

PIVOT
Project invoering verkorting overbrengingstermijn

**OVERKOEPELEND BELEID VERKEER EN
WATERSTAAT**

**Een institutioneel onderzoek naar overkoepelende beleidsaspecten op het
terrein verkeer en waterstaat, 1945-2002**

Rapport nummer 84

Concept na driehoeksoverleg

Digital *display*
in opdracht van: Ministerie van Verkeer & Waterstaat
M. Doekes

september 2004

Project Invoering Verkorting Overbrengingstermijn

In 1991 is het Project Invoering Verkorting Overbrengingstermijn door de Algemeen Rijksarchivaris in het leven geroepen. De aanleiding daarvoor vormde de (voorgenomen) verkorting van de overbrengingstermijn conform de nieuwe Archiefwet van vijftig naar twintig jaar. Vanuit het oogpunt van democratisering van het openbaar bestuur moet deze termijnverkorting positief worden beoordeeld. Immers, eerder overgedragen archieven worden ook eerder volledig toegankelijk voor het publiek. Voor de Rijksarchiefdienst betekent deze termijnverkorting echter dat, wanneer er geen maatregelen worden genomen, zij overstroomd wordt met archiefmateriaal. De neerslag van dertig jaar overheidshandelen zou bij de invoering van de nieuwe wet in een korte periode moeten worden overgebracht naar de depots van de archiefdiensten. Voor de centrale rijksorganen wordt de omvang van deze stroom van gegevensbestanden geschat op ongeveer 600 strekkende kilometer over de periode 1943 – 1973 en over de periode 1973 – 1990 op nog eens eenzelfde hoeveelheid. Omdat een dergelijke hoeveelheid archiefmateriaal niet beheersbaar, noch hanteerbaar is en de opslag ervan te kostbaar, heeft de Rijksarchiefdienst in het kader van PIVOT tezamen met de verschillende Hoge Colleges van Staat en de ministeries maatregelen getroffen om deze vloed te kanaliseren.

Bij het uitvoeren van deze inhaaloperatie moesten reeds bestaande problemen bij de archiefzorg van de rijksoverheid in versneld tempo worden opgelost. Onder de Archiefwet 1962 zijn grote achterstanden ontstaan in het selecteren van naoorlogs archiefmateriaal en in het overbrengen van archief van vóór 1940 naar de Rijksarchiefdienst. In inspectierapporten van de Rijksarchiefdienst werd daar al op gewezen, maar door het rapport 'Archiefbeheer en –behoud bij het Rijk' dat de Algemene Rekenkamer in 1988 uitbracht, is dit probleem pas in zijn volle omvang tot politiek Den Haag doorgedrongen.

Om de hierboven beschreven papiervloed op een verantwoorde manier te kunnen beperken heeft PIVOT een nieuw selectie-instrument ontworpen. PIVOT gaat er van uit dat de selectie moet worden uitgevoerd vanuit het gezichtspunt van het overheidsorgaan of de organen die deze documenten in het kader van hun taak en het daaruit voortvloeiende handelen hebben ontvangen of geproduceerd: niet de informatiewaarde van documenten maar de waardebeoordeling van handelingen van overheidsorganen staat centraal. Met de gegevensbestanden die naar de Rijksarchiefdienst worden overgebracht moet het handelen van de overheid in relatie van de selectie op basis van deze doelstelling bronnen voor de kennis van en het inzicht in de Nederlandse samenleving (en cultuur) veiligstellen voor blijvende bewaring.

De methode om dit te bereiken is de methode institutioneel onderzoek van PIVOT. Deze methode is in de afgelopen jaren ontwikkeld aan de hand van praktijkervaringen en nieuwe, theoretische inzichten uit binnen- en buitenland. Via wet- en regelgeving en andere bestuurlijk-organisatorische bronnen wordt nagegaan welke handelingen overheidsorganen verrichten. Op basis van de handelingen kan achterhaald worden welke neerslag er in principe zou moeten zijn. Met andere woorden, de selectie zal niet meer plaatsvinden op basis van het archiefstuk zelf, maar op basis van de handeling. Handelingen worden gewaardeerd in het kader van de context.

Het institutioneel onderzoek

Om het voor de selectie noodzakelijke inzicht te krijgen in het handelen van de overheidsorganen heeft PIVOT institutionele onderzoeken gestart bij de verschillende ministeries. De onderzoekers worden door PIVOT zelf en door de verschillende ministeries ingezet. Zij nemen gezamenlijk ongeveer 130 onderzoeksgebieden of beleidsterreinen voor hun rekening. Per beleidsterrein beschrijft de onderzoeker de historische ontwikkeling van dat beleidsterrein als context van de handelingen die er sinds 1940 zijn verricht. De onderzoeksperiode verschilt per beleidsterrein, maar bestrijkt in het algemeen de periode 1940 tot heden.

Uitgangspunt bij de onderzoeken vormt de Methode van Institutioneel Onderzoek (MIO), neergelegd in de brochure 'Handelend optreden' (PIVOT-brochure, 's-Gravenhage 1994). De resultaten van een institutioneel onderzoek worden beschreven in een Rapport Institutioneel Onderzoek (RIO). Een RIO is de contextbeschrijving van een beleidsterrein waarop overheidsorganen handelend optreden en omvat:

1. een historische schets van het beleidsterrein waarop het onderzoek betrekking heeft, inclusief:
 - de doelstellingen van de overheid op het beleidsterrein;
 - de overheidsorganen en overige actoren;
 - de onderlinge relaties tussen de actoren;
 - de beleidsinstrumenten
 - een beschrijving van het taakgebied waartoe het beleidsterrein behoort.
2. een overzicht van de handelingen die overheidsorganen verrichten of hebben verricht, inclusief:
 - de looptijd van elke handeling (begin- en einddatum);
 - de grondslag (bron) van elke handeling;
 - het product van de handeling (indien bekend).

Zo mogelijk worden de handelingen thematisch of procedureel geordend, waardoor men de handelingen in hun context kan zien.

Een belangrijk begrip in het institutioneel onderzoek vormt de 'handeling'. Een handeling is een complex van activiteiten, gericht op het tot stand brengen van een product, dat een actor verricht ter vervulling van een taak of op grond van een bevoegdheid. Aangezien we niet alleen willen beschrijven wat de overheid moet doen maar ook wat zij daadwerkelijk doet, gebruiken we als bron voor het beschrijven van het handelen niet alleen officiële wet- en regelgeving en de daaruit voortvloeiende algemene maatregelen van bestuur, koninklijke besluiten, ministeriële regelingen en beschikkingen zoals instellings-, opheffings- en organisatiebesluiten als onderzoeksbron, maar ook jaarverslagen en jaaroverzichten, staatsalmanakken, memories van toelichting op de rijksbegroting en op bovengenoemde wetten, beleidsnota's, archieven en literatuur. Daarnaast vormen interviews met beleidsmedewerkers en andere deskundigen –in en buiten de overheid op het beleidsterrein een bron van informatie.

Naast het begrip 'handeling' neemt het begrip 'actor' in het institutioneel onderzoek een belangrijke plaats in. 'Actor' volgens de PIVOT-methode wordt gedefinieerd als 'een overheidsorgaan of een particuliere organisatie of persoon die een rol speelt op een beleidsterrein'. Strekten de PIVOT-onderzoeken zich tot 1995 uit tot de handelingen van overheidsorganen in de strikte zin van het woord, in de Archiefwet 1995 wordt, gebaseerd op de Algemene wet bestuursrecht, onder 'overheidsorgaan' verstaan 'organen van overheidsstichtingen, verenigingen en vennootschappen die, ook voor zover zij niet krachtens publiekrecht zijn ingesteld, toch met openbaar gezag zijn bekleed of waaraan toch één of meer overheidstaken zijn opgedragen en de daarvoor benodigde publieksrechtelijke bevoegdheden zijn toegekend'. Het begrip 'overheidsorgaan' is hiermee aanzienlijk verbreed.

In de onderzoeksrapporten worden de handelingen van particuliere instellingen niet opgenomen. Wel wordt hun rol op het beleidsterrein beschreven. Op grond van het acquisitieprofiel van het Nationaal Archief wordt bepaald of de archieven van particuliere instellingen voor overbrenging in aanmerking komen.

De toepassingsmogelijkheden

De resultaten van het institutioneel onderzoek, neergelegd in het RIO, worden daarna verwerkt in een wettelijk voorgeschreven selectie-instrument: de selectielijst, in PIVOT-termen het 'basis selectiedocument' (BSD). De selectielijst is een lijst van handelingen die elk voorzien zijn van de waardering 'bewaren' of 'vernietigen'. De selectielijst volgt uit de beschrijving van het RIO. In overleg met de betreffende instelling(en) wordt aan de hand van deze selectielijst gezien welke gegevensbestanden voor 'de eeuwigheid' geselecteerd moeten worden en uiteindelijk overgebracht worden aan de Rijksarchiefdienst. De ontwerp selectielijst wordt ter inzage gelegd bij verscheidene instanties en de zorgdrager(s) bied(t)(en) de ontwerpselectielijst aan, aan de minister van OC en W. De definitieve selectielijst wordt vastgesteld door de zorgdrager(s) in kwestie en de minister staatssecretaris van OC en W.

Ook in het dynamisch beheer van de archieven kunnen de handelingen een rol spelen. Het RIO en BSD zullen dienen als bron voor het Structuurplan Documentaire Informatievoorziening. In het SDI wordt de structuur van het archief op basis van de werkprocessen in de organisatie beschreven. Aan deze werkprocessen worden de handelingen gekoppeld, en is in een oogopslag te zien wat de levensloop van de te vormen dossiers binnen zo'n werkproces zal zijn.

Inhoudsopgave

Project Invoering Verkorting Overbrengingstermijn	3
1 Inleiding.....	9
1.1 Verantwoording	9
1.2 Afbakening	9
1.3 De organisatie	10
2 Overkoepelend beleid verkeer en waterstaat	12
2.1 Inleiding	12
2.2 Nationaal perspectief	13
2.2.1 Korte geschiedenis tot en met 1945	13
2.2.2 Het tijdvak 1945-2002	14
2.3 Het internationaal perspectief	16
3 Wet- en regelgeving	17
4 Actoren en handelingen.....	18
4.1 Actoren	18
4.2 Leeswijzer	20
4.2.1 Handelingen	20
4.2.2 Nummering	21
5 Algemeen beleid	22
6 Planning	24
6.1 Nationaal beleid.....	24
6.1.1 Nationaal beleid en planwet	24
6.1.2 Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV).....	25
6.1.3 NVVP	25
6.2 Regionaal beleid.....	26
6.2.1 Vervoerregio's (1988-1995)	26
6.2.2 VERDI-convenant (1995-2002).....	28
6.2.3 Bereikbaarheidsplan Randstad.....	29
7 Uitwerking lange termijnbeleid	32
7.1 Verkeersinfrastructuur	32
7.1.1 Algemeen.....	32
7.1.2 Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT).....	33
7.1.3 Infrastructuurfonds	33
7.2 Overige infrastructuur.....	36
7.2.1 Technologie	36
7.2.2 Kennisinfrastructuur	36
7.3 Milieu- en energiebeleid	38
8 Evaluatie van het beleid.....	41
9 Advies en overleg.....	42
9.1 Algemeen	42
9.2 Commissies.....	42
9.2.1 Adviescommissie voor Europese vervoeraangelegenheden	42
9.2.2 Commissie Bijdragen Verkeers- en Vervoersvoorzieningen in en om de Steden	43
9.2.3 Commissie Verkeers- en Vervoeronderzoek	43
9.2.4 Voorlopige Raad voor Verkeer en Waterstaat	44
9.2.5 Voorlopige Raad voor het Vervoer	45
9.2.6 Raad voor Verkeer en Waterstaat	46
9.2.7 Overlegorganen	48
9.2.8 Adviesdienst Verkeer en Vervoer	48

10	Internationaal beleid	49
10.1	Algemeen	49
10.2	Europese Gemeenschappen/Unie (EG/EU).....	50
10.2.1	Algemeen.....	50
10.2.2	Integraal beleid verkeer en waterstaat.....	51
10.3	Benelux.....	52
10.4	Conférence Européenne des Ministres de Transports (CEMT)	53
10.5	Economic Commission for Europe (ECE).....	54
10.6	Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO)	55
10.7	Bilateraal overleg.....	55
10.8	Internationale projecten	56
10.9	Verkeersattachés.....	56
10.10	Verkeersadviseur.....	56
11	Crisisbeheersing	58
11.1	Inleiding	58
11.1.1	Periode tot 1990.....	58
11.1.2	Periode vanaf 1990.....	60
11.2	Handelingen met betrekking tot wetgeving, beleid en voorschriften	61
11.3	Handelingen met betrekking tot uitvoering van maatregelen	64
	Bronnen	67
	Afkortingen	68
	Niet opgenomen handelingen uit het concept uit 1998	70

1 Inleiding

1.1 Verantwoording

Dit rapport beschrijft het handelen van de rijksoverheid op het overkoepelende beleidsterrein verkeer en waterstaat in de periode van 1945 tot en met 2002. Hieronder worden alle (beleids-)aspecten verstaan waarmee het ministerie van Verkeer en Waterstaat mee wordt geconfronteerd. Dit onderzoek is opgezet en uitgevoerd volgens de methoden, die zijn ontwikkeld in het kader van het project PIVOT.

Het doel van dit onderzoek is een instrument samen te stellen, dat leidt tot een betere selectie en bewerking van de papieren neerslag van het handelen van de rijksoverheidsorganen op het terrein van verkeer en waterstaat. Door de beschrijving van de verschillende onderdelen en aspecten, die op dit gebied aan de orde komen, en het plaatsen van de handelingen binnen de context, is het mogelijk een verantwoorde selectie te maken van de papieren neerslag.

Op basis van dit rapport institutioneel onderzoek wordt een basiselectiedocument (BSD) gemaakt, dat de selectiecriteria bevat en daarmee gemaakte keuzen voor de archiefbescheiden. De neerslag van de handelingen wordt verdeeld in (op termijn) te vernietigen en (op termijn) aan het Nationaal Archief of een Rijksarchief in de provincie over te dragen bescheiden. Dit basiselectiedocument zal na vaststelling door de verantwoordelijke bewindslieden dienen als de wettelijk voorgeschreven selectielijst (Archiefwet 1995, art. 5 eerste lid).

De handelingen die in dit rapport beschreven zijn, vinden voor een deel hun basis in de wet- en regelgeving en de verschillende beleidsdocumenten, zoals rapporten, nota's en werkplannen. Aanvullende informatie is verkregen uit gesprekken met en opmerkingen van medewerkers van de verschillende diensten van het ministerie van Verkeer en Waterstaat.

In eerste instantie zijn handelingen van de minister van Verkeer en Waterstaat en de onder die minister ressorterende diensten opgenomen. Van de overige actoren op dit beleidsterrein zijn in principe alleen handelingen beschreven indien de betreffende actor valt onder de archiefwet. Dit heeft als resultaat dat handelingen verricht door private instellingen en organen niet zijn opgenomen.

1.2 Afbakening

Het begrip Verkeer en Waterstaat bestrijkt een omvangrijk terrein. Het omvat de terreinen verkeer en vervoer, infrastructuur, luchtvaart, telecommunicatie en meteorologie. Het handelen van de rijksoverheid op deze beleidsterreinen is beschreven in een aantal rapporten institutioneel onderzoek:

- Telecommunicatie en Post (rapport nr. 4 'Telecommunicatie en Post')
- Burgerluchtvaart (rapport nr. 16 'Luchtvaart gebonden')
- Rijksdienst voor het Wegverkeer (rapport nr. 18 'De heilige koe geboekstaafd')
- Scheepvaart (rapport nr. 21 'De stuurlied aan wal')
- Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut (rapport nr. 27 'Tussen waarneming en neerslag')
- Waterstaat (rapport nr. 28 'Waterstaat')
- Goederenvervoer (rapport nr. 85 'Goederenvervoer')
- Personenvervoer (rapport nr. 86 'Personenvervoer')

Ieder van de genoemde rapporten behandelt de daartoe behorende beleidsterreinen en de daarmee samenhangende handelingen. In dit rapport komt het overkoepelende, lange termijnbeleid van Verkeer en Waterstaat aan bod. Overkoepeling zal vooral betrekking hebben op de beleidsterreinen verkeer en vervoer en infrastructuur. De andere beleidsterreinen (luchtvaart, telecommunicatie en meteorologie) kennen een vrij autonome beleidsontwikkeling. Het overkoepelende beleidsaspect heeft vooral betrekking op de lange- en middellange termijnplanning. Het gaat hierbij om structuurschema's en meerjarenplannen. De verkeersveiligheid en infrastructuur zijn reeds behandeld in het rapport 'Waterstaat'. Het infrastructuurbeleid vanaf 1992 zal echter wel in dit rapport worden behandeld. Vanaf dat moment wordt het infrastructuurbeleid in samenhang met het verkeer en vervoerbeleid ontwikkeld.

De uitwerking van het lange termijnbeleid heeft ook raakvlakken met het milieubeleid. Voor het milieubeleid is de minister van Milieu de eerst aangewezen. Voor handelingen op dat terrein wordt verwezen naar het RIO milieubeleid. In dit RIO zijn alleen handelingen op het terrein milieubeleid opgenomen die zuiver op het vervoersbeleid betrekking hebben. Hierbij wordt er van uit gegaan dat het vervoersbeleid een bijdrage levert aan het milieubeleid. Voor een verdere afbakening wordt verwezen naar paragraaf 7.3 van dit rapport.

In dit RIO komen ook handelingen voor op het terrein crisisbeheersing. De taken en handelingen op dit terrein worden beschreven in het RIO Brandweezorg, rampenbestijding en crisisbeheersing (nr 49). Echter is in rapport 49 geen handeling opgenomen voor de departementale organisatie op dit terrein. In dit RIO komt daarom de departementale organisatie en de taken op dit terrein aan de orde. Verder heeft de minister van Verkeer en Waterstaat ook nog een specifieke taak voor het organiseren van het vervoer in crisissituaties, op grond van de Noodvervoerswet. Ook deze handelingen zijn niet opgenomen in rapport 49 en zijn daarom in dit rapport opgenomen.

1.3 De organisatie

De zorg voor het beleid op het gebied van verkeer en vervoer berust in de periode van 1945-1996 grotendeels bij het Directoraat-generaal van het Vervoer van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Het DGV is in zijn hoedanigheid verantwoordelijk voor een samenhangend verkeer en vervoerbeleid in Nederland en voor de internationale afstemming daarvan. Het beleid is met name de laatste jaren gebaseerd op afwegingen met betrekking tot leefbaarheid en bereikbaarheid, waarbij aspecten van milieu, economie, ruimtelijke ordening en veiligheid in samenhang een rol spelen.

In 1877 zijn de zaken betreffende het verkeer en het vervoer ondergebracht in het departement van Waterstaat, Handel en Nijverheid (Stb. 285). Met ingang van 1 januari 1923 wordt hieraan onder meer de binnenschipperij, het vervoer van gevaarlijke stoffen en de Rijnvaart toegevoegd (1922, Stb. 606). Na een aantal reorganisaties ontstaat na de Tweede Wereldoorlog het departement van Verkeer en Energie. Per 18 juli 1946 wordt de naam gewijzigd in departement van Verkeer om vervolgens per 28 februari 1947 de huidige naam te dragen.

De politieke verantwoordelijkheid voor het ministerie wordt gedragen door een minister. Vanaf 1959 wordt de minister bijgestaan door een staatssecretaris.

Het Directoraat-generaal van het Verkeer wordt bij besluit van 17 juni 1946 ingesteld en wel met terugwerkende kracht tot 23 oktober 1945. Het is een samenvoeging van de oude afdelingen "Afdeling Vervoerswezen" en de dienst van de Inspecteur-generaal van het Verkeer. DGV wordt belast met de aangelegenheden die betrekking hebben op het gehele binnenlands vervoer van personen en goederen per spoor, over de weg en per binnenschip. Hier geldt wel het onderscheid dat de bemoeienissen met het railverkeer zowel de economische als de technische aspecten betreffen, terwijl deze voor weg en water zijn beperkt tot de economische aspecten.

Vanaf 1 mei 1949 staat het DGV onder de rechtstreekse leiding van de Directeur-generaal en bestaat uit twee afdelingen: een afdeling Vervoersdiensten (het latere Directoraat voor het Verkeer) en afdeling Algemene Dienst. De hoofden van deze afdelingen bezitten geen naar buiten tredende eigen bevoegdheden. In de loop der jaren komen nieuwe directies bij het DGV. In 1959 wordt een Directie Internationaal Vervoerbeleid ingesteld en in 1962 wordt een afdeling Gevaarlijke Stoffen toegevoegd.

Bij KB van 6 januari 1971 worden alle scheepvaartangelegenheden die nog onder Rijkswaterstaat ressorteren overgeheveld naar andere Directoraten-generaal. DGV krijgt als gevolg hiervan de economische en sociale aspecten toebedeeld. Vanaf 1989 wordt de naam van het Directoraat-generaal veranderd in 'Directoraat-generaal voor het Vervoer'.

Per 1 juni 1992 volgt een laatste grote wijziging. Op basis van de besluitvorming over het project 'Optimalisering IVV-taken' wordt de gehele beleidsvorming betreffende het Integraal Verkeers- en Vervoerbeleid (IVV) ondergebracht bij DGV. Hiertoe wordt een nieuwe coördinerende directie Regie Verkeer en Vervoer (RVV), de latere Directie Strategie en Programmering Integraal Verkeer en Vervoer (SP), geformeerd. Deze nieuwe directie is een bundeling van krachten van DGV en

Rijkswaterstaat, bedoeld om de gehele beleidsvoorbereidingsfase betreffende het integrale beleid verkeer en vervoer onder een noemer te brengen. DGV wordt op deze wijze een compact beleidscentrum voor alle verkeer en vervoer over water, weg en rail.

Als gevolg van deze wijziging bestaat DGV tot zijn opheffing in mei 1997, naast het Bureau Directeur-generaal en de Stafafdelingen uit de volgende directies:

- Directie Collectief Personenvervoer (CPV)
- Directie Individueel Personenverkeer (IP)
- Directie Goederenvervoer (G)
- Directie Strategie en Programmering (SP)
- Projectdirectie Betuweroute
- Rijksverkeersinspectie(RVI)

Met ingang van mei 1997 bestaat het DGV niet meer. In combinatie met het Directoraat-generaal voor Scheepvaart en Maritieme Zaken zijn twee nieuwe Directoraten-generaal gevormd, te weten een DG voor het Personenvervoer (DGP) en een DG voor het Goederenvervoer (DGG). De delen die de strategie, de coördinatie en de internationale aspecten behandelen zijn overgegaan in een nieuw gevormde Directie Strategie en Coördinatie (S&C). In 1999 is de internationale afdeling zelfstandig verder gegaan als de Directie Internationale Zaken. Toen is de taakverdeling die bestond tussen de internationale afdeling van S&C en de internationale afdelingen die bij de beleidsdirectoraten-generaal bestonden herzien. Per 1 oktober 2002 is het overgebleven deel van S&C samen met het bureau SG opgegaan in de directie Beleid en Strategie.

Het beleid op het terrein van de Waterstaat is van oudsher de zorg van Rijkswaterstaat. Voor een beschrijving van die organisatie en het handelen wordt verwezen naar het rapport institutioneel onderzoek 'Waterstaat' (nr. 28). In het onderhavige rapport komen een aantal taakvelden voor die niet alleen betrekking hebben op verkeer en vervoer maar ook raakvlakken hebben met de waterstaat. Het gaat hierbij met name om de beleidsmatige aspecten van de infrastructuur.

2 Overkoepelend beleid verkeer en waterstaat

2.1 Inleiding

Het beleidsterrein overkoepelend beleid verkeer en waterstaat kent twee poten. Het ene deel heeft betrekking op beleid dat alle sectoren binnen Verkeer en Waterstaat raakt, niet alleen het vervoer, maar ook de waterstaat en soms zelfs luchtvaart en scheepvaart. Een voorbeeld hiervan is het Structuurschema Verkeer en Vervoer, waarin ook de aanleg van de infrastructuur (een waterstaatstaak) aan de orde komt. Daarnaast is er het integraal beleid verkeer en vervoer. Alle vormen van verkeer en vervoer, niet zijnde door de lucht of over zee, en daarmee samenhangende activiteiten vallen onder inlands verkeer en vervoer, zowel het vervoer van goederen als van personen, ongeacht de wijze van vervoer.

Nederland is met de mainports Rotterdam en Schiphol hét distributieland van Europa. Hierdoor geniet ons land belangrijke economische voordelen. Het mag duidelijk zijn, dat de transportsector een belangrijke rol speelt in de internationale economische betrekkingen. Het goederen- en het personenvervoer zijn de afgelopen decennia snel gegroeid. In de periode 1980-1994 bedraagt dat cijfer circa 1,6% per jaar. Binnen het goederenvervoer groeit met name het vervoer over de weg hard, waardoor het aandeel van het wegvervoer binnen het goederenvervoer 77% bedraagt. Het openbaar vervoer en de auto zijn de grote groeiers bij de personenmobiliteit, waarbij het wegvervoer een aandeel heeft van 73%.

In het verkeers- en vervoerbeleid staat de bijdrage aan een optimale economische, ruimtelijke en sociale structuur centraal. De concurrentiepositie van Nederland op de internationale markt moet instandgehouden worden en waar mogelijk worden uitgebreid en de bereikbaarheid van de economische centra en mainports moet worden verbeterd. Dit mag echter niet ten koste van alles. De ontwikkeling van de economie, en de daarmee samenhangende ontwikkeling van de werkgelegenheid moet plaatsvinden binnen de maatschappelijk vastgestelde randvoorwaarden van leefbaarheid en veiligheid: het duurzame mobiliteitsbeleid.

De basis voor het duurzame mobiliteitsbeleid ligt in een aantal beleidsplannen zoals het Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV) en de opvolger Nationaal Verkeers- en Vervoersplan (NVVP), de Nationale Milieubeleidsplannen (NMP de opvolgers) en de Nota Energiebesparing. In deze beleidsplannen worden de doelstellingen voor het te voeren beleid geformuleerd om te komen tot een veilige en duurzame mobiliteit met een zo beperkt mogelijke belasting voor het milieu:

- technische verbeteringen aan het vervoermiddel
- beperking van de mobiliteit
- beïnvloeding van het gedrag van de gebruiker zowel ten aanzien van de keuze van het vervoermiddel als ten aanzien van de wijze van gebruik.

Bij het voeren van dit beleid is sprake van een continu afwegingsproces op het terrein van economie en milieu. Daarnaast wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van het concurrentie- en prijsmechanisme. Bij het beleid gaat het ministerie uit van een gedeelde verantwoordelijkheid tussen bedrijven, burger en overheid. Als laatste wordt uitgebreid aandacht besteed aan de toepassing van nieuwe technologieën, waarbij wordt gezocht naar schonere voertuigen, nieuwe bouwtechnieken en nieuwe telematicatoepassingen. Dit houdt in, dat de concurrentiekracht van de relatief schone vervoersmodaliteiten rail, kustvaart, binnenvaart en intermodaal vervoer moeten worden gestimuleerd. Met betrekking tot het wegvervoer is het beleid er mede op gericht om de efficiency te verhogen en de prestaties van de voertuigen te verbeteren. Bij het personenvervoer wordt getracht de positie van de alternatieven openbaar vervoer en fiets te versterken.

