

Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2020–2021

35 830 XII

Jaarverslag en Slotwet Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat 2020

Nr. 1

JAARVERSLAG VAN HET MINISTERIE VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Ontvangen 19 mei 2021

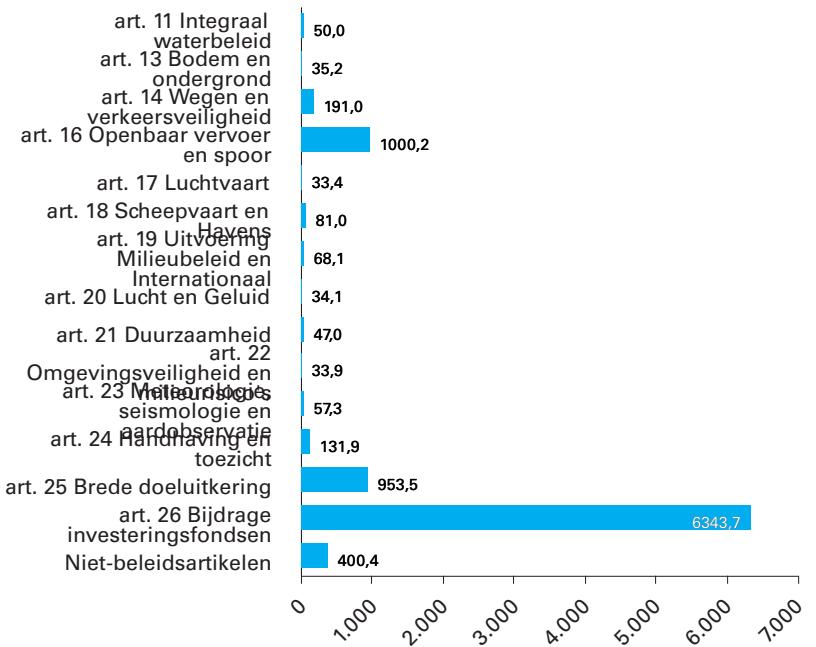
INHOUDSOPGAVE

Gerealiseerde uitgaven en ontvangst	4
A. Algemeen	5
1. Aanbieding van het jaarverslag en verzoek tot dechargeverlening	5
Dechargeverlening door de Tweede Kamer	7
Dechargeverlening door de Eerste Kamer	7
2. Leeswijzer	8
1 Algemeen	8
2 Opbouw	8
3 Normering Jaarverslag	8
4 Groeiparagraaf	9
B. Beleidsverslag	11
3. Beleidsprioriteiten	11
1 Realisatie beleidsdoorlichtingen	30
2 Overzicht van risicoregelingen	32
3 Overzicht coronasteunmaatregelen	35
4. Beleidsartikelen	36
4.1 Beleidsartikel 11 Integraal Waterbeleid	36
4.2 Beleidsartikel 13 Bodem en Ondergrond	53
4.3 Beleidsartikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid	59
4.4 Beleidsartikel 15 OV-keten	74
4.5 Beleidsartikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor	75
4.6 Beleidsartikel 17 Luchtvaart	86
4.7 Beleidsartikel 18 Scheepvaart en Havens	102
4.8 Beleidsartikel 19 Uitvoering Milieubeleid en Internationaal	112
4.9 Beleidsartikel 20 Lucht en Geluid	118
4.10 Beleidsartikel 21 Duurzaamheid	124
4.11 Beleidsartikel 22 Omgevingsveiligheid en Milieurisico's	134
4.12 Beleidsartikel 23 Meteorologie, Seismologie en Aardobservatie	147
4.13 Beleidsartikel 24 Handhaving en Toezicht	156
4.14 Beleidsartikel 25 Brede Doeluitkering	160
4.15 Beleidsartikel 26 Bijdrage Investeringsfondsen	161
5. Niet-beleidsartikelen	167
5.1 Niet-beleidsartikel 97 Algemeen Departement	167
5.2 Niet-beleidsartikel 98 Apparaat Kerndepartement	171
5.3 Niet-beleidsartikel 99 Nog Onverdeeld	174
6. Bedrijfsvoeringsparagraaf	174
C. Jaarrekening	186
7. Departementale verantwoordingsstaat	186
8. Samenvattende verantwoordingsstaat agentschappen	186

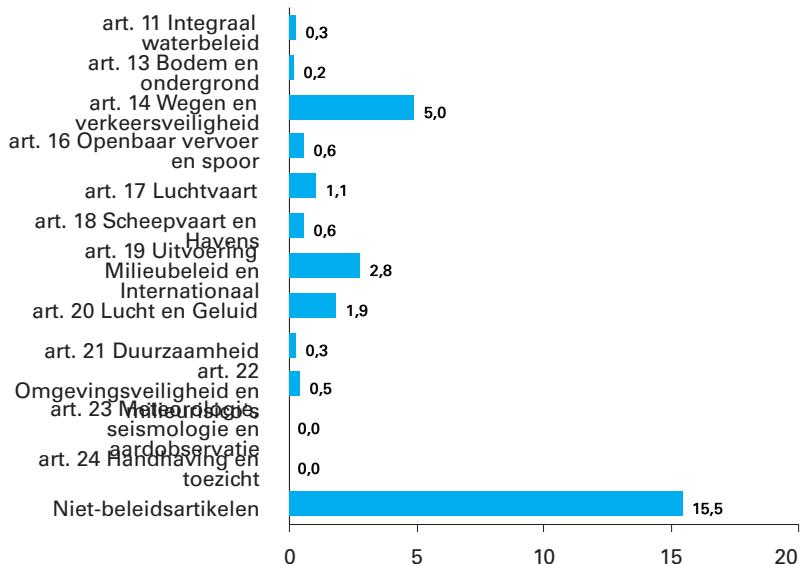
9.	Jaarverantwoording Agentschappen per 31 december 2020	188
1	Agentschap Rijkswaterstaat	188
2	Agentschap Inspectie Leefomgeving en Transport	203
3	Agentschap Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut	211
10.	Saldibalans	222
11.	WNT-verantwoording 2020 Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat	231
D.	Bijlagen	234
	Bijlage 1: Toezichtrelaties RWT's en ZBO's	235
	Bijlage 2: Afgerond evaluatie- en overig onderzoek	236
	Bijlage 3: Inhuur externen	249
	Bijlage 4: Focusonderwerp 2020, naleving CW 3.1	250
	Bijlage 5: Rapportage Correspondentie	252
	Bijlage 6: Afkortingenlijst	253

GEREALISEERDE UITGAVEN EN ONTVANGSTEN

Figuur 1 Gerealiseerde uitgaven verdeeld over beleidsartikelen en niet-beleidsartikelen (x € 1 miljoen). Totaal € 9.460.623.000,-



Figuur 2 Gerealiseerde ontvangsten verdeeld over beleidsartikelen en niet-beleidsartikelen (x € 1 miljoen). Totaal € 26.256.000,-



A. ALGEMEEN

1. Aanbieding van het jaarverslag en verzoek tot dechargeverlening

AAN de voorzitters van de Eerste en de Tweede Kamer van de Staten-Generaal.

Hierbij bied ik, mede namens de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, het departementale jaarverslag van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat over het jaar 2020 aan.

Onder verwijzing naar de artikelen [2.37](#) en [2.40](#) van de Comptabiliteitswet 2016 verzoek ik de beide Kamers van de Staten-Generaal de Minister van Infrastructuur en Waterstaat decharge te verlenen over het in het jaar 2020 gevoerde financiële beheer.

Voor de oordeelsvorming van de Staten-Generaal over dit verzoek tot dechargeverlening stelt de Algemene Rekenkamer als externe controleur op grond van [artikel 7.14](#) van de Comptabiliteitswet 2016 een rapport op. Dit rapport wordt op grond van [artikel 7.15](#) van de Comptabiliteitswet 2016 door de Algemene Rekenkamer aan de Staten-Generaal aangeboden. Het rapport bevat de bevindingen en het oordeel van de Algemene Rekenkamer over:

1. het gevoerde begrotingsbeheer, financieel beheer, materiële bedrijfsvoering en de daartoe bijgehouden administraties van het Rijk;
2. de centrale administratie van de schatkist van het Rijk van het Ministerie van Financiën;
3. de financiële verantwoordingsinformatie in de jaarverslagen;
4. de totstandkoming van de niet-financiële verantwoordingsinformatie in de jaarverslagen;
5. de financiële verantwoordingsinformatie in het Financieel jaarverslag van het Rijk.

Bij het besluit tot dechargeverlening worden verder de volgende, wettelijk voorgeschreven, stukken betrokken:

1. het Financieel jaarverslag van het Rijk over 2020
2. het voorstel van de slotwet dat met het onderhavige jaarverslag samenhangt;
3. het rapport van de Algemene Rekenkamer over het onderzoek van de centrale administratie van de schatkist van het Rijk en van het Financieel jaarverslag van het Rijk;
4. de verklaring van goedkeuring van de Algemene Rekenkamer over de in het Financieel jaarverslag van het Rijk, over 2020 opgenomen rekening van uitgaven en ontvangsten over 2020, alsmede over de saldibalans over 2020 (de verklaring van goedkeuring, bedoeld in [artikel 7.14](#), tweede lid, van de Comptabiliteitswet 2016).

Het besluit tot dechargeverlening kan niet worden genomen, voordat de betrokken slotwet is aangenomen en voordat de verklaring van goedkeuring van de Algemene Rekenkamer is ontvangen.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

dr. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

Dechargeverlening door de Tweede Kamer

Onder verwijzing naar artikel 2.40 van de Comptabiliteitswet 2016 verklaart de voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal dat de Tweede Kamer aan het hiervoor gedane verzoek tot dechargeverlening tegemoet is gekomen door een daartoe strekkend besluit, genomen in de vergadering van

De Voorzitter van de Tweede Kamer,

Handtekening:

Datum:

Op grond van artikel 2.40, derde lid, van de Comptabiliteitswet 2016 wordt dit originele exemplaar van het onderhavige jaarverslag, na ondertekening van de hierboven opgenomen verklaring, ter behandeling doorgezonden aan de voorzitter van de Eerste Kamer.

Dechargeverlening door de Eerste Kamer

Onder verwijzing naar artikel 2.40 van de Comptabiliteitswet 2016 verklaart de Voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal dat de Eerste Kamer aan het hiervoor gedane verzoek tot dechargeverlening tegemoet is gekomen door een daartoe strekkend besluit, genomen in de vergadering van

De Voorzitter van de Eerste Kamer,

Handtekening:

Datum:

Op grond van artikel 2.40 van de Comptabiliteitswet 2016 wordt dit originele exemplaar van het onderhavige jaarverslag, na ondertekening van de hierboven opgenomen verklaring, doorgezonden aan de Minister van Financiën.

2. Leeswijzer

1 Algemeen

Voor u ligt het Jaarverslag 2020 van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), Hoofdstuk XII van de Rijksbegroting. In dit Jaarverslag 2020 wordt verantwoording afgelegd over de gerealiseerde uitgaven, ontvangsten en aangegane verplichtingen ten opzichte van de begroting 2020.

2 Opbouw

Het Jaarverslag IenW 2020 bestaat uit de volgende onderdelen:

1. Een algemeen deel: hierin is naast deze leeswijzer de officiële officiële aanbieding van het Jaarverslag aan de Staten-Generaal en het verzoek tot dechargeverlening opgenomen.
2. Het beleidsverslag 2020 van IenW: hierin wordt ingegaan op de resultaten die in 2020 zijn geboekt. Het beleidsverslag bestaat uit vier onderdelen: het verslag over de beleidsprioriteiten, de beleidsartikelen, de niet-beleidsartikelen en de bedrijfsvoeringparagraaf.
3. De Jaarrekening 2020 van IenW: deze bestaat uit de departementale verantwoordingstaat van IenW en de samenvattende verantwoordingsstaten van de agentschappen Rijkswaterstaat (RWS), Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en het Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut (KNMI). Tevens bevat dit deel de departementale saldibalans van IenW, de balansen van de agentschappen en de opgave van Topinkomens.
4. De bijlagen bestaan uit:
 1. het overzicht inzake het toezicht op de zelfstandige bestuursorganen (zbo's) en de rechtspersonen met een wettelijke taak (rwt's).
 2. het overzicht van afgerekend evaluatie- en overig onderzoek.
 3. het overzicht van niet-financiële informatie over inschakeling van externe adviseurs en tijdelijk personeel (externe inhuur).
 4. overzicht van en toelichting op de naleving van CW 3.1 (focusonderwerp).
 5. de rapportage correspondentie.
 6. de lijst van afkortingen.

Naast dit Jaarverslag, Hoofdstuk XII van de Rijksbegroting, kent IenW ook de Jaarverslagen van het Infrastructurfonds en het Deltafonds, respectievelijk Hoofdstuk A en J van de Rijksbegroting. In deze fondsen worden de concrete investeringsprojecten en programma's geraamd en verantwoord.

3 Normering Jaarverslag

De financiële informatie in het beleidsverslag (onderdeel B) wordt gescreenteerd door middel van de tabellen 'Budgettaire gevolgen van beleid'. Verschillen tussen de vastgestelde begroting en de realisatie worden conform de Regeling riksbegeeringsvoorschriften 2021 op het niveau van de financiële instrumenten en de totale verplichtingen toegelicht volgens onderstaande uniforme ondergrenzen.

Norm bij te verklaren verschillen

Omvang begrotingsartikel (stand ontwerpbegroting) in € miljoen	Beleidsmatige mutaties (ondergrens in € miljoen)	Technische mutaties (ondergrens in € miljoen)
< 50	1	2
=> 50 en < 200	2	4
=> 200 < 1000	5	10
=> 1000	10	20

Grondslagen voor de vastlegging en de waardering

De verslaggevingsregels en waarderingsgrondslagen die van toepassing zijn op de in dit jaarverslag opgenomen financiële overzichten zijn ontleend aan de Comptabiliteitswet 2016 en de daaruit voortvloeiende regelgeving, waaronder de Regeling riksbegrotingsvoorschriften 2021 en de Regeling agentschappen. Voor de departementale begrotingsadministratie wordt het verplichtingen-kasstelsel toegepast en voor de baten-lasten agentschappen het baten-lastenstelsel.

4 Groeiparagraaf

Doorwerking wijzigingen Regeling riksbegrotingsvoorschriften 2021

Voor het opstellen van het departementaal jaarverslag gelden de Riksbegrotingsvoorschriften van de Minister van Financiën. In de Regeling riksbegrotingsvoorschriften 2021 zijn een aantal **wijzigingen** doorgevoerd die doorwerken in dit jaarverslag op het gebied van:

- Overzicht coronasteunmaatregelen (bijlage bij de beleidsprioriteiten);
- Bedrijfsvoeringsparagraaf (specificatie coronasteunmaatregelen);
- Bijlage naleving CW 3.1 (focusonderwerp).

Overzicht coronasteunmaatregelen

Als bijlage bij de beleidsprioriteiten worden overzicht verschafft van de door lenW getroffen steunmaatregelen ten aanzien van de coronacrisis. Het betreft hierbij corona gerelateerde uitgavenmaatregelen waarvoor het reguliere plafond niet geldt, zoals opgenomen in de najaarsnota 2020.

Bedrijfsvoeringsparagraaf: specificatie fouten en onzekerheden gerelateerd aan noodmaatregelen

In de bedrijfsvoeringsparagraaf over het verantwoordingsjaar 2020 wordt afzonderlijk aandacht besteed aan de onrechtmatigheden naar aanleiding van de noodmaatregelen als gevolg van de coronacrisis. Alleen indien er sprake is van een artikeloverschrijding, wordt een splitsing gemaakt tussen de corona- en niet-coronagerelateerde onrechtmatigheden. In dat geval worden overschrijdingen in verplichtingen en uitgaven die direct te relateren zijn aan de noodmaatregelen apart opgenomen in de kolommen 6a en 7a in het overzicht ‘overschrijdingen rapporteringstoleranties fouten en onzekerheden’. Het betreft hierbij corona gerelateerde uitgavenmaatregelen waarvoor het reguliere plafond niet geldt, zoals opgenomen in de najaarsnota.

Focusonderwerp

Voor de verantwoording 2020 heeft de Tweede Kamer de toepassing van artikel 3.1 van de Comptabiliteitswet 2016 (CW 3.1) als focusonderwerp aangewezen. De Minister van Financiën heeft de Tweede Kamer geïnformeerd op welke wijze gevolg wordt gegeven aan dit onderwerp. (*Kamerstukken II/2019/20, 31865, nr. 174*). In de departementale jaarverslagen wordt

inzichtelijk gemaakt op welke wijze het departement invulling heeft gegeven aan CW 3.1 bij significante beleidsvoorstellingen in het jaar 2020. Dit inzicht is opgenomen in bijlage 4 bij dit jaarverslag.

Omzetverantwoording agentschappen

De minister van Financiën heeft lenW tot en met het verslaggevingsjaar 2022 een uitzondering verleend op de toepassing van het realisatiebeginsel. De uitzondering is van toepassing op artikel 26 van de Regeling Agentschappen en richtlijn 930 paragraaf 22 van de Richtlijnen voor de Jaarverslaggeving 2020.

Motie Schouw c.s.

In juni 2011 is de motie-Schouw (Kamerstukken II 2011–2012, [21 501-20, nr. 537](#)) aangenomen. Deze motie zorgt er voor dat de landenspecifieke aanbevelingen van de Raad op grond van de nationale hervormingsprogramma's een eigenstandige plaats krijgen in de departementale begrotingen. Voor lenW heeft de Raad in 2020 een specifieke aanbeveling gedaan over duurzame infrastructuur (COM 2020; 519¹). In het beleidsverslag (onderdeel beleidsprioriteiten) wordt ingegaan op de uitwerking van de aanbeveling onder het kopje 'duurzame mobiliteit'. Daarnaast is bij de rijksbegroting 2021 door de minister van Economische Zaken en Klimaat en de minister van Financiën een kamerbrief verstuurd met de contouren van het Nationaal Groefonds (Kamerstukken II 2019-2020, [35 300, nr. 83](#)).

¹ De landspecifieke aanbevelingen voor Nederland: https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/2020-european-semester-csr-comm-recommendation-netherlands_nl.pdf

B. BELEIDSVERSLAG

3. Beleidsprioriteiten

Inleiding

Het jaar 2020 was een bijzonder moeilijk jaar voor Nederland. Het COVID-19 virus houdt ons land net als de rest van de wereld in zijn greep. Het virus heeft niet alleen enorme gevolgen voor de volksgezondheid, maar door alle maatregelen die nodig zijn, heeft het tegelijkertijd indringende gevolgen voor onze manier van samenleven, werken en reizen. Niet alleen Nederland, maar ook de Caribische delen van het Koninkrijk zijn hard geraakt. Terugkijkend op 2020 zien we door het hele lenW-beleidsveld de gevolgen van COVID-19; of het nou gaat om de luchtvaart, het openbaar vervoer, de afvalstromen, de beschikbaarheid van desinfectiemiddelen of de bereikbaarheid van Caribisch Nederland; overal is de impact van COVID-19 te zien. Naast het bestrijden van de crisis is gewerkt aan de lange termijn-opgaven: een veilig en bereikbaar Nederland met een gezonde en duurzame leefomgeving. De transities naar een veilig, slim en duurzaam mobiliteitssysteem, klimaatadaptatie en een circulaire economie zijn hierbij belangrijke bouwstenen.

Bereikbaarheid

Impact van COVID-19

We werken als gevolg van COVID-19 meer thuis, een ontwikkeling die we stimuleren in samenwerking met regionale overheden en werkgevers. Tijdens de eerste lockdown nam de drukte op de weg af en waren er minder files. Vervolgens zagen we dat, toen de maatregelen tegen COVID-19 werden verruimd, de drukte op de weg ook weer snel toenam. Nadat de maatregelen in het najaar verder werden aangescherpt, nam de drukte op de weg weer af. De afname was echter minder dan tijdens het voorjaar.

In het OV zijn de reizigersaantallen sinds de uitbraak van COVID-19 sterk gedaald. Het kabinet heeft alle Nederlanders verzocht zoveel mogelijk vanuit huis te werken. Het verplaatsen van grote groepen mensen is tegengegaan door het sluiten van sectoren zoals de horeca, en publiekstrekkers. Hierdoor zijn de inkomsten in het OV gedaald. Omdat het OV een onmisbare schakel is voor mensen die bijvoorbeeld in de zorg werken of zich niet op een andere manier kunnen verplaatsen, heeft het kabinet de OV sector gevraagd om een volwaardig OV aanbod te blijven realiseren. Bij dit verzoek hoort een vergoeding, de beschikbaarheidsvergoeding OV. Deze vergoeding dekt de kosten voor de vervoerders tot 93% en in sommige gevallen 95% (BVOV 2020). Er is een budget beschikbaar gesteld voor circa €1,5 miljard voor 2020. In het OV-protocol zijn met alle OV-partijen afspraken vastgelegd over hoe veilig en verantwoord met het OV gereisd kan worden. Sinds 1 juni 2020 is het verplicht een mondkapje te dragen in het OV.

In april 2020 is aan de «Terschellinger Stoomboot Maatschappij» en «Wagenborg Passagiersdiensten» tijdelijke liquiditeitssteun geboden in de vorm van een lening van respectievelijk €3 en €1 miljoen. Hiermee is voorkomen dat de Friese Waddenveren op korte termijn met varen zouden moeten stoppen. De leningen zijn in december 2020 terugbetaald.

COVID-19 heeft ook grote impact op de luchtvaart. Zo werden grootschalige reisbeperkingen ingevoerd en maatregelen ingevoerd om vliegen onder voorwaarden veilig te laten verlopen. Daarover heeft continue intensief overleg plaatsgevonden met alle betrokken partijen.

lenW heeft opdracht gegeven aan RIVM en het NLR een wetenschappelijk

onderzoek uit te voeren naar het risico van besmetting Covid-19 aan boord van vliegtuigen. Dit wordt uitgevoerd door het NLR en het RIVM gezamenlijk.²

Het kabinet heeft in 2020 steun verleend aan KLM dat ernstig getroffen is door de coronacrisis. Deze steun acht het kabinet noodzakelijk vanwege het belang van KLM voor het intercontinentale netwerk dat voor de Nederlandse economie van grote betekenis is. Het pakket van € 3,4 mld., bestaat uit een lening van de Staat van € 1 mld. en een garantie van de staat voor een lening van banken van € 2,4 mld. Aan deze steun zijn voorwaarden verbonden waaronder de opstelling van een herstructureringsplan door KLM en eisen ten aanzien van het verbeteren van de leefomgevingskwaliteit en duurzaamheid.³

Omvorming Infrastructuurfonds naar Mobiliteitsfonds

Zowel de Tweede als de Eerste Kamer hebben het Wetsvoorstel Mobiliteitsfonds aangenomen. Met de omvorming van Infrastructuurfonds naar het Mobiliteitsfonds wordt een belangrijke stap gezet in de ambitie om meer integraal aan bereikbaarheidsopgaven te werken, met flexibiliteit in de oplossingsrichtingen. Het Mobiliteitsfonds bevordert dat breed, over de modaliteiten heen mobiliteitsmaatregelen worden afgewogen. Daartoe worden eerst de opgaven op het gebied van mobiliteit, mede in relatie tot veiligheid, leefomgeving en klimaatadaptatie, in kaart gebracht. Daarbij maakt het Mobiliteitsfonds het mogelijk om, behalve bekostiging van infrastructuur, ook bekostiging mogelijk te maken van maatregelen waarmee beoogd wordt het doelmatig gebruik van infrastructuur te bevorderen. Op deze manier werkt het kabinet aan een mobiliteitssysteem dat bijdraagt aan de veiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid.

Opvolger Nationale markt- en capaciteitsanalyse (NMCA)

Er is verkend hoe de NMCA aangevuld en aangepast kan worden. Eind 2020 is gestart met de uitwerking van de analyse, met als doel in 2021 de opvolger van de NMCA naar de Kamer te sturen.

Aanleg wegprojecten

In 2020 zijn een aantal nieuwe investeringsbesluiten genomen. Met de provincie Overijssel is afgesproken een MIRT-verkenning te starten voor de N35. Daarnaast zijn bij het BO MIRT afspraken gemaakt voor de A28 Amersfoort-Hoogeveen, een MIRT-verkenning knooppunt A27 Eemnes-Almere en de korte termijn aanpak van zowel knelpunten in Noord-Nederland als de A12 Gouda-Utrecht. Nadat begin juli de eerste vijf rijstroken van de A9 Gaasperdammtunnel zijn geopend, is de tunnel vanaf 23 november 2020 helemaal opengesteld voor verkeer. Een ander belangrijk besluit in 2020 betrof het nemen van het Tracébesluit van de A27/A12 Ring Utrecht. Ook hiervoor is aanvullend budget mogelijk gemaakt (€265 miljoen). De A27/A12 Ring Utrecht is één van de 7 MIRT projecten waarvan door de Tweede Kamer is verzocht deze zo snel als mogelijk tot uitvoering te brengen in het licht van de stikstofproblematiek. Verschillende projecten hadden te maken met kostenverhogende factoren, waaronder vertragingskosten door COVID-19 en de PAS-uitspraak. Ook de huidige marktsituatie zorgt ervoor dat projecten duurder uitvallen dan geraamd. Dit speelt bijvoorbeeld bij de projecten ZuidasDok, de A27 Houten- Hooipolder en Knooppunt Hoevelaken. Om de voortgang van de

² Kamerstukken II, 2020-2021, 31 936 nr.805 en Kamerstukken II, 2020-2021, 31 936 nr.816

³ Kamerstukken II, 2020-2021, 29 232 nr.45

projecten te waarborgen is in 2020 het budget van een aantal regeerakkoordprojecten, waaronder de A2 Deil-Vught (€380 miljoen) en de A15 Papendrecht - Gorinchem (€375 miljoen), opgehoogd.

Stikstof

Het is altijd de bedoeling geweest om met de uitvoering van de projecten uit het MIRT recht te doen aan de bescherming van Natura 2000-gebieden. Sinds het PAS niet langer als onderbouwing kan worden gebruikt bij tracébesluiten en natuurvergunningen, worden de stikstofeffecten op Natura 2000 project-specifiek beoordeeld. Op dit moment ondervinden projecten ten aanzien van wegen, vaarwegen, spoor, luchtvaart en het hoofdwatersysteem nog gevolgen van de stikstofproblematiek voor zowel de planning als uitgaven. Onder coördinatie van de minister van LNV is het afgelopen jaar gewerkt aan een structurele aanpak waarin maatregelen worden getroffen om natuur te verbeteren en om stikstof te reduceren. De wet die in belangrijke mate de borging biedt voor het behalen van de doelen voor stikstofreductie en natuurverbetering is door de Minister van LNV naar de Kamer gestuurd. Met de aanpak wordt recht gedaan de bescherming van Natura 2000 gebieden en tegelijkertijd ruimte geboden voor ruimtelijke ontwikkelingen waaronder MIRT. Dit betekent echter zeker niet dat de problemen voor het MIRT zijn opgelost. Stikstofruimte is en blijft zeer schaars en de mogelijkheden voor MIRT-projecten om project-specifiek maatregelen te treffen zijn beperkt. lenW onderzoekt zorgvuldig voor ieder individueel project wat er mogelijk is binnen de natuur- en stikstofkaders.

Instandhouding Rijksinfrastructuur

Veroudering, intensiever en zwaarder gebruik van de infrastructuur en ontwikkelingen op het gebied van klimaat, duurzaamheid en ICT zorgen voor een toenemende instandhoudingsopgave van de Rijksinfrastructuur. De inspanningen op het gebied van beheer en onderhoud zijn daarom vergroot. De benodigde budgetreeksen voor de netwerken van Rijkswaterstaat en ProRail zijn opnieuw opgebouwd en extern gevalideerd.⁴ De budgetbehoefte is structureel hoger dan het beschikbare budget. Voor de periode 2022–2035 is de budgetbehoefte in de orde van gemiddeld € 1 miljard per jaar hoger dan het beschikbare budget. Voor de komende jaren zijn incidentele financiële maatregelen getroffen. Zo zijn risicoververingen ad €1,8 miljard toegevoegd aan de instandhoudingsbudgetten en is met een kasschuif €700 miljoen budget naar voren gehaald voor de instandhouding van de Rijkswaterstaatnetwerken. Ook is extra budget (€255 miljoen) uitgetrokken voor de apparaatskosten van Rijkswaterstaat. Hiermee heeft lenW de instandhoudingsopgave van RWS voor de periode tot en met 2023 beheersbaar gemaakt; voor ProRail is dit het geval voor de periode tot en met 2025. In 2020 zijn voor het eerst voor alle netwerken van lenW de rapportages Staat van de Infra aan de Kamer beschikbaar gesteld.⁵ Uit de externe validaties blijkt dat het assetmanagement en de (financiële) administratie bij RWS structurele verbetering behoeft. Hiervoor is het Ontwikkelplan Assetmanagement opgesteld.⁶ De eerste verbeteracties hieruit zijn in gang gezet.

Binnen het programma Vervanging en Renovatie zijn realisatiebesluiten genomen voor de N99 Kooijbrug, de A73 Roertunnel en Swalmentunnel en A32 vervangen fundering Heerenveen-Akkum. Ook is besloten de Van

⁴ Horvat (2020) Validatie budgetbehoefte instandhouding 2020-2035, PWC|REBEL (2020) Analyse Instandhoudingskosten Rijksinfrastructuur

⁵ Kamerstukken II, 2020-2021, 35 570-A-46

⁶ Kamerstukken II, 2020-2021, 35 570-A-46, 2020D53305

Brienenoordbrug te vervangen. Tot slot zijn realisatiebesluiten genomen voor Voedingskanaal Noordervaart Brug 1 Nederweert, de Kelperbrug, de Erpsebrug en de vervanging van de eerste twee kleine sluizen in Zeeland.

Vaarweginfrastructuur

Betrouwbare vaarwegen zijn van groot belang voor een efficiënt en duurzaam goederenvervoersysteem. Daarom zijn in het BO MIRT 2020 afspraken gemaakt over de bediening en besturing op de hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl (€118 miljoen) en het creëren van robuuste vaarwegen (€100 miljoen). In datzelfde BO zijn in het kader van de goederencorridors middelen vrijgemaakt voor het toepassen van walstroom op riksligplaatsen en een subsidieregeling aanpak kademuren. Tevens is de tweede sluiskolk bij Eefde in gebruik genomen en zijn er extra ligplaatsen gecreëerd op de Merwede bij Gorinchem. Voorts is een bestuursovereenkomst getekend voor Kornwerderzand, wat de realisatie weer een stapje dichterbij brengt.

Vrachtwagenheffing

In het Regeerakkoord is de invoering van een Vrachtwagenheffing afgesproken. Doel is dat binnen- en buitenlands vrachtverkeer betaalt voor het gebruik van de weg. In november heeft de Raad van State advies uitgebracht over het wetsvoorstel Vrachtwagenheffing. Daarnaast is verder gewerkt aan de voorbereiding van de uitvoering van het heffingstelsel. De netto-opbrengsten uit de heffing worden teruggesluisd naar de vervoerssector. In overleg met de sector is voor de terugsluis een verduurzamings- en innovatie-opgave geformuleerd: de versnelde transitie naar emissieloos vrachtvervoer.

Marktordening spoor

De Tweede Kamer is geïnformeerd over het voornemen voor de hoofdlijnen van het integrale besluit voor de marktordening op het spoor na 2024.⁷ Dit voorgenomen besluit bestaat uit verschillende onderdelen. De nieuwe vervoerconcessie voor het hoofdrailnet (HRN) wordt onderhands aan de Nederlandse Spoorwegen (NS) gegund. Het binnenlands vervoer over de HSL-Zuid blijft onderdeel van de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet. De internationale verbindingen kunnen worden versterkt door meer ruimte te geven aan andere vervoerders op basis van open toegang. Met een marktverkenning wordt onderzocht welke vanuit publiek belang wenselijke internationale verbindingen in open toegang tot stand kunnen komen. Als blijkt dat het aanbod in onvoldoende mate tot stand komt, kan een internationale verbinding alsnog via een concessie geregeld worden.

Het Rijk en provincie Fryslân maken afspraken over decentralisatie van de sprinterdienst Zwolle-Leeuwarden. Om bij mogelijke toekomstige decentralisaties van treindiensten een afgewogen keuze te maken in het belang van de reiziger, wordt een toetsingskader opgesteld.

Ook is een begin gemaakt met de Stationsagenda. Met de agenda kan beter worden ingespeeld op het toenemende maatschappelijke belang van stations als knooppunten (*hub*). Ook is aandacht voor de samenwerking tussen de verschillende partijen op stations, het aanbod en de vindbaarheid van (deel)vervoer en de positie van community stations in lijn met de motie Amhaouch⁸.

⁷ Kamerstukken II, 2019- 2021, 29 984, nr.899

⁸ Kamerstukken II, 2020-2021, 35 570-XII, nr.33

Omvorming ProRail

In februari is het wetsvoorstel Publiekrechtelijke Omvorming ProRail ingediend en de lagere regelgeving in internetconsultatie gebracht. In het najaar zijn vragen van Kamerfracties m.b.t. het wetsvoorstel beantwoord⁹. Door ProRail en IenW zijn in nauwe samenwerking voorbereidingen getroffen voor de implementatie van het wetsvoorstel om de overgang van b.v. naar zbo zo zorgvuldig en beheerst mogelijk te laten verlopen. Het voornemen tot omvorming heeft daarmee in zichzelf al een stevige impuls gegeven aan de samenwerking tussen ProRail en IenW.

Investeren in verbindingen en stations

In het Toekomstbeeld OV is de ambitie neergezet om vaak en snel te reizen in een brede stedelijke ring en met sterke assen naar de verschillende landsdelen en de ons omringende landen, ook voor goederenvervoer. Daarom is verder geïnvesteerd in hoogfrequent rijden op zes reizigerscorridors en de goederencorridor Zuid-Nederland. Zo is het tracébesluit Meteren-Boxtel vastgesteld waardoor goederentreinen straks vanuit Rotterdam via 's Hertogenbosch en Boxtel naar Venlo/Duitsland en Zuid-Nederland rijden.

Met andere overheden is gewerkt aan verdere verbetering van het spoornetwerk zoals een extra sneltrein tussen Leeuwarden en Groningen, verbeterde bereikbaarheid van Zwolle en omgeving en de opening van het vernieuwde station Driebergen-Zeist. Een aantal grote opgaven uit het Toekomstbeeld OV zijn door de regio's uitgewerkt tot proposities voor het Nationaal Groefonds. Daarnaast is besloten te investeren in herontwikkeling van de stations in Nijmegen, Den Bosch en Amsterdam Lelylaan. Stations en andere soorten hubs zijn een steeds belangrijker onderdeel van ons beleid. We spraken daarom dit jaar af om in het programma Toekomstbeeld OV met de OV-sector te komen tot een Actie-agenda OV-knooppunten. Ook hebben we ingezet op extra fietsparkeerplekken zoals een nieuwe fietsenstalling in Zwolle. Tenslotte is ProRail gevraagd de opties te onderzoeken voor de doorontwikkeling van de tractie-energievoorziening voor een betere dienstregeling met meer en langere treinen.

Internationaal spoorvervoer

Mede op Nederlands initiatief is in juni een ministeriële verklaring voor de versterking van internationaal spoorvervoer voor reizigers ondertekend door 27 Europese staten. Op specifieke verbindingen zijn, ondanks de COVID-19 pandemie, ook goede stappen gezet: sinds oktober rijdt er een directe Eurostar tussen Amsterdam en Londen. En zodra de reisadviezen dit toelaten start ook de nachttrein Amsterdam-Wenen. In het BO MIRT zijn afspraken gemaakt voor de trajecten Amsterdam-Berlijn en Eindhoven-Düsseldorf, maar ook de korte grensoverschrijdende verbinding Emmen-Rheine.

Luchtvaartnota

In de Luchtvaartnota is de koers voor de luchtvaart naar 2050 uitgezet. Daarnaast is er een uitvoeringsagenda gemaakt waarin de aanpak en de planning zijn uitgewerkt. De Luchtvaartnota is opgebouwd rond vier publieke belangen: het borgen van de veiligheid, het zorgdragen voor een goede internationale verbondenheid, het belang van een verbeterde kwaliteit van de leefomgeving en het halen van de klimaatdoelen.

⁹ Kamerstukken II, 2020-2021, 35 396 nr.10; Kamerstukken II, 2020-2021, 35 396 nr.12

Ontwikkeling Schiphol en Lelystad

In 2020 is voortgang geboekt met het ontwerp-Luchthavenverkeersbesluit 1 (LVB-1). Het ontwerpbesluit is eind 2020 vastgesteld en wordt in het eerste kwartaal van 2021 in procedure gebracht. Met dit besluit wordt het nieuwe normen- en handhavingstelsel Schiphol (NNHS) juridisch verankerd en eindigt het anticiperend handhaven door de ILT. Het LVB1 legt het maximumaantal vliegtuigbewegingen op Schiphol vast op 500.000, waarvan 29.000 nachtvluchten. Hiermee wordt het aantal nachtvluchten met 3.000 verminderd.

Als gevolg van COVID-19 is het aantal vliegbewegingen op Schiphol drastisch teruggelopen. De verwachting is dat het plafond van 500.000 vliegtuigbewegingen rond 2024 of 2025 bereikt wordt.

Om op Schiphol meer ruimte te maken voor mainportgebonden verkeer moet Lelystad Airport gaan fungeren als overloopluchthaven voor Schiphol. Voor opening van de luchthaven dienen nog verschillende stappen te worden gezet.¹⁰

Regionale luchthavens

In de Luchtvaartnota is ook de visie op de positie van de regionale burgerluchthavens geschetst. Deze gaat uit van het verbeteren van de samenwerking tussen de luchthavens, het beter inbedden van de luchthavens in de regio en het versterken van de governance en participatie. Wat betreft Eindhoven Airport is eind 2020 een aanvullend advies¹¹ ontvangen over de ontwikkeling van de luchthaven.

Programmatische aanpak meten en berekenen van vliegtuiggeluid

Het doel van de programmatische aanpak is het verbeteren van de berekeningen van vliegtuiggeluid en het daarvoor (ook) gebruiken van metingen. Het onderling versterken van beide methodes leidt tot voor iedereen betrouwbare en herkenbare gegevens op basis waarvan burgers goed geïnformeerd kunnen worden en weloverwogen beleidskeuzes kunnen worden gemaakt. In 2020 is gestart met de uitvoering van het programma, gericht op de onderwerpen Meetstrategie, Signaalfunctie, Modelontwikkeling, Publiekscommunicatie, Hinder en gezondheid, Citizen Science en Wetenschappelijke advisering.¹²

Programma luchtruimherziening

Het kabinet werkt aan een nieuwe, toekomstbestendige en adaptieve indeling van het Nederlandse luchtruim. Er is gewerkt aan het opstellen van de ontwerp-Voorkeursbeslissing (ontwerp-VKB). De ontwerp-VKB bevat een conceptueel plan voor de hoofdstructuur van het toekomstig Nederlandse luchtruim en een nieuw operationeel concept voor de afhandeling van het verkeer. De ontwerp-VKB wordt onderbouwd door een onafhankelijk opgestelde milieueffectrapportage (MER) in de vorm van een plan-MER¹³. Tevens is de samenwerking met Duitsland voor een gezamenlijk grensoverschrijdend oefengebied concreet vormgegeven, voortbouwend op de eerdere gezamenlijke verkenning.

¹⁰ Kamerstukken II 2017-2018, 31 936, nr.462

¹¹ Kamerstukken II, 2020-2021, 31 936 nr.829

¹² Kamerstukken II, 2019-2020, 31 936 nr.711; Kamerstukken II, 2020-2021, 31 936 nr.824

¹³ Kamerstukken II, 2020-2021, 31936 nr.795 en kamerstukken II, 2020-2021, 2020Z25488

Nederlands luchtvaartveiligheidsprogramma

Het Nederlands luchtvaartveiligheidsprogramma (NLVP) 2020-2024 is aangeboden aan de Tweede Kamer. Het nationale veiligheidsdoel is het continu verbeteren van luchtvaartveiligheid door het kennen van de grootste nationale risico's en deze te beheersen tot een acceptabel niveau.

Programma drones

Vanaf 31 december 2020 gelden in de EU voor alle dronevliegers dezelfde regels. Ter uitvoering van de verordeningen zijn in 2020 verschillende regelgevingsproducten opgesteld. Om nationaal invulling te kunnen geven aan verschillende (geografische) karakteristieken van de lidstaten heeft de Europese Commissie de mogelijkheid geboden om geografische zones in te stellen. Nederland heeft deze zones ingesteld.

Verduurzaming Luchtvaart

Het beleid gericht op de verduurzaming van de luchtvaart is vastgelegd in de Luchtvaartnota. Europees en nationaal is het draagvlak vergroot voor een bijmengverplichting voor duurzame kerosine en is gestart met het ontwikkelen van een juridisch voorstel door de Europese Commissie voor een bijmengverplichting. Daarnaast is gestart met het ontwikkelen van een CO₂-plafond. Tevens is met het oog op mondiale besluitvorming in 2022 en mede onder leiding van Nederland begonnen met de ontwikkeling van een lange termijn CO₂-reductiedoel voor de internationale luchtvaart. De partijen van de Duurzame Luchtvaarttafel hebben het Akkoord Duurzame Luchtvaart verder uitgewerkt met het Programmaplan Duurzame Luchtvaart. Hierin is afgesproken dat technische werkgroepen actieprogramma's opstellen, waaronder het Actieprogramma Hybride Elektrisch Vliegen.¹⁴

NS, ProRail, Schiphol en KLM hebben samen met IenW het initiatief genomen voor de Actieagenda Trein en Luchtvaart. Dit geeft verdere invulling aan maatregelen om de internationale trein als alternatief voor en aanvulling op het vliegtuig te bevorderen voor zes bestemmingen.

Havennota

In november is de definitieve Havennota 2020–2030 naar de Tweede Kamer gezonden.¹⁵ De Kamer heeft de Havennota in december vastgesteld. De Havennota schetst de kaders en uitgangspunten aan de hand waarvan de havens een systeemsprong kunnen maken naar een digitale en duurzame havenconomie. De Havennota gaat in op acht integrale thema's zoals onder andere veiligheid, bereikbaarheid, logistiek, economie en innovatie. De ambitie van de Havennota 2020-2030 is dat de Nederlandse havens hun leidende en krachtige positie kunnen behouden in de economie van de toekomst die verbonden, digitaal en duurzaam is. Meer samenwerking is daarom een speerpunt van de Havennota met als doel een geïntegreerd systeem van samenwerkende havenbedrijven.

Nationaal Groefonds met pijler infrastructuur

Het kabinet heeft de komende vijf jaar in totaal € 20 miljard euro uitgetrokken voor investeringen die bij moeten dragen aan de structurele groei van de economie. Dit geld, ondergebracht in het Nationaal Groefonds (NGF) in beheer van EZK en FIN, gaat naar kennisontwikkeling, fysieke infrastructuur en R&D en innovatie. IenW heeft samen met BZK een strategisch perspectief voor het verbeteren van de bereikbaarheid in Nederland opgesteld met daaronder voorstellen voor meerdere

¹⁴ Kamerstukken II, 2019-2020, 31936 nr. 727

¹⁵ Kamerstukken II, 2020-2021, 31409 nr.306

multimodale schaalspongen voor de pijler-infrastructuur. Vanuit IenW en BZK zijn zes proposities door de toegangspoort gekomen om te worden beoordeeld door de beoordelingsadviescommissie van het NGF. Dit zijn de proposities '*Schaalsprong Metropolaan OV en Verstedelijking Zuidelijke Randstad*', '*Schaalsprong Metropolaan systeem OV MRA*' '*Brainportlijn Eindhoven*' en '*Verbeteren bereikbaarheid Midden-Nederland*' voor personenvervoer. Met betrekking tot het goederenvervoer zijn dit de proposities '*buisleidingenbundel*' en '*Vitale, robuuste, veilige en bevaarbare rivieren*'. De proposities '*Redesign van het (hoofd)wegennet rond steden, (lucht)haven s & corridors*', «*Europese Spoorverbindingen*» en «*nieuwe snelle spoorverbinding Randstad-Noord-Nederland*» zijn nu niet doorgelied maar kunnen desgewenst na verdere uitwerking en aanvulling opnieuw voor toetsing worden ingediend in een volgende ronde.

'Naar een veilig, slim en duurzaam mobiliteitssysteem'

Verkeersveiligheid

Het afgelopen jaar is, samen met medeoverheden en maatschappelijke organisaties, verder gewerkt aan de uitvoering van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV). Onderdeel van dat plan is onder meer een risico-inventarisatie door gemeenten, provincies en waterschappen om de gevaarlijke verkeerssituaties op hun wegen in kaart te brengen. Ook zijn er pilots gestart voor het veilig fietsen naar scholen en is de MONO-zakelijk campagne opgezet waarbij werkgevers worden gestimuleerd en ondersteund om hun werknemers MONO te laten rijden. Naast de €50 miljoen uit het Regeerakkoord voor het verbeteren van de veiligheid van N-wegen, hebben meer dan tweehonderd medeoverheden een rijksbijdrage van 50% ontvangen voor verkeersveiligheidsmaatregelen, zoals de aanleg van oversteekplaatsen voor fietsers en voetgangers, het verbreden van fietspaden en de aanleg van rotondes. Vanwege de vele aanvragen heeft het Kabinet de beschikbare rijksbijdrage opgehoogd door geld naar voren te halen uit de investeringsimpuls verkeersveiligheid. In totaal is voor circa €165 miljoen aan rijksbijdrage verleend.¹⁶

De outline voor het toelatingskader Lichte Elektrische Voertuigen (LEVs) is opgesteld. De sterke opkomst en het toenemend gebruik van LEVs vragen om een herziening van de wijze waarop deze voertuigen momenteel zijn toegelaten op de weg, om zo de verkeersveiligheid te waarborgen.¹⁷

European rail traffic management system (ERTMS)

ERTMS vervangt het huidige treinbeïnvloedingssysteem. Een en ander komt ook voort uit de Europese verplichtingen om interoperabele spoorverbindingen te creëren. ERTMS biedt voordelen op het gebied van veiligheid, betrouwbaarheid en capaciteit. Het systeem werd dit jaar aanbesteed door ProRail voor in de infrastructuur en door NS en Arriva voor reizigerstreinen. Ook werd de verkenning implementatie ERTMS bij spoorgoederenvervoerders opgeleverd.

Overwegen

Binnen het Niet-Automatisch Beveiligde Overwegen (NABO)- programma en het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO) is verder gewerkt aan het (verder) beveiligen of saneren van overwegen. De aanpak van overwegen volgt een risicogestuurde aanpak. Inmiddels zijn 67 van de 180 NABO's uit het NABO- programma aangepakt en zijn afspraken gemaakt met de gemeentes Winterswijk en Hof van Twente om nog eens 24 NABO's

¹⁶ Kamerstukken II, 2020-2021, 29 398, nr.887

¹⁷ Kamerstukken II, 2020-2021 29 398 nr.886

aan te pakken. In 2020 is naar aanleiding van de doorlichting van zowel het NABO- programma als het LVO- programma ca. €25 miljoen beschikbaar gesteld om de overwegenaanpak op korte termijn voor te kunnen zetten. Om voor 2024 alle 180 NABO's te hebben aangepakt, is €112,5 miljoen extra vrijgemaakt. Als gevolg van de COVID-pandemie worden de bijeenkomsten met regionale wegbeheerders die voorzien waren voor najaar 2020 vervangen door digitale bijeenkomsten. Binnen het LVO- programma zijn afspraken gemaakt met de gemeentes Gilze Rijen, Boxmeer en Horst aan de Maas om ook daar overwegen verder te beveiligen. Uit een evaluatie van de effectiviteit van de overwegenaanpak bleek dat een programmatiche overwegenaanpak de afgelopen decennia positief heeft bijgedragen aan het beveiligen of saneren van overwegen.

Veiligheid zeescheepvaart , binnenvaart en zeehavens

In november is een uitgebreide kabinetsreactie naar de Kamer gestuurd met een integrale reactie op de rapporten van o.a. de OvV, de ILT en MARIN over het ongeval met de MSC Zoe.¹⁸ Gelijktijdig is een brief aan de OvV gestuurd waarin wordt ingegaan op de aanbevelingen uit het OvV-rapport. Daarnaast is een aantal maatregelen ingevoerd en acties ondernomen naar aanleiding van het ongeval met de MSC Zoe. Zo is de advisering die de Kustwacht geeft aan grote containerschepen op basis van het MARIN-onderzoek uitgebreid naar de kleinere scheepstypen Panamax en feeder. Ook is met Duitsland gesproken over de opvolging van het ongeval waardoor Duitsland sinds november een gelijkluidende advisering aan containerschepen (type ULCS en Panamax) in westelijke richting uitbrengt als de Kustwacht doet. Sinds begin oktober wordt specifieke informatie over golfperiode en –richting tijdens stormomstandigheden aan de scheepvaart uitgezonden. Ook wordt een aantal initiatieven voorbereid in de International Maritime Organisation om de informatiepositie van de bemanning te verbeteren. Dit alles verbetert de veiligheid van de containerscheepvaart boven de Wadden.

Vanuit de wens om proactief de maritieme veiligheid structureel te borgen op zowel nautische veiligheid als op maritieme security heeft lenW in november het beleidskader maritieme veiligheid naar de Kamer gestuurd, met daarin een integrale risico-gestuurde aanpak voor de maritieme veiligheid.

Slimme mobiliteit

De ontwikkelingen op het gebied van slimme mobiliteit gaan hard. Nationaal en internationaal wordt samengewerkt aan het delen van data. De afgelopen jaren is lenW voorzitter geweest van de Europees Data Taskforce. Binnen de Taskforce delen voertuigfabrikanten, serviceproviders en overheden onderling kosteloos de door hen verzamelde data en informatie over onveilige verkeerssituaties. Via het Nationaal Toegangspunt Mobiliteitsdata (NTM) komen data over wegverkeer (NDW) en multimodale reisinformatie (DOVA) samen. De totstandkoming van het NTM is in 2020 bij het MIRT afgesproken. Deze zijn vindbaar en toegankelijk voor alle partijen. Voor heel Nederland is sinds kort data van verkeersborden beschikbaar als open data. Aanvullend is de landelijke database maximumsnelheden ontwikkeld: locatie en geldigheid van borden die een maximumsnelheid aangeven zijn digitaal ontsloten. Er is invulling gegeven aan de aanbevelingen van het OVV-rapport *Wie stuurt? Verkeersveiligheid en automatisering in het wegverkeer*. Omdat personenauto's steeds meer software en sensoren bevatten waarmee voertuigen rijktaken overnemen, zijn het ministerie, RDW, CBR en Rijkswaterstaat een onderzoeksproject gestart om

¹⁸ Kamerstukken II, 2019-2022 [31 409 nr. 308](#)

te komen tot protocollen voor de beoordeling van geautomatiseerde rijfuncties en de bijbehorende interactie met de bestuurder.¹⁹ Concreet zijn er binnen het innovatiepartnership Talking Traffic ruim zevenhonderd intelligente verkeerslichten (iVRI's) op straat gerealiseerd en worden ruim twee miljoen weggebruikers geïnformeerd over actuele maximumsnelheden en advies snelheden die o.a. rekening houden met brugopeningstijden. Hierdoor zijn deze weggebruikers veiliger en duurzamer onderweg. Daarnaast neemt LenW deel aan de City Deal 'Een Slimme Stad, zo doe je dat' onder de Agenda Stad, samen met de ministeries van BZK en J&V en ca. vijftig andere overheden en bedrijven. LenW gebruikt deze samenwerking o.a. om de digitale zichtbaarheid van nood en hulpdiensten te verbeteren, het gebruik van deelmobilitéit en hubs te versterken en het verder optimaliseren van de stadslogistiek.

Mobility as a Service gaat om het plannen, boeken, betalen en combineren van al het mogelijke vervoer via apps. Zodat reizen op maat en volgens de wensen van de reiziger mogelijk is. Maar ook om het mobiliteitssysteem te verbeteren. Het betekent een andere samenwerking tussen mobiliteitspartijen, datapartijen en overheden. Door COVID-19 zijn de pilots later gestart.

Duurzame mobiliteit

Het verduurzamen van onze mobiliteit is voor Nederland een grote en noodzakelijk ambitie. Met de uitvoering van de mobiliteitspijler van het Klimaatakkoord liggen we op schema. In het Belastingplan 2020 is de fiscale stimulering voor elektrische auto's tot 2025 vastgelegd. De Subsidieregeling Elektrische Personenauto's Particulieren is per 1 juli opengesteld. De uitbreiding van laadinfrastructuur, inclusief slimme pleinen, vordert gestaag. Voor de realisatie van middelgrote zero-emissiezones voor stadslogistiek in dertig tot veertig gemeenten zijn landelijke afspraken gemaakt met gemeenten, VNG, MKB Nederland, TLN, Evofenedex, RAI Vereniging, BOVAG en Natuur&Milieu. Deze afspraken zijn gericht op een soepele overgang en een geleidelijk en zorgvuldig proces, waarbij ondernemers voldoende tijd hebben om te kunnen overstappen op een emissieloze bestel- en vrachtauto. De internetconsultatie voor de subsidieregeling voor emissieloze bestelauto's is eind november gestart.

De minister van BZK heeft samen met de minister en staatssecretaris van LenW en de ministers van EZK en Defensie financieel mandaat gekregen om met de bouwsector tot afspraken te komen over stikstofreductie.

De RED II (Richtlijn hernieuwbare energie) implementatie is in volle gang. Eind 2020 is het wetsvoorstel voor de periode 2022-2030 aangeboden aan de Tweede Kamer.²⁰ Naar aanleiding van een grootschalige fraudezaak in 2019 is een ketenanalyse naar kwetsbaarheden en verbeteringen uitgevoerd. Met het wetsvoorstel wordt publiek toezicht conform de analyse versterkt. Ook is Europees gestart met het smeden van een coalitie om toezicht te versterken en transparantie te vergroten. Tevens is geregeld dat RED I in 2021 wordt voortgezet. Het Besluit energie vervoer is door de Tweede Kamer vastgesteld en geeft daarmee een jaarverplichting voor een aandeel van 17,5% hernieuwbare energie in vervoer.²¹ Daarnaast is de Regeling energie vervoer aangepast, waardoor de inzet van biobrandstoffen in zeevaart is ingeperkt tot uitsluitend inzet van geavanceerde biobrandstoffen.

¹⁹ Kamerstukken II, 2020-2021, 2020Z25391

²⁰ Kamerstukken II, 2020-2021, 35 626, nr.2

²¹ Staatsblad 2020, 471

Fiets

Om fietsforenzen te bevorderen is een landelijk netwerk van fietsambassadeurs gerealiseerd. Deze werkgevers dragen binnen hun regio, organisatie of branche bij aan meer forenzen op de fiets. Vanwege COVID-19 is de stijgende lijn in woon-werk fietsverkeer niet doorgedragen. Wel zijn mensen in deze periode meer gaan fietsen. LenW heeft financieel bijgedragen aan de totstandkoming van zeventien snelfietsroutes. Het aantal stallingsplaatsen is uitgebreid met ruim 15.000. Nieuwe fietsenstallingen zijn onder meer geopend bij de stations Amsterdam RAI, Leiden, Delft, Driebergen-Zeist, Den Haag Centraal, Holten, Goes en Coevorden. De internetconsultatie voor een normerende regeling om op werkgebonden personenmobiliteit CO₂-reductie te realiseren is eind oktober van start gegaan.

