2012-2013) op basis van de bouwstenen (gebiedspilots, slachtofferisicoanalyses en de Maatschappelijke Kosten Batenanalyse);
2. een gefaseerde aanpak naar de overstromingskansbenadering door beter rekening te houden met de nieuwe technische inzichten en hiermee beter te kunnen prioriteren;
3. het uitgangspunt dat de huidige wettelijke normen in ieder geval als basis blijven gelden voor de gebiedsprocessen (niemand gaat er op achteruit);
4. een basisveiligheidsniveau voor slachtofferisico's van 10^{-5} als een oriëntatiewaarde, waarbij aanvullend wordt bezien of een hoger beschermingsniveau op grond van kosteneffectiviteit MKBA (uitgaand van het tweede referentiescenario) en groepsrisico's nodig is;
5. geen afwenteling;
6. maximale kosteneffectiviteit.

In 2014 komt de Deltacommissaris met een voorstel voor de mogelijke actualisering van de waterveiligheidsnormen.

Korte en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

De programmeringsfase van het NHWBP vindt plaats in de periode 2012 tot en met eind 2013. In 2014 start de uitvoering van de versterkingsmaatregelen door de waterkeringbeheerders. Voor de voortgang van het Hoogwaterbeschermingsprogramma is het noodzakelijk om de financiële afspraken uit het Bestuursakkoord Water voor 1 januari 2014 wettelijk te verankeren.

Veiligheid Nederland in Kaart (VNK) zal in 2014 worden afgerond. In 2017 zal de vierde ronde toetsen op veiligheid van start gaan.

In 2014 komt de Deltacommissaris met een voorstel voor de mogelijke actualisering van de waterveiligheidsnormen.

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

Volgens de Waterwet moet in 2017 een nieuwe landelijke toetsrapportage aan de Tweede Kamer worden gezonden.

Herziening bodembeleid

Dienst:

DGRW/WB

Huidige stand van zaken

In 2009 is het convenant bodemontwikkelingsbeleid en aanpak spoedlocaties gesloten tussen het Rijk, het IPO, de VNG, de Unie van Waterschappen. Gelet op de doelstelling van dit convenant wordt de Wet bodembescherming aangepast en herzien. Het gaat o.a. om de volgende doelstellingen:

- Decentralisatie
- Beleid met de ondergrond
- Gebiedsgericht beheer
- Versnelde aanpak spoedlocaties

Naast de uitwerking en ontwikkelingen van het convenant zijn er ontwikkelingen rond het omgevingsrecht en het opzetten van een Omgevingswet. Gelet op hierop zal de Wet bodembescherming uiteindelijk in herziene vorm opgaan in de Omgevingswet.

Het gaat derhalve concreet gezegd en voor de Wet bodembescherming om drie fasen, namelijk 'aanpassen', 'herzien' en 'invoegen'.

Aanpassen

Er is een wetsvoorstel in behandeling en er is een wetsvoorstel op 1 juli in werking getreden. Het gaat om de volgende wetsvoorstellen:

- In behandeling (bij de Tweede Kamer): Wijziging van de Wet bodembescherming met het oog op het terugdringen van administratieve en bestuurlijke lasten en enkele verbeteringen. Deze wet die naast wijzigingen in de Wbb tevens een bezuinigingsdoelstelling zal doorvoeren daar waar het gaat om administratieve en bestuurlijke lasten; Nb. Naar verwachting neemt de TK dit wetsvoorstel in de week van 29/7 in behandeling
- Op 1 juli 2012 in werking getreden: Het wetsvoorstel gebiedsgericht aanpak van de verontreiniging van het diepere grondwater dat op 17 april jl. door de Eerste Kamer als hamerstuk is afgedaan.

Opgemerkt wordt dat 'het aanpassen' voor een belangrijk deel te maken heeft met de aanpak van spoedlocaties. Locaties waarbij sprake is van humane spoed zullen – conform de afspraken in het convenant – in 2015 moeten zijn gesaneerd, dan wel er dient een aanvang te zijn gemaakt met het aanpakken (saneren/beheren) van die locaties.

Herzien

De Wet bodembescherming zal in de komende jaren worden aangepast zodat de herziene wet in 2015 in werking kan treden. De kernpunten van deze herziening zijn:

- Er zijn geen spoedlocaties meer, maar er zijn alleen nog ernstige bodemverontreinigingen;
- Er is sprake van een koppeling met duurzame ruimtelijke ontwikkeling;
- Er is sprake van een permanente bodemkwaliteitszorg;
- Benutten van de kansen van het gebruik van de ondergrond;
- Er is een samenhangend bodem- en watersysteem;
- Ander juridisch en financieel instrumentarium waarbij zoveel mogelijk zal worden aangesloten bij bestaande kaders;
- Er is een rijksbudget in de vorm van een taakbudget en een innovatiebudget;
- Ontwikkelarrangementen staan centraal.

Europese richtlijnen, waaronder de Kaderrichtlijn Water en de dochterraichtlijn Grondwater zijn in het kader van de herziening van belang.

Invoegen

IenM werkt aan een nieuwe Omgevingswet. De herziene Wet bodembescherming wordt stapsgewijs ingevoegd in de Omgevingswet. Daar waar het mogelijk is worden bodemaspecten al meegenomen en geborgd bij de totstandkoming bij de Omgevingswet en andere aspecten waarover beleidsmatig nog knopen dienen te worden doorgehakt – immers er is sprake van een proces van beleidsherziening – zullen later in de Omgevingswet terecht komen.

Korte en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

1 juli 2012: aangepaste Wet Bodembescherming.

2015: herziene wet Bodembescherming in werking.

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

Structuurvisie ondergrond

Dienst:

DGRW/WB

Huidige stand van zaken

In het voorjaar van 2011 is gestart met de ontwikkeling van een Structuurvisie Ondergrond. Hierin vindt voor zaken van nationaal belang een inventarisatie plaats van het gebruik (functies) van de ondergrond, inclusief een ruimtelijk afwegingskader hoe deze functies met elkaar af te stemmen. Dit betreft onderwerpen als de winning van olie en gas, de opslag van gas, CO₂ en kernafval, de waterwinning, het gebruik van bouw(grond)stoffen, winning van bodemenergie, grondwaterkwaliteit en drinkwatervoorziening. Maar ook vragen als: welke toekomstige behoeften zijn er die voortvloeien uit het energiebeleid (transitie naar andere energiebronnen zoals wind- en zonne-energie), grond- en drinkwaterbeheer en multifunctioneel gebruik van de bodem worden beantwoord.

Gebleken is dat hiermee een nog onvoldoende integraal beeld van het gebruik van de ondergrond ontstaat. De gezamenlijke overheden willen toe naar een duurzaam gebruik van de ondergrond waarbij de gewenste functies ook op langere termijn mogelijk zijn, zonder dat de ruimte reeds in gebruik is genomen voor iets anders.

Verbreiding naar 'integrale visie op duurzaam gebruik van de ondergrond'

Daartoe wordt de Structuurvisie Ondergrond verbreed naar een Structuurvisie waarmee alle gewenste functies (dus niet alleen de nationale belangen) kunnen worden afgewogen tegen de natuurlijke functies van het bodem- en watersysteem, met als doel te komen tot een duurzaam gebruik en beheer van de ondergrond. Hierbij wordt ook de relatie gelegd met bovengrondse functies (woningbouw, natuur, recreatie, externe veiligheid). De structuurvisie zal antwoord geven op de maatschappelijke vragen die leven rond ondergronds ruimtegebruik en duidelijk richting geven voor de ruimtelijke inrichting van de ondergrond en de daarmee samenhangende bovengrondse functies.

Korte en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

De ontwerpstructuurvisie Ondergrond wordt voor de zomer van 2013 ter visie gelegd.

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

De Tweede Kamer wordt in het najaar met een procesbrief ingelicht over de verbreding en de planning. De nieuwe bewindspersoon kan de Kamer inhoudelijk over de verbreding informeren (begin 2013).

Ruimte voor duurzame energie

Dienst:

DGRW/WB i.s.m. GP en EL&I

Huidige stand van zaken:

Op dit moment werkt het ministerie van IenM aan ruimte voor duurzame energie via de structuurvisies die in SVIR genoemd zijn. Dit zijn Structuurvisie Windenergie op Land, Structuurvisie Buisleidingen, structuurvisie ondergrond (zie fiche elders in dossier), evaluatie van structuurschema elektriciteitsvoorziening en wind op zee (nationaal waterplan). De doelstelling voor 2020 is 14% duurzame energie. Op dit moment is het pas ongeveer 4%. Een belangrijke reden is dat ruimtelijke inpassing bij schaalvergroting (oa windmolenparken) steeds lastiger wordt: ruimte in Nederland is beperkt en maatschappelijke weerstand neemt toe. De realisatieperiode voor een windmolenpark bedraagt momenteel 10-20 jaar.