Dit doel moet worden bereikt door het nemen van tal van maatregelen zoals voorgesteld in het SVV-II, het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) en de verschillende hiermee samenhangende beleidsnota's zoals 'Samen werken aan bereikbaarheid' en 'Transport in balans'. De effecten van het gevoerde beleid worden jaarlijks getoetst in de Beleidseffectrapportage (BER). Met de nieuwe politieke cyclus van het Jaarverslag vindt de toets in het jaarverslag van VenW plaats.

2.2 Nationaal perspectief

2.2.1 Korte geschiedenis tot en met 1945

Al eeuwen lang is de overheid op elk niveau actief op het gebied van verkeer en vervoer. In de late middeleeuwen krijgen stedelijke overheden steeds meer belangstelling in goede verbindingen met het omringende land en andere steden. Redenen hiervoor zijn de opbloeiende economie en de daarmee samenhangende bloei van handel en industrie en dus ook concurrentiepositie ten opzichte van andere, rivaliserende steden.

Dankzij deze toenemende bemoeienis zien we langzaam maar zeker de ontwikkeling van vervoerbeleid. Zowel in het personen- als goederenvervoer is er zowel eigen vervoer als beroepsvervoer. Het beroepsvervoer wordt uitgevoerd door particuliere bedrijven, die onregelmatig of ongeregeld vervoer uitvoeren voor anderen. Daarnaast ontwikkelt zich het geregeld of openbaar vervoer dat met de nodige overheidsvoorschriften omgeven is. Het openbaar vervoer heeft de betekenis van gegarandeerd en regelmatig vervoer, zonder onderscheid te maken tussen goederen of personen.

Het vervoer vindt voornamelijk plaats over het water. Landwegen zijn er niet of nauwelijks, en als ze er zijn, zijn ze slecht onderhouden. Daarnaast is het moeilijk grote lasten te verplaatsen en is de reis lang en gevaarlijk. Het water is veel veiliger en bovendien kan per keer een veel grotere last worden vervoerd.

Lange tijd verandert in deze situatie feitelijk niets. Pas in de negentiende eeuw wanneer door de Industriële revolutie nieuwe uitvindingen, zoals bijvoorbeeld de stoommachine, grote veranderingen in de economie teweegbrengen, verandert de situatie. Na de vestiging van de monarchie als staatsvorm in 1813 breekt een tijd aan van industrialisatie en economische groei, waarin de vrije concurrentie - ook voor het vervoer - meer en meer een rol gaat spelen. Verkeer en vervoer wordt van essentieel belang.

De enorme groei van het vervoer en de opkomst van het vervoer per spoor zorgt voor nieuwe wet- en regelgeving op het gebied van verkeer en vervoer. De eerste is het *'Reglement op de dienst der Openbare Middelen van Vervoer te lande'* (ROMV) uit 1829, die in 1880 wordt vervangen door de *Wet Openbare Vervoermiddelen* (WOV) (Stb. 67). De spoorwegwetgeving doet in 1859 haar intrede; ook deze wordt gewijzigd en vanaf 1875 geldt de *Spoorwegwet*.

Met het van kracht worden van de Wet Openbare Vervoermiddelen wordt een begin gemaakt met de scheiding tussen personen- en goederenvervoer. Slechts met het vervoer per spoor behoudt de overheid bemoeienis. In de jaren 20 brengt de economische crisis de omslag. De technische voortgang heeft voor veel nieuwe mogelijkheden van vervoer gezorgd. De concurrentie - niet alleen binnen het totale vervoer, maar ook binnen de verschillende modaliteiten - is enorm. Vooral de spoorwegen krijgen het zwaar te verduren en kampen met grote exploitatietekorten. De regering is nu gedwongen maatregelen te treffen.

De wens ontstaat een gecoördineerd, overkoepelend verkeersbeleid te voeren, zeker omdat als gevolg van de crisis de inkomsten van de staat teruglopen. Op basis van adviezen van de commissies Patijn (1924) en Welter (1932) worden maatregelen genomen in de vorm van de *Wet instelling van een Verkeersfonds* in 1934 (Stb. 534). Deze wet vormt de financiële basis voor een gecoördineerde aanpak van de gehele vervoersector. Onder coördinatie wordt verstaan: het brengen van het verband tussen de verschillende verkeersmiddelen, nodig om de verdeling van het vervoer over die verkeersmiddelen zodanig te doen plaatsvinden, dat het meest economische vervoer is gewaarborgd. Als beginselen hiervoor worden aangehaald:

- het verkeerswezen moet als een eenheid worden behandeld;
- de regeling moet gelden in het algemeen belang;
- de verkeersmiddelen moeten volgens commerciële principes worden geleid.

Het Verkeersfonds neemt een afzonderlijk hoofdstuk in binnen de Rijksbegroting. De inkomsten van het fonds zijn afkomstig uit belastingen, zoals de rijwielbelasting en de motorrijtuigenbelasting en uit de algemene middelen (gelijk aan het nadelig saldo van inkomsten en uitgaven van het fonds). De

uitgaven dienen betrekking te hebben op alle rijksuitgaven voor de infrastructuur en het openbaar vervoer.

2.2.2 Het tijdvak 1945-2002

De periode direct na de oorlog tot 1954 is te beschrijven als een overgangsfase van herstel naar normale (economische) verhoudingen. De oorlogs- en crisismaatregelen worden afgebouwd. Gelijktijdig wordt geprobeerd orde te scheppen in het verkeers- en vervoerbeleid. De afbouw van de oorlogsmatregelen betreffen met name het opheffen van de Autovrachtdienst (ABD) en het afschaffen van de brandstof distributie. Daarnaast wordt in de eerste jaren na de oorlog een actief overheidsbeleid gevoerd om het aanbod van vervoermiddelen via import te vergroten. Het vervoer is voor een snelle wederopbouw van de economie en de werkgelegenheid een onmisbaar onderdeel. Voor het eerst vindt een economische ordening plaats van alle vormen van vervoer. Naast deze ordening wordt aandacht geschonken aan het coördinatiebeginsel: de wetgeving voor de verschillende vervoerstakken moet volgens eenzelfde systematiek worden opgebouwd. Bij wet van 4 augustus 1951 (Stb. 342) wordt de Wet Autovervoer Goederen (WAG) van kracht. Op 1 november van hetzelfde jaar (Stb. 472) wordt ook de Wet Goederenvervoer Binnenscheepvaart (WGB) van kracht. Beide wetten zijn op een vergelijkbare wijze opgezet als de Wet Autovervoer Personen (WAP 1939, Stb. 527). De voorbereiding van de uitvoeringsbesluiten van deze wetgevingen neemt nog ruim twee jaar in beslag en op 15 februari 1954 treden beide wetten in werking. Wanneer ook de spoorwegwetgeving wordt betrokken, zal de gehele wetgeving voor zowel het goederen- als het personenvervoer gecoördineerd zijn. Deze wetten en hun opvolgers worden steeds in het betreffende rapport behandeld.

Een toenemend aantal beleidsdoelen en instrumenten, zowel binnen als buiten de verkeers- en vervoersector, leidt halverwege de jaren 60 tot een hernieuwde behoefte aan beleidscoördinatie en -integratie. Aan deze ontwikkeling ligt voornamelijk als grondslag, dat de uitbreiding van het rijkswegennet de snelle toename van het autobezit en daarmee de mobiliteit en drukte niet kan bijhouden. Zo ontstaan er steeds meer files, bestaat er een parkeerprobleem, worden de wegen te smal, enzovoort. De druk om te komen tot goede oplossingen van de nieuwe problemen wordt steeds groter vanuit de overheid en het maatschappelijk belang.

In 1964 vraagt de Tweede Kamer voor het eerst om een algemeen verkeersstructuurplan. Een dergelijk plan zou een breder kader vormen voor de besluitvorming over verkeers- en vervoerkwesties. In 1965 wordt de Wet op het Rijkswegennet van kracht. Het structuurschema Hoofdwegennet uit 1966 is een onderdeel van de tweede nota voor de ruimtelijke ordening. Feitelijk is het niet meer dan een rijkswegenplan voor de termijn van 30 jaar. In 1967 treedt de *Beschikking bijdragen voor voorzieningen ten behoeve van het wegverkeer en het openbare vervoer in en om de steden* in werking. Gemeenten kunnen door deze beschikking een bijdrage krijgen voor de kosten van aanleg van infrastructuurprojecten nodig voor een betere afwikkeling van het wegverkeer en het openbaar vervoer.

Aan het begin van de jaren 70 begint het beleid ten aanzien van de ruimtelijke ordening een belangrijke rol te spelen. Het wordt duidelijk, dat ook de groei grenzen kent. Spoedig volgen andere randvoorwaarden, voornamelijk op het gebied van woon- en leefmilieu. Vanaf 1973 wordt als één van de politiek wenselijke doeleinden de beperking van de groei van de verplaatsingsbehoefte, in het bijzonder per auto, en stimulering van openbaar vervoer gezien. In dezelfde tijd weerklinkt de roep om een herinstelling van een Verkeersfonds, dat de infrastructurele voorzieningen van alle vervoerswijzen zou financieren.

Al deze factoren maken een integrale benadering van het verkeers- en vervoerbeleid noodzakelijk. Er wordt besloten een uitgebreid stelsel van planfiguren en een besluitvormingsprocedure over die plannen in te stellen, waarin ruim aandacht wordt gegeven aan inspraak, advisering en overleg: de Planologische Kernbeslissing (PKB). De PKB-procedure wordt gevolgd bij de vaststelling beleidsbeslissingen zoals het Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV).

Het eerste Structuurschema Verkeer en Vervoer (TK 1978-1979 14390) is in 1981 vastgesteld. Het is opgesteld door de Stuurgroep Verkeer en Vervoer, een samenwerkingsverband van DGV en Rijkswaterstaat. Het hierin beschreven beleid is gericht op waar mogelijk verminderen van de verplaatsingsafstanden, het beperken van het autogebruik waar en wanneer dit veel hinder geeft en

waar nodig het treffen van voorzieningen voor openbaar vervoer en langzaam verkeer. In het structuurschema wordt weinig aandacht besteed aan de aanleg van wegen. Het terughoudende beleid ten aanzien van de aanleg van infrastructuur draagt zodoende bij aan de enorme congestieproblematiek van het einde van de jaren 80.

Een tweede structuurschema wordt opgezet. Voorafgaand aan de totstandkoming is uitgebreid geïnventariseerd waar de belangrijkste problemen liggen:

- De positie Nederland als distributieland wordt bedreigd, als we niet zorgen voor een goede en vlotte verbinding van de Randstad en de belangrijkste lucht- en zeehavens met het achterland.
- De wegen in en om de grote stadsgewesten raken steeds meer verstopt en het openbaar vervoer wordt niet beschouwd als een redelijk alternatief.
- Door het steeds toenemende vervoer worden de grenzen van een aanvaardbare kwaliteit van het milieu, veiligheid en leefklimaat overschreden.

Aan de hand van deze probleemstelling worden nieuwe beleidskeuzen gemaakt en een nieuwe strategie opgesteld.

Voor het personenvervoer betekent dit, dat het gebruik van de auto ontmoedigd wordt door bijvoorbeeld het concentreren van woon- en werkgebieden, door de kosten van het gebruik van de auto te verhogen, door een strikt parkeerbeleid te voeren en het openbaar vervoer te bevorderen. Daarnaast zullen de technische ontwikkeling van motoren en het frequenter gebruiken van de fiets moeten bijdragen tot een beter leefmilieu. Het goederenvervoer zal zoveel mogelijk over het hoofdwegennet worden geleid. Bovendien wordt het vervoer per spoor en over het water aantrekkelijker gemaakt. Om dit te bereiken zullen de uitwisselingsmogelijkheden tussen de verschillende modaliteiten worden verbeterd.

Het tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer wordt in 1990 aan de Kamer gezonden (TK handelingen 1989-1990 20 922). Kern van het hier gepresenteerde beleid is het verzekeren van een goede bereikbaarheid. Daarnaast speelt de keuze voor een duurzame samenleving een belangrijke rol. Deze stelt grenzen aan de negatieve invloeden van verkeer en vervoer zoals luchtverontreiniging, energieverbruik en aantasting van de natuur en leefbaarheid van de steden. Verbetering van de bereikbaarheid moet hand in hand gaan met beperking en geleiding van het autoverkeer.

In 1993 is het beleid zoals geformuleerd in het SVV II geëvalueerd. Alle bereikte en verwachte resultaten zijn onder de loep genomen. De conclusie is, dat het geschetste resultaat binnen de gestelde termijn haalbaar is. Wel moeten hiertoe extra maatregelen worden genomen op het gebied van de uitstoot van kooldioxide en het terugdringen van files.

Bij de rijksbegroting voor 1997 worden twee beleidsnota's gepresenteerd, te weten *Samen werken aan Bereikbaarheid* en *Transport in Balans*. De nota's pleiten voor een intensivering van het beleid zoals beschreven in het SVV II. De nota *Samen werken aan Bereikbaarheid* zet een samenhangend pakket van maatregelen neer gericht op het selectief verbeteren van de bereikbaarheid, passend binnen de doelen ten aanzien van de leefbaarheid. De nota *Transport in Balans* is bedoeld om de kwaliteit van het spoorvervoer, de binnenvaart en de kustvaart te verbeteren. Daarnaast bepleit de nota een verminderde milieubelasting door het verkeer door efficiënter en schoner wegvervoer en beter intermodaal vervoer. Beide nota's wijzen nogmaals op problemen op het gebied van bereikbaarheid en milieu en de risico's daarvan voor de concurrentiekracht van de economie en de aantrekkingskracht van Nederland als vestigingsplaats voor bedrijven.

Deze twee nota's vormen, samen met de Perspectievennota die ook in 1997 is aangeboden aan de Tweede Kamer de basis om te komen tot de opvolger van SVV II, het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan (NVVP) met als titel Van A naar Beter. Er waren genoeg redenen om het SVV II te vervangen. Allereerst bleek dat het SVV II, omdat het door V&W was geschreven, door de lagere overheden nauwelijks werd gedragen, en daardoor liep de uitvoering van het plan sterk achter. Het SVV II dateerde uit 1992 en inmiddels was een aantal inzichten over het verkeer en vervoerbeleid sterk gewijzigd. Tot slot, het SVV II geldt als een Planologische Kernbeslissing voor verkeer en vervoer en was nog geldig tot 2002. Er moest daarvoor een opvolger komen om de geplande infrastructuurprojecten te kunnen uitvoeren.

Op grond van de Perspectievennota kwam deel 1 (het beleidsvoornemen) van het NVVP tot stand. Dit is opgesteld in nauw overleg met de provincies, gemeenten en kaderwetgebieden. Dit deel werd op 16 oktober 2000 gepresenteerd. Uit de inspraakronde (deel 2) bleek dat over het algemeen de ontvangst zeer gunstig was. In mei 2001 werd deel 3 (het Kabinetsstandpunt) aan de Staten-Generaal aangeboden. In april 2002 kwam het pas tot een stemming in de Tweede Kamer en daar werd het

afgestemd. Dit heeft tot gevolg dat er een nieuw NVVP opgesteld moet worden en dat de hele procedure voor een Planologische Kernbeslissing doorlopen moet worden. De geldigheidsduur van het SVV II zal verlengd worden.

In 1998 wordt de werkwijze zoals die is gevolgd bij het opstellen van het eerste NVVP geformaliseerd met de inwerkingstelling van de Planwet Verkeer en Vervoer. Op grond van die wet is de minister van V&W verantwoordelijk voor het opstellen van het NVVP in nauwe samenspraak met de provincies, gemeenten en kaderwetgebieden. Deze wet is een uitvloeisel van het VERDI-Convenant, dat in 1996 is gesloten tussen de partijen om te komen tot een wijze van lange termijn planning die recht doet aan de verantwoordelijkheden en bevoegdheden van alle bestuurslagen die betrokken zijn bij het verkeer en vervoer beleid.

2.3 Het internationaal perspectief

Mede dankzij de gunstige geografische ligging en een gezonde, concurrerende transportsector heeft Nederland zich weten te ontwikkelen tot het distributiecentrum bij uitstek van Europa. Ook buiten Europa speelt het Nederlandse bedrijfsleven een toonaangevende rol als vervoerder. Overal, in alle uithoeken van de wereld, zijn hiervoor aanwijzingen te vinden.

Het nationale beleid is erop gericht de internationale positie van de sector te waarborgen en waar mogelijk uit te breiden. De Nederlandse overheid, en daarmee ook het ministerie van Verkeer en Waterstaat, is daarom internationaal gezien zeer actief binnen de verschillende internationale organisaties. Het doel is de verschillende nationale en internationale wet- en regelgeving zoveel mogelijk te harmoniseren en kunstmatige belemmeringen van welke aard dan ook te minimaliseren en liever nog af te schaffen. Een voorbeeld hiervan is de invoer van het Eurovignet en het Schengen-akkoord. Pas wanneer een eenduidig Europees vervoerbeleid tot stand zal zijn gekomen kan al het vervoer onbelemmerd voortgang vinden.

Het Nederlandse vervoerbeleid moet echter wel passen binnen de grenzen die worden gesteld door het lidmaatschap van de Europese Gemeenschappen en de deelname aan de verschillende internationale organisaties. De belangrijkste zijn:

- de Europese Economische Gemeenschap (EEG, sinds 1993 onderdeel van de Europese Unie)
- de Belgisch-Nederlands-Luxemburgse Economische Unie (Benelux)
- de Conférence Européenne des Ministres de Transports (CEMT)
- de Economic Commission for Europe (ECE), onderdeel van de Verenigde Naties

Binnen deze organisaties speelt Nederland een actieve rol. De belangen zijn immers groot. Eenzijdige nationale maatregelen hebben een beperkte reikwijdte en kunnen bovendien de concurrentiepositie van de Nederlandse verkeers- en vervoersector en de mainports aantasten.

De internationale ontwikkelingen zijn de laatste jaren in een stroomversnelling geraakt. De ratificering van het verdrag van Maastricht, de ontsluiting van Oost-Europa en de economische ontwikkelingen in Zuid-Oost Azië zijn voor het Nederlandse verkeers- en vervoerbeleid zeer belangrijk. Zo wordt druk gewerkt aan de ontwikkeling van de Trans-Europese Netwerken, die de verbindingen met Oost- en Midden-Europa moeten verbeteren en wordt meegewerkt aan grote internationale projecten, zoals het Yangtze-river Project in China.

3 Wet- en regelgeving

Op het gebied van het overkoepelend beleid verkeer en waterstaat is slechts in beperkte mate sprake van wet- en regelgeving. Het kader wordt gevormd door nationale en internationale regelgeving. Beide vormen zij de formele grondslag van overheidsbemoeienis. De meeste wet- en regelgeving is toegespitst op een bepaalde modaliteit en wordt behandeld in de rapporten betreffende het goederenvervoer en het personenvervoer.

De laatste decennia is de betekenis van de internationale regelgeving voor het verkeer en vervoer steeds omvangrijker geworden. De in internationaal verband tot stand gekomen verdragen tussen staten, supranationale regelgeving van de Europese Gemeenschappen en de aanbevelingen, richtlijnen en adviezen van internationale organisaties hebben daarbij de nationale wet- en regelgeving verregaand beïnvloed.

4 Actoren en handelingen

4.1 Actoren

Een actor is *een overheidsorgaan of een particuliere organisatie of persoon die een rol speelt op een beleidsterrein*. Dit hoofdstuk geeft een overzicht van de actoren die op het terrein van integraal beleid ten aanzien van verkeer en vervoer een rol spelen. Het betreft de overheidsorganen die onder de werking van de Archiefwet 1995 vallen en waarvan in dit rapport handelingen zijn opgenomen.

Adviescollege voor Europese Vervoeraangelegenheden

Dit adviescollege is ingesteld bij beschikking van 24 maart 1960 (Stcrt. 61) en heeft tot taak de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat voor te lichten over alle aangelegenheden welke zich bij de ontwikkeling van de Europese samenwerking op het gebied van vervoer voordoen.

Adviesdienst Verkeer en Vervoer

De adviesdienst Verkeer en Vervoer is ontstaan in 1993 als gevolg van de reorganisatie binnen het ministerie van Verkeer en Waterstaat. De dienst heeft als taak het bevorderen van de bereikbaarheid en leefbaarheid in relatie met het verkeers- en vervoerbeleid door het uitbrengen integrale adviezen en het leveren van informatie aan ministeries, andere overheden en belangenorganisaties.

Bestuurlijk Overleg Randstad (BOR)

Het bestuurlijk Overleg Randstad wordt in 1989 met het convenant tot verbetering van de bereikbaarheid van de Randstad in het leven geroepen. Het BOR is samengesteld uit bestuurlijke vertegenwoordigers van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, de drie provincies in de Randstad en de vier grote steden. Daarnaast zijn er waarnemers van de VNG en NS. De taak van het BOR bestaat uit het analyseren van de ontwikkelingen ten aanzien van de bereikbaarheid en het vaststellen van werkprogramma's en de financiële consequenties daarvan.

Commissie Bijdragen Verkeers- en Vervoervoorzieningen in en om de steden

Deze interdepartementale commissie is ingesteld bij besluit van 27 oktober 1975 (Stcrt. 213) als subcommissie van de Coördinatiecommissie Stadsvernieuwing van het ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening. De commissie adviseert de minister van Verkeer en Waterstaat over rijksbijdragen in de kosten van lagere overheden bij het treffen van verkeers- en vervoervoorzieningen.

Commissie Verkeers- en Vervoeronderzoek

De Commissie Verkeers- en Vervoeronderzoek is bij ministeriële beschikking van 8 december 1980 ingesteld (Stcrt. 248) voor een periode van drie jaar. De commissie is de opvolger van de Commissie TNO Verkeers- en Vervoeronderzoek. De taak van de commissie bestaat uit het adviseren over en stimuleren van de samenwerking tussen onderzoeksinstituten en -bureaus op het gebied van verkeers- en vervoeronderzoek in Nederland. Daarnaast inventariseert de commissie het lopende onderzoek en coördineert dit indien nodig. In geval van leemten initieert de commissie nieuw onderzoek.

Militaire Autoriteit

Een militaire autoriteit kan optreden in noodsituaties en op die momenten bijzondere bevoegdheden krijgen op het terrein van het inland-vervoer. De militaire autoriteit wordt door de Minister van Defensie aangewezen. Dergelijke aangelegenheden worden geregeld in crisiswetten zoals de Vervoersnoodwet 1962 en de Coördinatiewet uitzonderingstoestanden 1996.

Minister-president

De Minister-president is een actor op het beleidsterrein verkeer en vervoer bij uitzonderingstoestanden en noodsituaties, met name door het kunnen afkondigen van maatregelen en het in of buitenwerking stellen van wetten. Bevoegdheden worden ontleend aan de Vervoersnoodwet 1962 en de Coördinatiewet uitzonderingstoestanden 1996.

Minister van Buitenlandse Zaken

Onder deze minister ressorteert de verkeersadviseur. Deze ambtenaar beheert onder meer de transportaangelegenheden van het ministerie van Buitenlandse Zaken, adviseert de departementsleiding op het gebied van alle transportaangelegenheden en vertegenwoordigt het ministerie van Buitenlandse Zaken in interdepartementale commissies.

Minister van Defensie

De Minister van Defensie heeft een rol in verkeers- en vervoersaangelegenheden in crisissituaties. Soms is deze op die momenten eerst verantwoordelijke in besluitvorming, soms moet de Minister van Verkeer en Waterstaat besluiten in overeenstemming met de Minister van Defensie. De bevoegdheden worden omschreven in crisiswetten zoals de Vervoersnoodwet 1962 en de Coördinatiewet uitzonderingstoestanden 1996.

Minister van Economische Zaken

De minister van Economische Zaken heeft verantwoordelijkheden op het gebied van versterking van de Nederlandse economische structuur en de verbetering van de concurrentiepositie bedrijfsleven. In die hoedanigheid wordt geïnvesteerd in kennisinfrastructuur en milieusparende en energiezuinige projecten.

Minister van Financiën

De minister van Financiën heeft verantwoordelijkheden op het gebied van het opstellen van de begroting. In die hoedanigheid is hij verantwoordelijk voor de begroting van het Mobiliteitsfonds en andere fondsen op het beleidsterrein.

Minister van Verkeer en Waterstaat

Onder verantwoordelijkheid van de minister van Verkeer en Energie wordt in 1946 het nieuwe Directoraat-generaal van het Vervoer (DGV) belast met de zorg voor het vervoer. Het ministerie krijgt, na nog even als ministerie voor het Verkeer door het leven te zijn gegaan, bij KB van 18 februari 1947 zijn huidige naam: ministerie van Verkeer en Waterstaat. Binnen DGV is de afdeling Vervoersdiensten, vanaf 1951 directie van het Verkeer geheten, de uitvoerende directie. In 1975 wordt deze directie gesplitst in een directie Goederenvervoer en een directie Personenvervoer.

Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke ordening en milieu

De minister van Volkshuisvesting Ruimtelijke ordening en milieu heeft verantwoordelijkheden op het gebied van het milieu. In die hoedanigheid wordt geïnvesteerd milieusparende en energiezuinige projecten op het terrein Verkeer en Vervoer.

Projectgroep Bereikbaarheidsplan Randstad (PBR)

Deze projectgroep bestaat sinds de ondertekening van het Convenant tot verbetering van de bereikbaarheid van de Randstad van 17 januari 1989 en bestaat uit ambtelijke vertegenwoordigers van de ondergetekenden van het convenant en vertegenwoordigers van de samenwerkende openbaar vervoerbedrijven, de VNG en het ministerie van VROM als waarnemers. Het PBR adviseert het BOR ten aanzien van de algemene beleidstaak en stelt bereikbaarheidsplannen op. Daarnaast worden evaluatie- en voortgangsrapportages verzorgd aan het BOR.

Regionale Stuurgroepen Bereikbaarheidsplan Randstad (RSBR)

Ook deze regionale stuurgroepen zijn ingesteld met het convenant van 17 januari 1989. Ze zijn samengesteld uit ambtelijke vertegenwoordigers van het Rijk en de betrokken PBR-leden van de betreffende provincie en grote gemeente. Op ad hoc-basis kunnen ook vertegenwoordigers van overige betrokken gemeenten en de openbaar vervoerbedrijven worden toegevoegd. De taak ligt voornamelijk in het ontwikkelen van op de regio toegespitste voorstellen aan de PBR.

Stichting Transporttechnologie

De stichting Transporttechnologie is ingesteld bij beschikking van 14 februari 1995 (Stcrt. 55) en heeft tot taak het management te voeren voor de uitvoering van de bijdrageregeling ICES-project kennisinfrastructuur transporttechnologie. Tevens zal de stichting het Centrum transporttechnologie instellen en daarvan het management voeren. Het centrum gaat in 1999 op in de stichting Connekt, het Centrum voor onderzoek naar en kennis over transport.

Stuurgroep Verkeer en Vervoer

De stuurgroep Verkeer en Vervoer is samengesteld uit vertegenwoordigers van het ministerie van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening. De stuurgroep is belast met de coördinatie zowel bij de voorbereiding als bij de uitvoering van maatregelen voor de integratie van het verkeers- en vervoerbeleid.