Een veilige leefomgeving

Nucleaire veiligheid, stralingsbescherming en beveiliging

De samenwerking met de buurlanden op het gebied van nucleaire veiligheid is voortgezet. Informatie over de staat van de reactoren is uitgewisseld, er zijn gezamenlijke crisoefeningen uitgevoerd en Nederland en haar buurlanden betrekken elkaar over en weer bij vergunningsdossiers bij nucleaire installaties.

Het publiek wordt onder meer via de website van de ANVS op de hoogte gehouden van ongewone gebeurtenissen bij nucleaire installaties. De nucleaire beveiliging is verder versterkt door het uitvoeren van een integrale analyse van cyberweerstand bij alle nucleaire inrichtingen.

De vervolgacties van de wettelijke evaluatie van de ANVS zijn opgepakt. Ook is een eerste Staat van de Nucleaire Veiligheid opgeleverd.

De COVID-19 crisis verhinderde de uitvoering van fysieke kruisinspecties. Ook is de internationale toetsing in het kader van het VN Verdrag Nucleaire Veiligheid uitgesteld. Wel is er op digitale wijze kennis en ervaring uitgewisseld.

Vuurwerk

Per 1 december zijn voortaan ook knalvuurwerk vuurpijlen enkelschotsbuizen en F3 vuurwerk verboden voor consumenten. Half 2020 is gestart met het onderzoek naar de veiligheid van het consumentenvuurwerk. 2020 was een bijzonder jaar. Omwille van de druk op de zorg en de handhaving is in december via de tijdelijke wet maatregelen COVID-19 - de verkoop, het vervoer en het afsteken van vuurwerk éénmalig verboden gedurende de jaarwisseling 2020-2021.

Asbest

Om het verwijderen van asbestdaken gezamenlijk voort te zetten en te intensiveren heeft de staatsecretaris een samenwerkingsverklaring ondertekend met provincies, gemeenten en andere partijen. Om particuliere dakeigenaren te helpen bij het saneren van hun asbestdak is een fonds opgericht waaruit leningen kunnen worden verstrekt.

Omgevingsveiligheid (Programma Duurzame Veiligheid)

Eind 2020 is het programma Duurzame Veiligheid 2030 (DV2030) afgerond. Om de met DV2030 gestarte samenwerking structureel voort te zetten is de Safety Delta Nederland (SDN) gelanceerd. Het doel is om door structurele samenwerking tussen bedrijfsleven, wetenschap en overheid het veiligheidsniveau van de (petro)chemie verder te verbeteren.

Biotechnologie GGO's (genetisch gemodificeerde organismen)

Met de *nationale spoedregeling voor klinische proeven ter bestrijding van COVID-19* werd de vergunningverlening voor klinische testen met een ggo-vaccin of medicijn ter bestrijding van COVID-19 versneld, zonder afbreuk te doen aan het veilig werken met ggo's. In de zomer is de Europese ggo-regelgeving voor klinische studies met ggo's die bedoeld zijn om COVID-19 te bestrijden en voorkomen, via een Europese spoedverordening tijdelijk buiten werking gesteld. Hierdoor kunnen snel klinische testen met ggo-vaccins of medicijnen ter bestrijding van COVID-19 plaatsvinden. Daarmee werd de Nederlandse spoedregelgeving, inclusief een volledige milieurisicobeoordeling, buiten werking gesteld. Gezien de mondiale pandemie is dat voor een beperkte periode gerechtvaardigd.

Vrijstelling desinfectiemiddelen

Het uitbreken van COVID-19 leidde tot een plotselinge en sterke stijging van de vraag naar desinfectiemiddelen waarvoor het regulier toegelaten aanbod niet toereikend bleek. In het voorjaar zijn dan ook vrijstellingen voor desinfectiemiddelen afgegeven zodat de benodigde, goed werkzame desinfectiemiddelen in de zorg en in andere vitale sectoren snel en veilig beschikbaar kwamen en tekorten voor professioneel gebruik konden worden voorkomen.

'Klimaatadaptatie'

De Global Commission on Adaptation (GCA) heeft in 2020 wereldwijd acties versneld die gericht waren op een grotere weerbaarheid tegen klimaatverandering. Nederland heeft bijgedragen met acties gericht op water en weerbare infrastructuur. Om de resultaten te borgen en verder te brengen, organiseert Nederland met ondersteuning van het GCA de naar 2021 verplaatste Climate Adaptation Summit. In 2020 zijn GCA regiokantoren geopend in Afrika en in Bangladesh.

Klimaatbestendige en water robuuste inrichting

De urgentie om ons aan te passen aan klimaatverandering is onverminderd groot. Ook in 2020 waren er weersextremen zoals langdurige droogte en hitte. Gemeenten, waterschappen, provincies en het Rijk zelf werkten aan stresstesten en vervolgstappen zoals risicodialozen en het opstellen van uitvoeringsprogramma's. LenW heeft financieel bijgedragen aan de hiervoor benodigde procesondersteuning. Ook is financieel bijgedragen aan een achttal pilots waarin klimaatadaptatie-maatregelen in de praktijk worden gebracht.

Op 1 juli 2020 trad een wijziging van de Waterwet in werking zodat bijdragen vanuit het Deltafonds aan decentrale overheden voor het tegengaan van wateroverlast nu mogelijk zijn. Samen met de medeoverheden is in 2020 de tijdelijke impulsregeling klimaatadaptatie opgesteld. Binnen de Nationale adaptatiestrategie (NAS) en het Deltaprogramma zijn met andere departementen en decentrale overheden stappen gezet om te komen tot klimaatbestendigheid.

Integraal Riviermanagement

In het programma Integraal Riviermanagement (IRM) zijn verschillende mijlpalen bereikt. In februari is de Notitie Reikwijdte en Detailniveau ter inzage gelegd. Ondanks dat de COVID-19 crisis fysieke bijeenkomsten moeilijk maakte, is het participatietraject van start gegaan. Zo zijn vier digitale Bouwdagen georganiseerd.

Op het Deltacongres van 12 november is de intentieverklaring IRM

getekend. Tijdens het BO-MIRT is besloten tot een zestal nieuwe pilot-projecten IRM langs de Maas. Ook is de procesaanpak afgerond voor de beleidsbeslissing en de ontwikkeling van maatregelen voor de aanpak van laagwaterknelpunten in de rivieren.

Kennisprogramma Zeespiegelstijging

Het KNMI startte in 2020 met verdiepend modelmatig onderzoek naar het afsmelten van Antarctica om te komen tot nieuwe scenario's voor zeespiegelstijging. Rijkswaterstaat heeft in beeld gebracht welke aanpassingen aan en ontwikkeling van modellen noodzakelijk zijn om de gevolgen van zeespiegelstijging op de huidige aanpak van waterveiligheid en de omgang met zoetwater te kunnen berekenen. Onder leiding van de Deltacommissaris is een begin gemaakt met het onderzoeken van concrete alternatieven voor de zeer lange termijn.

Omgaan met droogte en voldoende zoetwater

IenW doet er samen met de andere partners alles aan om ons land weerbaarder te maken tegen watertekorten. Het uitvoeringsprogramma van ruim €400 miljoen bevat o.a. de uitbreiding van de klimaatbestendige waternaanvoer naar West-Nederland en het verbeteren van de informatie-uitwisseling tussen waterbeheerders. Concrete resultaten om water beter vast te houden zijn er onder andere bij de Springendalse Beek in Twente, bij de meanderende Maas en bij de stuwwal Nijmegen.

In de nieuwe Nationale Omgevingsvisie wordt voor de ruimtelijke inrichting meer rekening gehouden met de waterbeschikbaarheid, zuinig omgaan met, het beter vasthouden van en het slimmer verdelen van water. Veel aanbevelingen van de Beleidstafel droogte zijn inmiddels afgerond.

De voorbereiding van de maatregelen voor de tweede fase van het Delta-programma Zoetwater is in 2020 grotendeels afgerond. Voor de periode 2022 tot en met 2027 is al €150 miljoen gereserveerd in het Deltafonds en daar komt €100 miljoen bij. Samen met de cofinanciering vanuit de regio kan een maatregelenpakket van €800 miljoen gerealiseerd worden.

Leefbaarheid

Bodem

Het tweede geactualiseerde tijdelijk handelingskader PFAS is gepubliceerd. Op basis van de meest recente wetenschappelijke inzichten is een ruimere toepassing van PFAS-houdende grond en baggerspecie toegestaan dan in de voorgaande handelingskaders. Daarnaast is een landelijke achtergrondwaarde PFAS afgeleid, waardoor lokaal meer ruimte voor toepassingen kan ontstaan. Veiligheid is en blijft hierbij het uitgangspunt. Ook zijn rapporten van Kuijken (evaluatie granuliet en kwalibostelsel) en Riedstra (evaluatie PFAS) naar de Kamer verzonden.²² Naar aanleiding van deze rapporten is een taskforce Bodemstelsel opgericht om te komen tot een plan van aanpak voor verbeteringen in het bodemstelsel.

Bronbeleid PFAS

Nederland werkt in samenwerking met Duitsland, Denemarken, Zweden en Noorwegen aan een restrictievoorstel op al het niet-essentieel gebruik van (producten met) PFAS. Het RIVM heeft hieraan een grote inbreng geleverd.

²² Kamerstukken II, 2020-2021, 30 015 nr.80 en bijlagen: (Onderzoek kwantificering ILT-bevindingen naleefgedrag Kwalibostelsel (P2, september 2020), Beleidsevaluatie Kwaliteitsborging Bodem deel 1 en deel 2 (WiBo iov IenW, september 2020), Rapportage over granuliet en het Besluit bodemkwaliteit «Kleine korrels, grote discussie» (Kuijken, september 2020)) en Kamerstukken II, 2020-2021 35 334-123 met bijlage Evaluatie van de totstandkoming van het tijdelijk handelingskader PFAS (ABD-TOPConsult, november 2020)

Een EU-stakeholderconsultatie in het voorjaar leverde meer dan vijfhonderd reacties en veel relevante informatie op. Het doel om waar mogelijk gebruik van PFAS te laten verdwijnen is ook onderdeel van de Europese Strategie voor duurzame chemische stoffen.

Luchtkwaliteit

De afgelopen jaren is de luchtkwaliteit aanzienlijk verbeterd. Voor de resterende overschrijdingen is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) voortgezet. Aan verdere en permanente verbetering van de luchtkwaliteit wordt in het Schone Lucht Akkoord gewerkt. Dit akkoord is in 2020 ondertekend door 61 gemeenten en provincies. Inzet van het kabinet is om voor de gezondheidseffecten afkomstig van Nederlandse bronnen een gezondheidswinst van 50% in 2030 ten opzichte van 2016 te behalen.

Geurhinder veehouderijsector

Geurhinder vormt een probleem in een aantal gebieden waar veel veehouderij geconcentreerd is. In 2020 is onderzoek verricht naar de werking van combiluchtwassers en naar een andere manier van meten van geur, om innovaties te bevorderen. Pilots in het kader van het Schone Lucht Akkoord bieden decentrale overheden handelingsperspectief in bestaande situaties. Onder de Omgevingswet wordt geregeld dat rekening gehouden moet worden met cumulatie bij het afgeven van vergunningen. Voorts is de beschikbare subsidie voor de warme sanering van varkenshouderijen vanwege de stikstofproblematiek aanzienlijk verhoogd. De intekening voor deze subsidieregeling is afgerond.

Geluid en spoortrillingen

De Eerste Kamer heeft de Aanvullingswet geluid Omgevingswet aangenomen. De feitelijke normering is uitgewerkt in het Aanvullingsbesluit geluid en de uitvoeringsregels zijn opgenomen in de Aanvullingsregeling geluid. Deze bevat een actualisatie van onder meer meet- en rekenvoorschriften.

De saneringsoperatie heeft geleid tot extra gesaneerde woningen. Ook in 2020 is het volledige budget besteed. Verbreding van de saneringsoperatie vindt plaats via de nieuwe geluidregelgeving onder de Omgevingswet. Daarnaast zijn maatregelen in het kader van het Meerjarenprogramma Geluidsanering verder uitgewerkt.

Op verschillende plekken in Nederland veroorzaken langsrijdende treinen trillingen die omwonenden soms als hinderlijk ervaren. Om beter zicht te krijgen welke oplossingen kunnen bijdragen aan de aanpak van trillingshinder is €20 miljoen vrijgemaakt om een innovatieagenda voor de komende 4 jaar te financieren.

Delta-aanpak Waterkwaliteit

Met de Nationale analyse waterkwaliteit is de resterende opgave voor de Kaderrichtlijn Water in kaart gebracht.²³ De resultaten hiervan zijn door waterbeheerders benut bij het opstellen van de ontwerp Stroomgebiedbeheerplannen.

Grote wateren

Het resterende budget voor de tweede tranche Programmatische Aanpak Grote Wateren is na overleg met regio en stakeholders toegewezen aan drie projecten in de Zuidwestelijke Delta (zandsuppletie Galgeplaat), IJsselmeer

²³ Kamerstukken II, 2019-2020, 27 625 nr.502

(Marker Wadden) en het Waddengebied (Eemslijen/ Binnendijkse slibsedimentatie). Om uitvoering te geven aan de projecten zijn vier verkenningen opgestart in het IJsselmeergebied en het Waddengebied. Eén project in het Waddengebied is overgegaan naar de planuitwerkingsfase. Zo werkt IenW aan ecologisch gezonde, toekomstbestendige grote wateren waarin een hoogwaardige natuur samengaat met een krachtige economie. Het Rijk en regio hebben de Gebiedsagenda Zuidwestelijke Delta 2050 vastgesteld. Het resultaat is een integraal langetermijnperspectief voor de ontwikkeling van de Zuidwestelijke Delta, inclusief een kennis- en innovatieprogramma en een oriënterende uitvoeringsagenda.

Waddenagenda

Op 11 december 2020 is de Agenda voor het Waddengebied 2050 aangeboden aan de Tweede Kamer.²⁴ De Agenda is opgesteld in samenwerking met de provincies, gemeenten, waterschappen, natuurorganisaties en het bedrijfsleven in het Waddengebied. De Agenda biedt een gezamenlijk richtinggevend en integraal perspectief op de ontwikkeling van het Waddengebied. In 2020 is een start gemaakt met het uitwerken van de in de Agenda opgenomen doorkijk van het Uitvoeringsprogramma Waddengebied 2021-2026.

Noordzee

Het kabinet heeft met belangenorganisaties vanuit de energiesectoren, natuur en milieu en scheepvaart en havens een Noordzeeakkoord gesloten. Het Noordzeeakkoord en –overleg hebben tot doel de transities op gebied van energie, voedsel/visserij en natuurherstel langdurig en duurzaam met elkaar in balans te brengen, rekening houdend met scheepvaart, zandwinning, defensie en recreatie. In 2020 is ook het geactualiseerde monitoringprogramma Kaderrichtlijn Mariene Strategie deel 2 vastgesteld.

'Naar een circulaire economie'

Circulaire economie (CE)

De ambitie van dit kabinet is dat Nederland in 2050 'een volledig circulaire economie heeft. In 2030 wordt een reductie van 50% nagestreefd van het gebruik van primaire abiotische grondstoffen.

Hiertoe is het Uitvoeringsprogramma Circulaire Economie 2019 – 2023 in 2020 geactualiseerd waarbij per transitieagenda en per dwarsdoorsnijdend thema de activiteiten zijn weergegeven.²⁵ Tevens is aandacht besteed aan regionale initiatieven. Begin 2020 heeft het PBL de eerste voortgangsrapportage opgeleverd vanuit het monitoringsprogramma.²⁶ Samen met maatschappelijke en bestuurlijke partners worden de beleidsdoelen op verschillende niveaus geconcretiseerd.

In februari is voor de tweede keer de Nationale Conferentie Circulaire Economie georganiseerd om de bewustwording te vergroten dat naast recycling meer stappen hoger op de R-ladder²⁷ nodig zijn om de doelen te bereiken. Producten moeten langer mee kunnen gaan en ook het delen van producten moet belangrijker worden. In het Versnellingshuis Nederland Circulair! werken VNO-NCW/MKB-Nederland, MVO Nederland, Het Groene Brein en IenW samen om circulair ondernemerschap te bevorderen, individuele ondernemers te ondersteunen en doorbraakprojecten (zogenaamde «moonshot-projecten) te starten. In 2020 liepen acht

²⁴ Kamerstukken, II, 2020-2021, 29 684, nr. 210

²⁵ Kamerstukken II, 2020-2021, 32 852 nr.130

²⁶ Kamerstukken II 2019-2020 32 852, nr.115

²⁷ De mate van circulariteit wordt vaak gerelateerd aan de zogenaamde R-ladder. Hoe hoger een strategie op deze lijst (ladder) van circulariteitsstrategieën staat, hoe circulairder de strategie is.

moonshot-projecten, zijn er meer dan vierhonderd ondernemers geholpen en zijn rode draden voor verbetering opgehaald. Dit dient als input voor de actualisatie van het Uitvoeringsprogramma.

Circulaire Economie in Europees en mondial verband

Nederland beweegt proactief en ambitieus in de Europese Unie (EU) en in mondial verband. De Nederlandse inzet komt terug in het ambitieuze Europese Circulaire Economie Actieplan dat in maart door de Europese Commissie is gepubliceerd. Het plan kondigt initiatieven aan voor de hele levenscyclus van producten. De focus ligt op de sectoren waar het potentieel voor circulariteit groot is. Nederland, Frankrijk en Denemarken namen het voortouw in het realiseren van het European Plastics Pact. Dit pact werd in maart 2020 gelanceerd met ruim 80 ondertekenaars: plasticproducenten, grote bedrijven, overheden en recyclers. Het pact bevat doelstellingen voor 2025: 20% minder gebruik van virgin plastics, 25% toename van de inzameling-, sortering- en recyclingcapaciteit, nieuwe verpakkingen bevatten gemiddeld 30% recycelaat en alle verpakkingen zijn waar mogelijk geschikt voor hergebruik en in iedere geval recyclebaar. Internationaal is het Nederlandse profiel op het gebied van circulaire economie verder versterkt in het World Economic Forum, het World Circular Economy Forum (WCEF) en de EU. Voorbereidingen zijn gestart voor een speciale WCEF-editie: WCEF+Climate in 2021 waarvan Nederland gastland is.

Programma Nederland circulair in 2050

Het Beleidsprogramma circulair textiel 2020 – 2025 is naar de Tweede Kamer gestuurd²⁸. Hierin zijn ambities geformuleerd om de textielketen, samen met alle partners uit de keten, circulair te maken. Belangrijke maatregelen zijn een uitgebreide producentenverantwoordelijkheid voor textiel en een communicatiecampagne gericht op consumenten. In oktober ondertekenden de staatssecretaris van IenW en de minister van EZK met diverse partijen uit de textielketen de Green Deal Circulaire Denim. Partijen uit de keten hebben samen een aanpak ontwikkeld om de toepassing van gerecyclede vezels in denim als nieuwe standaard te realiseren.

Het duurzaamheidskader biogrondstoffen is in oktober naar de Tweede Kamer verzonden.²⁹ De uitvoering van de bijbehorende uitvoeringsagenda is reeds gestart. IenW heeft in het kader van de implementatie van de herziene Europese Verpakkingenrichtlijn nieuwe recyclingdoelstellingen voor de verschillende materiaalstromen van verpakkingen gesteld (glas, kunststof, papier en karton, metaal en hout). Ook zijn circulaire doelstellingen geïntroduceerd voor de verschillende materiaalstromen waarin ook hergebruik meetelt. Het EU-recyclingdoel voor alle verpakkingen samen is 70% voor 2030. Nederland haalt deze doelstelling in 2021 al en legt de lat daarom hoger. In 2025 moet in Nederland 74% gerecycled en/of hergebruikt worden.

Een subsidieregeling is gestart om circulaire ketenprojecten, waarin mkb-ondernemers samen een product of dienst circulair ontwerpen of samen processen of een businessmodel circulair organiseren, te stimuleren. In totaal hebben 80 bedrijven €1,3 miljoen subsidie ontvangen.

Urgenda-vonnis en Klimaatenvlopemiddelen inclusief GWW

Voorts wordt uitvoering gegeven aan het Urgenda-vonnis. Het budget voor de grond-, weg- en waterbouw (GWW) is uitgeput en via contracten van Rijkswaterstaat zijn CO₂ reducerende circulaire maatregelen gestimuleerd,

²⁸ Kamerstukken II, 2019-2020, 32 852 nr.116

²⁹ Kamerstukken II, 2020-2021, 32 813 nr.617

bijvoorbeeld via nieuwe asfalt- of betonmengsels en de toepassing van gerecycled staal.

Als gevolg van de COVID-19-crisis dienden minder bedrijven een aanvraag in voor ondersteuning bij de regeling Demonstratie Energie- en Klimaatinnovatie voor Circulaire Economieprojecten. Ook lijkt de ‘Urgenda I-regel’ dat projecten voor eind 2020 uitgevoerd moesten zijn, belemmerend te zijn geweest voor bedrijven om subsidie aan te vragen. Daarom schuift het kabinet een deel van de middelen voor uitvoering van het Urgenda-vonnis door naar 2021.

In april heeft het kabinet aanvullend €8,5 miljoen vrijgemaakt voor een communicatie campagne voor een retourpremie koel- en vrieskasten en een aanvullend budget voor de GWW. Dit moet de CO₂ uitstoot verder reduceren. Verder zijn de maatregelen uit de klimaatenvoloppe grotendeels tot uitvoering gebracht. De subsidieregeling circulaire ketenprojecten was zelfs binnen een dag uitgeput.

Afvalbeheer

Door de COVID-19-crisis zijn reguliere afvalverwerkingsmogelijkheden in het buitenland weggevallen. Dit leidde tot problemen bij de verwerking van specifieke afvalstromen. Voor de PMD-stroom viel de vraag naar recyclaat weg. Daarom zet Nederland zich in voor Europese regelgeving met een verplicht percentage recyclaat om de markt voor secundaire grondstoffen te versterken.

Tijdens de tweede golf en in het najaar bleef afvalbeheer onder druk staan. Ondanks dat afzet van plasticrecyclaat moeilijk blijft, normaliseerden de meeste afvalstromen zich wel enigszins. Het Versnellingshuis Nederland Circulair!, de Transitieagenda Kunststoffen en Het Actieplan Toepassen Recyclaat onderzoeken in het Moonshotproject «Ontwikkeling markt recyclaat» voor welke productfamilies op korte termijn recyclaat al goed toegepast kan worden.

Ook de beschikbare verwerkingscapaciteit van bioafval en textiel werd oversteegen. Dit had tot gevolg dat andere vormen van afvalverwerking dan neergelegd in het Landelijk Afvalbeheerplan (LAP) mogelijk moesten worden gemaakt door de bevoegde gezagen. De afvalstoffen afkomstig van zorg voor (potentieel) met COVID-19 besmette personen zette de veilige verwerking in Nederland onder druk. De enige verwerker in Nederland gaf aan dat er een tekort was aan officiële vervoersverpakkingen. Hieraan kwam lenW tegemoet door vervoer in speciale plastic zakken toe te staan.

Op EU-niveau heeft lenW zich hard gemaakt voor vergaande digitalisering van vervoersdocumentatie en het openhouden van de grenzen voor afvalverkeer, zodat landen elkaar kunnen blijven helpen met afvalverwerking. Dit is ook gerealiseerd.

Verpakkingen en plastic

In 2020 is het Besluit over statiegeld plastic flesjes afgekondigd waardoor statiegeld op kleine plastic flesjes vanaf juli 2021 verplicht is. Begin 2020 is ook voor blikjes in het zwerfafval een tweesporenbeleid ingezet. Hiervoor is tot doel gesteld dat het aandeel blikjes in het zwerfafval met 70-90% gereduceerd moet worden en dat 90% van de blikjes gerecycled moet worden. Aangezien het aantal blikjes in het milieu niet afneemt maar toeneemt, is vervroegd besloten dat op 31 december 2022 statiegeld voor blikjes wordt ingevoerd.. Het aantal ondertekenaars van het Plastic Pact NL is gestegen van 75 naar 110. In februari is de nulmeting van het Plastic Pact aangeboden aan de Tweede Kamer.³⁰ Van de 67 partijen die data voor de

³⁰ Kamerstukken II, 2019-2020, 32 852 nr.112

indicatoren konden leveren, heeft inmiddels 88 procent dit gedaan. Voor microplastics is voor de periode 2018-2020 €10 miljoen beschikbaar gesteld uit de Enveloppe Natuur en waterkwaliteit. De kennisagenda *microplastics en gezondheid* is opgesteld om goed zicht te krijgen op deze thema's. In de Nieuwe Maas is een pilot gestart met een vangstelsel voor plastics in het water. Meerdere pilots zijn uitgevoerd om zwerfafval bij rivieren te verminderen.

Duurzaam lenW

lenW werkte verder aan het verankeren van duurzaamheid in zijn eigen beleid, uitvoering en bedrijfsvoering. In de bedrijfsvoering is een CO₂-reductie van 49% bereikt ten opzichte van 2009, mede als gevolg van COVID-19. lenW, RWS en ProRail voeren samen de Strategie Naar Klimaat-neutrale en Circulaire Rijksinfrastructuurprojecten uit. Ook is gewerkt aan nadere invulling van circulaire economie in het eigen handelen en aan meervoudig ruimtegebruik op het RWS-areaal. lenW heeft opnieuw een duurzaamheidsverslag opgesteld en heeft trede vijf op de CO₂-Prestatieladder behaald.

lenW en Caribisch Nederland

Door vliegverboden en inreisbeperkingen werden Sint Eustatius en Saba vrijwel geheel afgesloten van de buitenwereld. Om de onderlinge bereikbaarheid van de eilanden te vergroten heeft lenW middelen beschikbaar gesteld voor de opzet van een pilot ferry tussen Sint Maarten, Saba en Sint Eustatius. Verder is een hypothecaire lening van €2,7 miljoen verstrekt, gefinancierd door BZK (€1 miljoen) en lenW (€1,7 miljoen), om het faillissement van de luchtvaartmaatschappij Winair (Sint Maarten) te voorkomen. Om de toegang tot drinkwater voor iedereen te borgen, zijn in aanvulling op de structurele subsidies voor het verlagen van de drinkwatertarieven, aanvullende COVID-19 subsidies (€1,3 miljoen) toegekend. Daarnaast is via het vergroten van de opslag- en productiecapaciteit voor water en het vernieuwen en vergroten van de watertransportleiding de toegang tot drinkwater op Sint Eustatius vergroot.

Verder is op de BES eilanden gebouwd aan de luchtvaartinfrastructuur op grond en in de lucht. Door de inreisbeperkingen verschuift de oplevering van de verkeerstoren en terminal op Sint Eustatius naar voorjaar 2021. Op Saba en Sint Eustatius is gebouwd aan toekomstbestendige havens. Op Bonaire zijn de afhandelingspieren onderhouden. Ook is met subsidie van lenW het beheer en onderhoud van diverse wegen uitgevoerd, zo zijn op Bonaire de onverharde wegen rondom de scholen verhard.

Op milieugebied is in samenwerking tussen lenW, LNV en BZK, betrokken besturen en stakeholders het Milieubeleidsplan Caribisch Nederland 2020-2030 vastgesteld. Het behalen van de plandoelen is cruciaal voor het behoud van natuurwaarden.

Op Bonaire heeft lenW het programma 'Afvalbeheer op Maat' met daarin 21 afvalprojecten ondersteund met de jaarlijkse subsidie. Voor de exploitatie van de rioolwaterzuiveringsinstallatie is €2 miljoen euro subsidie verleend. Daarnaast zijn extra middelen verstrekt (€ 1,6 miljoen) om het urgente probleem van opslag en verantwoorde verwerking van afgewerkte olie structureel op te lossen. Voor Saba en Sint Eustatius is het opzetten van afvalinfrastructuur en handhaving ondersteund. Sint Eustatius heeft met financiële steun van lenW een nieuwe afvalverbrandingsinstallatie aangekocht.

Tot slot is de brandstofproblematiek op Bonaire opgelost. Sinds mei is een noodmaatregel van kracht om leveringszekerheid te garanderen waardoor Bonaire niet meer afhankelijk is van brandstof afkomstig van BOPEC. De terminal van BOPEC ligt momenteel nog enig stil door

internationale sancties. De ILT draagt zorg voor de naleving van de milieueisen en de brandveiligheidsvoorschriften door middel van handhaving. In samenwerking tussen lenW, EZK en BZK is dit jaar de Kamer geïnformeerd over de oprichting van een nieuwe beleidsdeelneming Bonaire Brandstof Terminals.

lenW en de EU

Vanuit lenW is op Europees vlak ingezet op de ondersteuning, begeleiding en coördinatie van de uitwerking van de verschillende *Green Deal* (wets-)voorstellen en de beleidsbeïnvloeding daarvoor, de uitrol van de Brexit en de verdere uitwerking en implementatie van het Europese herstelfonds.

2020 stond met name in het teken van de onderhandelingen tussen de EU en het VK en, voor het geval de onderhandelingen mislukten, het voorbereiden op een mogelijke no deal per 1/1/21. Het zwaartepunt van de no deal voorbereidingen lag bij het voorkomen van ernstige disrupties rond de ferryhavens door onvoorbereide transporteurs.

Met het Recovery and Resilience Facility (RRF) beoogt de Europese Raad het economisch herstel in lidstaten te bevorderen terwijl tegelijkertijd de digitale en groene transitie ondersteund wordt. Op basis van een nationaal plan is voor Nederland € 5,96 miljard aan subsidies beschikbaar.

In interdepartementaal verband is gewerkt aan het nationale ruimtevaartbeleid. Naast het gebruik van satellietdata en het meewerken aan satellietinfrastructuur draagt lenW beleidsverantwoordelijkheid voor de Europese programma's voor satellietnavigatie Galileo en EGNOS. lenW heeft ingezet op het geïntegreerd gebruik van satellietdata als onderdeel van beleid zoals bij het meten van de uitstoot van zeeschepen. Verder is wetgeving voor de Public Regulated Services beheer in voorbereiding. Ook is lenW bezig met de verwerving en realisatie van een Galileo Sensor Station (GSS) op Bonaire.

1 Realisatie beleidsdoorlichtingen

Tabel 1 Realisatie beleidsdoorlichtingen								
Art.	Naam artikel	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
11	Integraal Waterbeleid - Waterkwantiteit	X						Ja https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-442254
11	Integraal Waterbeleid - Waterkwaliteit	X						Ja https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-32861-16.html
13	Bodem en Ondergrond	X					Zie toelichting	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-32861-6.html
14	Wegen en verkeersveiligheid			X				https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-32861-27.html
15	OV-keten	X						https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-442259
16	Openbaar Vervoer en Spoor				X			https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-32861-41
17	Luchtvaart			X				https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-32861-28.html
18	Scheepvaart en Havens		X					https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-32861-2.html https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-32861-22.html
19	Uitvoering milieubeleid en internationaal				X			Ja https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-30991-34.html
20	Lucht en geluid - Geluid		X					https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-32861-17.html
20	Lucht en geluid - Lucht				X			https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-30175-338.html
21	Duurzaamheid	X				Zie toelichting		https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-32861-17.html
22	Omgevingsveiligheid en Milieurisico's			X				https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-32861-42.html
23	Meteorologie, Seismologie en Aardobservatie				X		Nee	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-32861-56.html
24	Handhaving en toezicht				X			https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-32861-46.html

Toelichting

Voor het jaar 2020 stond een beleidsdoorlichting gepland voor artikel 13 Bodem en Ondergrond en voor artikel 21 Duurzaamheid.

De beleidsdoorlichting bodem en ondergrond is afgerond in het eerste kwartaal van 2021³¹. In het kader van de beleidsdoorlichting voor artikel 21 Duurzaamheid is een publieke waardescan gepubliceerd (*Kamerstukken II, 2020-2021, 32852 nr. 134*) en wordt in 2021 een doorlichting opgeleverd over stalsystemen voor de landbouw.

Het meest recente overzicht van de programmering van beleidsdoorlichtingen is te vinden op de website van de rijksbegroting³². Voor de realisatie van overige onderzoeken zie bijlage 2 bij dit jaarverslag 'Afgerond evaluaties en overig onderzoek'.

³¹ <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-965509>.

³² https://www.rijksbegroting.nl/2021/voorbereiding/begroting,kst282795_9.html.

2 Overzicht van risicoregelingen

In onderstaand overzicht van risicoregelingen zijn de garanties, achterborgstellingen en /of leningen opgenomen welke door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat zijn verstrekt aan derden buiten de achterborgstellingen opgenomen die een departement verstrekt aan derden buiten de overheid³³.

Het ministerie van IenW heeft één in 2016 beëindigde garantieregeling, te weten het Borgstellingkrediet Bodemsanering MKB, waarvan de lopende regelingen worden beheerd tot einde looptijd (2027). Daarnaast heeft het ministerie van IenW in 2020 één hypothecaire lening afgesloten op het luchthavengebouw van WinAir, om de interinsulaire connectiviteit op de korte termijn te kunnen waarborgen. Er is geen sprake van achterborgstellingen.

Overzicht garanties

Tabel 2 Overzicht verstrekte garanties (bedragen x € 1.000)

Artikel	Omschrijving	Uitstaande garantiestellingen 2019	Verleend 2020	Vervallen 2020	Uitstaande garantiestellingen 2020	Garantieplafond	Totaal plafond	Totaalstand risicovoorziening
Artikel 13, Bodem en Ondergrond	MKB Kredit	329	0	65	264	0	0	0
Totaal		329	0	65	264	0	0	0

Tabel 3 Overzicht uitgaven en ontvangsten garanties (bedragen x 1.000)

Artikel	Omschrijving	Uitgaven 2019	Ontvangsten 2019	Saldo 2019	Uitgaven 2020	Inkomsten 2020	Saldo 2020	Totaalstand mutatievolume risicovoorziening 2020 en 2019
Artikel 13, Bodem en Ondergrond	MKB Kredit	0	0	0	0	0	0	0
Totaal		0	0	0	0	0	0	0

Toelichting

Invulling aangescherpte garantiekader

Het Borgstellingkrediet Bodemsanering MKB is in 2016 beëindigd. Het betrof de mogelijkheid voor een ondernemer in het midden- en kleinbedrijf, met onvoldoende middelen of te weinig zekerheden voor krediet bij een bank, om een borgstelling voor een gedeelte van het benodigde budget voor bodemsanering aan te vragen. Het vervallen bedrag betreft de verlaging voor 2020 van het openstaande garantiebedrag.

In de kabinetsreactie op het rapport van de Commissie Risicoregelingen is het garantiekader aangescherpt (Kamerstukken II 2013–2014, [33 750, nr. 13](#)). Eén van de doelen is het afbouwen van niet-gebruikte plafonds en het stopzetten van slapende regelingen. Overeenkomstig de aankondiging in de Begroting 2016 heeft er in 2016 een evaluatie plaatsgevonden naar de doeltreffendheid en doelmatigheid van de regeling bijzondere financiering Borgstellingkrediet Bodemsanering MKB. De conclusie van de evaluatie, uitgevoerd door EY, is dat hoewel de regeling bodemsaneringsborgstellingenkrediet complementair is aan andere regelingen op het gebied van bodemsaneringen, de relevantie van de regeling gering is. In het MKB is

³³ Deze sector wordt gedefinieerd door het CBS op basis van de ESA 2010 richtlijnen.

beperkt behoeft aan een borgstellingskrediet voor bodemsanering. Wijzigingen in het bodembeleid en de komst van subsidieregelingen in 2006 (waaronder de bedrijvenregeling en cofinanciering), hebben ertoe geleid dat de relevantie van de regeling is afgenomen. Het Borgstellingkrediet Bodemsanering MKB is mede naar aanleiding van deze evaluatie in 2016 beëindigd.

Overzicht Leningen

Tabel 4 Overzicht verstrekte leningen (bedragen x € 1.000)

Artikel	Omschrijving	Uitstaande lening	Looptijd lening	Totaalstand risico- voorziening t-1	Totaalstand mutatie volume risicovoorziening t en t-1
Artikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor	Lening Terschellinger Stoomboot Maatschappijen (TSM)	0	reeds terugbetaald	0	0
Artikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor	Lening Wagenborg Passagiersdiensten (WPD)	0	reeds terugbetaald	0	0
Artikel 17 Luchtvaart	Hypotheccaire lening WinAir	2.700	18 maanden	2.700	0
Totaal		2.700		2.700	0

Toelichting

Leningen Terschellinger Stoomboot Maatschappijen (TSM) en Wagenborg Passagiersdiensten (WPD)

Door de rederijen een lening te verstrekken beschikten zij voor de periode tot en met mei 2020 over voldoende liquiditeiten om: de salarissen in april (TSM) en in mei de salarissen en de vakantie-uitkering (TSM en WPD) te betalen; en om in de maanden april en mei aan hun overige noodzakelijke en achterstallige betalingsverlichtingen te voldoen. Hiermee was de continuïteit van de veerverbindingen tussen de vaste wal en de Friese Waddeneilanden – en daarmee de bereikbaarheid van de Friese Waddeneilanden voor personen- en goederenvervoer – voor deze maanden geborgd. De lening betrof een lening, welke voor 31 december 2020 terugbetaald moest worden. In december 2020 zijn beide leningen terugbetaald.

Hypotheccaire lening WinAir

In 2020 is een hypothecaire lening van € 2,7 miljoen afgesloten op het luchthavengebouw van Winair (Kamerstukken II, [2020-2021, 31936 nr. 830](#) en Kamerstukken II, [2020-2021, 2004](#)). Dit was noodzakelijk omdat de COVID-19-crisis diepe sporen achterlaat op de Caribische delen van het Koninkrijk. Door de inreisbeperkingen en de teruggevallen vraag dreigden de luchtverbindingen met de Caribisch-Nederlandse gemeenten stil te vallen. Winair, de enige luchtvaartmaatschappij die verbindingen onderhoudt met alle zes de Caribische delen van het Koninkrijk, en de enige die een reguliere verbinding onderhoudt met Sint Eustatius en Saba, is hierdoor in financiële problemen geraakt. Met het verstrekken van deze lening is de interinsulaire connectiviteit op de korte termijn gewaarborgd. Deze lening is deels gefinancierd door het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (€ 1 miljoen) en deels door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (€ 1,7 miljoen).

Aan de hypothecaire lening, die is verstrekt voor een periode van 18 maanden tegen een rente van 4,41%, zijn voorwaarden gesteld. Belangrijkste voorwaarde is dat Winair zolang de lening loopt een regelmatige luchtverbinding met de eilanden St-Eustatius en Saba moet garanderen, vanzelfsprekend met inachtneming van de COVID-19-reisbeperkingen.

3 Overzicht coronasteunmaatregelen

Tabel 5 Overzicht coronasteunmaatregelen¹ (bedragen x € 1 miljoen)

Maatregel	Verplichtingen 2020	Uitgaven 2020 Relevantie Kamerstukken
Beschikbaarheidsvergoeding OV	1.208,584	966,762 Kamerstukken II 2019/20, 23 645, nr. 723; Kamerstukken II 2019/20, 35 491, nr. 1
Pilot ferryverbinding tussen Sint Maarten, Sint Eustatius en Saba	2,000	2,000 Kamerstukken II 2019/20, 35 420, nr. 25; Kamerstukken II 2019/20, 35 460, nr. 1
Aftrekpost voor drinkwater kosten Caribisch NL	0,730	0,730 Kamerstukken II 2019/20, 35 420, nr. 25; Kamerstukken II 2019/20, 35 460, nr. 1

1 Indien het departement steunmaatregelen heeft getroffen ten aanzien van de coronacrisis, wordt hier een overzicht verschafft van deze maatregelen. Het betreft hierbij corona gerelateerde uitgavenmaatregelen waarvoor het reguliere plafond niet geldt, zoals opgenomen in de najaarsnota 2020.

Toelichting

Beschikbaarheidsvergoeding OV

Het kabinet heeft, na overleg met de OV-partijen, besloten tot een vergoeding om te komen tot een kostendekkingsgraad van 93% tot maximaal 95% voor de periode 15 maart – 31 december 2020. Het doel was het voorkomen van afschalen van het aanbod van het OV. Hiervoor is een bedrag van €1,488 miljard beschikbaar gesteld. Het ministerie van IenW heeft € 167 miljoen bijgedragen door de concessievergoeding die zij ontvangt van NS hiervoor in te zetten. De overige € 1,321 miljard is door het kabinet additioneel beschikbaar gesteld.

Er is in 2020 uiteindelijk een bedrag van circa € 967 miljoen uitgegeven, op basis van een voorschotverlening van 80%. Bij Najaarsnota was reeds overeengekomen dat een bedrag van € 500 miljoen beschikbaar bleef voor de regeling in 2021.

Pilot ferryverbinding tussen Sint Maarten, Sint Eustatius en Saba

De bovenwindse eilanden worden door de crisis zwaar geraakt. De eilanden zijn voor een groot deel afhankelijk van toerisme. Met een goede en betaalbare ferry wordt verwacht dat, na de lockdown, toeristen uit de regio de eilanden vaker zullen aandoen. Ook bewoners kunnen zich dan vaker en goedkoper verplaatsen. Om de ferryverbinding tussen Saba, Sint Eustatius en Sint Maarten te verbeteren, heeft het kabinet besloten tot een verbeterde en frequente ferry tegen gereduceerd tarief voor een periode van twee jaar. De uitvoering wordt door de eilanden opgepakt in samenwerking met de BZK, IenW en EZK. De hiervoor uitgetrokken € 2 miljoen is ook geheel tot besteding gekomen in 2020.

Drinkwater Caribisch Nederland

Door het wegbliven van toeristen lopen de eilanden veel inkomsten mis. Om de inwoners te steunen is besloten tot compensatie van vaste lasten van nutsdiensten. Deze zijn op de eilanden relatief hoog. Voor water is het vaste aansluittarief op 0 euro gebracht vanaf 1 mei 2020 tot aan het einde van het jaar 2021.

Deze maatregel heeft in 2020 geleid tot een totaaluitgave van € 1,292 miljoen. Het onder de coronasteunmaatregelen vallende bedrag van € 0,730 miljoen bleek niet voldoende, daarom is er in de loop van het jaar een bedrag van € 0,567 miljoen toegevoegd binnen de IenW-begroting. Ook dat tweede bedrag is nagenoeg volledig gerealiseerd.

4. Beleidsartikelen

4.1 Beleidsartikel 11 Integraal Waterbeleid

A. Algemene doelstelling

Het op orde houden van een duurzaam watersysteem tegen maatschappelijk aanvaardbare kosten, waardoor Nederland droge voeten heeft, over voldoende zoetwater beschikt en schoon (drink)water heeft en kan blijven gebruiken, nu en in de toekomst.

B. Rol en verantwoordelijkheid

(Doen) uitvoeren

Vanuit de begroting Hoofdstuk XII wordt bijgedragen aan het Deltafonds (zie extracomptabiele verwijzingen). Vanuit het Deltafonds worden maatregelen en voorzieningen op het gebied van waterveiligheid (artikel 1), zoetwatervoorziening (artikel 2), beheer, onderhoud en vervanging (artikel 3) en waterkwaliteit (artikel 7) bekostigd. De rol (doen) uitvoeren heeft betrekking op taken binnen de beleidsdomeinen waterveiligheid, zoetwatervoorziening, waterkwaliteit, waterkwantiteit en internationaal:

- Waterveiligheid. Het waarborgen van de bescherming door primaire waterkeringen langs het kust- en IJsselmeergebied en de rivieren volgens het wettelijk niveau; alsmede het dynamisch handhaven van de kustlijn, conform herziene basiskustlijn 2018 en handhaving kustfundament.
- Waterveiligheid en Zoetwatervoorziening. Het (doen) uitvoeren van verkenningen en planuitwerkingen.
- Waterveiligheid en Waterkwaliteit. Het (doen) uitvoeren van aanlegprojecten, zoals het Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP), Ruimte voor de Rivier, de Maaswerken (alle waterveiligheid) en het Verbeterprogramma Waterkwaliteit Rijkswateren (waterkwaliteit).
- Waterveiligheid, Waterkwantiteit en Waterkwaliteit. Het (doen) uitvoeren van beheer, onderhoud en vervanging.
- Internationaal. Kennisuitwisseling met buitenlandse partijen op het gebied van waterveiligheid, waterzekerheid en «governance» ter bevordering van de Nederlandse positie en verdienvermogen in het buitenland. Het betreft bilaterale en multilaterale samenwerking en richt zich vooral op klimaatadaptatie en water. De samenwerking is beschreven in de Internationale Waterambitie (IWA). Deze is in 2019 geactualiseerd onder de noemer Nederlandse Internationale Waterambitie (NIWA) waaraan in 2020 uitvoering wordt gegeven.

Regisseren

De Minister is verantwoordelijk voor de vormgeving van het integrale waterbeleid, voor het Deltaprogramma en het toezicht op de uitvoering van de gerelateerde wet- en regelgeving. Ook is de Minister verantwoordelijk voor het verbeteren van de doeltreffendheid en de doelmatigheid van de bestuurlijke organisatie en het instrumentarium ten behoeve van het waterbeleid. De rol «regisseren» heeft in dit artikel betrekking op taken binnen de beleidsdomeinen waterveiligheid, waterkwantiteit, zoetwatervoorziening, waterkwaliteit en innovatie, exportbevordering en internationale samenwerking (m.b.t. de Noordzee).

- Waterveiligheid. Het zorgen voor het ontwikkelen en implementeren van waterveiligheid gericht op alle primaire waterkeringen in Nederland. Tevens het zorgdragen voor de waterveiligheid van de regionale waterkeringen in het beheer van het Rijk.
Het zorgen voor wettelijke kaders en instrumentarium voor het beoordelen en ontwerpen van primaire waterkeringen. Ontwikkelen van kaders voor het toetsen op veiligheid van de regionale waterkeringen in het beheer van het Rijk. Deze aanpak is onder andere terug te vinden in het Nationaal Waterplan 2016–2021 (Kamerstukken II 2014–2015, [31 710, nr. 35](#)) en het Beheer- en Ontwikkelprogramma voor de Rijkswateren 2016–2020.
- Waterkwantiteit en Zoetwatervoorziening. Het zorgen voor het ontwikkelen en implementeren van integraal waterbeleid in een aanpak gericht op de gebieden met grote Rijkswateren. Het realiseren van een maatschappelijk afgewogen verdeling van water en het daartoe zo te beheren hoofdwatersysteem dat wateroverlast en -tekort worden voorkomen. Het zorgen voor kaders en instrumentarium voor regionale afwegingen om het regionale watersysteem op orde te brengen en te houden. Deze aanpak is onder andere terug te vinden in het Nationaal Waterplan 2016–2021 (Kamerstukken II 2014–2015, [31 710, nr. 35](#)) en het Beheer- en Ontwikkelprogramma voor de Rijkswateren 2016–2021. Hierbij worden maatregelpakketten geregisseerd voor waterbeschikbaarheid op de korte en lange termijn in het Deltaprogramma Zoetwater. Het betreft maatregelen voor het robuuster maken van het watersysteem (nationaal en regionaal) en om de gevolgen van langdurige droogte en lage rivierafvoeren ten gevolge van klimaatverandering zoveel mogelijk te beperken.
- Waterkwaliteit. Het ontwikkelen van beleid ten behoeve van het bereiken van een goede ecologische en chemische waterkwaliteit van de oppervlaktewateren en inliggende communautair te beschermen waarden in de Rijkswateren van de stroomgebieden van de Rijn, Maas, Schelde en Eems. De uitvoering gericht op het behalen van een goede chemische en kwantitatieve toestand van de grondwateren in de vier stroomgebieden conform de voorschriften zoals opgenomen in de Kaderrichtlijn Water (KRW), om in drie planperiodes uiterlijk in 2027 aan de Europese verplichtingen te voldoen. De coördinerende verantwoordelijkheid voor de KRW ligt bij de Minister van IenW, tezamen met de Minister van LNV voor zover het aangelegenheden betreft die mede tot zijn verantwoordelijkheid behoren.
- Nederlands deel van de Noordzee. Het gaat hier om het ontwikkelen van beleid en het nemen van maatregelen voor het bereiken van een gezonde zee met een duurzaam gebruik in het Nederlandse deel van de Noordzee. Dit gebeurt in samenwerking en samenhang met de andere Noordzeelanden, conform de vereisten zoals opgenomen in de Kaderrichtlijn Mariene Strategie. De coördinerende verantwoordelijkheid voor de Kaderrichtlijn Mariene Strategie (KRM) ligt bij de Minister van IenW, tezamen met de Ministers van LNV en EZK voor zover het aangelegenheden betreft die mede tot hun verantwoordelijkheid behoren.
- Innovatie en exportbevordering. Het ontwikkelen van beleid, onder andere ten behoeve van de Topsector Water, gericht op het ontwikkelen van kennis, het bevorderen van innovatie en het versterken van de samenwerking tussen het bedrijfsleven, de kennisinstellingen en de overheid (de gouden driehoek) om de internationale concurrentiekracht van het Nederlandse bedrijfsleven te versterken. De topsector Water werkt sinds 2019 samen met de topsectoren Agri & Food en Tuinbouw & Uitgangsmaterialen in het kader van het missiedreven

- innovatiebeleid. Hierbij wordt een sterke thuismarkt (kennis en innovatie) gekoppeld aan een concurrerend Nederland in het buitenland. Voor dit laatste gaat het daarbij onder meer om het ontvangen van buitenlandse delegaties en het organiseren en uitvoeren van bilaterale handelsmissies.
- Daarnaast regisseert de Minister de afstemming van het waterbeheer met de landen rondom de Noordzee en met de buurlanden boven-strooms gelegen in de stroomgebieden van Rijn, Maas, Schelde en Eems. Ten slotte is de Minister verantwoordelijk voor het toezicht op en de handhaving van (een deel van) de wet- en regelgeving door de ILT op de beleidsterreinen waterkwantiteit en waterkwaliteit (zie beleidsartikel 24 Handhaving en Toezicht).

C. Indicatoren en Kengetallen

Waterkwantiteit

Hieronder zijn de beleidsmatige indicatoren en kengetallen voor waterkwantiteit opgenomen. In productartikelen 1, 2 en 3 van het Deltafonds zijn de aan dit beleidsartikel gerelateerde productindicatoren en/of -kengetallen opgenomen.

Ongeveer 60% van ons land zou regelmatig onder water staan als er geen dijken en duinen zouden zijn. In dit gebied wonen negen miljoen mensen en wordt 70% van ons BNP verdiend. Maatschappelijk gezien is aandacht voor de waterveiligheid dus van cruciaal belang voor de leefbaarheid en de economie van Nederland (Kamerstukken II 2015–2016,[34 436, nr. 3](#)).

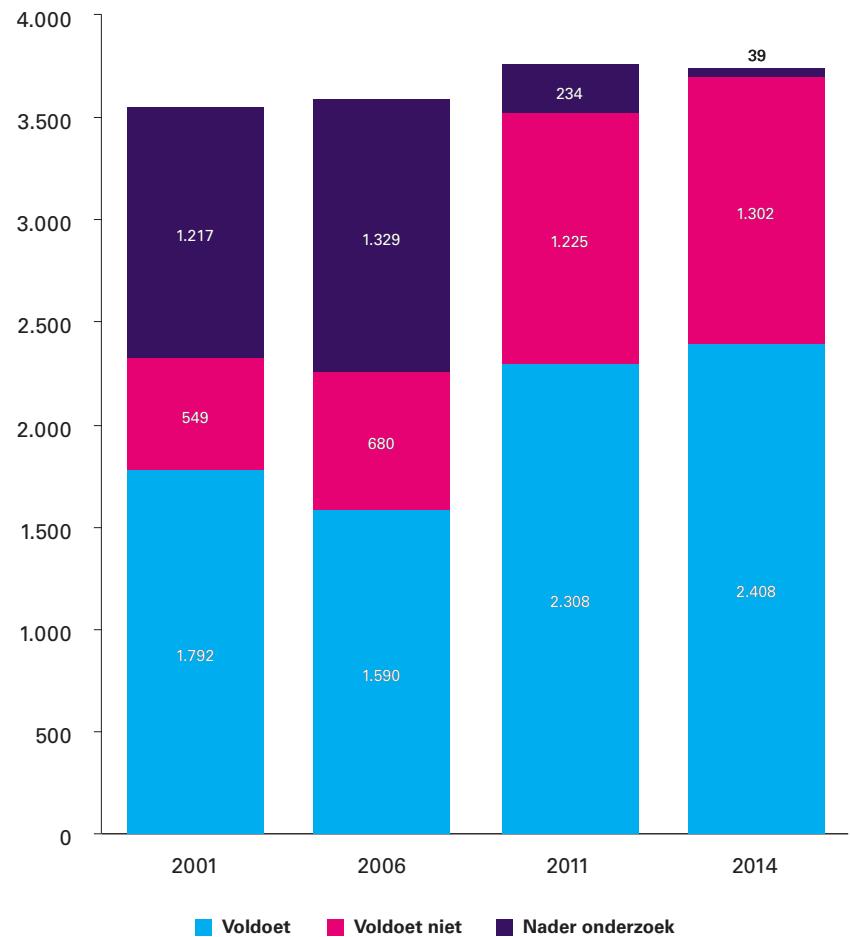
Indicator één en twee: waterveiligheid (droge voeten)

In 2020 zijn de werkzaamheden afgerond om te komen tot een nieuwe indicator voor artikel 11. Deze nieuwe indicator geeft de toename van de bescherming tegen overstroming (overstromingskans) beter weer en is in de begroting van 2021 opgenomen.

In 2020 zijn nog de onderstaande indicatoren gehanteerd, die weergeven hoe het is gesteld met het aantal kilometers dijken en duinen en het aantal kunstwerken die zorgen voor waterveiligheid in Nederland. De cijfers zijn gebaseerd op de toetsronden uit 2001, 2006, 2011 en de verlengde derde toetsing uit 2014.

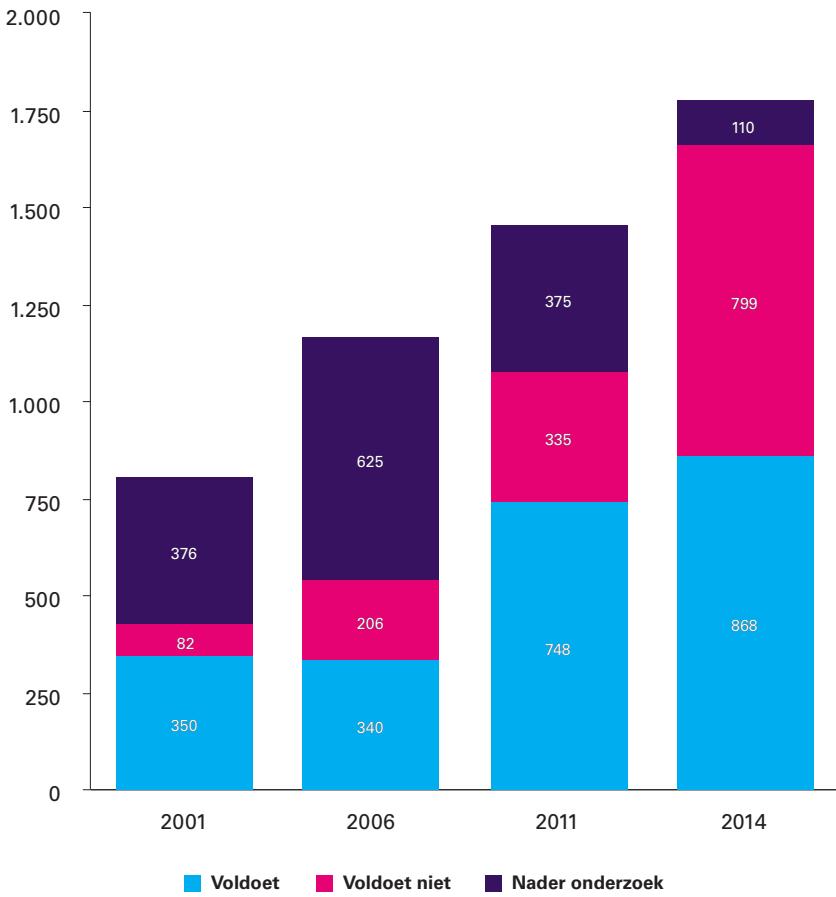
In 2017 is de nieuwe ronde beoordelen op veiligheid gestart, gebaseerd op de nieuwe normering (Kamerstukken II, 2015/16, [34 436, nr. 2](#)). Over de resultaten van deze beoordeling wordt in 2023 gerapporteerd aan de Eerste en Tweede Kamer.