Om aan de Europese verplichting te kunnen voldoen zal er tijdig voldoende ruimte moeten worden gereserveerd voor energiewinning, opslag en transport. Naast windenergie geldt dat ook voor bodemenergie en andere vormen van duurzame energie. Het ministerie van IenM is – samen met o.a. EL&I als verantwoordelijk ministerie voor energie - verantwoordelijk voor de ruimtelijke reserveringen en feitelijke ruimtelijke inpassing van grootschalige energieopwekking, opslag en transport als onderdeel van de energie infrastructuur.

De ruimtelijke visie op waar in Nederland opwekking, transport en opslag moeten plaats vinden worden uitgewerkt in de vorm van afzonderlijke structuurvisies. Om tot een energie-infrastructuur te komen is afstemming en zo mogelijk integratie van deze visies noodzakelijk. Hierbij zou, gezien de complexiteit van ruimtelijk inpassing niet alleen naar 2020 gekeken moeten worden maar beter 2030 en verder.

Korte en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

Begin 2013: ontwerp structuurvisie Wind op Land naar de TK.

Begin 2013: evaluatie van structuurschema elektriciteitsvoorziening

Structuurvisie buisleidingen: 12 oktober akkoord bevonden door ministerraad en daarmee vastgesteld.

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

Zie hierboven.

Kaderrichtlijn Water

Dienst:

DGRW/WB

Huidige stand van zaken:

De KRW streeft naar duurzaam gebruik van water en bescherming ecosystemen. Daarom vraagt de Europese richtlijn ons om in 2015 een goede toestand te realiseren voor de kwaliteit van oppervlakte- en grondwater en de hoeveelheid grondwater. Binnen randvoorwaarden kan de eindtermijn worden doorgeschoven tot uiterlijk 2027 en kunnen doelen verlaagd worden.

In de Stroomgebiedbeheerplannen voor Rijn, Maas, Eems en Schelde van 2009 heeft Nederland aan de Europese Commissie (EC) gemeld dat de goede toestand nog niet gehaald wordt vanwege problemen met meststoffen, bepaalde chemicaliën en vooral de inrichting van watersystemen. Hierdoor kan lang niet overal ongehinderd gebruik van water plaatsvinden en is er voor waterplanten en –dieren geen optimale situatie. Daarom zijn maatregelen opgevoerd. Naast het generieke beleid (Mestbeleid, beleid voor diffuse bronnen, etc) gaat het om aanvullende maatregelen om de overgangen tussen nat-droog en zout-zoet een natuurlijker karakter te geven (vistrappen, natuurvriendelijke evers, hermeanderen van beken, peilmaatregelen, etc). Bij de keuze van maatregelen is rekening gehouden met de functies van de watersystemen. De kosten van deze aanvullende maatregelen zijn geraamd op 2,2 mld €/m 2015 en nog eens 2 mld € daarna. De uitvoering is momenteel in volle gang en t/m/ 2011 op schema. Er is gebruik gemaakt van de mogelijkheid om de eindtermijn van doelrealisatie te verlengen. Dat kan tot 2027. Dit is gedaan om de financiële lasten te spreiden, maar ook om optimaal synergie te bewerkstelligen met doelen van waterveiligheid, overlast en zoetwatervoorziening en Natura2000.

Ongeveer 2/3 van de kosten t/m 2015 is voor rekening van de waterschappen. Ook na 2015 leveren zij de grootste bijdrage om doelen in het regionale watersysteem te realiseren. Rijkswaterstaat (RWS) heeft begroot dat voor doelbereik in de grote wateren die in het beheer van het rijk zijn 421 mln € nodig is t/m 2015 en 494 mln € daarna. Door de taakstelling van het Regeerakkoord 2010 is de begroting t/m 2015 gekort met 150 mln € en daarna structureel 50 mln € per jaar. Dit betekent dat er na 2015 een tekort is van $150 + 494 = 646$ mln € om de doelen te realiseren.

Het tekort voor het hoofdwatersysteem om doelen te realiseren bedraagt ongeveer 55 mln €/j. Dit is een schatting omdat de effecten van het Innovatieprogramma niet zijn meegenomen en omdat sommige onderzoeksmaatregelen nog moeten worden vertaald naar aanlegmaatregelen.



(mln €)	2010 - 2015	2016 - 2027
1. Stroomgebiedbeheerplannen 2009	2.228	2.002
2. Benodigd voor hoofdwatersysteem (RWS)	421	494
3. Taakstelling hoofdwatersysteem cf. Regeerakkoord 2010	-150	-600
4. Beschikbaar budget cf. ontwerp-begroting 2013	162	7
5. Tekort		-646

De doelen van de KRW zijn geïmplementeerd onder de Wet milieubeheer, het verdere proces en de planvorming onder de Waterwet. Daarbij is een systematiek gekozen dat besluiten (zoals een lozing, vaargeulverdieping, vergunning voor nieuwe aanlegprojecten) worden getoetst aan de waterplannen en niet rechtstreeks aan de waterkwaliteitsdoelen. Deze programmatische aanpak geeft flexibiliteit om doelbereik te optimaliseren. Bij onvoldoende inspanning voor de KRW lopen deze besluiten een risico.

De EC volgt Nederland kritisch. Door bemoeienis van de EC gaat NL, anders dan vermeld in het Regeerakkoord 2010, het Kierbesluit (Haringvlietsluizen op een kier om vismigratie mogelijk te maken) toch uitvoeren. Er is momenteel discussie tussen EC en NL (en andere lidstaten) over kostenterugwinning van waterdiensten. Verwacht wordt dat de EC nog zal reageren op het niet volgens afspraak uitvoeren van 150 mln € aan maatregelen in het hoofdwatersysteem. Een blijvend verschil van mening kan leiden tot een ingebrekestelling, een zaak voor het Hof en uiteindelijk boetes die een lidstaat dwingen alsnog afspraken na te komen.

Korte en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

In 2014 worden de ontwerp-plannen van RWS, waterschappen en provincies opgesteld, met daarin de KRW onderdelen.

In 2015 worden de Stroomgebiedbeheerplannen geactualiseerd en aan de EC gestuurd.

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

De Kamer heeft verzocht om inzicht te krijgen in de wijze waarop de KRW doelen gehaald gaan worden. Aangegeven is dat hierop wordt teruggekomen nadat de effecten van het Natuurakkoord bekend zijn.

Vereenvoudiging omgevingsrecht / CHW

Dienst:

DGRW/EB

Huidige stand van zaken

Besluitvorming over het beheer en ontwikkeling van de leefomgeving is vaak complex, duurt lang, brengt hoge maatschappelijke kosten met zich mee en resulteert niet altijd in de beoogde kwaliteit. Ondernemers, burgers en overheden hebben last van lange, ingewikkelde procedures en moeilijk toepasbare regels. De optelsom van wetten rondom ruimtelijke ordening, infrastructuur, water, wonen, milieu, natuur, landbouw-, en monumenten, is te omvangrijk en ingewikkeld en zit de samenleving in de weg.

Om Nederland weer in beweging te krijgen en nieuwe maatschappelijke opgaven - krimp, innovatie, duurzaamheid - actief te kunnen oppakken, hebben we een modern stelsel van omgevingsrecht nodig. Het huidige omgevingsrecht is aan het eind van zijn Latijn. Er is behoefte aan omgevingsrecht op maat, met ruimte voor (organische) ontwikkeling en waarborgen voor kwaliteit.

We hebben nu het momentum om in nauwe samenwerking met gemeenten, provincies en waterschappen fundamentele stappen te zetten ook op het vlak van kennis&kunde en bestuurscultuur. Voor een wettelijk stelsel waarin deze onderwerpen in samenhang kunnen worden benaderd is breed politiek maatschappelijk draagvlak.