Vervoersraad

De Vervoersraad kan, op grond van de Vervoersnoodwet 1962, bij uitzonderingstoestanden worden ingesteld. Het is een overleg- en adviesorgaan waarin de ministeries die enigerlei bemoeienis hebben met inland-vervoer zijn vertegenwoordigd.

(Voorlopige) Raad voor Verkeer en Waterstaat

In het kader van een nieuwe advies- en overlegstructuur wordt bij besluit van 19 juni 1986 (Stb. 344) een Voorlopige Raad voor Verkeer en Waterstaat ingesteld. De definitieve Raad is ingesteld bij Wet van 2 maart 1992 (Stb. 146). De (Voorlopige) Raad adviseert over zowel de hoofdlijnen als de onderdelen van het beleid inzake verkeer en waterstaat. De voorlopige raad adviseert daarnaast inzake de herziening van de adviesstructuur en coördineert de adviezen van reeds bestaande adviescolleges.

Voorlopige Raad voor het Vervoer

De voorlopige raad voor het vervoer, ingesteld bij besluit van 2 januari 1987 (Stb. 26) fungeert van 1987 tot 1991 als voorloper van de Raad voor Verkeer en waterstaat. De voorlopige raad heeft tot taak de minister te adviseren over het beleid inzake het vervoer. Tevens adviseert zij de Tweede Kamer inzake initiatiefvoorstellen van wet en de Voorlopige Raad voor Verkeer en Waterstaat inzake de herziening van de adviesstructuur en het coördineren van adviezen van andere adviescommissies op dit terrein.

4.2 Leeswijzer

4.2.1 Handelingen

In de navolgende hoofdstukken zijn de handelingen opgenomen van de actoren welke op het beleidsterrein 'Overkoepelend beleid verkeer en waterstaat' actief zijn (geweest) in de periode 1945-2002. De handelingen worden steeds als volgt weergegeven:

(volgnummer)

Actor:

Handeling:

Periode:

Bron:

Product:

Opmerking:

Iedere handeling is voorzien van een **uniek volgnummer**.

Een **actor** is een orgaan dat een rol speelt op een beleidsterrein en de bevoegdheid heeft tot het zelfstandig verrichten van handelingen op grond van attributie of delegatie. De naam die voor een actor wordt gebruikt komt overeen met de naam uit de actorenbeschrijving in het hoofdstuk Actoren. Een orgaan is niet altijd hetzelfde als een organisatie. Waar bijvoorbeeld 'de minister' als actor wordt vermeld, is meestal het ministerie van Verkeer en Waterstaat de uitvoerende organisatie.

Een **handeling** is een complex van activiteiten gericht op het totstandbrengen van een product, dat een actor verricht ter vervulling van een taak of op grond van een bevoegdheid. Een actor kan handelingen via mandatering door organisatieonderdelen of -leden laten verrichten. De handelingen zijn in principe positief geformuleerd. Dat wil zeggen dat bij een handeling als 'het vaststellen van een regeling' ook 'het intrekken van een regeling' inbegrepen wordt geacht.

De **periode** geeft aan wanneer een handeling is uitgevoerd. Als een handeling nog niet is beëindigd, is achter het eerste jaartal alleen een streepje gezet (bijvoorbeeld: 1950-). Deze handelingen waren bij het afsluiten van het onderzoek nog niet beëindigd.

De **bron** of **grondslag** geeft de wet of de regeling krachtens de wet waarop een handeling is gebaseerd. Niet alle handelingen zijn gebaseerd op een grondslag. Dan is de beschrijving van de handeling ontleend aan de literatuur of bronnen. Voor enkele (algemene) handelingen is geen grondslag of bron aangetroffen.

Het **product** is het resultaat van de handeling. De gegeven opsommingen van producten is niet altijd uitputtend. Vaak wordt volstaan met een algemeen omschreven eindproduct.

Soms was het noodzakelijk bepaalde velden in de gegevensblokken te verduidelijken met een **opmerking**.

4.2.2 Nummering

De huidige versie van het document is sterk gewijzigd, vooral in indeling, ten opzichte van een eerder concept uit 1998. Omdat dat eerdere concept al wel is gebruikt om voorlopig te selecteren is besloten om de nummering van de handelingen te laten zoals die al was. Dit houdt in dat de nummering in dit document niet doorloopt. Ook zijn er handelingen vervallen, hetzij omdat ze dubbel waren met andere handelingen, hetzij omdat ze duidelijk niet thuishoorden in dit RIO. Een overzicht daarvan is te vinden in de bijlagen, met een eventuele verwijzing naar andere RIO's.

5 Algemeen beleid

Voor het beleidsterrein overkoepelend beleid verkeer en waterstaat zijn de algemene handelingen van groot belang. Veel maatregelen, die op dit terrein worden genomen, vallen niet onder de competentie van de landelijke overheid. De landelijke overheid geeft wel het beleid aan, door middel van het opstellen van plannen en programma's, en probeert waar mogelijk te coördineren en te evalueren. De daadwerkelijke uitvoering en invulling ressorteert onder de lagere overheden. Daarnaast kunnen vanuit andere beleidsterreinen impulsen worden gegeven om het verkeers- en vervoerbeleid te ondersteunen. Voorbeelden hiervoor zijn: het verhogen van de accijnzen en het verlenen van fiscale voordelen.

(1)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het voorbereiden, medevaststellen, coördineren en evalueren van het overkoepelend beleid inzake verkeer en waterstaat.
Periode: 1945-
Product: Beleidsnota's, beleidsnotities, rapporten, adviezen, evaluaties

(2)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het voorbereiden van de totstandkoming, wijziging en intrekking van wetgeving inzake het overkoepelend beleid verkeer en waterstaat.
Periode: 1945-
Product: wetten, regelingen

(3)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het opstellen van periodieke verslagen.
Periode: 1945-
Product: series jaarverslagen, kwartaalverslagen, maandverslagen; o.a. Nationale Verkeers- en Vervoerrekening (NVVR) en Jaarbericht vervoerend Nederland.

(4)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het verstrekken en verkrijgen van periodieke gegevens aan/van andere (internationale) organisaties en samenwerkingsverbanden.
Periode: 1945-

(5)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het beantwoorden van Kamervragen en anderszins op verzoek incidenteel informeren van de Kamers der Staten Generaal.
Periode: 1945-
Product: brieven, notities

(6)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het verstrekken van informatie aan de Commissies voor de verzoekschriften van de Staten Generaal, aan overige Kamercommissies en aan de Nationale Ombudsman naar aanleiding van klachten van burgers inzake ontwikkelingen inzake het overkoepelend beleid verkeer en waterstaat.
Periode: 1945-
Product: brieven, notities

- (7)
Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het beslissen op beroepsschriften naar aanleiding van beschikkingen inzake het overkoepelend beleid verkeer en waterstaat en het voeren van verweer in beroepschriftenprocedures voor de Raad van State en/of de kantonrechter.
Periode: 1945-
Product: beschikkingen, verweerschriften
- (8)
Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het beantwoorden van vragen van individuele burgers, bedrijven en instellingen inzake het overkoepelend beleid verkeer en waterstaat.
Periode: 1945-
Product: brieven, notities
- (9)
Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het voorbereiden, vaststellen en uitvoeren van voorlichtingsactiviteiten op het beleidsterrein overkoepelend beleid verkeer en waterstaat.
Periode: 1945-
Product: voorlichtingsplannen, voorlichtingsmateriaal, websites
- (10)
Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het voorbereiden van intern (wetenschappelijk) onderzoek en het vaststellen van onderzoeksrapporten inzake het overkoepelend beleid verkeer en waterstaat.
Periode: 1945-
Product: nota's, notities, onderzoeksrapporten
- (11)
Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het voorbereiden en begeleiden van extern (wetenschappelijk) onderzoek betreffende het overkoepelend beleid verkeer en waterstaat.
Periode: 1945-
Product: nota's, notities
- (12)
Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het verstrekken van subsidies aan personen, bedrijven en instellingen die actief zijn op het beleidsterrein overkoepelend beleid verkeer en waterstaat.
Periode: 1945-
Product: beschikkingen
- (13)
Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het verwerven van EG-bijdragen in het kader van het beleidsterrein overkoepelend beleid verkeer en waterstaat.
Periode: 1957-
Opmerking: Voorbeelden van projecten waarvoor de EG bijdragen hebben verleend zijn:
• HSL-Zuid
• Betuweroute
Bron: Werkprogramma G 1996, p. 15

6 Planning

6.1 Nationaal beleid

6.1.1 Nationaal beleid en planwet

De hoofdlijnen van het lange termijnbeleid met betrekking tot de sector verkeer en vervoer zijn vastgelegd in structuurschema's en meerjarenplannen. Tot 1993 beruiste de taak een structuurschema of meerjarenplan samen te stellen bij de Stuurgroep Verkeer en Vervoer, zie hiervoor het PIVOT-rapport 'Waterstaat'. Met de herverdeling van de IVV-taken in 1993 komt de taak te liggen bij DGV. Met de opheffing van DGV in 1997 komt deze taak te liggen bij de directie Strategie en Coördinatie.

Vanaf het midden van de jaren 60 doen beleidsplannen nadrukkelijk hun intrede in het verkeers- en vervoerbeleid. Het planfiguur van een structuurschema wordt geboren, welke een functie als beleidsinstrument moet hebben en kan voorzien in de afstemming met het beleidsterrein ruimtelijke ordening. Het structuurschema krijgt pas in de jaren 70 echt betekenis. Een omvangrijk stelsel van planfiguren is het gevolg. Te noemen zijn in de aangrenzende sectoren ruimtelijke ordening en milieubeheer nota's over de ruimtelijke ordening met aanvullingen (Vierde Nota Extra of VINEX) en het Nationaal Milieubeleidsplan (NMP en het NMP+). Er bestaan tevens raakvlakken met het Meerjarenprogramma Verkeersveiligheid en het Natuurbeleidsplan (NBP).

De toenemende integratie van de beleidsplannen en de uitvoering hiervan brengt een min of meer parallelle ontwikkeling van de diverse plannen met zich mee. De structuurschema's en andere strategische beleidsplannen worden volgens de procedure van de Planologische Kernbeslissing (PKB) op- en vastgesteld. Voor de advisering door de adviesorganen, een uitgebreide inspraakprocedure en bestuurlijke overleggen moet ruim tijd gepland zijn. Uiteindelijk zal de regeringsbeslissing aan het Parlement ter bespreking worden aangeboden. Met de invoering van de Planwet in 2002 is de rol van het Structuurschema overgenomen door het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan (NVVP).

Rond 1995 werd de behoefte gevoeld om ook de lagere overheden meer te betrekken bij het opstellen van de beleidsplannen. Bij de uitvoering van de structuurschema's was namelijk gebleken dat de betrokkenheid van de lagere overheden bij het door het Rijk opgestelde Structuurschema zeer gering was. Tussen rijksoverheid en de lagere overheden zijn toen afspraken gemaakt in het zogenaamde VERDI-convenant inzake de planstructuur. De Planwet verkeer en vervoer is een wettelijke invulling van die afspraken. Deze wet beoogt een nieuwe en meer op gezamenlijkheid gerichte werkwijze tussen de overheidspartners te realiseren om zo de uitvoering van de structuurschema's effectiever en efficiënter te laten verlopen. Verhoudingen, rollen, bevoegdheden en verantwoordelijkheden van rijk, provincie en gemeente zijn in de Planwet uitgewerkt ten behoeve van de planstructuur voor de ontwikkeling en uitvoering van nationaal en regionaal verkeers- en vervoerbeleid.

(72)

Actor: a. Stuurgroep Verkeer en Vervoer
b. Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het ontwikkelen van een wettelijke planningsstructuur op het terrein van verkeer en vervoer.
Periode: a. 1973-1992
b. 1993-
Product: o.a. Planwet Verkeer en Vervoer
Opmerking: De beleidsontwikkeling is in handen gegeven van de interdepartementale werkgroep Planningsstructuur Verkeer en Vervoer
Bron: Stuurgroep Verkeer en Vervoer, p. 8

(73)

Actor: a. Stuurgroep Verkeer en Vervoer
b. Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het opstellen van prognoses over de toekomstige ontwikkeling van het verkeer en vervoer.

Periode: a. 1973-1992
b. 1993-
Opmerking: Hiertoe is het project Questa in het leven geroepen.
Bron: Organisatiegids V&W, p. 70

(74)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het inbrengen van verkeers- en vervoerbelangen bij de besluitvorming over lange termijnplannen voor het ministerie van Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.
Periode: 1960-
Opmerking: Bijdragen aan bijvoorbeeld VROM-notitie Verkeer en Milieu
Bron: -

6.1.2 Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV)

Het SVV bevat de grondslagen van het verkeers- en vervoerbeleid voor de lange termijn en wel de doelstelling waarop het beleid wordt gericht, de richtlijnen die worden gehanteerd bij de uitwerking en de vorm die het beleid in hoofdlijnen aanneemt. Als voorloper van het SVV geldt het Meerjarenplan Personenvervoer (MPP). Zie hiervoor rapport "Collectief personenvervoer".

Het eerste SVV wordt in 1977 uitgebracht. Pas in 1981 wordt het als Planologische Kernbeslissing vastgesteld. Het tweede SVV verschijnt in 1992. Op dit moment wordt tevens in Europees verband gewerkt aan een Europees structuurschema verkeer en vervoer. Naast de algemene structuurschema's zijn er voor verschillende vervoertakken - en in het bijzonder de infrastructurele voorzieningen hiervoor - aparte structuurschema's ontwikkeld. Voorbeelden hiervoor zijn het Structuurschema Vaarwegen (1976) en het Structuurschema Burgerluchtvaart (1988).

(75)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het voorbereiden en opstellen van een Structuurschema Verkeer en Vervoer en daaraan gerelateerde producten.
Periode: 1993-1997
Product: SVV, voortgangsrapportages, actieboeken.
Opmerking: Tot 1993 berustte de taak bij de Stuurgroep Verkeer en Vervoer (Zie rapport 'Waterstaat'). Eventueel worden bijdragen verwerkt, die worden aangeleverd door andere diensten of ministeries.
Bron: Directieplan SP 1994-1999, p. 16

6.1.3 NVVP

Het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan (NVVP) is de opvolger van de Structuurschema's. Het stelt de beleidskaders vast voor het verkeer en vervoerbeleid van zowel de rijksoverheid als de overige overheden. Het opstellen van een NVVP berust op twee wettelijke voorschriften. Allereerst is het een Planologische Kernbeslissing en mogen er zonder een geldend NVVP geen infrastructuurprojecten uitgevoerd worden op grond van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (Wro). Aan de andere kant is er de Planwet die voorschrijft dat de minister van Verkeer en Waterstaat de verantwoordelijkheid heeft om voor een NVVP te zorgen, in overleg met de overige bestuurslagen. In het NVVP worden de hoofdlijnen van het nationale verkeer en vervoersbeleid vastgelegd. In het plan zijn in ieder geval opgenomen de zogenaamde essentiële onderdelen van het nationale verkeer en vervoersbeleid, een beschrijving van de te verwachten activiteiten van Rijk, provincies en gemeenten, de afstemming met aangrenzende beleidsterreinen zoals economie en milieu, de fasering, prioriteitstelling en een indicatie van de bekostiging en de termijn waarop de provinciale plannen moeten worden vastgesteld. De essentiële onderdelen zijn de onderdelen waarvan is vastgesteld, in onderling overleg, dat deze noodzakelijk zijn voor de uitvoering van het beleid. In de provinciale plannen, en het verkeer- en vervoersbeleid van de gemeenten dient met deze essentiële onderdelen rekening gehouden te worden. Deze essentiële onderdelen vormen samen met de plankaarten, waarin staat waar infrastructurele ingrepen kunnen volgen, de planologische kernbeslissing.

Het beleid dat door het Rijk gevoerd zal worden vormt een afzonderlijk hoofdstuk van het NVVP. Het beleid van de provincies komt in de Regionale Verkeer- en vervoersplannen tot uitdrukking. De gemeenten hebben niet de verplichting een plan op te stellen, maar zijn, op grond van de Planwet, wel verplicht zichtbaar een samenhangend verkeer- en vervoersbeleid te voeren.

De minister van Verkeer en Waterstaat is de eindverantwoordelijke voor het NVVP. Het wordt opgesteld door het ministerie. De provincies, Kadergebieden en gemeenten zijn wel betrokken bij de opstelling. Het eerste NVVP is opgesteld door een projectorganisatie binnen V&W. Tot de opheffing per 1 oktober 2002 viel deze organisatie onder de centrale directie Strategie en Coördinatie. Daarna is de organisatie ondergebracht bij DGP. Alle beleidsdirecties leveren bijdragen aan voor opname in het NVVP. De beleidsdirecties zijn ook verantwoordelijk voor de afstemming van hun bijdrage met de overige partijen in het veld, zowel interdepartementaal als tussen de verschillende bestuurslagen. Er is een klein kernteam dat deze inhoudelijk bijdragen tot een geheel samenvoegt. Dit kernteam legt verantwoording af aan de Stuurgroep waarin de directeuren van de meest betrokken beleidsdirecties zijn vertegenwoordigd. Behalve over de verschillende deelaspecten wordt ook overleg gevoerd over het gehele plan. Dit gebeurt in een ambtelijk interdepartementaal overleg, en in het Nationaal Verkeers- en Vervoersberaad, een overleg tussen de minister van Verkeer en Waterstaat en bestuurders namens de provincies, kaderwetgebieden, gemeenten en Unie van Waterschappen.

Voor het NVVP geldt (net als het SVV II) de zogenaamde PKB-procedure. Dit houdt in dat er eerst een beleidsvoornemen wordt opgesteld, het deel 1 van een PKB. Dit beleidsvoornemen wordt ter inzage gelegd en is er gelegenheid voor inspraak (deel 2). Na de inspraak verschijnt deel 3, het Kabinetstandpunt. Hierin zijn de resultaten van de inspraak verwerkt. Dit deel 3 wordt aan de Staten-Generaal aangeboden ter vaststelling. Is het plan vastgesteld dat is dat deel 4, de eigenlijke Planologische Kernbeslissing.

(175)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het voorbereiden en opstellen van het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan in overleg met de besturen van de provincies en gemeenten.
Periode: 1998-
Product: NVVP deel 1 en 3, notities, gespreksverslagen, etc.
Bron: Planwet 2002, art. 2.2; WRO, art. 2a

(176)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het ter inzage leggen van het NVVP en het verzamelen van de reacties.
Periode: 1998-
Product: NVVP deel 2
Opmerking: Het ter inzage leggen en het bundelen van de reacties vormt een wezenlijk onderdeel van de procedure
Bron: WRO, art. 2a.2

6.2 Regionaal beleid

6.2.1 Vervoerregio's (1988-1995)

Het begrip vervoerregio wordt geïntroduceerd in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (TK 1988-1989, 20922) als instrument voor het verwezenlijken van het landelijke verkeer- en vervoersbeleid op regionaal niveau. De vervoerregio speelt een sturende en coördinerende rol. Op deze manier kunnen fricties tussen lokale overheden worden opgelost. Mede door het zeer complexe beleid, onder andere onder invloed van het Nationaal Milieubeleidsplan (NMP) en de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra (VINEX), is een regionale aanpak van het verkeer- en vervoerbeleid een noodzaak.

Daarnaast past de vervoerregio goed in het streven naar decentralisatie van bevoegdheden en taken van de rijksoverheid. Bezuinigingsoverwegingen liggen ten grondslag aan de instelling van allerlei regionale bestuursorganisaties. Beleidsvoornemens in de richting van dergelijke organisaties zijn

geschetst in de nota's "Bestuur op Niveau" (BoN) en het eerste advies van de Commissie Brox "Openbaar vervoer en regionaal bestuur" (1992).

Het juridische en bestuurlijke kader wordt gevormd door de Wet gemeenschappelijke regelingen (Wgr) (1984, Stb. 667) in aangescherpte vorm, de Kaderwet bestuur in verandering (1994, Stb. 396), in werking getreden per 1 juli 1994, en de speciale wet voor de regio Rotterdam-Rijnmond. Voor de sector verkeer en vervoer zijn de Wet Infrastructuurfonds en de Wet personenvervoer van belang.

Het regionale verkeers- en vervoerbeleid krijgt vorm in twee samenwerkingsverbanden:

- de zeven BoN-gebieden: de samenwerkingsgebieden rondom Rotterdam, Amsterdam, Den Haag, Utrecht, Eindhoven-Helmond, Enschede-Hengelo en Arnhem-Nijmegen
- de overige, niet-BoN-gebieden

Bij de planning en uitvoering van een samenhangend regionaal verkeers- en vervoerbeleid krijgen de BoN-gebieden en de vervoerregio's taken te vervullen op het gebied van het openbaar vervoer, het wegennet, parkeerbeleid, verkeersveiligheidsvoorzieningen, fietsvoorzieningen, goederenvervoer en beleid met betrekking tot distributie en bevoorrading, afstemming tussen verkeer en vervoer en ruimtelijke ordening. De basis van het regionale beleid is het 'Regionaal Verkeers- en Vervoerplan (RVVP). Het RVVP is een beleidsnotitie bestaande uit een geïntegreerd plan inclusief een concreet uitvoeringsprogramma. In het plan wordt onder meer aangegeven hoe en in welke mate de regio de SVV-doelstellingen zal realiseren. De vervoerregio's krijgen zelf alle ruimte om die doelstellingen middels op de regio toegespitste oplossingen te verwezenlijken.

De provincies hebben de taak het regionale beleid op elkaar af te stemmen en tevens voor een interprovinciaal kader te zorgen. In de Randstad heeft deze interbestuurlijke samenwerking in 1990 vorm gekregen in de verschillende overlegorganen die in het kader van het Bereikbaarheidsplan Randstad (BPR) ingesteld werden. Afgesproken werd toen, dat in het zogenaamde Zuid- en Noord-vleugeloverleg 'vleugelplannen' ontwikkeld zouden worden, die als referentie- en afstemmingskader voor de planvorming van de betrokken vervoerregio's kunnen dienen. De Noord- en Zuid-vleugel vallen samen met de verstedelijkte gebieden van de provincies Noord- en Zuid-Holland. Het mobiliteitsplan van de provincie Zuid-Holland is zo'n vleugelplan.

De vervoerregio is in de eerste plaats een regionale aangelegenheid. Het rijk houdt zich op afstand en beperkt zich tot een sturend en flankerend beleid. Het ligt in de bedoeling in het kader van de decentralisatie van rijkstaken aan de vervoerregio's bevoegdheden, geldmiddelen en taken over te dragen. Dit geschiedt in het geval van de Wgr-gebieden na definitieve erkenning door de minister van Verkeer en Waterstaat.

Bestuurlijk overleg tussen rijk, provincie en vervoerregio's vindt plaats in het (verticale) vervoerregio-overleg. Verkeer en Waterstaat is een van de deelnemers. De minister wordt vertegenwoordigd door de hoofdingenieur-directeur van Rijkswaterstaat. Naast de openbare besturen zijn ook de Kamers van Koophandel en de vervoerbedrijven vertegenwoordigd. Overleg wordt gevoerd over de opzet, uitgangspunten en toetsing van het RVVP, de uitvoeringsvoorwaarden en de globale financiering van het plan, de afstemming met het beleid van het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu, de voortgangsbewaking en de evaluatie van het RVVP.

(93)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het ontwikkelen van het beleidskader t.a.v. de vervoerregio's en de regionale samenwerking op het gebied van verkeer en vervoer.
Periode: 1990-1995
Product: beleidsnotities,
Bron: Beleidsnotitie Vervoerregio's

(94)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het voorlopig en definitief erkennen van vervoerregio's
Periode: 1990-1995
Product: beschikkingen
Bron: Beleidsnotitie Vervoerregio's, p. 8-12

- (95)
 Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
 Handeling: Het stellen van randvoorwaarden en leveren van (specialistische) bijdragen aan de totstandkoming van regionale verkeers- en vervoerplannen.
 Periode: 1990-
 Bron: Beleidsnotitie Vervoersregio's, p. 11
- (96)
 Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
 Handeling: Het verlenen van financiële bijdragen in de kosten van uitvoering van regionale verkeers- en vervoerplannen, voor zover niet vergoed krachtens de Wet personenvervoer en de Wet Infrastructuurfonds.
 Periode: 1994-
 Bron: Kaderwet bestuur in verandering 1994 Stb. 396, art. 16
- (97)
 Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
 Handeling: Het verlenen van een compensatie op aanvraag van een vervoerregio van kosten verbonden aan het voorbereiden en het opstellen van een regionaal verkeers- en vervoerplan.
 Periode: 1995-
 Bron: Kaderwet bestuur in verandering 1994, art. 16.7 en Besluit voorbereidingskosten regionale verkeers- en vervoerplannen 1995 Stb. 281, art. 2.1
- (98)
 Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
 Handeling: Het zorgdragen voor een evaluatie van de werking van het besluit voorbereidingskosten regionale verkeers- en vervoerplannen.
 Periode: 1995-
 Product:
 Bron: Besluit voorbereidingskosten regionale verkeers- en vervoerplannen 1995 Stb. 281, art. 13
- (99)
 Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
 Handeling: Het maken van afspraken over en toezien op de uitvoering en financiering van de RVVP's.
 Periode: 1990-
 Bron: Beleidsnotitie Vervoerregio's, p. 17

6.2.2 VERDI-convenant (1995-2002)

De vervoerregio's brengen niet het gewenste succes. De machtspositie en bevoegdheden zijn te gering om de gewenste machtsfactor te verkrijgen. Ook wordt het niet opportuun geacht een nieuwe bestuurslaag te creëren naast de al bestaande: Rijk, Provincie en Gemeente. Vanaf 1995 worden de voornemens tot het vormen van vervoersregio's losgelaten. De vervoerregio's blijken in zoverre succesvol, dat er meer samenwerking is op gemeentelijk en provinciaal niveau en dat inmiddels voldoende ervaring is opgedaan met het opstellen van RVVP's op basis van SVV II, zodat kan worden overgegaan tot het leggen van een wettelijke basis voor de integrale verkeers- en vervoerplanning.

Begin 1995 is een hoofdlijnenakkoord bereikt tussen de rijksoverheid, het IPO (Interprovinciaal Overleg) en de VNG (Vereniging Nederlandse Gemeenten) over de (her)verdeling van taken, bevoegdheden en middelen op het gebied van verkeer en vervoer in de niet-Kaderwet-gebieden. Op 29 maart 1996 wordt het definitieve convenant VERDI (Verkeer en Vervoer: Regionaal, Decentraal, Integraal) gesloten.

In dit convenant wordt vastgelegd dat er een Planwet komt, waarin de procedurele aspecten van de planning en de taken en bevoegdheden van alle drie de bestuurslagen helder worden vastgelegd. Daarnaast wordt de instelling van de gebundelde doeluikering voor kleinere infrastructuurprojecten

geregeld in dit convenant, en worden er afspraken gemaakt over de verantwoordelijkheid voor het lokale en regionale openbaar vervoerbeleid. De belangrijkste wijziging op dat laatste terrein is dat het regionale vervoerbeleid van het rijk naar de provincies gaat. De planwet wordt in dit RIO behandeld in het hoofdstuk over het lange termijn beleid en de gebundelde doeluitkering komt aan de orde in het hoofdstuk over het Infrastructuurfonds. In het RIO Personenvervoer wordt het onderdeel Openbaar Vervoer behandeld.