Figuur 3 Dijken en duinen (km)



Bron: Inspectie Leefomgeving en Transport, 2014

Figuur 4 Kunstwerken (aangemerkt als primaire waterkering in aantallen)



Bron: Inspectie Leefomgeving en Transport, 2014

Waterkwaliteit (schoon (drink)water)

Over de ecologische en chemische kwaliteit van de oppervlaktewateren in de stroomgebieden van de Rijn, Maas, Schelde en Eems, en het bereiken van een goede chemische en kwantitatieve toestand van de grondwateren in de vier stroomgebieden, wordt de Tweede Kamer jaarlijks geïnformeerd via De Staat van Ons Water. Omdat de Kaderrichtlijn Water werkt met planperiodes, is een volledige beschrijving van de toestand alleen om de zes jaar mogelijk. Het PBL rapporteert op verzoek van de Minister van IenW in het Compendium voor de Leefomgeving jaarlijks op basis van de beschikbare gegevens over waterkwaliteit. In de motie Schonis heeft de Kamer verzocht om indicatoren te testen waarmee een beter beeld van de voortgang van onder meer waterkwaliteit kan worden gegeven (Kamerstukken II, 2019-2020, [35 300 XII, nr. 11](#)). Zie hiervoor de indicatoren die een beeld geven van de maatregelen die in Nederland worden genomen in de jaarlijkse rapportage «De Staat van Ons Water» (Kamerstukken 2018-2019, [27625 nr. 470](#)).

Integraal waterbeleid

In De Staat van Ons Water wordt vanaf 2016 jaarlijks integraal door de partners van het Bestuursakkoord Water (BAW) gerapporteerd over de voortgang van de uitvoering van het waterbeleid in het voorgaande jaar.

Sinds 2019 is de Staat van Ons Water specifiek gericht op het informeren van de Tweede Kamer. De burger wordt ingelicht middels de website onswater.nl. De Staat van Ons Water rapporterend over 2019 is op 20 mei 2020 door de Minister aan de Tweede Kamer aangeboden en openbaar beschikbaar gemaakt.

D. Beleidsconclusies

Het op dit artikel uitgevoerde beleid en de bijbehorende resultaten waren het afgelopen jaar conform de verwachtingen en liggen op koers, ondanks de impact van Covid-19. Het betreft financiering van het werk aan waterveiligheid, de Kaderrichtlijn Water, Grote Wateren en de Delta-aanpak Waterkwaliteit en Zoetwater. Deels worden deze activiteiten ook bekostigd vanaf het Deltafonds. Er zijn geen grote afwijkingen of een noodzaak tot bijstelling aan het licht gekomen. Dit blijkt ook uit «De Staat van Ons Water» en de brief voor het wetgevingsoverleg Water van november 2020 over de voortgang van klimaatadaptatie, droogte en grondwater; drinkwater en waterkwaliteit; waterveiligheid en de Noordzee, Wadden en grote wateren. (Kamerstukken II, 2020/2021, [27625, nr. 523](#))

Eind 2020 is de Impulsregeling klimaatadaptatie afferond en zal per 1 januari 2021 in werking getreden. Via deze regeling kunnen gemeenten, provincies en waterschappen een bijdrage van het Rijk krijgen voor de uitvoering van maatregelen tegen wateroverlast, droogte of ter beperking van gevolgen van overstromingen.

De verbetering van de Houtribdijk is opgeleverd, het laatste riksproject uit het Tweede Hoogwaterbeschermingsprogramma (kamerstuk II, 2020/2021, [32698, nr. 54](#)). Uniek is de versterking van een waterkering gelegen in het binnenwater met grote hoeveelheden zand en de aanleg van natuureilanden met bij de zandwinning vrijgekomen materiaal. Er resteren binnen het Tweede Hoogwaterbeschermingsprogramma nog twee complexe projecten, te weten Markermeerdijk Hoorn - Edam – Amsterdam en Eemdijken en Zuidelijke Randmeren .

Renovatie van het stuwenensemble in de Neder-Rijn en Lek is in 2020 afferond, zodat deze 3 stuwen hun belangrijke watermanagementtaken weer veilig en betrouwbaar kunnen blijven vervullen. Het stuwenensemble Nederrijn en Lek zorgt voor voldoende (zoet) water in het rivierengebied en het IJsselmeer en vlotte en veilige scheepvaart in de Rijntakken Nederrijn en Lek, en IJssel.

Waterschappen en Rijkswaterstaat zijn in 2020 verder aan de slag gegaan met de beoordeling van de primaire keringen aan de nieuwe waterveiligheidsnormen. Eind 2020 is 32% van de beoordelingen geheel afferond, 12% is ingediend bij de ILT voor een afrondende conformiteitstoets en 56% is nog in uitvoering en/of moet nog worden ingediend. In afstemming met beheerders wordt gestuurd op tijdige afronding van de overige beoordelingen medio 2022 conform huidige planning en landelijke rapportage in 2023 aan de Tweede Kamer. Daar waar nodig zijn waterkeringen versterkt via het Hoogwaterbeschermingsprogramma.

In 2020 is de subsidieregeling van het hoogwaterbeschermingsprogramma tussentijds geëvalueerd (Kamerstuk II, 2019/2020, [32698, nr. 50](#)). De subsidieregeling draagt bij aan het laten voldoen van de waterkeringen aan de norm en is daardoor doeltreffend. Er zijn tevens verbeteringen mogelijk en

nodig om de werking van de subsidieregeling te optimaliseren, zoals het hanteren van een eenduidig beoordelingskader voor subsidies. Hier wordt uitvoering aan gegeven.

Ten aanzien van Integraal Rivieren Management (IRM) is invulling gegeven aan de motie Schonis (Kamerstuk II, 2018-2019, [35140, nr. 9](#)), door het naar voren halen van financiële middelen, waardoor eerder gestart wordt met pilot projecten, waaronder de dijkverlegging Paddenpol als onderdeel van de HWBP-dijkversterking Zwolle-Olst en de MIRT-onderzoeken Havikervaard en Werkendam. Ook langs de Maas dienen zich kansen aan voor IRM-pilots.

Op het terrein van Cybersecurity is de uitvoering van de acht aanbevelingen van de Algemene Rekenkamer geëvalueerd. Daarmee is de motie van de leden Von Martels en Geurts (kamerstuk II, 2018/2019, [30 821, nr. 76](#)) uitgevoerd.

Waterkwaliteit

Het op dit artikel uitgevoerde beleid en de bijbehorende resultaten waren het afgelopen jaar conform de verwachtingen en liggen op koers. Het betreft financiering van het werk aan de Kaderrichtlijn Water, Grote Wateren en de Delta-aanpak Waterkwaliteit en Zoetwater. Deels wordt dit ook bekostigd vanaf het Deltafonds. Er zijn geen grote afwijkingen of een noodzaak tot bijstelling aan het licht gekomen. Dit blijkt ook uit «De Staat van Ons Water» en de brief voor het wetgevingsoverleg Water van december 2020 over de voortgang van de waterkwaliteitsdossiers (Kamerstukken II, 2019/20, [27 625, nr. 487](#)) en de Programmatische Aanpak Grote Wateren (Kamerstukken II, 2019/20, [27 635, nr. 488](#)).

Wadden

In 2020 zijn in het Waddendossier flinke stappen gezet. De Agenda voor het Waddengebied 2050 is vastgesteld (Kamerstukken II, 2020/21, [29 684 nr. 210](#)), de Beheerautoriteit Waddenzee is operationeel sinds maart 2020 (Kamerstukken II, 2020/21 [29 684, nr. 209](#)) en het Omgevingsberaad Waddengebied 2050 is opgericht (Kamerstukken II, 2018/19, [29 684 nr 185](#)) en is in het voorjaar 2020 gestart met zijn overleggen.

Internationaal

Door de COVID-19 pandemie zijn veel internationale activiteiten en missies uitgesteld naar 2021. De hierdoor ontstane lagere realisatie is vooral zichtbaar op het HGIS budget (Partners voor Water, Blue Deal en CORA). Desondanks is er op afstand via videoconferenties en digitale missies een belangrijke bijdrage geleverd op het mondiale podium ten aanzien van waterzekerheid en waterveiligheid. Tevens zijn concrete bijdragen vastgelegd in relatie tot de Sustainable Development Goals per 2030 via het multilaterale programma zoals in lijn met de Nederlandse Internationale Waterambitie (NIWA) (Kamerstukken II, 2018/2019, [32605, nr. 217](#)). Nederland leidt ook het Action Track voor Water en Infrastructuur. De Climate Adaptation Summit die in november 2020 voorzien was, is uitgesteld naar januari 2021.

Noordzee akkoord

Het Kabinet heeft in juni met de belangenorganisaties vanuit de sectoren, visserij, natuur en milieu, en scheepvaart en havens een Akkoord voor de Noordzee gesloten (Kamerstukken II, 2019/2020, [33 450, nr. 68](#)). Omdat de visserijorganisaties de meerderheid van de achterban niet achter het Noordzeeakkoord heeft kunnen krijgen, hebben deze organisaties het Akkoord verworpen. Gesprekken zijn gaande om een deel van de sector weer te laten aansluiten bij het Akkoord. In september 2020 is het geactualiseerde monitoringprogramma (KRM mariene strategie deel 2) aan de Tweede Kamer gezonden (Kamerstukken II, 2019/2020, [33 450, nr. 76](#)). In november heeft de minister samen met de minister van LNV en mede namens EZK en BZK de appreciaties van het governance advies en een advies (op verzoek van de minister van LNV) van de dhr. Joustra over deelname van de visserij, aan de Tweede Kamer gestuurd (Kamerstukken II, 2019/2020, [33 450, nr. 79](#)).

E. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 6 Budgettaire gevolgen van beleidsartikel 11 Integraal Waterbeleid (bedragen x € 1.000)

	2016	2017	2018	2019	Realisatie 2020	Vastgestelde begroting 2020	Verschil
Verplichtingen	54.638	89.248	36.485	41.220	30.283	33.376	- 3.093
Uitgaven	48.869	50.701	44.251	48.421	49.982	53.480	- 3.498
11.01 Algemeen waterbeleid	36.167	38.330	33.035	37.546	39.450	41.429	- 1.979
11.01.01 Opdrachten	6.629	8.624	5.022	3.648	2.232	9.124	- 6.892
11.01.02 Subsidies	11.358	9.545	12.700	14.329	14.677	14.282	395
- <i>Incidente Subsidie WKB</i>	50	200	1.180	1.567	1.286	1.220	66
- <i>Blue Deal (HGIS)</i>			700	1.200	2.900	1.400	1.500
- <i>Partners voor Water (HGIS)</i>	11.308	9.251	10.760	11.476	10.297	11.602	- 1.305
- <i>Overige Subsidies</i>	0	94	60	86	194	60	134
11.01.03 Bijdragen aan agentschappen	17.325	19.374	15.263	15.978	15.343	14.006	1.337
- <i>Waarvan bijdrage aan agentschap RWS</i>	16.801	18.874	14.541	14.707	14.731	13.492	1.239
- <i>Waarvan bijdrage aan agentschap KNMI</i>	524	500	722	1.271	612	514	98
11.01.04 Bijdragen aan medeoverheden	855	787	50	3.591	6.568	4.017	2.551
11.01.05 Bijdragen aan internationale organisaties					630	0	630
11.02 Waterveiligheid	3.001	3.057	2.584	3.019	2.704	3.444	- 740
11.02.01 Opdrachten	3.001	3.057	2.584	3.019	2.704	3.444	- 740
11.03 Grote oppervlaktewateren	2.575	2.390	2.303	1.211	1.473	1.615	- 142
11.03.01 Opdrachten	2.575	2.390	2.303	1.211	1.473	1.615	- 142
11.04 Waterkwaliteit	7.126	6.924	6.329	6.645	6.355	6.992	- 637
11.04.01 Opdrachten	4.002	3.638	3.997	3.659	3.692	4.302	- 610
11.04.02 Subsidies	478	436	436	400	400	400	0
11.04.04 Bijdrage aan medeoverheden	972	350	325	500	500	500	0
11.04.05 Bijdrage aan internationale organisaties	1.674	2.500	1.571	2.086	1.763	1.790	- 27
Ontvangsten	248	1.226	580	12.050	258	0	258

F. Financiële toelichting

Onderstaand wordt op het niveau van financieel instrument en de verplichtingen een toelichting gegeven op de verschillen (de mutaties) tussen de begroting en de realisatie. Zie voor de gehanteerde norm de toelichting ‘normering jaarverslag’ zoals opgenomen in de leeswijzer.

1. De lagere verplichtingenrealisatie van € 3,1 miljoen houdt met name verband met hier onder toegelichte de lagere uitgaven.
2. De lagere uitgaven in 2020 zijn met name als gevolg van de overheveling van € 2,9 miljoen naar het artikelonderdeel bijdrage aan medeoverheden (11.01.04) voor de specifieke uitkering aan provincies en gemeenten ten behoeve van de tweede tranche uitvoeringspilots in het kader van het Deltaprogramma Ruimtelijke Adaptatie. Daarnaast is circa € 1 miljoen niet uitgegeven voor de operationalisering Resultaatgerichte Aanpak (CORA) en Water Internationaal, waarvoor door de uitbraak van het Covid-19 virus activiteiten in Nederland en in het buitenland niet plaats konden vinden. Het betrof onder andere activiteiten met betrekking tot de Watergezant, voor het Valuing Water programma, MSP challenge, de WAT Summit. De uitvoering is uitgesteld naar 2021. Verder is circa € 0,8 miljoen naar het Deltafonds overgeheveld voor met name onderzoek ten behoeve van het Deel Programma Ruimtelijke Adaptatie, € 0,5 miljoen naar het artikelonderdeel agentschapsbijdrage (11.01.03) voor de inzet van de loonbijstelling 2019 ten behoeve van de tarieven van RWS en ca € 0,4 miljoen naar andere ministeries voor onder andere de bijdrage aan het Omgevingsloket Online (OLO) aan het ministerie van BZK en de bijdrage voor Topsector Water en Maritiem aan het ministerie van EZK. Tenslotte bleek een reservering op artikel 11 voor de bijdrage aan de beheerskosten van het Digitaal stelsel Omgevingswet landelijke voorziening (DSO-LV) aan BZK (€ 0,3 miljoen) niet nodig en is € 0,6 miljoen ingezet voor subsidies Caribisch Nederland. De resterende € 0,4 miljoen betreft het saldo van diverse kleinere mutaties.
3. De hogere uitgaven betreft met name de loonbijstelling 2020 en de financiering van tarieven van RWS voor de uitvoering van de BOA-opdracht.
4. De hogere uitgaven hebben betrekking op de bijdrage ten behoeve van de uitvoeringspilots ruimtelijke adaptatie 2e tranche waarvoor een specifieke uitkering is verstrekt aan provincies en gemeenten. De BTW is hiervoor afgedragen aan het BTW-compensatiefonds.

G. Toelichting op de instrumenten

11.01 Algemeen waterbeleid

11.01.01 Opdrachten

Jaarlijks wordt opdracht verstrekt voor de voortgangsrapportage «De Staat van Ons Water», waarin over de uitvoering van het waterbeleid wordt gerapporteerd.

IenW werkte in samenwerking met het ministerie van EZK, de Topsector Water en Maritiem en het Nationaal Kennisprogramma voor Water en Klimaat aan kennis, innovatie en expertise. Het Human Capital programma van de Topsector Water en Maritiem was gericht op het vinden, opleiden en vasthouden van gekwalificeerd personeel voor de sector. Om het bereik van het studiebeurzenprogramma te vergroten is in 2020 in samenwerking met andere partijen het zogenaamde «stroomversnellersprogramma» gestart, waardoor er nu een netwerk is met 150 studenten. Daarnaast is met andere

partijen gewerkt aan arbeidsmarktonderzoek voor digitalisering en het realiseren van learning communities, en is er een challenge georganiseerd. Tevens is een bijdrage geleverd aan het Nationaal Kennisprogramma voor Water en Klimaat, waar onder meer via een website informatie over diverse onderzoeken wordt gedeeld om kennisuitwisseling te bevorderen. Voor het stimuleren van innovatie heeft LenW onder meer een bijdrage geleverd aan «waterwindow», een website waar water- en klimaatprofessionals water- en klimaatoplossing voor hun specifieke waterproblemen kunnen vinden. Ook is in samenwerking met andere partijen een verkenning uitgevoerd voor de proeftuin grote wateren, die gericht is op kosteneffectief en duurzaam nat grondverzet.

In 2020 zijn uitgaven gedaan voor watereducatie om het waterbewustzijn bij jongeren te stimuleren. Dit is gebeurd in samenwerking met de Unie van Waterschappen en onderwijspartijen, en in afstemming met andere educatieve partijen, zoals de participatietafel Water van kennisprogramma Duurzaam Door van het Ministerie van LNV.

Aan de Helpdesk Water, onderdeel van RWS, wordt jaarlijks een bijdrage geleverd. In 2020 zijn voorbereidingen getroffen om de Helpdesk Water te integreren in het Informatiepunt Omgevingswet.

In 2020 zijn, in samenwerking met regionale partijen, provincies en waterschappen, werkzaamheden uitgevoerd voor het totstandkoming van het ontwerp Nationaal Water Programma 2022 – 2027.

Voor de uitvoering van het bestaande Omgevingsloket Online (OLO) wordt een jaarlijkse bijdrage geleverd aan het ministerie van BZK ten behoeve van water- en omgevingsvergunningen. Ook in 2020 is deze bijdrage geleverd.

Verder zijn middelen ingezet voor het programma Klimaatadaptatie voor het bevorderen van een transitie naar een meer klimaatbestendige ruimtelijke inrichting van Nederland. Daarnaast zijn uitgaven gedaan voor het uitvoeringsprogramma van de Nationale Adaptatie Strategie (UP-NAS). LenW heeft de coördinatie over het Nederlandse klimaatadaptatiebeleid. Er is nauwe samenwerking met andere betrokken departementen, decentrale overheden, kennisinstellingen, maatschappelijke organisaties en marktpartijen. Het UP-NAS en het Deltaprogramma Ruimtelijke Adaptatie op het Deltafonds zijn complementair aan elkaar.

Aanvullend op het lopende stimuleringsprogramma Ruimtelijke Adaptatie (RA) zijn in 2020 via SPUKS gelden aan gemeenten overgemaakt ten behoeve van Pilot projecten RA. Verwacht wordt deze projecten in 2021 af te ronden.

Vanaf de HGIS budgetten zijn opdrachten gefinancierd voor onder andere: de internationale waterambitie, evaluatie Partners voor Water en Water as Leverage.

11.01.02 Subsidies

In 2020 is het laatste deel van de subsidie verstrekt aan Deltares voor de bouw van een nieuwe Geocentrifuge, die onder meer gebruikt wordt voor onderzoek aan dijken, kustbescherming, offshore, aardbevingen en natte en droge infrastructuur. De subsidie van in totaal € 3,1 miljoen is in 2017 afgegeven en is gelijkmatig verdeeld over de jaren 2018, 2019 en 2020. De oplevering is iets vertraagd, vanwege het tijdelijk sluiten van landsgrenzen

in het voorjaar 2020 vanwege Corona, waardoor specifieke onderdelen niet op tijd konden worden geleverd. De subsidievaststelling zal daarom in 2021 plaatsvinden.

Ook in 2020 is uitvoering gegeven aan de in 2016 gestarte subsidieregeling van het programma Partners voor Water (PvW) 2016–2021. Dit betreft het centrale uitvoeringsprogramma van de (interdepartementale) Internationale Water Ambitie (IWA). Het programma wordt aangestuurd vanuit het Interdepartementale Water Cluster, waarin de drie ministeries BZ, EZK en IenW samenwerken. Voor de uitvoering van het PvW 2016–2021 programma is mandaat verleend aan de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO). Het budget is onderverdeeld in een deel voor lange termijn samenwerking met zeven Deltalanden, een subsidiedeel ten behoeve van marktbetrokkenheid en samenwerking met kansrijke nieuwe landen en Holland promotie.

In 2018 is de subsidieregeling van de Blue Deal (2018-2021) van start gegaan. Het betreft een internationaal programma van 21 waterschappen die worden aangestuurd door de Unie van Waterschappen. Het ministerie van Buitenlandse Zaken en IenW zijn gezamenlijk subsidieverstrekker waarvan de eerste subsidiefase loopt tot en met 2021. De Blue Deal is een programma tot en met 2030 met één duidelijk doel: 20 miljoen mensen in 40 stroomgebieden wereldwijd helpen aan schoon, voldoende en veilig water. Tot nu toe zijn er 16 partnerschappen van start gegaan in 14 landen wereldwijd. De focus ligt op het bieden van ondersteuning aan regionale waterbeheersorganisaties via deze partnerschappen, waarbij ook aandacht is voor het creëren van kansen voor het bedrijfsleven en leren van andere landen om het eigen werk in Nederland te blijven verbeteren. Concrete acties die binnen de partnerschappen zijn genomen zijn onder andere het organiseren van stakeholderbijeenkomsten, het opstellen van waterallocatieplannen en het uitvoeren van trainingen in beheer en onderhoud van een rioolwaterzuiveringsinstallatie.

In 2020 is een laatste betaling van € 50.000 gedaan ten behoeve van de subsidie (totaal € 100.000) die is verstrekt aan het Instituut Fysieke Veiligheid voor het ontwikkelen van het programma «watercrises beheersen in een veiligheidsregio (WAVE2020)». Doel is het ontwikkelen van (boven)regionale strategieën met handelingsperspectieven en het ontwikkelen van een landelijk plan voor de beheersing van watercrises. Door de Stuurgroep Management Watercrises en Overstromingen (SMWO) is besloten dat WAVE2020 langer doorloopt, aangezien de uitwerking meer tijd vergt, de nog beschikbare middelen voor het project zijn toereikend.

In 2019 is een subsidieverplichting aangegaan voor een totaalbedrag van € 0,5 miljoen voor het identificeren en activeren van gemeenten die nog niet of nauwelijks waren gestart met de aanpak van klimaatadaptatie (aanjaagprogramma genoemd) aan de Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG). De laatste betaling voor deze subsidie heeft in 2020 plaatsgevonden.

Er is een totale subsidie van € 66.322 verstrekt aan het Omgevingsberaad Waddengebied. Het Omgevingsberaad Waddengebied is het adviesorgaan voor het Bestuurlijk Overleg Waddengebied (BOW). Het is tevens een platform waar gestructureerde discussies over het Waddengebied worden geïnitieerd en waar informatie over het Waddengebied wordt uitgewisseld. Verder is een eenmalige bijdrage verstrekt voor de Wadden Toogdag van € 28.500.

In 2020 is een subsidie verstrekt aan de Unie van Waterschappen als bijdrage in de kosten voor het onderzoek naar de mogelijke oplossingen voor knelpunten in de waterschapsbelastingen.

In het kader van het project ‘duurzame financiering waterbeheer’ dat met het Bestuursakkoord Water-partners is ingericht, worden samen met de Unie van Waterschappen onderzoeken verricht naar aanpassingen en moderniseringen van de zuiveringsheffing, de verontreinigingsheffing en de watersysteemheffing. In 2020 is aan de Unie van Waterschappen voor deze onderzoeken een subsidie verstrekt (zie subsidies) en zijn er in dit verband geen overige uitgaven gedaan.

11.01.03 Bijdragen aan agentschappen

De bijdrage aan RWS heeft betrekking op beleidsadviesering, vertegenwoordiging in internationale werkgroepen, opstelling van rapportages en evaluaties en begeleiding van opdrachten aan de markt en aan Deltares. Hiervoor is een opdracht aan RWS verstrekt. Tot deze opdracht behoren onder andere de bijdragen aan de uitwerking van de MIRT-onderzoeken waterveiligheid, zeespiegelstijging, integraal riviermanagement (IRM), zoetwatervoorziening en waterkwaliteit.

Het KNMI heeft in opdracht van het ministerie van IenW gewerkt aan diverse onderzoeken en analyses die betrekking hebben op Kennisontwikkeling Windklimaat, Nationale adaptatiestrategie, ontwikkeling Noordzee windklimaatatlas, transnationale samenwerking Rijn en Maas en ook zeespiegelstijging. De uitkomsten hiervan worden benut voor beleidsadviesering en ontwikkeling, onder andere op het gebied van de ontwikkeling van het beoordelings- en ontwerpinstrumentarium (BOI) van de primaire waterkeuringen, kennisprogramma zeespiegelstijging en internationaal overleg.

11.01.04 Bijdragen aan medeoverheden

In 2019 is een subsidieverplichting aangegaan voor een totaalbedrag van € 10,6 miljoen voor de subsidieverlening voor het project Restopgave Vooroeverbestortingen aan het Waterschap Scheldestromen. Deze bijdrage is bedoeld voor de aanpak van 10 locaties waar de vooroevers nog moeten worden versterkt. In 2020 is een bedrag van € 4,0 miljoen betaald.

11.01.05 Bijdragen aan internationale organisaties

In 2020 is een bijdrage gerealiseerd aan Global Center on Adaptation voor de Water Action Track van € 0,6 miljoen.

11.02 Waterveiligheid

11.02.01 Opdrachten

Conform de verplichtingen van de Europese Richtlijn Overstromingsrisico's (ROR) is in 2020 gewerkt aan het nationale deel bij het opstellen van beoordelingen, kaarten en plannen voor het beheersen en verminderen van overstromingsrisico's in de vier (internationale) stroomgebieden (overstromingsrisicobeheerplannen/ORBP). Dit in afstemming met de Kaderrichtlijn Water. In 2020 is ook gewerkt aan de internationale delen voor de stroomgebieden Rijn, Maas, Schelde en Eems, om per stroomgebied te komen tot het overstromingsrisicobeheerplan, inclusief doelstellingen en maatregelen om de risico's te beheersen en zo mogelijk te verminderen.

In 2020 is verder gewerkt aan het beoordelen van de primaire waterkeringen op basis van de nieuwe normen. Voor deze beoordeling zijn diverse opdrachten verstrekt ter ondersteuning van de waterkeringbeheerders. Daarnaast zijn opdrachten verstrekt om kennis ten aanzien van waterveiligheid te ontwikkelen en vast te leggen.

Daarnaast zijn opdrachten verstrekt voor verdere kennisontwikkeling ten aanzien van de kust in het onderzoeksprogramma Kustgenese 2.0, onder andere over (de gevolgen van) zeespiegelstijging en de kustontwikkeling. Hierbij is samenwerking gezocht binnen het kader van Nationaal Kennis- en Innovatieprogramma Water en Klimaat (NKWK).

Voor verdere kennisontwikkeling met betrekking tot rivieren zijn in 2020 opdrachten verstrekt. Deze opdrachten hadden betrekking op onder andere de lange termijn morfologische ontwikkeling van de rivieren onder invloed van onder andere klimaatverandering. Hierbij is ook samenwerking gezocht binnen het kader van het NKWK. Daarnaast is in 2020 kennisontwikkeling ondersteund met betrekking tot het voorbereiden van de maatregelpakketten op grond van een afwegingskader en de bijdragen aan diverse MIRT-projecten in het rivierengebied voor zowel de Rijn, de IJssel als ook de Maas.

11.03 Grote oppervlaktewateren

11.03.01 Opdrachten

De opdrachtbudgetten op dit artikelonderdeel zijn in 2020 ingezet voor onder andere de gebiedsagenda's voor de grote wateren, een gezamenlijke kennis- en innovatie-agenda en de beheerautoriteit voor de Waddenzee.

In 2020 is de Agenda voor het Waddengebied 2050 opgeleverd. Daarnaast is de opdracht verstrekt om te komen tot een Uitvoeringsprogramma Waddengebied 2021-2026. De werkzaamheden hiervoor zijn gestart in 2020 en lopen door in 2021. Doel van deze gebiedsagenda is input leveren voor onder andere de Nationale Omgevingsvisie en het overige instrumentarium van de Omgevingswet.

In het regeerakkoord «Vertrouwen in de toekomst» van 10 oktober 2017 heeft het kabinet aangekondigd dat er «één beheerautoriteit voor de Waddenzee komt die een integraal beheerplan uitvoert, waardoor betere bescherming van natuurgebieden gecombineerd wordt met beter visbeheer». In 2020 is de beheerautoriteit operationeel geworden en is gestart met de opstelling van een integraal beheerplan voor de Waddenzee.

Rijk en regio werken sinds 2015 structureel samen aan ecologische verbetering van de Eems-Dollard, door samenhangende inzet van middelen, maatregelen en onderzoeken op basis van een meerjarig adaptief programma. De ambitie is dat de Eems-Dollard in 2050 voldoet aan het ecologisch streefbeeld dat is geformuleerd. Hier wordt stapsgewijs naar toegeworpen door adaptief in te spelen op nieuwe ontwikkelingen en inzichten.

In de loop van 2020 is een nieuw programmaplan opgesteld 2021-2026. Hierin spelen actuele thema's als klimaatadaptatie, leefbaarheid en duurzame economie een grotere rol. Ook zal er nog meer verbinding worden gelegd met de opgaven voor ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid in het gebied.

Op 26 november 2020 zijn in het BO MIRT ten behoeve van het Eems-Dollard gebied de volgende PAGW maatregelen genomen:

1. Voorkeursbeslissing voor het pilotproject Buitendijkse slibsedimentatie
2. Startbeslissing project Eemszijlen-Groote Polder.

De drie landen die grenzen aan de Waddenzee, Nederland, Duitsland en Denemarken, vormen samen de Trilaterale samenwerkingslanden. Ze overleggen regelmatig over het vormen of aanpassen van het beschermingsbeleid van werelderfgoed Waddenzee.

In 2020 is vooral gewerkt aan de uitvoering van de Leeuwarden-verklaring uit 2018. Bijvoorbeeld met een rapport over de klimaatkwetsbaarheid van het Waddengebied (Climate Vulnerability Index), een gezamenlijke onderzoeksagenda en met het verder ontwikkelen van een trilateraal beheerplan (Single Integrated Management Plan).

Najaar 2020 is in het BO MIRT de Gebiedsagenda Zuidwestelijke Delta 2050 formeel vastgesteld. Zomer 2020 is in het kader van het Programma Volkerak-Zoommeer het onderzoek opgeleverd naar de klimaatrobustheid van het huidige, zoete Volkerak-Zoommeer. Voor Oosterschelde en Veerse Meer is verder gewerkt aan bouwstenen voor een integraal langetermijnperspectief ten behoeve van een veilig en duurzaam beheer van deze wateren. Samen met Vlaanderen wordt op grond van de Scheldeverdragen meerjarenonderzoek uitgevoerd in het kader van de Agenda voor de Toekomst (periode 2019-2023). Speerpunten daarbij zijn: integraal sedimentbeheer, zoetwater, waterkwaliteit en ecologie.

11.03.04 Bijdragen aan medeoverheden

In 2020 is er een bijdrage gerealiseerd aan de Provincie Groningen voor Eems-Dollard van € 0,2 miljoen ten behoeve van programmamanagement van het Programma ED 2050.

11.04 Waterkwaliteit

11.04.01 Opdrachten

Het doel is om de doelstelling met betrekking tot chemisch schoon water en een ecologisch gezond watersysteem voor duurzaam gebruik in 2027 bereikt te hebben. Ieder jaar wordt in De Staat van Ons Water de voortgang van de uitvoering van de maatregelen gerapporteerd. De toestand, doelen en maatregelen worden iedere 6 jaar vastgelegd en aan de Europese Commissie gerapporteerd middels stroomgebiedbeheerplannen onder de Kaderrichtlijn Water. De tweede stroomgebiedbeheerplannen voor Rijn, Maas, Schelde en Eems voor de periode 2016–2021 zijn eind december 2015 vastgesteld en ook in 2020 in uitvoering. De uitvoering van de tweede tranche maatregelen in het hoofdwatersysteem loopt via artikel 7 van het Deltafonds.

De Europese Kaderrichtlijn Mariene Strategie (KRM) kent, net als de Kaderrichtlijn Water (KRW), een zesjarige plancyclus. In 2020 is de actualisatie van het KRM-monitoringsprogramma gerealiseerd (Kamerstukken II, 2019/2020, [33 450, nr. 76](#)) en gerapporteerd aan de Europese Commissie. Het monitoringprogramma beschrijft de wijze waarop LenW en LNV de komende zes jaar de middelen voor monitoring van indicatoren inzet om de milieutoestand van de Noordzee te kunnen beoordelen, mede in internationaal verband van Europa en het OSPAR-verdrag. Tevens zijn aanvullende maatregelen ontwikkeld om de goede milieutoestand te kunnen bereiken of te behouden: het geactualiseerde KRM-programma van maatregelen wordt

in 2021 opgenomen het ontwerp Programma Noordzee 2022-2027 (onderdeel van het Nationaal Waterprogramma). De uitvoering van de KRM vindt plaats in samenwerking met het ministerie van LNV. Internationaal samenwerken is intrinsiek aan het mariene milieubeleid (Noordzeeregion met de buurlanden, EU, het OSPAR-verdrag), en samenwerking met kennis-instituten en belanghebbenden is belangrijk om wetenschappelijk gestoelde en door de maatschappij gedragen beleid te maken.

In het kader van het werken aan een lange termijn strategie voor de Noordzee heeft het Kabinet in juni met de belangenorganisaties vanuit de energiesectoren, visserij, natuur en milieu, en scheepvaart en havens een Akkoord voor de Noordzee gesloten (Kamerstukken II, 2019/2020, [33 450, nr. 68](#)). Aanvullend hebben de partijen overeenstemming bereikt over de governance van een permanent Noordzeeoverleg, op basis van een advies van het OFL. Omdat de vertegenwoordigers van de visserijsector de meerderheid van de achterban niet achter het Noordzeeakkoord hebben kunnen krijgen, hebben deze organisaties het Akkoord verworpen en zullen (nog) niet aan Noordzeeoverleg deelnemen. In november heeft de minister samen met de minister van LNV en mede namens EZK en BZK de appreciaties van het governance advies en een advies (op verzoek van de minister van LNV) van de dhr. Joustra over deelname van de visserij, aan de Tweede Kamer gestuurd (Kamerstukken II, 2019/2020, [33 450, nr. 79](#)). Het Noordzeeakkoord en –overleg hebben tot doel de transities op gebied van energie, voedsel/visserij en natuurherstel langdurig en duurzaam met elkaar in balans te brengen, rekening houden met andere gebruik zoals scheepvaart, zandwinning, defensie en recreatie; en daarop het eigenaarschap, de samenwerking en regie te versterken. Het Noordzeeakkoord geeft samen met de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) richting aan het Programma Noordzee 2022-2027 (onderdeel van het Nationaal Waterprogramma) dat in het voorjaar van 2021 in ontwerp zal worden vastgesteld. Het Programma Noordzee 2022-2027 integreert de verplichtingen uit de Europese Kaderrichtlijn Maritieme Ruimtelijke Planning om een ruimtelijk plan voor de Noordzee vast te stellen, en de actualisatie van het Programma van Maatregelen volgens de Kaderrichtlijn Mariene Strategie (KRM Mariene Strategie deel 3). Het jaarverslag van 2020 van KRM Mariene Strategie deel 3 wordt begin 2021 aan de Tweede Kamer aangeboden.

11.04.02 Subsidies

IenW heeft in 2020 subsidie aan het International Groundwater Resources Assessment Centre (IGRAC) verstrekt en geeft daarmee invulling aan de ambitie die is vastgelegd in de overeenkomst tussen de United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization (UNESCO) en het Koninkrijk der Nederlanden. Medio 2016 hebben UNESCO en het Koninkrijk der Nederlanden een samenwerkingsovereenkomst voor het UNESCO grondwatercentrum IGRAC opgesteld voor de jaren 2016–2022, die beantwoordt aan de toenemende grondwaterproblematiek in de wereld. Het United Nations-karakter van de taken van IGRAC bepaalt dat IGRAC (een UNESCO-categorie 2 instelling) alleen kan werken op basis van overheidsfinanciering.

11.04.04 Bijdragen aan medeoverheden

De bijdrage aan medeoverheden had betrekking op de uitvoering van het samenwerkingsprogramma Lumbricus door Waterschap Vechtstromen met regionale partijen. Het samenwerkingsprogramma is gericht op het geïntegreerd toepassen van innovatieve maatregelen op het gebied van bodem

en water ten behoeve van een klimaatbestendige inrichting van het bodem- en watersysteem van beekdalen. In dit programma komen doelstellingen met betrekking tot waterkwaliteit, zoetwatervoorziening, bodembepreher, klimaatadaptatie en waterveiligheid samen. In 2020 heeft de laatste financiële bijdrage plaatsgevonden aan het programma. Inhoudelijk is het programma tot medio 2021 verlengd.

11.04.05 Bijdragen aan internationale organisaties

Nederland participeert in verdragen waarin de internationale riviercommissies voor de Rijn, Maas en Schelde zijn opgericht. In deze commissies bespreekt Nederland watervraagstukken op het gebied van kwaliteit, droogte en overstroming en wordt de contributie voor deze commissies jaarlijks vastgesteld.

Begin 2020 heeft in Nederland de Rijnministerconferentie plaatsgevonden. De Conferentie is erin geslaagd een aantal belangrijke afspraken te maken over een verantwoord gebruik van de Rijn, over het tegengaan van overstromingen en droogte en over de verbetering van de waterkwaliteit. Dit is vastgelegd in het Programma Rijn 2040.

De jaarlijkse contributie voor de uitvoering van het Oslo-Parijs (OSPAR)-verdrag is betaald. Hiermee wordt ingezet op internationale samenwerking en afstemming over vraagstukken op het gebied van mariene milieu, ecologie en biodiversiteit in het noordoostelijk deel van de Atlantische Oceaan, inclusief de Noordzee.

Ook is er in 2020 gewerkt aan het internationale profiel van Nederland als centrum voor watervraagstukken. Dit is verwoord in de Internationale Waterambitie van het kabinet. Het streven van Nederland als Centre of Excellence wordt gedeeltelijk ingevuld door middel van Memoranda of Understanding (MOU) met twee internationale UNESCO-watercentra, namelijk ondersteuning capacity building door IHE-Delft en grondwater monitoring en assessment door IGRAC te Delft.

Water speelt een verbindende rol in de in VN-kader afgesproken Sustainable Development Goals (SDG's). In 2020 is € 150.000 bijgedragen aan de implementatiefase door de UN-Water Global Acceleration Framework (GAF) voor SDG 6 te steunen en Minister IenW heeft deelgenomen aan de lancering van de GAF tijdens het High Level Political Forum (HLPF). Verder is er samengewerkt met internationale organisaties en platforms op het gebied van governance en financiering. Met als doel de financiering en de wijze van besturen af te stemmen op het bevorderen van de implementatie van de doelen. Zo is in 2020 het Valuing Water Initiatief gestart om de aanbevelingen van het High Level Panel on Water in praktijk te brengen. Verder is bijgedragen aan de United Nations Economic Commission for Europe (UNECE) voor grensoverschrijdend waterbeheer, aan de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO) inzake waterbeheer, en Water as Leverage. Ook is in samenwerking met Global Centre of Adaptation (GCA) de Water Action Track ontwikkeld, als onderdeel van de agenda voor klimaatadaptatie. Deze wordt gelanceerd op weg naar Conference of the Parties 26 (COP 26) en de VN Waterconferentie in 2023.

De gerealiseerde ontvangsten betreffen met name de medegefincierde activiteiten betreffende de Kader Richtlijn Marien (KRM) vanuit het Europees Fonds voor Maritieme Zaken en Visserij (EFMZV) en bekostiging van de evaluatie van Partners voor Water door de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO).

H. Extracomptable verwijzingen

Tabel 7 Extracomptable verwijzing naar artikel 1 Investeren in waterveiligheid van het Deltafonds (x € 1.000)

	2020
Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 1 Investeren in waterveiligheid van het Deltafonds	257.519
Andere ontvangsten van artikel 1 Investeren in waterveiligheid	193.910
Totale uitgaven op artikel 1 Investeren in waterveiligheid	451.429
<i>Waarvan</i>	
01.01 <i>Grote projecten waterveiligheid</i>	161.763
01.02 <i>Overige aanlegprojecten waterveiligheid</i>	282.887
01.03 <i>Studiekosten</i>	6.779

Tabel 8 Extracomptable verwijzing naar artikel 2 Investeren in zoetwatervoorziening van het Deltafonds (x € 1.000)

	2020
Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 2 Investeren in zoetwatervoorziening van het Deltafonds	14.302
Andere ontvangsten van artikel 2 Investeren in zoetwatervoorziening	1.500
Totale uitgaven op artikel 2 Investeren in zoetwatervoorziening	15.802
<i>Waarvan</i>	
02.02 <i>Overige waterinvesteringen zoetwatervoorziening</i>	14.268
02.03 <i>Studiekosten</i>	1.534

Tabel 9 Extracomptable verwijzing naar artikel 3 Beheer, onderhoud en vervanging van het Deltafonds (x € 1.000)

	2020
Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 3 Beheer, onderhoud en vervanging van het Deltafonds	143.892
Andere ontvangsten van artikel 3 Beheer, onderhoud en vervanging	0
Totale uitgaven op artikel 3 Beheer, onderhoud en vervanging	143.892
<i>Waarvan</i>	
03.01 <i>Watermanagement</i>	7.458
03.02 <i>Beheer onderhoud en vervanging</i>	136.434

Tabel 10 Extracomptable verwijzing naar artikel 4 Experimenteren cf. art III Deltawet van het Deltafonds (x € 1.000)

	2020
Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 4 Experimenteren cf. art. III Deltawet van het Deltafonds	74.384
Andere ontvangsten van artikel 4 Experimenteren cf. art. III Deltawet	0
Totale uitgaven op artikel 4 Experimenteren cf. art. III Deltawet	74.384
<i>Waarvan</i>	
04.01 <i>Experimenteerprojecten</i>	0
04.02 <i>GIV/PPS</i>	74.384

Tabel 11 Extracomptable verwijzing naar artikel 7 Investeren in waterkwaliteit van het Deltafonds (x € 1.000)

	2020
Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 7 Investeren in waterkwaliteit van het Deltafonds	52.167
Andere ontvangsten van artikel 7 Investeren in waterkwaliteit	389
Totale uitgaven op artikel 7 Investeren in waterkwaliteit	52.556
<i>Waarvan</i>	
07.01 <i>Real. progr. Kaderrichtlijn water</i>	19.778
07.02 <i>Overige aanlegprojecten Waterkwaliteit</i>	25.674
07.03 <i>Studiekosten waterkwaliteit</i>	7.104

4.2 Beleidsartikel 13 Bodem en Ondergrond

A. Algemene doelstelling

Een duurzaam en efficiënt beheer en gebruik van bodem en ondergrond. Het doel is de vraagstukken op het gebied van bodemkwaliteit, drinkwatervoorziening, grondwater, bodemdaling, duurzaam bodembeheer in de landbouw, kabels en leidingen en bodemenergie in relatie met de maatschappelijke opgaven als energietransitie en klimaatadaptatie aan te pakken. Daarnaast is het beleid gericht op het tot stand brengen van een betrouwbare en betaalbare drink- en afvalwatervoorziening in Caribisch Nederland.

Het Rijk is enerzijds verantwoordelijk voor het systeem van wet- en regelgeving omtrent beheer en gebruik van bodem, ondergrond en water en stimuleert anderzijds de investeringen en de bescherming daarvan. Daardoor heeft de Minister van IenW een stimulerende en een regisserende rol.

B. Rol en verantwoordelijkheid

Stimuleren

Voor het onderdeel Bodem en Ondergrond is de algemene doelstelling om te komen tot een duurzaam en efficiënt beheer en gebruik van bodem en ondergrond. De (Rijks)structuurvisie Ondergrond vormt een belangrijke basis voor het ordenen van activiteiten met betrekking tot bodem en ondergrond. De aanpak is onder meer beschreven in het Convenant Bodem en Ondergrond 2016–2020 en het Convenant Bodem en Bedrijven 2015. Het Rijk bevordert de investeringen in de kwaliteit van bodem en ondergrond door middel van:

- Het bevorderen van de duurzame kwaliteit van het doelmatig gebruik van het bodem- en watersysteem.
- Het Uitvoeringsprogramma van het Convenant Bodem en Ondergrond 2016 – 2020.
- Het efficiënt beschermen van drinkwaterbronnen door het landelijk faciliteren/stimuleren van de totstandkoming van gebiedsdossiers.
- Caribisch Nederland Afvalwatervoorziening Bonaire. Aanpassen van de Wet VROM BES en de Wet FIN-BES met als doel het mogelijk maken van het invoeren van een afvalwaterheffing en de verkoop van gezuiverd afvalwater voor irrigatie en daarmee, in combinatie met een subsidie, de exploitatiekosten van het afvalwaterbeheer te dekken.

Regisseren

De Minister van IenW heeft bij het onderwerp Bodem en Ondergrond een systeemverantwoordelijkheid voor het goed laten verlopen van processen op het gebied van duurzaam en efficiënt beheer en gebruik van bodem en ondergrond. De Minister van IenW is vanuit deze rolopvatting verantwoordelijk voor:

- De opname van de Wet bodembescherming in de Omgevingswet
- Het proces waarbij de decentrale overheden in staat worden gesteld om uiterlijk in 2030 de bodemverontreiniging-problematiek te beheersen
- De verdere ontwikkeling van regelgeving en kennis van de bodem en ondergrond. Deze ontwikkeling ondersteunt het beleid in relatie tot maatschappelijke opgaven en faciliteert de toepassing daarvan door de andere overheden.

- Het toezicht op en de handhaving van (een deel van) de wet- en regelgeving door de ILT op dit beleidsterrein (zie beleidsartikel 24 Handhaving en Toezicht).
- Het beleid (beleidsnota drinkwater), regelgeving (drinkwaterwet) en het uitoefenen van toezicht/handhaving (via de ILT) op de levering van deugdelijk drinkwater,
- De zorg – samen met andere bestuursorganen – voor de duurzame veiligstelling van de openbare drinkwatervoorziening (zorgplicht)
- Drinkwatervoorziening Caribisch Nederland. Wetswijziging Wet elektriciteit en drinkwater BES ter uitvoerbaarheid van de wet om zo de toegankelijkheid van betrouwbaar drinkwater in Caribisch Nederland te garanderen. Door het insulaire karakter, de geringe bevolkingsomvang en het ontbreken van grote zoetwatervoorraden is de drinkwatervoorziening in Caribisch Nederland niet kostendekkend. Daarom stelt het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat subsidies beschikbaar: op Saba voor de transportkosten voor drinkwater; en op Sint Eustatius en Bonaire voor het verlagen van het vaste tarief van drinkwater.

C. Indicatoren en Kengetallen

Voor het Meerjarenprogramma Bodem wordt verwezen naar het Convenant Bodem en Ondergrond 2016–2020 ([Stcrt. 2015, 14854](#)). In dit convenant is onder meer beschreven hoe de overheden de focus leggen bij de aanpak van de resterende verontreinigingen. Resterende verontreinigingen zijn verontreinigingen waarbij het risico voor mens, plant en dier het grootst is. In het convenant is afgesproken dat, afhankelijk van de situatie, spoedlocaties uiterlijk in 2020 zijn gesaneerd, dan wel dat de risico's worden beheerst, dan wel in beeld gebracht en er concrete plannen voor de aanpak zijn gemaakt. De budgetten van het meerjarenprogramma Bodem worden over de bevoegde overheden ex-Wet Bodembescherming (ex Wbb) verdeeld via het Provincie- en Gemeentefonds.

Gedurende de Covenantsperiode rapporteert het gezamenlijke uitvoeringsprogramma over de bereikte resultaten. In de systematiek van deze monitoring wordt onder andere gekeken naar het aantal spoedlocaties die in uitvoering zijn, hoeveel er afgerond zijn, hoeveel er nog niet gestart zijn, en de kosten van de aanpak. In 2020 is het monitoringsverslag over 2019 beschikbaar gekomen. De algemene conclusie is dat de covenantpartijen goede inspanningen verrichten om de saneringen in uitvoering te krijgen, de risico's te beheersen en de locaties met onaanvaardbare risico's af te handelen. De doelen van het convenant met betrekking tot de geïdentificeerde locaties met onaanvaardbare risico's zijn daarmee waarschijnlijk bereikbaar. Tegelijkertijd moet – net als voorgaande jaren – worden vastgesteld dat de definitieve beheersing van de risico's en afhandeling van een deel van de locaties zal worden gefinaliseerd na 2020, of zelfs eeuwigdurend is. Ook op het gebied van nazorg, diffuse verontreinigingen, gebiedsgericht grondwaterbeheer, waterbodems en nieuwe verontreinigingen hebben verschillende overheden een opgave die na 2020 doorloopt.

D. Beleidsconclusies

Doel van het beleid op Caribisch Nederland ten aanzien van drinkwater ligt bij de toegankelijkheid van betrouwbaar drinkwater voor eenieder. Gelet op de grote sociaaleconomische effecten in verband met COVID-19, zijn er, in aanvulling op de structurele subsidies, extra subsidies afgegeven die de drinkwatertarieven voor de gebruikers tijdelijk verlagen (Kamerstukken II,

2020/2021, [35420, nr. 25](#)). De subsidies zijn verstrekt op basis van een wettelijke gepubliceerde grondslag, te weten Tijdelijke subsidieregeling drinkwater BES en rioolwaterzuiveringsinstallatie Bonaire.

Het doel van het beleidsartikel Bodem en Ondergrond is een duurzaam en efficiënt beheer en gebruik van bodem en ondergrond. Met de aanpak van de bodemproblemen met grote risico's richting de omgeving zijn door de medeoverheden, zoals is vastgelegd in het Convenant Bodem en Ondergrond 2016-2020 ([Stcr. 2015, 14854](#)) goede vorderingen gemaakt. Overheden zijn aan de slag gegaan met de inventarisatie van bronnen van PFAS in hun beheergebied (Monitoringsverslag UitvoeringsProgramma 2019). In juli 2020 is het tweede geactualiseerde tijdelijk handelingskader PFAS gepubliceerd (Kamerstukken II, 2019/20, [35 334, nr. 116](#)). Op basis van de meest recente wetenschappelijke inzichten kon een ruimere toepassing van PFAS-houdende grond en baggerspecie worden toegestaan dan in de voorgaande handelingskaders. Zo werd een toepassingswaarde voor vrijliggende diepe plassen geïntroduceerd en is het mogelijk om grond op dezelfde wijze als baggerspecie in oppervlaktewater toe te passen. Daarnaast is een landelijke achtergrondwaarde PFAS afgeleid, waardoor lokaal meer ruimte voor toepassingen kon ontstaan.

In het najaar van 2020 zijn de rapporten van Kuijken (evaluatie granuliet en kwalibostelsel, Kamerstukken II, 2020/21, [30 015, nr. 80](#)) en Riedstra (evaluatie PFAS, Kamerstukken II, 2020/21, [35 334, nr. 123](#)) naar de Tweede Kamer verzonden. Naar aanleiding van deze rapporten is er in 2020 een taskforce opgericht om te komen tot een plan van aanpak voor verbeteringen in het bodemstelsel. Ook is in 2020 gewerkt aan het komen tot een opvolging van het bodemconvenant Bodem en Ondergrond (2016-2020).

E. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 12 Budgettaire gevolgen van beleidsartikel 13 Bodem en Ondergrond (bedragen x € 1.000)

	2016	2017	2018	2019	Realisatie 2020	Vastgestelde begroting 2020	Verschil
Verplichtingen	119.401	160.868	30.388	25.560	35.953	16.533	19.420
Uitgaven	114.623	136.527	22.459	34.025	35.188	30.784	4.404
13.01 Ruimtelijk Instrumentarium	8.261	10.786	8	0	0	0	0
13.01.01 Opdrachten	7.472	9.220	8	0	0	0	0
- <i>Wabo</i>	0	0	0	0	0	0	0
- <i>Architectonisch Beleid</i>	1.933	2.285	0	0	0	0	0
- <i>Overige opdrachten</i>	5.539	6.935	8	0	0	0	0
13.01.02 Subsidies	789	1.376	0	0	0	0	0
13.01.03 Bijdragen aan agentschappen	0	0	0	0	0	0	0
- <i>Waaran bijdrage aan agentschap RWS</i>	0	0	0	0	0	0	0
13.01.04 Bijdragen aan medeoverheden	0	190	0	0	0	0	0
13.02 Geo-informatie	47.809	33.717	0	0	0	0	0
13.02.01 Opdrachten	3.087	5.329	0	0	0	0	0
13.02.02 Subsidies	10.571	1.967	0	0	0	0	0
- <i>Basisregistraties</i>	10.571	1.967	0	0	0	0	0
13.02.06 Bijdragen aan ZBO's/RWT's	34.151	26.421	0	0	0	0	0
- <i>Kadaster</i>	34.151	26.421	0	0	0	0	0

				Realisatie	Vastgestelde begroting	Verschil
13.03 Gebiedsontwikkeling	7.671	9.473	0	0	0	0
13.03.01 Opdrachten	1.160	1.296	0	0	0	0
13.03.02 Subsidies	72	48	0	0	0	0
13.03.03 Bijdragen aan agentschappen	0	2.402	0	0	0	0
– <i>Waarvan bijdrage aan agentschap RWS</i>	0	2.402	0	0	0	0
13.03.04 Bijdragen aan medeoverheden	6.439	5.727	0	0	0	0
- <i>Projecten BIRK</i>	3.889	3.177	0	0	0	0
- <i>Projecten Nota Ruimte</i>	0	0	0	0	0	0
- <i>Projecten Bestaand Rotterdamse Gebied</i>	2.550	2.550	0	0	0	0
13.04 Ruimtegebruik bodem	25.737	18.723	18.220	30.608	31.841	28.003
13.04.01 Opdrachten	5.531	5.727	6.000	10.804	10.703	17.689
- <i>Bodem en STRONG</i>	2.026	1.617	1.688	6.360	5.329	12.989
- <i>RWS Leefomgeving</i>	2.374	3.843	4.269	4.444	5.374	4.700
- <i>Overige Opdrachten</i>	1.131	267	43	0	0	0
13.04.02 Subsidies	13.380	7.499	7.303	15.769	10.202	6.756
- <i>Bedrijfvenregeling</i>	6.977	1.385	2.311	9.428	2.088	4.545
- <i>Subsidies Caribisch Nederland</i>	4.372	4.114	4.992	6.341	8.114	2.211
- <i>Programma Commissie MER</i>	2.031	2.000	0	0	0	0
13.04.03 Bijdragen aan agentschappen	6.826	5.497	3.569	3.795	3.736	3.506
- <i>Waarvan bijdrage aan agentschap RWS</i>	6.826	5.497	3.569	3.795	3.736	3.506
13.04.04 Bijdragen aan medeoverheden	0	0	1.348	240	7.200	52
- <i>Meerjarenprogramma Bodem</i>	0	0	1.348	0	7.200	52
- <i>Bijdragen aan Caribisch Nederland</i>	0	0	0	240	0	0
13.05 Eenvoudig Beter	25.145	63.828	4.231	3.417	3.347	2.781
13.05.01 Opdrachten	10.582	38.108	743	1.057	202	1.345
- <i>Eenvoudig Beter</i>	10.582	38.108	2	0	0	0
- <i>Omgevingswetgeving</i>	0	0	0	0	0	0
- <i>Overige Opdrachten</i>	0	0	741	1.057	202	1.345
13.05.02 Subsidies	0	9.000	0	0	0	0
- <i>Stimuleringsregeling Impl Omgevingswet</i>	0	9.000	0	0	0	0
13.05.03 Bijdragen aan agentschappen	14.563	16.720	3.488	2.360	3.145	1.436
- <i>Waarvan bijdrage aan agentschap RWS</i>	14.563	16.720	3.488	2.360	3.145	1.436
Ontvangsten	23.057	12.248	809	3.202	234	0
						234

F. Financiële toelichting

Onderstaand wordt op het niveau van financieel instrument en de verplichtingen een toelichting gegeven op de verschillen (de mutaties) tussen de begroting en de realisatie. Zie voor de gehanteerde norm de toelichting ‘normering jaarverslag’ zoals opgenomen in de leeswijzer.