In maart 2012 is met de Kabinetsnotitie Stelselwijziging Omgevingsrecht de basis gelegd voor een stelselherziening van het omgevingsrecht. De ontwerp Omgevingswet (Ow) is in de maak. Alles is erop gericht om het ontwerp wetsvoorstel in 2013 naar de Raad van State te sturen. Uitgangspunten van de Omgevingswet zijn:

- Gelijkwaardige bescherming
- Verdeling verantwoordelijkheden
- Vertrouwen als vertrekpunt en handhaven
- Behoud het goede uit huidige wetten
- Neem Europa als uitgangspunt
- Meer ruimte voor regionaal maatwerk

Zes instrumenten staan centraal:

- Omgevingsvisie i.p.v. vele sectorale plannen
- Programma (actief overheidsbeleid om normen te halen)
- Algemene regels
- Omgevingsverordening (verbetering t.o.v. het bestemmingplan)
- Omgevingsvergunning
- Projectbesluit (snellere en betere besluitvorming)

Kansen

- Beheercyclus en zorgplicht:actievare inzet overheid
- Integrale afweging:kansen voor duurzaamheid en milieu
- Mogelijkheden herverdeling milieugebruiksruimte
- Experimenteerbepaling, ook voor innovatie in duurzaamheid
- Vermindering onderzoekslasten/beschikbaarheid gegevens

Met de Crisis- en herstelwet en de bijbehorende experimenten worden gewenste ruimtelijke ontwikkelingen gestimuleerd. De AMvB 5e tranche, waarvoor circa 15 experimenten in aanmerking komen, ligt voor advies bij de Raad van State. In juli 2012 is het wetsvoorstel om de looptijd van de CHW te verlengen door de Tweede Kamer aanvaard, zodat deze ook na 2014 kan worden toegepast. Naast het verlengen van de

datum omvat het wetsvoorstel een aantal quick wins die relevant zijn voor de uitvoeringspraktijk. Momenteel wordt gewerkt aan de beantwoording van de schriftelijke vragen van de Eerste Kamer.

Korte en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

In het voorjaar van 2013 wordt gestart met het voorbereiden van het eerste concept Omgevingsbesluit en de Invoeringswet. Publicatie in de Staatscourant is binnen deze kabinetsperiode voorzien.

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

Na ontvangst van het advies van de Raad van State en het opstellen van een nader rapport wordt het wetsvoorstel voor de 1e tranche van de Omgevingswet aan de TK aangeboden. Tussentijds zullen met de TK debatten plaatsvinden over de (inhoudelijke) vorderingen van de stelsel herziening van het omgevingsrecht.

Topsector water

Dienst:

DGRW

Huidige stand van zaken:

In februari 2011 is de eerste Bedrijfslevenbrief door minister Verhagen naar de Tweede Kamer gezonden. In deze brief zijn 9 zogenaamde economische topsectoren geselecteerd en is er per topsector een topteam ingesteld. Elk topteam heeft een advies opgesteld met de agenda om te komen tot economisch krachtiger topsectoren. Voor topsector Water is het rapport 'Water Verdient het' op 17 juni 2011 verschenen. In september 2011 heeft het kabinet op alle adviezen gereageerd; in grote lijnen heeft het kabinet de adviezen overgenomen. In de kabinetsreactie is vanuit IenM een oplopende financiële reeks in een overzichtconstructie aan de Kamer gemeld. Deze middelen betreffen bestaande middelen voor reeds eerder in de Kamer vastgesteld beleid, bestemd voor innovatie en het internationale programma Partners voor Water.

Als vervolg daarop zijn er 3 innovatiecontracten (een voor watertechnologie, voor Deltatechnologie en voor Maritiem) opgesteld en is gewerkt aan een Human Capital agenda en een internationaliseringsstrategie. Op 2 april 2012 is door ELI, mede namens IenM, een brief aan de Tweede Kamer gezonden waarin deze is geïnformeerd over de innovatiecontracten en de human capitalagenda's van de topsectoren en enkele andere thema's van het bedrijvenbeleid. Als bijlage bij deze brief is het ondertekende Nederlands kennis- en innovatiecontract toegevoegd. Het Nederlands Kennis en Innovatiecontract is door minister Verhagen en het boegbeeld Jan Bout getekend. Ook andere boegbeelden en vertegenwoordigers vanuit de publieke wetenschapsorganisaties en kennisinstellingen hebben ondertekend. De beide bewindspersonen van IenM hebben later ondertekend. Het huidige boegbeeld is dhr. Hans Huis in 't Veld.

Door IenM is in de innovatiecontracten die betrekking hebben op topsector water een financiële bijdrage opgenomen voor 2012 (3,6 mln) en 2013 (2,8 mln).

Vervolgacties:

Er wordt nu gewerkt aan:

- Het opstellen van een doorkijk van de innovatiecontracten voor 2014 en 2015 zodat meerjarig richting wordt gegeven aan de (sectorale) kennis- en innovatiecontracten. Hier kan mogelijk een bijdrage van IenM uit voortvloeien.
- Internationaliseringsoffensieven. Binnen IenM wordt het programma Partners voor Water en Water Mondiaal samen met EL&I en Buitenlandse Zaken uitgevoerd. De uitvoering vindt inmiddels meer en meer plaats in de gouden driehoek doordat het bedrijfsleven daarbij meer betrokken wordt.
- Topconsortia voor Kennis en Innovatie (TKI) zijn als zelfstandige stichtingen gevormd. Deze TKI's stellen onderzoeksprogramma's op op grond waarvan de TKI-toeslageregeling kan worden getekend. Voor Topsector Water zijn er 3 TKI's gevormd. De middelen voor de toeslageregeling staan bij EL&I op de begroting. Er is nog niet besloten welke plaats de maatschappelijke kennisvragen/-agenda van IenM innemen in de Topconsortia naast de kennisvragen vanuit het bedrijfsleven.

- Human Capital agenda's. In het voorjaar 2012 hebben de universiteiten en hogescholen voorstellen voor prestatieafspraken aangeleverd aan de Review Commissie. Deze commissie zal de staatssecretaris van OCW dit najaar adviseren.

Voor IenM speelt daarnaast tot eind 2012:

- Uitwerking innovatiecontract Deltatechnologie; onder meer Building with Nature, Flood Control, Digitale Delta
- PM Maritiem
- PM Watertechnologie
- PM Internationaal
- PM business cases
- PM HCA

Overige aandachtspunten:

Algemeen punt is dat besloten kan worden om in het bedrijfslevenbeleid in de komende jaren meer accent te leggen op de volgorde van kassa - kunde - kennis in plaats van (omgekeerd) kennis-kunde-kassa. Daarmee is betrokkenheid van het MKB eenvoudiger te realiseren.

Korte en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

N.v.t.

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

N.v.t.

RRAAM

Dienst:

DGRW

Huidige stand van zaken

Rijk en regio willen dat de noordelijke Randstad zich verder ontwikkelt tot een duurzame en internationaal concurrerende Europese topregio. Dat vereist inzet op drie ambities: moderne woon- en werklocaties, goede bereikbaarheid en mogelijkheden voor recreatie en natuur. In het Rijk-Regioprogramma Almere-Amsterdam-Markermeer (RRAAM) onderzoeken de partijen hoe deze ambities te bereiken zijn. Het Rijk stelt een Rijksstructuurvisie op voor het gebied Amsterdam-Almere-Markermeer om de samenhang in het rijksbeleid voor deze regio te borgen en een planologisch en financieel kader te vormen voor de gewenste ontwikkelingen. Eind 2012 zal de Rijksstructuurvisie in concept gereed zijn, incl. besluit OV SAAL middel-lange termijn. Als het nieuwe kabinet er is kan deze worden vastgesteld. Naar verwachting zal de Tweede Kamer de visie in de loop van 2013 behandelen, waarna de definitieve Rijksstructuurvisie wordt vastgesteld.

In de RAAM-brief van 6 november 2009 (TK 31089, nr 57) en het Integraal Afsprakenkader Almere (IAK, 29 januari 2010) heeft het kabinet aangegeven hoe de verschillende vraagstukken samenhangen en is de Rijksstructuurvisie aangekondigd. Het programma Amsterdam - Almere is, gezien haar omvang, complexiteit en nationale belang, door de Tweede Kamer aangemerkt als Groot Project.