(100)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het voorbereiden en sluiten van het convenant VERDI in het kader van de decentralisatie en regionalisering van het verkeers- en vervoerbeleid in de niet-Kaderwet-gebieden.
Periode: 1995-
Product: convenant
Bron: Convenant VERDI, p. 1

6.2.3 Bereikbaarheidsplan Randstad

In 1987 constateert de ambtelijke Projectgroep Mobiliteit Randstad dat de economische centra in de Randstad door de verkeerstoename onbereikbaar dreigen te worden. In een bereikbaarheidsplan 'Mobiliteitsscenario' stelt de projectgroep drie pakketten maatregelen voor, die moeten leiden tot de verbetering van de bereikbaarheid van de Randstad.

Het Bereikbaarheidsplan Randstad (BPR) heeft het karakter van een inhaaloperatie en wordt wel beschouwd als een op de korte termijn gerichte voorloper van het SVV II. Vanaf 1991 - in dat jaar wordt het SVV II goedgekeurd - wordt dan ook over de voortgang van het Bereikbaarheidsplan in het MIT gerapporteerd.

Het bereikbaarheidsplan, dat in 1988 door de Tweede Kamer wordt aangewezen als 'groot project', bestaat uit drie grote projecten:

- de instelling van een tijdelijk Mobiliteitsfonds en de programmering en selectie van investeringsprojecten
- het ontwerpen en invoeren van een systeem van private financiering voor de aanleg en exploitatie van autotunnels
- het ontwikkelen en invoeren van een systeem van rekeningrijden.

Het Mobiliteitsfonds wordt behandeld in het rapport 'Waterstaat', slechts de inbreng van DGV wordt hier behandeld. Het rekeningrijden wordt in het rapport betreffende het individueel personenvervoer aan de orde gesteld.

(87)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het beheren van het Mobiliteitsfonds.
Periode: 1988-1993
Opmerking: Het betreft hier het financieel beheer. De resultaten worden in de begroting van Verkeer en Waterstaat verwerkt.
Het leveren van bijdragen aan de totstandkoming en wijziging van de jaarlijkse begrotingen en het voeren van overleg met vertegenwoordigers van de provincies Zuid-Holland, Noord-Holland en Utrecht, van de gemeenten Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht en van de Vereniging Nederlandse Gemeenten betreffende het verstrekken van een bijdrage worden als activiteiten van deze handelin gezien. (Voormalig handeling 86 en 88).
Bron: Wet op het Mobiliteitsfonds 1988 Stb. 657, art. 2.3

De projectorganisatie Bereikbaarheidsplan Randstad is een samenwerkingsverband van het rijk, de provincies Noord- en Zuid-Holland en Utrecht en de vier grote Randstadgemeenten. Op 17 januari 1989 wordt de samenwerking in een convenant vastgelegd. De projectorganisatie functioneert op drie niveaus:

- A. Bestuurlijk niveau: Het Bestuurlijk Overleg Randstad (BOR) onder voorzitterschap van de minister van Verkeer en Waterstaat en samengesteld uit de bestuurlijke vertegenwoordigers van de partners en waarnemers van de VNG en de openbaar vervoer bedrijven. Het BOR komt eenmaal per jaar bijeen om het algemeen beleid en de werkprogramma's vast te stellen.
- B. Centraal-ambtelijk niveau: de Projectgroep Mobiliteitsscenario Randstad (PMR), later de Projectgroep Bereikbaarheidsplan Randstad (PBR) onder voorzitterschap van de (project)directeur Verkeer en Vervoer, later de directeur-generaal van DGV en samengesteld uit ambtelijke vertegenwoordigers van de partners en waarnemers van VROM, VNG en openbaar vervoer bedrijven. De PMR/PBR doet concrete voorstellen en stelt op basis van de bijdragen van de regionale stuurgroepen de werkprogramma's voor infrastructuurinvesteringen op.
- C. Regionaal-ambtelijk niveau: vier Regionale Stuurgroepen Randstad (RSR), bestaande uit regionale vertegenwoordigers van V&W en van de betrokken overheden en voorgezeten door een ambtenaar van een der regionale directies van Rijkswaterstaat en waarnemers van de openbaar vervoer bedrijven. De vier regionale stuurgroepen bewaken en coördineren de uitvoering van de projecten.

Ter ondersteuning van de projectorganisatie is er een centraal secretariaat. Het Coördinatieoverleg Bereikbaarheidsplan Infrastructuur (KOBI) verzorgt de afstemming op medewerkerniveau tussen de betrokken diensten van V&W en de stafdiensten FEZ, AD en de projectorganisatie BPR.

De procedure voor de programmering en toekenning van bijdragen aan de infraprojecten bestaat uit vier fasen:

1. de voorbereiding: Afhankelijk van het stadium van voorbereiding en beoordeling heeft een project een a-, b- of c-status. De b-status is de studiefase. Pas wanneer een project rijp voor uitvoering is en de c-status heeft, treedt de volgende fase in.
2. de advisering: De gemeente, provincie of het vervoerbedrijf dient bij de minister van Verkeer en Waterstaat een officiële aanvraag voor bijdrage in. Het plan wordt getoetst door de betreffende dienst van V&W en beoordeelt de inhoudelijke en financiële kant van de aanvraag en stelt een conceptadvies op voor de betrokken regionale stuurgroep. Deze adviseert aan de minister. Een RSR adviseert niet over NS-projecten.
3. vaststelling van de beslissing: Na budgettaire toetsing wordt door DGV of de RVI een beschikking afgegeven. Voor nieuwe projecten van meer dan fl. 5 miljoen is goedkeuring vereist van de minister van Financiën.
4. de uitbetaling en controle: Verkeer en Waterstaat verzorgt de uitbetaling, de tussentijdse bijstelling van de projectkosten, de definitieve afrekening en de rapportage aan de Tweede Kamer.

(89)

Actor: Bestuurlijk Overleg Randstad
 Handeling: Het vaststellen van het algemeen beleid en van de werkprogramma's in het kader van het Bereikbaarheidsplan Randstad.
 Periode: 1987-1993
 Product: rapporten, convenanten, werkprogramma's

(90)

Actor: Projectgroep Bereikbaarheidsplan Randstad (PBR)
 Handeling: Het voorbereiden van het bestuurlijk overleg Randstad en het programmeren, coördineren en toezicht houden op de uitvoering van de projecten in het kader van het Bereikbaarheidsplan.
 Periode: 1987-1993
 Product: werkprogramma's, adviesrapporten, voortgangsrapportages, evaluatierapportages
 Opmerking: Voorganger van de PBR is de Projectgroep Mobiliteitsscenario Randstad (1987-1988).
 Secretariaat en voorzitterschap berusten bij DGV.
 De periodieke voortgangsrapportages vinden plaats in het kader van de controleprocedure Grote Projecten.

(91)

Actor: Regionale Stuurgroepen Bereikbaarheidsplan Randstad (RSBR)
 Handeling: Het leveren van bijdragen voor de werkprogramma's en het coördineren en rapporteren van en over de uitvoering van de werkprogramma's.
 Periode: 1988-1993
 Product: conceptwerkprogramma's

Opmerking: Het secretariaat wordt eerst door de PBR verzorgd en naderhand door een ambtenaar van een van de regionale directies van RWS.
Bron: Convenant BPR

(92)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het in projectverband leveren van bijdragen aan een haalbaarheidsonderzoek van infrastructuurprojecten in de Randstad.
Periode: 1988-1993
Product: bijdragen aan haalbaarheidsstudies
Bron: PBR, 2^e werkprogramma, p. 30-32

7 Uitwerking lange termijnbeleid

7.1 Verkeersinfrastructuur

7.1.1 Algemeen

Een belangrijke voorwaarde voor economische groei is dat een goede verkeersinfrastructuur aanwezig is: een toereikend net van weg-, water- en spoorwegen. Onder infrastructuur wordt verstaan: alle onroerende voorzieningen ten behoeve van het verkeer en vervoer van personen en goederen, met inbegrip van de daarbij behorende voorzieningen ten behoeve van de verkeersveiligheid en de bescherming van het milieu. De infrastructuur wordt beheerd door openbare lichamen (rijk, provincies, gemeenten, waterschappen en lichamen in de zin van de Wet gemeenschappelijke regelingen) en door particulieren.

Nederland beschikt over een uitgebreide infrastructuur voor verkeer en vervoer. In totaal beschikken we over ruim 100.000 km verharde wegen, ongeveer 15.000 km fietspaden, 3.000 km spoorwegen, 4.500 km bevaarbare waterwegen, 18 zeehavens en 15 luchthavens. Die infrastructuur is van levensbelang voor de economie en moet dus goed beheerd en onderhouden worden.

Een groot deel van de uitvoering van infrastructuurprojecten, te weten het hoofdwegennet en het hoofdbinnenvaartwegennet, is toevertrouwd aan de zorgen van Rijkswaterstaat. In het rapport 'Waterstaat' wordt uitgebreid ingegaan op het handelen van de overheid op het gebied van de infrastructuur tot 1992. Met de herverdeling van de IVV(Integraal Verkeer en Vervoer)-taken wordt per 1 juni 1992 DGV verantwoordelijk voor het totale beleid op gebied van verkeer en vervoer en zal dus als centraal aanspreekpunt functioneren. Dit betekent, dat Rijkswaterstaat een aantal beleidstaken, waaronder op het gebied van infrastructuur, afstoot. De uitvoering van projecten en onderhoud en de expertise blijven bij Rijkswaterstaat.

Om de infrastructuur goed te kunnen beheren en om tijdig nieuwe voorzieningen gereed te hebben, is een goede planning noodzakelijk. Die planning valt uiteen in drie fasen. Een structuurschema (zoals het NVVP) geeft de planning in hoofdlijnen voor ongeveer 20 jaar. In het NVVP wordt aangegeven welke knelpunten er zijn. De planning uit het NVVP wordt in het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) nader uitgewerkt over een periode van 5 tot 10 jaar. Hierin staan de projecten vermeld die een oplossing kunnen bieden voor de gesignaleerde knelpunten. In de begroting van Verkeer en Waterstaat is tenslotte te vinden welke projecten in het betreffende jaar concreet worden uitgevoerd. Het NVVP is behandeld in het vorige hoofdstuk over de lange termijnplanning. Het MIT komt in de volgende paragraaf aan bod.

(54)

Actor: Minister van Economische Zaken
Handeling: Het formuleren van beleid ten aanzien van de financiering/stimulering van investeringen in de economische infrastructuur.
Periode: 1985-
Opmerking: Bij economische infrastructuur wordt naast de verkeersinfrastructuur ook de kennisinfrastructuur bedoeld
Bron: Voortgangsnota infrastructuur (Minister van Economische Zaken)

(55)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het ontwikkelen en formuleren van beleid ten aanzien van een betere benutting van de infrastructuur van weg, spoor en water.
Periode: 1992-
Product: Onderzoeksrapporten

(56)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het analyseren en presenteren van de financierings- en concurrentiepositie van de

Nederlandse infrastructuur in vergelijking met het buitenland.
Periode: 1990-
Product: onderzoeksrapporten, overzichten

7.1.2 Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT)

Voor de uitvoering van de SVV's worden middellange en korte termijnplannen ontwikkeld. Sedert het begin van de jaren 80 fungeren de Meerjarenprogramma's personenvervoer (MPP) en het Meerjarenprogramma scheepvaartwegen (MPSW) als uitvoeringsprogramma van het SVV voor de middellange termijn. Het MPP krijgt in 1984 een voortschrijdend meerjarenkarakter: jaarlijks wordt het vijfjarenplan bijgesteld.

In 1990 worden beide plannen samengevoegd tot het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport. Het MIT omvat het beleid voor de komende vijf jaar en de uitvoeringsprogramma's voor de infrastructuur. Het MIT laat de samenhang zien in de beleidsuitvoering en is een instrument voor de voortgangsbewaking, evaluatie en eventuele correcties. Vanaf het begrotingsjaar 1993-1994 fungeert het MIT tevens als toelichting op de begroting van het Infrastructuurfonds (Stb. 319).

Bij het opstellen van het MIT moet rekening worden gehouden met het geldende SVV (NVVP), de geldende nota op de Ruimtelijke Ordening en het geldende Nationaal Milieubeleidsplan. In de Planwet Verkeer en Vervoer wordt het MIT gezien als een uitvoeringsprogramma van het door het Rijk te voeren beleid.

Voor de projecten die al dan niet in het MIT worden opgenomen is binnen Verkeer en Waterstaat een stappenplan opgesteld. Voor infrastructuurprojecten die niet in de MIT worden opgenomen is een vergelijkbare planstructuur ontwikkeld. Dit zijn de Spelregels voor Natte Infrastructuurprojecten (SNIP) die gelden voor projecten die betrekking hebben op waterkeren en waterbeheren. Binnen een MIT- of SNIP-project bestaan drie fasen: de verkenningfase, de planstudiefase en de realisatiefase. Elke fase kent een of meer beslismomenten, meestal om een fase te mogen starten of te mogen afsluiten, maar soms ligt een beslismoment middenin een fase. De volgorde van de fasen en beslismomenten zijn niet altijd de chronologische volgorde van het project.

Het is de bedoeling dat ook de SNIP-projecten op termijn geïntegreerd worden in een uitgebreide versie van het MIT.

Zie voor handelingen betreffende de MIT- en SNIP-projecten verder het RIO 'Waterstaat'.

(80)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het jaarlijks opstellen van een Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport.
Periode: 1993-
Product: MIT
Opmerking: Het MIT wordt steeds gelijktijdig met de begroting voor het nieuwe jaar aangeboden aan de Staten-Generaal als zijnde een informatieve verantwoording van beleid bij de begroting.
Bron: Wet Infrastructuurfonds 1993 Stb. 319, art. 4

7.1.3 Infrastructuurfonds

Op grond van de Wet Infrastructuurfonds van 27 mei 1993 (Stb. 319) is het Infrastructuurfonds opgericht. Op 1 januari 1994 treedt het in werking. Het fonds is een begrotingsfonds zoals bedoeld in art. 2 van de Comptabiliteitswet 1992 (Stb. 351) en bezit geen rechtspersoonlijkheid. Namens de minister van Verkeer en Waterstaat beheert de directie RVV - de latere directie SP - van DGV het Infrastructuurfonds. Dit is van belang om te bewerkstelligen dat de richting van het beleid en de financiering van de infrastructuur voortdurend in samenhang tot elkaar worden gezien. Na de opheffing van DGV in 1997 wordt het fonds beheerd door FEZ in samenspraak met Rijkswaterstaat.

Het doel van dit fonds is de financiering en bekostiging van investeringen in en onderhoud van infrastructuur. Beter dan voorheen kan men komen tot een eenduidige afweging van prioriteiten ten

aanzien van de infrastructuur. Bovendien garandeert het Infrastructuurfonds de continuïteit van financiële middelen. Het fonds treedt in de plaats van bijdrageregelingen op basis van Hoofdstuk XII van de Rijksbegroting, het Rijkswegenfonds en het Mobiliteitsfonds. Zie hiervoor rapport 'Waterstaat'.

De uitgaven van het fonds omvatten:

- de aanleg en het onderhoud van de infrastructuur in beheer bij het rijk: de rijkswegen en rijkswaarswegen
- bijdragen ten behoeve van de NS voor aanleg en onderhoud van de landelijke railinfrastructuur
- bijdragen van het rijk aan lagere overheden ten behoeve van aanleg en onderhoud van de regionale en lokale infrastructuur.

Uitgaven ten behoeve van de infrastructuur betreffende havens, de luchtvaart en pijpleidingen vallen buiten de bestemming van het fonds.

De inkomsten van het Infrastructuurfonds bestaan voor het grootste deel uit bijdragen van de algemene middelen, infrastructuurtoeslag op de motorrijtuigenbelasting, 10% van de opbrengsten uit brandstofaccijnzen en een bijdrage uit het Fonds Economische Structuurversterking (FES). Dit fonds is opgezet om impulsinvesteringen te doen in grootschalige projecten die van belang zijn voor toekomstige economische infrastructuur, zoals de Betuweroute en de HSL. Ook via het Integraal Structuurplan Noorden des Lands (ISP) en de Bijzondere Regionale Toeslag, die beide op de begroting van Economische Zaken staan, worden gelden naar het Infrastructuurfonds gesluisd. Het ministerie van VROM draagt bij in de geluidssanering. Een andere bron van inkomsten komt uit de geldbuidel van de EU. De laatste jaren probeert de EU een Europees infrastructuurprogramma voor de aanleg van Trans-Europese netwerken (TEN's) van de grond te krijgen.

Ter uitvoering van de Wet Infrastructuurfonds is het Besluit Infrastructuurfonds (1993 Stb. 629) uitgevaardigd. Deze algemene maatregel van bestuur heeft een voorlopig karakter en geeft in een bijlage aan welke categorieën en onderdelen van infrastructuur onder de werking van de wet vallen. Tevens worden criteria gesteld voor de verstrekking en besteding van bijdragen in investeringen en onderhoud.

Er wordt onderscheid gemaakt tussen twee soorten bijdragen, te weten:

- bijdragen voor investeringen in kapitaallasten
- bijdragen voor investeringen in onderhoud

De eerste worden op projectbasis toegekend, de tweede als een jaarlijks vast te stellen totale bijdrage.

Met ingang van 1 januari 1996 wordt het Besluit Infrastructuurfonds gewijzigd. Voor de grote projecten blijft de procedure zoals die was, maar voor kleine projecten (elk minder dan f 25 miljoen, dit bedrag wordt in 2003 opgetrokken tot € 225 miljoen) komt er, in het kader van de decentralisatie en het VERDI-convenant, een zogenaamde gebundelde doeluitkering (GDU). Deze uitkering wordt ambtshalve, dus zonder voorwaarden en toetsing achteraf, aan de provincies uitgekeerd. Voor de BoN-gebieden bestond deze regeling al. De provincies en gemeenten zullen gezamenlijk een prioriteitenlijst moeten opstellen op basis van het Regionale Verkeers- en Vervoersplan en financieren die projecten zelf met de GDU, naast hun eigen budget. Deze GDU werd als een tijdelijk voorziening beschouwd. Het was de bedoeling om vanaf 1998 deze GDU over te hevelen naar het Provinciefonds, dan wel Gemeentefonds. Het Interdepartementaal Beleidsonderzoek Verbetering afwegingsmechanisme infrastructuur (Kamerstukken 2000/01, 27 489, nr. 1) heeft in 2002 tot de aanbeveling geleid dat de beoogde decentralisatie vorm moet krijgen door ophoging van de GDU aan de provincies en Kaderwetgebieden, het verbreden van de GDU met middelen uit andere instrumenten en de ophoging van de projectgrens van het Infrastructuurfonds naar € 225 mln.

(57)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat

Handeling: Het bij algemene maatregel van bestuur bepalen voor welke categorieën of onderdelen van infrastructuur wel of geen uitgaven kunnen worden gedaan of bijdragen kunnen worden verstrekt uit het infrastructuurfonds.

Periode: 1993-

Bron: Wet Infrastructuurfonds 1993 Stb. 319, art. 8

- (58)
 Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
 Handeling: Het bij algemene maatregel van bestuur stellen van regels en het verbinden van voorschriften omtrent het verlenen van bijdragen uit het infrastructuurfonds.
 Periode: 1993-
 Product: Besluit Infrastructuurfonds 1993 (Stb. 629), gewijzigd in 1994 (Stb. 660), in 1995 (Stb. 619)
 Bron: Wet Infrastructuurfonds 1993, art. 9
- (59)
 Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
 Handeling: Het bij ministeriële regeling stellen van nadere regels inzake het bij de aanvraag verstrekken van gegevens en bescheiden, en de financiële controle op de besteding van bijdragen voor infrastructuurprojecten
 Periode: 1993-
 Bron: Wet Infrastructuurfonds 1993, art. 9.5 en Besluit Infrastructuurfonds, art. 4.2 en 14.5
- (60)
 Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
 Handeling: Het ontwikkelen van een methodiek en procedure voor de integrale prioriteitsbepaling bij infrastructuurprojecten en de financiering daarvan.
 Periode: 1991-1995
 Product: notities, onderzoeksrapporten
 Opmerking: De methode wordt ontwikkeld in het project Integrale Prioriteitstelling Hoofdinfrastructuur (PI).
 Bron: SVV II, spoor 31
- (61)
 Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
 Handeling: Het voorbereiden van de jaarlijks bij wet vast te stellen begroting van het Infrastructuurfonds.
 Periode: 1993-
 Product: Begrotingswetten Infrastructuurfonds
 Bron: Voorstel Begrotingswet Infrastructuurfonds 1994
- (62)
 Actor: a. Minister van Verkeer en Waterstaat
 b. Minister van Financiën
 Handeling: Het in gezamenlijk overleg aanpassen van de infrastructuurtoeslag.
 Periode: 1993-
 Bron: Wet Infrastructuurfonds, art. 7.2
- (63)
 Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
 Handeling: Het bij indienen van de begroting aangeven van de hoofdlijnen van een bijdragesysteem en de aanpassingen daarvan.
 Periode: 1993-
 Bron: Wet Infrastructuurfonds 1993, art. 9.6
- (64)
 Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
 Handeling: Het zorg dragen voor een periodieke evaluatie van de effecten van de eventuele onderdelen van de bijdrageregeling en het rapporteren van die resultaten aan de Staten-Generaal.
 Periode: 1993-
 Bron: Wet Infrastructuurfonds 1993, art. 9.7
- (65)
 Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
 Handeling: Het beslissen over het doen van een uitgave of het verstrekken van een bijdrage onder inachtneming van de volgens de begroting van het fonds beschikbare middelen

en het geldende meerjarenprogramma.
Periode: 1993-
Bron: Wet Infrastructuurfonds 1993, art.10

(66)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het op grond van art. 93 EEG-verdrag aanmelden van invoering of wijziging van steunmaatregelen, die niet verenigbaar zijn met de gemeenschappelijke markt en medewerken aan het onderzoek van de EG-commissie hiernaar.

Periode: 1957-
Product: Rapportages
Bron: Besluit Infrastructuurfonds 1993 Stb. 1993 Stb. 629, Nota van Toelichting p. 19

(101)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het verstrekken van een gebundelde doeluitkering voor kleine projecten van minder dan fl. 25 mln. (vanaf 2003: € 225 mln.) aan de provincies.

Periode: 1996-
Bron: Convenant VERDI, p. 6; Toelichting op de begroting van het Gemeentefonds voor het jaar 2003

7.2 Overige infrastructuur

7.2.1 Technologie

Technologie speelt een belangrijke rol in het huidige verkeers- en vervoerbeleid. Samen met maatregelen, zoals bijvoorbeeld fiscale aanpassingen, kunnen technologische ontwikkelingen bijdragen tot het bereiken van de doelstellingen zoals gesteld in SVV II. Voorbeelden voor technologische ontwikkelingen zijn het gebruik van nieuwe materialen en schonere motoren, geluidsreductie en telematica.

Door middel van stimulerings- en ontwikkelingsmaatregelen probeert de overheid haar doelstellingen te realiseren. Hiervoor beschikt zij over een hele rij beleidsmaatregelen: regelgeving, financiële bijdragen, voorlichting en onderzoek. Het merendeel van de stimuleringsactiviteiten komt tot stand in de vorm van, of door middel van projecten.

(109)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het initiëren, stimuleren, coördineren en evalueren van activiteiten op het gebied van technologie die bijdragen tot de in SVV II gestelde doelstellingen.

Periode: 1980-
Opmerking: Hiertoe is ondermeer de projectgroep INIT (Innovatie Inland Transporttechnologie in het leven geroepen.
Bron: Beleids- en begrotingsplan 1995-1999, p. 51-54

7.2.2 Kennisinstructuur

Door te investeren in technologie wordt een betere basis gelegd om de internationale concurrentiepositie te verbeteren. De kennisinfrastructuur kan in dit proces bijdragen aan een betere inpassing van de economische groei in de maatschappelijk gestelde voorwaarden, zoals leefbaarheid en milieu.

In het kader van ICES (Interdepartementale Commissie Economische Structuuraangelegenheden) wordt in 1993 in opdracht van het ministerie van Verkeer en Waterstaat een plan voor een investeringsprogramma opgesteld dat gericht is op de versterking van de kennisinfrastructuur voor de transport- en distributiesector. Het programma heeft vier thema's met bijbehorende pilotprojecten:

- optimaliseren containertransport (pilots INCOMAAS en Combined transportation)
- optimaliseren van logistieke systemen door middel van informatietechnologie (pilot Smartcard)
- benutting van fysieke infrastructuur (pilot Stiller treinverkeer)
- beheersing goederenstromen (pilot Verdeling)

De bijdrageregeling ICES-project kennisinfrastructuur transporttechnologie wordt ingesteld bij beschikking van 17 maart 1995 (Stcrt. 55) en treedt met terugwerkende kracht in werking tot en met 1 januari 1994. De bijdrageregeling richt zich op de versterking van de kennisinfrastructuur in de transport- en distributiesector door het verlenen van middelen voor de bekostiging van de stichting Transporttechnologie en projecten die deel uitmaken van het programma. Voor de uitvoering van deze regeling is fl. 35 miljoen ter beschikking gesteld. De Stichting Transporttechnologie wordt belast met de uitvoering van het programma. Met ingang van 1 januari 1999 komt deze regeling te vervallen. Inmiddels is in 1998 een nieuwe ronde opgestart.

(110)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
 Handeling: Het verlenen van een financiële bijdrage in het kader van de bijdrageregeling ICES-project kennisinfrastructuur transporttechnologie.
 Periode: 1994-1999
 Product: bijdrageregeling
 Opmerking: De bijdrageregeling verleent middelen voor de bekostiging van de stichting en van projecten, die deel uitmaken van het programma.
 Bron: Bijdrageregeling ICES-project kennisinfrastructuur transporttechnologie 1995 Stcrt. 55

(111)

Actor: Minister van Economische Zaken/Senter
 Handeling: Het jaarlijks evalueren van het programma kennisinfrastructuur op basis van de in de regeling vastgestelde criteria.
 Periode: 1994-1999
 Bron: Werkprogramma G 1996, p. 205

(112)

Actor: Stichting Transporttechnologie
 Handeling: Het instellen en managen van het Centrum Transporttechnologie.
 Periode: 1994-1999
 Opmerking: Het centrum is het uitvoerende deel van de stichting.
 Bron: Bijdrageregeling ICES-project kennisinfrastructuur 1995, art. 5.2

(113)

Actor: Stichting Transporttechnologie
 Handeling: Het vaststellen van projectreglementen die het kader bepalen waarbinnen de pilotprojecten worden uitgevoerd.
 Periode: 1994-1999
 Product: reglementen
 Bron: Bijdrageregeling ICES-project kennisinfrastructuur 1995, art. 6

(114)

Actor: Stichting Transporttechnologie
 Handeling: Het jaarlijks opstellen van een begroting met activiteitenplan voor het komende jaar gespecificeerd naar Centrum en pilotprojecten.
 Periode: 1994-1999
 Bron: Bijdrageregeling ICES-project kennisinfrastructuur 1995, art 21-26

(115)

Actor: Stichting Transporttechnologie
 Handeling: Het tweemaal per jaar uitbrengen van een verslag van de activiteiten van de stichting.
 Periode: 1994-1999
 Product: rapportages
 Opmerking: Er zijn twee rapportages, te weten:

- een tussentijdse financiële rapportage die de stand van zaken weergeeft per 30 september;

- een inhoudelijk en financieel verslag over het voorgaande kalenderjaar
Dit laatste verslag wordt opgesteld middels een door de minister verstrekt model en is gespecificeerd naar de activiteiten van het centrum en de activiteiten ter uitvoering van de pilotprojecten. Ze zijn voorzien van een controlerapport van een register-accountant.