1. De hogere realisatie van € 19,4 miljoen op het verplichtingenbudget wordt voornamelijk verklaard door: aangegeven meerjarenverplichtingen op het meerjarenprogramma bodem voor bodemsaneringen in Utrecht, Overijssel en Arnhem (€ 9,3 miljoen), subsidieaanvragen bij de

Bedrijvenregeling voor meerjarige bodemsaneringsaneringen (€ 0,9 miljoen), subsidieaanvragen voor drink- en afvalwatervoorzieningen Caribisch Nederland (€ 5,9 miljoen), aangegane meerjarenverplichtingen voor het uitvoeringsprogramma bodem voor ontwikkeling van kennis, informatie en regelgeving (€ 2,8 miljoen). Het restant van € 0,4 miljoen wordt verklaard door RWS BOA.

2. De lagere realisatie van de uitgaven wordt hoofdzakelijk veroorzaakt door:
 - overheveling van budget naar het meerjarenprogramma bodem ter financiering van bodemsaneringsprojecten die eerder aanvingen dan aanvankelijk begroot (€ 4,7 miljoen), zoals onder andere: Asbest in Overijssel, Griftpark in Utrecht en een stortwal in Arnhem.
 - budgetoverheveling naar artikel 19 ten behoeve van bodemopdrachten uitgevoerd door het RIVM (€ 1,2 miljoen)
 - budgetoverheveling naar artikel 21 ten behoeve van bodemopdrachten uitgevoerd door het Nederlands Normalisatie Instituut met betrekking tot normeringen (€ 0,2 miljoen)
 - overboeking naar het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat ten behoeve van afdekking van eventuele schades die voortvloeien uit verruiming van de bestaande Borgstellingsregeling voor MKB-kredieten als gevolg van de problemen in het kader van de PFAS-problematiek (€ 1 miljoen). Het resterende saldo is overgeboekt naar artikel 11 met name ter financiering van Water Action Track (€ 0,6 miljoen).
 - Tot slot was er sprake van een overschrijding omdat de uitvoering van kennisprojecten bij Rijkswaterstaat voorspoediger zijn verlopen en eerder zijn bekostigd dan werd ingeschat (€ 0,7 miljoen).
3. De hogere realisatie wordt voornamelijk veroorzaakt door onderuitputting op de budgetten voor subsidieaanvragen tot vaststelling op de bedrijvenregeling door provincies en gemeenten. Het budget werd afgeboekt in 2020 en ingezet voor het meerjarenprogramma bodem ter financiering van bodemsaneringsprojecten die eerder aanvingen dan begroot (onder andere in Overijssel, Utrecht en Arnhem). De middelen vloeien in 2024 en 2025 terug naar de bedrijvenregeling (€ 2,4 miljoen). Daarentegen was er sprake van overheveling van budget vanaf artikel 11 naar artikel 13 wegens hogere uitgaven voor financiering van betrouwbaar en betaalbaar drinkwater en de zuivering van afvalwater in Caribisch Nederland, inclusief de financiering van coronamaatregelen (€ 5 miljoen), alsmede vanaf het apparaatsbudget op artikel 98 ten behoeve van subsidieverlening voor afvalwater van de rioolwaterzuiveringsinstallatie op Bonaire (€ 1 miljoen).
4. De hogere realisatie wordt voornamelijk verklaard door versnelde uitvoering van bodemsaneringsprojecten op het meerjarenprogramma bodem, te weten: asbest in Overijssel, Griftpark in Utrecht en een stortwal in Arnhem. Deze versnelde uitvoering kon worden uitgevoerd door onvoorzien lagere uitgaven op artikel 13.04 in verband met het vertraagde bodemsaneringsproject EMK Stormpolderdijkterrein te Krimpen a/d IJssel (€ 3,1 miljoen) door een vertraagde aanbestedingsprocedure en uitvoering van kennisprojecten (€ 1,6 miljoen) en lagere uitgaven vanuit de Bedrijvenregeling waarvoor voor een lager bedrag aan subsidieaanvragen werd ontvangen (€ 2,4 miljoen).
5. De lagere realisatie van € 1,1 miljoen wordt voornamelijk verklaard door een bijdrage van € 1,4 miljoen aan RWS voor de kosten die RWS maakt voor de transitie in het kader van de Omgevingswet aan de hand van een leer & ontwikkeltraject omgevingswet en de ontwikkeling van de aansluiting van RWS op het Digitale Stelsel Omgevingswet (DSO).

6. De hogere realisatie van € 1,7 miljoen wordt voornamelijk verklaard door de hierboven beschreven budgetoverheveling.

G. Toelichting op de instrumenten

13.04 Ruimtegebruik bodem

13.04.01 Opdrachten

De opdrachtverlening heeft betrekking op uitbesteding van diverse beleidsinhoudelijke onderzoeksopdrachten en evaluaties aan derden op het gebied van: Bodem, Drinkwater en Waterketen, Caribisch Nederland, Commissie van deskundigen Drinkwaterbesluit, Structuurvisie Ondergrond (STRONG), Bodemenergie, Milieueffectrapportage, PFAS en NEN-regelgeving (drinkwater, bodem, zwemwater). De beleidsevaluatie van het kwaliteitsborgingssysteem voor de bodem (Kwalibo) is in 2020 afgerond. Er zijn diverse onderzoeken en een evaluatie (Rapport-Riedstra) uitgevoerd ten behoeve van het handelingskader voor PFAS. In het kader van de granulietdiscussie is het rapport-Kuijken opgesteld en afgerond. Ook is in 2020 opdracht verstrekt en uitvoering gegeven aan de beleidsdoorlichting voor het beleidsartikel 13.

Tevens wordt de saneringsopdracht van het EMK Stormpolderdijkterrein te Krimpen a/d IJssel bekostigd. In 2020 is de voortgang van dit project deels opgeschort vanwege een aantal uitvoeringsknelpunten. Er is daarom een heroriëntatie gestart.

13.04.02 Subsidies

Bedrijvenregeling

Op grond van de Wet bodembescherming en het Besluit financiële bepalingen bodemsanering, zijn subsidies ten behoeve van saneringsmaatregelen van bedrijven vastgelegd en uitgekeerd in 2020. Jaarlijks kunnen bedrijven via lokale overheden en Stichting Bodembeheer NL verzoeken tot subsidievaststelling indien van uit te voeren saneringen. Daarnaast kan een beroep worden gedaan op confinanciering. In de periode tot 2008 hebben circa 10.000 bedrijven zich hiervoor aangemeld. Bedrijven hebben tot 2024 de tijd om een onderbouwde aanvraag tot subsidieverlening in te dienen. Het verzoek tot subsidievaststelling dient vervolgens vóór 2030 ingediend te worden.

Caribisch Nederland

De subsidies voor Caribisch Nederland zijn bedoeld om bij te dragen aan de toegankelijkheid en betaalbaarheid van de drinkwater- en afvalwatervoorzieningen in Caribisch Nederland. Een goede drinkwatervoorziening is van groot belang voor de volksgezondheid, het welzijn en de welvaart van Caribisch Nederland. Vanwege de geringe bevolkingsomvang, het ontbreken van grote zoetwatervoorraden en het insulaire karakter is de drinkwatervoorziening in Caribisch Nederland niet kostendekkend. De Minister van Infrastructuur en Waterstaat stelt daarom jaarlijks subsidie beschikbaar om een deel van de kosten te dekken zodat de tarieven voor de inwoners lager zijn dan de kostendekkende tarieven. Daarmee wordt toegankelijkheid tot schoon en veilig drinkwater in Caribisch Nederland bereikt. De betreffende subsidies bedroegen in 2020 € 5 miljoen.

Als onderdeel van het Covid-noodpakket heeft het Kabinet besloten om drinkwater van mei tot en met december 2020 (en in heel 2021) extra te subsidiëren, voor een bedrag van € 1,1 miljoen (Kamerstukken II, 2019-2020,

[35 420, nr. 25](#) & [35420, nr. 105](#)). Daarmee kon op Sint Eustatius en Bonaire het vaste tarief voor alle inwoners tijdelijk op 0 dollar worden gebracht, en kon op Saba de wateropslag vergroot worden zonder dat de kosten daarvan werden doorberekend aan de inwoners.

Afvalwatervoorziening is van belang voor de bescherming van het (marien) milieu. Voor de rioolwaterzuiveringsinstallatie (RWZI) op Bonaire is in 2020 € 2 miljoen aan subsidie verleend. De RWZI is essentieel om de afvalwaterzuivering op het eiland op orde te houden. En de subsidie is nodig voor een sluitende exploitatie van de RWZI, waaraan ook de teruglevering van irrigatiewater en een afvalwaterheffing moeten gaan bijdragen.

13.04.03 Bijdragen aan agentschappen

Dit betreft een opdracht aan het agentschap RWS. Concreet gaat het hierbij om het verrichten van uitvoerende wettelijke taken op grond van de Wet bodembescherming en ondersteuning van de beleidsontwikkeling op het gebied van bodem en ondergrond.

13.04.04 Bijdragen aan medeoverheden

Het bodembeleid voor de periode 2016–2020 is opgenomen in het Covenant Bodem en Ondergrond 2016–2020. Dit covenant is ondertekend door het Rijk, het Interprovinciaal Overleg (IPO), de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) en de Unie van Waterschappen. Dit covenant vormt de basis voor het verstrekken van een bijdrage aan de andere overheden voor de financiering van de uitvoering van het covenant, inclusief de aanpak van verontreinigingen.

In het budget voor 2020 was voorzien voor knelpunten die kunnen ontstaan (artikel 11.4 Covenant Bodem en Ondergrond 2016–2020) en voor benodigde aanvullende financiële middelen voor individuele bevoegde overheden Wet Bodembescherming (Wbb) in verband met de uitvoering van het covenant (artikel 11.3 Covenant Bodem en Ondergrond 2016–2020). Aanvullend zijn voor grote bodemsaneringsprojecten in Overijssel, Arnhem en Utrecht middels een specifieke uitkering (SPUK) aanvullende financiële middelen toegekend aan andere overheden zodat de uitvoering een vervolg kan hebben.

13.05.03 Bijdragen aan agentschappen

Dit betreft een bijdrage aan Rijkswaterstaat voor de kosten die het agentschap maakt voor de transitie in het kader van de Omgevingswet.

Ontvangsten

Betreft de verhaalopbrengsten van door het Rijk voorgefinancierde bodemsaneringen die verhaald zijn op de vervuiler.

4.3 Beleidsartikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid

A. Algemene doelstelling

Het ministerie van IenW streeft ernaar om weggebruikers zo snel, veilig, betrouwbaar en duurzaam mogelijk van A naar B te laten reizen. Daarvoor worden verschillende instrumenten ingezet: regelgeving, investeringen, regisseren, uitvoering, organiseren en toezicht. IenW werkt toe naar een modern, schoon en goed functionerend verkeerssysteem en ontwikkelt een hoofdwegennet dat bijdraagt aan de economische en ruimtelijke

ontwikkeling van Nederland en dat voldoet aan de milieu- en klimaatnormen. Daarnaast wordt ingezet op een landelijke afname van het aantal verkeersslachtoffers. Om deze doelen te bereiken werkt lenW samen met medeoverheden, bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties.

B. Rol en verantwoordelijkheid

(Doen) Uitvoeren

De Minister is verantwoordelijk voor een robuust mobiliteitssysteem van sterke verbindingen, sterke modaliteiten, voorspelbare reistijden en goede bereikbaarheid (zie ook artikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor). Voor het hoofdwegennet betekent dit dat de Minister zorgt voor:

- Regelgeving en afspraken over voorzieningen- en kwaliteitsniveaus bij infrastructuur in het kader van veiligheid, betrouwbaarheid, snelheden, doorstroming en duurzaamheid.
- De besluitvorming over en uitvoering van infrastructuur in relatie tot gebiedsontwikkeling. Aanlegprojecten worden in het MIRT vastgelegd. De bijdragen zijn gerelateerd aan het Infrastructuurfonds.
- De uitvoering van het beheer, onderhoud, verkeersmanagement en het oplossen van doorstromings- en veiligheidsknelpunten door RWS als beheerder van het hoofdwegennet. Deze activiteiten zijn terug te vinden op het Infrastructuurfonds.
- Het bevorderen van de bereikbaarheid en veiligheid en beperken van de kosten door verbetering van de reisinformatie en het verkeersmanagement: via inzet op de laatste technologieën en samenwerking tussen bedrijfsleven en wegbeheerders verbetert de reisinformatie voor de reiziger, die zich daardoor zowel beter kan voorbereiden op de reis, als de reis kan aanpassen.
- Het beheersen van de geluidproductie vanwege verkeer door middel van een jaarlijkse monitoring van de naleving van de geluidproductieplaatsen langs het rijkswegennet en het aanpakken van hoge geluidbelastingen langs rijkswegen door middel van het Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG).

Regisseren

De Minister is verantwoordelijk voor de vormgeving en deels ook voor de uitvoering van het beleid inzake wegen en verkeersveiligheid, waaronder het toezicht op de uitvoering van de wet- en regelgeving. Via wet- en regelgeving, aansturing van RWS in het beheer van het wegennet en afspraken met medeoverheden, het bedrijfsleven en andere maatschappelijke organisaties, zorgt lenW voor veilige infrastructuur en optimaal gebruik daarvan. Daarbij wordt ingespeeld op ontwikkelingen bij gebruikers, voertuigen en infrastructuur. Deze regierol wordt concreet ingevuld door:

- De kennis en ervaring die is opgedaan met het programma Beter Benutten breed toe te passen binnen diverse beleidsterreinen van artikel 14, waar het gaat over het verbeteren van de bereikbaarheid in samenwerking met regionale partners en het daaraan koppelen van bijdragen aan slimme en duurzame mobiliteit. Van het programma Beter Benutten loopt het onderdeel Decentraal Spoor en Intelligent Transportsystemen (ITS) door tot en met 2020.
- De programma-ambitie voor het programma Fiets. Meewerken met de Tour de Force aan de doelstelling: 20% meer fietskilometers in 2027. Deze ambitie is weergegeven in de Nationale Fiets agenda die in 2017 naar de Kamer is gestuurd ([Kamerstukken II 2016–2017, 34 861, nr. 1](#)).
- Uitvoering geven aan de afspraken en ambities op gebied van CO₂-reductie in de sector mobiliteit na sluiten van het Klimaatakkoord. Uitvoering vindt plaats langs vier lijnen: hernieuwbare energiedrivers,

elektrisch rijden, verduurzaming van de logistiek en verduurzaming van personenmobiliteit. De reductiedoelstelling voor de sector Mobiliteit is de CO₂-uitstoot in 2030 met 7,3 Mton te beperken. Hierbij zijn investeringen, kennis en kunde van meerdere partijen in de maatschappij nodig, waarbij de Minister een regierol vervult.

- Met stakeholders en gebruikers ontwikkelen van doelen en een heldere rol van de overheid bij de transitie naar nieuwe, «slimme», vormen van mobiliteit. Waar innovaties kunnen bijdragen aan de beleidsdoelen, wordt onderzocht of eventuele belemmeringen kunnen worden weggenomen en kansen kunnen worden verzilverd.
- Met betrekking tot slimme mobiliteit invulling geven aan de ambities in het regeerakkoord met betrekking tot het streven naar «Een slim en duurzaam vervoerssysteem waarvan de onderdelen naadloos op elkaar aansluiten». Hierbij ligt de focus op de volgende prioriteiten: infrastructuur die toekomst vast is door bij ontwerp, aanleg en onderhoud van infrastructuur rekening te houden met zelfrijdende voertuigen en benodigde systemen in of langs de weg; (wettelijke) ruimte voor een nieuwe generatie voertuigen; het (veilig) gebruik van slimme technologieën en diensten; nieuwe mobiliteitsconcepten & Mobility as a service (MaaS); en het gebruik van data onder goede randvoorwaarden zoals privacy en security. Een voorbeeld van deze randvoorwaarden is het streven om overheidsinformatie over verkeer zoveel mogelijk via open data beschikbaar te stellen voor voertuigen, apps en reisplanners.
- De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) en de gebiedsagenda's vormen de kaders voor de bereikbaarheidsopgaven. Maatschappelijke en technologische ontwikkelingen maken een andere aanpak van deze bereikbaarheidsopgaven op (middel)lange termijn nodig én mogelijk. Voortbouwend op de ervaringen van het programma Meer Bereiken wordt deze andere aanpak in de praktijk vormgegeven. Uitgangspunten hierbij zijn een gelijkwaardige samenwerking tussen Rijk, medeoverheden, bedrijfsleven en maatschappelijke partijen, het in samenhang bezien van bereikbaarheid met andere ruimtelijke opgaven (bijvoorbeeld wonen, natuur, leefbaarheid, veiligheid) en het onderzoeken van een brede set oplossingsrichtingen (innoveren, informeren, in stand houden, inrichten en investeren).
- In het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) 2030 wordt samen met de medeoverheden en maatschappelijke organisaties ingezet op een risico gestuurde aanpak. Op basis van een analyse van de belangrijkste risico's worden op het niveau van het Rijk, de provincie en de gemeente uitvoeringsagenda's opgesteld met de meest effectieve maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren.
- Samen met (internationale) overheden en marktpartijen te werken aan de marktcondities ten behoeve van veiligheid, bereikbaarheid en economie in het wegvervoer. Denk daarbij aan regelgeving over opleidingsseisen, cabotage en maten en gewichten van het vrachtverkeer in Europa.
- Inzetten op verbeteren van data van verkeersongevallen en te onderzoeken hoe deze toe te passen in de risico gestuurde aanpak.
- In navolging van omringende landen invoeren van een vrachtwagenheffing. De netto-opbrengsten uit de heffing zullen in overleg met de sector worden teruggesluisd naar de vervoerssector door verlaging van de motorrijtuigenbelasting op vrachtauto's en gelden voor innovatie in en verduurzaming.
- Aan de Nederlandse Emissieautoriteit (NEa) wordt opdracht gegeven voor de registratie van hernieuwbare energie voor het verkeer. De rapportage hierover ter controle van de duurzaamheid en de CO₂-prestatie vormen onderdeel van de opdracht.

- Ten slotte is de Minister verantwoordelijk voor het toezicht op en de handhaving van (een deel van) de wet- en regelgeving door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) op dit beleidsterrein (zie artikel 24 Handhaving en Toezicht).

Stimuleren

Om invulling te geven aan het klimaatbeleid wordt ingezet op de reductie van de CO₂-uitstoot van het wegverkeer. In dat kader stimuleert het ministerie van IenW:

- Schonere, zuinigere en stillere voertuigen. Dit gebeurt onder andere door de reeds in gang gezette transitie naar nul-emissie voertuigen verder voort te zetten, samen met de decentrale overheden en sectorpartijen slimme logistieke concepten te ontwikkelen voor (stedelijke) distributie en de voorlopers in de sector te stimuleren.
- Productontwikkeling in de transportsector van klimaattechnologieën en -innovaties die bijdragen aan een lage of zero emissie CO₂-uitstoot. Daarvoor is in 2019 de 2^e fase van de Demonstratieregeling klimaat technologieën en -innovaties in transport (DKTI) geopend. Doel daarbij is om in de periode van 2017 tot en met 2021 die productontwikkeling in de transportsector te ondersteunen en te versnellen. Deze innovatieregeling zal in 2020 worden geëvalueerd.

C. Indicatoren en Kengetallen

Hieronder zijn de beleidsmatige indicatoren en kengetallen voor Wegen en Verkeersveiligheid opgenomen. In productartikel 12 van het Infrastructuurfonds zijn de aan dit beleidsartikel gerelateerde productindicatoren en/-kengetallen opgenomen.

Aanleg

Met deze indicator worden de economische verlieskosten van (toekomstige) knelpunten in beeld gebracht, met als doel om die nieuwe projecten te prioriteren, die de meeste economische verlieskosten oplossen. Rijkswaterstaat zal in haar Publieksrapportage (T3 aan het eind van elk jaar) een file top 50 kaart en tabel opnemen met de hoogste economische verlieskosten.

Beheer en onderhoud

Onder artikel 12 van het Infrastructuurfonds zijn de indicatoren voor beheer en onderhoud opgenomen (artikel 12.01: verkeerssignalering op banen en verkeerscentrales en artikel 12.02: km rijbaanlengte, km asfalt en km groen areaal). In het MIRT-overzicht 2021³⁴ vindt u een overzicht van de gerealiseerde projecten van 2020 en van de gerealiseerde projecten over de afgelopen vijf jaar.

Verkeersmanagement

Onder artikel 12.01 van het Infrastructuurfonds zijn de indicatoren voor verkeersmanagement opgenomen (indicator levering verkeersgegevens: op alle bemeten wegvlakken ingewonnen betrouwbare reis en route informatie en tijdige levering aan de serviceproviders).

³⁴ MIRT-overzicht 2021

Geluid en luchtkwaliteit

Tabel 13 Indicator: Lokale luchtkwaliteit NO2 en geluidsknelpunten langs hoofdwegen waarvoor nog een saneringsplan moet worden opgesteld.

	2016	2017	2018	2019	2020	Streefwaarde peildatum
Lokale luchtkwaliteit NO2	0	0	0	0	n.n.b.	0 knelpunten langs rijkswegen
Geluidsknelpunten langs rijkswegen waarvoor nog een saneringsplan moet worden vastgesteld	8.300	5.550	5.500	5450	5400	0 knelpunten in 2023

Bron: [Monitoringsrapportage NSL 2020 | Rapport | Rijksoverheid.nl](#)

Toelichting

Luchtkwaliteit

Langs het hoofdwegennet was de afgelopen jaren geen sprake van overschrijding van de normen voor luchtkwaliteit. De inzet is gericht op het voorkomen dat nieuwe knelpunten ontstaan en verbetering van luchtkwaliteit doorzet. De gegevens over 2020 waren nog niet beschikbaar ten tijde van het opstellen van dit jaarverslag. De informatie zal aan de Tweede Kamer worden aangeboden bij de begroting 2022.

Geluid

In 2020 zijn 68 objecten >65 dB gesaneerd. Het aantal te saneren woningen komt daarmee eind 2020 op 5.400. In de tabel is afgerond op 50-tallen om recht te doen aan de onzekerheden in de raming. In de begroting 2022 zal opnieuw een geactualiseerde raming worden opgenomen.

De genoemde getallen voor geluid betreffen het aantal objecten (met name woningen) met een geluidbelasting op de gevel boven de maximale waarde van 65dB, waarvoor nog een geluids saneringsplan moet worden opgesteld. De peildatum van 2023 hangt samen met de hiervoor inmiddels in de Wet milieubeheer opgenomen einddatum voor het opstellen van een saneringsplan. Dan zijn namelijk middels een saneringsplan de geluidsknelpunten geïnventariseerd en is er zicht op de volledigheid. In deze context is sprake van nul knelpunten als voor alle saneringsobjecten een saneringsplan is opgesteld. De termijn voor de uitvoering van de saneringsmaatregelen wordt in de saneringsplannen vastgelegd en zoveel mogelijk gecombineerd met reguliere vervanging van het wegdek en eventuele wegaanpassingen. De feitelijke uitvoering zal dus ook grotendeels na 2023 plaatsvinden.

Verkeersveiligheid

Tabel 14 Indicator: Ontwikkeling aantal verkeerslachtoffers

Basiswaarde	Realisatie				
	2002	2016	2017	2018	2019
Aantal verkeersdoden	1.066	629	613	678	661
Ernstig verkeersgewonden	16.100	21.400	20.800	21.700	21.400

Bronnen: . R-2020-27. (Kamerstukken II, 2018–2019, [29 398, nr. 638](#), bijlage 961963), [SWOV \(2020\)](#). De Staat van de Verkeersveiligheid 2020

Toelichting

Op 15 april 2020 maakte het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS)³⁵ bekend dat er 661 mensen in het verkeer om het leven kwamen in 2019³⁶. Weliswaar iets minder dan in 2018, maar van een dalende trend is geen sprake. Fietsers zijn, na auto-inzittenden de grootste groep bij de verkeersdoden. Hun aantal nam de afgelopen tien jaar toe met gemiddeld 2% per jaar.

In de Staat van de Verkeersveiligheid (voorheen: monitor verkeersveiligheid) heeft de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) het aantal ernstige verkeersgewonden voor 2019 vastgesteld op 21.400³⁷. Dat is iets lager dan in 2018, maar vanwege de onzekerheidsmarge niet te beschouwen als een echte daling. De trend over de afgelopen tien jaar is nog steeds een stijgende. Vooral het aandeel fietsers onder ernstig gewonden stijgt, van 57% in 2010 naar 66% in 2019. De reden hiervoor is dat er door de vergrijzing meer ouderen zijn en bovendien zijn ouderen meer gaan fietsen. Ouderen hebben (o.a. vanwege fysieke kwetsbaarheid) een hoger risico om ernstig gewond te raken of te overlijden als gevolg van een ongeval.

Uiteraard zijn de jaarrapportages van het aantal verkeersdoden en ernstig gewonden wel de belangrijkste indicatoren die aangeven of het gevoerde beleid effectief is. Deze aantallen zullen dus net als voorheen met de gebruikelijke analyse van SWOV jaarlijks aan De Kamer worden toegestuurd (Kamerstukken II, 2020–2021, 29 398, nr. 886).

De gegevens over 2020 waren nog niet beschikbaar ten tijde van het opstellen van dit jaarverslag. De informatie zal aan de Tweede Kamer worden aangeboden bij de begroting 2022.

Hernieuwbare energie in het vervoer

Tabel 15 Indicator: Ontwikkeling verplichting aandeel hernieuwbare energie in het vervoer, limiet conventionele biobrandstoffen en subdoelstelling geavanceerde biobrandstoffen (in %).

	2016	2017	2018	2019	2020
Jaarverplichting hernieuwbare energie vervoer	7	7,75	8,5	12,5	16,4
Realisatie	7	7,75	8,9	12,7	n.n.b.
Limiet conventionele biobrandstoffen			3	4	5
Realisatie			1,5	1,2	n.n.b.
Subdoelstelling geavanceerde biobrandstoffen			0,6	0,8	1
Realisatie			0,8	1,9	n.n.b.

Bron: Nederlandse Emissieautoriteit (2020) Rapportage Energie voor Vervoer in Nederland

Toelichting

In artikel 3 van het Besluit Energie Vervoer die met terugwerkende kracht op 1 januari 2018 in werking is getreden, is de ontwikkeling van de jaarverplichting hernieuwbare energie, limiet conventionele biobrandstoffen en subdoelstelling geavanceerde biobrandstoffen in het vervoer van 2018 tot en met 2020 vastgelegd. De realisatie is exact conform de verwachtingen.

³⁵ <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2020/16/meer-twintigers-en-dertigers-omgekomen-in-verkeer-in-2019>

³⁶ Een uitsplitsing naar o.a. vervoerswijze, leeftijd en wegbeheerder is te vinden op: <https://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/wegbeheer/onderzoek/verkeersveiligheid-en-ongevallencijfers/actuele-verkeersongevallencijfers/index.aspx>

³⁷ SWOV(2020) – De Staat van de Verkeersveiligheid 2020 – R-2020-27

Jaarlijks moeten brandstofleveranciers van met name wegvervoer een verplicht aandeel hernieuwbare energie realiseren binnen de wettelijke kaders. Dat is ook in 2019 gebeurd.

De gegevens over 2020 waren nog niet beschikbaar ten tijde van het opstellen van dit jaarverslag. De informatie zal aan de Tweede Kamer worden aangeboden bij de begroting 2022.

Tabel 16 Indicator: Ontwikkeling CO₂-emissie nieuwe personenauto's in gram CO₂ per kilometer

	2005	2015	2010	2016	2017	2018	2019	2020	Streef-waarde 2021
EU	162,6	119,6	140,3	118,1	118,5	120,8	122,4	n.n.b.	(95,0)
Nederland	169,9	101,2	135,8	105,9	108,3	105,5	100	n.n.b.	

¹ Norm

Bron: BOVAG RAI (2020) Average CO₂ emissions new passenger cars in the EU, EEA (2020), Mobility in Figures Cars 2020-2021

Average CO₂ emissions new passenger cars in the EU

Toelichting

De CO₂-uitstoot van nieuwe voertuigen in Nederland wordt jaarlijks gemonitord. De gemiddelde CO₂-uitstoot van nieuw verkochte voertuigen in Nederland is in de periode tussen 2010 en 2016 sterk gedaald, veel sterker dan in de rest van Europa. In 2016 en 2017 nam de uitstoot van nieuw verkochte personenauto's in Nederland als enige lidstaat in de EU licht toe. Op 20 juni 2020 heeft het Europees Milieu Agentschap de voorlopige gegevens gepubliceerd voor de gemiddelde CO₂-uitstoot van nieuwe personenauto's die in 2019 in de EU, IJsland, Noorwegen en het Verenigd Koninkrijk (VK) zijn geregistreerd³⁸. In de EU, IJsland, Noorwegen en het VK is de CO₂-uitstoot van het nieuwe personenautopark tussen 2017 en 2019 gestegen van 118,5 gram CO₂/km naar 122,4 gram CO₂/km³⁹. In Nederland was de gemiddelde uitstoot van nieuw verkochte personenauto's in 2019 met 100,0 gram CO₂/km het laagste binnen de gehele EU⁴⁰. Nederland blijft daarmee ruim onder het Europese gemiddelde en kan nog steeds tot de kopgroep worden gerekend. Ook blijft het aantal elektrische voertuigen groeien. De lichte stijging in de voorbije jaren van de gemiddelde uitstoot van nieuw verkochte voertuigen in Nederland heeft meerdere oorzaken. Ten eerste worden er de laatste jaren grotere, zwaardere en minder zuinige voertuigen aangeschaft. Ten tweede zijn alle fiscale stimuleringsmaatregelen van plug-ins afgeschaft waardoor de verkoop van deze zeer zuinige voertuigen is gedaald. Op Europees niveau is aan fabrikanten opgelegd om in 2021 een gemiddeld CO₂-uitstoot te realiseren van 95g/km. In 2025 moet de uitstoot met 15% zijn afgangen, in 2030 met 37,5%. De gegevens over 2020 waren nog niet beschikbaar ten tijde van het opstellen van dit jaarverslag. De informatie zal aan de Tweede Kamer worden aangeboden bij de begroting 2022.

³⁸ <https://www.eea.europa.eu/highlights/average-co2-emissions-from-new-cars-vans-2019>

³⁹ <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/average-co2-emissions-from-motor-vehicles/assessment-22>

⁴⁰ <https://bovagrai.info/auto/2020/en/7-sustainability-and-environment/7-10-average-co2-emissions-new-passenger-cars/>

Emissies luchtverontreinigende stoffen en broeikasgas door verkeer en vervoer

Tabel 17 Kengetal: Emissies luchtverontreinigende stoffen en broeikasgas door verkeer en vervoer. Betreft mobiele bronnen in totaal, dus transportmiddelen en mobiele werktuigen, exclusief zeevaart, in kton/jr.

	Realisatie 2000	Realisatie 2005	Realisatie 2010	Realisatie 2015	Realisatie 2017	Realisatie 2018	Realisatie 2019	Realisatie 2020	Raming 2020	Raming 2025	Raming 2030
NOx	281	242	203	161	152	147	144	137	n.n.b.	124	107
SO ₂	14,7	9,3	2,7	0,7	0,6	0,6	0,6	0,6	n.n.b.	0,4	0,6
PM _{2,5}	15,6	11,9	7,7	4,7	4,3	4	3,7	3,6	n.n.b.	3,3	2,6
NH ₃	4,4	5,1	4,6	3,9	3,9	4,1	4,1	4,3	n.n.b.	4	5,1
NMVOS ¹	85	55	46	35	34	35	34	33	n.n.b.	30	26
											24

1 Vluchtige Organische Stoffen, exclusief Methaan.

Bron: [PBL \(2020\) Emissieramingen Luchtverontreinigende Stoffen: Rapportage bij de Klimaat- en Energieverkenning 2020](#)

Toelichting

In december 2016 zijn de nieuwe doelstellingen voor luchtverontreinigende stoffen vastgesteld voor de periodes 2020 – 2029 en de periode 2030 en verder. Het betreft aanpassing van de oude Europese richtlijn voor National Emission Ceilings (NEC) voor 2010-2019, in een nieuwe NEC-richtlijn (EU2016/2284). In bovenstaande tabel zijn de reductiepercentages uit de richtlijn omgerekend naar vrachten. Elk jaar wordt een nieuwe analyse uitgevoerd en door nieuwe kennis kan dat betekenen dat ook eerdere cijfers soms nog enigszins worden aangepast doordat deze nieuwe inzichten met terugwerkende kracht ook worden meegeïncorporeerd in de emissiecijfers van voorgaande jaren.

Voor de sector mobiliteit wilde het kabinet dat vanaf 2030 alleen personenauto's worden verkocht die volledig emissieloos zijn. Dat zijn auto's met een elektrische aandrijving of auto's die op waterstof rijden. Om dit doel te bereiken, wordt samengewerkt met het Formule E-Team (FET) en is een stuurgroep Nationale Agenda Laadinfrastructuur actief waaraan het ministerie deelneemt. De Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) publiceert maandelijks de voortgang ten aanzien van het aantal emissieloze personenauto's en de daarvoor benodigde uitrol van laadinfrastructuur. De gegevens over 2020 waren nog niet beschikbaar ten tijde van het opstellen van dit jaarverslag. De informatie zal aan de Tweede Kamer worden aangeboden bij de begroting 2022.

D. Beleidsconclusies

Duurzame Mobiliteit

In 2020 heeft LenW de eerste belangrijke stappen gezet in de uitvoering van het Klimaatakkoord zoals staat beschreven in het beleidsverslag. Door middel van een mix van normering en stimulering wordt de CO₂-uitstoot in de mobiliteitssector teruggedrongen.

Zo is de Subsidieregeling Elektrische Personenauto's Particulieren (SEPP) van start gegaan. Deze regeling blijkt een succes; voor nieuwe auto's was het budget reeds na 35 dagen uitgeput en voor gebruikte auto's was dat, conform verwachting, eind 2020 nagenoeg uitgeput. De conclusie over het gevoerde beleid is dat het een succesvol instrument is om particulieren te verleiden tot overstap op een elektrische auto.

De uitvoeringsagenda Stadslogistiek en de subsidieregeling emissieloze bestel- en vrachtauto's hebben enige vertraging opgelopen. Er is gekozen voor zorgvuldigheid boven snelheid door, mede op basis van de uitskomsten van de MKB-impacttoets, nader in overleg te treden met MKB Nederland over een geleidelijk en evenwichtig ingroeipad van emissieloze bestel- en vrachtwagens, dat voor de bedrijven haalbaar en betaalbaar is. Begin 2021 wordt de uitvoeringsagenda vastgesteld en treedt de subsidieregeling voor emissieloze bestelauto's in werking.

Om tijdig de afgesproken emissiereducties te bereiken zet het kabinet verder in op hernieuwbare brandstoffen. Enerzijds via de bjmengverplichting in het kader van de Europese RED en anderzijds via het stimuleren van o.a. waterstoftankinfrastructuur. De realisatie van de 15 publieke waterstoftankstations is door een verscheidenheid van oorzaken waaronder de COVID-pandemie nog niet gereed.

Tot slot worden in het kader van duurzame mobiliteit de actieve modaliteiten zoals lopen en fietsen gestimuleerd. Om het coronavirus onder controle te krijgen, vraagt de Rijksoverheid sinds medio maart 2020 aan Nederlanders om zoveel mogelijk thuis te werken. Thuiswerken heeft een positieve uitwerking op de congestie en op het gebruik van de fiets. In het MIRT zijn afspraken gemaakt om de positieve effecten van meer thuiswerken op mobiliteit te bestendigen en op deze manier de spreiding van mobiliteit ook na de coronacrisis te blijven stimuleren.

In de Monitor Klimaatbeleid, een bijlage bij de Klimaatnota van het kabinet, staat de voortgang van het beleid en de afspraken in het Klimaatakkoord beschreven. In december 2020 heeft de Europese Raad haar goedkeuring verleend om de klimaatdoelstelling te verhogen naar ten minste 55% minder CO₂-uitstoot in 2030 (ten opzichte van 1990).

Verkeersveiligheid

De uitgangspunten voor het verkeersveiligheidsbeleids in 2020 waren de ambities in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV). Het Landelijke Actieplan Verkeersveiligheid 2019 – 2021 (LAP) bevat de maatregelen van de rijksoverheid voor de uitvoering van het SPV. In 2020 is hier verder uitvoering aan gegeven. Zo is onder meer ingezet op de verdere ontwikkeling en ontsluiting van data zodat wegbeheerders meer inzicht hebben in de verkeersveiligheidsrisico's, zijn pilots gestart voor veilig verkeer rondom scholen, is gewerkt aan een nieuw kader voor light electric vehicles (LEV) en is de MONO-zakelijk campagne opgezet. Over de voortgang van het SPV en LAP is de Tweede Kamer in mei en oktober 2020 geïnformeerd (Kamerstukken, [29298 nr. 827](#) en [29398 nr. 866](#)).

Eind 2019 is voor de periode 2020-2030 een investeringsbedrag van € 500 miljoen (met aanvullende cofinanciering vanuit provincies, gemeenten en waterschappen) vrijgemaakt voor extra verkeersveiligheidsmaatregelen op lokale en regionale (fiets)wegen. In 2020 is de eerste tranche van de investeringsimpuls weggezet. Medeoverheden konden een aanvraag indienen voor een rijksbijdrage van 50% voor verkeersveiligheidsmaatregelen op het onderliggend wegennet, zoals de aanleg van oversteekplaatsen voor fietsers en voetgangers, het verbreden van fietspaden en de aanleg van rotondes. Meer dan 200 medeoverheden hebben hiervan gebruik gemaakt. In totaal is voor circa € 165 miljoen aan rijksbijdrage

verleend. Medeoverheden investeren eenzelfde bedrag. Hiermee is een belangrijke impuls gegeven aan het verbeteren van de verkeersveiligheid.

⁴¹

Aanleg

De COVID-19 crisis heeft veel effect gehad op de mobiliteit. Ook het gebruik van het wegennet werd beïnvloed. In het voorjaar nam het gebruik sterk af en verdwenen de files. Het wegverkeer is echter in de herfst van 2020 al weer bijna op het niveau van voor de crisis. In de onlangs verschenen rapportage Kerncijfers mobiliteit van het KiM (kennisinstituut mobiliteitsbeleid) wordt aangegeven dat naar verwachting het wegverkeersvolume in 2025 op het hoofdwegennet 4,5% tot 10,5% boven het volume van 2019 ligt. Het totale reistijdverlies op het hoofdwegennet in 2025 zal naar verwachting 20% hoger zijn dan in 2019. Hierbij wordt rekening gehouden met meer thuis en online werken. Daarnaast verwacht het CPB een grotere bevolkingsgroei dan in de eerdere WLO⁴² scenario's mee rekening werd gehouden. Dit wijst erop dat extra capaciteit noodzakelijk blijft om Nederland bereikbaar te houden en de uitgangspunten voor de uitvoering van het MIRT programma nog steeds gelden.

Geluid

In 2020 is de sanering van 68 geluidknelpunten formeel afgehandeld in het kader van het meerjarenprogramma geluidsvermindering. Hiermee is verder uitvoering gegeven aan de geluidsvermindering. Tevens is er een nalevingsverslag geluid 2018 met een Nota van Bevindingen naar de Tweede Kamer gestuurd (*Kamerstukken II, 2020-21 32 252, nr. 64*). De voornaamste bevinding is dat Rijkswaterstaat en ProRail aan de gerelateerde acties op actieve wijze invulling geven aan de zorgplicht tot naleving van geluidproductieplafonds.

Slimme, Duurzame en Veilige Mobiliteit

Rijk en regio hebben op het BO MIRT een volgende stap gezet op het gebied van Slimme, Duurzame en Veilige Mobiliteit, en werken daarmee toe naar een structureel verdere bundeling van maatregelen die op korte termijn zijn te realiseren en bijdragen aan een betere bereikbaarheid, verkeersveiligheid en duurzaamheid. Concreet zijn er binnen het innovatiepartnership Talking Traffic in 2020 ruim 700 intelligente verkeerslichten (iVRI's) op straat gerealiseerd en worden ruim 2 miljoen weggebruikers bedient met slimme mobiliteitsdiensten. De samenwerking tussen overheden en bedrijven zal vanaf 2021 in nieuwe vormen worden gecontinueerd. Daarnaast is IenW deelnemer geworden in de City Deal 'Een Slimme Stad, zo doe je dat' onder de Agenda Stad, samen met 2 andere riksdepartementen en circa 50 andere overheden en bedrijven. Via de Data Task Force, een internationale samenwerking met overheden en automotive partijen, worden per maand meer dan een miljoen meldingen gedeeld over wegcondities, en Nederland heeft als eerste land ter wereld een digitaal verkeersbordenoverzicht gerealiseerd. Ook is de experimenteerwet in werking getreden, om kennis op te doen met de nieuwe generatie zelfrijdende voertuigen, en zijn het ministerie, RDW, CBR en Rijkswaterstaat een onderzoeksproject gestart om te komen tot beoordelingsprotocollen voor de beoordeling van geautomatiseerde rijfuncties en de bijbehorende interactie met de bestuurder. Dit zijn

⁴¹ <https://www.swov.nl/publicatie/monitor-verkeersveiligheid-2019>

⁴² 'Nederland in 2030-2050: twee referentiescenario's – Toekomstverkenning Welvaart en Leefomgeving'

slechts een aantal voorbeelden van concrete stappen en resultaten die gezet zijn op het gebied van smart mobility. Een uitgebreider overzicht vindt u in de recent gestuurde Tweede Kamerbrief inclusief bijbehorende brochure⁴³.

E. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 18 Budgettaire gevolgen van beleidsartikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid (bedragen x € 1.000)

Verplichtingen	2016	2017	2018	2019	Realisatie 2020	Vastgestelde begroting	Verschil 2020
						2020	
Waarvan garantieverplichtingen	63.115	33.639	40.211	126.324	281.913	83.142	198.771
Uitgaven	34.635	46.179	46.558	98.715	190.983	86.836	104.147
14.01 Netwerk	15.367	30.705	30.370	79.949	131.707	69.767	61.940
14.01.01 Opdrachten	11.025	24.066	18.271	24.500	27.088	42.474	- 15.386
Beter Benutten	7.245	20.106	12.731	12.634	11.020	8.144	2.876
Reservering Klimaatakkoord	-	-	-	-	0	20.800	- 20.800
Wegverkeersbeleid	2.754	3.324	3.994	2.151	2.108	4.931	- 2.823
Duurzame Mobiliteit	-	-	699	5.444	5.377	6.641	- 1.264
Verkeersemissies	-	-	-	1.760	1.220	-	1.220
Smart Mobility	-	-	-	1.116	1.743	-	1.743
Elektrisch vervoer	-	-	-	501	1.744	-	1.744
Duurzame Logistiek	-	-	-	-	3.121	-	3.121
Overige Opdrachten	1.026	636	847	894	755	1.958	- 1.203
14.01.02 Subsidies	1.126	1.077	1.328	17.748	18.026	15.905	2.121
Duurzame Mobiliteit	0	0	0	15.982	16.587	15.305	1.282
Overige subsidies	1.126	1.077	1.328	1.766	1.439	600	839
14.01.03 Bijdragen aan agentschappen	3.216	5.562	7.217	19.041	22.238	11.188	11.050
Waarvan bijdrage aan RWS	3.216	5.562	7.217	11.025	11.241	6.641	4.600
Waarvan bijdrage aan RVO	0	0	0	4.313	6.966	1.136	5.830
Waarvan bijdrage NEa	0	0	0	3.703	3.601	3.143	458
Overige bijdragen aan agentschappen	-	-	-	-	430	268	162
14.01.04 Bijdrage aan medeoverheden	-	-	3.554	18.460	63.316	0	63.316
Bijdrage aan medeoverheden DuMo	0	0	0	3.175	28.638	0	28.638
Waarvan bijdrage aan Caribisch Nederland	-	-	3.554	15.285	13.500	0	13.500
Regionale bijdrage	-	-	-	-	21.178	-	21.178
14.01.05 Bijdragen aan internationale organisaties	0	0	0	200	745	200	545
14.01.06 Bijdrage aan ZBO's/RWT's	-	-	-	-	294	-	294
14.02 Veiligheid	19.268	15.474	16.188	18.766	25.089	17.069	8.020
14.02.01 Opdrachten	7.598	5.251	4.686	5.181	5.506	7.105	- 1.599
Opdrachten verkeersveiligheid	0	0	4.686	5.181	5.506	7.105	- 1.599
14.02.02 Subsidies	8.063	8.181	8.663	9.145	9.697	8.370	1.327
Waarvan Veilig Verkeer Nederland	3.660	3.523	3.936	3.849	3.868	3.736	132
Waarvan Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid	3.781	3.878	3.952	4.186	4.034	3.869	165

⁴³ Kamerstukken II, 31305, nr. 322.

					Realisatie	Vastgestelde begroting	Verschil
Waarvan Alert	399	750	750	750	1.002	765	237
Overige Subsidies	223	30	25	360	793	0	793
14.02.03 Bijdragen aan agentschappen	585	596	595	669	831	597	234
Waarvan bijdrage RWS	585	596	595	669	831	597	234
14.02.05 Bijdragen aan internationale organisaties	30	30	30	30	30	30	0
Waarvan Euro NCAP	30	30	30	30	30	30	0
14.02.06 Bijdragen aan ZBO's/ RWT's	2.992	1.416	2.214	3.741	9.025	967	8.058
Waarvan bijdrage aan het CBR	2.992	1.416	2.214	2.396	7.320	967	6.353
Waarvan bijdrage aan het RDW	0	0	0	1.345	1.677	–	1.677
Overige bijdragen aan ZBO's/ RWT's	–	–	–	–	28	–	28
14.03 Slimme en Duurzame Mobiliteit	–	–	–	–	34.187	–	34.187
14.03.01 Opdrachten	–	–	–	–	71	–	71
14.03.02 Subsidies	–	–	–	–	11.809	–	11.809
Elektrisch Vervoer	–	–	–	–	11.809	–	11.809
14.03.04 Bijdragen aan medeoverheden	–	–	–	–	22.307	–	22.307
Regionale bijdrage	–	–	–	–	22.307	–	22.307
Ontvangsten	3.149	5.279	3.658	4.041	5.012	6.782	– 1.770

F. Financiële toelichting

Onderstaand wordt op het niveau van financieel instrument en de verplichtingen een toelichting gegeven op de verschillen (de mutaties) tussen de begroting en de realisatie. Zie voor de gehanteerde norm de toelichting ‘normering jaarverslag’ zoals opgenomen in de leeswijzer.

1. De hogere verplichtingen realisatie van € 198,8 miljoen is met name ontstaan door overboekingen uit het Infrastructuurfonds (€ 158,0 miljoen). Het gaat hier om specifieke uitkeringen van Mobiliteit en Gebieden (€ 31,5 miljoen), verplichtingen MIRT (o.a. SmartWayz) (€ 33 miljoen), verplichtingen voor de BES-eilanden (€ 13,5 miljoen), bijdragen aan medeoverheden (€ 34,9 miljoen), en voor de subsidie Elektrisch Vervoer is een verplichting vastgelegd voortvloeiend uit het Klimaatakkoord (€ 45,1 miljoen). Daarnaast is aan het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR) in 2020 een garantie verleend van € 27,0 miljoen voor de verhoging van het rekening-courant krediet en van € 4 miljoen voor leningen van het CBR. Hiervoor zijn verplichtingen conform de begrotingsvoorschriften aangelegd. Tot slot zijn er diverse kleine verplichtingen (€ 9,8 miljoen) aangegaan die oorspronkelijk niet waren begroot.
2. De lagere realisatie van € 15,4 miljoen op het opdrachtenbudget wordt met name veroorzaakt door de volgende mutaties: de lagere realisatie (€ 20,8 miljoen) op de Klimaatakkoordmiddelen wordt voor een belangrijk deel veroorzaakt door programmabudgetten die relatie hebben met de Klimaatenv envelop-gelden en Urgenda-gelden. Vanwege COVID-19 problematiek zijn middelen voor onder andere Het Nieuwe Rijden en de campagne Kies de Beste Band niet volledig benut. Deze middelen schuiven deels door naar 2021. Ook zijn opdrachtenverstrekkingen op het terrein van Netwerken, Verkeersveiligheid en Duurzame mobiliteit € 3,4 miljoen lager dan geraamde. Het gaat dan onder andere

om de bijdrage voor het testlab elektrisch vervoer die vanwege COVID-19 is doorgeschoven naar latere jaren. Tevens is een aantal campagnes in het kader van de verkeersveiligheid vertraagd. Deze campagnes zullen in 2021 plaatsvinden.

De opdrachten voor het programma Intelligent Transportsystemen / Innovatie (€ 2,8 miljoen) vielen daarentegen hoger uit dan initieel geraamde. De uitgaven voor duurzame logistiek (€ 3,1 miljoen) en voor elektrisch vervoer (€ 1,7 miljoen) zijn gefinancierd uit de Klimaatkoordmiddelen, maar waren nog niet apart genoemd in de Ontwerpbegroting. Het budget verkeersemisies is met € 1,2 miljoen verhoogd voor opdrachten aan TNO voor de uitvoering van steekproefcontroles.

3. De subsidie-uitgaven zijn € 2,1 miljoen hoger dan begroot. Dit wordt veroorzaakt door meeruitgaven in het kader van de subsidieregeling Liquefied Natural Gas (LNG) (€ 1,2 miljoen) en diverse kleinere subsidies (waaronder die voor Low Car diet) (€ 0,9 miljoen).
4. De bijdragen aan agentschappen zijn € 11,1 miljoen hoger uitgevallen. De hogere bijdrage aan RWS wordt verklaard door een grotere capaciteitsinzet vanwege de uitwerking van de beleidsdoelstellingen uit het Regeerakkoord op het gebied van het Hoofdwegennet (€ 4,6 miljoen). Daarnaast is een hogere bijdrage aan de RVO (€ 5,8 miljoen) verstrekt voor de uitvoering van diverse activiteiten uit de Klimaatenvolop, zoals Elektrisch Vervoer, duurzame energiedrivers in mobiliteit-uitvoering en in het kader van Europese richtlijnen. Tot slot hebben er op diverse andere bijdragen mutaties plaatsgevonden voor een totaal van € 0,7 miljoen.
5. De bijdragen aan medeoverheden zijn € 63,3 miljoen hoger uitgevallen dan geraamde. Ten eerste komt dat door de bijdragen aan Caribisch Nederland (€ 13,5 miljoen) voor gereserveerde Beheer- en Onderhoudsmiddelen, een impuls voor Beheer en Onderhoud en een bedrag voor de wederopbouw Saba en St. Eustatius. Ten tweede zijn de kosten voor SmartWayz vergoed aan verschillende provincies en gemeenten (€ 21,0 miljoen). Ten derde is € 28,6 miljoen in het kader van duurzame mobiliteit uitgekeerd. Dit betreft € 14,3 miljoen voor de regionale aanpak laadinfrastructuur, € 1,5 miljoen voor waterstofbussen, en € 12,8 miljoen aan specifieke uitkeringen (waaronder MaaS). Tot slot hebben er op diverse andere bijdragen mutaties plaatsgevonden voor een totaal van € 2,0 miljoen.
6. De realisatie op de bijdrage aan ZBO's en RWT's is € 8,1 miljoen hoger dan geraamde. Het gaat hier om een hogere bijdrage aan CBR voor o.a. het innovatieprogramma en de bijstelling van het tarief 2020 (€ 5,5 miljoen). Verder is in het kader van gewijzigde regelgeving € 2,1 miljoen aan het CBR overgemaakt. Aan de RDW is € 0,5 miljoen overgeboekt voor de Regeling in het kader van de tachograaf.
7. De hogere realisatie op het subsidiebudget van € 11,8 miljoen wordt veroorzaakt doordat de middelen voor de Subsidie Elektrische Personauto's Particulieren (SEPP) begroot waren op een ander artikelonderdeel (€ 17,2 miljoen). Daartegenover staat dat een deel van deze middelen vervolgens niet zijn benut (€ 5,4 miljoen). Dit wordt met name veroorzaakt door een hoger aantal aanvragen met een private lease-karakter dan voorzien. Deze aanvragen kennen een ander betaalritme dan particuliere aanvragen. Dit zal in latere jaren tot uitgaven leiden.
8. De hogere bijdragen aan medeoverheden (€ 22,3 miljoen) zijn overgeboekt vanuit het Infrastructurfonds uit het budget Slimme Duurzame Mobiliteit.

G. Toelichting op de instrumenten

14.01 Netwerk

14.01.01 Opdrachten

Het ministerie van InfraW heeft uitvoerings- en onderzoeksopdrachten gegeven in het kader van de beleidsterreinen duurzame mobiliteit en opdrachten betreffende diverse onderzoeken op het gebied van verkeer, wegmaatregelen en het verduurzamen van mobiliteit. Daarnaast zijn er uitgaven geweest voor, Smart Mobility zoals de zelfrijdende auto, het kennisplatform tunnelveiligheid, het Programma Aanpak Stikstof, taken in het kader van de wet SWUNG (Samen werken aan de uitvoering van nieuw geluidbeleid). De uitgaven voor de diverse programma's bestonden o.a. uit onderzoeken, communicatie, monitoring en evaluatie, gedrag- en vraagbeïnvloeding, meerjarenprogramma MIRT en Intelligent Transport Systemen (ITS).

14.01.02 Subsidies

De uitgaven hadden betrekking op subsidies verstrekt voor het fietsbeleid, waaronder de subsidie Fietsersbond en een incidentele subsidie aan Stichting Wandelnet, het Fietsplatform en de Dutch Cycling Embassy en Liquefied Natural Gas (LNG) subsidieregeling.