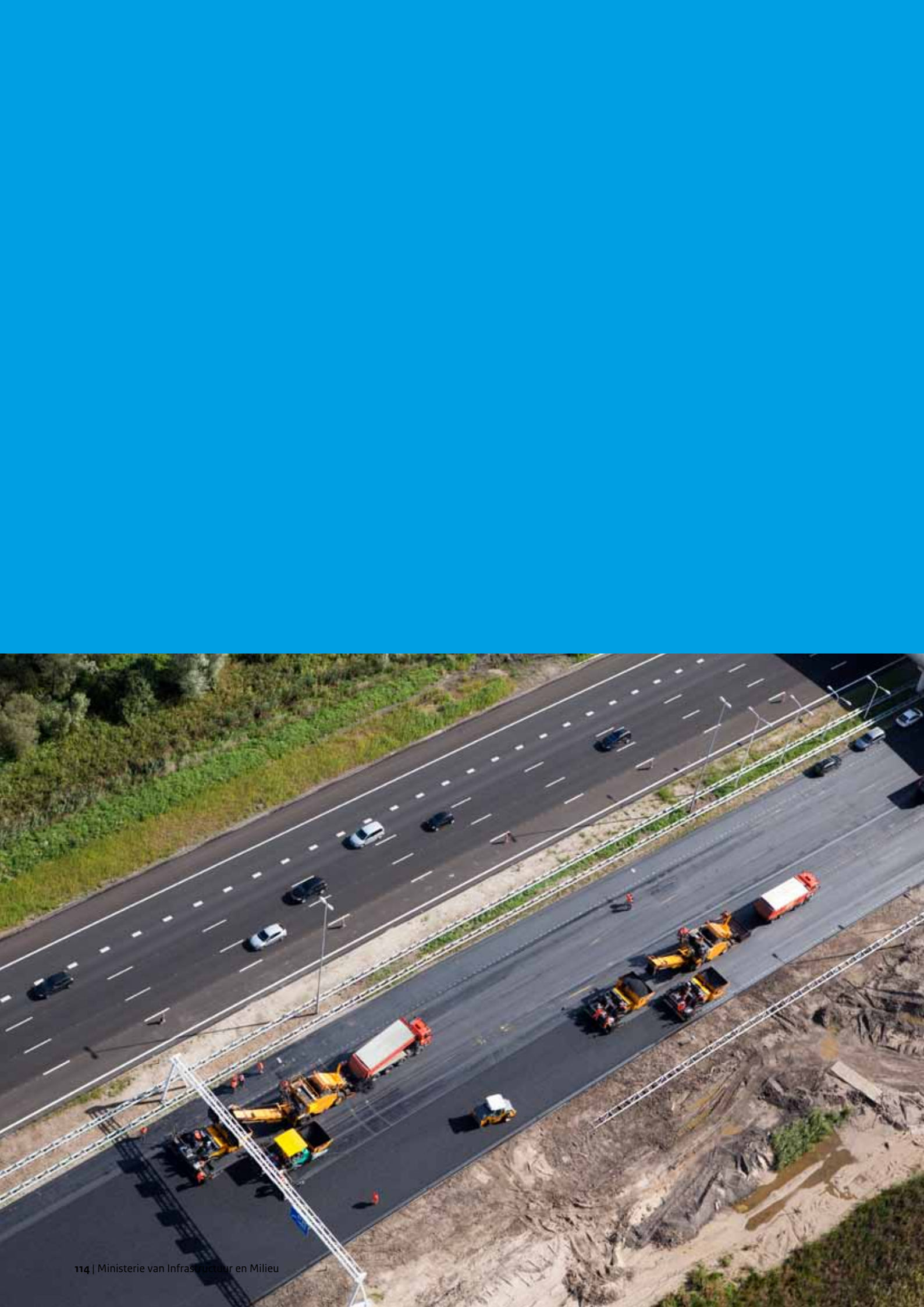
Het programma RRAAM is een MIRT-verkenning. Juli 2012 zijn de onderzoeken opgeleverd en is de consultatie gestart. Er zijn geen financiële middelen beschikbaar voor de lange termijn (na 2020). NB: Voor de periode tot 2020 is geld beschikbaar voor OV SAAL MLT en een Rijksbijdrage aan de stedelijke bereikbaarheid van Almere.

Korte en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

Eind 2012 zal de Rijksstructuurvisie in concept gereed zijn, incl. besluit OV SAAL middellange termijn. Het nieuwe kabinet stelt deze vast. Naar verwachting zal de Tweede Kamer de visie in de loop van 2013 behandelen, waarna de definitieve Rijksstructuurvisie wordt vastgesteld.

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

In het kader van de Groot Project status wordt de TK halfjaarlijks geïnformeerd via de voortgangsrapportage. De TK heeft in september de voortgangsrapportage over de 1e helft van 2012 ontvangen, waarin zij is geïnformeerd over de resultaten van de onderzoeken. De vaste Kamercommissie heeft mevrouw Jacobi benoemd tot rapporteur.



IV. Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat (RWS)

Rijkswaterstaat is de uitvoeringsorganisatie van IenM die in opdracht van de minister en de staatssecretaris de nationale infrastructurele netwerken duurzaam beheert en ontwikkelt.

De belangrijkste dossiers op het terrein van RWS zijn:

- Beheer en Onderhoud
- PPS
- Vervanging en renovatie

De dossiers worden hieronder nader toegelicht.

Beheer en Onderhoud

Dienst:

RWS-SDG

Huidige stand van zaken:

Het Beheer en Onderhoud van Rijkswaterstaat is in 2011 financieel op orde gebracht. Op basis van een extern onderzoek is in 2011 met een pakket maatregelen meerjarig het budget in overeenstemming gebracht met de meerjarige budgetbehoefte. Een versoberings- en efficiëncypakket maakt hier onderdeel van uit (zie bijlage 5 in de OB 2013). Dat pakket wordt de komende jaren verder uitgevoerd. Voorbeelden van de versoberingen zijn: minder baggeren, vaker onderhoud overdag, minder verlichting waar mogelijk.

In 2012 is een Interdepartementaal Beleids Onderzoek naar het Beheer en onderhoud van RWS opgeleverd en aan de Tweede Kamer aangeboden. De conclusie van dit onderzoek is dat verdere besparingen op Beheer en Onderhoud niet mogelijk zijn zonder ingrijpende consequenties voor de veiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid en dat daarvoor tevens aanpassing van wettelijke normen noodzakelijk is.

In de OB 2013 is de taakstelling uit het begrotingsakkoord 2012 verwerkt. Voor 2013 is Beheer en Onderhoud niet aangeslagen. Voor 2014 en verder is de taakstelling technisch verwerkt over de gehele begroting waarbij Beheer en Onderhoud naar rato van de financiële omvang is aangeslagen. Dit is vooralsnog als een minregel in de begroting verwerkt. Indien een nieuw Kabinet besluit om deze minregel ook op Beheer en Onderhoud in te vullen, moeten hiervoor nog maatregelen worden getroffen.

De Algemene Rekenkamer is voornemens een onderzoek te starten naar Beheer en Onderhoud wegen. Op dit moment bevindt dit zich nog in een verkennende fase en is de scope van het onderzoek nog niet bekend.

Korte en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

De uitvoering van het afgesproken programma van versoberingen en efficiëncy is gestart en loopt t/m 2020.

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

In de begroting van 2013 is toelichting opgenomen op de versoberingsmaatregelen en de verwachte effecten (bijlage 5 van de OB 2013).

PPS

Dienst:

Rijkswaterstaat-SDG

Huidige stand van zaken:

Vanuit de Tweede Kamer wordt er al sinds de jaren 90 op aangedrongen dat de overheid serieus de mogelijkheden van Publiek Private Samenwerking (PPS) onderzoekt en benut.

PPS is een middel dat bij een weloverwogen inzet kan bijdragen aan een betere en/of efficiëntere oplevering van infrastructuurprojecten. De dominante vorm van PPS in Nederland is het Design, Build, Finance, Maintain (DBFM) contract. Bij spoor worden ook andere vormen van PPS toegepast. Bij DBFM ligt de verantwoordelijkheid voor ontwerp, aanleg en onderhoud bij een opdrachtnemersconsortium, dat ook voor de financiering van het project zorgt.

Uitgangspunt van deze contractvorm is dat de risico's worden belegd bij de partij die deze het best kan dragen. Gedurende de looptijd van het contract wordt het consortium afgerekend op basis van de geleverde prestaties (beschikbaarheidsvergoedingen). De winst voor de opdrachtgever komt vooral voort uit het feit dat de opdrachtnemer naar optimalisaties in bouw en onderhoud zal zoeken over de gehele levenscyclus van het project waarbij de private financiers van het project een groot belang hebben bij levering van de afgesproken prestaties en het vermijden van kostenstijgingen.