Bron: Bijdrageregeling ICES-project kennisinfrastructuur 1995, art. 27-28

In 1998 is een tweede ronde gestart van de bijdrageregeling ICES-project Kennisinfrastructuur. Een van de projecten die uit die gelden is gefinancierd is de oprichting van de stichting Centrum voor Onderzoek Naar en Kennis over Transport (Connekt). Dit centrum werd opgericht omdat er behoefte bleek te zijn naar een organisatie waarin (wetenschappelijke) kennis over de vervoer en transportsector wordt gebundeld en het resultaat van onderzoek op dat terrein wordt verspreid. Het Centrum Transport Technologie (CTT), de stichting Intelligente Transportsystemen Nederland (ITS) en het Projectbureau Integrale Verkeers en Vervoers Studies (PvIVVS) gingen op in de nieuwe stichting. De stichting is een samenwerking tussen overheid en het bedrijfsleven.

De rol van Connekt is tweeledig:

- allereerst doet Connekt aan kennisontwikkeling, ter onderbouwing van keuzen op het gebied van verkeer en vervoer en
- daarnaast stuurt en begeleid Connekt processen die leiden tot besluitvorming en implementatie van keuzen.

Connekt, opgericht door publieke en private organisaties, voert deze rol uit door middel van het ontwikkelen en uitvoeren van programma's. Er wordt door Connekt niet zelf onderzoek gedaan maar ideeën worden verzameld en omgezet naar vraaggestuurd onderzoek. Resultaten van nationaal en internationaal onderzoek die van belang zijn voor de verkeer en vervoersector worden verspreid onder de participanten, maar ook daarbuiten.

De stichting Connekt is opgericht bij notariële acte van 28 januari 2000. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat is een van de participanten in de stichting. Naast de gelden uit de Bijdrageregeling ICES-project kennisinfrastructuur 1998 en een bijdrage uit de begroting van Verkeer en Waterstaat krijgt Connekt ook geld van het bedrijfsleven. De financiering tot en met 2003 is verzekerd.

(177)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het mede-oprichten en participeren in de stichting Connekt
Periode: 2000-
Product: Statuten en jaarverslagen
Bron: Jaarverslag Connekt 2001

(178)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het leveren van een financiële bijdrage aan de stichting Connekt
Periode: 2000-
Bron: Jaarverslag Connekt 2001

7.3 Milieu- en energiebeleid

In de Wet Milieubeheer is afstemming van de verschillende beleidsterreinen door de ministeries verplicht gesteld. Vanaf 1985 is onder instigatie van het ministerie van VROM met integrale en kabinetsbrede milieubeleidsplanning begonnen. In 1988 werd het eerste Nationaal Milieubeleidsplan aan de Staten-Generaal gepresenteerd.

Een dergelijke planning wordt mede geïnspireerd door de OESO, die door middel van een werkgroep Milieu de aangesloten landen over hun beleid laat rapporteren.

Bij het milieu en energiebeleid zijn drie ministeries betrokken: Verkeer en Waterstaat, VROM en Economische Zaken. De beleidsvoornemens van deze ministeries op het gebied van milieubeheer vindt men terug in de "taakstellingen" zoals die in het Nationaal Milieubeleidsplan (NMP) zijn opgenomen

In samenwerking met belangenorganisaties en het bedrijfsleven zijn voor de sector verkeer en vervoer verschillende milieuprogramma's ontwikkeld en uitgevoerd. Het initiatief ligt steeds bij de bovengenoemde ministeries. Deze ministeries zorgen tevens voor de financiering.

Als uitwerking van deze taakstellingen worden opdrachten verstrekt aan werkgroepen die zich bezig houden met milieuaspecten van het vervoer, zoals het SSZ-programma en andere meerjarenprogramma's op het gebied van verkeer en vervoer. Het betreft dan ook primair het vervoersbeleid. De hier geformuleerde handelingen betreffen de werkzaamheden van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, waarbij men er van uitgaat dat het vervoersbeleid bijdraagt tot het milieubeleid. De werkzaamheden hebben betrekking op programma's en organen die door het ministerie van V&W worden uitgevoerd en op de uitvoering van taken en bevoegdheden die door de milieuregels, zoals die in de kader van de planning zijn vastgesteld, aan het ministerie van V&W zijn toegekend om het vervoer nader te regelen.

In het kader van het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer is een programma 'Stiller, schoner en zuiniger verkeer en vervoer in het stedelijk gebied' ontwikkeld. Van dit programma is V&W de trekker. De doelstelling luidt: Het bevorderen dat innovatieve, technische en operationele systemen en componenten beschikbaar komen in een daartoe geschikte omgeving, om zodoende marktpartijen en overheden in de gelegenheid te stellen zo effectief mogelijk stiller, schoner en zuiniger verkeer en vervoer in de stedelijke gebieden te realiseren. De nadruk in dit programma ligt op het stiller en schoner maken van het vrachtverkeer en de bus. In de praktijk houdt het programma in, dat financiële ondersteuning wordt verleend aan ontwikkelingen die een bijdrage leveren aan de doelstelling.

In 1990 is hiertoe een experimentele regeling voor het openbaar vervoer opgesteld (1990, Stcrt. 177). Dit experiment wordt behandeld in het rapport betreffende het collectieve personenvervoer. Naar aanleiding van dit experiment wordt gekeken in hoeverre de uitkomsten aanleiding geven tot andere motorvoertuigen en tot het treffen van maatregelen voor een meer uitgebreide toepassing van beschikbare milieuvriendelijke technieken in motorvoertuigen. Vanaf 1993 wordt jaarlijks geld vrijgemaakt voor het programma. Een subsidieregeling zal medio 1997 worden geïmplementeerd.

De verantwoording voor het programma ligt bij het hoofd van de hoofdafdeling algemeen beleid van de directie Collectief Personenvervoer. Voor de dagelijkse leiding zijn programmaleiders aangesteld. De uitvoering van het programma is uitbesteed aan Novem. Novem behandelt, analyseert en toetst projectvoorstellen en projectaanvragen, bewaakt de voortgang van projecten, stimuleert verspreiding van kennis en signaleert belangrijke ontwikkelingen en eventuele knelpunten.

(122)

Actor: a. Minister van Verkeer en Waterstaat
b. Minister van Economische Zaken
c. Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke ordening en Milieu

Handeling: Het, in samenwerking met brancheorganisaties, opzetten en onderhouden van een aansturings- en uitvoeringsorganisatie voor milieuprogramma's en projecten op het gebied van verkeer en vervoer.

Periode: 1988-

Product: Programmaovereenkomsten met uitvoeringsorganisaties, instellingsbesluiten, taak- en organisatiebeschrijvingen, communicatie

Bron: Organisatie en werkwijze SSZ-programma

(123)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat

Handeling: Het voorbereiden, vaststellen en evalueren van milieuprogramma's en bijdrageregelingen ter stimulering van onderzoeks-, ontwikkelings- en praktijkexperimenten op het gebied van verkeer en vervoer.

Periode: 1988-

Bron: Meerjarenprogramma SSZ

(124)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het vanuit de verkeers- en vervoersector leveren van bijdragen in de vaststelling en financiering van milieuprojecten en -programma's waarvan het ministerie van V&W niet de trekker is.
Periode: 1988-
Bron: Actieplan SSZ, p. 12

(125)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het genereren van nieuwe en optimaliseren van bestaande concepten van vervoersystemen waarbinnen of waarmee stiller, schoner en zuiniger vervoer mogelijk wordt.
Periode: 1993-
Bron: Meerjarenprogramma SSZ 1993-1997, p. 57

(126)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het bevorderen van de ontwikkeling en de toepassing van vervoermiddelen, onderdelen van vervoermiddelen en energiebronnen die stil, schoon en zuinig zijn, in het stedelijk collectief personenvervoer en goederenvervoer.
Periode: 1993-
Bron: Meerjarenprogramma SSZ 1993-1997, p. 57-58

(127)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het verlenen van financiële bijdragen aan projecten in het kader van het programma stiller, schoner en zuiniger verkeer en vervoer in het stedelijk gebied.
Periode: 1993-
Product: beschikkingen
Opmerking: Totaal is in de periode tot en met 1997 76 miljoen beschikbaar.
Bron: Meerjarenprogramma SSZ 1993-1997, p. 64

In dit kader past ook de bijdrageregeling milieuvriendelijke vervoertechnieken van 8 oktober 1992 (Stcrt. 202). Door deze regeling kan een financiële bijdrage worden verleend aan de eigenaar van een vervoermiddel dat is voorzien van een duurdere, maar milieuvriendelijkere techniek.

(128)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het beslissen op aanvragen in het kader van de bijdrageregeling milieuvriendelijke vervoertechnieken.
Periode: 1992-
Product: beschikking
Bron: Bijdrageregeling milieuvriendelijke vervoertechnieken 1992 Stcrt. 202, art. 6

(129)

Actor: Minister van Economische Zaken/Dienst investeringsrekening
Handeling: Het in ontvangst nemen van aanvragen tot financiële bijdrage in het kader van de bijdrageregeling milieuvriendelijke vervoertechnieken.
Periode: 1992-
Bron: Bijdrageregeling milieuvriendelijke vervoertechnieken 1992, art. 4

Binnen het kader van het milieu- en energiebeleid past tevens het voertuigbeleid, het beleid gericht op het milieuvriendelijk en veiliger maken van voertuigen. Dit onderdeel wordt behandeld in het rapport 'Individueel personenvervoer'. De keuring van milieuvriendelijke technieken geschiedt door de RDW. Zie hiervoor het PIVOT-rapport 'De heilige koe geboekstaafd' (nr. 18).

8 Evaluatie van het beleid

Het Structuurschema Verkeer en Vervoer geeft middels duidelijke doelen aan hoe geconstateerde problemen op het gebied van verkeer en vervoer kunnen worden opgelost. In dit kader is het noodzakelijk van tijd tot tijd de voortgang en de uitvoering van het uitgezette beleid te meten en eventueel bij te sturen.

Het project 'Meten = Weten' wordt eind 1991 gestart met als doel een methodiek te ontwikkelen om tot evaluatie van het uitgevoerde beleid te komen. Het uiteindelijke resultaat van het project is een ontwerp voor de jaarlijks vast te stellen Beleidseffectrapportage (BER) als effectmeting op het gevoerde beleid zoals dat is vastgelegd in het SVV en MIT

(81)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het ontwikkelen van een methodiek voor de effectmeting en -rapportage van/over het SVV-beleid ten behoeve van de evaluatie en bijstelling van het beleid.
Periode: 1991-
Product: rapport, handboek, projectplan Meten = Weten

De beleidseffectrapportages verschijnen jaarlijks sinds 1991. Naast inzicht in de mate waarin doelen bereikt zullen worden, biedt de BER aangrijpingspunten voor het vasthouden van de uitgezette koers en - zo nodig - voor het corrigeren van de feitelijk gevolgde koers. Ieder jaar verschijnt de BER tijdig, zodat deze kan worden gebruikt in het begrotingsproces van de eerstvolgende begroting. De Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV) levert voor een belangrijk deel de gegevens aan (zie hoofdstuk 9.2.8). De regionale directies van Verkeer en Waterstaat maken ieder een eigen BER voor het op koers houden van het verkeers- en vervoerbeleid in de regio.

Met de invoering van de nieuwe verantwoordingsstructuur voor de begroting (VBTB) is de functie van de BER overgenomen door het Jaarverslag van Verkeer en Waterstaat.

(82)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het onderzoeken en jaarlijks rapporteren over de effecten van de maatregelen en ontwikkelingen in het kader van het SVV-beleid.
Periode: 1991-
Product: rapportage

(83)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het ondersteunen en coördineren van jaarlijkse beleidseffectrapportages per spoor en regio ten behoeve van de evaluatie en bijstelling van het beleid.
Periode: 1992-
Product: regionale en spoor-beleidseffectrapportages

(84)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het ontwikkelen en onderhouden van een analysemodel voor het beleidsterrein verkeer en vervoer.
Periode: 1992-
Product: Landelijk Modelsysteem Verkeer en Vervoer

(85)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het opzetten en onderhouden van een sturingsinformatiesysteem dat kerngegevens levert voor het inzichtelijk maken van ontwikkelingen met betrekking tot het verkeers- en vervoerbeleid.
Periode: 1992-
Product: database
Opmerking: Het informatiesysteem is opgezet in het kader van het project 'Sturingsinformatie'.

9 Advies en overleg

9.1 Algemeen

De minister wordt op het gebied van het intersectoraal beleid verkeer en vervoer bijgestaan en geadviseerd door verschillende overleg- en adviesorganen. In deze paragraaf worden de verschillende overleg- en adviesorganen behandeld. Overleg- en adviesorganen die slechts zijdelings te maken hebben met het beleidsterrein verkeer en vervoer, kunnen ook een advies geven. Deze instanties komen niet in dit onderzoek aan bod.

(14)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het bij ministerieel besluit instellen, wijzigen en beëindigen van advies- en overlegcommissies.
Periode: 1945-
Product: instellingsbesluiten

(15)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het benoemen, ontslaan, e.d. van de voorzitter, secretaris en leden van advies- en overlegcommissies.
Periode: 1945-
Product: besluiten en beschikkingen

(16)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het eventueel verlenen van vergoedingen aan voorzitter, secretaris en andere leden van advies- en overlegcommissies.
Periode: 1945-
Product: besluiten en beschikkingen

9.2 Commissies

Tot 1992 wordt de minister door tal van adviescommissies bijgestaan op het gebied van verkeer en vervoer. Het merendeel van deze commissies is gespecialiseerd op een vervoerswijze of een bepaald onderdeel daarvan. Uit die hoofde worden ze behandeld in de paragraaf advies en overleg van de verschillende hoofdstukken in de rapporten Goederenvervoer, Personenvervoer en Waterstaat. Op het terrein van het overkoepelende beleid kennen we de volgende commissies:

1. Adviescommissie voor Europese vervoeraangelegenheden
2. Commissie Bijdragen Verkeers- en Vervoersvoorzieningen in en om de Steden
3. Commissie Verkeers- en Vervoeronderzoek
4. Voorlopige Raad voor Verkeer en Waterstaat
5. Voorlopige Raad voor het Vervoer
6. Raad voor Verkeer en Waterstaat
7. Overlegorganen
8. Adviesdienst Verkeer en Vervoer

9.2.1 Adviescommissie voor Europese vervoeraangelegenheden

In 1959 krijgt het ministerie van Verkeer en Waterstaat een Staatssecretaris. Deze gaat zich voornamelijk bezighouden met de internationale vervoeraangelegenheden. Bij beschikking van 24 maart 1960 (Stcrt. 61) wordt de *Adviescommissie voor Europese vervoeraangelegenheden* ingesteld. Deze commissie heeft als taak de staatssecretaris voorlichting te verschaffen over aangelegenheden welke betrekking hebben op de Europese samenwerking op het gebied van vervoer. Daarnaast voert de commissie overleg tussen de overheid en het bedrijfsleven ten aanzien van de Europese

vervoeraangelegenheden. Voor specifieke aangelegenheden kunnen door de voorzitter subcommissies worden ingesteld.

(17)

Actor: Adviescommissie voor Europese Vervoeraangelegenheden
Handeling: Het voeren van overleg tussen de overheid en het bedrijfsleven ten aanzien van Europese vervoeraangelegenheden.
Periode: 1960-1992
Product: verslagen
Bron: Beschikking Adviescommissie voor Europese vervoeraangelegenheden 1960 Stcrt. 61, art. 1

(18)

Actor: Adviescommissie voor Europese Vervoeraangelegenheden
Handeling: Het voorlichten van de minister over alle aangelegenheden welke zich bij de ontwikkeling van de Europese samenwerking op het gebied van vervoer voordoen.
Periode: 1960-1992
Bron: Beschikking Adviescommissie voor Europese vervoeraangelegenheden 1960 Stcrt. 61, art. 1

9.2.2 Commissie Bijdragen Verkeers- en Vervoersvoorzieningen in en om de Steden

De *Interdepartementale Commissie Bijdragen Verkeers- en Vervoersvoorzieningen in en om de Steden*, ingesteld bij besluit van 27 oktober 1975 (Stcrt. 213), heeft als taak de minister te adviseren over rijksbijdragen aan gemeenten bij het treffen van verkeers- en vervoersvoorzieningen. In 1988 verdwijnt de commissie. Het uitgebrachte advies dient als preadvies voor de Coördinatiecommissie Stadsvernieuwing.

(19)

Actor: Commissie Bijdragen Verkeers- en Vervoersvoorzieningen in en om de Steden
Handeling: Het adviseren van de minister betreffende rijksbijdragen in de kosten van lagere overheden bij het treffen van verkeers- en vervoersvoorzieningen.
Periode: 1975-1988
Product: adviezen
Opmerking: Handelingen betreffende de bijdrageregeling zijn opgenomen in het rapport 'Waterstaat', handelingen 481-482.
Bron: Instelling Commissie bijdragen verkeers- en vervoersvoorzieningen in en om de steden 1975 Stcrt. 213

9.2.3 Commissie Verkeers- en Vervoeronderzoek

Op 8 december 1980 wordt de *Commissie Verkeers- en Vervoeronderzoek* ingesteld voor een periode van drie jaar als opvolger van de Commissie TNO Verkeers- en Vervoeronderzoek. De commissie heeft tot taak te adviseren over en stimuleren van de samenwerking tussen onderzoeksinstituten en onderzoeksbureaus op het gebied van verkeers- en vervoeronderzoek in Nederland.

(20)

Actor: Commissie Verkeers- en Vervoeronderzoek
Handeling: Het adviseren van de Minister van Verkeer en Waterstaat over en stimuleren van de samenwerking bij de uitvoering van lopend en het starten van nieuw onderzoek op het gebied van verkeer en vervoer.
Periode: 1980-1983
Product: adviezen
Bron: Instelling Commissie Verkeers- en Vervoeronderzoek 1980 Stcrt 248, art. 2

(21)

Actor: Commissie Verkeers- en Vervoeronderzoek

Handeling: Het jaarlijks verslag uitbrengen aan de minister met betrekking tot de verrichtingen van de commissie.
Periode: 1980-1983
Product: jaarverslagen
Bron: Instelling Commissie Verkeers- en Vervoeronderzoek 1980 Stcrt. 248, art. 3

9.2.4 Voorlopige Raad voor Verkeer en Waterstaat

Het beleidsterrein verkeer en vervoer kent een groot aantal advies- en overlegorganen. Dikwijls zijn deze adviesorganen slechts ingesteld met het oog op één of enkele vervoerswijzen of zelfs alleen met het oog op een enkel aspect daarvan. Door de stormachtige ontwikkeling voornamelijk op het gebied van communicatie en automatisering groeit de vraag naar een integrale en samenhangende beleidsvisie. De projectgroep externe advisering brengt in augustus 1984 een rapport uit met als advies één centrale adviesraad in te stellen, die het gehele beleidsterrein onder zijn hoede krijgt. Op termijn kunnen de op dat moment bestaande adviescommissies worden ontbonden.

Als gevolg van dit advies wordt bij besluit van 19 juni 1986 (Stb. 344) een *Voorlopige Raad voor Verkeer en Waterstaat* ingesteld ten behoeve van een samenhangende advisering op het terrein van verkeer en waterstaat in afwachting van de totstandkoming van een wettelijke regeling tot instelling van een vast college van advies. De Raad heeft voornamelijk als taak coördinerend op te treden ten aanzien van de adviezen van de Raad van de Waterstaat en de Raad voor de Verkeersveiligheid.

(22)

Actor: Voorlopige Raad voor Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het doen van voorstellen aan de minister inzake de herziening van de adviesstructuur voor het terrein verkeer en waterstaat.
Periode: 1986-1992
Opmerking: Uiterlijk twee jaar na instelling brengt de Raad een rapport uit aan de minister waarin voorstellen worden gedaan met het oog op de definitieve wettelijke regeling van de externe adviesstructuur.
Bron: Besluit Voorlopige raad voor verkeer en waterstaat 1986 Stb. 344, art. 3

(23)

Actor: Voorlopige Raad voor Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het coördineren van adviezen die betrekking hebben op onderwerpen die in de adviescolleges zijn of worden behandeld.
Periode: 1986-1992
Bron: Besluit Voorlopige raad voor verkeer en waterstaat 1986, art. 3

(24)

Actor: Voorlopige Raad voor Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het gevraagd of ongevraagd adviseren aan de minister over de hoofdlijnen van beleid inzake verkeer en vervoer.
Periode: 1986-1992
Opmerking: Adviezen worden uitgebracht overeenkomstig het meerderheidsprincipe. Een individueel lid kan een minderheidsadvies bijvoegen.
Bron: Besluit Voorlopige raad voor verkeer en waterstaat 1986, art. 3

(25)

Actor: Voorlopige Raad voor Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het op verzoek van de Tweede Kamer adviseren over bij de Kamer aanhangig gemaakte initiatiefvoorstellen van wet.
Periode: 1986-1992
Bron: Besluit Voorlopige raad voor verkeer en waterstaat 1986, art. 3.2

(26)

Actor: Voorlopige Raad voor Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het jaarlijks uitbrengen van een schriftelijk verslag van de werkzaamheden aan de minister.

Periode: 1986-1992
Bron: Besluit Voorlopige raad voor verkeer en waterstaat 1986, art. 4

(27)

Actor: Voorlopige Raad voor Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het met uit eigen beweging of op verzoek van de minister instellen van commissies ter voorbereiding van adviezen van de Raad.

Periode: 1986-1992
Bron: Besluit Voorlopige raad voor verkeer en waterstaat 1986, art. 9

(28)

Actor: Voorlopige Raad voor Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het bij de minister indienen van een begrotingsvoorstel voor het komende jaar ten behoeve van het samenstellen van de begroting.

Periode: 1986-1992
Bron: Besluit Voorlopige raad voor verkeer en waterstaat 1986, art. 12.3

9.2.5 Voorlopige Raad voor het Vervoer

Bij besluit van 2 januari 1987 (Stb. 26) wordt de *Voorlopige Raad voor het Vervoer* opgericht om de lacune betreffende de advisering inzake het vervoer in de Voorlopige Raad voor Verkeer en Waterstaat op te kunnen vullen. De Raad heeft tot taak voorstellen te doen aan de Voorlopige Raad voor Verkeer en Waterstaat inzake de herziening van de adviesstructuur, het coördineren van adviezen die door andere commissies worden gegeven en het adviseren van zowel de minister als de Tweede Kamer op het gebied van het vervoer.

(29)

Actor: Voorlopige Raad voor het Vervoer
Handeling: Het gevraagd of ongevraagd adviseren van de minister van Verkeer en Waterstaat of de Tweede Kamer inzake aangelegenheden die betrekking hebben op het vervoerbeleid.

Periode: 1987-1992
Opmerking: De adviezen worden opgesteld aan de hand van het meerderheidsbeginsel. Eventueel kan een individueel lid een minderheidsnota bijvoegen.
Bron: Besluit Voorlopige raad voor het vervoer 1987 Stb. 26, art. 3

(30)

Actor: Voorlopige Raad voor het Vervoer
Handeling: Het coördineren van adviezen die door andere adviescommissies worden uitgebracht op het terrein van het vervoerbeleid.

Periode: 1987-1992
Opmerking: Hiertoe wordt binnen een jaar na instelling een rapport uitgebracht waarin voorstellen worden gedaan met het oog op een definitieve wettelijke regeling.
Bron: Besluit Voorlopige raad voor het vervoer 1987, art. 3

(31)

Actor: Voorlopige Raad voor het Vervoer
Handeling: Het doen van voorstellen aan de Voorlopige Raad voor Verkeer en Waterstaat inzake de herziening van de adviesstructuur voor het terrein van het vervoer.

Periode: 1987-1992
Bron: Besluit Voorlopige raad voor het vervoer 1987, art. 3

(32)
Actor: Voorlopige Raad voor het Vervoer
Handeling: Het jaarlijks uitbrengen van een schriftelijk verslag aan de minister over de werkzaamheden.
Periode: 1987-1992
Product: jaarverslag
Bron: Besluit Voorlopige raad voor het vervoer 1987, art. 4

(33)
Actor: Voorlopige Raad voor het Vervoer
Handeling: Het met instemming van de minister op verzoek of uit eigen beweging instellen van commissies.
Periode: 1987-1992
Bron: Besluit Voorlopige raad voor het vervoer 1987, art. 8

(34)
Actor: Voorlopige Raad voor het Vervoer
Handeling: Het bij de minister indienen van een begrotingsvoorstel voor het komende jaar ten behoeve van het opstellen van een begroting.
Periode: 1987-1992
Opmerking: Dit dient ieder jaar te gebeuren voor 1 maart
Bron: Besluit Voorlopige raad voor het vervoer 1987, art. 11.2

9.2.6 Raad voor Verkeer en Waterstaat

Bij wet van 12 maart 1992 (Stb. 146) wordt uiteindelijk een *Raad voor Verkeer en Waterstaat* ingesteld. De Raad adviseert zowel de minister als de ministers die het aangaan over:

- de hoofdlijnen van beleid inzake verkeer en waterstaat;
- onderdelen van het beleid inzake verkeer en waterstaat.

Tevens adviseert de Raad over de bij de Kamer aanhangig gemaakte initiatiefvoorstellen van wet betreffende verkeer en waterstaat.

Ter voorbereiding van de adviezen worden twee soorten commissies ingesteld:

1. Vaste commissie: ze heeft als taak adviezen voor te bereiden die behoren tot haar werkterrein. Er zijn maximaal acht vaste commissies, die ieder bestaan uit ten hoogste 15 leden. Deze leden kunnen deel uitmaken van meerdere commissies.
2. Tijdelijke commissie: ze wordt ingesteld ter voorbereiding van een advies inzake een aangelegenheid die niet tot het werkterrein behoort van één van de vaste commissies. Een tijdelijke commissie wordt ingesteld voor de duur van maximaal een jaar en bestaat uit ten hoogste 15 leden, die ook deel uit kunnen maken van andere commissies.

Bij het definitieve advies voegt de Raad de rapporten mee die ter voorbereiding zijn opgesteld door de betrokken commissie. De overige voorbereidende stukken worden ter beschikking gehouden van de minister.

In verband met de Herzieningswet adviesstelsel is de Wet op de Raad voor Verkeer en Waterstaat ingetrokken per 1 januari 1997. De Raad wordt door de Wet advies en overleg verkeer en waterstaat op diezelfde datum opnieuw ingesteld met handhaving van de bestaande regeling van het overleg met betrekking tot het terrein van verkeer en waterstaat. Aan de taken en werkzaamheden van de Raad verandert niets.