14.01.03 Bijdragen aan agentschappen

In het kader van het Beleidsondersteuning en Advies (BOA) protocol met RWS zijn afspraken gemaakt over beleidsondersteuning en -adviesering, die RWS heeft uitvoert in opdracht van de beleids-DG's. Door middel van de agentschapsbijdrage was capaciteit hiervoor bij RWS gereserveerd. Ook zijn opdrachten verstrekt in het kader van het register voor biobrandstoffen. Het betreft hier werkzaamheden die door RWS zijn uitgevoerd. Het gaat met name om de uitvoering Infomil (centraal punt voor bundeling en verspreiding van milieu wet- en regelgeving) en om de uitvoering van werkzaamheden en het leveren van expertise op het beleidsterrein duurzame mobiliteit. Een deel van de beleidsuitvoering is uitbesteed aan externe uitvoeringsorganisaties, zoals aan de RVO (uitvoering van subsidieregelingen en ander beleidsondersteunende werkzaamheden).

14.01.04 Bijdragen aan medeoverheden

De bijdragen aan Caribisch Nederland zijn hier verantwoord en hebben betrekking op beheer en onderhoud van de infrastructuur aldaar. Ook vinden er op dit onderdeel betalingen plaats in het kader van het Klimaat-akkoord aan provincies en gemeenten.

14.01.05 Bijdragen aan internationale organisaties

Het ministerie van InfraW heeft € 0,7 miljoen toegekend aan (inter-)nationale organisaties op grond van internationale verdragen of andere internationale afspraken omtrent financiële bijdragen op het gebied van duurzame mobiliteit.

14.02 Veiligheid

14.02.01 Opdrachten

Onder opdrachten vallen brede verkeersveiligheidsonderwerpen op het gebied van gedrag en voertuig. Gedurende het jaar 2020 zijn onder andere opdrachten verstrekt in het kader van beleidsuitwerking voor kwetsbare en onervaren bestuurders, zoals beginners, ouderen en fietsers. Verder zijn hieruit met name voorlichtingscampagnes uitgevoerd op het gebied van afleiding, drankgebruik achter het stuur en fietsverlichting. Daarnaast is

een aantal structurele bijdragen op dit artikelonderdeel verantwoord, bijvoorbeeld de betaling aan de gezondheidsraad voor geschiktheidseisen aan bestuurders.

14.02.02 Subsidies

In 2020 zijn subsidies verstrekt aan maatschappelijke organisaties Veilig Verkeer Nederland (VVN), Team Alert, kennisnetwerk Startakkoord Strategisch Plan (SPV) en de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV).

14.02.03 Bijdragen aan agentschappen

In het kader van het Beleidsondersteuning en Advies (BOA) protocol met RWS zijn afspraken gemaakt over beleidsondersteuning en -adviesering, die RWS uit heeft uitgevoerd in opdracht van de beleids-DG's. Door middel van de agentschapsbijdrage is capaciteit hiervoor bij RWS ingezet.

14.02.05 Bijdragen aan internationale organisaties

In 2020 is de contributiebijdrage aan de Europese NCAP (New Car Assesment Programme) voldaan. Om gedragsbeïnvloeding te bereiken wordt onder meer het Meerjarenprogramma Campagnes Verkeersveiligheid uitgevoerd.

14.02.06 Bijdrage aan ZBO's en RWT's

Ingevolge de Regeling Maatregelen Rijvaardigheid en Geschiktheid (RMRG) ontvangt het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR), een RWT die per 1 januari 2017 is herzien. Vanaf 2017 vindt voor de vorderingenonderzoeken (medisch en rijvaardigheid) nog een gedeeltelijke vergoeding plaats (Kamerstukken II 2016–2017, 29 398, nr. 529). Het resterende bedrag wordt doorberekend aan de burger waarbij het vorderingenonderzoek moet plaatsvinden. Incidentele werkzaamheden voor ZBO en RWT's komen eveneens ten laste van deze post. Hiervoor vonden incidentele overboekingen plaats vanuit opdrachtenbudgetten.

Garantstelling aan het CBR

Aan het Centraal Bureau voor de afgifte van Rijvaardigheidsbewijzen is in 2020 een garantie verleend van € 27 miljoen voor de verhoging van het rekening-courant krediet.

14.03 Slimme en Duurzame mobiliteit

Dit artikelonderdeel is geïntroduceerd bij de Ontwerpbegroting 2021 (en verwerkt in tweede suppletoire begroting 2020) en bevat voornamelijk de budgetten voor duurzame mobiliteit (met name Klimaatakkoord-middelen) en de activiteiten voor intelligente transportsystemen. Hiertoe zijn budgetten op 14.01 die betrekking hebben op slimme en duurzame mobiliteit overgeheveld naar het nieuwe artikelonderdeel 14.03 Slimme en duurzame mobiliteit.

14.03.01 Opdrachten

Het ministerie van InfraW heeft uitvoerings- en onderzoeksopdrachten gegeven in het kader van de beleidsterreinen duurzame mobiliteit en opdrachten betreffende diverse onderzoeken. De uitgaven voor de diverse programma's bestonden o.a. uit onderzoeken, communicatie, monitoring en evaluatie, gedrag- en vraagbeïnvloeding, meerjarenprogramma MIRT en Intelligent Transport Systemen (ITS).

14.03.02 Subsidies

De uitgaven hadden betrekking op subsidies voor aanschaf elektrisch vervoer voor nieuwe en gebruikte auto's.

14.03.04 Bijdragen aan medeoverheden

Op dit onderdeel zijn specifieke uitkeringen verantwoord aan provincies en gemeenten voor o.a. Mobility as a Service (MaaS), Slim Duurzaam Veilig (SDV), en Beter Benutten.

14.09 Ontvangsten

Hierop worden de ontvangsten verantwoord die lenW ontvangt van de Stichting Buisleidingstraat en de bestuurlijke boetes van de ILT.

H. Extracomptable verwijzingen

Tabel 19 Extracomptable verwijzing naar artikel 12 Hoofdwegennet van het Infrastructuurfonds (x € 1.000)

	2020
Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 12 Hoofdwegennet van het Infrastructuurfonds	2.699.082
Andere ontvangsten van artikel 12 Hoofdwegennet	92.137
Totale uitgaven op artikel 12 Hoofdwegennet	2.791.219
<i>Waarvan</i>	
12.01 Verkeersmanagement	4.109
12.02 Beheer onderhoud en vervanging	827.129
12.03 Aanleg	649.940
12.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS	618.182
12.06 Netwerkgebonden kosten HWN	691.859
12.07 Investeringsruimte	0

Tabel 20 Extracomptable verwijzing naar artikel 17.08 ZuidasDok van het Infrastructuurfonds (x € 1.000)

	2020
Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 17.08 ZuidasDok van het Infrastructuurfonds	54.222
Andere ontvangsten van artikelonderdeel 17.08 ZuidasDok	36.394
Totale uitgaven op artikel 17.08 ZuidasDok	90.616
<i>Waarvan</i>	
17.08.01 ZuidasDok	90.616

Tabel 21 Extracomptable verwijzing naar artikel 20.05 Investeringsruimte toebedeeld naar modaliteit van het Infrastructuurfonds (x € 1.000)

	2020
Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikelonderdeel 20.05 Investeringsruimte toebedeeld modaliteit	0
Andere ontvangsten van artikelonderdeel 20.05 Investeringsruimte toebedeeld modaliteit	0
Totale uitgaven op artikelonderdeel 20.05 Investeringsruimte toebedeeld modaliteit	0
<i>Waarvan</i>	
20.05.01 Investeringsruimte Hoofdwegennet	0

4.4 Beleidsartikel 15 OV-keten

A. Algemene doelstelling

In het voorjaar van 2014 is het tweede deel van de Lange Termijn Spooragenda naar de Tweede Kamer gestuurd (Kamerstukken II 2013–2014 29 984, nr. 474). De kern van de ambitie zoals in de LTSA opgenomen is een optimale reis van deur tot deur binnen de Openbaar Vervoer en

Spoorketen. De huidige begrotingsindeling sluit hier niet op aan, omdat er sprake is van een apart artikel voor Openbaar Vervoer en een apart artikel voor Spoor. Daarom heeft IenM bij Eerste suppletoire 2016 aangekondigd om bij Begroting 2017 de artikelen samen te voegen tot één nieuw artikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor. Hier toe wordt de naam en algemene doelstelling van artikel 16 aangepast van «Spoor» naar «Openbaar Vervoer en Spoor». Artikel 15 OV-keten wordt geschrapt en zal opgaan in het nieuwe artikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor. Met dit integrale artikel wordt beoogd de samenhang tussen de artikelen te benadrukken. De samenvoeging is gemeld aan de Tweede Kamer middels een brief (Kamerstukken II 2015–2016 34 300, nr. 73).

Hieronder is de budgettaire tabel van artikel 15 OV-keten opgenomen. Door de samenvoeging van de beleidsartikelen 15 en 16 heeft deze alleen nog betrekking op de jaren 2016 en daarvoor. Voor de jaren 2017 en verder wordt verwiesen naar artikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor.

B. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 22 Budgettaire gevolgen van beleidsartikel 15 OV-keten (bedragen x € 1.000)

	2016	2017	2018	2019	Realisatie 2020	Vastgestelde begroting 2020	Verschil 2020
Verplichtingen	5.566	0	0	0	0	0	0
Uitgaven	4.745	0	0	0	0	0	0
15.01 OV-keten	4.745	0	0	0	0	0	0
15.01.01 Opdrachten	3.165	0	0	0	0	0	0
15.01.02 Subsidies	782	0	0	0	0	0	0
15.01.03 Bijdrage aan agentschappen -waarvan bijdrage aan RWS	798	0	0	0	0	0	0
Ontvangsten	6.207	0	0	0	0	0	0

4.5 Beleidsartikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor

A. Algemene doelstelling

Om ervoor te zorgen dat reizigers veilig, betrouwbaar en betaalbaar kunnen reizen van A naar B ontwikkelt, beheert en stuurt IenW de benutting van de hoofdspoorweginfrastructuur aan en stelt zij decentrale overheden in staat het Openbaar Vervoer buiten de hoofdspoorweginfra-structuur hier toe te ontwikkelen, te beheren en te benutten. Daarbij zorgt IenW tegelijkertijd dat verladers van goederen over het spoor de trein in toenemende mate als een aantrekkelijke vervoersoptie beschouwen.

IenW zet in op een hoofdspoorweginfrastructuur en Openbaar Vervoer dat bijdraagt aan de economische en ruimtelijke ontwikkeling van Nederland, aan het behalen van de milieunormen en de sociale functie van het Openbaar Vervoer. Om deze doelen, die ook beschreven staan in de Lange Termijn Spooragenda deel 2 (Kamerstukken II 2013/14, 29984, nr. 474), te behalen werkt IenW samen met medeoverheden, bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties.

B. Rol en verantwoordelijkheid

(Doen) Uitvoeren

De Minister is verantwoordelijk voor een robuust mobiliteitssysteem van sterke verbindingen, sterke modaliteiten, voorspelbare reistijden en goede bereikbaarheid (zie ook artikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid). Voor het Openbaar Vervoer en Spoor betekent dit dat de Minister zorgt voor:

- Een concessie voor het vervoer over het hoofdrailnet (NS) waarin het aanbod van het reizigersvervoer op het hoofdrailnet is vastgelegd.
- De uitvoering van het beheer, onderhoud en vervanging van railinfrastructuur, verkeersleiding, capaciteitsmanagement en het oplossen van veiligheidsknelpunten door ProRail onder aansturing van IenW (via de beheerconcessie). Deze activiteiten zijn terug te vinden op het Infrastructuurfonds (artikel 13).
- De besluitvorming over en uitvoering van investeringen in de hoofdspoorweginfrastructuur (incl. stations) in relatie tot gebiedsontwikkeling. Aanlegprojecten worden in het MIRT vastgelegd. De middelen worden beschikbaar gesteld via het Infrastructuurfonds.
- Een bijdrage aan de financiering (via het Provinciefonds of de BDU) van het gedecentraliseerde Openbaar Vervoer.
- Een concessie voor de Waddenveren (met uitzondering van Texel).
- De financiering (via het Infrastructuurfonds) van het programma Beter Benutten Decentraal Spoor.
- Het vormgeven (in saneringsplannen) en uitvoeren van de aanpak van hoge geluidsbelastingen langs het hoofdrailnet door middel van het Meerjarenprogramma geluidsanering (MJPG).
- Om onder meer de veiligheid verder te verhogen wordt het European Railway Traffic Management System (ERTMS) ingevoerd.

Regisseren

De Minister is verantwoordelijk voor de vormgeving van het beleid inzake openbaar vervoer (per trein, bus, tram, metro, taxi en waddenveren), waaronder het toezicht op de uitvoering van de wet- en regelgeving. IenW zorgt voor veilige infrastructuur en optimaal gebruik daarvan via wet- en regelgeving, aansturing van ProRail en NS in het beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur en stations en afspraken met decentrale overheden, het bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties. Uitvoering vindt plaats door middel van samenwerking in de gehele ov-keten en de gehele goederenketen. Het beleid stimuleert en faciliteert deze samenwerking.

Deze regierol wordt ingevuld door:

- Regelgeving en afspraken over voorzieningen- en kwaliteitsniveaus bij infrastructuur in het kader van veiligheid, betrouwbaarheid, doorstroming en duurzaamheid.
- Regelgeving en afspraken over concessie overstijgende onderwerpen waar het voor de reiziger van belang is dat zaken uniform geregeld worden, ongeacht de vervoerder of concessie (zoals sociale veiligheid, toegankelijkheid, ov-chipkaart, taxivervoer en ov-data).
- Regelgeving en afspraken over de benutting van de ov-infrastructuur en de ordening van de ov-markt. Hierbij worden de aanbevelingen van de parlementaire enquête Fyra betrokken.
- Het stimuleren van de samenwerking in de gehele ov-keten en de spoorgoederenvervoerketen, door het organiseren van platforms en tafels.
- De inzet van de Beleidsimpuls railveiligheid (Kamerstukken II 2015/16, [29893, nr. 204](#)), waarin de prioriteiten in de veiligheidsaanpak voor de komende jaren zijn benoemd, zoals het Landelijke Verbeterprogramma

Overwegen, het programma niet-actief beveiligde overwegen (nabo), het STS-verbeterprogramma (reductie stop tonend sein passages), suïcidepreventie en externe veiligheid langs het spoor en bij emplacementen.

Ten slotte is de Minister verantwoordelijk voor het toezicht op en de handhaving van (een deel van) de wet- en regelgeving door de ILT op dit beleidsterrein (zie beleidsartikel 24 Handhaving en Toezicht).

C. Indicatoren en Kengetallen

Hieronder staan de beleidsmatige indicatoren en kengetallen voor Openbaar Vervoer en Spoor.

In productartikel 13 Spoorwegen van het Infrastructuurfonds zijn de aan dit beleidsartikel gerelateerde productindicatoren en/of -kengetallen opgenomen.

Tabel 23 Kengetal: Klanttevredenheid regionaal openbaar vervoer (tot en met 2017)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Algemeen Oordeel	7,4	7,4	7,5	7,5	7,6	7,8
Informatie en Veiligheid	7,6	7,6	7,6	7,7	7,8	7,9
Rijcomfort	7,4	7,5	7,5	7,6	7,6	7,6
Tijd en doorstroming	6,8	6,8	6,9	7,0	7,0	7,2
Prijs	6,2	6,3	6,4	6,6	6,6	6,7

Bron: CROW/KpVV - Klantenbarometer 2017 ([Resultatenonderzoek OV-Klantenbarometer 2017 - CROW](#))

Tabel 24 Kengetal: Klanttevredenheid regionaal openbaar vervoer (2018 en verder)

	2018		2019		2020		
	Regionaal	Hoofd-railnet Nederland	Regionaal	Hoofd-railnet Nederland	Regionaal	Hoofd-railnet Nederland	
Totaaldoorkeel	7,7	7,6	7,7	7,9	7,8	7,8	-
Cluster 1 Veiligheid ¹	8,1	8,1	8,1	8,2	8,2	8,2	-
Cluster 2 Snelheid ²	7,4	7,4	7,4	7,6	7,7	7,6	-
Cluster 3 Gemak ³	7,3	7,5	7,4	7,5	7,6	7,6	-
Cluster 4 Comfort ⁴	7,9	7,8	7,9	8,0	8,0	8,0	-
Cluster 5 Beleving ⁵	7,2	7,1	7,2	7,4	7,3	7,4	-

1 Veiligheid: veiligheid rit, algemeen, halte/station.

2 Snelheid: frequentie, overstaptijd, reis snelheid, punctualiteit.

3 Gemak: gebruiksgemak ov-kaart, vervoersbewijs kopen, info halte, informatie rit, info vertragingen.

4 Comfort: klimaat, instappen, zitplaats, overlast, rijstijl.

5 Beleving: inrichting, netheid, klantvriendelijkheid, geluid.

Bron: CROW/KpVV - Klantenbarometer 2019 ([Bibliotheek Verkeer en Vervoer - CROW](#))

Toelichting

De OV-Klantenbarometer is het klanttevredenheidsonderzoek voor het openbaar vervoer. De OV-Klantenbarometer 2018 is geheel vernieuwd ten opzichte van de vorige edities. De onderwerpen zijn opnieuw geclusterd en de hoofd railnetconcessie is aan het onderzoek toegevoegd, conform Motie Dik-Faber. Bovendien hebben in 2018 vier metingen plaatsgevonden. In de vorige edities was dit één meting in het najaar. In 2018 is daarom een nieuwe reeks gestart, waarbij ook de sociale veiligheid van reizigers wordt meegenomen. Door deze nieuwe meetmethode is het niet mogelijk de cijfers over 2018 te vergelijken met de cijfers over de jaren daarvoor. Volledigheidshalve zijn bij deze verantwoording zowel de reeks 2015–2017 volgens de oude meetmethode als de gegevens vanaf 2018 volgens de nieuwe methode gepresenteerd.

De reizigers in het Nederlandse openbaar vervoer waarderen hun rit en vaart in 2019 met een 7,8. Dat blijkt uit de jaarlijkse OV-Klantenbarometer van CROW-KpVV. In 2018 was het gemiddelde rapportcijfer nog een 7,7. Deze hogere klantwaardering doet zich voor in de meeste onderzoeksgebieden en bij de meeste gemeten onderwerpen. Gemiddeld is het rapportcijfer voor de treinreizen op het hoofdrailnet gestegen van 7,6 naar 7,8 en ook in 2019 is de waardering voor het regionaal openbaar vervoer gestegen, van 7,7 naar 7,9.

In verband met de coronacrisis is het enquêteren voor de OV-Klantenbarometer 2020 op 12 maart 2020 stilgelegd. Dit in verband met de veiligheid van reizigers en enquêteurs en de oproep van de overheid om het openbaar vervoer alleen voor noodzakelijke reizen te gebruiken. Daarmee zijn er voor 2020 geen statistisch representatieve cijfers beschikbaar op het niveau van de afzonderlijke onderzoeksgebieden. Wel zijn de verzamelde resultaten tot 12 maart 2020 (minder dan 20 procent van het aantal benodigde enquêtes) vervat [in een rapportage](#) op de website van CROW. De resultaten van een alternatief onderzoek dat CROW in de tweede helft van 2020 met een panel heeft gehouden wordt eind maart 2021 eveneens gepubliceerd op www.crow.nl.

Tabel 25 Kengetal: Sociale veiligheid in het stads- en streekvervoer

	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Waardering veiligheidsgevoel in het voertuig als rapportcijfer						
- Reizigers ¹	8	8	8,1	zie ad 2 ²	zie ad 2	zie ad 2
- Personeel ³	n.b.	6,8	n.b.	7	n.b.	n.n.b.
Onveiligheidsincidenten in en rond het OV in %						
- Reizigers ⁴	14	14	16	zie ad 2	zie ad 2	zie ad 2
- Personeel ⁵	n.b.	62	n.b.	49	n.b.	n.n.b.

1 Dit cijfer betreft het veiligheidsgevoel van de reizigers tijdens de rit.

2 Deze cijfers worden vanaf heden meegenomen in de nieuwe klantenbarometer.

3 Dit cijfer betreft het veiligheidsgevoel van het personeel zowel in als rond het openbaar vervoer. Dit cijfer wordt tweejaarlijks gemeten.

4 Dit betreft het percentage reizigers dat slachtoffer is geworden van een incident.

5 Dit is het percentage van het personeel dat één of meerdere keren slachtoffer is geweest van een incident. Dit cijfer wordt tweejaarlijks gemeten.

Bron: CROW-KpVV - Personeelsmonitor stads- en streekvervoer 2018 ([Sociale veiligheid van het personeel in het openbaar vervoer - CROW](#)) en CROW-KpVV - OV-Klantenbarometer 2019 ([Bibliotheek Verkeer en Vervoer - CROW](#))

Toelichting

In de vragenlijst van de OV-Klantenbarometer is aandacht voor veiligheidsgevoelens en slachtofferschap van incidenten in het openbaar vervoer. Er wordt onderscheid gemaakt tussen objectieve en subjectieve veiligheid. Objectieve veiligheid gaat om de Daadwerkelijke ervaring met incidenten. Subjectieve veiligheid beschrijft het (on)veiligheidsgevoel van reizigers. Sinds 1993 wordt ook de sociale veiligheid van het rijdend en toezichthoudend personeel in het openbaar vervoer door middel van enquêtes in kaart gebracht. Deze Personeelsmonitor levert landelijke cijfers over de objectieve veiligheid en de subjectieve veiligheid. Het onderzoek vindt elke twee jaar plaats bij alle openbaarvervoerbedrijven.

Het personeel beoordeelt de sociale veiligheid in en rond het openbaar vervoer in 2018 met een rapportcijfer van gemiddeld een 7,0. Het percentage medewerkers dat slachtoffer was van strafbare en niet strafbare incidenten was in 2018 49%.

De gegevens over 2020 waren nog niet beschikbaar ten tijde van het opstellen van dit jaarverslag. De informatie zal, anders gepresenteerd, worden aangeboden bij de begroting 2022.

Tabel 26 Kengetal: Sociale veiligheid NS

	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Klantoordeel sociale veiligheid	80,1%	87,1%	88,0%	90,0%	90,0%	–

Bron: NS Jaarverslag 2019 ([NS - NS 2019](#))

Toelichting

Het veiligheidsgevoel van reizigers op stations en in de trein is in 2019 stabiel gebleven: 90% van de reizigers geeft een 7 of hoger. Er zijn verschillende maatregelen genomen om de sociale veiligheid te bestendigen en waar mogelijk te verbeteren. Zo zijn bijvoorbeeld camera's, Veiligheid & Service-personnel en particuliere beveiligers ingezet op stations waar reizigers zich onveilig voelen en waar sprake was van criminaliteit of overlast.

Zoals op 16 oktober 2020 aan de Tweede Kamer gemeld is NS vanaf maart gestopt met het ophalen van gegevens in treinen door middel van enquêteurs in verband met het Coronavirus. Als gevolg daarvan bevat de verantwoording van NS over 2020 geen cijfers voor onder andere de prestatie-indicatoren Algemeen klantoordeel en Klantoordeel sociale veiligheid in de trein en op het station (Kamerstukken II, 2020/21, 29984, Nr. 904).

Tabel 27 Indicator: Reizigerspunctualiteit en Algemeen klantoordeel

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Streefwaarde	
								Bodemwaarde	2019 ¹
Reizigerspunctualiteit 5 minuten Hoofdrailnet ²	90,0%	90,5%	91,0%	90,6%	91,6%	92,6%	92,6%	93,5%	88,9%
Algemeen klantoordeel ³	75%	75%	74%	77%	80%	86%	89%	–	74%

1 Met ingang van de huidige vervoerconcessie is de systematiek van jaarlijks veranderende grenswaarden gewijzigd in een systematiek van bodem- en streefwaarden. De bodemwaarde is de waarde waaronder NS niet mag presteren op straffe van een boete. De streefwaarde voor 2019 werkt met een bonus/malus-regime, waardoor er zowel een positieve als een negatieve prikkel is om de gewenste verbetering van de prestaties te realiseren. Voor elke prestatie-indicator geeft NS in het vervoerplan een zogeheten progressiewaarde voor het betreffende jaar waar de ambitie in zit. Progressiewaarden en realisaties moeten tezamen over het geheel gezien progressie tonen richting de streefwaarden voor 2019. In de midterm review die in 2020 is uitgevoerd, is gekeken naar een nieuwe bodem-, progressie en streefwaarde voor de periode 2021-2024.

2 De indicator Reizigerspunctualiteit laat het percentage reizigers zien voor wie de treinreis qua reistijd is geslaagd. Dat wil zeggen dat de trein daadwerkelijk gereden heeft, bij aankomst minder dan 5 minuten vertraging had en de voor de overstappers geplande aansluiting is gehaald.

3 Het Algemeen klantoordeel geeft het percentage reizigers dat het reizen per trein op het hoofdrailnet met een zeven of hoger waardeert.

Bron: NS Jaarverslag 2020 ([NS - NS 2020](#))

NS geeft in haar jaarverslag 2020 aan dat de prestatie-indicatoren dit jaar een beperkte waarde hebben als weerspiegeling van de inzet en prestaties. Vanaf het moment dat NS een basisdienstregeling is gaan rijden, laat de reizigerspunctualiteit relatief hoge scores zien. NS geeft aan dat eventuele vertragingen makkelijker konden worden ingelopen en er minder sprake was van vervolvertraging. Ook spitsvorming en de bijbehorende prestatiedips namen af. Na de opschatting van de treindienst in de tweede helft van 2020 bleven de punctualiteitscijfers hoog, al werden ze op sommige momenten gedrukt door bijvoorbeeld de hittegolf in augustus, enkele grote incidenten en stormdagen.

Zoals 16 oktober 2020 aan de Tweede Kamer gemeld is NS vanaf maart gestopt met het ophalen van gegevens in treinen door middel van enquêteurs in verband met het Coronavirus. Als gevolg daarvan bevat de verantwoording van NS over 2020 geen cijfers voor onder andere de

prestatie-indicatoren Algemeen klantoordeel en Klantoordeel sociale veiligheid in de trein en op het station (Kamerstukken II, 2020/21, 29984, Nr. 904).

Tabel 28 Indicator: Spoorveiligheid (naar risicodrager)

Nr. Risicodrager ¹	Omschrijving indicator	2015	2016	2017	2018	2019	2020	NRV ²	
1 Veiligheidsrisico treinreizigers (Mogelijke) ongevallen met treinen	SGEL onder reizigers/jaar/ mld. reizigerskm's ³	0,011	0	0	0,01	0	n.n.b.	0,089	
2	Aantal significante ongevallen/ mln. treinkm's	0,20	0,18	0,16	0,18	0,15	n.n.b.		
2.1	Aantal significante treinbotsingen/mln. treinkm's	0,01	0,01	0,00	0,01	0,01	n.n.b.		
2.2	Aantal significante ontsporingen/ mln. treinkm's	0,01	0,00	0,01	0	0	n.n.b.		
2.3	Aantal STS passages ⁴	112	100	105	137	142	n.n.b.		
2.4	Veiligheidsrisico spoorpersoneel	SGEL onder spoorpersoneel/ jaar/mld. treinkm's	1,28	13,96	1,26	0,61	0	n.n.b.	5,97
3	Veiligheidsrisico overweggebruikers	SGEL onder overweggebruikers/jaar/mld. treinkm's	84,70	19,68	38,38	81,70	56,55	n.n.b.	127,00
4	Suïcides	Aantal spoorsuïcides	223	221	215	194	194	n.n.b.	

1 Risicodragers = actoren met verschillende rollen die binnen het spoorstelsel veiligheidsrisico's lopen.

2 NRV = National Reference Value, de in Europees kader vastgestelde referentiewaarde per lidstaat voor de betreffende indicator.

3 SGEL = Slachtoffers en Gewogen Ernstige Letsels. Dit is een kwantificering van de gevolgen van ernstige ongevallen met doden en ernstige letsels, waarbij 1 ernstig letsel statistisch gelijk is aan 0,1 overledenen.

4 STS = Stoppende sein

Bron: Veiligheid van de spoorwegen, Jaarverslag spoorwegveiligheid 2019 (Kamerstukken II 2020/21, 29893 nr. 249)

Toelichting

Hierboven staan de indicatoren voor spoorveiligheid zoals worden gehanteerd op basis van de Beleidsimpuls Railveiligheid. Over de indicatoren wordt jaarlijks gerapporteerd op basis van het Jaarverslag Spoorveiligheid, opgesteld door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) in functie als National Railway Safety Authority. Hierin worden de indicatoren in samenhang met de achterliggende veiligheidsrisico's nader toegelicht.

In bovenstaande tabel is voor de belangrijkste acht spoorveiligheidsindicatoren aangegeven wat de stand van zaken eind 2019 was op basis van de indicatoren.

Nederland behoort voor wat betreft spoorveiligheid tot de Europese top. Het aantal slachtoffers op het spoor is de afgelopen jaren geleidelijk afgenomen. Het aantal significante ongevallen en slachtoffers is in 2019 minder dan in 2018. In 2019 vielen er 11 dodelijke slachtoffers en waren 6 zwaargewonden te betreuren. Net zoals de voorgaande jaren kunnen de meeste slachtoffers worden toegeschreven aan ongevallen op overwegen. In 2019 heeft ten opzichte van 2018 een lichte stijging van het aantal STS passages plaatsgevonden. Deze stijging hangt samen met een verandering in werkprocedures op rangeerterreinen in 2018. In 2019 zijn er geen werknemers ernstig gewond geraakt door een bewegend spoorvoertuig. Er zijn 2 aanrijdingen met baanwerkers geweest, maar dit veroorzaakt geen letsel. In 2019 vonden er 194 suïcides op het spoor plaats. Dit aantal is gelijk aan het aantal van 2018 en ten opzichte van 2017 met circa 10% afgenomen. Hiermee is de ingezette afname sinds 2015 op het spoor constant. Dit past bij het landelijk beeld waar in 2018 een afname van 5% geregistreerd is.

De gegevens over 2020 waren nog niet beschikbaar ten tijde van het publiceren van dit jaarverslag. Een deel van deze informatie zal, anders gepresenteerd, worden aangeboden bij het jaarverslag 2021.

Tabel 29 Kengetal: Aantal treinbewegingen goederentreinen per week

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Betuweroute (Meteren-Valburg) ¹	410	480	440	390	480	410	430	430
Zevenaar grens	490	540	470	400	470	400	410	400
waarvan Betuweroute	410	480	440	380	460	390	400	390
Oldenzaal grens	70	60	100	130	110	120	120	130
Venlo grens	240	190	270	310	240	320	340	310
Maastricht grens	30	30	30	40	50	50	40	30
Roosendaal grens	110	110	130	140	150	160	170	180

¹ De gerealiseerde cijfers in 2017, 2018 en 2019 zijn gecorrigeerd t.o.v. het gepubliceerde cijfer in het jaarverslag 2019 om overeen te komen met de ProRail-rapportage Ontwikkeling spoorgoederenverkeer in Nederland 2020.

Bron: ProRail Operatie, VL/PAB en ProRail Vervoer en Dienstregeling PV/POV

Toelichting

In deze tabel staan de aantal goederentreinen per week (52 weken/jaar) per grensovergang in beide richtingen (som van beide richtingen; afgerond op tientallen).

Het spoorgoederenverkeer van, naar, binnen en door Nederland nam in 2020 af met ongeveer vijf procent, in vergelijking met 2019. De belangrijkste verklaring hiervoor is de coronacrisis. Het jaar 2020 is dan ook een jaar met twee gezichten: een sterke terugval door corona in het tweede kwartaal, na een ‘goed’ eerste kwartaal. In het laatste kwartaal is een sterk herstel zichtbaar. Oktober was zelfs de drukste maand ooit gemeten in het aantal treinen op de Nederlands-Duitse grens.

Ondanks de coronacrisis reden er in heel 2020 meer containerstreinen dan in 2019. Enkel in de maanden mei en april reden er minder containershuttles van en naar Nederland. Tijdens de lockdown in verschillende landen was er ook genoeg ruimte voor goederentreinen op het spoor. Dat was een gevolg van de afname van het aantal reizigerstreinen.

D. Beleidsconclusies

De uitbraak van de Coronapandemie dit jaar heeft impact gehad op een aantal onderdelen van het beleid en de begroting van dit beleidsartikel. Desondanks waren het op dit artikel uitgevoerde beleid en de bijbehorende resultaten grotendeels conform de verwachting en zoals vermeld in de begroting 2020.

De Coronacrisis heeft grote impact gehad op het openbaar vervoer en spoor, waar het verzoek van het kabinet aan de sector was om een volwaardige dienstregeling aan te bieden, terwijl de reizigersaantallen en dus de inkomsten nog beperkt zijn. Daarom heeft het kabinet besloten tot een beschikbaarheidsvergoeding (BVOV) in 2020 van ongeveer €1,5 miljard voor al het openbaar vervoer onder een concessie (gebiedsconcessies, lijnconcessies en lijnovereenkomsten) in Nederland. Bij de ontwerpbegroting 2021 is de Kamer tevens geïnformeerd over de BVOV 2021.

In februari 2020 is het wetsvoorstel Publiekrechtelijke omvorming ProRail bij de Tweede Kamer ingediend en is de lagere regelgeving in consultatie gebracht. Daarnaast zijn er door ProRail en IenW gezamenlijk voorbereidingen getroffen voor een zorgvuldige implementatie. Het wetsvoorstel is ondertussen aangemeld voor plenaire behandeling.⁴⁴

De Staatssecretaris heeft haar voornemen voor de hoofdlijnen van het integrale besluit over de marktordening op het spoor aan de Tweede Kamer gestuurd (Kamerstukken II 2019/20, [29984 nr. 899](#)). Het voornemen is om de volgende vervoerconcessie voor het hoofdrailnet onderhands te gunnen, inclusief de binnenlandse vervoerdiensten over de HSL-Zuid. Dit wordt nu nader uitgewerkt.

Daarnaast is in maart Station Driebergen Zeist opgeleverd en heeft ProRail doorgewerkt aan toegankelijke stations via het Programma Toegankelijkheid Stations en zijn wederom veel nieuwe fietsparkeerplaatsen in stallingen opgeleverd (Kamerstukken II 2020/21, [35570 A, nr. 45](#)). Ook komt de uitvoering van het Programma ERTMS over de volle breedte op gang en is de aanbesteding voor het ERTMS-systeem voor de infrastructuur gestart (Kamerstukken II 2020/21, [33652, nr. 77](#)). Verder is in 2020 verder gewerkt aan de ambities uit het maatregelenpakket spoorgoederenvervoer, waarvoor onder meer een verhoging (€ 6 miljoen) van de gedeeltelijke compensatie op gebruiksvergoeding is doorgevoerd (Kamerstukken II 2020/21, [29984, nr. 918](#)).

Ten aanzien van spoor veiligheid heeft de staatssecretaris in haar brief van 26 november 2020 aangegeven om aanvullend op de investeringsimpuls (€ 25 miljoen) voor de overwegenaanpak afgelopen voorjaar de komende drie jaar jaarlijks circa € 37,5 miljoen extra te investeren in het NABO-programma. Dit om de aanpak van alle 180 NABO's voor 2024 te kunnen realiseren (Kamerstukken II 2020/21, [29893, nr. 249](#)).

E. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 30 Budgettaire gevolgen van beleidsartikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor (bedragen x € 1.000)

	2016	2017	2018	2019	Realisatie	Vastgestelde Begroting	Verschil
						2020	
Verplichtingen	28.104	– 7.372	4.801	30.714	1.250.288	23.353	1.226.935
Uitgaven	18.896	18.804	15.728	31.659	1.000.175	28.508	971.667
16.01 OV en Spoor	18.896	18.804	15.728	31.659	33.413	28.508	4.905
16.01.01 Opdrachten	985	4.462	4.397	5.953	4.524	6.399	– 1.875
- OV & Stations	56	1.374	1.213	1.781	1.535	2.656	– 1.121
- Overige Opdrachten	929	3.088	3.184	4.172	2.989	3.743	– 754
16.01.02 Subsidies	15.544	11.053	7.975	21.951	17.922	18.719	– 797
- Maatregelen	0	0	0	14.521	14.329	14.600	– 271
Spoorgoederenvervoer							
- NS IC Dordrecht-Brabant	0	1.380	2.000	760	1.440	0	1.440
- GSM-R	2.014	3.572	0	0	0	0	0
- Bodemsanering NS percelen	9.077	0	0	0	0	0	0
- Overige Subsidies	4.453	6.101	5.975	6.670	2.153	4.119	– 1.966
16.01.03 Bijdragen aan agentschappen	44	912	936	964	921	940	– 19

⁴⁴ Een week voor de geplande wetsbehandeling is het kabinet afgetreden. Om deze reden is het wetsvoorstel begin februari 2021 controversieel verklaard.

				Realisatie	Vastgestelde Begroting	Verschil
- Waarvan bijdrage aan KNMI	44	44	45	45	46	45
- Waarvan bijdrage aan RWS	0	868	891	919	832	895
- Waarvan bijdrage RVO OVS ERTMS	0	0	0	0	43	0
16.01.04 Bijdragen aan medeoverheden	2.252	2.297	2.349	2.719	9.973	2.350
- CLU Betuwerooute en HSL	2.252	2.297	2.349	2.719	2.485	2.350
- Bijdrage medeoverheden OVS	0	0	0	0	7.488	0
16.01.05 Bijdragen aan internationale organisaties	71	80	71	72	73	100
16.02 Maatregelenpakket OVS	0	0	0	0	966.762	0
16.02.02 Beschikbaarheidsvergoeding OV-sector	0	0	0	0	966.762	0
- Subsidies	0	0	0	0	966.762	0
Ontvangsten	3	3.497	375	249	597	0
						597

F. Financiële toelichting

Onderstaand wordt op het niveau van financieel instrument en de verplichtingen een toelichting gegeven op de verschillen (de mutaties) tussen de begroting en de realisatie. Zie voor de gehanteerde norm de toelichting 'normering jaarverslag' zoals opgenomen in de leeswijzer.

1. De oorzaak van de hogere verplichtingenrealisatie ligt voornamelijk bij de verstrekking van de Beschikbaarheidsvergoeding voor het Openbaar Vervoer in 2020 (€ 1,2 miljard) en bij de meerjarige verstrekking van de specifieke uitkeringen aan de provincies Groningen en Friesland (€ 19 miljoen).
2. De oorzaak van de lagere realisatie op het financiële instrument opdrachten 16.01.01 wordt voornamelijk veroorzaakt door de jaarlijkse overboeking naar EZK voor de uitvoering van de toezichtstaken van de ACM op het gebied van de spoorwegwet (€ 1,5 miljoen) en op het gebied van de wet personenvervoer (€ 0,2 miljoen). Het restant is het saldo van meerdere kleinere interne overboekingen (€ 0,2 miljoen).
3. De oorzaak van de hogere realisatie op het financiële instrument bijdragen aan medeoverheden 16.01.04 wordt veroorzaakt door de verstrekking van de specifieke uitkeringen aan de provincies Groningen en Friesland voor respectievelijk het Regionaal Economisch Programma (€ 5,1 miljoen) en de Rijksbijdrage Wunderline (€ 1,7 miljoen), en de 4^e trein Sneek-Leeuwarden (€ 0,7 miljoen). Daarnaast is de CLU bijdrage geïndexeerd (€ 0,1 miljoen).
4. De oorzaak van de realisatie op het financiële instrument maatregelenpakket OVS 16.02.02 is volledig toe te wijden aan de Beschikbaarheidsvergoeding voor het Openbaar Vervoer (€ 966,8 miljoen). Bij de eerste suppleaire begroting is er € 1,5 miljard beschikbaar gesteld, waarvan uiteindelijk € 966,8 miljoen tot betaling is gekomen.

G. Toelichting op de instrumenten

16.01 OV en Spoor

16.01.01 Opdrachten

Dit betreffen voornamelijk (lopende) opdrachten voor de implementatie van de OV-chipkaart, monitoring sociale veiligheid, het stimuleren van het beschikbaar stellen van (actuele) brongegevens voor reisinformatiediensten in het kader van het project Nationale Data Openbaar Vervoer (NDOV), de beheer- en vervoerconcessie, de uitbesteding van SWUNG1-taken, het onderzoek naar verbetermogelijkheden voor het rekenmodel trillingen spoorwegen, het onderzoek naar verplaatsingen in Nederland (OVIN) en aanpassingen in de spoorwegwetgeving. Ook wordt bijgedragen aan de toegankelijkheid van het openbaar vervoer en aan uitgaven voor onderzoek naar de marktordening van het openbaar vervoer. Daarnaast maakt de jaarlijkse vergoeding aan de Autoriteit Consument en Markt (ACM) onderdeel uit van deze middelen, wat een vergoeding is voor haar werk op het gebied van spoor zoals de Vervoerkamer. De Vervoerkamer reguleert de relatie tussen de beheerders en de gebruikers van het spoor.

16.01.02 Subsidies

De tijdelijke subsidieregeling spoorgoederenvervoer voor bijzondere omleidingskosten heeft tot doel de marktpositie van het spoorgoederenvervoer ten opzichte van het meer vervuilende goederenvervoer over de weg te behouden gedurende de periode dat de Betuweroute door de aanleg van een derde spoor in Duitsland tussen Emmerich en Oberhausen verminderd beschikbaar is en spoorwegondernemingen daardoor geconfronteerd worden met extra kosten door omleiding. Voor de jaren 2016 tot en met 2020 bedraagt het subsidieplafond € 13 miljoen inclusief de uitvoeringskosten. De uitgaven op de subsidieregeling in 2020 waren € 0,8 mln.

In de tabel Budgettaire gevallen van beleid bij dit beleidsartikel is een bedrag van € 14,1 miljoen gerealiseerd op de tijdelijke subsidieregeling stimulering spoorgoederenvervoer. Doel van deze tijdelijke subsidieregeling is het verbeteren van de positie van goederenvervoerders door het transport van goederen over het spoor goedkoper te maken door de spoorgoederenvervoerders een gedeeltelijke compensatie van de gebruiksvergoeding te verlenen. Deze subsidies worden verstrekt aan de goederenvervoerders.

In de tabel Budgettaire gevallen van beleid bij dit beleidsartikel is een bedrag van € 1,4 miljoen aan subsidieverplichtingen voor het jaar 2020 opgenomen. Dit bedrag heeft betrekking op de verlening van een subsidie aan de NS voor het exploitatiekort op de intercity verbinding Dordrecht-Eindhoven.

16.01.03 Bijdrage aan agentschappen

Rijkswaterstaat (RWS) heeft in 2020 in opdracht van IenW werkzaamheden in het kader van beleidsondersteuning en advies (BOA) uitgevoerd. Door middel van de agentschapsbijdrage is hiervoor capaciteit bij RWS gereserveerd.

16.01.04 Bijdrage medeoverheden

Dit betreft een jaarlijkse bijdrage voor de Complete Lijn Uitschakeling (waarbij bijvoorbeeld bij een incident een tracé als geheel wordt uitgeschakeld) en de inzet van de 25kV Spanningstester (CLU+) op de Betuweroute en HSL in het kader van de daartoe gesloten overeenkomst met de betrokken Veiligheidsregio's.

Daarnaast werd er in 2020 een specifieke uitkering verstrekt aan de provincie Groningen omtrent Het Economisch Programma en de Rijksbijdrage Wunderline en aan provincie Friesland omtrent de 4^e trein Sneek-Leeuwarden.

16.01.05 Bijdragen aan internationale organisaties

Dit betreft een bijdrage aan de Organisation pour les Transports Internationaux Ferroviaires (OTIF). Deze internationale organisatie richt zich vooral op het creëren van een uniform rechtssysteem voor het vervoer van passagiers en vracht per rails.

16.01.10 Leningen

Onderdeel van het maatregelenpakket OVS ten tijde van de COVID-19 pandemie zijn de leningen die verstrekt zijn aan de rederijen 'Terschellinger Stoomboot Maatschappij (TSM)' en 'Wagenborg Passagiersdiensten (WPD)'. Respectievelijk zijn er leningen van € 3 miljoen en € 1 miljoen verstrekt. Voor beide leningen geldt dat deze terugbetaald zijn in 2020.

16.02 Maatregelenpakket OVS

16.02.02 Beschikbaarheidsvergoeding OV-sector

Dit betreffen de middelen die beschikbaar zijn gesteld voor de verstreking van de Beschikbaarheidsvergoeding voor het Openbaar Vervoer.

H. Extracomptable verwijzingen

Tabel 31 Extracomptablele verwijzing naar artikel 13 Spoorwegen van het Infrastructuurfonds (x € 1.000)

	2020
Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 13 Spoorwegen van het Infrastructuurfonds	1.813.852
Andere ontvangsten van artikel 13 Spoorwegen	234.471
Totale uitgaven op artikel 13 Spoorwegen	2.048.323
<i>Waarvan</i>	
13.02 Beheer onderhoud en vervanging	1.506.274
13.03 Aanleg	377.159
13.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS	154.900
13.07 Rente en aflossing	9.990
13.08 Investeringsruimte	0

Tabel 32 Extracomptablele verwijzing naar artikel 14 Regionaal, lokale infrastructuur van het Infrastructuurfonds (x € 1.000)

	2020
Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 14 Regionaal, lokale infrastructuur van het Infrastructuurfonds	87.247
Andere ontvangsten van artikel 14 Regionaal, lokale infrastructuur	0
Totale uitgaven op artikel 14 Regionaal, lokale infrastructuur	87.247
<i>Waarvan</i>	
14.01 Grote regionaal/lokale projecten	61.843
14.02 Regionale Mob. Fondsen	0
14.03 RSP-ZZL: Pakket Bereikbaarheid	25.404

Tabel 33 Extracomptabele verwijzing naar artikel 17.02 Betuweroute, 17.03 HSL-Zuid, 17.07 ERTMS en 17.10 PHS van het Infrastructuurfonds (x € 1.000)

	2020
Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 17.02 Betuweroute, 17.03 HSL-Zuid, 17.07 ERTMS en 17.10 Programma Hoogfrequent Spoorvervoer van het Infrastructuurfonds	275.121
Andere ontvangsten van artikel 17.02 Betuweroute, 17.03 HSL-Zuid, 17.07 ERTMS en 17.10 Programma Hoogfrequent Spoorvervoer	31.609
Totale uitgaven op artikel 17.02 Betuweroute, 17.03 HSL-Zuid, 17.07 ERTMS en 17.10 Programma Hoogfrequent Spoorvervoer	306.730
<i>Waarvan</i>	
17.02 Betuweroute	0
17.03 Hogesnelheidstrein-Zuid	262
17.07 ERTMS	84.210
17.10 Programma Hoogfrequent Spoorvervoer	222.258

Tabel 34 Extracomptabele verwijzing naar artikel 20.05 Investeringsruimte toebedeeld naar modaliteit van het Infrastructuurfonds (x € 1.000)

	2020
Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikelonderdeel 20.05 Investeringsruimte toebedeeld modaliteit	0
Andere ontvangsten van artikelonderdeel 20.05 Investeringsruimte toebedeeld modaliteit	0
Totale uitgaven op artikelonderdeel 20.05 Investeringsruimte toebedeeld modaliteit	0
<i>Waarvan</i>	
20.05.02 Investeringsruimte Spoorwegen	0

4.6 Beleidsartikel 17 Luchtvaart

A. Algemene doelstelling

Het versterken van de internationale concurrentiekracht van de Nederlandse luchtvaartsector en het realiseren van een efficiënt, veilig en duurzaam luchtvaartbestel voor goederen, passagiers en omwonenden.

B. Rol en verantwoordelijkheid

Regisseren

De Minister is verantwoordelijk voor de vormgeving van de kaders en voor het binnen deze kaders (doen) realiseren van de gewenste ontwikkeling van de Nederlandse luchtvaart. De rol «regisseren» heeft betrekking op de volgende taken:

- Voor een veilig en duurzaam gebruik van netwerken stelt de Minister normen en handhaaft deze. Daarbij valt te denken aan de wetgeving voor het Nieuw Normen- en Handhavingstelsel Schiphol om geluidshinder te beperken. Om de concurrentiekracht van de luchtvaart te versterken streeft de Minister internationaal naar een gelijk speelveld. Daarin passen een actief Nederlands lidmaatschap van de International Civil Aviation Organization (ICAO) en een gerichte bijdrage in de totstandkoming van Europese regelgeving inclusief een actieve rol in agentschappen als de European Aviation Safety Agency (EASA).
- Voor het in stand houden en versterken van het luchtvaartnetwerk van verbindingen van Nederland met de rest van de wereld zijn internationale overeenkomsten cruciaal (multilateraal en bilateraal). De Minister sluit hiertoe overeenkomsten met de vanuit de Nederlandse luchtvaartpolitiek gezien belangrijke landen.

- Daarnaast wordt mede vanuit het oogpunt van verbetering van het milieu en van de kwaliteit van de leefomgeving de innovatie en de transitie naar een duurzame luchtvaart bevorderd.
- LenW zorgt voor de regelgeving op het gebied van marktordening, passagiersrechten, veiligheid, milieu en security. Veel van deze regelgeving komt in internationaal of Europees kader tot stand. In deze kaders levert Nederland een actieve bijdrage gericht op de Nederlandse belangen.
- De Minister richt zich nationaal en internationaal op het veiligstellen en verbeteren van de inrichting, het beheer en het gebruik van het luchtruim en op de verbetering van de prestaties van Luchtverkeersleiding Nederland en het Maastricht Upper Area Control Centre, een intensieve samenwerking tussen civiele en militaire luchtverkeersleidingsorganisaties (co-locatie) en een betere samenwerking van internationale luchtverkeersleidingsorganisaties binnen het Functional Airspace Block Europe Central (FABEC).
- De Minister geeft zoveel mogelijk ruimte voor ondernemerschap, met een maximaal beroep op de eigen verantwoordelijkheid van het bedrijfsleven voor duurzaamheid en voor een permanente verbetering van de veiligheid middels introductie van veiligheidsmanagement en toezicht gebaseerd op risico's en veiligheidsprestatie.
- De Minister richt zich op het veilig stellen van voldoende nationale luchthavencapaciteit en geeft invulling aan de wettelijke taken en verplichtingen ten aanzien van inrichting en gebruik van luchthavens en de omgeving.
- Voorts zet de Minister in op een intensivering en stroomlijning van de inspanningen van alle overheden, belangenorganisaties en sectorpartijen betrokken bij bovenstaande beleidsopgaven.
- Tevens draagt de Minister zorg voor een actieve inzet van Nederland in internationale gremia waar discussies worden gevoerd en besluiten worden genomen die van invloed zijn op het Nederlandse (mainport)beleid, zoals in de Europese Raad van Transportministers.
- Het behalen van de doelstelling hangt af van de betrokkenheid van en samenwerking met andere overheden en het bedrijfsleven. Daarnaast spelen het innovatieve vermogen van en technologische ontwikkelingen in de luchtvaartsector, de internationale ontwikkelingen en ontwikkelingen in internationale organisaties (EU, Eurocontrol, EASA, ICAO, e.a.) een rol alsmede economische ontwikkelingen in Nederland.

Ten slotte is de Minister verantwoordelijk voor het toezicht op en de handhaving van (een deel van) de wet- en regelgeving door de ILT op dit beleidsterrein (zie beleidsartikel 24 Handhaving en Toezicht).

C. Indicatoren en Kengetallen

Tabel 35 Indicator: Creëren van luchthavencapaciteit Schiphol

	Basiswaarde					Realisatie 2020	Streefwaarde 2020
	2009	2016	2017	2018	2019		
Gerealiseerde vliegtuigbewegingen t.o.v plafond 500.000	390.000	479.000	497.000	499.446	497.303	227.317	500.000
	78%	96%	99%	99%	99%	44%	100%

Bron realisatie: <https://www.schiphol.nl/nl/schiphol-group/pagina/verkeer-en-vervoer-cijfers> Bron streefwaarde: (Kamerstukken II 2014–2015 34 098, nr. 1–3).

Toelichting

Voor de luchthaven Schiphol is in 2008 voor de periode tot en met 2020 een plafond voor het aantal vliegtuigbewegingen afgesproken van 510.000. In 2015 is dat plafond verlaagd naar 500.000 per jaar. Het Rijk heeft daarnaast de verantwoordelijkheid voor het creëren van capaciteit op de luchthavens Eindhoven en Lelystad.

Er is gewerkt aan het wettelijk verankeren van het Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel voor de luchthaven Schiphol (NNHS). Dit is van belang voor de indicator over luchthavencapaciteit, omdat de toegestane aantal vliegbewegingen een afgeleide zijn van deze regelgeving. De wet waarin dit stelsel is opgenomen, is op 30 maart 2016 gepubliceerd in het Staatsblad, maar nog niet formeel in werking getreden. Het bij de nieuwe wet behorende Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB) is nog in voorbereiding. Totdat het in voorbereiding zijnde LVB in werking is getreden, is het nieuwe stelsel formeel nog niet van kracht.

De impact van Covid-19 op de luchtvaart was in 2020 gigantisch. Het jaar begon met reisbeperkingen van en naar China, waarbij het effect op Schiphol en Nederland nog beperkt was. In het voorjaar breidden die beperkingen zich over de gehele wereld uit, met op het dieptepunt allerlei vliegverboden waardoor bijna alleen nog maar vrachtvluchten door konden gaan. De terugval in Europa bedroeg op dat moment – 92,8% (gemiddeld 2099 vluchten per dag). Tijdens de zomer herstelde het vliegverkeer zich langzaam en was er sprake van een voorzichtig herstel in augustus. Vanaf september nam het vliegverkeer weer af doordat het virus in Nederland en omliggende landen weer oplaaide waardoor er negatieve reisadviezen voor verschillende landen werden afgegeven. Het gemiddeld aantal vluchten van de top 10 Europese luchtvaartmaatschappijen nam in 2020 af tussen de 45% – 67%.

Tabel 36 Indicator: Creëren extra luchthavencapaciteit Eindhoven en Lelystad

	Basiswaarde 2009	Gerealiseerd t/m 2016	Gerealiseerd t/m 2018	Gerealiseerd t/m 2019	Gerealiseerd t/m 2020	Streefwaarde 2020
Luchthaven capaciteit						
Eindhoven	0	25.000	25.000	25.000	25.000	25.000
Luchthaven capaciteit Lelystad	0	45.000	45.000	45.000	45.000	45.000

Bron Eindhoven Airport: Luchthavenbesluit Eindhoven 2014 ([Stb. 2014, 356](#) en Kamerstukken II, [2013–2014, 31 936, nr. 187](#)), Vergunning burgermedegebruik exploitant militaire luchthaven Eindhoven ten behoeve van Eindhoven Airport N.V. (gebruiksjaren 2016 tot en met 2019) ([Stcr., 2015, 47829](#)), Vergunning burgermedegebruik exploitant militaire luchthaven Eindhoven ten behoeve van Eindhoven Airport N.V. ([Stcr., 2019, 71975](#)).
Bron Lelystad: Luchthavenbesluit Lelystad ([Staatsblad 2015, nr. 130.](#)).

Toelichting

De ontwikkeling van Eindhoven en Lelystad (met in totaal 70.000 extra vliegtuigbewegingen op jaarrichting) moet ervoor zorgen dat Schiphol meer ruimte overhoudt voor mainportverkeer en de concurrentiepositie van Schiphol wordt versterkt, conform het Convenant «Behoud en versterking mainportfunctie en netwerkkwaliteit luchthaven Schiphol».