Meerwaarde en PPS-besluit

De meerwaarde van een PPS wordt vooraf vastgesteld via de *public private comparator* (PPC), waarin een PPS-contract ten opzichte van traditionele contractvormen wordt vergeleken. De langjarige DBFM-contracten in Nederland zijn nog relatief jong. Dit maakt het niet mogelijk om absolute conclusies t.a.v. de bereikte

meerwaarde te trekken. Ervaringen in het buitenland en inschattingen in Nederland tonen evenwel aan dat PPS in de praktijk bij projecten inderdaad de beloofde meerwaarde oplevert. De DBFM projecten van RWS worden bijvoorbeeld zonder uitzondering binnen tijd en budget opgeleverd. Binnen het ministerie van IenM wordt de beslissing om tot een PPS-vorm over te gaan nooit alleen genomen op de financiële uitkomst van de PPC. Ook de samenhang binnen het netwerk en met andere werken, de bestuurlijke verhoudingen en de marktsituatie spelen een rol in de afweging. Afwijking van de PPC uitkomst geschiedt alleen met instemming van de minister, omdat daarover verantwoording moet worden afgelegd aan de Tweede Kamer en de minister van Financiën.

Rol minister van Financiën

Het ministerie van Financiën heeft in de praktijk een leidende rol bij het stimuleren van PPS-gebruik bij andere departementen, bij het (rijksbreed) uniformeren van contracten en bij de gesprekken met de financiële wereld. Bijvoorbeeld met de pensioenfondsen over de inzet van pensioengelden bij de financiering van PPS-projecten. Sinds enige jaren lopen er gesprekken tussen de overheid en de pensioenfondsen om te bezien of de pensioenfondsen een grotere rol kunnen spelen in de financiering van overheidsinvesteringen.

Financiering

In de kredietcrisis zijn er twee grote DBFM projecten (A12 LuVe en A15 MaVa) afgesloten. Lange termijn financiering door banken is sindsdien echter lastiger geworden en zal waarschijnlijk ook lastiger blijven door verscherpte kapitaaleisen. Om die reden worden andere aanvullende financieringsopties verkend. Met het ministerie van Financiën en met de Europese Investeringsbank wordt hiervoor nauw samengewerkt. De mogelijkheden van alternatieve kapitaalmarktoplossingen worden met onder meer institutionele beleggers verkend voor onder andere de A1/A6. Bij het project N33 Assen-Zuidbroek investeert het ABP als proef ongeveer 80 mln euro in de aanleg van de weg. De resultaten worden op dit moment geëvalueerd door de ministeries van Financiën en IenM.

PPS Support

Op 27 oktober 2011 heeft de minister van Infrastructuur en Milieu PPS Support ingesteld. Het doel van PPS Support is het geven van praktische ondersteuning aan decentrale overheden en instellingen met een maatschappelijke taak voor de afweging van PPS in projecten. PPS Support is er op gericht deskundig advies te leveren in samenwerking met marktpartijen en kennisinstellingen. Van overheidszijde dragen PPS-experts van Rijkswaterstaat, de Rijksgebouwendienst, Justitie en Financiën bij aan het loket.

Korte en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

In de Brief Prioritering Investerings Mobiliteit en Water van de minister van IenM aan de Tweede Kamer van juni 2011 is de inzet op DBFM bevestigd. Voor de komende jaren is een lijst projecten opgenomen die bij positieve meerwaardetoets en op basis van project- en netwerkspecifieke overwegingen, voor DBFM in aanmerking komen.

In een programmatische aanpak worden alle potentiële DBFM-projecten in het brede verband van het netwerk bekeken en wordt aangesloten op onderhoudscontracten op aansluitende delen van het netwerk. Dat biedt een basis om in bestuurlijke contacten met decentrale overheden in te spelen op DBFM-contracten en wordt gestreefd naar een regelmatige deal flow voor marktpartijen. Rijkswaterstaat heeft de contouren van een dergelijk inkoopprogramma en het achterliggende afweegkader binnen enkele maanden gereed. Langjarige DBFM-contracten zijn minder flexibel dan contracten met een kortere looptijd. Bij het opstellen wordt er zo veel mogelijk rekening mee gehouden dat met het aangaan van langjarige verplichtingen in DBFM er voor de overheid voldoende flexibiliteit en handelsruimte beschikbaar blijft. Dit zowel in financieel opzicht met voldoende budgettaire ruimte om bezuinigingen of andere aanpassingen op te vangen, als inhoudelijke ruimte om de infrastructuur aan te passen aan veranderende eisen.

Op dit moment is de actuele stand van zaken voor projecten in de periode 2012-2013:

In exploitatie:

- A12 Lunetten-Veenendaal (exploitatiefase 25 jaar)
- N31 (in Noord Nederland)
- A59 (bij Rosmalen)

In realisatie:

- A15 Maasvlakte-Vaanplein
- A10 Coentunnel

In (voorbereiding) aanbesteding:

- Programma SAA (A1/A6 Muiden-Almere, A9 GDW, A6 Almere en A9 Amstelveen)
- N33 Assen-Zuidbroek
- A12 Ede-Grijsoord
- N18 Varseveld-Enschede
- ViA15 (Bereikbaarheid Arnhem-Nijmegen)

De volgende mijlpaal in bovengenoemd DBFM programma is de uitrol van DBFM bij infrastructuur in de natte sector, bestaande uit meerdere sluizenprojecten. Hierin worden de leerervaringen uit DBFM droge projecten omgezet in een nat performance regime. Het gaat o.a. om de volgende projecten:

- Zeetoegang IJmond
- Sluis Limmel
- Lekkanaal-3e Beatrixsluis
- Sluis Eefde

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

Het voortouw voor het rijksbrede PPS-beleid is belegd bij de minister van Financiën. Hij rapporteert tweejaarlijks over de voortgang aan de Tweede Kamer.

In de Brief Prioritering Investerings Mobiliteit en Water van de minister van IenM aan de Tweede Kamer van juni 2011 is de inzet op DBFM bevestigd. Voor de komende jaren is een lijst projecten opgenomen die bij positieve meerwaardetoets en op basis van project- en netwerkspecifieke overwegingen, voor DBFM in aanmerking komen (zie kopje mijlpalen).

Vervanging en renovatie

Dienst:

RWS-SDG

Huidige stand van zaken:

Voor vervangingen en renovaties is per modaliteit budget gereserveerd op de begroting van het infrastructuurfonds.

Bij het *Hoofdwegennet* betreft dit de werkzaamheden in verband met de levensduurproblematiek van de stalen kunstwerken. Van de 274 bruggen met een stalen rijdek is bij vooral oudere exemplaren in toenemende mate sprake van ernstige scheurvorming. Deze scheurvorming wordt veroorzaakt door een aanzienlijk hogere belasting met zwaar vrachtverkeer dan indertijd bij het ontwerp kon worden voorzien.

Onder Vervanging in het *Hoofdvaarwegennet* zijn twee onderdelen samengebracht:

Het eerste onderdeel betreft het resterende deel van het Plan van Aanpak Beheer en Onderhoud (Impuls) dat in 2004 is gestart. Dit betreft het project Rotterdam-België/Zeeland (renovatie van o.a. de Volkerak-sluizen en baggeren) en het project natte bruggen over het Amsterdam-Rijnkanaal (t/m 2016). De overige projecten zijn in 2012 afgerond. Zie hiervoor de verantwoording van het Infrastructuurfonds 2012. Het tweede onderdeel betreft het programma NOMO achterstallig onderhoud vaarwegen (NOMO AOV). Hierin zijn activiteiten opgenomen om achterstallig onderhoud aan de vaarwegen in te lopen. De bij de begroting van 2009 in dit programma opgenomen projecten zullen, conform de wens van Tweede Kamer en de sector, in 2016 zijn afgerond.

De werkzaamheden onder de Vervanging in het Hoofdwatersysteem (HWS) bestaat momenteel uit de stuwen Nederrijn Lek.

Een structurele aanpak is echter nodig. De rijkswegen en bruggen en sluizen in de rijksvaarwegen zijn voor een belangrijk deel in de eerste 30 jaar na de Tweede Wereldoorlog aangelegd. Dit betekent dat een aantal objecten aan het einde van hun levensduur zijn en bij andere objecten dit probleem ook speelt omdat sprake is van een veel intensiever gebruik dan bij het ontwerp is voorzien. Dat betekent dat er sprake is van versnelde slijtage. Voor het laten functioneren van de bestaande infrastructuur is het nodig dat bruggen, sluizen en viaducten die aan het einde van hun levensduur zijn tijdig worden gerenoveerd of vervangen. Door de minister van Infrastructuur en Milieu is in het eerste kabinet Rutte hiervoor de eerste aanzet gegeven. Zij heeft geld vrijgemaakt voor vervangingen en renovatie van infrastructuur. De totale niet gedekte onderhoudsproblematiek tot en met 2020 voor de drie netwerken tezamen is toen vastgesteld op ca €4,8 miljard, waarvan €3,8 miljard regulier onderhoud (inclusief areaalgroei) en €1,0 miljard voor renovatie/vervangingen. In de periode 2021-2028 is €400 mln per jaar voor vervangingen en renovaties gereserveerd in het Verlengde Infrastructuurfonds en €100 mln per jaar voor het Deltafonds.