(35)
Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het informeren van de Raad voor Verkeer en Waterstaat betreffende het beleid ten aanzien van verkeer en waterstaat.
Periode: 1992-
Bron: Wet Raad voor verkeer en waterstaat 1992 Stb. 146, art. 15

(36)
Actor: Raad voor Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het gevraagd of ongevraagd adviseren van de minister, een betrokken minister of de Staten-Generaal over hoofdlijnen of onderdelen van beleid inzake verkeer en waterstaat.
Periode: 1992-
Opmerking: Indien een advies wordt gegeven over een onderdeel van beleid, dient te worden aangegeven hoe het advies zich verhoudt tot de betreffende hoofdlijn van beleid.
Bron: Wet Raad voor Verkeer en Waterstaat 1992, art.3.1 en 3.3; Wet advies en overleg verkeer en waterstaat art. 3.1

(38)
Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het bij algemene maatregel van bestuur instellen van een vaste commissie van de Raad voor Verkeer en Waterstaat.
Periode: 1992-1996
Product: beschikking
Opmerking: Bij besluit van 18 september 1992 (Stb. 503) zijn de volgende vaste commissies ingesteld:

- de Vaste Commissie waterbeheer en Noordzee-aangelegenheden;
- de Vaste Commissie verkeersinfrastructuur;
- de Vaste Commissie personenvervoer;
- de Vaste Commissie goederenvervoer;
- de Vaste Commissie oppervlaktedelfstoffen;
- de Vaste Commissie post en telecommunicatie.

Bron: Wet Raad voor verkeer en waterstaat 1992, art. 8 en Besluit advies en overleg verkeer en waterstaat 1992 Stb. 503, art. 1

(39)
Actor: Raad voor Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het instellen van een tijdelijke commissie van de Raad voor Verkeer en Waterstaat.
Periode: 1992-1996
Bron: Wet Raad voor verkeer en waterstaat 1992, art. 12

(41)
Actor: Raad voor Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het eventueel verzoeken aan de minister rijksambtenaren bijstand te laten verlenen bij de voorbereiding van een advies.
Periode: 1992-1996
Product: verzoek
Bron: Wet Raad voor verkeer en waterstaat 1992, art. 18

(42)
Actor: Raad voor Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het opstellen van een reglement ter nadere regeling van de werkwijze van de Raad en de onder de Raad ressorterende commissies.
Periode: 1992-1996
Product: reglement
Opmerking: Na vaststelling wordt het reglement toegezonden aan de minister.
Bron: Wet Raad voor verkeer en waterstaat 1992, art. 22

(43)
Actor: Raad voor Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het jaarlijks indienen bij de minister van een ontwerpbegroting voor de werkzaamheden in het komende begrotingsjaar.
Periode: 1992-1996
Opmerking: Deze ontwerpbegroting wordt ingediend na de commissies gehoord te hebben.
Bron: Wet Raad voor verkeer en waterstaat 1992, art. 23.2

(44)

Actor: Raad voor Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het jaarlijks indienen bij de minister van een werkplan voor het komende kalenderjaar.
Periode: 1992-1996
Opmerking: Voor 1 november wordt een ontwerpwerkplan ingediend. De minister kan tot 1 december opmerkingen plaatsen bij het ontwerp en overlegt eventueel hierover met de Raad. Voor 1 januari wordt het definitieve werkplan vastgesteld.
Bron: Wet Raad voor verkeer en waterstaat 1992, art. 24

(45)

Actor: Raad voor Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het uitbrengen van een rapport aan de minister van Verkeer en Waterstaat waarin de taakvervulling van de Raad aan een nader onderzoek wordt onderworpen en voorstellen kunnen worden gedaan voor gewenste werkwijzen.
Periode: 1992-1996
Product: rapport
Opmerking: Zo'n rapport dient telkens binnen een periode van vijf jaar te verschijnen.
Bron: Wet Raad voor verkeer en waterstaat 1992, art. 25

9.2.7 Overlegorganen

In de Wet Raad voor Verkeer en Waterstaat (na 1996 Wet advies en overleg verkeer en waterstaat) wordt tevens het overleg met belanghebbenden, maatschappelijke organisaties, lagere overheden en, in enkele gevallen, met de meest betrokken andere departementen opnieuw vorm gegeven. Een overlegorgaan komt ten minste tweemaal per jaar bijeen, maar kan op wens van de minister of op verzoek van minimaal eenderde van de vertegenwoordigers bijeen geroepen worden.

Er is een strikte scheiding tussen advisering door externe deskundigen en het overleg met belanghebbenden. De overlegorganen fungeren als een ontmoetingsplaats tussen de overheid en vertegenwoordigers van belanghebbenden als gelijkwaardige gesprekspartners. Waar de adviesorganen allerlei - ook strategische - onderwerpen behandelen, worden in de overlegorganen voornamelijk operationele beleidsvoornemens behandeld.

Tijdens het overleg wordt vooral nagegaan welke effecten beleid en regelgeving op de samenleving hebben. Het is daarbij van groot belang een goed overzicht te verkrijgen van de visies die leven bij de overheid en belanghebbende instanties. Het overlegorgaan stelt een rapport van bevindingen op waarin zijn visie op het voorgestelde beleid wordt weergegeven.

De overlegorganen zijn per beleidsterrein ingesteld. Voor de handelingen van de overlegorganen wordt verwezen naar de betreffende RIO's.

9.2.8 Adviesdienst Verkeer en Vervoer

De Adviesdienst Verkeer en Vervoer is ontstaan in 1993 als gevolg van de reorganisatie binnen het ministerie van Verkeer en Waterstaat. De dienst heeft als taak het bevorderen van de bereikbaarheid en leefbaarheid in relatie met het verkeers- en vervoerbeleid door het uitbrengen integrale adviezen en het leveren van informatie aan ministeries, andere overheden en belangenorganisaties.

(53)

Actor: Adviesdienst Verkeer en Vervoer
Handeling: Het adviseren van en het leveren van informatie aan de minister, andere overheden en belangenorganisaties met betrekking tot het verkeer en vervoer.
Periode: 1993-
Product: adviezen, rapporten, onderzoeken
Bron: Staatsalmanak

10 Internationaal beleid

10.1 Algemeen

Voor Nederland is de transportsector van eminent belang. De politiek is gericht op het handhaven en versterken van de concurrentiepositie van het Nederlandse belang door middel van liberalisatie en harmonisatie. Er zijn echter tal van verkeerstechnische en vervoerpolitieke belangen die dit doel in de weg staan. Een voorbeeld van dit soort belemmeringen was bijvoorbeeld het verbod op cabotage (=het vervoer door een Nederlandse ondernemer in het buitenland).

Internationaal gezien is Nederland zeer actief om liberalisatie in het verkeer en vervoer door te voeren. Overleg vindt plaats in tal van internationale organisaties, in bilaterale overlegstructuren en andere brancheorganisaties. De belangrijkste internationale organisaties zijn:

- de Europese Economische Gemeenschap (EEG, sinds 1993 deel van de Europese Unie)
- de Belgisch-Nederlands-Luxemburgse Economische Unie (Benelux)
- de Conférence Européenne des Ministres de Transport (CEMT)
- de Economic Commission for Europe (ECE)

Daarnaast is er nog een aantal organisaties, die zich met een bepaald aspect van het verkeer en vervoer bezighouden. Het overleg vindt plaats op ministerieel niveau, maar meestal op ambtelijk niveau.

Het internationale beleid van het ministerie van Verkeer en Waterstaat wordt op verschillende plaatsen in de organisatie voorbereid. De Directie Internationale Zaken (DIZ) verzorgt het beleid dat uitstijgt boven de verschillende sectorale belangen. Deze directie is in 2000 ingesteld. Tot die tijd waren er twee onderdelen die verantwoordelijk waren voor de relatie met internationale organisaties. Voor 1 mei 1997 onderhield DGV de relaties met de Europese Unie. Deze taak werd overgenomen door de directie Strategie en Coördinatie afdeling Europa. De afdeling Coördinatie Internationale Betrekkingen (CIB) van het Bureau SG was verantwoordelijk voor het contact met de overige (niet-Europese) organisaties. Op 1 maart 2000 werden deze beide afdelingen samengevoegd en ontstond de Directie Internationale Zaken.

Voor het internationale overleg op sectoraal niveau (personenvervoer, goederenvervoer, luchtvaart, etc.) zijn de afzonderlijke DG's verantwoordelijk. De handelingen die daarop betrekking hebben worden in de sectorale RIO's beschreven. In dit rapport komen alleen de sectoroverstijgende handelingen aan bod.

Afstemming tussen DIZ en de beleids-DG's vindt plaats in twee departementale gremia, het COIB en het DOE. In deze gremia worden de instructies opgesteld voor de verschillende verkeersraden en worden de contacten onderhouden met het ministerie van Buitenlandse Zaken.

Het Coördinerend Overleg Internationale Betrekkingen (COIB) heeft betrekking op alle niet-Europese aangelegenheden. Hieronder vallen de relaties met alle landen, die geen deel uitmaken van de Europese Unie of de Europese Vrijhandelsassociatie, en op de relaties met internationale organisaties voor zover deze niet zijn gespecialiseerd op één vervoersector.

Het Departementaal Overleg Europa (DOE) richt zich op alle onderwerpen die aan de orde komen in de Europese Unie, de EER-raad en het gemengd comité van de EER-raad en op de bilaterale relaties met lidstaten van de EU en de Europese Vrijhandelsassociatie.

(130)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat

Handeling: Het mede-voorbereiden van het vaststellen, wijzigen en intrekken van internationale regelingen inzake verkeer en waterstaat en het presenteren van Nederlandse standpunten in intergouvernementele organisaties.

Periode: 1945-

(141)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat

Handeling: Het opstellen en inbrengen van Nederlandse standpunten en bijdragen in adviescomités en werkgroepen van internationale intergouvernementele organisaties inzake aangelegenheden betreffende verkeer en waterstaat

Periode: 1945-
Product: instructies, bijdragen en verslagen

In de volgende paragrafen worden per organisatie de internationale aspecten van het overkoepelend beleid verkeer en waterstaat behandeld.

10.2 Europese Gemeenschappen/Unie (EG/EU)

10.2.1 Algemeen

Na de Tweede Wereldoorlog ontstaat er in Europa een beweging die is gericht op de vorming van een Europese federatie. Het begin wordt gevormd door Franse initiatieven die uiteindelijk zullen leiden tot de instelling van de Europese Gemeenschap voor Kolen en Staal (EGKS) in 1951. Het geval wil dat een aantal Duitse en Franse politici na de oorlog zoekt naar wegen om de politieke bezwaren die aan de opbouw van de Duitse kolen- en staalindustrie kleven (de dreiging van een nieuwe oorlogsindustrie) weg te nemen. Men wil de oplossing niet vinden in een frustratie van de Duitse wederopbouw, maar in het ondergeschikt maken van het geheel van de Frans-Duitse productie van kolen en staal aan een Hoge Autoriteit, verzoening in plaats van revanche.

In 1951 wordt het EGKS-verdrag ondertekend dat meteen al veel breder van doelstelling is dan de oorspronkelijk voorgestelde Frans-Duitse samenwerking. In 1957 worden de verdragen voor de Europese Economische Gemeenschap (EEG) en de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie (EGA, ook wel Euratom geheten) ondertekend. Het doel van al deze verdragen is op de betreffende deelgebieden te komen tot een hoge mate van samenwerking en integratie om op die manier een gestage groei van de ontwikkeling te bevorderen.

Ieder verdrag voorziet in de instelling van de volgende organen:

- een Raad van ministers: de Raad bestaat uit vertegenwoordigers van de lidstaten, iedere regering vaardigt één van haar leden af;
- een Commissie, in het EGKS-verdrag Hoge Autoriteit genaamd: de Commissie is een ambtelijk orgaan, de leden worden door de regeringen van de lidstaten in onderling overleg benoemd;
- een Europees Parlement, ook wel de (Gemeenschappelijke) Vergadering genoemd;
- een Hof van Justitie

Vlak na het sluiten van de EEG- en EGA-verdragen is besloten voor alle drie de verdragen met ingang van 1 januari 1958 één Europees Parlement en één Hof van Justitie in te stellen. In 1967 is verder besloten de Commissies en de Raden van de EGKS, de EEG en de EGA samen te trekken tot één Europese Commissie en één Raad. Alhoewel er institutioneel een eenheid is, zijn er drie verschillende verdragen. De afkorting EG staat daarom (tot 1 november 1993) voor Europese Gemeenschappen.

Sinds 1 november 1993 is, als gevolg van het verdrag van Maastricht, de structuur veranderd. De EEG heet voortaan Europese Gemeenschap (EG). De drie organisaties EG, Euratom en EGKS vallen voortaan onder de overkoepelende Europese Unie (EU). De EU omvat nu drie pijlers:

1. EEG, Euratom en EGKS, aangevuld met de Economische en Monetaire Unie
2. de samenwerking op het gebied van buitenlands en veiligheidsbeleid
3. samenwerking op het gebied van justitie en binnenlandse zaken

Het hoofddoel van de EU, de economische integratie, wordt verwezenlijkt door het creëren van een gemeenschappelijke markt. Dit houdt in dat binnen Europa de volgende vier vrijheden gerealiseerd dienen te worden:

1. vrij verkeer van goederen;
2. vrij verkeer van personen;
3. vrij verkeer van diensten;
4. vrij verkeer van kapitaal.

De instrumenten die door de EU worden gehanteerd om tot een gemeenschappelijke markt te komen zijn:

- a. het primaire gemeenschapsrecht, bestaande uit de EEG-, EGKS- en EGA-verdragen; deze verdragen zijn goedgekeurd door alle nationale parlementen en kunnen alleen bij verdragswijziging worden veranderd;
- b. het secundaire gemeenschapsrecht, dat wordt gevormd door besluiten die door de gemeenschappen op basis van de verdragen kunnen worden genomen; de belangrijkste zijn:
 1. verordeningen en algemene EGKS-beschikkingen, regelgeving die binnen alle lidstaten geldend is;
 2. richtlijnen en EGKS-aanbevelingen, die binnen zekere termijn onverkort door de lidstaten in de nationale regelgeving geïmplementeerd dienen te worden.

Het tijdperk 1958-1970 geldt wat betreft de totstandkoming van de gemeenschappelijke markt als overgangperiode. Het was de bedoeling dat met ingang van 1 januari 1970 de gemeenschappelijke markt gerealiseerd zou zijn. Dat deze termijn niet is gehaald, mag duidelijk zijn. De fase die intreedt na 1970 wordt gekenmerkt door het algemeen geldig worden van de diverse verdragsbepalingen betreffende de realisering van de vier vrijheden. De toepassing van de verdragsregels die met de nationale regels strijdig (kunnen) zijn, kan via de gewone rechter worden afgedwongen. Dit heeft tot gevolg dat strijdige nationale wetgeving buiten toepassing wordt verklaard. In deze fase krijgen de nationale overheden ook te maken met EEG-richtlijnen die als hoofddoel hebben het harmoniseren van de nationale wetgevingen. Dit betekent dat de nationale regeringen op sommige terreinen niet onaanzienlijke delen van hun beslissingsbevoegdheid verliezen.

De verordeningen en richtlijnen van de EU komen op diverse wijzen tot stand. De precieze procedure hangt sterk af van het te regelen onderwerp. De verschillen betreffen achter allemaal de functie van het Europese Parlement en de advisering. Het vaste element is het initiatief van de Commissie, in praktisch alle gevallen kan de Raad - op het gebied van verkeer en vervoer heet deze de Transportraad - slechts een besluit nemen indien er een voorstel van de Commissie voorligt. Besluiten worden dus altijd door de Commissie voorbereid en door de Raad vastgesteld, waarbij de Raad haar bevoegdheid tot vaststelling aan de Commissie kan delegeren. De raden worden steeds voorbereid door het Comité de Représentants Permanents (COREPER), die bestaat uit de permanente vertegenwoordigers (met de rang van ambassadeurs) van de lidstaten. De inbreng van de Nederlandse overheid beperkt zich tot de procedurestappen waarbij de Raad en de Commissie zijn betrokken.

10.2.2 Integraal beleid verkeer en waterstaat

Het hoofddoel van de EU is totale economische integratie. Één van de verplichtingen die vanaf de oprichting geldt, is het voeren van een gemeenschappelijk vervoerbeleid en is als zodanig opgenomen in het EEG-verdrag (art. 75-84 van Titel IV: het Vervoer). Onder een gemeenschappelijk vervoerbeleid valt het inland-vervoer en sinds enige tijd ook het zee- en luchtvervoer. Het buisleidingvervoer valt hier niet onder. Dat wordt gerekend tot de sector Energie. Het vervoerbeleid is echter niet meer dan een beperkte blauwdruk. De instrumenten voor een gemeenschappelijk vervoerbeleid behelzen onder meer het vaststellen van gemeenschappelijke regels voor internationaal vervoer (het vervoer tussen twee staten) en voor cabotage. De randvoorwaarden betreffen bijvoorbeeld de economische toestand van de vervoerondernemingen.

Het belang van een gemeenschappelijk vervoerbeleid is geen waarborg voor besluitvorming. Iedere vorm van vooruitgang blijkt zeer moeilijk als gevolg van de regelmatig tegenstrijdige belangen van de individuele lidstaten. De behoefte aan een goede fundering van het vervoerbeleid wordt al in 1961 verwoord in het memorandum Schaus. Hierin wordt gesteld, dat de Gemeenschap ter zake van het gemeenschappelijke vervoerbeleid een samenhangende, geleidelijk vooruitgaande en aanhoudende activiteit dient te ontwikkelen.

Ondanks de trage vooruitgang van het vervoerbeleid worden tussen 1960 en 1980, voornamelijk op sectoraal vlak, zo'n 60 verordeningen, 30 richtlijnen en 15 besluiten aangenomen, waaraan nog tal van bijvoegsels en wijzigingen zijn toegevoegd. In 1983 brengt de trage vooruitgang van besluitvorming het Europese parlement er toe een beroep wegens nalatigheid aan te spannen tegen de Europese Raad bij het Europese Hof van Justitie. In 1985 komt het Hof tot een uitspraak: de Raad is nalatig gebleven de vrije dienstverlening in het internationale vervoer tot stand te brengen (het zogenaamde

Nalatigheidarrest). Deze uitspraak wordt algemeen gezien als keerpunt in de ontwikkeling van het gemeenschappelijk vervoerbeleid.

Na 1985 komt het Europese vervoerbeleid in een stroomversnelling. Hiervoor is het bovengenoemde Nalatigheidsarrest een belangrijke factor. Daarnaast speelt het Europese Witboek tot voltooiing van de interne markt van juni 1985 een belangrijke rol. Nu kan volop worden gewerkt aan de liberalisering en harmonisatie van de vervoerssector. Een echte stroomversnelling in de besluitvorming ontstaat in 1989 wanneer wordt overgegaan op besluitvorming op basis van gekwalificeerde meerderheid in plaats van unanimiteit.

In 1990 doet Nederland nieuwe voorstellen voor het toekomstige Europese vervoerbeleid in het memorandum 'Europa van het Transport'. In het Witboek Transport (1992) en het Groenboek Transport en Milieu (1995) worden doelstellingen op het gebied van milieu, veiligheid en benutting van infrastructuur in het Europees vervoerbeleid geïntegreerd.

(179)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het opstellen en inbrengen van Nederlandse standpunten en bijdragen in de comités en werkgroepen die zich in het kader van de Commissie van de EU bezighouden met verkeers- en vervoeraangelegenheden.
Periode: 1951-
Product: instructies, bijdragen en verslagen
Opmerking: Hieronder valt onder meer de CoCo

(131)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het leveren van bijdragen bij de voorbereiding van een commissiebesluit met betrekking tot het verkeers- en vervoerbeleid.
Periode: 1958-
Bron: Kohll, Lobbyen

Ten behoeve van de toezichhoudende en beleidsvormende taak van de Commissie dienen de lidstaten aan de Commissie informatie te verstrekken. De informatie wordt op gezette tijden of incidenteel (per geval) verstrekt. Een bijzondere categorie vormt de informatie over de implementatie van EG-regelingen in het nationale recht.

(132)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het informeren van de Commissie over de implementatie van communautaire regelingen op het gebied van verkeer en waterstaat in het Nederlandse recht.
Periode: 1957-
Product: mededelingen en teksten van nationale regelingen, aanbiedingsbrieven aan BuZa

(133)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het verstrekken van (overige) incidentele gegevens ter uitvoering van EG-besluiten.
Periode: 1957-
Product: mededelingen aan de Commissie

(134)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het aan de Commissie verzoeken om toekenning van een machtiging, ontheffing of andere beschikking ter uitvoering van EG-regelingen op het gebied van verkeer en waterstaat.
Periode: 1957-
Product: aanvragen en informatie t.b.v. beschikkingen

10.3 Benelux

De Benelux (België, Nederland en Luxemburg) treedt op 1 januari 1948 in de vorm van een douane-unie in werking. In 1958 wordt de samenwerking uitgebreid in het verdrag betreffende de oprichting van de Benelux-Economische Unie, dat in werking treedt op 1 november 1960. Bij dit verdrag wordt een economische unie ingesteld, die zonder overgangsfase een vrij verkeer van personen, goederen, kapitaal en diensten omvat. Op grond hiervan kent de Benelux zich wel een voorbeeldfunctie binnen de EG toe.

De Benelux heeft een intergouvernementele organisatievorm. Het Comité van Ministers, dat in de regel met eenstemmigheid beslist, is het hoogste orgaan. Het Comité vraagt advies aan de Raadgevende Interparlementaire Beneluxraad, waarin de afgevaardigden van de nationale parlementen zitting hebben.

Ambtelijke organen zijn de Raad van de Economische Unie, het ambtelijk toporgaan, en de daaraan ondergeschikte commissies en bijzondere commissies op verschillende beleidsterreinen. De Raad bestaat uit de voorzitters van de Commissies. Op het terrein van het inland-vervoer zijn de Commissie voor het Verkeer en het Benelux-Zeehavenoverleg ingesteld. Verder kent de Benelux een Economische en Sociale Raad van Advies (bedrijfsleven) en twee rechtsprekende colleges. Het secretariaat-generaal is gevestigd in Brussel.

De commissies doen voorstellen aan de Raad met betrekking tot besluiten die door het Comité van Ministers worden genomen en voeren de besluiten uit. De besluiten hebben de vorm van beschikkingen, aanbevelingen en richtlijnen. Een beschikking bindt de regeringen van de Benelux-staten.

De ministers van Economische Zaken en van Buitenlandse Zaken (directie Economische Samenwerking, bureau OESO en Benelux) zijn de eerst verantwoordelijke ministers voor de Benelux-zaken.

(135)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat

Handeling: het opstellen en inbrengen van Nederlandse bijdragen en standpunten in het Comité van Ministers van de Benelux met betrekking tot een gemeenschappelijk verkeers- en vervoerbeleid.

Periode: 1948-

Product: instructies, bijdragen en verslagen

(136)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat

Handeling: Het opstellen en inbrengen van Nederlandse bijdragen en standpunten in de ambtelijke commissies en in de Raad van de Economische Unie met betrekking tot een gemeenschappelijk verkeers- en vervoerbeleid.

Periode: 1948-

Product: instructies, bijdragen en verslagen

10.4 Conférence Européenne des Ministres de Transports (CEMT)

De CEMT is opgericht in oktober 1953 door 17 West-Europese landen en is gevestigd in Parijs. Het doel is:

1. het nemen van alle nodige maatregelen voor het realiseren, op algemeen of regionaal niveau, van het meest efficiënte gebruik en de meest rationele ontwikkeling van het Europese inland-vervoer van internationale betekenis, met inachtneming van eisen op het gebied van veiligheid, milieu en sociale aspecten;
2. het coördineren en bevorderen van activiteiten van internationale organisaties die zich bezig houden met het Europese transport, met inachtneming van het werk van de supranationale organisaties op dit gebied. Ten opzichte van de EG/EU heeft de CEMT de functie van een voorportaal, waarin kennis en informatie uitgewisseld kunnen worden, zonder dat besluitvorming direct urgent is.

De lidstaten van de CEMT zijn tot 1990 hoofdzakelijk de West-Europese landen. Vanaf 1991 heeft de CEMT zich flink uitgebreid met vooral landen in Centraal en Oost Europa. Een aantal niet-Europese

landen, waaronder de Verenigde Staten, Canada en Japan, zijn geassocieerd. In 2002 telt de CEMT 42 leden en 6 geassocieerde leden.

De organisatiestructuur van de CEMT is vrij eenvoudig. De Ministerraad, die bestaat uit de transportministers van de lidstaten, neemt de besluiten die door de vaste comités en ad hoc werkgroepen onder de autoriteit van het Comité van Plaatsvervaarders worden voorbereid. De Ministerraad komt ieder jaar twee keer bij elkaar. De Ministerraad neemt besluiten over werkprogramma's (intern), aanbevelingen, conceptverdragen of overeenkomsten t.b.v. andere internationale organisaties en rapporten van informatieve en beleidsmatige aard.

Het Comité van Plaatsvervaarders bestaat uit hoge ambtenaren en fungeert als ambtelijk voorportaal van de Ministerraad. Vier keer per jaar komt het Comité bijeen om de bijeenkomsten van de Ministerraad voor te bereiden. In de vaste comités en ad hoc groepen hebben ambtenaren van de lidstaten zitting. Zij doen het feitelijke voorbereidende werk voor de Conferentie. De comités en groepen bestrijken vast omlijnde delen van het beleidsterrein vervoer. Vaste algemene adviescomités zijn o.a. het Investment Committee, Railways Committee en Road Transport Committee.

(137)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat

Handeling: Het opstellen en inbrengen van Nederlandse standpunten en bijdragen op het gebied van verkeer en vervoer in de bestuursorganen, werkgroepen, adviesorganen en symposia van de CEMT.

Periode: 1953-

Product: instructies, bijdragen en verslagen

Bron: CEMT, 25th anniversary

10.5 Economic Commission for Europe (ECE)

De ECE is een commissie van de Verenigde Naties, die speciaal is gericht op Europese aangelegenheden. De commissie is opgericht in 1947 in het kader van het Marshallplan. In de jaren 80 nemen ongeveer 35 West- en Oost-Europese landen en verder de Verenigde Staten en Canada deel aan de werkzaamheden. De ECE bevordert de multilaterale samenwerking in Europa op het gebied van handel en economische ontwikkeling, milieu, energie, wetenschap en technologie, transport, etc. Het huidige doel van de ECE is:

- het intensiveren van de betrekkingen van de Europese landen onderling en van Europese landen met andere staten;
- het doen en sponsoren van onderzoeken en studies naar economische en technologische problemen van en ontwikkelingen binnen de lidstaten;
- het doen of sponsoren van de verzameling, evaluatie en verspreiding van economische, technologische en statistische informatie.

De ECE heeft drie bestuurslagen: 1) de Plenaire Vergadering, die eens per jaar bijeen komt, 2) een aantal vaste adviescomités op het gebied van algemeen transportbeleid, spoorwegen, wegen, etc. (ook wel Principal Subsidiary Bodies PSB genoemd) en 3) vaste en ad hoc expertgroepen en working parties.

Door de ECE worden verdragen (conventions), verklaringen (declarations), besluiten (decisions) en aanbevelingen (recommendations) vastgesteld. Verdragen die door Nederland worden ondertekend zijn bindend. Nederland kan op de naleving en implementatie worden aangesproken. Verklaringen, besluiten en aanbevelingen hebben een vrijblijvend karakter. Doorgaans worden verklaringen en besluiten voorbereid binnen de staande comités en werkgroepen. Aanbevelingen komen over het algemeen voort uit door de ECE georganiseerde seminars.