Op 31 december 2019 liep de burgermedegebruiksvergunning af op basis waarvan Eindhoven Airport voor de jaren 2016 tot en met 2019 gebruik kon maken van de militaire luchthaven Eindhoven ([Stcrt. 2015, 47829](#)). Met die vergunning werd de volledige ruimte van 25.000 extra civiele vliegtuigbewegingen aan Eindhoven Airport vergund. Als gevolg van de uitvoering van het advies van de heer Pieter van Geel ‘Opnieuw verbonden’ ten aanzien van de korte termijn is voor de gebruiksjaren 2020 en 2021 op 20 december 2019 een nieuwe burgermedegebruiksvergunning door de staatssecretaris van Defensie in overeenstemming met de minister van Infrastructuur en Waterstaat aan Eindhoven Airport afgegeven ([Stcrt. 2019, 71975](#) en [Kamerstukken II 2019-2020, 31 936, nr. 713](#)). Voor deze twee jaren wordt in plaats van de volledige civiele geluidsruimte een maximum aantal vliegtuigbewegingen van 41.500 vergund en ook zijn de geplande vluchten na 23:00 uur vanaf 25 oktober 2020 niet meer toegestaan.

Ten behoeve van de uitbreiding van Lelystad Airport heeft het kabinet een Luchthavenbesluit vastgesteld dat op 1 april 2015 in werking is getreden met een voorziene uitbreiding van de luchthaven voor groot commercieel verkeer: gefaseerd naar maximaal 45.000 vliegtuigbewegingen. Tot de herziening van het luchtruim is dit aantal maximaal 10.000 vliegtuigbewegingen. Alle betrokken overheden en marktpartijen werken met volle inzet aan ingebruikname van de luchthaven. Op 31 maart 2020 is de Tweede Kamer bij brief geïnformeerd dat de openingsdatum van Lelystad Airport voor groot commercieel verkeer is uitgesteld ([Kamerstukken II 2019-2020, 31 639, nr. 732](#)).

Tabel 37 Indicator: Positie in de ranglijst o.b.v. aeronautical kosten (luchthavengelden, ATC-heffingen, overheidsheffingen) van hoog (positie 1) tot laag (positie 10)

Ranglijst kostenniveau (van hoog naar laag)	Realisatie 2016	Realisatie 2017	Realisatie 2018	Realisatie 2019	Realisatie 2020	Streefwaarde 2016 e.v.
London Heathrow (LHR)	1	1	1	1	1	1
Parijs (CDG)	4	4	4	4	5	
Frankfurt (FRA)	2	2	2	2	2	
Gatwick	3	3	5	5	3	
Schiphol	9	10	10	10	9 < LHR, FRA, CDG	
Zürich	5	5	6	6	6	
München	6	6	3	3	4	
Brussel	8	8	7	7	8	
Madrid	7	7	8	8	10	

Bron: SEO Benchmark Luchthavengelden en Overheidsheffingen van verschillende jaren (2014 t.m. 2020)

Toelichting

Het is belangrijk dat de kosten voor luchtvaartmaatschappijen op Schiphol concurrerend zijn ten opzichte van andere luchthavens. Een concurrerend kostenniveau draagt immers bij aan het in stand houden van het netwerk van luchtverbindingen van en naar Nederland. Om een beeld te krijgen van het relatieve kostenniveau van Schiphol vindt jaarlijks een vergelijking plaats van de luchthavengelden, de Air Traffic Control (ATC)-heffingen en de overheidsheffingen op Schiphol en een aantal concurrerende luchthavens. In deze benchmark wordt berekend wat op de verschillende luchthavens voor een identiek pakket vluchten, dat representatief is voor Schiphol, aan deze kosten betaald zou moeten worden. In de benchmark wordt Schiphol met de belangrijkste concurrerende West-Europese

luchthavens vergeleken en met de luchthavens Dubai en Istanbul. In de benchmark 2020 zijn voor het eerst ook de luchthavens Düsseldorf en Kopenhagen opgenomen. De vier luchthavens Dubai, Istanbul, Düsseldorf en Kopenhagen zijn geen onderdeel van de indicator in de tabel hierboven. De resultaten van de laatste benchmark laten zien dat het totale berekende kostenniveau op Schiphol medio 2020 lager is dan de meeste andere onderzochte West-Europese luchthavens in de benchmark. Alleen de kostenniveaus van Madrid en Kopenhagen is lager. Daarnaast zijn ook de kostenniveaus van de verder weg gelegen concurrerende hubs Istanbul en Dubai in 2020 lager dan van Schiphol.

Tabel 38 Kengetal: Geluidsbelasting rond Schiphol

Periode	2016	2017	2018	2019	2020	Grenswaarde TVG
Gedurende het gehele etmaal (Lden)	62,79	62,81	62,57	62,53	n.n.b	63,46 dB(A)
Gedurende de periode van 23.00 tot 7.00 uur (Lnightr)	52,46	52,25	51,68	51,72	n.n.b	54,44 dB(A)

Bron: Handhavingsrapportage Schiphol (ILT, 2019) Bron grenswaarde: Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (2004).

Toelichting

In het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol zijn voor de luchthaven grenzen gesteld aan het totale volume van de geluidbelasting (TVG) dat het vliegverkeer in een jaar mag produceren. In het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol is vastgelegd dat het totale volume van de geluidbelasting afkomstig van het luchthavenluchtverkeer bij Schiphol per gebruiksjaar overdag (de Lden) niet meer dan 63,46 dB(A) en voor de nacht (de Lnightr) niet meer dan 54,44 dB(A) mag bedragen. Bij dreigende overschrijding wordt door de ILT handhavend opgetreden.

Voor de jaarlijkse totale risicogewicht score (TRG-score) voor Schiphol in relatie tot de TRG-grenswaarde in het Luchthavenverkeerbesluit wordt verwezen naar de handhavingsrapportage Schiphol, ILT, 2019.

De gegevens over 2020 waren nog niet beschikbaar ten tijde van het opstellen van dit jaarverslag. De informatie zal aan de Tweede Kamer worden aangeboden bij de begroting 2022.

Tabel 39 Kengetal: Aantal passagiersbestemmingen waarnaar (> 2 x per jaar) met vnl. geregelde vluchten wordt gevlogen per luchthaven

Luchthaven	2016	2017	2018	2019	2020
Amsterdam	262	266	272	277	271
Frankfurt	290	309	322	319	295
London Heathrow	186	203	210	220	249
Parijs Charles de Gaulle	290	294	316	330	294
Brussel	193	200	204	203	191

Bron: Amsterdam Airport Schiphol (AAS), op basis van APGdat.

Toelichting

In deze tabel is het aantal passagiersbestemmingen per luchthaven opgenomen waarvoor geldt dat deze meer dan twee keer per jaar worden aangevlogen. Omdat er in het begin van 2020 nog geen restricties waren

als gevolg van COVID-19, is het effect van de pandemie op het aantal bestemmingen niet zo groot. Op Frankfurt, Parijs Charles de Gaulle en Brussel daalt het aantal bestemmingen in 2020 sterker dan op Schiphol. Opvallend is dat het aantal bestemmingen op Londen Heathrow gestegen is.

Tabel 40 Kengetal: Aantal vliegtuigbewegingen, passagiers en vrachttonnage per luchthaven

	2016	2017	2018	2019	2020
Vliegtuigbewegingen (x 1.000)					
Amsterdam	479	497	499	497	227
Frankfurt	453	465	501	503	204
London Heathrow	473	474	476	476	201
Parijs Charles de Gaulle	473	476	481	498	212
Brussel	207	221	218	218	83
Passagiers (in miljoenen)					
Amsterdam	64	68	71	72	21
Frankfurt	61	64	69	70	19
London Heathrow	76	78	80	81	22
Parijs Charles de Gaulle	66	69	72	76	22
Brussel	22	25	26	26	7
Vracht (x 1.000 ton)					
Amsterdam	1.662	1.731	1.716	1570	1442
Frankfurt	2.029	2.109	2.087	2005	1857
London Heathrow	1.541	1.698	1.685	1587	1141
Parijs Charles de Gaulle	1.953	2.011	1.987	1903	1618
Brussel	464	513	532	489	506

Bron: Amsterdam Airport Schiphol (AAS / ACI)

Toelichting

Bovenstaande kengetallen geven het verkeer (vliegtuigbewegingen) en vervoer (passagiers en vracht) op Schiphol weer in vergelijking met andere grote Noordwest-Europese luchthavens. Op alle luchthavens zijn de aantalen vliegtuigbewegingen en passagiers in 2020 als gevolg van COVID-19 sterk gedaald. De daling op Schiphol is iets minder sterk dan op de andere luchthavens. Het effect van de pandemie op het vrachtvervoer is veel minder sterk.

Monitor Netwerkkwaliteit en Staatsgaranties

De jaarlijkse Monitor Netwerkkwaliteit en Staatsgaranties van SEO Economisch Onderzoek geeft een beeld van de ontwikkeling van de netwerkkwaliteit op Schiphol ten opzichte van de belangrijkste concurrerende luchthavens. Daarnaast wordt in de monitor het netwerk van Air France KLM vanaf Schiphol vergeleken met dat vanaf Parijs Charles de Gaulle. Zo wordt de naleving van de staatsgaranties gevolgd die in het kader van de fusie van KLM met Air France zijn afgesproken. De monitor richt zich op de kwaliteit van de directe verbindingen vanaf luchthavens («directe connectiviteit»), de verbindingen vanaf luchthavens met een overstap onderweg («indirecte connectiviteit») en de huboperatie op luchthavens («hubconnectiviteit»).

De Monitor netwerkkwaliteit en staatsgaranties 2020 laat zien dat de luchtvaartsector hard geraakt is door COVID-19. De connectiviteit van Schiphol is sterk gedaald. Opvallend is dat Schiphol zich in vergelijking met de

concurrentie het minst slecht heeft ontwikkeld: andere luchthavens zien een nog sterkere daling in de verschillende connectiviteitsmaten. De netwerken van Air France-KLM zijn zowel op Schiphol als op Parijs Charles de Gaulle zwaar getroffen door het coronavirus. In verhouding presteert Schiphol iets beter. De aangeboden vrachtcapaciteit van Air France-KLM daalt op beide luchthavens, doordat een groot deel van de bellycapaciteit op intercontinentale passagiersvluchten wegvalt. Om dit verlies deels te compenseren heeft Air France-KLM op bepaalde routes passagierstoestellen ingezet als vrachtvlucht.

Tabel 41 Kengetal: Gemiddelde vertraging per vlucht toe te rekenen aan Air Traffic Management (in minuten)

	2016	2017	2018	2019	2020
Taakstelling vanaf 2000 met herijking voor 2002-2006	0,5	0,5	0,5	0,5	n.n.b.
Gerealiseerd	0,91	0,94	1,83	1,67	n.n.b.

Bron: *Performance Review Body, Performance Monitoring Dashboard 2019*.

Toelichting

Het Rijk heeft geen directe invloed op het aantal minuten vertraging in het Europese luchtruim. Dit kengetal is een internationaal gemiddelde en wordt bepaald door operationele factoren, zoals capaciteitsplanning, human resource management, weersomstandigheden en stakingen. Dit kengetal geeft bij gebruikelijke verkeersvolumes wel een beeld van de efficiëntie van het luchtvaartbestel. Vanwege het beperkte verkeersvolume in 2020 is dat voor dit jaar slechts beperkt het geval.

De gegevens over 2020 waren nog niet beschikbaar ten tijde van het opstellen van dit jaarverslag. De informatie zal aan de Tweede Kamer worden aangeboden bij de begroting 2022.

Tabel 42 Kengetal: Gemiddelde ATFM-vertraging per vlucht

	2016	2017	2018	2019	2020
Grenswaarde					
Gemiddelde ATFM-vertraging (en route en airport) per vlucht in minuten per vlucht gerealiseerd	2	2	2	2	n.n.b.
Gerealiseerd					
Gemiddelde ATFM-vertraging (en route en airport) per vlucht in minuten per vlucht gerealiseerd					n.n.b.
Gerealiseerd					
Gemiddelde ATFM-vertraging (airport) per vlucht in minuten per aankomende vlucht volgens de PRB methode	2	3,22	2,19	3,88	n.n.b.

Bron: *Performance Review Body, Performance Monitoring Dashboard 2019*.

Toelichting

Dit kengetal heeft betrekking op de gemiddelde vertraging op Nederlandse luchthavens. Het merendeel van de vertragingen treedt op in de terminalfase van een vlucht en wordt veroorzaakt door weersomstandigheden (storm, mist, sneeuw) die een direct negatief effect hebben op de afhandeling van de starts en landingen in de vluchtfase beneden een hoogte van een kilometer. Ondanks het beperkte verkeersvolume hebben deze factoren ook in 2020 voor beperkte vertragingen gezorgd.

LVNL hanteert met ingang van 2015 dezelfde systematiek als de Performance Review Body om vertragingen te meten. Verder heeft LVNL in 2015 de vertragingswaarden vanaf 2010 herberekend volgens de PRB-systematiek om de effecten van de wijziging van de meetsystematiek transparant weer te geven. Er is uitsluitend sprake van een technische wijziging in de meetsystematiek zonder een beleidsmatige impact.

De gegevens over 2020 waren nog niet beschikbaar ten tijde van het opstellen van dit jaarverslag. De informatie zal aan de Tweede Kamer worden aangeboden bij de begroting 2022.

D. Beleidsconclusies

Het regeerakkoord heeft een Luchtvaartnota 2020-2050 aangekondigd. Op 15 mei 2020 is de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 verschenen ([Kamerstukken II 2019-2020, 31 936, nr. 741](#)) en vervolgens ter inzage gelegd. Na verwerking van de inspraakreacties is de Luchtvaartnota op 20 november 2020 vastgesteld in het Kabinet ([Kamerstukken II 2019-2020, 31 936, nr. 820](#)). De Luchtvaartnota is opgebouwd rond vier publieke belangen: het borgen van de veiligheid, het zorgdragen voor een goede internationale verbondenheid, het belang van een verbeterde kwaliteit van de leefomgeving en het halen van de klimaatdoelen voor de luchtvaart. Het ministerie neemt de regie bij de uitwerking en implementatie van het beleid. Dit gebeurt op basis van actuele wetenschappelijke inzichten en op een transparante wijze met betrokkenheid van belanghebbenden. De Luchtvaartnota is voorzien van een uitvoeringsagenda met daarin een overzicht en planning van de vervolgacties.

In de Luchtvaartnota is vastgelegd dat voor Schiphol van ongeclausuleerde groei geen sprake meer kan zijn en kwaliteit centraal komt te staan. Dat betekent dat eerst stappen moeten worden gezet in hinderbeperking voor de omgeving alvorens ruimte ontstaat voor verdere ontwikkeling. In 2020 is het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol in verband met de invoering van het Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel (NNHS) in de Ministerraad geacordineerd. Dit besluit voorziet in de juridische verankering van het NNHS. Door het sterk verminderde verkeer op Schiphol als gevolg van de coronacrisis staat de ontwikkeling van Schiphol boven 500.000 in een ander licht.

Er is gewerkt aan de openstelling van Lelystad Airport om Schiphol te ontlasten. Lelystad Airport is gerealiseerd en begin 2020 is ook de Verkeersverdelingsregel (VVR) voor Schiphol en Lelystad Airport goedgekeurd door de Europese Commissie en de Raad van State. Op 31 maart 2020 is de Tweede Kamer bij brief geïnformeerd dat de openingsdatum van Lelystad Airport voor groot commercieel verkeer is uitgesteld ([Kamerstukken II 2019-2020, 31 639, nr. 732](#)). Besluit over openstelling van Lelystad Airport wordt door het volgende kabinet genomen.

Voor Eindhoven Airport is gewerkt aan de uitwerking van het sturingsmodel voor geluid, zoals de heer Van Geel dit heeft geadviseerd in zijn advies ‘Opnieuw verbonden’ van april 2019. Bij dit nieuwe sturingsmodel staat een aanzienlijke vermindering van de civiele geluidbelasting in 2030 als gevolg van het luchthavenverkeer op Eindhoven Airport centraal, in plaats van te blijven sturen op aantallen vliegtuigbewegingen. De heer Van Geel is in juli 2020 gevraagd om een aanvullend advies over het sturingsmodel uit te brengen. Dit aanvullend advies is verzonden aan de Kamer en dient

als basis voor besluitvorming in een bestuurlijk overleg van begin 2021 over de toekomstige ontwikkeling van Eindhoven Airport. (Kamerstukken II 2019-2020, [31 936, nr. 828](#) en Kamerstukken II 2020-2021, [31 936, nr. 829](#)).

Het Nederlandse luchtruim en het luchtverkeersleidingsconcept is sinds tientallen jaren stapsgewijs doorontwikkeld. Het doel van de luchtruimherziening is te komen tot een integrale, toekomstbestendige inrichting en beheer van het luchtruim, gebaseerd op een gewogen belangenafweging, in samenwerking met internationale partners en in voortdurende dialoog met belanghebbenden. De ontwerp-Voorkeursbeslissing (VKB) is een richtinggevend besluit op hoofdlijnen. Het bevat een conceptueel plan voor de hoofdstructuur van het toekomstig Nederlandse luchtruim alsmede een nieuw operationeel concept voor de afhandeling van het verkeer. De ontwerp-VKB wordt onderbouwd door een onafhankelijk opgestelde milieu-effectrapportage in de vorm van een plan-MER. De ontwerp-VKB is in januari 2021 gepubliceerd en open gesteld voor zienswijzen.

Over de ontwikkelingen in 2020 op het gebied van duurzame luchtvaart is de Tweede Kamer geïnformeerd bij brief van 9 december 2020 ([Kamerstukken II 2019-2020, 31 936, nr. 826](#)). Mondiaal heeft de implementatie van CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation) onverminderd de aandacht. De administratieve handelingen in het kader van CORSIA, zoals de emissierapportage over het jaar 2019, zijn in 2020 uitgevoerd.

Op basis van resolutie van de 40^{ste} Algemene Vergadering van ICAO is een internationaal proces gestart met het oog op het vaststellen van een lange termijn CO₂-reductiedoelstelling in 2022. Nederland is intensief bij dit proces betrokken.

Op Europees niveau heeft de Commissie een publieke consultatie geopend over de herziening van het EU ETS (European Emissions Trading System). Deze consultatie gaat in op het afbouwen van het aandeel gratis rechten en het naast elkaar bestaan van het EU ETS en CORSIA na 2024. De consultatie is een voorloper op het uiteindelijke voorstel. Naar verwachting wordt dit voorstel in het tweede kwartaal van 2021 gepresenteerd, waarna de onderhandelingen zullen starten. Nationaal is de inzet voortgezet op de ontwikkeling van duurzame alternatieve brandstoffen zoals biokerosine en synthetische kerosine en op het stimuleren van innovatieve technologie, zoals elektrisch of hybride vliegen en het efficiënt gebruik van het luchtruim. Door het ministerie van Financiën is samen met ons ministerie en het ministerie van Economische Zaken en Klimaat verder gewerkt aan de invoering van financiële maatregelen, zoals deze in het regeerakkoord zijn genoemd

Het ministerie werkte in 2019 en 2020 aan de implementatie en de evaluatie van de aanbevelingen in het rapport Veiligheid vliegverkeer Schiphol van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) conform de aanpak zoals beschreven in de brief aan de OVV van 11 oktober 2017 (Bijlage bij [Kamerstukken II 2017-2018, 29 665, nr. 242](#)). In 2019 is de onafhankelijke evaluatie gestart van de opvolging van de aanbevelingen van de OVV. Deze is op 30 maart 2020, tezamen met een integrale veiligheidsanalyse van Schiphol naar de Kamer gestuurd (Kamerstukken II 2019-2020, [29 665, nr. 384](#)).

Op 22 december 2017 is de rapportage van de beleidsdoorlichting artikel 17 Luchtvaart aan de Tweede Kamer gestuurd. In de begeleidende Kamerbrief (Kamerstukken II 2017-2018, [32 861, nr. 28](#)) waren twee

vervolgstappen aangekondigd: Ten eerste aanscherping/aanpassing van de in artikel 17 Luchtvaart opgenomen doelen, kengetallen en indicatoren en ten tweede een daaruit voortvloeiende evaluatieagenda met een planning voor beleidsmonitors en -evaluaties voor de komende doorlichtingsperiode die loopt tot 2022. Omdat het wenselijk is dat deze vervolgstappen in overeenstemming zijn met het beleid van de nieuwe luchtvaartnota, is in een verzamelbrief van 28 november aan de Tweede Kamer (Kamerstukken II 2018-2019, [31 936, nr. 526](#)) uitgelegd dat de invulling van deze vervolgstappen parallel zal lopen met het traject van de uitvoering van de nieuwe Luchtvaartnota (2020-2050).

Door afname van het vliegverkeer in 2020 kwam de financiering van de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) onder druk te staan, want deze wordt grotendeels betaald uit de heffingen die de luchtvaartmaatschappijen betalen die het Nederlandse luchtruim gebruiken. Dit leverde voor LVNL een tijdelijk liquiditeitsprobleem op. Om in 2020 de liquiditeit te waarborgen heeft lenW zich garant gesteld voor de verhoging van het rekening courant krediet met € 120 miljoen.

E. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 43 Budgettaire gevolgen van beleidsartikel 17 Luchtvaart (bedragen x € 1.000)

Verplichtingen	2016	2017	2018	2019	Realisatie	Vastgestelde Begroting	Verschil Begroting
	30.324	12.483	20.877	37.066	167.781	45.574	
<i>Waarvan garantieverplichtingen</i>					0	140.700	23.000
Uitgaven	27.440	14.982	21.913	28.695	33.366	25.304	8.062
17.01 Luchtvaart	27.440	14.982	21.913	28.695	33.366	25.304	8.062
17.01.01 Opdrachten	8.587	7.187	12.458	12.223	11.672	15.502	- 3.830
- <i>Opdrachten GIS</i>	3.170	1.766	2.436	909	50	2.050	- 2.000
- <i>Caribisch Nederland</i>	0	0	0	1.397	1.364	6.265	- 4.901
- <i>Overige Opdrachten</i>	5.417	5.421	10.022	9.917	10.258	7.187	3.071
17.01.02 Subsidies	8.455	6.365	3.214	3.953	3.080	3.177	- 97
- <i>Leefbaarheidsfonds</i>	0	0	0	1.000	400	400	0
- <i>Subsidie tarieven Bonaire</i>	0	647	805	649	691	319	372
- <i>Subsidie omploegen graan</i>	1.894	1.773	1.510	1.441	1.361	1.786	- 425
- <i>Overige Subsidies</i>	6.561	3.945	899	863	628	672	- 44
17.01.03 Bijdragen aan agentschappen	9.040	108	4.244	4.649	6.809	1.449	5.360
- <i>Waarvan bijdrage aan RWS (Caribisch Nederland)</i>	8.955	0	4.082	4.422	6.411	1.000	5.411
- <i>Waarvan bijdrage aan RWS</i>	71	88	148	213	336	435	- 99
- <i>Waarvan bijdrage aan KNMI</i>	14	20	14	14	14	14	0
- <i>Waarvan bijdrage aan RVO</i>	0	0	0	0	48	0	48
17.01.04 Bijdragen aan medeoverheden	0	0	779	6.356	9.552	3.500	6.052
- <i>Bijdrage Caribisch Nederland</i>	0	0	779	6.356	9.049	3.500	5.549
- <i>Overige bijdrage aan medeoverheden</i>	0	0	0	0	503	0	503
17.01.05 Bijdragen aan internationale organisaties	1.281	1.247	1.141	1.255	1.058	1.476	- 418
17.01.06 Bijdragen aan ZBO's/ RWT's	77	75	77	259	1.195	200	995
Ontvangsten	8.392	1.237	1.611	1.631	1.086	1.174	- 88

F. Financiële toelichting

Onderstaand wordt op het niveau van financieel instrument en de verplichtingen een toelichting gegeven op de verschillen (de mutaties) tussen de begroting en de realisatie. Zie voor de gehanteerde norm de toelichting ‘normering jaarverslag’ zoals opgenomen in de leeswijzer.

1. De hogere realisatie (+ € 122,2 miljoen) op de verplichtingen wordt verklaard door de volgende zaken:
 - Bij Voorjaarsnota is de garantieverplichting aan Winair afgeboekt (- € 23 miljoen). Eind 2019 heeft Winair gemeld dat de onderneming vanwege gewijzigde marktomstandigheden en toekomstplannen thans geen behoefte meer heeft aan een garantstelling voor de aanschaf van nieuwe vliegtuigen voor de korte afstand (waaronder tussen thuisbasis St Maarten en de Nederlandse gemeenten Saba en Sint Eustatius) zoals aanvankelijk werd beoogd.
 - De hogere verplichtingenrealisatie betreft met name de garantstelling door lenW voor de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) voor de verhoging van het rekening courant krediet met € 140 miljoen. Daarnaast is een lening van € 2,7 miljoen verstrekt aan luchtvaartmaatschappij Winair. Met het verstrekken van deze lening wordt de interinsulaire connectiviteit van Saba, Sint Eustatius met Sint Maarten en Bonaire op de korte termijn gewaarborgd.
 - Airport Coordination Netherlands (ACNL) is per 1 april 2020 een publiekrechtelijk zbo onder verantwoordelijkheid van lenW. ACNL wil na omvorming tot ZBO gebruik maken van de mogelijkheid om te schatkistbankieren bij het ministerie van Financiën. lenW stelt zicht hiervoor garant tot een maximum van € 0,5 miljoen. Daarnaast is deze leenfaciliteit van ACNL verhoogd met € 0,2 miljoen naar € 0,7 miljoen om dit jaar de liquiditeit te waarborgen. lenW stelt zich hiervoor garant.
 - Tot slot zijn er diverse kleine verplichtingen (€ 1,8 miljoen) aangegaan die oorspronkelijk niet waren begroot.
2. De lagere realisatie (- € 3,8 miljoen) op het opdrachtenbudget wordt verklaard door het volgende:
 - Voor «opdrachten GIS» zijn de uitgaven voor het Schadeschap luchthaven Schiphol (planschade en nadearcompensatie) lager doordat er minder claims zijn geweest dan eerder was voorzien.
 - De lagere uitgaven op het instrument Opdrachten Caribisch Nederland worden voornamelijk veroorzaakt door een overboeking bij Voorjaarsnota van € 5,5 miljoen van het opdrachtenbudget naar het instrument Bijdragen aan medeoverheden ten behoeve van een bijzondere uitkering aan Sint Eustatius voor de bestrijding van erosie. Daarnaast heeft BZK een bijdrage verstrekt voor de uitgaven opdrachten Sint Eustatius.
 - Tot slot is er bij overige opdrachten € 3,1 miljoen meer gerealiseerd dan begroot.
3. De hogere realisatie betreft met name de toevoeging van middelen aan de agentschapsbijdrage RWS (Caribisch Nederland) bij Miljoenennota 2021 voor de erosiebestrijding op Sint Eustatius en de update van het masterplan Sint Eustatius.
4. De hogere realisatie wordt verklaard door de overboeking bij Voorjaarsnota van € 5,5 miljoen van het opdrachtenbudget naar het instrument Bijdragen aan medeoverheden ten behoeve van een bijzondere uitkering aan Sint Eustatius voor de bestrijding van erosie. Daarnaast zijn er specifieke uitkeringen verstrekt aan de gemeente Haarlemmermeer en aan de gemeente Lelystad.

G. Toelichting op de instrumenten

Uitgaven

17.01.01 Opdrachten

Opdrachten Geluidsisolatie Schiphol (GIS)

De uitgaven die in 2020 zijn gedaan voor Schiphol hadden betrekking op aankopen in de geluidssloopzones en klachtenafhandeling. De uitgaven voor geluidsisolatie (GIS) zijn in eerdere jaren gedaan, het Geluidsisolatieprogramma fase 3 (GIS-3) is in 2012 afgerond, hiervoor zijn dus geen middelen meer beschikbaar.

Overige opdrachten

1. Programma Schiphol

In 2020 is gewerkt aan het verankeren van politiek-bestuurlijke en juridische afspraken in regelgeving. Verder is er afgelopen jaar een start gemaakt met een beoordeling van het bestaande ruimtelijk beleid rondom Schiphol. Hierin is bekeken of en zo ja, welke aanpassingen de komende jaren nodig zijn aan het Luchthavenindelingsbesluit (LIB) en om invulling te geven aan de uitgangspunten van de Luchtvaartnota. Een belangrijk aspect hiervan is het verankeren van politiek-bestuurlijke en juridische afspraken in regelgeving, hierbij gaat het om het vaststellen van een LVB en LIB.

Tot 1 juni 2020 beoordeelde het Schadeschap Schiphol de verzoeken en droeg zij zorg voor de uitkering van schadevergoeding. Het Schadeschap Schiphol is opgevolgd door het door het Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat opgerichte Schadeloket Luchtvaart. Dit Schadeloket draagt per 1 juni 2020 zorg voor de afhandeling van planschade en nadeelcompensatie-claims die samenhangen met besluiten voor de luchthaven Schiphol, en de luchthavens Eelde, Lelystad, Maastricht en Rotterdam.

2. Normen en handhavingsstelsel

Het budget is besteed aan opdrachten ten behoeve van de implementatie van het nieuwe normen- en handhavingsstelsel voor Schiphol en aanpassing van de wet- en regelgeving, zijnde de Wet luchtvaart en het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB) en aan aanpassing van overige wet- en regelgeving, zijnde de Wet luchtvaart, het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB).

3. OVV-follow-up

Sinds 13 december 2018 rapporteert de minister halfjaarlijks aan de Kamer over de opvolging van de aanbevelingen van de OVV. Op 10 juli 2019 is de laatste voortgangsrapportage verschenen [Kamerstukken II 2020-2021, 29 665](#), nr. 395. Hierin is onder meer beschreven hoe het ministerie verder werkt aan het versterken van de rol als systeemverantwoordelijke en de veiligheid op Schiphol. In 2019 is bovendien een onafhankelijke evaluatie gestart van de opvolging van de aanbevelingen van de OVV. Deze is op 30 maart 2020, tezamen met een integrale veiligheidsanalyse van Schiphol naar de Kamer gestuurd. ([Kamerstukken II 2019-2020, 29 665 nr. 384](#)).

4. Lelystad

Lelystad Airport moet fungeren als overloopluchthaven voor Schiphol, zodat op Schiphol meer ruimte vrijkomt voor mainportgebonden verkeer. Omdat voor de openstelling van Lelystad Airport voor groot commercieel handelsverkeer een stevige extra inzet nodig is, is besloten een project Lelystad Airport in te richten. In de Kamerbrief van 21 februari 2018

([Kamerstukken II 2017-2018, 31 936, nr. 462](#)) wordt ingegaan welke concrete stappen er moeten worden gezet in de richting van de opening van de luchthaven. Belangrijke stappen waarvoor extra inzet nodig is zijn bijvoorbeeld het wijzigen van het Luchthavenbesluit en het organiseren van een monitoringsprogramma. In de Kamerbrief van 31 maart 2020 ([Kamerstukken II 2019-2020, 31 936, nr. 732](#)) is aangegeven dat de openstelling van Lelystad Airport met een jaar is uitgesteld tot november 2021 als gevolg van COVID-19. Om een bijdrage te kunnen leveren aan het economisch herstel worden de voorbereidingen voor openstelling van Lelystad Airport voortvarend voortgezet. Daarbij gaat het om afronding van de voorhang van de wijziging van het Luchthavenbesluit uit 2015 en om een stikstofaanpak die na het wegvalLEN van het Programma Aanpak Stikstof (PAS) voldoet aan de Natuurbeschermingswet.

5. Nadere uitwerking luchtruimvisie en civiel-militaire samenwerking

Het kabinet werkt aan een nieuwe indeling van het Nederlandse luchtruim. Het programma Luchtruimherziening is gericht op het bereiken van drie samenhangende doelen: efficiënter gebruik en beheer van het luchtruim, beperking van klimaateffect en hinder in de omgeving, en verruiming van de civiele capaciteit en militaire missie effectiviteit. De Tweede Kamer is in 2020 volgens afspraak twee keer geïnformeerd over de voortgang van het programma ([Kamerstukken II 2019-2020, 31936, nr. 795](#) en [Kamerstuk 2020Z25488](#)).

In 2020 is hard gewerkt aan het opstellen van de ontwerp-Voorkeursbussling (ontwerp-VKB) voor het toekomstig luchtruim. Het bevat een conceptueel plan voor de hoofdstructuur van het toekomstig Nederlandse luchtruim alsmede een nieuw operationeel concept voor de afhandeling van het verkeer. De ontwerp-VKB wordt onderbouwd door een onafhankelijk opgestelde milieueffectrapportage (PlanMER).

Vanaf de zomer is gestart met een gezamenlijke haalbaarheidsstudie met Duitsland naar een grensoverschrijdend oefengebied. In oktober heeft een kick-off plaatsgevonden met de Duitse ministeries van Transport en Defensie en de Nederlandse ministeries van Infrastructuur en Waterstaat en Defensie, de luchtverkeersleidingsorganisaties en de Duitse en Nederlandse luchtmacht. In november is de samenwerking met Duitsland bestuurlijk bekraftigd met een [Joint Declaration of Intent](#).

De (financiële) middelen zijn voornamelijk ingezet voor het opstellen van de PlanMER, het uitwerken van alternatieven, het inhuren van expertise, het doen van onderzoek en het organiseren van het omgevingsmanagement.

6. Omgevingsmanagement

In 2020 heeft een zienswijzeprocedure plaatsgevonden voor de ontwerp-Luchtvaartnota. Deze is begeleid met informatie over procedure en inhoud. Verder is inzet geleverd bij het opstellen van de Luchtvaartnota onder andere via de Klankbordgroep en via de provinciale Kerngroepen. Voor de Luchtruimherziening is in 2020 betrokkenheid van de omgeving verzorgd via onder meer Ontwerpdagen, informatieve bijeenkomsten met provinciale bestuurders en via de CRO's/COVM en de eerdergenoemde Kerngroepen. Vanuit het Rijk is intensief contact onderhouden met de omgevingspartijen rond Schiphol en de overige luchthavens. De COVID-crisis heeft de mogelijkheden tot fysieke bijeenkomsten sterk gereduceerd; om die reden is veel overleg online gedaan.

7. State Safety Programme (SSP)

In 2018 is het SSP Actieplan geactualiseerd, resulterend in het SSP Actieplan 2019-2020. Dit actieplan is gepubliceerd op [Rijksoverheid.nl](#). In 2019 is gewerkt aan een nieuw State Safety Programme, dat februari 2020 onder de naam Nederlands Luchtvaartveiligheidsprogramma 2020-2024 (NLVP) is aangeboden aan de Tweede Kamer. Van dit NLVP is juni 2020 een Engelse vertaling gepubliceerd.

Om pragmatische redenen (Follow up OVV rapportage over de Veiligheid Schiphol, de compliance met ICAO voor het auditprogramma, het in 2020 gestarte onderzoek naar een nieuwe Nationale Veiligheidsanalyse methodiek (NVA) is besloten eerst de NVA methodiek te ontwikkelen. Deze wordt eind 1^e kwartaal 2021 verwacht. In lijn met die nieuwe NVA methodiek wordt een nieuw NLVP Actieplan ontwikkeld, gebaseerd op deze methodiek, waarbij eerder al genoemde punten uit het SSP actieplan 2019-2020 zullen worden meegevoegd.

8. Verminderen risico op vogelaanvaringen

Het «Convenant reduceren risico vogelaanvaringen Schiphol» dat op 31 december 2018 afliep is door de Nederlandse Regiegroep Vogelaanvaringen (NRV) verlengd tot de startdatum van een nieuw vervangend convenant. In 2019 zijn de maatregelen om het risico van vogelaanvaringen, die op basis van het convenant worden genomen, geëvalueerd. Het rapport van deze evaluatie is in februari 2020 afgerond. Op basis hiervan hebben de leden van de NRV een nieuwe convenanttekst opgesteld. Eind 2020 is deze tekst door de externe convenantpartijen geacordineerd en daarmee ligt er een nieuw «Convenant reduceren risico vogelaanvaringen Schiphol», dat tot april 2024 van kracht is. De doelstelling, om het aantal ganzenbewegingen binnen de 10 km zone rond Schiphol te verminderen en daarmee het risico van vogelaanvaringen te beperken, is onveranderd.

9. Opdrachten Caribisch Nederland

Het betreft de aanschaf van apparatuur en installaties ter bevordering van het veilig gebruik van de luchthavens en ter verbetering van de bedrijfsvoering.

De impact van COVID-19 heeft ook invloed gehad de uitvoering van de projecten op de eilanden. Zo is op Saba, St. Eustatius en Bonaire voor luchtvaart verder gebouwd aan luchtvaartinfrastructuur op de grond en in de lucht, dit conform de internationale luchtvaartvereisen voor veiligheid. LenW heeft onder andere samen met de eilanden gewerkt aan het verbeteren van luchtvaartkaarten en geïnvesteerd in technieken om de conditie van de landingsbaan te meten. Ook is Sint Eustatius de eerste helft van 2020 vanuit LenW ondersteund met de inzet van een Airport Manager.

Ook heeft LenW verder gebouwd aan duurzame luchtvaart, zo is tussen de vier Koninkrijkslanden over de toekomst van de luchtvaart een studenten Webinar gehouden. Uitkomsten hiervan worden in 2021 meegevoegd in verdere planvorming.

10. KDC

In 2020 werden belangrijke stappen gezet om Vaste Naderingsroutes naar Schiphol mogelijk te maken, die tevens een hoge capaciteit hebben en milieu verantwoord zijn, zodat benutting van die routes bij een normale verkeersstroom overdag mogelijk wordt. Daarmee zijn ook voorbereidende stappen gezet voor herindeling van het luchtruim. Daarnaast is bezien hoe de infrastructuur op de grond beter kan worden gebruikt en benut: Nog

meer onderhoud van de ILT vanaf de grond, effecten van kleine aanpassingen van de grondinfrastructuur en gebruik daarvan, samenwerking in luchthaven processen. De samenwerking met Technische Universiteit Delft en Hogeschool van Amsterdam werd voortgezet.

17.01.02 Subsidies

1. Versneld onderwerken graanresten ten behoeve van reduceren risico vogelaanvaringen Schiphol.

Eén van de sporen in de aanpak om het risico van vogelaanvaringen op Schiphol te reduceren is het beperken van voedselaanbod in de omgeving van de luchthaven. De afgelopen jaren was er een subsidieregeling voor het bijdragen aan het versneld onderwerken van de graanresten na de oogst in een deel van de Haarlemmermeerpolder. Met ingang van 1 januari 2018 is voor de periode 2018-2022 een nieuwe regeling van kracht op grond waarvan een vergoeding verstrekt kan worden. Agrarische ondernemers kunnen op vrijwillige basis deelnemen, met de deelnemers worden overeenkomsten gesloten. In 2020 werden er op 1.726 ha. graanakker de resten na de oogst versneld ondergewerkt.

2. Omgevingsraad Schiphol en Commissies Regionaal Overleg

IenW draagt financieel bij aan de activiteiten van de Omgevingsraad Schiphol (ORS). Dit onafhankelijke overleg- en adviesorgaan verenigt bewoners, regionale en lokale overheden, luchtvaartpartijen en brancheorganisaties met als doel om de hinder van Schiphol zoveel mogelijk te beperken en een optimaal gebruik van de luchthaven te bevorderen. De bijdrage bedroeg in 2020 € 0,264 miljoen. Aan de Commissies Regionaal Overleg (CRO's) van de luchthavens van nationale betekenis Lelystad, Maastricht, Rotterdam en Eelde is in 2020 per commissie een rijksbijdrage van € 0,035 miljoen verstrekt. In de Luchtvaartnota is de nieuwe beleidslijn voor de commissies beschreven. Dit betekent onder andere dat de subsidie per 2021 verdubbeld wordt naar €0,070 per CRO per jaar.

3. Leefbaarheidsfonds

Bij de afnemende mogelijkheden van hinderbeperking is de tweede tranche van het leefbaarheidsfonds een belangrijke impuls voor de inpassing van de luchthaven Schiphol in haar omgeving. De partijen Schiphol, de provincie Noord-Holland en het Rijk hebben afgesproken om in totaal € 30 miljoen voor een tweede fase ter beschikking te stellen aan de Stichting Leefomgeving Schiphol

Het Rijk heeft maximaal € 10 miljoen ter beschikking gesteld, waarvan € 5,3 miljoen in 2016, € 2,9 miljoen in 2017, € 1,0 miljoen in 2019 en € 0,4 miljoen in 2020, in 2021 zal nog maximaal € 0,4 miljoen betaald worden.

4. Subsidie Klachtentelefoon Luchtverkeer Limburg

IenW heeft in 2020 een subsidie beschikbaar gesteld van € 0,075 miljoen aan de Stichting Klachtentelefoon Luchtverkeer Limburg voor de behandeling van klachten over de vliegbasis Geilenkirchen (AWACS) en de andere buitenlandse luchthavens in de grensregio met Limburg (Weeze-Niederrhein, Luik-Bierset). Aangezien het hier gaat om buitenlandse luchthavens die milieueffecten hebben op Nederlands grondgebied is hiertoe besloten in het belang van de informatievoorziening aan de omgeving.

5. Verbeteren luchtvaartveiligheid Zuidoost Afrika

In de periode tot en met 2023 wordt jaarlijks maximaal € 0,05 miljoen beschikbaar gesteld aan de stichting AviAssist ten behoeve van het verbeteren van de luchtvaartveiligheid in de regio Zuidoost Afrika. LenW heeft het initiatief genomen om te zorgen dat in die regio kennis over luchtvaartveiligheid wordt gedeeld, maar vooral goed gebruikt. De bijdrage in 2020 bedroeg € 0,05 miljoen.

Incidente subsidies

1. Ondersteuning luchtverkeerdienstverlening Bonaire

Om een onaanvaardbare stijging in de tarieven voor het gebruik van luchtverkeerdienstverlening op en rond Bonaire International Airport te voorkomen, zal LenW een deel van de kosten voor het leveren van de dienst door Dutch Caribbean Air Navigation Service Provider (dc-ANSP) dekken via subsidiering. Zonder deze bijdrage zouden de tarieven dusdanig sterk stijgen dat een mogelijke verstoring van de markt zal optreden, met bijbehorend negatief effect op de lokale gemeenschap. De bijdrage in 2020 bedroeg € 0,691 miljoen

2. Subsidie luchthaven Twente

Area Development Twente (ADT) ontvangt van LenW een subsidie van maximaal € 0,9 miljoen voor het doen van luchtzijdige investeringen voor de ontwikkeling van luchthaven Twente (onder de voorwaarde dat de bijdrage voldoet aan de regels voor staatssteun) en voor het laten uitvoeren van een onderzoek naar de mogelijkheden voor een remote tower concept voor luchtverkeerdienst-verlening. Deze subsidie vloeit voort uit het amendement Koopmans (Kamerstukken II 2007-2008, [31200 XII, nr. 60](#)) en geeft invulling aan de afspraken uit de Bestuursovereenkomst Gebiedsontwikkeling Vliegveld Twente (Bijlage bij Kamerstukken II 2009-2010, [31 936, nr. 17](#)).

17.01.03 Bijdrage aan agentschappen

Dit betreft voornamelijk de bijdrage die aan RWS ter beschikking wordt gesteld voor de uitvoering van de masterplannen luchthavens Caribisch Nederland gericht op het wegwerken van de tekortkomingen ten aanzien van de internationale regelgeving voor de vliegveiligheid en voor de wederopbouw van de Bovenwindse eilanden als gevolg van de geleden schade door de orkanen Irma en Maria in september 2017. In 2020 is verder gebouwd aan de terminal en verkeerstoren op Statia. Vanwege de inreisbeperkingen lukte het evenwel niet de verkeerstoren en terminal op de luchthaven op St. Eustatius tijdig gereed te hebben. De verkeerstoren en de terminal wordt in het voorjaar van 2021 opgeleverd.

17.01.04 Bijdrage aan medeoverheden

In 2020 is voor de bijzondere uitkering aan het Openbaar Lichaam Sint Eustatius € 9,049 miljoen betaald. De middelen zijn ingezet voor de aanpak van de erosieproblematiek.

Er is een incidentele specifieke uitkering aan de gemeente Haarlemmermeer verstrekt van € 0,429 miljoen voor het Field Lab Geluids bewust Bouwen in Hoofddorp. Met dit experiment wordt meer inzicht verkregen in de mogelijkheden van het instrument geluidbewust bouwen voor nieuwbouwwoningen en mogelijk ook aanpassingen aan bestaande woningen in de omgeving rond Schiphol en andere luchthavens in Nederland.

Er is een incidentele specifieke uitkering aan de gemeente Lelystad verstrekt van € 0,074 miljoen voor vergoeding van de gederfde leges van de aanpassing van de omgevingsvergunning betreffende het project Lelystad Airport teneinde de gedoogsituatie te beëindigen en daarmee juridische procedures te voorkomen

17.01.05 Bijdragen aan internationale organisaties

Voor de jaarlijkse contributie aan de International Civil Aviation Organization, aan het hiertoe opgezette samenwerkingsverband binnen ABIS (de ABIS-groep vertegenwoordigt de burgerlijke luchtvaartautoriteiten van Oostenrijk, België, Kroatië, Nederland, Luxemburg, Ierland, Zwitserland en Portugal), en aan de European Civil Aviation Conference (ECAC) is in 2020 een bedrag uitgegeven van € 1,058 miljoen, waarvan € 0,938 miljoen via de Homogene Groep Internationale Samenwerking (HGGS).

17.01.06 Bijdragen aan ZBO's (LVNL)

Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL)

Voortvloeiend uit de afspraken die gemaakt zijn in de 'Overeenkomst betreffende de operationaliteit voor civiel medegebruik van de militaire radar bij Soesterberg' is ten behoeve van het operationeel houden van de Soesterbergradar voor het de vliegveiligheid op en rond de luchthaven Schiphol, in 2020 een bijdrage van € 0,1 miljoen verstrekt aan Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL).

RDW

Aan de RDW is een bijdrage van € 1,1 miljoen verstrekt voor de bouw van een drone-operatorregister voor de registratie van onbemande luchtvaartuigen.

Garantie LVNL

Het luchtvaartbegeleidingsysteem van Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) nadert het einde van zijn technische levensduur en dient te worden vervangen. Daarnaast wordt een uitbreiding van de huisvesting voorzien. Hiervoor gaat LVNL bij het ministerie van Financiën leningen aan voor een totaalbedrag van € 165 miljoen. In het kader van de regelgeving met betrekking tot schatkistbankieren stelt het ministerie van LenW zich garant voor deze leningen.

Daarnaast stelt LenW zich garant voor de rekening courant verhouding met het ministerie van Financiën voor een bedrag van € 165 miljoen.

Het ministerie van LenW stelt zich voor € 0,7 miljoen garant voor het rekening courant krediet voor Airport Coordination Netherlands (ACNL).

4.7 Beleidsartikel 18 Scheepvaart en Havens

A. Algemene doelstelling

Het realiseren van een efficiënt, veilig en duurzaam goederenvervoersysteem, waarbinnen de internationale concurrentiekracht van de mainport en van de Nederlandse maritieme sector wordt versterkt.

B. Rol en verantwoordelijkheid

(Doen) Uitvoeren

De Minister is verantwoordelijk voor het in stand houden van een robuust hoofdnetwerk van vaarwegen. Vanuit de begroting Hoofdstuk XII (artikel 26.01) wordt een bijdrage gedaan aan het Infrastructuurfonds. Via het Infrastructuurfonds (artikel 15, 17 en 20) investeert de Minister door middel van aanleg en benutting in dit netwerk, in binnenhavens en in de maritieme toegang van zeehavens om een goede en betrouwbare bereikbaarheid over water van de economische kerngebieden te realiseren. Aanleg- en benuttingsprojecten worden in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) vastgelegd. De Minister is verantwoordelijk voor toezicht en nautisch beheer. Rijkswaterstaat voert als beheerder het beheer, onderhoud en vervanging uit. De uitgaven aan beheer, onderhoud en vervanging worden verantwoord op het Infrastructuurfonds (artikel 15).

Regisseren

De Minister is verantwoordelijk voor de vormgeving en deels ook voor de uitvoering van het maritiem beleid. De rol «regisseren» heeft betrekking op de volgende taken:

- De Minister stelt normen en handhaaft deze om het veilige en duurzame gebruik van netwerken te waarborgen. De Minister ijvert regionaal en internationaal voor gelijke normen, bijvoorbeeld in de Raad Vervoer, Telecommunicatie en Energie van de EU en de Internationale Maritieme Organisatie (IMO), ook omdat een internationaal level playing field goed is voor de Nederlandse concurrentiepositie. Daarin passen een actief Nederlands lidmaatschap van IMO en Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) en een gerichte bijdrage aan de totstandkoming van Europese regelgeving, inclusief een actieve rol in agentschappen als het Europese Maritieme Veiligheidsagentschap (EMSA) en andere organisaties.
- De in 2015 vastgestelde Maritieme Strategie geeft de leidende principes aan: meerwaarde door samenwerking, ruimte voor ondernemerschap en oog voor de leefomgeving. Vanuit het oogpunt van verbetering van het milieu en van de kwaliteit van de leefomgeving wordt de innovatie en de transitie naar een duurzame scheepvaart bevorderd. LenW zorgt voor «state of the art» regelgeving op het gebied van milieu, veiligheid, marktordening, bemanningszaken en security. Waar nodig wordt hiervoor internationaal samengewerkt.
- Met het programma Beter Benutten stimuleert de Minister een slim, efficiënt en veilig gebruik van de vaarwegen. Samen met de inspanningen van de vervoerders en verladers kan daarmee de capaciteit van de vaarwegen beter worden benut.
- De Minister geeft zoveel mogelijk ruimte voor ondernemerschap, met een maximaal beroep op de eigen verantwoordelijkheid van het bedrijfsleven voor een permanente verbetering van de veiligheid en duurzaamheid van het transport over water.
- LenW draagt, binnen het kabinetsbrede bedrijvenbeleid onder coördinatie van het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat, als vakdepartement verantwoordelijkheid voor de overheidsinbreng op de Topsector Logistiek en het maritieme cluster binnen de Topsector Water en Maritiem.
- Voorts zet de Minister in op een intensivering en stroomlijning van de inspanningen van alle overheden, belangenorganisaties en sectorpartijen betrokken bij bovenstaande beleidsopgaven.

Ten slotte is de Minister verantwoordelijk voor het toezicht op en de handhaving van (een deel van) de wet- en regelgeving door de Inspectie Leefomgeving en Transport op dit beleidsterrein (zie beleidsartikel 24 Handhaving en Toezicht) en door de Autoriteit Consument en Markt.

C. Indicatoren en Kengetallen

Hieronder zijn de beleidsmatige indicatoren en kengetallen voor scheepvaart en havens opgenomen. In productartikel 15 Hoofdvaarwegenet van het Infrastructuurfonds zijn de aan dit beleidsartikel gerelateerde productindicatoren en/of -kengetallen opgenomen.

Tabel 44 Indicator: Passeertijd sluizen

	Realisatie 2016	Realisatie 2017	Realisatie 2018	Realisatie 2019	Realisatie 2020	Streefwaarde 2020
Hoofdtransportas	66%	66%	63%	65%	65%	85%
Hoofdvaarweg	80%	80%	75%	77%	78%	75%
Overige vaarweg	91%	88%	87%	85%	87%	70%

Bron: RWS, 2020

Toelichting

Voor elk type vaarweg (Hoofdtransportas, Hoofdvaarweg en Overige vaarwegen) wordt een te realiseren percentage schepen nagestreefd dat binnen de normtijd de sluis passeert (streefwaarde). De «passeertijd sluizen» is een absolute normtijd die voor elke sluis afzonderlijk is bepaald. De gerealiseerde passeertijden op de hoofdtransportassen voldoen nog niet aan de streefwaarden. Dit speelt al langere tijd en wordt voornamelijk veroorzaakt door gebrek aan capaciteit op de corridors tussen Zeeland en Rotterdam. Voor de sluizen op die corridors lopen dan ook MIRT-projecten, gericht op het verbeteren van deze capaciteit. De passeertijden voor de hoofd- en overige vaarwegen scoren overigens wel (ruim) voldoende.

Tabel 45 Kengetal: Ontwikkeling van het procentuele marktaandeel (in tonnen) van de Nederlandse havengebieden ten opzichte van de totale Noordwest-Europese havenrange (de «Hamburg-Le Havre range»)

	Basiswaarde 2005	2016 ¹	2017	2018 ²	2019	2020
Totaal Nederlandse Zeehavens	44,9	48,3	47,9	50,3	50,4	n.n.b
Mainport Rotterdam	34,9	37,7	37,2	36,8	36,6	n.n.b
Overige Nederlandse Zeehavens	10	10,6	10,7	13,5	13,8	n.n.b

¹ Vanaf 2016 Havenbedrijf Rotterdam op basis van cijfers ESPO. ESPO beschouwt daarin alleen de Nederlandse havens van Rotterdam, Amsterdam en Zeeland. In eerdere jaren zijn ook de havens van Moerdijk en Groningen in het overzicht meegenomen. Deze worden niet meegenomen door ESPO.

² Marktaandeel overige Nederlandse zeehavens is vanaf 2018 inclusief Gent (B), na de fusie van de havenbedrijven Zeeland Seaports en Gent tot North Sea Port 9 december 2017. Er worden geen uitgesplitste cijfers gepubliceerd.

Bron: 2002–2010 Nationale Havenraad; 2011–2015 lenW; > 2016 Havenbedrijf Rotterdam

Toelichting

Dit kengetal geeft informatie over het marktaandeel van de Nederlandse zeehavens ten opzichte van de concurrerende Noordwest Europese havenrange (de zogenaamde «Hamburg-Le Havre range»). Het streven is het marktaandeel van de Nederlandse havengebieden ten opzichte van de totale Noordwest (de «Hamburg-Le Havre range») ten minste te handhaven.

Het «Totaal Nederlandse Zeehavens» kent een kleine stijging van het marktaandeel. Rotterdam kende in 2019 een beperkte groei in tonnen (+ 0,4 mln ton, +0,1%), waar Antwerpen (de 2^e haven van NW Europa) een plus van 1,5% noteerde (+ 3 mln ton). Daardoor nam het relatieve marktaandeel licht af. In absolute zin is Rotterdam nog met afstand de grootste haven (460,4

mln ton, Antwerpen 238,3 mln ton). De overslag van massagoed (zowel droog als nat) nam licht af t.o.v. 2018 (m.n. minder kolen resp. minerale olieproducten). Het containersegment nam toe met 2,5% tot 153 mln ton/ 14.8mln TEU).

De gegevens over 2020 waren nog niet beschikbaar ten tijde van het opstellen van dit jaarverslag. De informatie zal aan de Tweede Kamer worden aangeboden bij de begroting 2022.