Korte en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

Om kosten te beheersen zal er vanaf nu geïnvesteerd moeten worden in een planmatige aanpak van renovatie en vervanging. In 2011 is bij het oplossen van de onderhoudsproblematiek €1 mld gereserveerd voor vervangingen en renovaties, waarvan €489 mln in de periode t/m 2020. Omdat de precieze omvang van de renovatie/vervangingen vanaf 2015 nog onzeker is, is een bedrag van €538 mln. als reservering meegenomen in het verlengde Infrastructuurfonds (na 2020). Over het inzetten van deze middelen voor 2020 vindt besluitvorming plaats als er meer informatie is. Deze informatie wordt in het kader van de begroting 2014 opgeleverd. Dit is de eerste stap om te komen tot een programma voor vervangingen en renovaties. Voor de periode na 2020 zal de feitelijk te verwachten restlevensduur van de objecten in kaart worden gebracht. Aan de hand van de uitkomsten van dit onderzoek zal een meerjarig programma worden opgesteld. Bij einde levensduur kan dan planmatig beslist worden over de wijze en het tijdstip van vervanging of renovatie. In dat programma zal tevens door periodiek onderzoek de restlevensduur van de infrastructuur systematisch in de gaten worden gehouden, zodat onaangename verrassingen zo veel mogelijk voorkomen kunnen worden.

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

In de IF-begroting 2012 is de problematiek van vervangingen en renovaties globaal in beeld gebracht. In de IF-begroting 2013 is de opgave herhaald; daarin is ook opgenomen dat er een inventarisatie met een onderbouwing per netwerk wordt opgesteld en bij de voorbereiding van de begroting 2014 wordt meegenomen.

Deel 3

Afkortingen en termen

ABvM	Anders Betalen voor Mobiliteit
AC	Audit Committee
AD	Auditdienst (zie ook DAD)
AF/KLM	Air France/KLM
AL	Administratieve Lasten
AMvB	Algemene Maatregel van Bestuur
ANSP	Air Navigation Service Provider
ANWB	Koninklijke Nederlandse Toeristenbond ANWB
AO	Algemeen Overleg (Tweede Kamer)
ARBO	arbeidsomstandigheden
ASP	Alcoholslotprogramma
ATB(-Vv)	Automatisch treinbeïnvloedingssysteem (verbeterde versie)
ATM	Air Traffic Management
AVV	Adviesdienst Verkeer en Vervoer
AWACS	Airborne Warning And Control System
AZ	Ministerie van Algemene Zaken
BARIN	Board of Airline Representatives In the Netherlands
Barro	Besluit algemene regels ruimtelijke ordening
BASIC (-landen)	Brazilië, Zuid-Afrika, India en China
BAW	Bestuursakkoord Water
BB	(programma) Beter Benutten
BBGP	Basismodel Beheersing Grote Projecten
BBO	Bestuur en Beleid ondersteunende directies (DBO, DCO, HBJZ, KIS, FMC)
BCT	Boordcomputer Taxi
BDU	Brede Doeluitkering
BES (-eilanden)	Bonaire, St. Eustatius en Saba
BIBOB	Wet Bevordering Integriteitsbeoordelingen Openbaar bestuur
BKO	Bestuurlijk koepeloverleg (met IPO, SkVV, UvW en VNG)
BLD	baten-lastendienst
BLS	Batenlastenstelsel
BLS	Besluit Locatiegebonden Subsidies
BN	Bouwend Nederland
BNC (-fiche)	beoordeling nieuwe (Europese) Commissievoorstellen
BNP	bruto nationaal product
B/T	Belastingdienst/Toeslagen
B&O	Beheer en Onderhoud
BO	Bestuurlijk overleg
BOVAG	Bond van Auto(mobiel)handelaren en Garagehouders
BP (-overleg, -staf)	Bewindspersoon/en
BP2000	Besluit Personenvervoer 2000
BPM	Belasting van personenauto's en motorrijwielen (aanschafbelasting)
BRIC (-landen)	Brazilië, Rusland, India en China
BRU	Bestuursregio Utrecht
BRS	Bestuurlijke Regie Schiphol
B(S)R	Bestuursraad
B(T)R	Betuweroute
BRZO (-bedrijven)	Besluit Risico's Zware Ongevallen
BuZa/BZ	(Ministerie van) Buitenlandse Zaken
BZK	(Ministerie van) Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

CAW	Commissie van Advies inzake de waterstaatswetgeving
CBR	Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen
CBRN(/E)	Chemisch, Biologisch, Radioactief en Nucleair materiaal (en Explosieven)
CBP	Collega Bescherming Persoonsgegevens
CBS	Centraal Bureau voor de Statistiek
CCR	Centrale Commissie voor de Rijnvaart
CCS	Carbon Capture and Storage = CO ₂ -opslag
CDA	Continuous Descent Approaches (glijvluchten)
CdK	Commissaris der Koningin
CEC	Centraal Economische Commissie
CEWI	Commissie voor Economie, Werken Innovatie
CEMT	Conférence Européenne des Ministres de Transport
CEP	Centraal Economisch Plan (van het CPB)
CHW	Crisis- en Herstelwet
Cie	Commissie
CIO	Chief Information Officer
CLSK	Commando der Luchtstrijdkrachten
CN	Caribisch Nederland (Aruba, Curaçao, St. Maarten en de BES-eilanden)
CoCo	Coördinatiecommissie voor Europese Integratie- en Associatieproblemen
Coreper	Comité des représentants permanents (Permanente Vertegenwoordigers van de lidstaten bij EU)
CoP	Conference of Parties = (internationale) conferentie (over biodiversiteit, klimaat)
CoRIA	Coördinatiecommissie voor Internationale Aangelegenheden
CPB	Centraal Planbureau
CPM	Centrum voor Projectmanagement (onderdeel RWS)
CPP	Centrum Publiekparticipatie
CROS	Commissie regionaal overleg luchthaven Schiphol
CSD	Commission on Sustainable Development = (VN-)Commissie duurzame ontwikkeling
CSI	Container Security Initiative
CRA	College van Rijksadviseurs
DAD	Departementale Auditdienst (zie ook AD)
DB	Deutsche Bahn
DB	Dagelijks Bestuur
dB	decibel
DBC	Denied Boarding Compensation
DBFM	Design Build Finance en Maintain
DBO	Directie Bestuursondersteuning
dc	deltacommissaris
DCO	Directie Communicatie
DCC	Departementaal Coördinatiecentrum Crisisbeheersing
DEF	(Ministerie van) Defensie
DEGAS	Dutch Expert Group Aviation Safety (Adviescollege Burgerluchtvaartveiligheid)
Deltares	Instituut op het terrein van waterbeheer en bouwen in deltagebieden
DF	Deltafonds
DG, dg	Directoraat-Generaal (organisatie) of Directeur-Generaal (topambtenaar)
DGB	Directoraat-Generaal Bereikbaarheid
DGIS	Directeur-Generaal Internationale Samenwerking
DGMI	Directoraat-Generaal Milieu en Internationaal
DGRW	Directoraat Generaal Ruimte en Water
DG RWS	Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat
DO	Decentrale Overheid
DO	Dircteurenoverleg
DOR	Departementale Ondernemingsraad
DP	Deltaprogramma