Een van de PSB's is het Inland Transport Committee (ITC). Het wordt bijgestaan door working parties voor wegvervoer, spoorvervoer en waterwegen, en tal van werkgroepen, die merendeels ressorteren onder de working parties.

(138)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat

Handeling: Het opstellen en inbrengen van Nederlandse bijdragen en standpunten in de Plenaire Vergadering, de principal subsidiary bodies en werk- en expertgroepen van de ECE.
Periode: 1947-
Product: instructies, bijdragen en verslagen

(139)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het op het gebied van verkeer en vervoer verzamelen en verstrekken van statistische informatie aan de ECE.
Periode: 1947-

10.6 Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO)

De OESO, gevestigd in Parijs, is bij Verdrag in 1960 opgericht als opvolger van de Organisatie voor Europese Economische Samenwerking (OEES), die in 1948 ten behoeve van Marshallhulp in het leven is geroepen. De OESO telt onder haar leden alle West-Europese landen en verder de Verenigde Staten, Canada en Australië. De OESO heeft als doel de bevordering van de economische en sociale ontwikkeling van de lidstaten. Om dit te bereiken formuleert zij beleidsalternatieven en tracht ze de economische politiek van de lidstaten te coördineren. De OESO neemt merendeels niet-bindende besluiten.

De OESO heeft een Raad, die eenmaal per jaar op het niveau van ministers bijeen komt, een Uitvoerend Comité en comités met ad hoc werkgroepen.

(140)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het opstellen en inbrengen van Nederlandse standpunten en bijdragen in de vergaderingen van de OEES, vanaf 1961 de OESO, inzake aangelegenheden betreffende verkeer en vervoer.
Periode: 1948-
Product: instructies, bijdragen en verslagen

10.7 Bilateraal overleg

Met tal van landen wordt bilateraal overleg gevoerd over aspecten betreffende verkeer en vervoer. In deze bilaterale contacten worden niet alleen grensoverschrijdende belangen behartigd, maar in toenemende mate speelt de overdracht van kennis een rol. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat is regelmatig gebaat bij de kennis die in het buitenland is opgebouwd. Aan de andere kant doen buitenlandse overheden regelmatig een beroep op de kennis die in Nederland is opgebouwd op het terrein van verkeer en waterstaat. V&W treedt dan op hetzij als kennisleverancier, hetzij als kennismakelaar.

Daarnaast wordt er advies gegeven over projecten op het gebied van verkeer en waterstaat die door andere coördinerende ministeries worden uitgevoerd. Een voorbeeld daarvan zijn de Matra-projecten. Door het Ministerie van Buitenlandse Zaken worden projecten gefinancierd in (select aantal) landen die op de nominatie staan om toe te treden tot de Europese Unie. Deze projecten worden inhoudelijk beoordeeld door Verkeer en Waterstaat, maar de verdere uitvoering ligt in handen van het Ministerie van Buitenlandse Zaken.

(142)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het coördineren van bilaterale betrekkingen op het gebied van verkeer en waterstaat.
Periode: 1945-
Opmerking: Het voeren van overleg met de overheid van andere landen is een onderdeel van deze handeling
Bron: Werkprogramma G 1996, p. 25

(180)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het adviseren van andere ministers over de subsidiering van projecten op het gebied van verkeer en waterstaat.
Periode: 1990-
Bron: Archief DIZ
Opmerking: Het betreft hier onder andere de z.g. MATRA-projecten

10.8 Internationale projecten

Als gevolg van de internationale belangstelling voor het Nederlandse verkeers- en vervoerbeleid worden delen van het nationale beleid door middel van projecten in het buitenland toegepast. Dit kunnen zowel kortlopende projecten zijn als grote, langdurige.

Een voorbeeld van een groot internationaal project is het Yangtze-river Project. In samenwerking met de Chinese overheid wordt een masterplan geschreven aan de hand waarvan het intermodale vervoer in de Yangtze vallei kan worden verbeterd.

(144)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het leveren van bijdragen aan internationale projecten op het gebied van verkeer en waterstaat.
Periode: 1945-
Opmerking: Als voorbeelden gelden:

- projecten in Midden- en Oost-Europa ter introductie van milieuvriendelijke motoren
- projecten in Warschau en Boedapest om het gebruik en de aankoop van fietsen te stimuleren
- Yangtze-river Project

Bron: Mobiliteit en milieu, p. 13

10.9 Verkeersattachés

De verkeersattachés zijn werkzaam voor het ministerie van Verkeer en Waterstaat, maar behoren tot het ambassadepersoneel. Uit die hoede hebben ze een diplomatieke status. Ze zijn verantwoordelijk schuldig aan zowel de minister van Verkeer en Waterstaat als de ambassadeur(s) waaronder ze ressorteren.

In feite vormen ze een verkeersraad, een soort vooruitgeschoven post van het ministerie in het buitenland. Hun taak ligt in het informeren van de minister inzake ontwikkelingen op het gebied van verkeer en vervoer. Daarnaast worden de belangen van het ministerie en de daarmee verbonden belangen van het bedrijfsleven zo effectief mogelijk behartigd.

Tegenwoordig (in 2002) zijn verkeersattachés gestationeerd in een aantal grote steden: Washington, Parijs, Berlijn, Sjanghai, Tokio en Brussel. De verkeersattachés in Brussel spelen tevens een rol in het vertegenwoordigen van Nederland bij de EU en de voorbereiding van de besluiten van de Raad van Ministers. Vroeger was er ook in Madrid, Londen, Jakarta en Boedapest een Verkeersraad. De plaatsing van Verkeersattachés bij een ambassade of consulaat is afhankelijk van de relatie die V&W met het land onderhoudt en kan dus in de loop van de tijd wisselen.

(145)
Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/verkeersattachés
Handeling: Het informeren, adviseren en anderszins bijstaan van de Nederlandse overheid en bedrijfsleven ter bevordering van de Nederlandse belangen op het gebied van verkeer en vervoer.
Periode: 1945-
Opmerking: Het betreft hier het archief van de verkeersattachés. De eindproducten zijn in de relante dossiers van het Ministerie opgenomen.
Bron: Informatie afkomstig van de heer Zoëff, Verkeersraad te Boedapest

10.10 Verkeersadviseur

De verkeersadviseur (VADV) is een ambtenaar van het ministerie van Buitenlandse Zaken, die onder meer de transportaangelegenheden van het ministerie van Buitenlandse Zaken beheert en daarnaast de departementsleiding adviseert op het gebied van alle transportaangelegenheden. Hiertoe verricht de verkeersadviseur onderzoek, instrueert hij de buitenlandse post op het gebied van verkeer en vervoer en vertegenwoordigt hij het ministerie van Buitenlandse Zaken in interdepartementale commissies.

(146)
Actor: Minister van Buitenlandse Zaken/VADV
Handeling: Het informeren en adviseren van en overleggen met de departementsleiding, directies en andere ministeries inzake alle transportaangelegenheden.
Periode: 1945-
Product: rapporten, adviezen, verslagen
Bron: Archiefplan Verkeersadviseur, p. 3-4

(147)
Actor: Minister van Buitenlandse Zaken /VADV
Handeling: Het bemiddelen voor bedrijven bij acuut optredende problemen in het buitenland op vervoersgebied.
Periode: 1945-
Bron: Archiefplan Verkeersadviseur, p. 3-4

(148)
Actor: Minister van Buitenlandse Zaken/VADV
Handeling: Het vertegenwoordigen van het ministerie van Buitenlandse Zaken in werkgroepen, overleggen en commissies op het gebied van verkeer en vervoer.
Periode: 1945-
Product: verslagen
Opmerking: Hieronder valt zowel interdepartementaal als internationaal overleg
Bron: Archiefplan Verkeersadviseur, p. 3-4

11 Crisisbeheersing

11.1 Inleiding

Binnen de crisisbeheersing zijn twee perioden te onderscheiden. Tot ca. 1990 was het, onder invloed van de Koude Oorlog, sterk gericht op het optreden van Verkeer en Waterstaat in oorlogssituaties en andere expliciet omschreven uitzonderlijke gevallen. Later, met het wegvallen van de oorlogsdreiging kwam het idee naar voren dat het niet zozeer gaat om het beheersen van uitzonderlijke situaties, maar het beheren en coördineren van het optreden van de organisatie in situaties die afwijken van de normale gang van zaken. Een paar grote ongelukken (het neerstorten van een vliegtuig op een flat in de Bijlmermeer, het ontploffen van een vuurwerkopslagplaats in een woonwijk in Enschede, het afbranden van een café in Volendam) hebben deze ontwikkeling sterk beïnvloed.

11.1.1 Periode tot 1990

Crisisbeheersing omvat in de periode tot ca. 1990 de zorg van de overheid voor het treffen van maatregelen en voorzieningen die instandhouding van de samenleving in geval van rampen, oorlogen en andere calamiteiten mogelijk moeten maken. De overheid richt zich daarbij op de realisering van een aantal doelstellingen:

- het beschikbaar houden van adequate voorzieningen voor de ondersteuning van rampenbestrijding en hulpverlening;
- het treffen van voorzieningen die de voortzetting van het bestuur onder buitengewone omstandigheden garanderen;
- het treffen van voorzieningen tot instandhouding van het maatschappelijk leven;
- het treffen van voorzieningen ter ondersteuning van de Nederlandse defensie-inspanning in bondgenootschappelijk verband.

Voor wat betreft het vervoer van goederen en personen kan crisisbeheersing worden gedefinieerd als het realiseren van een doelmatig vervoersprogramma aan de hand van de bestaande behoefte en de beschikbare vervoermiddelen, daarbij rekening houdend met het feitelijk gevaar dat dreigt. In geval van calamiteiten worden noodverordeningen op lokaal niveau uitgevaardigd. In geval zich een crisis van nationale omvang voordoet, biedt een noodwetgeving de wettelijke basis voor het handelen van de overheid ten tijde van die crisis.

Bepalingen met betrekking tot het collectieve personenvervoer (en het goederenvervoer) onder bijzondere omstandigheden zijn vastgelegd in een aantal (bijzondere) wetten met daarbij behorende (lagere) regelgeving:

- de Spoorwegwet (1875) en het Reglement Spoorwegen in Bijzondere Omstandigheden (1912), deze wet wordt behandeld in het rapport *Collectief Personenvervoer* en het hoofdstuk *Goederenvervoer per spoor*
- de Wet Gebruik Vervoermiddelen (1939; ingetrokken in 1954), deze wet wordt behandeld in het hoofdstuk Integraal beleid goederenvervoer
- de Vervoersnoodwet

Van recente datum - 1996 - is de Coördinatiewet uitzonderingstoestanden. Deze bevat regels met betrekking tot de inwerkingtreding van (onderdelen van) meer specifieke noodwetgeving in geval van bijzondere omstandigheden.

In 1939 wordt een ontwerp van wet houdende regelen met betrekking tot het verzekeren in geval van oorlog, oorlogsgevaar of andere buitengewone omstandigheden van een doelmatig gebruik van vervoermiddelen voorgelegd aan de Staten Generaal: Wet gebruik vervoermiddelen (1939 Stb. 528). Deze wet, die op 17 september 1939 aanvankelijk voor de tijd van een jaar in werking treedt, blijft tijdens de bezetting 'tot nader order' van kracht. Het daartoe strekkende Besluit van de secretarissen-generaal van de Departementen van Waterstaat, van Binnenlandse Zaken, van Handel, Nijverheid en Scheepvaart, en van Landbouw en Visserij van 29 augustus 1940 (Verordening nr. 123, 1940), vervalt echter in 1944 door plaatsing op 'lijst' B zoals bedoeld in artikel 17 van het Besluit Bezettingsmaatregelen. Bij koninklijk besluit van 21 september 1944 (Stb. E 113) wordt de wet door de

regering in Londen opnieuw voor de tijd van een jaar in werking gebracht en in 1946 verlengd, omdat de omstandigheden nog te veel afwijken van de normale omstandigheden. Uiteindelijk blijft de wet, na een aantal hernieuwde verlengingen van de werkingsduur, tot 1954 van kracht. De wet verliest haar betekenis bij de invoering van de Vervoersnoodwet in 1962.

De Wet gebruik vervoermiddelen 1939 beoogt vooral de ontwrichting van het niet-militaire vervoer tegen te gaan en te beperken. Er wordt een basis gecreëerd voor het treffen van maatregelen die een zo nuttig mogelijk gebruik van het niet-militaire vervoer verzekert. Zo omvat de wet een stelsel waarbij tot inschrijving van vervoermiddelen kan worden overgegaan. Het hele vervoersapparaat wordt op die wijze geregistreerd, waardoor er ruimte ontstaat tot vrije bedrijfsuitoefening voor de houders der vervoersmiddelen, zolang de toestand betrekkelijk gunstig blijft. Daarnaast beoogt de wet het gebruik van vervoermiddelen te beperken om een eventuele schaarste aan brandstoffen het hoofd te kunnen bieden. De Minister van Verkeer en Waterstaat wordt zo in staat gesteld bij ministerieel besluit de vereiste voorzieningen ten aanzien van het vervoer te treffen, zo nodig of indien gewenst in overeenstemming met zijn ambtgenoten van Economische Zaken, Defensie en Binnenlandse Zaken.

De wet draagt de registratie van voertuigen op aan de Rijksverkeersinspectie, onder leiding van de Inspecteur-generaal van het verkeer. Deze moet regelmatig contact onderhouden met instellingen als het Centraal Distributiebureau, het Rijksbureau voor de oorlogsvoorziening in Oorlogstijd, het Bureau voor aardolieproducten, de Nederlandse Spoorwegen, etc. Ook algemene organisaties van vervoerders moeten bij dit overleg worden betrokken.

In en vlak na de Tweede Wereldoorlog is er een groot tekort aan benzine en personenauto's. De distributie van benzine wordt in 1946 opgeheven, maar voor het gebruik van personenauto's blijft een rijvergunning tot 1950 verplicht. Grondslag is aanvankelijk het Eerste Uitvoeringsbesluit van de Secretaris-Generaal van Waterstaat (1940 Stb. S550) en daarna de Wet van 11 december 1947 (Stb. H 419). De distributiemaatregelen zijn zowel van toepassing op het collectief als op het individueel personenvervoer over de weg. De rijksinspecteurs van het Verkeer treden als bevoegd gezag op. De wet beoogt de geleidelijke buitenwerking stelling van de regelgeving van de oorlogsjaren. Per 15 februari 1953 (Stb 1951, 584) zijn uiteindelijk alle bezettingsmaatregelen ingetrokken.

Per 1 januari 1963 wordt de opvolger van kracht: de Vervoersnoodwet (1962 Stb. 571). Kernstuk van de Vervoersnoodwet is de mogelijkheid tot instelling van een centrale organisatie met bijzondere bevoegdheden op het terrein van het inland-vervoer. De bevoegdheden worden in hoofdstuk III van de wet omschreven en moeten in buitengewone omstandigheden bij koninklijk besluit, naderhand bekrachtigd door de Staten-Generaal, worden geactiveerd.

Het centrale gezag zal bij een klein College van Bewindvoering Binnenlands Vervoer (CBBV) berusten (ingesteld bij koninklijk besluit), dat uit drie leidinggevende ambtenaren van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en één vervoersdeskundige van het Ministerie van Defensie bestaat. Uitvoerend orgaan is de Centrale Directie Binnenlands Vervoer (CDBV), die geleid wordt door de Directeur Binnenlands Vervoer. Hierin zijn ook de Nederlandse Spoorwegen vertegenwoordigd. In de regio's zullen de Rijks(hoofd)inspecteurs van het Verkeer voor de uitvoering zorgen. De ministeries die enigerlei bemoeienis hebben met inland-vervoer, zijn vertegenwoordigd in een overleg- en adviesraad, de Vervoersraad. Genoemde bestuursorganen worden ingesteld, direct nadat de regering de staat van beleg of oorlog heeft uitgeroepen. Op dat moment is de Minister van Defensie medeverantwoordelijk voor het vervoer in oorlogstijd (art. 3 Vervoersnoodwet).

Verwante wetgeving is de Wet bescherming bevolking, de Wet buitengewone bevoegdheden, de Noodwet arbeidsvoorziening en de Wet behoud scheepsruimte. Bij de toepassing van de noodwetten kunnen de gewone vervoerswetten - bij voorbeeld de Wet autovervoer goederen (WAG) - geheel of gedeeltelijk buiten werking gesteld worden.

De Vervoersnoodwet biedt de overheid verschillende mogelijkheden tot ingrijpen. Zo zal hij regelend kunnen optreden door middel van een vergunningenstelsel, hetwelk zal worden gehanteerd met het doel om niet essentieel vervoer af te kappen (verbodsbepalingen) en het essentiële vervoer, in overeenstemming met de daaraan in het publieke belang te koppelen prioriteiten (mede te bepalen door de Vervoersraad), af te wikkelen. Verder zal de overheid, indien het particulier initiatief het op bepaalde terreinen van het vervoer laat afweten, bindende aanwijzingen kunnen geven waarmee de uitvoering van bepaalde vervoersdiensten verplicht kan worden gesteld (vervoersplicht). De exploitatie van de vervoersbedrijven zal daarbij overigens niet door de overheid geschieden, maar worden

overgelaten aan de normale exploitanten, op basis van het in de wet voorziene stelsel van vergunningen, aanwijzingen en verplichtingen. De overheid treedt dus uitsluitend regelend op. De overheid bepaalt verder de tarieven en de voorwaarden waaronder gedwongen vervoer plaatsvindt. Hij kan bindende voorschriften uitvaardigen met betrekking tot het onderhoud van de vervoermiddelen. Hetzelfde geldt voor het onderhoud van de infrastructuur (waterstaatswerken).

11.1.2 Periode vanaf 1990

Vanaf 1990 begint de visie op crisisbeheersing te veranderen. De dreiging van oorlog valt weg en er komt meer oog voor de belangrijke rol die de overheid speelt bij buitengewone situaties. Deze veranderende visie heeft niet tot gevolg dat de taken en handelingen die in de vorige paragraaf zijn beschreven niet meer uitgevoerd worden. Wel is de wijze waarop uitvoering aan deze handelingen wordt gegeven veranderd. Het optreden in crisissituaties wordt meer gezien als een vast onderdeel van de taak van het departement, in plaats van handelingen die losstaan van de normale werkzaamheden.

In deze nieuwe visie is niet meer sprake van crisisbeheersing, maar van crisismanagement. Crisismanagement wordt gezien als een onderdeel van het veiligheidsbeleid. Het veiligheidsbeleid is een keten met vijf schakels:

- pro-actie (hoe sluiten we (in ons ontwerp/besluit) risico's uit)
- preventie (hoe voorkomen we problemen)
- preparatie (wat doen we als er wel wat gebeurt)
- respons (de actie tijdens een crisis)
- nazorg (inclusief een evaluatie die kan dienen als input voor de pro-actie)

Crisismanagement richt zich met name op de laatste drie schakels, maar levert ook bij de pro-actie en preventie een bijdrage.

De evaluatie van het optreden van de rijksoverheid nadat een vliegtuig was neergestort op een flatgebouw in de Bijlmermeer (de vliegcrash Bijlmermeer), in de vorm van een parlementaire enquête, leerde dat er te weinig coördinatie was in het optreden van de verschillende departementen. Zelfs tussen onderdelen van Verkeer en Waterstaat bleek geen afstemming te zijn geweest. Naar aanleiding van deze bevindingen is een nieuwe structuur opzet voor de coördinatie van het optreden van de rijksoverheid ten tijde van crises. Het Nationaal Coördinatiecentrum (NCC) is ingesteld bij BZK en bij de departementen zijn Departementale Coördinatiecentra (DCC) ingesteld. De verantwoordelijkheden van de verschillende bestuurslagen zijn in de wet Rampen en zware ongevallen geregeld. Daarin is vastgelegd dat de burgemeester van een gemeente de eindverantwoordelijkheid heeft. Is het voor de plaatselijke hulpdiensten niet mogelijk voldoende hulp te bieden, dan wordt ondersteuning aangevraagd via de Commissaris van de Koningin aan het NCC. Het NCC komt dan in actie. Ligt de gevraagde hulp uitsluitend op het terrein van een departement dan schakelt het NCC het DCC van het betreffende departement in en komt de coördinatie te liggen bij dat DCC. Zodra er van meer departementen ondersteuning wordt gevraagd, neemt het NCC de algehele coördinatie over en rapporteren de DCC's aan het NCC. De DCC's blijven de inbreng van hun eigen departement coördineren.

Voor een uitgebreide beschrijving van de taken en handelingen van het NCC wordt verwezen naar het RIO Brandweezorg, rampenbestijding en crisisbeheersing (nr 49). In dit RIO komt uitsluitend de organisatie en de taak van het DCC-V&W aan de orde.

In 1997 is binnen V&W gestart met een projectbureau Crisismanagement (BCM). Organisatorisch is het ondergebracht bij de Directie Uitvoering van RWS, maar de werking van het bureau is departementaal-breed. Het BCM had tot taak om het DCC van Verkeer en Waterstaat (DCC-V&W) vorm te geven. Het project heeft geleid tot de instelling van het DCC per 1 januari 2000 bij de directie Uitvoering van RWS. Dit DCC heeft tot taak het algemeen beleidskader voor het crisismanagement van V&W op te stellen, het optreden tijdens crises voor te bereiden, tijdens crises het proces te bewaken en operationele ondersteuning te verlenen, na afloop nazorg te verlenen door ondermeer het uitvoeren van evaluaties en te fungeren als kenniscentrum. Dit wil zeggen dat het DCC een rol speelt tijdens crises, maar ook vooraf en daarna een functie heeft. Het rol van het DCC in crisistijd verschilt van die buiten crisistijd.

Het crisismanagement is binnen V&W volgens het netwerkprincipe opgezet. De insteek is om de verantwoordelijkheden in tijden van crisis te laten waar ze in gewone omstandigheden ook berusten. Dit houdt in dat de directies en DG's direct betrokken worden bij crises. Het voordeel hiervan is dat deze de situatie beter kennen en de overige spelers op het terrein kennen en eventueel kunnen inschakelen. De drie beleidsterreinen van Verkeer en Waterstaat (Verkeer en Vervoer, Water en Telecommunicatie) zijn verdeeld in negen netwerken. Binnen deze netwerken zijn de spelers binnen V&W in kaart gebracht.

Het DCC zelf kent een kleine vaste kern. In tijden van crisis worden medewerkers van de relevante beleidsdirecties toegevoegd aan het DCC. Dit wordt bepaald aan de hand van de netwerken zoals die binnen V&W zijn vastgesteld. Het DCC bestaat dan uit twee onderdelen, de beleidsgroep en de operationele groep. De beleidsgroep is samengesteld uit de beleidsverantwoordelijken van de beleidssectoren die worden geraakt. Afhankelijk van de ernst van de crisis nemen ook de ambtelijke en politieke top van het departement zitting in de beleidsgroep. Zij nemen besluiten over de beslispunten die door de operationele groep worden voorgelegd, ze beoordelen de uitvoering van de werkzaamheden van de operationele groep en bewaken de algehele procesuitvoering.

De operationele groep telt vanuit elke betrokken beleidssector minimaal één persoon, naast de vaste bezetting van het DCC. Ook is er een vertegenwoordiger van de Directie Communicatie opgenomen in de operationele groep. De operationele groep bereidt de besluiten van de beleidsgroep voor en zorgt voor de uitvoering van de genomen besluiten. De vertegenwoordigers van de beleidssectoren zijn met name verantwoordelijk voor het onderhouden van de contacten met hun eigen netwerk, inclusief de specialisten die vanaf hun normale werkplek worden betrokken ter ondersteuning. De voorlichters verzorgen het gehele voorlichtingsproces, zowel binnen Verkeer en Waterstaat als daarbuiten en coördineren de informatieverwerking. De vast kern faciliteert en coördineert het hele proces.

Het kan mogelijk zijn dat er gebruik gemaakt moet worden van buitengewone bevoegdheden. In de Coördinatiewet uitzonderingstoestanden (Stb. 1996, nr. 365) is vastgelegd in welke situaties onderdelen van de noodwetgeving in werking worden gesteld. In die gevallen kan de minister van V&W gebruik maken van de bevoegdheden zoals die zijn beschreven in de Vervoersnoodwet en andere noodwetten. In de vorige paragraaf zijn deze bevoegdheden beschreven. Bij het gebruiken van de buitengewone bevoegdheden gelden de beginselen van proportionaliteit en subsidiariteit: het gebruiken van de buitengewone bevoegdheid moet in overeenstemming zijn met de ernst van de buitengewone situatie en kan pas ingezet worden als de normale bevoegdheden niet toereikend zijn.

De minister van Verkeer en Waterstaat heeft de eindverantwoordelijkheid voor de bestrijding van rampen en ongevallen in het territoriale gedeelte van de Noordzee. Dit wordt uitgevoerd door de kustwacht. Zie voor de taken en handelingen op dit terrein het RIO Scheepvaart en maritieme zaken (Stuurlui aan de wal, nr. 21).

Buiten crisismomenten bestaat het DCC uit een kleine vast kern. Deze heeft tot taak te zorgen dat Verkeer en Waterstaat voorbereid is op crises. Het formuleren van het beleid inzake het crisismanagement is een van de onderdelen. Daarnaast verzorgt het DCC oefeningen en leidt het DCC medewerkers op. Ook het in kaart brengen van de V&W netwerken hoort bij de voorbereiding.