DVM	Dynamisch verkeersmanagement
EASA	European Aviation Safety Agency (Europees agentschap voor de Veiligheid van de luchtvaart)
EB	Eenvoudig Beter (programma vernieuwing Omgevingsrecht)
EBR	(Europese) Energiebelastingrichtlijn
EBRD	European Bank for Reconstruction and Development
EC	Europese Commissie
EPCIP	Europese richtlijn / actieplan voor bescherming van essentiële infrastructuur (European Programme for Critical Infrastructure Protection)
EER	Europese Economische Ruimte
EEZ	Exclusieve economische zone
EHS	Ecologische Hoofdstructuur
EIB	Economisch Instituut voor het Bouwbedrijf
EK	Eerste Kamer
ELenI, EL&I	(ministerie van) Economische zaken, Landbouw en Innovatie
EP	Europees Parlement
EPE	elektronisch praktijkexamen
ERA	European Railway Agency
ERMTS	European Rail Traffic Management System
ESA	European Space Agency (Europese ruimtevaartorganisatie)
ETS	Emission Trade System = Emissiehandelstelsel
EU	Europese Unie
EUMETSAT	European Organisation for the Exploitation of Meteorological Satellites
EUROCONTROL	European Organisation for the safety of Air Navigation
EV	Externe Veiligheid
EVO	Eigen Verladers Organisatie
EL&I	Ministerie van Economische Zaken, Innovatie en Landbouw
FA	Financiële Audit
FAA	Federal Aviation Administration (Amerikaanse luchtvaartautoriteit)
FAB(EC)	Functional Airspace Block (Europe Central)
FAO	Food and Agricultural Organization (VN-)organisatie voor voedsel en landbouw
FENS	Fonds eenmalige gelden NS
FES	Fonds Economische Structuurversterking
FMC	hoofddirectie Financiën Management en Control
FIN	Ministerie van Financiën
FM	Facilitair Management
G3, G4, G31	(groep van) 3, etc. grootste gemeenten in Nederland
G77	(groep van) 77 ontwikkelingslanden
Galileo	Europese tegenhanger van GPS (voor civiele doeleinden)
GcL	Geschillencommissie Luchtvaart
GF	Gemeentefonds
GGD	Gemeentelijke of Gemeenschappelijke Gezondheidsdienst
GGO	genetisch gemodificeerd organisme
GHR	Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam (zie ook HbR)
GIS	Geluidsisolatie Schiphol
GIS	Geografische Informatiesystemen
GPS	Global Positioning System
GR	Groepsgebonden risico
GS	(college van) Gedeputeerde Staten
GTI	Groot Technologisch Instituut
GVBA	Gemeentelijk Vervoerbedrijf Amsterdam
GVU	Gemeentelijk Vervoerbedrijf Utrecht

HbR	Havenbedrijf Rotterdam (zie ook GHR)
HBJZ	hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken
HCA	Human Capital Agenda (bij de topsectoren)
HLG	High Level Group
HM(deK)	Hare Majesteit (de Koningin)
HNR	Het Nieuwe Rijden
HNW	Het Nieuwe Werken
HOV	Hoogwaardig Openbaar Vervoer
HRM	Human Resources Management
HRN	Hoofdrailnet
HSA	High Speed Alliance
HSL	Hoge Snelheidslijn
HST	Hoge Snelheidstrein
HTAS	High Tech Automotive Systems
HTM	Haagsche Tramweg-Maatschappij (OV-bedrijf Haaglanden)
HWBP	Hoogwaterbeschermingsprogramma
HWN	Hoofdwegennet
HXII	Hoofdstuk 12 (rijks-) begroting IenM
IA	Interne Audit
IAK	Integraal Afspraken Kader (over Almere)
IATA	International Air Transport Association
IBIS	Integraal BedrijventerreinenInformatieSysteem
IBO	Interdepartementaal Beleidsonderzoek
ICAO	International Civil Aviation Organisation
ICCV	Interdepartementale Commissie voor Constitutionele zaken en Wetgevingsbeleid
ICIM	Interdepartementale Commissie voor Infrastructuur en Milieu
ICT	Informatie- en communicatietechnologie
ICV	Interdepartementale Commissie voor Veiligheid
IF	Infrastructuurfonds
ILG	Investeringsbudget Landelijk Gebied
ILT	Inspectie Leefomgeving en Transport
IMO	International Maritime Organization
IMRO	Commissie voor Infrastructuur, Milieu en Ruimtelijke Ordening (Eerste Kamer)
INECE	International Network for Environmental Compliance and Enforcement = internationaal netwerk voor naleving en handhaving milieuregels
INSPIRE	Infrastructure for Spatial Information in the European Community = EU-richtlijn voor geografische informatie
IPPC	Intergovernmental Panel on Climate Change (onderdeel van de VN)
IPO	Interprovinciaal Overleg
IOC	Internationaal Olympisch Comité
ISV	Investeringsbudget Stedelijke Vernieuwing
ITS	Intelligente Transportsystemen
JAA	Joint Aviation Authorities
KAN	(stadsregio) Knooppunt Arnhem Nijmegen
KB	Koninklijk Besluit
KBA	Kosten-Batenanalyse (financieel-economische kosten en baten)
KBG	Klankbordgroep
KCE	Kwaliteitscentrum Examinering
KGT	Project kanaal Gent – Terneuzen
KiM	Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid
KIS	directie Kennis, Innovatie en Strategie
KKBA	Kengetallen kosten-batenanalyse (vereenvoudigde vorm van een KBA)

KLPD	Korps Landelijke Politiediensten
KNMI	Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut
KNMV	Koninklijke Nederlandse Motorrijders Vereniging
KpVV	Kennisplatform Verkeer en Vervoer
KMP	Kabinet minister-president (secretariaat ministerraad)
KRM (EMS)	Kaderrichtlijn (Europese) Mariene Strategie (kwaliteit zeemilieu)
KRW	Kaderrichtlijn Water
kt	Korte termijn
LCC	Low Cost Carrier
LCM	Life Cycle Management
LEI	Landbouweconomisch Instituut
LIB	Luchthavenindeliningsbesluit (regelt de toegestane bebouwing rond luchthaven)
LKA	Lokale Klimaatagenda
LMCA	Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse
LMS	Landelijk Model Systeem (model voor vervoersprognoses)
LNV	Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit
Locov	Landelijk overleg consumentenbelangen openbaar vervoer
lt	Lange termijn
LTO	Land- en Tuinbouworganisatie
LVNL	Luchtverkeersleiding Nederland
LVB	Luchthavenverkeersbesluit (regelt het gebruik van de luchthaven)
m, min	Minister
MA	Mobiliteitsaanpak
MAA	Maastricht Aachen Airport
MARIN	Maritiem Research Instituut Nederland
Marpol	International Convention for the Prevention of Pollution from ships
MD	Management Development
MER	Milieu-effect rapportage
MEV	Macro-Economische Verkenningen (van het CPB)
MIA	Milieu-investeringsaftrek
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
MKBA	Maatschappelijke kosten-baten analyse (betreft maatschappelijke baten in de afweging zoals veiligheid, leefbaarheid)
MLA	Militaire Luchtvaart Autoriteit
mlt	middellange termijn
MoU	Memorandum of Understanding
mp	Minister-President
MR	Ministerraad
MR (EU)	(Europese) Milieuraad
MRB	Motorrijtuigenbelasting
MRK	Ministerraad voor het Koninkrijk (ook wel Rijksministerraad)
MRV	meten, rapporteren en verifiëren
MT	Managementteam
MTC	Maritime Transport Committee
mTon	megaton
MW	megawatt
MTR	Midterm Review
MUAC	Maastricht Upper Area Control
MV-2	tweede Maasvlakte
MvT	Memorie van Toelichting
MVO	maatschappelijk verantwoord ondernemen

NCC	Nationaal Crisiscentrum
NCTv	Nationaal Coördinator Terrorismedbestrijding en veiligheid
NDW	National Data Warehouse
NEa	Nederlandse Emissieautoriteit
NEPROM	(vereniging van) Nederlandse Projectontwikkelingsmaatschappijen
NGO	Non-gouvernementele organisatie
NIMBY	Not in my backyard
NIROV	Nederlands Instituut voor Ruimtelijke Ordening en Volkshuisvesting
NIWO	(Stichting) Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie
NJN	Najaarsnota
NLR	Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium
NLS	Nalevingsstrategie
NMa	Nederlandse Mededingingsautoriteit
NMCA	Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse
NnavV	Nota naar aanleiding van verslag (Tweede Kamer)
NO	Nota overleg (Tweede Kamer)
NOBO's	Notified body's (aangewezen instanties voor kwaliteitstoetsen)
NOVB	Nationaal OpenbaarVervoerBeraad
NRW	Nordrhein-Westfalen
NS	Nederlandse Spoorwegen
NSL	Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit
NVL	Noordvleugel
NVLS	NV Luchthaven Schiphol
NvT	Nota van Toelichting
NWO	Nationaal Wateroverleg
NWO	Nederlandse organisatie voor Wetenschappelijk Onderzoek
NWP	Nationaal Waterplan
NZKG	Noordzeekanaalgebied
OCW	(Ministerie van) Onderwijs, Cultuur en Wetenschapsbeleid
OEI	Overzicht Effecten Infrastructuur
OESO	Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling
OHS	Olympische Hoofdstructuur
OIM	Overlegorganen Infrastructuur en Milieu
OM	Openbaar Ministerie
OP2015	Ondernemingsplan 2015 Rijkswaterstaat
OS	Ontwikkelingssamenwerking
OSPAR	Oslo and Paris Commission (ter bescherming Noord-Atlantische Oceaan)
OTB	Ontwerp-tracébesluit
OV	Openbaar Vervoer
OVC	OV-chipkaart
OVT	OV-terminal
OvV	Onderzoeksraad voor Veiligheid
Ow	(ontwerp) Omgevingswet
OWN	Onderliggend wegennet
pa, PA	Politiek Assistent
PAS	Programmatische Aanpak Stikstof
PBL	Planbureau voor de Leefomgeving
PF	Provinciefonds
PHS	Programma Hoogfrequent Spoor
PKB	Planologische Kernbeslissing
PMR	Project Mainportontwikkeling Rotterdam
PPC	Publiek-Private contractvorm
PPS/PPP	Publiek-Private Samenwerking/Public Private Partnership

PPSA	Particularly Sensitive Sea Area
PR	Plaatsgebonden risico
Progis	Projectorganisatie Geluidsisolatie Schiphol
Prorail	ZBO voor aanleg, onderhoud, beheer en veiligheid van het spoorwegnet
PSC	Port State Control
PSO	Public Service Obligations (verordening)
PV	Permanente Vertegenwoordiging
PVVP	Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan
ra	raadadviseur
RAI	Vereniging Nederlandse Rijwiel- en Automobiel-Industrie
rbm	rijksbouwmeester
RB	Raad voor Bestuur (onderraad MR)
RBML	Wet Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens
RCR	Rijkscoördinatieregeling
RDW	Rijksdienst voor het wegverkeer
REDD	Reduction emissions by deforestation and degradation = vermindering emissies door kappen en kwaliteitsverlies bossen
RET	Rotterdamse Elektrische Tram (OV-bedrijf Rotterdam)
REWI	Raad voor Economie, Wetenschap en Innovatie (onderraad MR)
Rfv	Raad voor de Financiële verhoudingen
RIB	Raad voor Internationale Betrekkingen (onderraad MR)
RlenM, RI&M	Raad voor Infrastructuur en Milieu (onderraad MR)
RIKZ	Rijksinstituut voor Kust en Zee
RIZA	Rijksinstituut voor Integraal Zoetwaterbeheer en Afvalwaterbehandeling
RMR	Rijksministerraad (nu Ministerraad voor het Koninkrijk)
RNVGS	Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen
RO	Ruimtelijke Ordening
ROVER	Vereniging Reizigers Openbaar Vervoer
RI&M	Raad voor Infrastructuur en Milieu (onderraad MR)
RKR	Raad voor Koninkrijksrelaties (onderraad MR en/of MRK)
Rli	Raad voor Leefomgeving en Infrastructuur
ROEA	ruimtelijke ontwikkeling en economische analyse
ROVB	Regionaal OpenbaarVervoerBeraad
RAAM	Rijksbesluiten Regio Amsterdam–Almere–Markermeer
RS	Randstad
RUD	Regionale Uitvoeringsdienst
RvC	Raad van Commissarissen
RVOB	Rijksvastgoed- en Ontwikkelbedrijf
RV	Raad voor Veiligheid (onderraad MR)
RvdR	Ruimte voor de Rivier
RvS	Raad van State
RvT	Raad van Toezicht
RVVP	Regionaal Verkeers- en Vervoersplan
RWS	Rijkswaterstaat
RWT	Rechtspersoon met wettelijke taak
RZWO	Raad voor Zorg, Welzijn en funderend Onderwijs (onderraad MR)
SAA	Schiphol-Amsterdam-Almere (wegcorridor)
SAAL	Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad (spoorcorridor)
SACN	Stichting Airport Coördination Netherlands
SBE	Stichting Bureau Examens Beroepsvervoer
SBR	Studiegroep begrotingsruimte
SCP	Sociaal-Cultureel Planbureau
SDE (+)	Stimuleringsregeling duurzame energie (plus)

SEP	Stichting Examens Personenvervoer
SER	Sociaal-Economische Raad
SES(AR)	Single European Sky (Air Traffic Management Research)
SFGL	Stichting Financiering Geschillencommissie Luchtvaart
sg	Secretaris Generaal
SG	Staten Generaal
SGBP	Stroomgebiedbeheerplan
SGC	Stichting Geschillencommissies voor Consumentenzaken
SGO	Interdepartementaal overleg secretarissen-generaal
SIEV	Stichting Inschrijving Eigen Vervoer
SkVV	Samenwerkende Kaderwetgebieden Verkeer en Vervoer
SLA	Service Level Agreement
S&M	(aanpak) Stad en Milieu
SMASH	Structuurvisie Mainport Area Schiphol/Haarlemmermeer
SNM	Stichting Natuur & Milieu
SO	Schriftelijk Overleg (Tweede Kamer)
SPL	Strategisch Platform Logistiek
SRA	Stadsregio Amsterdam
SRE	Samenwerkingsverband Regio Eindhoven
SRR	Stadsregio Rotterdam
SSO	Shared Services Organisatie
s, stas	Staatssecretaris
Strong	structuurvisie Ondergrond
STS	stoptonend sein (in spoorbeveiliging)
SVIR	structuurvisie Infrastructuur en Ruimte
SVWoL	structuurvisie Windenergie op Land
SWOV	Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid
SWUNG	Wet Samen Werken in de Uitvoering van Nieuw Geluidbeleid
SZW	Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid
TAW	Technische adviescommissie voor de Waterkeringen
TB	Tracébesluit
TCB	Technische commissie bodembescherming
TEN	Trans-Europese Netwerken
TK	Tweede Kamer
TKI	Topconsortium voor Kennis en Innovatie
TLN	Transport en Logistiek Nederland
TLS	TransLink Systems (bedrijf dat de OV-chipkaart beheert)
TMG	TopManagementGroup
TNO	(Nederlandse Organisatie voor) toegepast-natuurwetenschappelijk onderzoek
TR	(Europese) Transportraad
TTI	Tunneltechnische installaties
TUD	Technische Universiteit Delft
TW	Tracéwet
UNEP	United Nations Environment Programme = VN-milieuprogramma
UNFCCC	United Nations Framework Convention on Climate Change = Raamverdrag Klimaatverandering van de VN
UvW	Unie van Waterschappen
UWV	Uitvoeringsinstituut Werknemersverzekeringen
VAMEX	Stichting Vaarbewijs- en Marifoonexamens
Vamil (-regeling)	vervroegde afschrijving milieu-investeringen
VAO	Verslag Algemeen Overleg (Tweede Kamer)
VBTB	Van Beleidsbegroting tot Beleidsverantwoording

VC (IenM)	Vaste Commissie (voor Infrastructuur en Milieu) (Tweede Kamer)
VEWIN	Vereniging voor Waterbedrijven in Nederland
VenJ, V&J	Ministerie van Veiligheid en Justitie
VJN	Voorjaarsnota
VLG	Regeling vervoer over land van gevaarlijke stoffen
VN	Verenigde Naties
VNG	Vereniging Nederlandse Gemeenten
VNONCW	Vereniging van Nederlandse Ondernemers, Ned. Christelijk Werkgeversverbond
VPT	Programma Veilige Publieke Taak
VSO	Verslag Schriftelijk Overleg (Tweede Kamer)
Vtb	Vliegtuigbeweging (start of landing)
VTH	Vergunningverlening, Toezicht en Handhaving
VVN	Veilig Verkeer Nederland
VWS	(Ministerie van) Volksgezondheid, Welzijn en Sport
WAB	Wegaanpassingsbesluit
WABO	Wet Algemene Bepalingen Omgevingsrecht
WB	Wereldbank
Wbp	Wet bescherming persoonsgegevens
WD	Waterdienst (Rijkswaterstaat)
WGO	Wetgevingsoverleg (Tweede Kamer)
WGS	Wet Gevaarlijke Stoffen
Wm	Wet milieubeheer
WNT	Wet normering uit publieke middelen gefinancierde beloning topfunctionarissen
WOB	Wet Openbaarheid van Bestuur
WOPT	Wet openbaarmaking publiekgefinancierde topinkomens
WP2000	Wet personenvervoer 2000
Wro	Wet ruimtelijke ordening
WBCSD	World Business Council on Sustainable Development
WTI	Wettelijk Toetsinstrumentarium
WTO	World Trade Organization
WVS	Wet voorkoming verontreiniging door schepen
Wvw	Wegenverkeerswet
Ww	Waterwet
WWF	Wereld Water Forum
ZBO	Zelfstandig bestuursorgaan
ZSM	Zichtbaar, Slim, Meetbaar (benuttingsmaatregelen op de weg)
ZVL	Zuidvleugel
ZZL	Zuiderzeelijn

Dit is een uitgave van het

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag
070-4560000
www.rijksoverheid.nl/ienm

November 2012