11.2 Handelingen met betrekking tot wetgeving, beleid en voorschriften

(151)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het stellen van regels volgens welke houders van daarbij aangewezen vervoermiddelen, die kunnen worden gebruikt voor vrachtvervoer te land of te water, worden verplicht die vervoermiddelen in te schrijven in de daartoe bestemde registers.
Periode: 1945-1954
Product: regelgeving
Bron: Wet Gebruik Vervoermiddelen 1939, art. 2 eerste lid

(152)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het stellen van regels tot het gebruik van vervoermiddelen, in de daartoe aangewezen

- registers, die kunnen worden gebruikt voor het vrachtvervoer.
 Periode: 1945-1954
 Bron: Wet Gebruik Vervoermiddelen, art. 2 tweede lid
- (153)
 Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
 Handeling: Het aanwijzen van opsporingsambtenaren zoals bedoeld in art. 4, 5 en 6 van de Wet Gebruik Vervoermiddelen.
 Periode: 1945-1954
 Product: aanstellingsbesluiten en instructies
 Bron: Wet Gebruik Vervoermiddelen, art. 4-6
- (155)
 Actor: a. Minister van Verkeer en Waterstaat
 b. Minister van Defensie
 Handeling: Het opstellen van wetten en regels betreffende het instandhouden van vervoer en vervoersmiddelen in buitengewone omstandigheden.
 Periode: 1959-
 Product: Vervoersnoodwet en daaronder ressorterende wijzigingen en algemene maatregelen van bestuur.
- (156)
 Actor: Minister-president
 Handeling: Het voorbereiden van een KB waarbij gedeeltes van de Vervoersnoodwet in of buiten werking worden gesteld.
 Periode: 1963-
 Product: concept KB
 Opmerking: In verband met de watersnoodramp in de winter van 1995 is voorgesteld hoofdstuk III van de Vervoersnoodwet in werking te laten treden. De eventuele inwerkingstelling (1995 Stb. 172) wordt zonder in werking te zijn getreden op 6 maart 1995 weer ingetrokken, daar de reeds bestaande bevoegdheden voldoende blijken (Stb. 175) .
 Bron: Vervoersnoodwet 1962 Stb. 571, art. 2
- (157)
 Actor: a. Minister van Defensie
 b. militaire autoriteit
 Handeling: Het voorbereiden van een machtiging door de Kroon aan de minister van Defensie of een door deze aan te wijzen militaire autoriteit tot het geven van aanwijzingen als bedoeld in artikel 13 van de Vervoersnoodwet.
 Periode: 1963-
 Product: Ontwerp KB
 Bron: Vervoersnoodwet, art. 4
- (158)
 Actor: a. Minister van Verkeer en Waterstaat
 b. Minister van Defensie
 Handeling: Het voorbereiden van een Koninklijk besluit ter instelling van de Vervoersraad, alsmede het benoemen van leden.
 Periode: 1963-
 Product: Concept instellingsbesluit, benoemingsvoordrachten
 Opmerking: 1. De Kroon kan de raad eerder instellen en langer handhaven.
 2. De raad wordt samengesteld uit ondermeer vertegenwoordigers van de ministers van Algemene Zaken, Binnenlandse Zaken, Defensie, Volkshuisvesting en Bouwnijverheid, Verkeer en Waterstaat, Economische Zaken, Landbouw en Visserij, Sociale Zaken en Volksgezondheid, en Maatschappelijk Werk. De voorzitter wordt benoemd door de Kroon; de overige leden door de ministers van Verkeer en Waterstaat en Defensie.
 Bron: Vervoersnoodwet, art. 5
- (159)
 Actor: Vervoersraad

Handeling: Het adviseren van de ministers van Verkeer en Waterstaat en Defensie en het College van Bewindvoering Binnenlands bestuur omtrent de uitvoering van de Vervoersnoodwet.

Periode: 1963-

Product: Adviezen

Opmerking: Tot op heden is deze Raad nog nooit ingesteld.

Bron: Vervoersnoodwet, art. 5

(160)

Actor: a. Minister van Verkeer en Waterstaat
b. Minister van Defensie

Handeling: Het voorbereiden een Koninklijk Besluit ter instelling van een College van Bewindvoering Binnenlands Vervoer, alsmede het ter benoeming voordragen van de leden.

Periode: 1963-

Product: Concept instellingsbesluit en benoemingsvoordrachten

Opmerking: 1. Samenstelling: drie vertegenwoordigers van de Minister van Verkeer en Waterstaat en één vertegenwoordiger van de minister van Defensie.
2. De Kroon kan het College eerder instellen en langer handhaven.
3. Taak en werkwijze van het College worden bij AMvB geregeld.

Bron: Vervoersnoodwet, art. 6

(161)

Actor: a. Minister van Verkeer en Waterstaat
b. Minister van Defensie

Handeling: Het voorbereiden van een Koninklijk Besluit ter aanstelling van autoriteiten die in de gebieden waarmee wegens buitengewone omstandigheden het contact verbroken is, de bijzondere bevoegdheden krachtens de Vervoersnoodwet uitoefenen.

Periode: 1963-

Product: Concept aanstellingsbesluiten en instructies

Bron: Vervoersnoodwet, art. 27

(162)

Actor: a. Minister van Verkeer en Waterstaat
b. Minister van Defensie

Handeling: Het voorbereiden van aanstellingen van opsporingsambtenaren zoals bedoeld in art. 24 en 25 van de Vervoersnoodwet.

Periode: 1963-

Product: Concept aanstellingsbesluiten en instructies

Bron: Vervoersnoodwet, art. 24 en 25

(163)

Actor: a. Minister van Verkeer en Waterstaat
b. Minister van Defensie

Handeling: Het vaststellen van voorschriften waarmee het vervoer en de vervoermiddelen in oorlogstijd dwingend geregeld kan worden.

Periode: 1963-

Product: Voorschriften

Opmerking: Door of vanwege de Directeur Binnenlands Vervoer worden de voorschriften uitgevoerd. De voorschriften betreffen ondermeer:

- het verstrekken van vervoersvergunningen
- het aanwijzen van vervoermiddelen voor vervoer van bepaalde personen of goederen
- het geven van aanwijzingen t.a.v. het onderhoud van bepaalde vervoermiddelen
- de registratie van vervoermiddelen

Bron: Vervoersnoodwet, art. 8-10, 12, 16, 17

(164)

Actor: a. Minister van Verkeer en Waterstaat
b. Minister van Defensie

Handeling: Het voorbereiden van eventueel door het College van Bewindvoering in oorlogstijd

Periode: vast te stellen voorschriften
1963-
Product: Voorschriften
Opmerking: De Directeur Binnenlands Vervoer voert de voorschriften uit. Deze betreffen de vaststelling van tarieven en voorwaarden voor vervoer
Bron: Vervoersnoodwet, art. 11

(169)
Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het instellen van het Departementaal Coördinatiecentrum.
Periode: 1997-
Product: Instellingsbeschikking
Bron: Instellingsbesluit DCC-V&W (Stcrt. 1999, nr. 249)

(170)
Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het formuleren en vaststellen van beleid op het terrein crisismanagement.
Periode: 1999-
Opmerking: Deze handeling wordt door het DCC uitgevoerd op landelijk niveau. De regionale directies van RWS voeren deze handeling uit op regionaal niveau
Bron: Instellingsbesluit DCC-V&W (Stcrt. 1999, nr. 249)

(171)
Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het opstellen van netwerkplannen, netwerkkaarten en netwerkbeschrijvingen.
Periode: 1999-
Opmerking: Deze handeling wordt door het DCC uitgevoerd op landelijk niveau. De regionale directies van RWS voeren deze handeling uit op regionaal niveau
Bron: Handboek crisismanagement Ministerie van V&W

(181)
Actor: Ministe van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het instellen van de programmadirectie Veiligheid
Periode: 2001
Product: Instellingsbeschikking
Bron:

(182)
Actor: Minster van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het ontwikkelen van een visie op veiligheid
Periode: 2002-
Product: Vastgestelde visie
Bron: Verder met veiligheid, pag 2

(183)
Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het implementeren van de visie op veiligheid in de uitvoering van de werkzaamheden
Periode: 2002-
Product: Implementatieplannen, nota's
Bron: Interview met Jacques Remmen op 21 februari 2003

(184)
Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het geven van voorlichting over de visie op veiligheid
Periode: 2002-
Product: Brochures, voorlichtingsmateriaal
Bron: Interview met Jacques Remmen op 21 februari 2003

11.3 Handelingen met betrekking tot uitvoering van maatregelen

(149)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het treffen van maatregelen ter beheersing van een crisis waarin het verkeer en vervoer een rol speelt.
Periode: 1945-
Bron: Werkprogramma G 1996, p. 19

(150)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het organiseren en coördineren van civiele ondersteuning op het gebied van verkeer en vervoer aan inspanningen in het kader van een bondgenootschappelijk verdrag.
Periode: 1945-
Bron: Werkprogramma G 1996, p. 13

(154)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het verlenen van rijvergunningen en het nemen van andere distributiemaatregelen voor het gebruik van motorrijtuigen.
Periode: 1945-1949, 1973
Product: vergunningen
Opmerking: Met andere distributiemaatregelen wordt ondermeer bedoeld het toewijzen van benzine.
Bron: Wet van 11 december 1947 (Stb. H 419) en: Marle, Vervoer na de bevrijding, p. 45-47

(165)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het ingaan op verzoeken om bijstand, in geval van een ramp of van ernstige vrees voor het ontstaan daarvan.
Periode: 1985-
Bron: Wet rampen en zware ongevallen 1985, art 17.2

(166)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het coördineren van de werkzaamheden van het departement tijdens crisissituaties.
Periode: 1999-
Bron: Instellingsbesluit DCC-V&W (Stcrt. 1999, nr. 249)

(167)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het coördineren van de informatiestroom tijdens crisissituaties.
Periode: 1999-
Bron: Handboek crisismanagement Ministerie V&W

(168)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het verzorgen van de voorlichting vanuit het departement tijdens crisissituaties.
Periode: 1999-
Bron: Handboek crisismanagement Ministerie V&W

(172)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het oefenen en evalueren van de oefeningen van crisissituaties met de organisatieonderdelen.
Periode: 1999-
Bron: Interview met J.H. van Wissen

(173)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat

Handeling: Het verzorgen van opleidingen op het terrein crisismanagement.
Periode: 1999-
Bron: Interview met J.H. van Wissen

(174)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het opzetten van een kennisbank op het terrein crisismanagement.
Periode: 1999-
Bron: Instellingsbesluit DCC-V&W (Stcrt. 1999, nr. 249)

Bronnen

Er zijn in november 2002 gesprekken gevoerd met de volgende personen:

Margot Gerretsen, medewerker DIV, voormalige directie S&C
Pieter-Jan Bouwmeister, beleidsmedewerker AVV
Margre Jongeling, medewerker HDJZ
Arjan Dikmans, projectleider NVVP
Yvonne Tuyt, medewerker DIV, DIZ
Hans Altimari, medewerker DIV, DIZ
Jaap van Wissen, beleidsmedewerker DCC

De websites van de volgende instellingen en organisaties zijn geraadpleegd:

CEMT
OESO
ECE
Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Intranet ministerie van verkeer en waterstaat

De belangrijkste wet- en regelgeving die is gebruikt:

Wet van 5 december 1962, houdende regeling van het vervoer te land en op de binnenwateren in buitengewone omstandigheden (Vervoersnoodwet), Stb. 1962, nr.
Besluit van 18 september 1992, tot instelling vaste commissies van de Raad voor verkeer en waterstaat en organen voor het geïnstitutionaliseerd overleg over het beleid inzake verkeer en waterstaat (Besluit advies en overleg verkeer en waterstaat), Stb. 1992, nr.
Wet van 27 mei 1993, houdende regels inzake een Infrastructuurfonds (Wet Infrastructuurfonds), Stb. 1993, nr. 319 zoals gewijzigd in 1997, 1999, 2001 en 2002
Besluit van 22 november 1993, houdende vaststelling van nadere regels ter uitvoering van de Wet Infrastructuurfonds (Besluit Infrastructuurfonds), Stb. 1993, nr. zoals gewijzigd in 1997, 1998, 1999, 2000 en 2001.
Wet van 21 april 1994, houdende voorzieningen ter bevordering van de totstandkoming van regionaal bestuur in daartoe aangewezen gebieden (Kaderwet Bestuur in Verandering), Stb. 1994, nr.
Bijdrageregeling ICES-project kennisinfrastructuur transporttechnologie, Stcrt. 1994, nr. 55.
Stukken Tweede Kamer, vergaderjaar 1994–1995, 23 198, nr. 5, Brief van de minister aangaande het VERDI convenant.
Wet van 11 december 1996, houdende regels betreffende advies en overleg over het beleid inzake verkeer en waterstaat (Wet advies en overleg verkeer en waterstaat), Stb. 1996, nr. 621.
Wet van 25 mei 1998, houdende regels inzake plannen op het terrein van het verkeer en vervoer (Planwet Verkeer en Vervoer), Stb. 1998, nr. 423.
Instellingsbesluit departementaal coördinatiecentrum DCC-V&W, 21 december 1999, Stcrt. 1999, nr 249.

En verder is er gebruik gemaakt van:

Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Beleidskader Internationaal, 2001.
Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Organisatie, Taak en Werkwijze van de Departementaal Coördinatie Centrum organisatie, 2000.
DCC, Handboek crisismanagement Ministerie van Verkeer en Waterstaat, januari 2002.
Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Van A naar Beter, Nationaal Verkeers- en Vervoersplan 2001-2020, deel 3, 2001.
Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Rijkswaterstaat, Spelregels voor Natte Infrastructuurprojecten, z.j.
Stichting Connekt, Jaarverslag 1999/2000 en Jaarverslag 2001, juli 2001 en april 2002.

Afkortingen

AD	Accountantsdienst (V&W)
AMvB	Algemene maatregel van bestuur
AVV	Adviesdienst Verkeer en Vervoer (V&W)
BBP	Beleids- en begrotingsplan
Benelux	Belgisch-Nederlands-Luxemburgse Economische Unie
BER	Beleids-effectrapportage
B&M	Bereikbaarheid en mobiliteit
BEM V&V	Beleids-effectmeting verkeer en vervoer
BG	Bevoegd Gezag
BZK	Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
BoN	Bestuur op niveau
BOR	Bestuurlijk Overleg Randstad
BOS	Beleidsorgaan Subsidiërende Gemeenten
BOV	Beleidsorgaan Openbaar Vervoer
BP	Beleidsprogrammering
BPR	Bereikbaarheidsplan Randstad
BSD	Basis selectie document
BW	Burgerlijk Wetboek
CEMT	Conférence Européenne des Ministres de Transport
CIB	afdeling Coördinatie Internationale Betrekkingen
CoCo	Coördinatiecommissie (= CEIA)
COIB	Coördinatie Internationale Betrekkingen
Connekt	Centrum voor ONderzoek Naar En Kennis over Transport.
Coreper	Comité des Représentants Permanents (EG)
CP	Collectief Personenvervoer (DGV)
CPV-I	Collectief Personenvervoer Infrastructuur (DGV)
DCC	Departementaal Coördinatiecentrum
dg	Directeur-generaal
DGE	Directoraat-generaal Energievoorziening (EZ)
DGG	Directoraat-generaal Goederenvervoer (V&W)
DGSM	Directoraat-generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken (V&W)
DGP	Directoraat-generaal Personenvervoer (V&W)
DGV	Directoraat-generaal voor Vervoer (V&W)
DIZ	Directe Internationale Zaken
DOE	Departementaal Overleg Europa (V&W)
DP	Directieplan
DSP	Directie Strategie en Planning (DGV)
DVV	Directie Verkeersveiligheid (Rijkswaterstaat)
ECE	Economic Commission for Europe
EG	Europese Gemeenschappen
EU	Europese Unie
EZ	Economische Zaken
FES	Fonds Economische Structuurversterking
FEZ	Financieel-economische Zaken
G	Goederen (DGV)
GDU	Gebundelde doeluitkering
HdEK	Handelingen der Eerste Kamer
HdTK	Handelingen der Tweede Kamer
HW	Hoofddirectie van Rijkswaterstaat
HID	Hoofdingenieur-directeur (Rijkswaterstaat)
HSL	Hoge Snelheidslijn
ICES	Interdepartementale Commissie voor het Economisch Structuurbeleid
IP	Individueel personenverkeer (DGV)
IPO	Interprovinciaal Overleg
IVV	Integraal verkeer en vervoer
JUS	Justitie (Ministerie van -)
KB	Koninklijk besluit

KOBI	Koördinatieoverleg Bereikbaarheidsplan Infrastructuur
LNV	Landbouw, Natuurbehoud en Visserij
MER	Milieueffectrapport
MIT	Meerjarenprogramma infrastructuur en transport
MPP	Meerjarenprogramma personenvervoer
NAVO	Noord-Atlantische Verdragsorganisatie
NCC	Nationaal Coördinatiecentrum
NMP	Nationaal Milieubeleidsplan
NOVEM	Nederlandse Onderneming voor Energie en Milieu BV
NvT	Nota van toelichting
OESO	Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling
PBR	Projectgroep Bereikbaarheidsplan Randstad
PIVOT	Project Invoering Verkorting Overbrengingstermijn (RAD)
PKB	Planologische kernbeslissing
plv.	Plaatsvervangend
PV	Permanente Vertegenwoordiger
PvA	Plan van aanpak
PVVP	Provinciale verkeers- en vervoerplan
RD	Regionale directie (Rijkswaterstaat)
RDW	Rijksdienst voor het Wegverkeer
RIO	Rapport Institutioneel Onderzoek
RSBR	Regionale Stuurgroepen Bereikbaarheidsplan Randstad
RVI	Rijksverkeersinspectie (DGV)
RVV	Raad voor de Verkeersveiligheid; Regie Verkeer en Vervoer (DGV)
RVVP	Regionaal verkeers- en vervoerplan
RVW	Raad voor Verkeer en Waterstaat
RWS	Rijkswaterstaat
S&C	Directie Strategie en Coördinatie
SDI	Structuurplan Documentaire Informatievoorziening
SG	Secretaris-generaal
SKVV	Samenwerkende Kaderwetgebieden Verkeer en Vervoer
SNIP	Spelregels voor Natte Infrastructuurprojecten
SP	Strategie en Programmering integraal Verkeer en Vervoer (DGV)
SPI	Stuurgroep Projecten Infrastructuur
SSZ	Stiller, schoner en zuiniger (stimuleringsprogramma)
Stb.	Staatsblad
Stcrt.	Staatscourant
SVV	Structuurschema verkeer en vervoer
SZW	Sociale Zaken en Werkgelegenheid
TNO	Nederlandse Organisatie voor Toegepast Natuurwetenschappelijk Onderzoek
TRB	Traktatenblad
VADV	verkeersadviseur
VERDI	Verkeer en Vervoer: regionaal, decentraal, integraal (convenant)
V&W	Verkeer en Waterstaat
VINEX	Vierde Nota over de ruimtelijke ordening extra
VN	Verenigde Naties
VNG	Vereniging van Nederlandse Gemeenten
VROM	Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer
VRVW	Voorlopige Raad voor Verkeer en Waterstaat
Wgr	Wet gemeenschappelijke regeling
WRO	Wet op de ruimtelijke ordening
WRR	Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid

Niet opgenomen handelingen uit het concept uit 1998

Opsomming van de niet opgenomen handelingen:

Nr. handeling	Reden
37	Samengevoegd met handeling 36
48-52	Zijn al opgenomen in de betreffende RIO's
67-71	Zijn al opgenomen in RIO Waterstaat (nr. 28)
78-79	Zijn dubbel met handeling 82-85
86, 88	Zijn activiteiten van handeling 87. Vervallen tijdens het driehoeksoverleg
102	Is gelijk aan handeling 72
103-107	Hebben betrekking op het beleidsterrein Scheepvaart (RIO 21)
108	Heeft betrekking op het beleidsterreinen Luchtvaart (RIO 16)
116	Is gelijk aan handeling 109
117	Is vervallen tijdens het driehoeksoverleg
118-121	Opgenomen in de RIO's Telecommunicatie (nr 4), Personenvervoer (nr 86) en Goederenvervoer (nr 85)
143	Is vervallen tijdens het driehoeksoverleg

De tekst van deze handelingen was:

(37)

Actor: Raad voor Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het op verzoek van de Tweede Kamer adviseren over de bij de Kamer aanhangig gemaakte initiatiefvoorstellen van wet betreffende verkeer en waterstaat.
Periode: 1992-
Bron: Wet Raad voor verkeer en waterstaat 1992, art. 3.3

(48)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het aanwijzen van belanghebbenden of hun organisaties die zich in een overlegorgaan kunnen doen vertegenwoordigen.
Periode: 1992-
Opmerking: De belanghebbenden of organisaties zullen ieder één persoon aanwijzen die hen vertegenwoordigt in het overlegorgaan. Deze belanghebbenden zijn gepubliceerd in de Staatscourant van 20 november 1992 (236).
Bron: Wet Raad voor verkeer en waterstaat 1992, art. 33

(49)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het aanwijzen van ambtenaren die de minister in een overlegorgaan vertegenwoordigt.
Periode: 1992-
Opmerking: Andere betrokken ministers wijzen ook een ambtenaar aan om hem in het overlegorgaan te vertegenwoordigen. Indien wenselijk wonen de minister en/of de betrokken ministers zelf een vergadering bij.
Bron: Wet Raad voor verkeer en waterstaat 1992, art. 34

(50)

Actor: a het Permanent overlegorgaan verkeersinfrastructuur;

b het Permanent overlegorgaan personenvervoer;
c het Permanent overlegorgaan goederenvervoer;
d het Permanent overlegorgaan verkeersveiligheid
Handeling: Het schriftelijk ter kennis brengen aan de minister of de betrokken ministers van de gezichtspunten van de in het overlegorgaan vertegenwoordigde belanghebbenden.
Periode: 1992-
Product: verslagen, rapporten
Bron: Wet Raad voor verkeer en waterstaat 1992, art. 38

(51)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het eventueel bij of krachtens algemene maatregel van bestuur nader regelen van de samenstelling, inrichting en werkwijze van de overlegorganen.
Periode: 1992-
Bron: Wet Raad voor verkeer en waterstaat 1992, art. 42

(52)

Actor: a het Permanent overlegorgaan verkeersinfrastructuur;
b het Permanent overlegorgaan personenvervoer;
c het Permanent overlegorgaan goederenvervoer;
d het Permanent overlegorgaan verkeersveiligheid
Handeling: Het jaarlijks uitbrengen van een gezamenlijk verslag van de verrichte activiteiten van de Overlegorganen Verkeer en Waterstaat.
Periode: 1992-
Product: jaarverslagen

(67)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het, samen met de minister van Financiën, opstellen van een beleidskader ten aanzien van de private financiering van infrastructuur.
Periode: 1992-
Product: notities
Bron: inl. drs A.J. Belonje (FEZ), 25 mei 1994

(68)

Actor: Raad voor de gemeentefinanciën
Handeling: Het adviseren over de financiële consequenties voor de gemeenten van de door het rijk in te stellen fondsen voor de medefinanciering van infrastructurele projecten in beheer bij gemeenten.
Periode: 1988-1997
Product: adviezen
Bron: Advies van 13 april 1988, nr. 22956, RGF 105/61 aan de Minister van Verkeer en Waterstaat

(69)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/FEZ
Handeling: Het onderhandelen en sluiten van overeenkomsten met particuliere financiers over de financiering van de bouw en exploitatie van infrastructuur.
Periode: 1987-
Product: brochures, advertenties, projectbeschrijvingen, offertes, (concept-)overeenkomsten
Bron: Een beleidskader voor private financiering van infrastructuur

(70)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het uitkeren van aflossingen en renten aan private financiers.
Periode: 1987-
Bron: Twijnstra Gudde: toetsing PKB Betuweroute, p. 67

(71)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat

Handeling: Het onderhouden van door (private) exploitatiemaatschappijen beheerde infraprojecten.

Periode: 1992-

Bron: Inl. drs C.T.J. Schreiner (FEZ), 25 mei 1994

(78)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat

Handeling: Het coördineren en evalueren van de (voortgang in de) uitvoer van het beleid en de projecten in een Structuurschema Verkeer en Vervoer.

Periode: 1993-

Bron: Directieplan SP

(79)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat

Handeling: Het rapporteren over de voortgang en resultaten van de SVV-acties.

Periode: 1991-

Bron: Eerste en tweede voortgangsrapportage SVV

(86)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat

Handeling: Het leveren van bijdragen aan de totstandkoming en wijziging van de jaarlijkse begrotingen van het Mobiliteitsfonds.

Periode: 1988-1993

(88)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat

Handeling: Het voeren van overleg met vertegenwoordigers van de provincies Zuid-Holland, Noord-Holland en Utrecht, van de gemeenten Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht en van de Vereniging Nederlandse Gemeenten betreffende het verstrekken van een bijdrage ten laste van het Mobiliteitsfonds.

Periode: 1988-1993

Opmerking: Alleen na overleg kan een bijdrage worden verleend.

Bron: Wet op het Mobiliteitsfonds 1988, art. 7

(102)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat

Handeling: Het voorbereiden van de totstandkoming van de Planwet Verkeer en Vervoer.

Periode: 1995-

Product: ontwerp-wet

Opmerking: De ontwerp-wet is nog niet verder gekomen dan een schriftelijke behandeling.

Bron: Convenant VERDI, p. 2

(103)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat

Handeling: Het ontwikkelen en evalueren van een programma met als doel de positie van de mainports te versterken.

Periode: 1993-

Product: plannen van aanpak

Bron: Beleids- en begrotingsplan DGV 1995-1999, p. 28-30

(104)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/DGV/G

Handeling: Het plegen van overleg met de grote havengebieden en het vastleggen van de gemaakte afspraken in convenanten ter verhoging van hun slagvaardigheid.

Periode: 1990-

Product: convenanten

Bron: SVV II, Luik 3.3 Spoor 24, p. 82

(105)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat

- Handeling: Het verlenen van subsidies in het kader van de regeling haveninterne projecten.
 Periode: 1996-
 Product: beschikking
 Bron: Regeling haveninterne projecten 1996 (Stcrt. 44)
- (106)
 Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
 Handeling: Het formuleren van aanvullende beleid ten aanzien van de kleinste havens, die buiten het werkingsgebied van de voortgangsnota zeehavenbeleid vallen.
 Periode: 1995-
 Bron: Werkprogramma G 1996, p. 202
- (107)
 Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
 Handeling: het leveren van financiële bijdragen aan havenprojecten van de havens die buiten het werkingsgebied van de voortgangsnotitie zeehavenbeleid vallen.
 Periode: 1995-
 Opmerking: Het te besteden bedrag hiervoor is fl. 4,5 miljoen
 Bron: Werkprogramma G 1996, p. 202
- (108)
 Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
 Handeling: Het ontwikkelen en vaststellen van de duurzame ontwikkeling van Schiphol binnen het Plan van Aanpak Schiphol en omgeving.
 Periode: 1990-
 Product: Plan van Aanpak
 Opmerking: Dit Plan van Aanpak moet passen binnen de vastgestelde randvoorwaarden voor verdere ontwikkeling.
 Bron: SVV II, Luik 3.3, Spoor 25, p. 86
- (116)
 Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
 Handeling: Het initiëren, stimuleren, coördineren en evalueren van activiteiten op het gebied van telematica- en informaticatoepassingen die bijdragen aan de verbetering van de efficiency en kwaliteit in het verkeer en vervoer.
 Periode: 1980-
 Bron: Directoraatsplan DGV 1995-1999, p. 51
- (117)
 Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
 Handeling: Het afstemmen van nationaal en internationaal beleid op het gebied van telematica- en informaticatoepassingen.
 Periode: 1980-
 Bron: Directieplan RVV 1993-1998, p. 17
- (118)
 Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
 Handeling: Het signaleren van nieuwe ontwikkelingen op het gebied van informatietechnologie en van zich wijzigende marktbehoeften, en het vertalen daarvan naar het domein van verkeer en vervoer.
 Periode: 1980-
 Bron: Directieplan SP 1994-1999, p. 33
- (119)
 Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
 Handeling: Het stimuleren van implementatie van telematica en informatietechnologie door middel van het verlenen van financiële bijdragen aan proefprojecten
 Periode: 1980-
 Opmerking: Te denken valt hier aan de projecten Verkeersgeleiding, teleleren en telewerken
 Bron: Voortgangsnota telematica Verkeer en Vervoer, p. 63

(120)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het (laten) ontwikkelen, invoeren en beheren en evalueren van infrastructurele voorzieningen op het gebied van telematica.
Periode: 1990-
Opmerking: Hieronder vallen zaken als wegsignalering en route-informatie.
Bron: Nota Telematica Verkeer en Vervoer, 1990, p.20

(121)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het vaststellen van normen en waarden waaraan de industriële producten en de infrastructuur moeten voldoen betreffende telematica.
Periode: 1990-
Bron: Nota Telematica Verkeer en Vervoer, p. 20

(143)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het plegen van overleg met de overheid van andere landen op het gebied van verkeer en vervoer.
Periode: 1945-
Bron: Werkprogramma G 1996, p. 25