Tabel 46 Kengetal: Ontwikkeling in aantalen en bruto tonnage (GT) van schepen > 100 GT en pontons > 1.000 GT

	2016	2017	2018	2019	2020
Van de vloot van in Nederland geregistreerde zeeschepen onder Nederlandse vlag					
<i>Aantallen</i>					
Handelsvaart	771	761	757	744	n.n.b
Zeesleepvaart	288	291	299	302	n.n.b
Waterbouw	171	176	168	170	n.n.b
Totaal	1.230	1.228	1.224	1.216	n.n.b
<i>Bruto tonnage (GT) (x 1.000)</i>					
Handelsvaart	6.411	6.275	6.229	6.242	n.n.b
Zeesleepvaart	423	444	532	531	n.n.b
Waterbouw	542	572	545	552	n.n.b
Totaal	7.376	7.291	7.306	7.325	n.n.b
Van de vloot onder buitenlandse vlag in Nederlands eigendom of beheer					
<i>Aantallen</i>					
Handelsvaart	451	458	474	507	n.n.b
Zeesleepvaart	502	499	496	496	n.n.b
Waterbouw	62	63	57	69	n.n.b
Totaal	1.015	1.020	1.027	1.072	n.n.b
<i>Bruto tonnage (GT) (x 1.000)</i>					
Handelsvaart	7.203	7.700	8.806	8.675	n.n.b
Zeesleepvaart	2.239	1.706	1.779	1.721	n.n.b
Waterbouw	322	328	319	333	n.n.b
Totaal	9.764	9.734	10.184	10.729	n.n.b

Bron: Inspectie Leefomgeving en Transport, 2020. Cijfers van zeeschepen onder buitenlandse vlag op basis van IHS

Toelichting

Bovenstaande kengetallen geven informatie over de ontwikkeling in aantalen en bruto tonnage (GT) van de vloot in Nederlands eigendom of beheer onder Nederlandse en buitenlandse vlag. De gegevens zijn opgesplitst naar de sectoren handelsvaart, zeesleepvaart en waterbouw. De groei c.q. afname van de vloot onder Nederlandse vlag is niet alleen van overheidsbeleid afhankelijk, maar ook van externe factoren zoals de wereldwijde groei van het ladingaanbod en investeringsklimaat, het zeevaartbeleid (waaronder fiscale klimaat) van andere landen en de individuele prestaties van de ondernemingen.

De gegevens over 2020 waren nog niet beschikbaar ten tijde van het opstellen van dit jaarverslag. De informatie zal aan de Tweede Kamer worden aangeboden bij de begroting 2022.

De scheepvaartongevallen cijfers van 2019 en voorgaande jaren, zijn 9 juli 2020 per brief naar de Tweede Kamer gestuurd (Kamerstukken II 2019-2020, 31409, nr. 295). In die brief wordt nader op de cijfers ingegaan.

Tabel 47 Kengetal: Aantal scheepvaartongevallen (inclusief vissersvaartuigen en recreatievaart) op het Nederlandse deel van de Noordzee (Nederlandse en buitenlandse vlag)

	2016	2017	2018	2019	2020
Zeer ernstige scheepsongevallen	2	2	1	5	n.n.b.
Ernstige scheepsongevallen	8	12	10	4	n.n.b.
Andersoortige scheepsongevallen	49	16	32	31	n.n.b.
Totaal aantal ongevallen	59	30	43	40	n.n.b.
					n.n.b.
Aantal doden (van totaal aantal ongevallen)	0	1	0	3	n.n.b.
Aantal gewonden (van totaal aantal ongevallen)	3	3	0	4	n.n.b.
Aantal scheepvaartongevallen met schepen op de Nederlandse binnenwateren ¹					
	2016	2017	2018	2019	2020
(Zeer) ernstige scheepsongevallen	164	161	176	160	n.n.b.
Andersoortige ongevallen	1163	961	1173	1117	n.n.b.
Totaal aantal ongevallen	1327	1122	1349	1277	n.n.b.
					n.n.b.
Aantal doden (van totaal aantal ongevallen)	7	8	2	5	n.n.b.
Aantal gewonden (van totaal aantal ongevallen)	38	33	53	71	n.n.b.

¹ Voor de beoordeling van de ontwikkeling van de veiligheid op de Nederlandse binnenwateren wordt gebruik gemaakt van het begrip «significant scheepsongeval». Significante scheepsongevallen zijn scheepsongevallen op de Nederlandse binnenwateren met schepen (ook onder niet Nederlandse vlag) waarbij schade is ontstaan die als ernstig wordt geclasseerd in de vorm van slachtoffers (doden/gewonden), stremming van de vaarweg of schade aan de vaarweg, schip, lading of milieu.

Bron: RWS 2019, Cijfers van zeeschepen onder buitenlandse vlag op basis van IHS

Toelichting

Nederlands deel van de Noordzee: In 2019 zijn vijf zeer ernstige en vier ernstige scheepsongevallen geregistreerd. De zeer ernstige scheepsongevallen zijn als volgt onderverdeeld: koopvaardij (1), visserij (1) en recreatievaart (3). Er zijn in totaal drie dodelijke slachtoffers gevallen bij de vijf zeer ernstige scheepsongevallen. Eén van de zeer ernstige scheepsongevallen betrof de MSC Zoe die in de nacht van 1 op 2 januari 2019 342 containers verloor boven de Wadden.

Op de Nederlandse binnenwateren (inclusief de zeehavens) zijn in 2019 in totaal 1277 ongevallen geregistreerd, waarvan 160 (zeer) ernstige scheepsongevallen. Op de binnenwateren waren in 2019 vijf dodelijke slachtoffers te betreuren.

De gegevens over 2020 waren nog niet beschikbaar ten tijde van het opstellen van dit jaarverslag. De informatie zal aan de Tweede Kamer worden aangeboden bij de begroting 2022.

D. Beleidsconclusies

De resultaten van het op artikel 18 gevoerde beleid zijn in 2020 conform de verwachtingen zoals vermeld in de begroting. Er zijn verder geen grote afwijkingen opgetreden en er was geen noodzaak tot bijstelling. Het beleid heeft daarmee in 2020 bijgedragen aan de realisatie van een efficiënt, veilig en duurzaam goederenvervoersysteem, met aandacht voor de internationale concurrentiekraft van de mainport en van de Nederlandse maritieme sector.

In 2020 is de definitieve Havennota 2020 – 2030 (Kamerstukken II [2019-2020, 31409, nr. 306](#)) naar de Tweede Kamer gezonden. De Havennota schetst vanuit een publiek perspectief de kaders en uitgangspunten aan de hand waarvan de havens een systeemsprong kunnen maken naar een digitale en duurzame havenconomie. De ambitie van de Havennota 2020-2030 is dat de Nederlandse havens hun leidende en krachtige positie kunnen behouden in de economie van de toekomst die duurzaam, digitaal en verbonden is. De Havennota gaat in op acht integrale thema's zoals veiligheid, bereikbaarheid, logistiek, economie en innovatie. De Havennota benoemt vijf havens van nationaal belang (mainport Rotterdam, Amsterdam/Nordzeekanaalgebied, Moerdijk, North Sea Port (Vlissingen en Terneuzen) en Groningen Seaport) die een voorrangpositie hebben wat betreft investeringen in bereikbaarheid en infrastructuur. Met name de grondstoffen- en energietransitie overstijgt de belangen van individuele havens. Meer samenwerking is daarom een speerpunt van de Havennota met als doel een geïntegreerd systeem van samenwerkende havenbedrijven. De havens zullen gezamenlijk moeten optrekken om tot betere (markt)prestaties en meer efficiëntie te komen, ook in het aanbodprofiel van alternatieve brandstoffen en inspelend op de vraagbehoefte in sectoren als industrie en mobiliteit. Bovendien kan havensamenwerking vanuit een publiek perspectief bijdragen aan efficiënt ruimtegebruik en optimale benutting van infrastructurele capaciteit. Ter uitvoering van de Havennota werkt IenW samen met de havens aan een stappenplan havensamenwerking.

Uit de in 2020 uitgevoerde evaluatie van de Innovatie Duurzame Binnenvaart (IDB) subsidieregelingen 2014-2019 kwam naar voren dat de IDB-regelingen een stimulans zijn geweest in de vernieuwing en vergroening van de binnenvaartsector. Met de subsidieregeling is een groot aantal innovatieprojecten ondersteund. Niet elk innovatieproject is uiteindelijk succesvol gebleken, maar een aantal projecten heeft boven verwachte resultaten geboekt, die uiteindelijk een bredere toepassing hebben gevonden binnen de sector en ook een stimulans zijn geweest voor andere bedrijven om verder te innoveren.

Op 11 juni 2019 is de in het regeerakkoord aangekondige Green Deal getekend. Overheid en (markt)partijen hebben zich daarmee gecommitteerd aan de doelstellingen voor verduurzaming van de zeevaart en binnenvaart in 2050 en schetsen de maatregelen die zij gaan ondernemen om die doelen te bereiken. (Kamerstukken II, [2018-2019, 33 043, nr. 102](#)). Het afgelopen jaar stond grotendeels in het teken van de uitwerking en de implementatie van de Green Deal.

In 2020 is het project Loodsplicht nieuwe stijl afgerond volgens de planning zodat op 1 januari 2021 het nieuwe loodsplichtregime van kracht wordt in de Nederlandse zeehavens (uitgezonderd in de Schelderegio). Op 4 maart 2020 is de Wijziging van de Scheepvaartverkeerswet afgerond ([Stb-2020-79](#)) en op 14 oktober 2020 zijn de bijbehorende lagere regelgeving (Loodsplichtbesluit 2021 en Loodsplichtregeling 2021) gepubliceerd in het Staatsblad ([Stb-2020-378](#)) respectievelijk Staatscourant ([Sctrt-2020-50998](#)). Het nieuwe loodsplichtregime voorziet in een nieuw over de havengebieden heen geharmoniseerd stelsel van loodsplichtvrijstellingen en –ontheffingen. Tevens worden allerlei in de loop der jaren ontstane oneffenheden in de huidige loodsplichtregelgeving met dit voorstel opgelost.

Als gevolg van de COVID-19 pandemie konden er in 2020 minder vergaderingen van de Internationale Maritieme Organisatie plaatsvinden dan gebruikelijk en is een aantal minder urgente vergaderingen doorgeschoven naar 2021. De overige vergaderingen hebben via online sessies plaats gevonden. Op het gebied van klimaat zijn afspraken gemaakt over een pakket van korttermijnmaatregelen. Dit betreft een combinatie van technische – en operationele maatregelen die in 2023 geïmplementeerd kunnen worden. Daarnaast zijn in de IMO twee belangrijke milieuvverdragswijzingen overeengekomen. Het eerste is een verbod op het vervoer en gebruik van zware stookolie door schepen in het Arctisch gebied. Doel is ernstige vervuiling tegen te gaan mocht er een scheepsongeluk in het Arctisch gebied plaatsvinden. Ten tweede is cybutrine op de lijst verboden stoffen van het Anti Fouling Verdrag opgenomen. Het gebruik van deze schadelijke stof op de scheepshuid was, op initiatief van Nederland, al verboden in de EU. Dat verbod is nu mondial overgenomen.

Naar aanleiding van de op 1 januari 2019 door de MSC Zoe verloren lading ten noorden van de Waddeneilanden zijn onderzoeken in gang gezet om de gevolgen te mitigeren en om de kans op dergelijke gebeurtenissen in de toekomst te minimaliseren. In 2020 zijn maatregelen ingevoerd en acties ondernomen naar aanleiding van het ongeval met de MSC Zoe, deze zullen doorlopen in 2021.

In 2020 is gewerkt aan diverse beleidsinstrumenten die bijdragen aan een duurzaam en integraal gebruik van het gehele goederentransportsysteem via weg, water, spoor en buisleidingen. In het BO MIRT Goederenvervoer-corridor in het najaar van 2020 is het meerjarenprogramma voor de corridors Oost en Zuidoost van Rotterdam naar Duitsland vastgesteld en besloten om een MIRT onderzoek te starten naar een integrale goederenvervoeraanpak voor de corridor Amsterdam-Rotterdam-Antwerpen (Corridor Zuid). Er zijn diverse acties uitgevoerd die de basis vormen voor de start van subsidieregeling voor het verplaatsen van containertransport van de weg naar de binnenvaart in het eerste deel van 2021. Er is een haalbaarheidsstudie uitgevoerd naar een buisleiding vanuit de Rotterdamse haven naar het chemisch cluster Chemelot in Limburg om veiliger, duurzamer en efficiënter transport realiseren. Tenslotte zijn met de Haven van Rotterdam en Portbase, Schiphol en Cargonaut en de Douane afspraken gemaakt om te komen tot gezamenlijke informatievoorziening en het delen van data over transportstromen om een eerste stap te zetten in de uitrol van de Digitale Transport Strategie.

Vanuit de wens om de maritieme veiligheid structureel beter te borgen door een risicogestuurde aanpak, is in november 2020 het Beleidskader Maritieme Veiligheid (Kamerstukken II 2019-2020, 31409, nr. 307) naar de Tweede Kamer verzonden. Dit beleidskader omvat zowel de nautische veiligheid (safety) als maritieme security en bevat onder meer een doelstelling en een aantal acties die komende jaren zullen worden opgepakt.

E. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 48 Budgettaire gevolgen van beleidsartikel 18 Scheepvaart en Havens (bedragen x € 1.000)

	2016	2017	2018	2019	2020	Realisatie Vastgestelde begroting	Verschil 2020
Verplichtingen	21.489	30.825	44.916	35.641	85.477	21.714	63.763
Uitgaven	22.733	29.409	39.981	57.139	81.021	39.881	41.140

					Realisatie	Vastgestelde begroting	Verschil
18.01 Scheepvaart en havens	22.733	29.409	39.981	57.139	81.021	39.881	41.140
18.01.01 Opdrachten	14.562	18.207	26.913	19.452	20.759	35.139	- 14.380
- Topsector Logistiek	11.954	16.810	15.482	15.778	14.968	13.994	974
- Caribisch Nederland	0	141	9.774	797	45	12.500	- 12.455
- Overige Opdrachten	2.608	1.256	1.657	2.877	5.746	8.645	- 2.899
18.01.02 Subsidies	5.926	8.505	7.976	5.756	7.785	1.764	6.021
- Topsector Logistiek	5.102	7.775	6.359	4.189	1.764	1.764	0
- Stimulering elektrisch varen	0	0	0	0	5.440	0	5.440
- Overige Subsidies	824	730	1.617	1.567	581	0	581
18.01.03 Bijdragen aan agentschappen	1.290	1.137	1.430	1.608	1.667	1.405	262
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	1.290	1.137	1.212	1.498	1.417	1.405	12
- Waarvan bijdrage aan RVO	0	0	218	110	250	0	250
18.01.04 Bijdragen aan medeoverheden	0	0	2.158	28.701	49.343	0	49.343
- Bijdrage gemeente Tilburg	0	0	0	0	4.750	0	4.750
- Bijdrage provincie Noord-Holland	0	0	0	0	27.638	0	27.638
- Bijdragen Caribisch Nederland	0	0	2.158	28.701	16.714	0	16.714
- Overige bijdrage aan medeoverheden	0	0	0	0	241	0	241
18.01.05 Bijdragen aan internationale organisaties	955	1.560	1.504	1.622	1.467	1.573	- 106
Ontvangsten	254	794	168	427	643	784	- 141

F. Financiële toelichting

Onderstaand wordt op het niveau van verplichtingen en financieel instrument een toelichting gegeven op de verschillen (de mutaties) tussen de begroting en de realisatie, zie voor de gehanteerde norm de toelichting 'normering jaarverslag' zoals opgenomen in de leeswijzer.

1. De hogere realisatie op de verplichtingen van € 63,8 miljoen is met name ontstaan door een specifieke uitkering van € 4,7 miljoen aan de gemeente Tilburg, door een subsidie voor de ontwikkeling van batterij-containers (€ 5,4 miljoen), door een bijzondere uitkering voor de wederopbouw van de haven Saba (€ 2,2 miljoen), door een specifieke uitkering Energiehaven IJmuiden (€ 27,6 miljoen), door aanvullende verplichting voor de Topsector Logistiek 2020 (€ 4,1 miljoen) en door contractering voor het vervolg van de Topsector Logistiek voor de jaren 2021 tot en met 2023 (€ 19,2 miljoen). Verder leiden overige mutaties tot een hogere realisatie op de verplichtingen (€ 0,6 miljoen).
2. De lagere realisatie van het opdrachtenbudget van € 14,4 miljoen wordt veroorzaakt door:
 - De overboeking van opdrachten Caribisch Nederland € 12,5 miljoen naar het financieel instrument bijdrage aan medeoverheden voor verstrekking van bijzondere uitkeringen voor de wederopbouw van de havens Saba en Sint Eustatius.
 - De actualisatie van de programmering Topsector Logistiek (TSL), waardoor het opdrachtenbudget is verhoogd met € 1,0 miljoen.
 - De verlaging van het overige opdrachtenbudget met € 2,9 miljoen is met name het gevolg van een overboeking naar OCW voor het Nationale Wetenschapsagenda programma Living Lab Binnenvaart (€ 1,5 miljoen), een overboeking naar het instrument subsidies voor de tijdelijke subsidieregeling duurzame binnenvaartmotoren (€ 0,5 miljoen), een

- overboeking naar het instrument bijdragen aan medeoverheden voor een drietal specifieke uitkeringen inzake proefnemingen varend ontgassen (€ 0,3 miljoen) en een overboeking naar artikel 98 ter dekking van het tekort op de personele uitgaven van DGLM (€ 0,6 miljoen).
3. De hogere realisatie op de subsidies is het gevolg van € 5,4 miljoen subsidiebudget dat in 2020 beschikbaar is gesteld aan het Modular Energy Concepts (MEC) consortium voor de ontwikkeling van batterij-containers ten behoeve van stimulering elektrisch varen in de binnenvaart, € 0,5 miljoen voor de tijdelijke subsidieregeling duurzame binnenvaartmotoren en € 0,1 miljoen voor diverse kleine subsidies.
 4. De hogere realisatie op het instrument bijdrage aan medeoverheden van € 49,3 miljoen is ontstaan door:
 - Een bijzondere uitkering van € 9,2 miljoen ten behoeve van de renovatie en uitbreiding van de zeehaven op Saba.
 - Een bijzondere uitkering van € 5,5 miljoen aan Sint Eustatius ten behoeve van de wederopbouw en verbetering van de maritieme infrastructuur.
 - Een bijzondere uitkering van € 2,0 miljoen aan Saba voor een pilot ferry verbinding. Dit budget is afkomstig uit incidentele suppleaire begroting economische coronamaatregelen Caribisch Nederland.
 - Een specifieke uitkering van € 27,6 miljoen aan de provincie Noord-Holland voor het realiseren van de Energiehaven IJmuiden.
 - Een drietal specifieke uitkeringen van totaal € 0,3 miljoen inzake proefnemingen varend ontgassen.
 - Een specifieke uitkering van € 4,7 miljoen aan de gemeente Tilburg voor de optimalisatie van de binnenvaartinfrastructuur om het bereiken van een modal shift op de corridor naar Rotterdam en Venlo te bespoedigen.

G. Toelichting op de instrumenten

18.01 Scheepvaart en havens

18.01.01 Opdrachten

- lenW draagt jaarlijks financieel bij aan de ACM voor het uitvoeren van toezicht op hetloodswezen en de Europese Zeehavenverordening. De overige kosten van het toezicht worden via hetloodstarief doorberekend aan de scheepvaart.
- De concurrentiepositie van het maritieme cluster vereist de implementatie van verdragen, een gelijk speelveld en verminderen van de administratieve lasten. De inzet richt zich bijvoorbeeld op een Europese maritieme ruimte zonder grenzen, het monitoren van de arbeidsmarkt, het faciliteren van verbetering van de efficiency van bemanningen en het wegnemen van knelpunten in de relevante wetgeving. Hiervoor is beleidsinformatie verzameld en onderzoek verricht.
- Voor de Topsector Logistiek zijn opdrachten uitgevoerd onder regie van het Topteam Logistiek. In 2020 werd in totaal voor € 15,0 miljoen aan activiteiten in de vorm van opdrachten uitgevoerd. De opdrachten hebben betrekking op de volle breedte van de logistieke sector, dat wil zeggen op alle modaliteiten.
- Voor het project digitale transportstrategie (DTS) is in 2020 € 1,4 miljoen uitgegeven. Doelstelling van de DTS is het mogelijk maken van een volledig gestroomlijnd en gedigitaliseerd multimodaal goederenvervoersysteem.
- Begin 2020 brak de Covid-19 pandemie uit, met een forse impact op economie, productie en logistiek. De definitieve Havennota 2020 – 2030 gaat hier nader op in. In opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (lenW) heeft de Erasmus Universiteit onderzoek gedaan

naar de impact van de coronacrisis op de Nederlandse maritieme sectoren. De onderzoekers signaleren dat het geruime tijd kan duren voordat de toegevoegde waarde van de havens en de zee- en binnenvaart weer op het niveau is van vóór de crisis. Deze achterblijvende toegevoegde waarde heeft effect op de investeringskracht, juist ook met het oog op de noodzakelijke investeringen in verduurzaming en energietransitie. Een van de aanbevelingen van de onderzoekers luidt dan ook om herstel in de Nederlandse zeehavens te realiseren door proactief te investeren in omvangrijke projecten die de transitie naar duurzame ontwikkeling versnellen.

18.01.02 Subsidies

- Vooruitlopend op de uit de Green Deal zeevaart, binnenvaart en havens in voorbereiding zijnde ‘Tijdelijke subsidieregeling verduurzaming binnenvaartschepen 2021-2025’ is in 2020 gestart met de ‘Tijdelijke subsidieregeling Duurzame Binnenvaartmotoren 2020-2021’ voor de ontwikkeling en certificering van binnenvaartmotoren. Motorfabrikanten worden middels deze regeling gestimuleerd om binnenvaartmotoren met Stage V-certificaat op de markt te brengen. Het subsidieplafond voor 2020 was € 0,5 miljoen en is volledig benut.
- Voor de Topsector Logistiek zijn in 2020 voor € 1,8 miljoen subsidies op basis van het meerjarenprogramma 2015–2020 via de Nederlandse Organisatie voor Wetenschappelijk Onderzoek (NWO) uitgezet. Het NWO voert het onderzoeksdeel uit van de Topsector Logistiek .
- Aan het Modular Energy Concepts (MEC) consortium is in 2020 € 5,4 miljoen subsidie beschikbaar gesteld voor de ontwikkeling van battericontainers ten behoeve van stimulering elektrisch varen in de binnenvaart.

18.01.03 Bijdragen aan agentschappen

In het kader van het Beleidsondersteuning en Advies (BOA) protocol met RWS zijn afspraken gemaakt over beleidsondersteuning en -advisering, die RWS uitvoert in opdracht van de beleids-DG’s. Door middel van de agentschapsbijdrage wordt capaciteit hiervoor bij RWS gereserveerd.

18.01.04 Bijdragen aan medeoverheden

- Aan Saba is een bijzondere uitkering van € 9,25 miljoen verleend voor het project «Wederopbouw en vernieuwing van de zeehaven infrastructuur» om de haven van Saba voor de toekomst robuust en veilig te maken.
- Aan St. Eustatius is een bijzondere uitkering van € 5,5 miljoen verleend om een bijdrage te leveren aan de wederopbouw en verbetering van de maritieme infrastructuur, mede aangewezen voor het verbeteren van de toegankelijkheid en veiligheid van de haven met oog op orkaanbestendigheid. De havenverbetering hangt nauw samen en wordt integraal aangepakt met de kusterosie problematiek van St. Eustatius.
- Aan Saba en St. Eustatius is een bijzondere uitkering van € 2 miljoen verleend om de bereikbaarheid van de eilanden te vergroten door een pilot-veerdienst tussen St. Maarten, Saba en St. Eustatius op te zetten.
- Aan de gemeente Tilburg is een specifieke uitkering verleend van € 4,75 miljoen voor de optimalisatie van de binnenvaartinfrastructuur om het bereiken van een modal shift op de corridor naar Rotterdam en Venlo te bespoedigen.
- Aan de provincie Noord-Holland is een specifieke uitkering verleend van € 27,6 miljoen voor het realiseren van de Energiehaven IJmuiden.
- Een drietal specifieke uitkeringen zijn verleend van in totaal € 0,3 miljoen inzake proefnemingen varend ontgassen.

18.01.05 Bijdragen aan internationale organisaties

Vanuit de Homogene Groep Internationale Samenwerking (HGIS) gelden betaalt Nederland circa € 0,5 miljoen contributie aan de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) en circa € 0,4 miljoen contributie aan de International Maritime Organisation (IMO) conform verdragsverplichtingen. Daarnaast zijn bijdragen aan het European Inland Waterway Transport (IWT) platform circa € 0,4 miljoen, de International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities (IALA), de Donaucommissie en North Atlantic Ice Patrol verschuldigd.

H. Extracomptablele verwijzingen

Tabel 49 Extracomptablele verwijzing naar artikel 15 Hoofdvaarwegennet van het Infrastructuurfonds (x €1.000)

	2020
Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 15 Hoofdvaarwegennet van het Infrastructuurfonds	930.729
Andere ontvangsten van artikel 15 Hoofdvaarwegennet	112.206
Totale uitgaven op artikel 15 Hoofdvaarwegennet	1.042.935
<i>Waarvan</i>	
15.01 Verkeersmanagement	11.010
15.02 Beheer onderhoud en vervanging	391.031
15.03 Aanleg	226.735
15.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS	56.765
15.06 Netwerkgebonden kosten HVWN	357.394
15.07 Investeringsruimte	0

Tabel 50 Extracomptablele verwijzing naar artikel 17.06 Project Mainportontwikkeling Rotterdam van het Infrastructuurfonds (x € 1.000)

	2020
Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 17.06 Project Mainportontwikkeling Rotterdam van het Infrastructuurfonds	2.806
Andere ontvangsten van artikel 17.06 Project Mainportontwikkeling Rotterdam	892
Totale uitgaven op artikel 17.06 Project Mainportontwikkeling Rotterdam	3.698
<i>Waarvan</i>	
17.06 Project Mainportontwikkeling Rotterdam	3.698

Tabel 51 Extracomptablele verwijzing naar artikel 20.05 Investeringsruimte toebedeeld naar modaliteit van het Infrastructuurfonds (x € 1.000)

	2020
Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikelonderdeel 20.05 Investeringsruimte toebedeeld modaliteit	0
Andere ontvangsten van artikelonderdeel 20.05 Investeringsruimte toebedeeld modaliteit	0
Totale uitgaven op artikelonderdeel 20.05 Investeringsruimte toebedeeld modaliteit	0
<i>Waarvan</i>	
20.05.03 Investeringsruimte Vaarwegen	0

4.8 Beleidsartikel 19 Uitvoering Milieubeleid en Internationaal

A. Algemene doelstelling

IenW zet zich in de internationale arena in voor een klimaatbestendige en duurzame infrastructuur en leefomgeving. Zo heeft Nederland zich gecommitteerd aan de Agenda 2030 voor duurzame ontwikkeling (Sustainable Development Goals/SDG's), waardoor de Nederlandse innovaties en kennis ook buiten de landsgrenzen kunnen worden ingezet voor het realiseren van die doelen.

Daarbij zet lenW gericht in op internationale samenwerking met overheden, bedrijfsleven en kennisinstellingen om de klimaatweerbaarheid, duurzaam waterbeheer, slimme en groene mobiliteit en circulaire economie in binnen- en buitenland te versterken. Doelen daarbij zijn het agenderen van onderzoek en beleid, de ontwikkeling van internationale beleidsinstrumenten, uitwisseling van kennis en expertise, het creëren van draagvlak en het versterken van marktkansen voor Nederlandse lenW sectoren.

B. Rol en verantwoordelijkheid

Regisseren

De Minister van lenW regisseert de inhoudelijke lijn voor de nationale inbreng in de ontwikkeling van het Europese en het mondiale transport- en milieubeleid. Meer specifiek is de Minister van lenW verantwoordelijk voor:

- De uitvoering van de voor lenW relevante SDG's uit de 2030 Agenda voor duurzame ontwikkeling en de verantwoording aan de Tweede Kamer daarover.
- De regie op de internationale aspecten van het lenW-beleid, inclusief het politieke optreden en de vertegenwoordiging in de betreffende internationale gremia. Daartoe horen onder andere de Europese Transport- en Milieuraad, de UNECE, de OESO, OESO-ITF en UN Environment.
- Het opstellen en uitdragen van de Nederlandse inzet in internationaal kader bij de vaststelling van normen en plafonds, de vertaling daarvan naar Nederlandse wet- en regelgeving en de verdeling van doelstellingen over sectoren en milieuthema's. De nationale en Europese beleidscoördinatie op het gebied van satelliet-navigatie en de lenW inzet op het gebruik satelliet-data en satelliet-navigatie.

Het internationale lenW-beleid vindt niet alleen zijn grondslag in dit beleidsartikel. Specifieke rollen en verantwoordelijkheden van de Minister op de verschillende beleidsterreinen van lenW zijn bij de betreffende artikelen vermeld. De Minister van Buitenlandse Zaken coördineert het internationale beleid ten behoeve van geïntegreerde besluitvorming door het Kabinet. De Minister van BHOS coördineert de Nederlandse inzet op de SDG's.

Stimuleren

De Minister van lenW ontplooit ook diverse activiteiten om de nationale doelen van de transities naar een circulaire economie, een klimaatbestendige inrichting van de leefomgeving en duurzame mobiliteit te versterken door verbinding met internationale activiteiten.

- Het onderhouden van een netwerk met lidstaten, EU-instellingen en mondiale organisaties, denktanks en non-gouvernementele organisaties. Dit netwerk is cruciaal om tijdig (nieuwe) internationale ontwikkelingen te signaleren die van invloed (kunnen) zijn op de lenW-terreinen en het ontwikkelen van een visie en strategie voor de internationale beleidsinzet.
- Voor ondersteuning van beleidsontwikkeling neemt lenW deel aan diverse bilaterale en multilaterale overleggen (formeel en informeel) gericht op de totstandkoming van coalities met gelijkgezinde landen.
- Gerichte financiële ondersteuning van het werk van (inter)nationale organisaties die zich inzetten voor de bevordering van internationale samenwerking en overdracht/uitwisseling van kennis.
- Ten slotte zet lenW samen met andere deelnemende staten en actoren in op het bevorderen van concrete internationale samenwerking en activiteiten in internationale multi-stakeholderpartnerschappen.

(Doen) Uitvoeren

IenW heeft een deel van de beleidsuitvoering uitbesteed aan het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) en de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO). De opdracht verlening en de bijbehorende budgetten aan het RIVM en de RVO worden binnen IenW op één plaats verantwoord en centraal gecoördineerd. Doel hiervan is het verbeteren van overzicht op en flexibiliteit binnen de totale opdracht, kwaliteitsverbetering van het hele opdrachtproces (goed opdrachtgeverschap) en terugdringen van de administratieve lasten.

C. Indicatoren en Kengetallen

De IenW ambities kunnen door de hoge mate van verwevenheid met de internationale arena alleen maar effectief worden gerealiseerd in internationaal verband. Dit is niet alleen afhankelijk van de Nederlandse inzet, maar ook van de inbreng van partners en andere partijen. Het opnemen van kwantitatieve meetbare indicatoren gerelateerd aan het te realiseren doel is in dit verband zelden relevant of toepasselijk.

Waar mogelijk zijn deze opgenomen bij de operationele doelen.

D. Beleidsconclusies

Het uitgevoerde beleid en de bijbehorende resultaten waren het afgelopen jaar conform de verwachtingen zoals opgenomen in de begroting 2020.

Ook in 2020 heeft Nederland de urgentie van de transitie naar een circulaire economie internationaal actief uitgedragen, waarbij steeds is benadrukt dat circulaire economie een sleutelrol kan vervullen om het klimaatverdrag van Parijs te implementeren. Zo sprak Staatssecretaris Van Veldhoven onder meer op verschillende bijeenkomsten door het jaar heen van het World Economic Forum (WEF) en bij het World Circular Economy Forum (WCEF online) in september. Ook is zij een actief lid in het Platform for Accelerating the Circular Economy (PACE). Nederland had een leidende rol in de totstandkoming van het European Plastics Pact, dat op 6 maart werd gelanceerd en inmiddels meer dan 130 ondertekenaars heeft. In 2020 zijn de voorbereidingen gestart voor een (virtuele) multistakeholder topbijeenkomst over circulaire economie dat op 15 april 2021 wordt gehouden: WCEF+Climate. Het gaat hierbij om een speciale editie van het WCEF, over de kansen die circulaire economie biedt in het realiseren van onze klimaatdoelen.

In 2020 heeft de door Nederland geïnitieerde Global Commission on Adaptation wereldwijd acties opgezet en versneld om beter om te gaan met klimaatverandering. Het jaar van actie volgde op het rapport van de commissie uit 2019 waaruit blijkt dat elke geïnvesteerde euro wereldwijd in maatregelen tegen de gevolgen van klimaatverandering 4 keer zoveel zou kunnen opleveren aan totale netto voordelen. Om deze resultaten te borgen en verder te brengen, organiseert Nederland in januari 2021 de Climate Adaptation Summit. De voorbereidingen hiervan en het besluit tot een digitale top hebben in 2020 plaatsgevonden. Nederland wordt hierbij ondersteund door het in Nederland gevestigde Global Center on Adaptation (GCA) met regionale kantoren over de hele wereld, waaronder het kantoor in Ivoorkust en in Bangladesh die in 2020 geopend zijn. In samenwerking met het GCA worden de voorbereidingen getroffen voor de Climate

Adaptation Summit. IenW heeft de Water en Resilient Infrastructures Action Tracks geïnitieerd om klimaatadaptatie te versnellen, op te schalen en te verbinden met de financieringsinstellingen.

E. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 52 Budgettaire gevolgen van beleidsartikel 19 Uitvoering Milieubeleid en Internationaal (bedragen x € 1.000)							
	2016	2017	2018	2019	Realisatie 2020	Vastgestelde begroting 2020	Verschil
Verplichtingen	71.954	- 51.002	56.811	54.909	69.771	42.491	27.280
Uitgaven	72.006	70.475	55.953	55.891	68.125	43.374	24.751
19.01 Tegengaan klimaatverandering	15.190	17.676	0	0	0	0	0
19.01.01 Opdrachten	2.681	3.401	0	0	0	0	0
19.01.02 Subsidies	992	2.613	0	0	0	0	0
19.01.03 Bijdragen aan agentschappen	11.517	11.662	0	0	0	0	0
- Waarvan bijdrage aan NEa	8.017	8.127	0	0	0	0	0
- Waarvan bijdrage aan KNMI	809	424	0	0	0	0	0
- Waarvan bijdrage aan RWS	2.691	3.111	0	0	0	0	0
19.02 Internationaal beleid coördinatie en samenwerking	56.816	52.799	55.953	55.891	68.125	43.374	24.751
19.02.01 Opdrachten	3.314	2.648	4.921	5.324	9.009	6.360	2.649
- Uitvoering CDM	68	47	0	0	0	0	0
- Interreg	108	0	0	0	0	0	0
- Overige Opdrachten	3.206	2.601	4.921	5.324	9.009	6.360	2.649
19.02.02 Subsidies	1.438	650	749	292	465	274	191
- Interreg	638	650	698	237	435	244	191
- Overige Subsidies	800	0	51	55	30	30	0
19.02.03 Bijdragen aan agentschappen	43.024	46.008	45.966	46.155	50.865	34.271	16.594
- Waarvan bijdrage aan RIVM	33.194	34.755	32.992	34.714	39.394	26.626	12.768
- Waarvan bijdrage aan RVO	9.492	11.003	12.474	11.029	11.145	7.382	3.763
- Waarvan bijdrage aan KNMI	0	0	167	75	0	0	0
- Waarvan bijdrage aan RWS	338	250	333	337	326	263	63
19.02.05 Bijdragen aan internationale organisaties	9.040	3.493	4.317	4.120	5.136	2.469	2.667
19.02.07 Bekostiging					2.650	0	2.650
Ontvangsten	145.474	198.797	501	5.780	2.811	0	2.811
							6

F. Financiële toelichting

Onderstaand wordt op het niveau van financieel instrument en de verplichtingen een toelichting gegeven op de verschillen (de mutaties) tussen de begroting en de realisatie. Zie voor de gehanteerde norm de toelichting 'normering jaarverslag' zoals opgenomen in de leeswijzer.

1. De hogere verplichtingenrealisatie van circa € 27,2 miljoen is ontstaan doordat er meer verplichtingen zijn aangegaan in het kader van de opdrachtverlening aan RVO (€ 3,8 miljoen) en RIVM (€ 12,2 miljoen) dan geraamd. Hiernaast is voor de organisatie van de Climate Adaptation Summit € 3,0 miljoen overgeheveld vanuit HGIS middelen en is een verplichtingenschuif uitgevoerd van 2021 naar 2020 ten behoeve van de bekostiging aan de stichting Global Center on Adapation (GCA) voor € 2,0 miljoen. Voorts zijn er bijdragen ontvangen van diverse landen ter financiering van de activiteiten van het GCA (€ 2,8 miljoen) en is in totaal

- € 3,4 miljoen van het Deltafonds overgeheveld naar dit beleidsartikel. Dit betrof de in 2019 ontvangen bijdrage van Denemarken en het Verenigd Koninkrijk aan het GCA. Genoemde middelen stonden gereserveerd op het Deltafonds en zijn bij Voorjaarsnota 2020 overgeheveld naar HXII waar de uitgaven worden verantwoord.
2. De hogere kasrealisatie van € 2,6 miljoen betreffen o.a voorbereidingskosten ten behoeve van de Climate Adaptation Summit en uitgaven ten behoeve van het GCA.
 3. De hogere uitgaven van circa € 16,6 miljoen aan agentschappen wordt verklaard door een hogere bijdrage aan het RIVM en RVO in het kader van de jaarlijkse opdrachtverlening voor capaciteitsinzet. De uitgaven aan het RIVM en RVO worden verantwoord op artikel 19. Voor de opdrachtverlening worden middelen overgeheveld van de overige beleidsartikelen naar dit beleidsartikel. Voor een nadere toelichting worden verwezen naar de desbetreffende beleidsartikelen.
 4. De hogere uitgaven van € 2,6 miljoen zijn het gevolg van een bijdrage aan het World Resources Institute ter ondersteuning van de activiteiten van de stichting GCA. Hiernaast is bijdrage toegekend aan Stichting GCA voor het opzetten van een jaarlijkse rapportage over adaptatie (State and Trends on Adaptation) alsmede het ontwikkelen van een online Kennisplatform.
 5. De hogere kasrealisatie van € 2,65 miljoen betreft de bijdrage (bekostiging) aan Stichting GCA in het kader van de rol die de stichting vervuld als kennisinstituut bij de uitvoering van het kabinetsbeleid.
 6. De hogere ontvangst van € 2,8 miljoen betreft middelen die zijn ontvangen van diverse landen (Denemarken, Canada, Verenigd Koninkrijk) ter financiering van de activiteiten van Stichting GCA.

G. Toelichting op de instrumenten

19.02.01 Opdrachten

In 2020 zijn diverse opdrachten verstrekt in het kader van internationale diplomatie en de stimulering van de internationale samenwerking op het gebied van circulaire economie en klimaatverandering. Tevens zijn opdrachten verstrekt voor het beleidsterrein Satellietdata, waaronder de doorontwikkeling van TROPOMI en het langer in de lucht houden van het Ozone Monitoring Instrument (OMI). Ook zijn er diverse opdrachten verstrekt ten behoeve van de Global Commission on Adaptation en de versnelling van de mondiale klimaatadaptatie agenda.

Daarnaast zijn in 2020 middelen ingezet voor de voorbereidende werkzaamheden ten behoeve van de digitale Climate Adaptation Summit die op 25 januari 2021 zal plaatsvinden.

19.02.02 Subsidies

Interreg

In 2020 zijn in het kader van deze Europese subsidieregeling waarin partijen uit meerdere landen samenwerken op het terrein van innovatie, duurzaamheid, bereikbaarheid en regionale gebiedsontwikkeling, subsidies verstrekt aan de Nederlandse partners. De uitvoering van de regeling ligt bij RVO.

19.02.03 Bijdrage aan agentschappen

RIVM en RVO

IenW heeft een deel van de beleidsuitvoering uitbesteed aan uitvoeringsorganisaties binnen het Rijk, zoals aan de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (uitvoering van subsidieregelingen en ander beleidsondersteunende werkzaamheden) en aan het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (uitvoering van wettelijke taken en beleid onderbouwend onderzoek).

Voor een specifieke toelichting wordt verwezen naar de desbetreffende beleidsartikelen.

RWS

RWS heeft in 2020 werkzaamheden uitgevoerd inzake de Wet bescherming Antarctica (vergunningenbeleid). Daarnaast zijn middelen toegekend voor ondersteunende activiteiten in het kader van het internationale beleid van IenW waaronder Hoizon Europe en het programma duurzaam inkopen en duurzaam landgebruik.

19.02.05 Bijdrage aan (inter)nationale organisaties

Op grond van internationale verdragen, internationale afspraken, contributieverplichtingen en aanvragen, zijn aan diverse internationale organisaties bijdragen toegekend in 2020. De bijdragen van € 0,1 miljoen of meer zijn kort toegelicht in onderstaand tabel.

Tabel 53 Bijdrage aan (inter)nationale organisaties

Organisatie	Toelichting	Bedrag x € 1.000
World Resources Institute (WRI)	Bijdrage aan het WRI ter ondersteuning van de activiteiten van de Global Commission on Adaptation (GCA). GCA richt zich op het mondiaal versnellen van de Klimaatadaptatie actie agenda.	1.339
Stichting The Global Center on Climate Adaptation	Bijdrage voor het opzetten van een jaarlijkse rapportage over adaptatie, het state and Trends on Adaptation, alsmede het ontwikkelen van een online Kennisplatform. Genoemde zaken dragen bij aan de gestelde doelen van IenW op het gebied van internationale klimaatadaptatie, zoals het verbinden van kennis en creëren van een brede wetenschappelijke basis voor adaptatie.	1.280
UNEP	Bijdrage 2020 aan het United Nations Environment Programme / Environment Fund	615
Center for Climate Risk and Opportunity Management Southeast Asia and Pacific	Bijdrage voor de opzet van een emissie registratie systeem in Indonesië.	200
World Resources Institute (WRI)	Bijdrage aan het WRI ten behoeve van de versterking van het Platform Acceleration Circular Economy (PACE). Het doel is om bij te dragen aan het vergroten van het draagvlak voor (de versnelling van) de transitie naar een circulaire economie en de Nederlandse koploperrol op het gebied van CE over het voetlicht te brengen.	175
International Transport Forum (ITF)	Bijdrage aan het ITF. Het ITF is het internationale publiek/private platform dat ontwikkelingen op vervoersgebied bespreekt, zoals de globalisering en de verduurzaming.	169
Stichting Dutch Cycling Embassy	De DCE is een publiek private Organisatie die de Nederlandse fietskennis bundelt en over de hele wereld verspreidt. Het doel van deze bijdrage is Nederland internationaal stevig neer te zetten als fietsland.	119
UNEP	Bijdragen aan het Speciale Programma (SP) van UNEP. Dit programma is bedoeld voor institutionele versterking van ontwikkelingslanden en landen in transitie voor de implementatie van de chemicaliën- en afvalverdragen alsmede de strategische aanpak voor het internationaal beheer van chemicaliën.	100
UNEP	Bijdrage aan het International Resource Panel, de pendant van het klimaatpanel IPCC dat bestaat uit vooraanstaande wetenschappers die onafhankelijke informatie verschaffen over het gebruik van natuurlijke hulpbronnen. Net als bij klimaat is het op dat gebied van belang te beschikken over onafhankelijke beleidsrelevante gegevens. De bijdrage verzekert invloed door middel van het lidmaatschap van de stuurgroep.	100
China Council for International Cooperation and Development	Nederland neemt (op uitnodiging van China) deel aan deze adviesraad op hoog niveau op het gebied van duurzame ontwikkeling. De contributies worden gebruikt voor het laten doen van studies. Nederland heeft veel ervaring en kennis op het voor China relevante thema vergroening en wil dit thema de komende jaren beter onder de aandacht brengen.	100
Diverse organisaties	Bijdragen van minder dan € 0,1 miljoen.	939
Totaal		5.136

19.02.07 Bekostiging

In 2020 is een bijdrage verstrekt aan Stichting GCA in het kader van de rol die de stichting vervuld als adaptatie kennisinstituut bij de uitvoering van kabinetsbeleid met betrekking tot versnelling en monitoring van de Klimaatadaptatie actieagenda.

4.9 Beleidsartikel 20 Lucht en Geluid

A. Algemene doelstelling

Bevorderen van een solide en gezonde leefomgeving door de luchtkwaliteit te verbeteren en door geluidshinder te voorkomen of te beperken.

B. Rol en verantwoordelijkheid

Regisseren

Om qua luchtkwaliteit en geluid een solide en gezonde leefomgeving te bereiken, regisseert de Minister van IenW de inhoudelijke lijn voor de nationale inbreng in de ontwikkeling van het Europese luchtkwaliteits- en geluidbeleid. Meer specifiek is de Minister van IenW verantwoordelijk voor:

- De coördinatie van de Nederlandse inzet in internationaal kader bij de vaststelling van grenswaarden en plafonds voor emissies van luchtverontreinigende stoffen, de vertaling daarvan naar Nederlandse wet- en regelgeving en (zo nodig) de verdeling van doelstellingen over sectoren en milieuthema's. De doelen, grenswaarden en plafonds hebben betrekking op verbetering van de luchtkwaliteit en op bronbeleid voor geluid- en industriële emissies.
- De ondersteuning van gemeenten en provincies bij het toezicht op de naleving van algemene regels en bij de vergunningverlening ter vermindering van luchtemissies bij de industrie en bij een juiste toepassing van de geluidregelgeving;
- De implementatie van de geluidregelgeving (wet SWUNG8) waarmee een optimale gezondheidsbescherming van burgers en flexibiliteit voor de beheerders van rijkswegen en hoofdspoortwegen wordt beoogd. SWUNG-2 zal de aanpak van geluidhinder op gemeentelijk en provinciaal niveau beter uitvoerbaar maken. Deze nieuwe geluidregels worden ondergebracht in de Omgevingswet. Lagere overheden worden ondersteund om aan de voorschriften van deze regelgeving te kunnen voldoen en geluidsgevoelige locaties langs infrastructuur aan te pakken.

Stimuleren

Om de milieudoelen op het gebied van luchtkwaliteit en geluid te behalen, is het belangrijk deze op een proactieve wijze met maatschappelijke partners te delen. Daarom stimuleert de Minister van IenW:

- Het aangaan en organiseren van allianties met en tussen bedrijven, branches, overheden en kennisorganisaties om de doelen uit het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) en SWUNG (geluid) tot een succesvolle uitvoering te brengen;
- Een permanente verbetering van de luchtkwaliteit om zo te komen tot een vermindering van gezondheidsrisico's door luchtverontreiniging, via het Schone Lucht Akkoord. Hiermee werkt het kabinet – conform het advies van de Gezondheidsraad – toe naar de advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie.
- Medeoverheden tot uitvoering van maatregelpakketten in het NSL om daarmee de Europese normen voor luchtkwaliteit te halen.

Ten slotte is de Minister verantwoordelijk voor het toezicht op en de handhaving van (een deel van) de wet- en regelgeving door de ILT op dit beleidsterrein (zie beleidsartikel 24 Handhaving en Toezicht).

C. Indicatoren en Kengetallen

Jaarlijks ontvangt de Tweede Kamer een monitoringsrapportage over de voortgang van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). De monitoring dient om de voortgang van de uitvoering van het NSL te volgen en biedt een basis om het programma waar nodig bij te sturen. De monitoring betreft de ontwikkeling van de luchtkwaliteit en de uitvoering van projecten en maatregelen. De elfde rapportage is op 21 december 2020 aan de Kamer verzonden (Kamerstukken II 2020–2021 [30 175, nr. 355](#)).

Kengetallen sanering verkeerslawaai

Tabel 54 Sanering Wet Geluidhinder

Sanering Wet Geluidhinder		Aantal woningen		
Lokale infrastructuur		A-lijst	Overig	Totaal
Totaal		77.355	335.800	413.155
Uitgevoerd 1980–1990 (schatting)	–		40.000	40.000
Uitgevoerd 1990–2019		62.990	87.846	150.836
planning 2020		300	2.500	2.800
realisatie 2020		724	3.247	3.971
Restant per einde 2020		13.641	204.707	218.348
verwacht 2021		200	2.500	2.700
Gepland restant per einde 2021		13.441	202.207	215.648

Sanering Wet Geluidhinder		Aantal woningen		
Rijksinfrastructuur		Rijkswegen	Spoorwegen	Totaal
Opgave cf Bijlage 5 Bgm		775	5.330	6.105
gereed t/m 2019		680	3.250	3.930
planning 2020	–		300	300
gereed 2020	–		300	300
Restant einde 2020		95	1.780	1.875
verwacht 2021	–		625	625
Gepland restant per einde 2021		95	1.155	1.250

1 <https://www.bureausaneringverkeerslawaai.nl/>

Bron: Bureau Sanering Verkeerslawaai (BSV)¹

Toelichting

De eerste tabel betreft de sanering vanwege gemeentelijke en provinciale wegen, zoals die door gemeenten wordt uitgevoerd onder regime van de Wet geluidhinder. De A-lijst betreft hierin woningen met de hoogste geluidsbelastingen. 2020 was het laatste jaar dat gemeenten subsidie konden aanvragen voor nieuw te starten saneringsprojecten onder de Wet geluidhinder. Zeer veel gemeenten hebben hier gebruik van gemaakt. In hun aanvragen hebben ze ook woningen opgenomen die in het verleden als saneringssituatie zijn aangemeld maar die niet langer voor maatregelen in aanmerking komen, omdat bij het opstellen van de aanvraag bijvoorbeeld bleek dat de snelheid is verlaagd naar 30km/u of dat de woning niet meer bestaat. Als gevolg daarvan konden meer woningen als ‘gesaneerd’ worden aangemerkt dan was voorzien.

De tweede tabel heeft betrekking op de sanering rijksinfrastructuur zoals die op grond van overgangsrecht (Bijlage 5 bij het Besluit geluidhinder milieubeheer) nog onder regime van de Wet geluidhinder wordt afgerond. Deze sanering kent een ander normenkader dan de sanering vanwege rijksinfrastructuur die momenteel door RWS en ProRail wordt uitgevoerd onder de Wet milieubeheer. Deze sanering is opgenomen onder beleidsartikel 14. De realisatie is conform planning verlopen. Voor de resterende 95 woningen langs Rijkswegen is gepland dat deze in 2022 worden gesaneerd.

Kengetal: Emissies luchtverontreinigende stoffen 1990, 2000, 2005, 2010, 2015, 2018 en 2019, doelstellingen en prognoses 2020 en 2030 in kton/jr.

Elk jaar worden nieuwe inzichten door de Emissie Registratie verwerkt in de cijfers. Dat kan betekenen dat ook cijfers voor gerealiseerde jaren nog enigszins worden aangepast. Zie ook de toelichting.

Tabel 55 Emissies luchtverontreinigende stoffen in kton/jr^{1,2}

	NEC-Richtlijn					Realisatie				Herziene NEC-Richtlijn			Herziene NEC-Richtlijn		
	1990	2000	2005	2010	2010	2015	2018	2019	2020	2020	2030	Raming	2030	2030	
SO ₂	194	77	67	36	50	31	25	22	21	48	23	32			
NO _x	630	441	379	313	260	268	235	230	167	205	130	145			
NH ₃	350	175	153	133	128	128	130	126	125	134	120	121			
NM VOS	606	336	269	270	185	257	242	238	138	182	142	172			
PM _{2,5}	50	28	22	17		14	13	12	11	15	11	13			

1 De cijfers voor de gerealiseerde jaren zijn afkomstig van de Emissieregistratie ([National Emission Ceilings \(NEC\) - Emissieregistratie](#)), en daarmee in lijn met de NEC-definities die gelden voor realisatiejaren t/m 2019. De cijfers voor de 2020 en 2030 plafonds, en de 2020 en 2030 ramingen zijn afkomstig uit de KEV2020 ([Emissieramingen luchtverontreinigende stoffen \(pbl.nl\)](#)), en daarmee in lijn met de NEC-definities voor prognoses.

2 De emissietotalen voor NO_x en NMVOS (vluchtlijke organische stoffen, exclusief methaan) zijn conform de Richtlijn 2016/2284 exclusief de emissies uit de agrarische bronnen mestbewerking en landbouwgronden

Toelichting

In december 2016 zijn de nieuwe doelstellingen voor luchtverontreinigende stoffen vastgesteld. Dit betreft aanpassing van de National Emission Ceilings (NEC) (richtlijn (EU) 2016/2284). In bovenstaande tabel zijn de reductiepercentages uit de richtlijn omgerekend naar vrachten in 2020 en 2030, waarbij de 2005 emissietotalen zijn bepaald conform de NEC-definities die gelden voor de herziene richtlijn. De getoonde historische cijfers zijn geen statisch gegeven, maar kunnen elk jaar (na analyse door PBL en de Emissieregistratie) met terugwerkende kracht worden aangepast n.a.v. nieuwe inzichten. Het met terugwerkende kracht verwerken van nieuwe inzichten leidt dan ook niet tot een formele overschrijding van de 2010 NEC-plafonds.

D. Beleidsconclusies

Het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) is verlengd tot aan de invoering van de Omgevingswet. Er resteren nog enkele overschrijdingen van de EU-normen voor luchtkwaliteit op fijnstof en stikstofdioxide, in enkele gebieden met intensieve veehouderij (fijnstof) en bij een binnenstedelijk gebied (stikstofdioxide). Ook wanneer de EU-normoverschrijdingen zijn opgelost, doen zich gezondheidsrisico's voor door luchtverontreiniging. In dit kader is het Schone Lucht Akkoord opgesteld dat gericht is op een permanente verbetering van de luchtkwaliteit om zo te komen tot een vermindering van gezondheidsrisico's door luchtverontreiniging. Hiermee werkt het kabinet – conform het advies van de Gezondheidsraad⁴⁵ – toe naar de advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie. Het Schone Lucht Akkoord is op 13 januari 2020 getekend door 46 gemeenten en provincies en de uitvoering van het akkoord is gestart. Gedurende het jaar zijn nog eens 15 partijen toegetrede, waarmee het totaal in 2020 uitkomt op 61 partijen. Voor de uitvoering van het akkoord zijn er themagroepen, werkgroepen en een stuurgroep opgericht en is gewerkt aan het opzetten van pilots, een uitvoeringsagenda en een regeling voor specifieke uitkeringen. Deze regeling en de uitvoeringsagenda worden begin 2021 gepubliceerd. Het ministerie van IenW heeft in haar begroting in totaal € 50 miljoen op het Infrastructurfonds (artikel 20.03) gereserveerd voor de jaren 2020-2023 voor de uitvoering van maatregelen genoemd in het Schone Lucht Akkoord. 2020 was hierin het opstartjaar.

⁴⁵ Bijlage bij Kamerstukken II 2017-2018 30 175, nr. 292

In 2020 is verder invulling gegeven aan de uitwerking van maatregelen in het kader van het Meerjarenprogramma Geluidsanering dat betrekking heeft op de rijksoverheid. Verder heeft de lopende saneringsoperatie met betrekking tot verkeerslawaai onder de Wet geluidshinder geleid tot extra gesaneerde woningen langs het spoor. De voortgang van de sanering wordt bepaald door het beschikbare budget, dat ook in 2020 weer volledig is besteed. Verbreding van de saneringsoperatie vindt plaats via de nieuwe geluidregelgeving onder de Omgevingswet.

E. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 56 Budgettaire gevolgen van beleidsartikel 20 Lucht en Geluid (bedragen x € 1.000)

	2016	2017	2018	2019	Realisatie 2020	Vastgestelde begroting 2020	Verschil
Verplichtingen	16.205	17	17.407	32.038	31.647	25.845	5.802
Uitgaven	28.869	20.563	23.627	36.862	34.056	26.045	8.011
20.01 Gezonde lucht en tegengaan geluidshinder	28.869	20.563	23.627	36.862	34.056	26.045	8.011
20.01.01 Opdrachten	7.231	6.507	6.080	4.940	4.799	2.763	2.036
- Verkeersemissies	3.163	2.446	2.001	4	0	0	0
- Geluid- en Luchtsanering	4.068	3.725	3.938	4.765	4.514	2.763	1.751
- Overige opdrachten	0	336	141	171	285	0	285
20.01.02 Subsidies	50	0	0	0	0	0	0
20.01.03 Bijdragen aan agentschappen	2.315	1.722	921	1.462	2.111	1.539	572
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	2.315	1.722	921	1.372	2.111	1.539	572
- Waarvan bijdrage aan agentschap KNMI	0	0	0	90	0	0	0
20.01.04 Bijdragen aan medeoverheden	18.010	11.213	16.124	30.105	26.794	21.452	5.342
- NSL	0	0	5	9.639	0	0	0
- Wegverkeerlawaai	18.010	11.213	16.119	20.466	26.794	21.452	5.342
20.01.07 Bekostiging	1.263	1.121	502	355	352	291	61
Ontvangsten	236	179	342	2.136	1.891	0	1.891
							4

F. Financiële toelichting

Onderstaand wordt op het niveau van financieel instrument en de verplichtingen een toelichting gegeven op de verschillen (de mutaties) tussen de begroting en de realisatie. Zie voor de gehanteerde norm de toelichting ‘normering jaarverslag’ zoals opgenomen in de leeswijzer.

1. De hogere verplichtingenrealisatie van € 5,8 miljoen is het gevolg van de versnelling van het programma Uitvoering Geluidssanering in 2020. Er zijn zoals onder de beleidsconclusies toegelicht meer subsidies toegekend dan voorzien.
2. De hogere kasrealisatie van € 2,0 miljoen wordt veroorzaakt door de uitgaven in het kader van het Schone Lucht Akkoord. Bij Voorjaarsnota 2020 zijn de hiervoor benodigde middelen vanuit de reservering op het Infrastructuurfonds overgeheveld naar het beleidsartikel 20 op de begroting HXII.
3. De hogere kasrealisatie van € 5,3 miljoen wordt veroorzaakt door de versnelling van het programma Uitvoering Geluidssanering. In 2020 hebben gemeenten zoals toegelicht onder de beleidsconclusies meer subsidieaanvragen ingediend dan oorspronkelijk was voorzien.

4. De ontvangst van € 1,9 miljoen betreft middelen die zijn teruggestort door het Bureau Sanering Verkeerslawaai na vaststelling van in voorgaande jaren toegekende subsidies in het kader van de regeling Sanering Verkeerslawaai. Uit de eindafrekening bleken de werkelijke kosten lager te zijn uitgevallen dan de eerder verstrekte voorschotten. Het verschil is teruggevorderd en teruggestort.

G. Toelichting op de instrumenten

Uitgaven

20.01 Gezonde lucht en tegengaan geluidhinder

20.01.01 Opdrachten

In 2020 zijn opdrachten verstrekt en betalingen gedaan in het kader van zowel beleidsonderbouwend onderzoek als uitvoeringswerkzaamheden op onderstaande beleidsterreinen.

- Uitvoering Geluid. Hierbij betreft het onder andere de opdracht aan het Bureau Sanering Verkeerslawaai voor de uitvoering van het subsidieprogramma Sanering Wegverkeerslawaai. Hiernaast zijn er uitgaven gerealiseerd in het kader van de technische uitwerking van de Aanvullingsregeling geluid en het informatiemodel Geluid ten behoeve van de Omgevingswet.
- Uitvoering Lucht. In het kader van het Schone Lucht Akkoord zijn opdrachten verstrekt voor het voorbereiden en uitvoeren van diverse pilots (landbouw, industrie, scheepvaart en mobiele voertuigen). Tevens zijn er opdrachten verstrekt ten behoeve van de opzet van de uitvoeringsagenda en uitvoeringsorganisatie in het kader van de uitvoering van het SLA door gemeentes en provincies.

20.01.03 Bijdragen aan agentschappen

RWS

Deze middelen zijn ingezet voor de capaciteitsinzet van RWS voor werkzaamheden met betrekking tot luchtkwaliteit en geluid voor onder meer het geven van inhoudelijk advies, het uitvoeren van (literatuur)onderzoek, het verzorgen dan wel ondersteunen van rapportages en het verzorgen van het secretariaat.

20.01.04 Bijdragen aan medeoverheden

In het kader van de bestrijding van geluidhinder zijn in 2020 bijdragen verstrekt aan provincies en gemeenten voor de kosten van geluidwerende maatregelen tegen wegverkeerslawaai aan woningen. Het gaat hierbij om de uitvoering van de Subsidieregeling sanering verkeerslawaai.

20.01.07 Bekostiging

In 2020 is een bijdrage verstrekt aan TNO in het kader van het Milieuonderzoeksprogramma voor het onderdeel luchtkwaliteit.

Ontvangsten

In 2020 is een bedrag van € 1,9 miljoen ontvangen van het Bureau Sanering Verkeerslawaai naar aanleiding van de afwikkeling van subsidie toekenningen in het kader van de regeling sanering verkeerslawaai.

H. Extracomptable verwijzingen

Tabel 57 Extracomptable tabel uitgaven voor de aanpak van luchtkwaliteit en geluidshinder (bedragen x € 1.000)

		2015	2016	2017	2018	2019	2020
Hoofdstuk XII		31.867	28.869	20.563	23.627	36.862	31.308
Luchtkwaliteit	Artikelonderdeel 20.01	10.046	7.250	5.988	4.215	11.332	623
<i>Waarvan NSL</i>		0	0	0	0	0	0
Geluidshinder	Artikelonderdeel 20.01	21.821	21.619	14.575	19.412	25.530	30.685
Infrastructuurfonds		24.387	13.098	20.842	31.424	26.826	27.722
Luchtkwaliteit	Artikelonderdeel 12.03	334	0	0	0	0	0
<i>Waarvan NSL</i>		334	0	0	0	0	0
Geluidshinder	Artikelonderdeel 12.03	20.758	5.503	7.364	6.952	11.987	11.547
	Artikelonderdeel 13.03	3.295	7.595	13.478	24.472	14.839	16.175

4.10 Beleidsartikel 21 Duurzaamheid

A. Algemene doelstelling

Bevorderen van de circulaire economie met als doelen het behouden van natuurlijke hulpbronnen, zicht op de economische keten en het gebruik van hulpbronnen, het verbeteren van de voorzieningszekerheid van grondstoffen, het verminderen van emissies en het versterken van de Nederlandse economie.

B. Rol en verantwoordelijkheid

Regisseren

Duurzaamheid moet explicet onderdeel uit gaan maken van afwegingen en besluiten van organisaties en individuen in Nederland. Om dit te bereiken worden belemmeringen weggenomen, instrumenten ontwikkeld en samenwerkingsverbanden georganiseerd met de maatschappelijke partners. De Minister is hierbij verantwoordelijk voor:

- De transitie naar een circulaire economie die wezenlijk bijdraagt aan het verminderen van de milieudruk en het halen van de klimaatdoelstelling, het verbeteren van de voorzieningszekerheid en het versterken van het verdienvermogen van de Nederlandse economie en het vitaal houden van ons natuurlijk kapitaal;
- Het borgen van verduurzaming via wetgeving op nationaal, op EU- en internationaal niveau, bijvoorbeeld om de markt voor secundaire grondstoffen te vergroten, slim ontwerp van producten te stimuleren, het marktaandeel van circulaire producten te verhogen, ongewenste emissies te voorkomen, de kwaliteit van de leefomgeving in verdichte gebieden te verbeteren;
- Het met behulp van de minimumstandaarden in het Landelijk Afvalbeheerplan (LAP) verder realiseren van hoogwaardige afvalverwerking;

- Het coördineren van beleid in Europees en in mondial verband om het internationale level playing field voor duurzaamheid te versterken;
- Het toepassen van slimme marktprikkels door het beprijzen van milieuschade;
- Het coördineren van het interdepartementale plan van aanpak Maatschappelijk Verantwoord Inkopen overheden 2015–2020.

Stimuleren

Zowel producenten als consumenten moeten concrete stappen kunnen zetten naar een meer circulaire economie. Om dit te bereiken steunt lenW duurzame initiatieven in de samenleving. Daarom stimuleert de Minister in samenwerking met andere ministers:

- De verduurzaming van productketens waarbij bedrijven worden gestimuleerd om efficiënter om te gaan met grondstoffen, kringlopen verder te sluiten en meer waarde uit afval te halen. Hier toe worden partijen gefaciliteerd via bijvoorbeeld de Transitieagenda's, aanpassing van regelgeving, Green Deals en ketenprojecten;
- Samenwerking met andere organisaties om begrippen als «duurzaam consumeren» en «maatschappelijk verantwoord ondernemen» concreet en hanteerbaar te maken voor (kleine) bedrijven en burgers;
- Investeringen in productietechnieken met minder milieudruk. Bijvoorbeeld door het stimuleren van de aanschaf van milieuvriendelijke producten of bedrijfsmiddelen door middel van financiële stimulering (MIA/VAMIL en DEI+) en Groen Beleggen;
- Maatschappelijk Verantwoord Inkopen (MVI) bij zowel het Rijk als decentrale overheden te vergroten/versterken, met speciale aandacht voor klimaatneutraal en circulair inkopen.

C. Indicatoren en Kengetallen

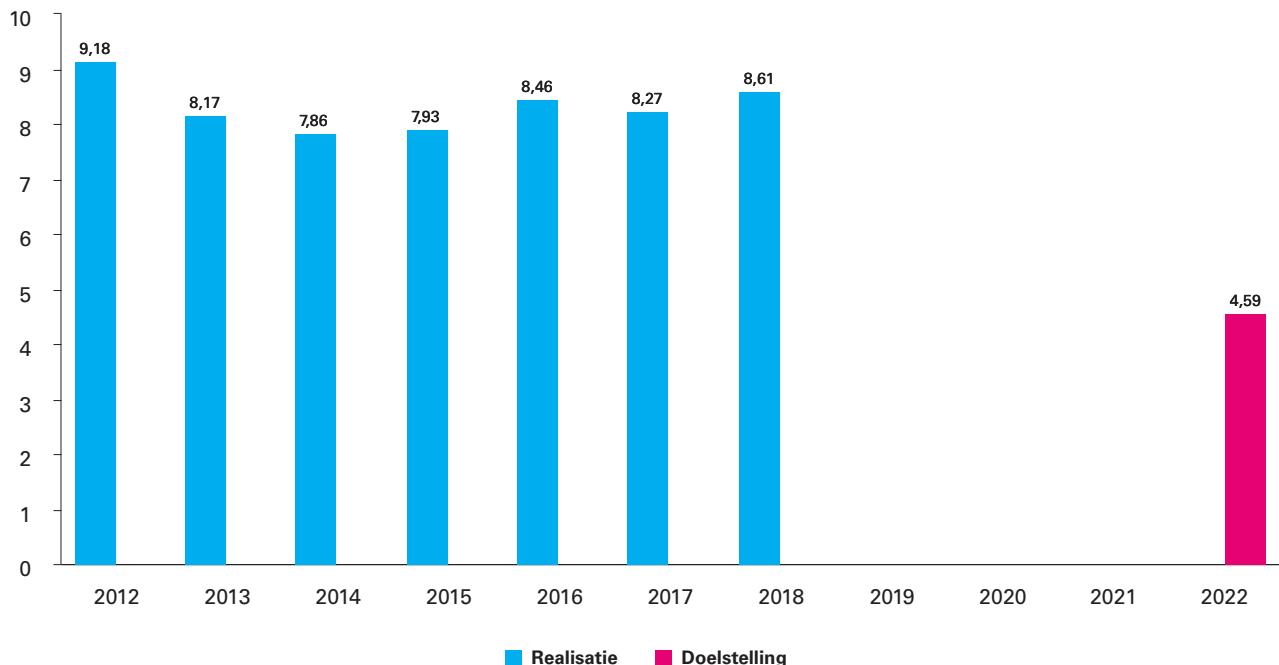
Monitoring is erop gericht om te zien of met de huidige beleidsinzet het doel van een circulaire economie in 2050 kan worden gehaald, om tijdig bij te kunnen sturen en te bepalen waar intensivering van inzet nodig is. Daarvoor is een coherent en integraal beeld nodig van de stand van zaken van de transitie naar een circulaire economie. Het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) heeft daarom in samenwerking met verschillende kennisinstellingen een monitoringprogramma ontwikkeld. Eén keer in de twee jaar levert PBL een Integrale CE rapportage (ICER) op. De ICER zal duiding geven over de koersen stand van de transitie en daarmee een van de bouwstenen zijn voor verdere beleidsontwikkeling en beleidsuitvoering. Het andere jaar levert PBL een voortgangsrapportage op. Begin 2020 heeft het PBL de eerste voortgangsrapportage «Op weg naar een robuuste monitoring van een circulaire economie» opgeleverd. Op basis daarvan is het uitvoeringsprogramma in 2020 geactualiseerd en deze actualisatie is op 25 september 2020 aan de Kamer aangeboden (Kamerstukken II 2019-2020 [32 852, nr. 130](#)).

Er wordt daarnaast jaarlijks gerapporteerd over de stand van zaken met betrekking tot de duurzameontwikkeling in Nederland. In het voorjaar van 2020 zijn de meestactuele rapporten ('Monitor Brede Welvaart & Sustainable Development Goals 2020', 'Vierde Nederlandse SDG Rapportage') met een begeleidende brief naar de Kamer gestuurd (Kamerstukken II 2019-2020 34298-31).

Onderstaande grafieken geven een beeld van de ontwikkeling van het Nederlands afval. De eerste grafiek (grafiek 1) laat de hoeveelheid Nederlands afval dat de economie 'verlaat' zien als percentage van die hoeveelheid in het basisjaar 2012. Grafiek 2 laat de verhoudingen zien

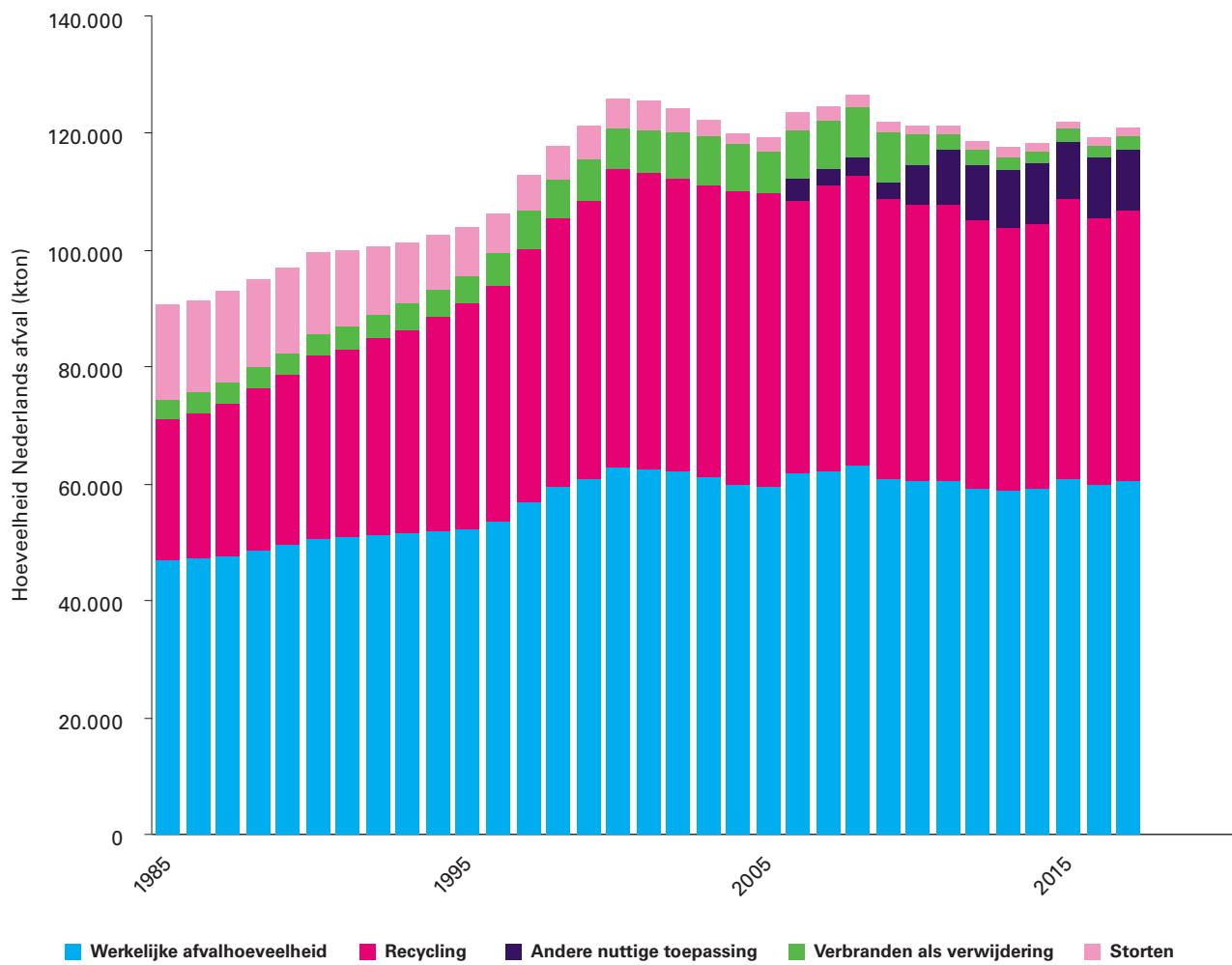
tussen afvalverwerking (storten, recyclen en verbranden) over de jaren. Grafiek 3 is een weergave van het werkelijke afvalaanbod versus het afvalaanbod als het de ontwikkeling van het bbp zou volgen. De ambitie is om de hoeveelheid afval die wordt gestort of verbrand terug te brengen met 50% van 10 Mton in 2012 naar 5 Mton in 2022. Dat moet bereikt worden door inzet in de gehele keten, door van de ontwerp- tot aan de afvalfase te werken aan preventie, hergebruik en recycling.

Figuur 5 De hoeveelheid Nederlands afval die de keten verlaat



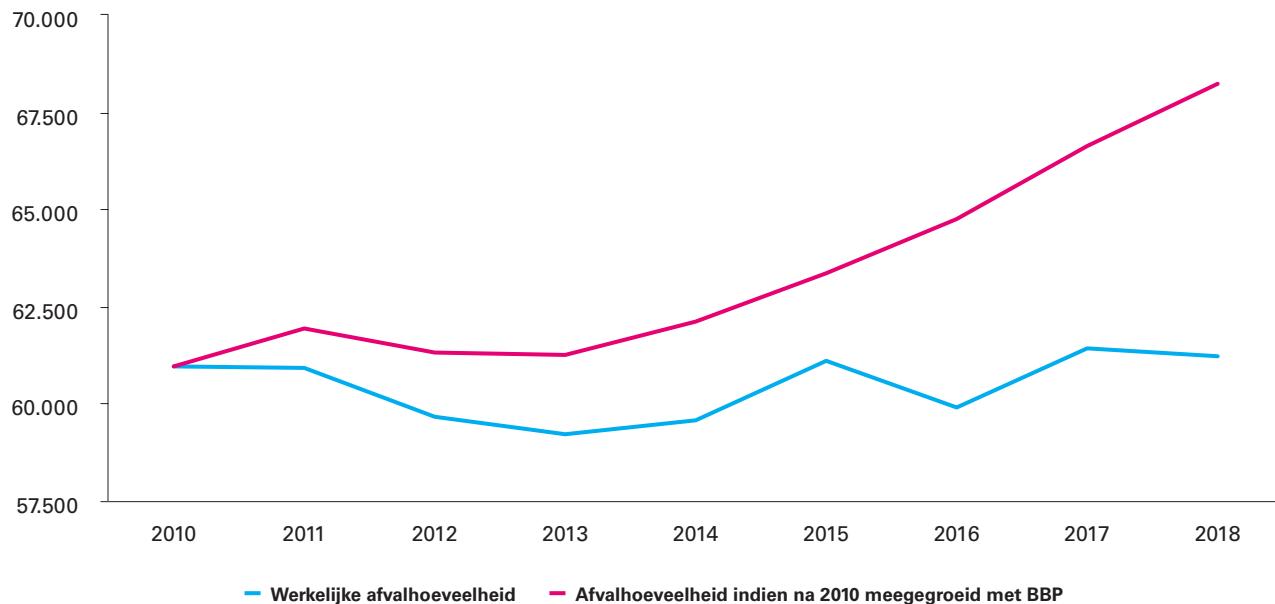
Bron: RWS leefomgeving

Figuur 6 Afvalverwerking Nederlands afval 1985-2016



Bron: RWS leefomgeving

Figuur 7 Werkelijke afvalaanbod (in Kton) (in Kton) versus afvalaanbod als het de ontwikkeling BBP volgt



Bron: RWS leefomgeving

D. Beleidsconclusies

In 2020 is in het kader van het door IenW gecoördineerde Rijksbrede programma «Nederland Circulair in 2050» verdergewerkt aan de doelstellingen op het vlak van de circulaire economie: in 2030 een reductie van 50% van het gebruik van primaire abiotische grondstoffen, resulterend in een volledig circulair Nederland in 2050. Een belangrijke stap op weg naar het realiseren van deze doelen is gezet met het Uitvoeringsprogramma Circulaire Economie 2019 – 2023, waarvande eerste actualisatie op 25 september 2020 aan de Kamer is aangeboden (Kamerstukken II 2019-2020 [32 852, nr. 130](#)). In het geactualiseerde uitvoeringsprogramma zijn per transitieagenda en per dwarsdoorsnijdend thema de activiteiten weergegeven, waarbij specifiek wordt ingezet op activiteiten hoger op de «R-ladder» en aandacht is besteed aan regionale initiatieven.

Op 27 november is de Publieke Waardescan (PWS) Circulaire Economie naar de Tweede Kamer gestuurd (Kamerstukken II 2020-2021 [32 852 nr. 134](#)). In het kader van het kabinetssprogramma ‘Inzicht in Kwaliteit’ is een beleidsdoorlichting van het Rijksbrede Programma Circulaire Economie uitgevoerd met de methodiek van de Publieke Waardescan. Over het algemeen geeft de PWS een positief beeld over het Rijksbrede programma: de gestelde mobiliserende doelstellingen worden door een groot aantal relevante partijen omarmd, de eerste successen op het gebied van regelgeving worden zichtbaar en de ingerichte cyclus van monitoren, leren en evalueren kan als voorbeeld voor andere beleidsterreinen worden gezien. Verder geeft de PWS aanbevelingen waaronder het ontwikkelen van een ‘roadmap’ voor visie – ook in samenhang met andere transities, met name klimaat en energie, voedsel, stikstof en bouwopgave – governance en communicatie en het bepalen van focusgebieden bij Rijksinkoop.

In februari 2020 is de Nationale Conferentie Circulaire Economie voor de tweede keer door lenW en partners georganiseerd. Deze editie draaide om de bewustwording dat het bij Circulaire Economie naast het recyclen van afval gaat om het zetten van stappen hogerop de R-ladder om de doelen te bereiken.

Bij het bevorderen van circulair ondernemerschap speelt het in 2019 gelanceerde Versnellingshuis Nederland Circulair! een belangrijke rol. VNO-NCW/MKB-Nederland, MVO Nederland, Het Groene Brein en het Ministerie van lenW werken in dit verband samen om individuele ondernemers te ondersteunen bij complexe vragen en starten elk jaar doorbraakprojecten (zogenaamde 'moonshot-projecten') die zich richten op sectoren of grote ketens. In 2020 liepen 8 moonshot-projecten, zijn er meer dan 400 ondernemers geholpen, zijn er webinars gehost, nieuwe tools voor circulaire ondernemers ontwikkeld en zijn de rode draden voor verbetering opgehaald.

Om projecten te stimuleren waarin mkb-ondernemers in een keten samen een product of dienst circulair ontwerpen of samen processen of een businessmodel circulair organiseren is in 2020 voor het eerst een subsidie regeling gestart, waarbij 80 bedrijven in totaal € 1,3 miljoensubsidie hebben ontvangen voor circulaire ketenprojecten.

Afgelopen jaar is ook het beleidsprogramma textiel naar de Tweede Kamer gestuurd (Kamerstukken II 2019-2020 [32852, nr. 116](#)). Hierin zijn ambities geformuleerd om de textielketen, samen met alle partners uit de keten, circulair te maken. In oktober 2020 ondertekenden de ministeries van lenW en EZK met diverse partijen uit de textielketen, waaronder de textiel afvalverwerkers, de vervezelaars/spinners, weverijen, productiebedrijven, merkeigenaren, detailhandels, de gemeenten Amsterdam en Zaanstad en de Metropoolregio Amsterdam, de Green Deal Circulaire Denim. Partijen uit de keten hebben samen een aanpak ontwikkeld om grote stappen te zetten met betrekking tot hergebruik van textiel in alle denimproducten die aangeboden worden op de Nederlandse markt met het oogmerk om de toepassing van gerecyclede vezels in denim als nieuwe standaard te realiseren.

Het duurzaamheidskader biogrondstoffen is op 16 oktober naar de Tweede Kamer verzonden (Kamerstukken II 2020-2021 [32813, nr. 617](#)). Bij dit duurzaamheidskader is ook een uitvoeringsagenda opgenomen. De Kamer zal separaat worden geïnformeerd over de voortgang van de uitvoering.

Daarnaast hebben Nederland, Frankrijk en Denemarken het initiatief genomen voor het Europees Plastic Pact. Dit pact werd in maart 2020 gelanceerd door ruim 80 ondertekenaars: plastic producenten, grote bedrijven, overheden en recyclers. Het Europese Plastics Pact heeft als doel nationale pacten uit te breiden met grensoverschrijdende samenwerking en bevat vier inhoudelijke doelen voor 2025: 20% minder gebruik van *virgin* plastics, 25% toename van de inzameling-, sortering- en recyclingcapaciteit, nieuwe verpakkingen bevatten gemiddeld 30% recyclaat en alle verpakkingen zijn waar mogelijk geschikt voor hergebruik en in iedere geval recyclebaar.

In 2020 is het Besluit over statiegeld plastic flesjes afgekondigd waardoor statiegeld op kleine plastic flesjes vanaf juli 2021 verplicht is. Begin 2020 is ook voor blikjes in het zwerfafval een tweesporenbeleid ingezet. Hiervoor is tot doel gesteld dat het aandeel blikjes in het zwerfafval met 70-90%

gereduceerd moet worden en dat 90% van de blikjes gerecycled moet worden. Aangezien het aantal blikjes in het milieu niet af- maar toeneemt, is vervroegd besloten dat op 31 december 2022 statiegeld voor blikjes wordt ingevoerd. Als onderdeel van het tweesporenbeleid is regelgeving opgesteld om statiegeld op blikjes als verplichting te kunnen opleggen aan producenten. Daartoe is op 9 oktober 2020 in het kader van de voorhangprocedure het ontwerp van het Besluit maatregelen metalen drankverpakkingen aan de Kamer aangeboden (Kamerstuk 28694-137).

Verder is de implementatie van de Kaderrichtlijn afvalstoffen afgerond en zijn belangrijke stappen gezet voor de implementatie van de laatste onderdelen uit de aangepaste Verpakkingenrichtlijn. Dit geldt ook voor de wijziging van het derde Landelijke Afvalbeheerplan en de update van het Afvalpreventieprogramma. Dit wordt in 2021 afgerond.

In het kader van het Manifest Maatschappelijk Verantwoord Inkopen zijn overheden ondersteund en gestimuleerd. Dit onder meer met advisering vanuit PIANOo met tools en met effectmonitoring. Vanuit het Uitvoerings programma Circulaire Economie zijn buyer groups gevormd waarin rijk en andere overheden samen optrekken in specifieke inkoopdomeinen.

Hiermee ontstaat een sterker effect naar de markt en wordt het leren versneld. Omdat het beprijzen van externe effecten bij inkoop overheden stimuleert om voor circulaire en klimaatneutrale oplossingen te kiezen, is met Rijkswaterstaat, ProRail en de andere overheden in 2020 een instrumentarium voor CO2-schaduwbeprijzing ontwikkeld en toegepast.

In het kader van de Green Deal Circulair inkopen zorgden twintig grote Nederlandse bedrijven en twaalf overheidsinstanties, waaronder het ministerie van LenW, de afgelopen drie jaar voor het verder aanjagen van de circulaire economie door voor circa € 300 miljoen aan goederen circulair in te kopen. De Green Deal Circulair Inkopen (GDCI) is daarmee in december 2020 succesvol afgesloten.

In 2020 is als onderdeel van het maatregelenpakket als gevolg van de Urgenda uitspraak daarnaast de verbreding van de afvalstoffenbelasting ingevoerd, waarmee het verschil tussen buitenlands en Nederlands afval in de afval stoffenbelasting is vervallen. Verder zijn de fiscale instrumenten Milieu- investerings-aftrek(MIA) en Willekeurige afschrijving milieu-investeringen (VAMIL) verder aangepast om investeringen in bedrijfsmiddelen voor de circulaire economie nog beter te kunnen ondersteunen. Dit houdt in dat er een bredere categorie investeringen in aanmerking komt voor de regelingen.

Voor de uitvoering van het Klimaatakkoord heeft het kabinet besloten om vanaf 2020 extra middelen ter beschikking te stellen voor circulaire maatregelen voor het realiseren van de CO2-reductie doelstelling in 2030. Dit ging in 2020 om € 5 miljoen. Hiervan is € 1 miljoen besteed aan CO2 reducerende maatregelen in de Grond- Weg en Waterbouw (GWW) en € 1 miljoen aan het stimuleren van klimaatneutraal en circulair inkopen. De laatste € 3 miljoen is ingezet om circulaire ketenprojecten te ondersteunen en stimuleren.

E. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 58 Budgettaire gevolgen van beleidsartikel 21 Duurzaamheid (bedragen x € 1.000)

	2016	2017	2018	2019	Realisatie 2020	Vastgestelde begroting 2020	Verschil
Verplichtingen	18.986	- 4.746	57.659	74.157	32.135	89.535	- 57.400
Uitgaven	19.059	21.741	52.352	29.867	46.998	89.644	- 42.646
21.04 Duurzaamheidsinstrumentarium	736	618	540	146	238	1.247	- 1.009
21.04.01 Opdrachten	736	618	540	146	238	1.247	- 1.009
21.05 Duurzame productketens	16.178	20.445	24.432	28.835	45.919	70.975	- 25.056
21.05.01 Opdrachten	9.033	10.724	8.929	9.898	10.382	12.127	- 1.745
- <i>Uitvoering Duurzame Productketens</i>	9.032	5.854	3.632	4.708	6.194	8.842	- 2.648
- <i>Caribisch Nederland Afvalbeheer</i>	0	1.449	0	0	0	0	0
- <i>Overig</i>	0	0	5.297	5.190	4.188	3.285	903
21.05.02 Subsidies	1.749	2.541	3.484	9.458	22.676	49.757	- 27.081
- Subsidies duurzame productketens	1.749	2.541	2.818	0	22.456	49.757	- 27.301
- <i>Chemische Recycling kunststoffen</i>	0	0	666	2.700	0	0	0
- <i>Overige Subsidies</i>	0	0	0	6.758	220	0	220
21.05.03 Bijdragen aan agentschappen	5.396	7.180	7.078	7.861	8.537	7.247	1.290
- <i>Waarvan bijdrage aan RWS</i>	5.396	7.180	7.078	7.861	8.537	7.247	1.290
21.05.04 Bijdragen aan medeoverheden	0	0	4.471	1.148	3.724	1.374	2.350
- <i>Caribisch Nederland Afvalbeheer</i>	0	0	0	1.148	2.737	1.374	1.363
- <i>Overige bijdragen aan medeoverheden</i>	0	0	0	0	987	0	987
21.05.05 Bijdragen aan internationale organisaties	0	0	0	0	150	0	150
21.05.06 Bijdragen ZBO en RWT	0	0	470	470	450	470	- 20
21.06 Natuurlijk kapitaal	2.145	678	387	886	841	17.422	- 16.581
21.06.01 Opdrachten	1.331	678	387	886	841	17.422	- 16.581
21.06.03 Bijdragen aan agentschappen	814	0	0	0	0	0	0
- <i>Waarvan bijdrage aan RWS</i>	814	0	0	0	0	0	0
21.07 Duurzame Mobiliteit	0	0	26.993	0	0	0	0
21.07.01 Opdrachten	0	0	3.155	0	0	0	0
21.07.02 Subsidies	0	0	18.614	0	0	0	0
- <i>Subsidie Duurzame Mobiliteit</i>	0	0	18.614	0	0	0	0
21.07.03 Bijdragen aan agentschappen	0	0	5.224	0	0	0	0
- <i>Waarvan bijdrage aan NEa</i>	0	0	2.775	0	0	0	0
- <i>Waarvan bijdrage aan KNMI</i>	0	0	178	0	0	0	0
- <i>Waarvan bijdrage aan RWS</i>	0	0	2.271	0	0	0	0
Ontvangsten	2.198	618	215	171	265	0	265

F. Financiële toelichting

Onderstaand wordt op het niveau van verplichtingen en financieel instrument een toelichting gegeven op de verschillen (de mutaties) tussen de begroting en de realisatie, zie voor de gehanteerde norm de toelichting ‘normering jaarverslag’ zoals opgenomen in de leeswijzer.

1. De lagere verplichtingenrealisatie wordt voornamelijk veroorzaakt door de verplichtingenschuif vanuit 2020 naar 2019 van € 42,5 miljoen voor de DEI+ subsidieregeling. Daarnaast is er € 10 miljoen verplichtingenbudget overgeboekt naar het Infrastructuurfonds voor CO₂ reducerende maatregelen in de grond, weg en waterbouw bij decentrale overheden. Daarnaast is € 5,0 miljoen verplichtingenbudget doorgeschoven naar 2021 vanwege onderuitputting op de DEI+ regeling in 2020.
2. De lagere realisatie wordt voornamelijk veroorzaakt door de bij tweede suppletoire begroting gemelde schuif van Urgendamiddelen ten behoeve van de DEI+ subsidieregeling van € 24 miljoen. Daarnaast hebben er verschillende overhevelingen plaatsgevonden voor de verstrekking van aanvullende opdrachten aan agentschappen. Het gaat om € 2,2 miljoen aan RVO dat overgeboekt is naar artikel 19 waar de opdrachtverlening plaatsvindt. Voor € 0,9 miljoen is een aanvullende opdracht aan RWS verstrekt waarvoor de middelen overgeheveld zijn naar het instrument bijdragen aan agentschappen.
3. De hogere realisatie wordt onder andere veroorzaakt door de ophoging van de bijdrage voor Caribisch Nederland betreffende afgewerkte olie (€ 0,6 miljoen) en een aanvulling op de bijdrage voor het Openbaar Lichaam Sint Eustatius voor de afvalverbrandingsinstallatie (€ 0,6 miljoen). Daarnaast is er € 1 miljoen verstrekt aan gemeenten voor de uitwerking van circulaire ambachtscentra. Het resterende verschil wordt verklaard door de uitgekeerde eindejaarsmarge en de uitgekeerde prijsbijstelling (€ 0,1 miljoen).
4. De lagere realisatie wordt veroorzaakt door overhevelingen naar het Infrastructuurfonds. Zo is er € 16,5 miljoen overgeboekt naar het Infrastructuurfonds voor CO₂ reducerende maatregelen in de grond, weg en waterbouw bij decentrale overheden. Het resterende verschil is het saldo van meerdere kleinere overhevelingen (€ 0,1 miljoen).

G. Toelichting op de instrumenten

Uitgaven

21.04 Duurzaamheidsinstrumentarium

Het ontwikkelen van een duurzaamheidsinstrumentarium en het verbeteren van het economisch functioneren van de huidige verdienmodellen, zodat alle (maatschappelijke) kosten een rol gaan spelen bij de afwegingen van consumenten.

21.04.01 Opdrachten

In dit kader worden opdrachten verstrekt voor de ontwikkeling en implementatie van duurzaamheidsinstrumentarium, zoals monitoring, onderzoek en kennisontwikkeling en stimuleren van circulair ondernemen.

21.05 Duurzame Productketens

Productketens worden onderzocht met het oog op de gevolgen van de winning, verwerking en het (her)gebruik van grondstoffen. Actie- en resultaatgerichte samenwerking in ketens en in de «gouden driehoek»

(onderzoekers, ondernemers en overheid) wordt ondersteund om te komen tot een circulaire economie gericht op het maximaliseren van de herbruikbaarheid van producten en grondstoffen en het minimaliseren van waarde vernietiging.

Verduurzaming van de veehouderij is niet alleen van belang als onderdeel van transitie naar een circulaire economie, maar ook om te kunnen voldoen aan (Europese) doelen op het gebied van emissies en milieukwaliteit. Tevens is verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving rondom veehouderijen nodig voor het waarborgen van een goed en gezond woon- en leefklimaat.

21.05.01 Opdrachten

De opdrachten hebben betrekking op uitvoering van wettelijke taken op het gebied van het afvalbeleid (onder andere de uitvoering van het LAP3). Daarnaast heeft dit betrekking op opdrachten voor de uitvoering van o.a.: de riks-brede coördinatie van het CE-programma, de monitoring van de voortgang en effecten, de uitvoering van een aantal doorsnijdende thema's uit de kabinetsreactie (zoals producentenverantwoordelijkheid, versnellingshuis, communicatie en circulair ontwerpen) en de versnelling en opschaling van de transitieagenda's waar lenW voor verantwoordelijk is.

Voor landbouw betreft het onder andere onderzoek naar toepassingen van maatregelen die de emissies uit veehouderijen naar de lucht en de leefomgeving verminderen en daarmee bijdragen aan een goed en gezond woon- en leefklimaat rond veehouderijen.

21.05.02 Subsidies

Dit betreft budget voor subsidieverlening in het kader van voorlichting aan burgers over duurzame handelingsperspectieven en ondersteuning van bedrijven bij verduurzaming van productieprocessen. Zoals vermeld in de ISB-Urgenda (Kamerstukken II 2018–2019 [35 235, nr. 1](#)) worden subsidies verstrekt via de Demonstratieregeling Energie- en klimaatinnovaties (DEI+).

In het kader van het Klimaatakkoord worden middelen uit de klimaatenvloope ingezet ter stimulering van:

- Ketenaanpak, Circulair ontwerp van producten en diensten in grondstoffenketens, hergebruik consumptiegoederen via ambachtscentra, ketensamenwerking en versnellingsteams, inclusief afvalpreventie
- Klimaatneutraal en circulair inkopen en aanbesteden
- Recycling en hergebruik van (bio)plastics en textiel

21.05.03 Bijdragen aan agentschappen

Dit betreft de bijdrage aan RWS voor werkzaamheden om de transitie naar een Circulaire Economie (CE) te bewerkstelligen. Tevens wordt een opdracht aan RWS verstrekt voor de uitvoering van het Landelijk Meldpunt Afvalstoffen (LMA), waar lenW – ook namens gemeenten en provincies – de opdracht voor verleent.

21.05.04 Bijdragen aan medeoverheden

De middelen voor de ontwikkeling van het afvalbeheer Bonaire staan op het budget voor bijdragen aan medeoverheden.

21.05.06 Bijdragen aan ZBO en RWT

Dit betreft de bijdrage aan de stichting Milieukeur (SMK) voor het uitvoeren van de wettelijke taken ten behoeve van het Ecolabel. Daarnaast wordt een bijdrage verstrekt aan de Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie (NIWO) voor het uitvoeren van de overgedragen taken en werkzaamheden.

21.06 Natuurlijk Kapitaal

Biotische (materiaal)ketens zijn een integraal onderdeel van de transitie naar een circulaire economie. Biotische ketens, zoals hout of biocomposiet, mits producten herbruikbaar blijven, kunnen vaak een alternatief zijn voor materialen van fossiele of minerale oorsprong. Duurzaam geproduceerde biotische grondstoffen maken het mogelijk om goederen of diensten duurzaam te kunnen benutten als circulair alternatief.

21.06.01 Opdrachten

Het betreft hier opdrachten voor de ontwikkeling van criteria voor duurzaamheid van onder andere biomassa.

Verder betreft opdrachten aan RWS en RVO voor de uitvoering van het beleid op het gebied van biotische ketens. Bijvoorbeeld voor het bieden van ondersteunen van ketensamenwerking rond biotische grondstoffen zoals hout of nutriënten. Deze middelen worden bij opdrachtverstrekking overgeheveld naar het instrument bijdragen aan agentschappen of naar artikel 19 als het RVO betreft. In het kader van het Klimaatakkoord en de ISB-Urgenda (Kamerstukken II 2018–2019 [35 235, nr. 1](#)) worden daarnaast middelen ingezet voor CO₂-reducerende maatregelen in de Grond- Weg- en Waterbouw (GWW).

21.07 Duurzame mobiliteit

Op dit artikelonderdeel werden in 2018 met name opdrachten, subsidies en agentschapsbijdragen betreffende duurzame mobiliteit verantwoord. Vanaf 2019 vindt deze verantwoording plaats op artikel 14.

4.11 Beleidsartikel 22 Omgevingsveiligheid en Milieurisico's

A. Algemene doelstelling

Het realiseren van een gezonde en veilige leefomgeving, die door de inwoners van Nederland ook als zodanig wordt ervaren.

B. Rol en verantwoordelijkheid

Regisseren

De Minister is verantwoordelijk voor de integrale kaderstelling rond activiteiten die risico's kunnen veroorzaken voor een gezonde en veilige leefomgeving. Deze regisserende rol komt naar voren in:

- De normstelling en regels waaraan bedrijven en overheden zich bij de uitoefening van hun activiteiten moeten houden. Het daarvoor gewenste beschermingsniveau wordt bij voorkeur op Europees of internationaal niveau vastgelegd en nationaal geïmplementeerd, waardoor een level playing field bereikt wordt. De veiligheid van mens en milieu bij handelingen met genetisch gemodificeerde organismen (GGO's), bij de ontwikkeling en implementatie van regelgeving op het gebied van chemische stoffen (REACH) en bestrijdingsmiddelen (Biocidenverordening, Wet gewasbeschermingsmiddelen en biociden), bij risicotolle

bedrijven en bij het transport van gevaarlijke stoffen (water, rail, buisleidingen en weg) zijn voorbeelden waarbij dit in de vorm van wet- en regelgeving gebeurt. Voor deze dossiers geldt dat Nederland een actieve bijdrage levert aan de Europese en soms mondiale processen die leiden tot verdere verbetering van deze internationale regels.

- Waar Europese regels (deels) ontbreken, of waar specifieke omstandigheden in Nederland het stellen van regels voor de veiligheid van de omgeving noodzakelijk maken, wordt in dialoog met stakeholders gezocht naar een optimum tussen de te bereiken doelen (en dus baten in termen van milieu en gezondheidswinst) en de lasten die deze regels veroorzaken. Dit is onder meer aan de orde bij de regelgeving rond buisleidingen, risicovolle bedrijven, de emissies van zeer zorgwekkende stoffen en het basisnet vervoer gevaarlijke stoffen. Met dat laatste wordt een balans gezocht tussen de belangen van vervoer, ruimte en veiligheid. In 2020 is in verschillende sessies met belanghebbende partijen gezamenlijk gezocht naar uitgangspunten voor een Robuust Basisnet. Deze uitgangspunten worden in de volgende fase van het programma Robuust Basisnet verder uitgewerkt. Daarin worden ook de (veiligheids)gevolgen van de energietransitie op het vervoer van gevaarlijke stoffen meegenomen.
- Waar nieuwe technologische ontwikkelingen aanleiding zijn om na te gaan of beleid en regelgeving daarmee nog in de pas lopen, kan het overwegen van nieuw of aanvullend beleid en regulering aan de orde zijn. Dat is bijvoorbeeld het geval bij de beleidsontwikkeling ten behoeve van de veilige toepassing voor mens en milieu van nieuwe vormen van nanotechnologie en biotechnologie.
- Het reduceren van de regeldruk wordt onder meer nastreefd door een betere kwaliteit van vergunningverlening, toezicht en handhaving. Deze taken worden door 29 Omgevingsdiensten (OD's) uitgevoerd, waarbij zes OD's een specialisatie in BRZO-taken hebben. De minister heeft hierin een regisserende rol als voorzitter van het bestuurlijk omgevingsberaad (BOB) en is stelselverantwoordelijk voor het VTH stelsel milieu (Stelsel van vergunningverlening, toezicht en handhaving).
- Tegengaan van lastendruk is ook een centrale invalshoek bij het transport van gevaarlijke stoffen. Om die reden stelt Nederland in principe geen hogere eisen aan verpakkingen en voer- of vaartuigen dan in de relevante internationale verdragen is vastgelegd, conform de EU-Kaderrichtlijn transport gevaarlijke stoffen.
- Het verlenen van vergunningen met als doel bescherming van mens en milieu bij activiteiten met GGO's.
- Het verlenen van vergunningen voor een beperkt aantal bedrijven met een verhoogd risico voor de externe veiligheid in Caribisch Nederland.

Stimuleren

Het is primair de verantwoordelijkheid van bedrijven die risico's voor een gezonde en veilige leefomgeving vormen om deze risico's te identificeren en te voorkomen of te beperken. Overheden zijn verantwoordelijk voor bijvoorbeeld ruimtelijke ordening of vergunningverlening dat invloed kan hebben op een gezonde en veilige leefomgeving. De Minister stimuleert:

- Het in beeld (doen) brengen van bestaande of nieuwe risicosituaties en het vermijden of beperken hiervan. Dit geschiedt door inventarisaties van deze risico's en het stimuleren van de aanpak daarvan, door het in beeld brengen van de risico's van nieuwe technologieën zoals het gebruik van nanomaterialen en biotechnologie, het 'vergroenen' van het beschikbare pakket aan biociden en het terugdringen van het gebruik

van gewasbeschermingsmiddelen buiten de landbouw, het volgen van nieuwe wetenschappelijke inzichten op het gebied van hormoonverstoring en gecombineerde blootstelling aan stoffen en door het ontwikkelen van beleid ten aanzien van onzekere risico's. Door integraal plaagdiermanagement (IPM) toe te passen, wordt gestreefd naar vermindering van het gebruik van chemische bestrijdingsmiddelen. De eigen verantwoordelijkheid van bedrijven en andere overheden is een belangrijk anker, onder andere door openheid te geven ten aanzien van feitelijke risico's. De Risicokaart (in overleg met het Ministerie van Justitie en Veiligheid en ontwikkeld) en de Atlas Leefomgeving zijn hiervan voorbeelden. Op basis van deze informatie kunnen burgers nagaan hoe het is gesteld met de kwaliteit van hun directe leefomgeving. Daarnaast is er ook het landelijk asbestvolgsysteem die alle ketenpartijen van de nodige informatie voorziet. Het Landelijk asbestvolgsysteem (LAVS) is bedoeld om via inzicht in de asbestosaneringsketen de naleving van de asbestregelgeving te verbeteren en daarmee te voorkomen dat nadelige gevolgen optreden voor de gezondheid van de mens en het milieu.

- Het nemen van maatregelen ter bescherming van mens en maatschappij tegen moedwillige verstoring van onderdelen van de vitale infrastructuur door te bevorderen dat de risico's op moedwillige verstoring (bijvoorbeeld terroristische aanslagen) worden geïdentificeerd en waar mogelijk beperkt. Het betreft hier onder andere chemische bedrijven en buisleidingen.
- Een continue verbetering van de omgevingsveiligheid bijvoorbeeld met behulp van het instrument van de Safety Deals (subsidieregeling versterking Omgevingsbeleid).
- Dat veiligheid en gezondheid van meet af aan ontwerpcriteria zijn bij innovatieve ontwikkelingen (Safe-by-design). Hiervoor wordt enerzijds ingezet op kennisontwikkeling m.b.t. veilig ontwerpen en anderzijds op het opleiden van toekomstige ingenieurs en ontwerpers. Daarbij hoort ook – in het kader van de circulaire economie – het stimuleren van Safe & Circular Design. In dit verband heeft het ministerie samen met NWO een NWA-onderzoeksprogramma geïnitieerd.

Verder is de Minister verantwoordelijk voor het toezicht op en de handhaving van (een deel van) de wet- en regelgeving door de ILT op dit beleidsterrein (zie beleidsartikel 24 Handhaving en Toezicht).

C. Indicatoren en Kengetallen

Veiligheid en veiligheidsbeleving zijn niet eenvoudig objectief te meten. Het streven is gericht op het voorkomen van onveiligheid: vermeden onveilige situaties laten zich niet meten.

REACH

In het kader van de Europese stoffenregelgeving (REACH) worden de gevaren en risico's van stoffen beoordeeld en in geval van zorg worden maatregelen genomen om de veiligheid voor mens en milieu te waarborgen (geharmoniseerde classificatie en labelling, autorisatie, restrictie).

Nederland levert een bijdrage aan de effectieve uitvoering van deze Europese verordeningen. De daadwerkelijke invulling van Nederlandse dossiers wordt afgestemd met de opdrachtgevende ministeries (ook VWS en SZW) en wordt vastgelegd in een reeks op te leveren producten.

1. Onderstaande tabel geeft een overzicht van de realisatie van deze producten in 2020 ten opzichte van de raming zoals vastgelegd in het werkprogramma. Medio 2020 is vastgesteld dat vanwege capaciteitsgebrek (mede als gevolg van de additionele opdracht voor het opstellen van het restrictedossier voor PFAS) in overleg met de opdrachtgevende ministeries minder of niet zijn uitgevoerd.
2. De onderstaande geraamde kengetallen betreffen de oorspronkelijke planning.

Tabel 59

		Geraamd 2020		Gerealiseerd 2020	
		NL inbreng ¹	Hele EU	NL inbreng	Hele EU
1	Beoordelingen ontwerpbesluiten ECHA t.a.v. registratielijstdossiers en testvoorstellen van Europese bedrijven	80	1.400	129	403
2	Door Nederland uitgevoerde (en beoordeelde ontwerpbesluiten van) stofevaluaties	1 (30)	50	1 (21)	14
3a	Door Nederland gescreende stoffen	Circa 20	Onbekend	0	Onbekend
3b	Door Nederland ingediende en (bacommentarieerde) RMO-analyses	6 (10)	Onbekend	2 (5)	9
4a	Door Nederland ingebrachte en (bacommentarieerde) Annex XV dossiers t.a.v. zeer ernstige zorgstoffen	2 (15)	15	0 (2)	5
4b	Door Nederland gerapporteerde en (bacommentarieerde) opinies over clusters van autorisatieverzoeken	2 (30)	40	5 (70)	70
5	Door Nederlandse RAC en SEAC leden gerapporteerde en (bacommentarieerde) opinies over restrictedossiers	2 (8-10)	10	3 (9)	9
6	Door Nederlandse ingebrachte en (bacommentarieerde) voorstellen voor geharmoniseerde classificatie & labelling	5-10 (40)	80	3 (39)	49
7	Behandelde vragen door de REACH & CLP helpdesk	600	n.v.t.	618	n.v.t.

1 De aantallen weergegeven tussen () betreffen door NL beoordeelde/bacommentarieerde documenten.

Bronnen: ECHA, Programming Document 2020-2023 – MB/55/2019 final (januari 2020). RIVM, Jaarverslag Bureau REACH 2020 (in wording).

Toelichting

Het beoordelings- en besluitvormingstraject met betrekking tot de REACH-werkprocessen stofevaluatie, autorisatie, restrictie en geharmoniseerde classificatie en labelling beperkt zich veelal niet tot één kalenderjaar waarmee de daarmee samenhangende werklast over meerdere jaren wordt verspreid. De getallen betreffen door NL ingebrachte of bacommentarieerde dossiers of door NL RAC- en SEAC-leden gedragen (co)rapportageschappen. De aantallen door Nederland beoordeelde ontwerpbesluiten en bacommentarieerde dossiers staan steeds tussen haakjes. De NL RAC- en SEAC-leden leveren input op alle dossiers, al dan niet met ondersteuning vanuit het RIVM.

1. In 2020 zijn veel minder ontwerpbesluiten uitgestuurd door ECHA dan voorzien. De gehanteerde prioriteringssysteematiek blijft vooralsnog ongewijzigd, omdat de daaruit resulterende werklast vooralsnog goed aansluit bij oorspronkelijke raming.
2. Het aantal stofevaluaties is conform de actielijst CoRAP in 2020 op 14 uitgekomen, waarvan Nederland er één heeft uitgevoerd. Van de 25 ontvangen ontwerpbesluiten met betrekking tot stofevaluaties van andere lidstaten zijn er 21 beoordeeld.
3. a) Aan het Nederlandse screeningswerk om tot de selectie te komen voor kandidaten voor risicobeheersmaatregelen (stofevaluatie, classificatie, autorisatie of restrictie) is vanwege capaciteitsgebrek en door het onvoldoende vorhanden hebben van kandidaat stoffen geen invulling gegeven.

- b) Van de negen ontvangen RMO-analyses zijn er vijf geprioriteerd en becommentarieerd.
4. a) De Nederlandse inbreng aan Annex XV SVHC dossiers is oorspronkelijk voor 2020 op twee dossiers geschat. De mogelijke kandidaat stoffen bevinden zich nog in de RMO-analyse fase. Het totaal aantal stoffen op de Kandidaatslijst is in 2020 met acht nieuwe stoffen uitgekomen op 209.
 - b) Autorisatieaanvragen zijn in dit overzicht geclusterd per aanvraag. Eén aanvraag kan meerdere toepassingen (normaliter 1-5) bevatten. Opinies worden per toepassing opgesteld. De NL SEAC-leden hebben vier rapporteurschappen afgerond en zijn met één nieuwe gestart. Op alle autorisatieverzoeken is door de NL RAC- en SEAC-leden al dan niet met ondersteuning vanuit Bureau REACH input geleverd.
 5. Naast twee afgeronde SEAC-rapporteurschappen en een lopend RAC-rapporteurschap heeft Nederland input geleverd op alle restrictiedossiers. Ook wordt aan een nieuw restrictiedossier gewerkt voor twee aprotische oplosmiddelen, waarvan de submissie eind 2021 wordt voorzien.
 6. Naast dat er drie voorstellen voor geharmoniseerde classificatie en labelling door Nederland zijn ingediend zijn er ook vier rapporteurschappen door NL RAC-leden vervuld en is op alle voorstellen (minus NL-dossiers en rapporteurschappen) input geleverd.
 7. Het RIVM beantwoordt zowel vragen van de REACH Helpdesk als de CLP-Helpdesk. In 2020 zijn in totaal 618 vragen van bedrijven beantwoord.

Asbestdaken

Het aantal vierkante meters asbestdaken in Nederland is in 2012 ingeschat op 120 miljoen. Het Ministerie van IenW volgt de sanering van de asbestdaken en brengt periodiek in beeld hoeveel daken er zijn gesaneerd. In onderstaande tabel wordt op jaarbasis de stand van zaken in beeld gebracht. Omdat verschillende provincies de asbestdaken in hun gebied in kaart brengen op basis van feitelijke waarnemingen, kan onderstaand overzicht met betrekking tot het resterende aantal vierkante meters in de loop van 2021 mogelijk worden geactualiseerd. Het Landelijk Asbestvolgsysteem (LAVS) voorziet alle ketenpartijen van de nodige informatie.

Bij het opstellen van het jaarverslag waren de gegevens over 2020 nog niet volledig beschikbaar. Bij de begroting 2022 zullen we geactualiseerde gegevens aan de Tweede Kamer worden gemeld.

Tabel 60 Sanering Asbestdaken (aantallen in miljoenen m²)

Asbestdaken	1e kwartaal	2e kwartaal	3e kwartaal	4e kwartaal	Totaal
	*106 m ²	*106 m ²	*106 m ²	*106 m ²	*106 m ²
Verwijderd 2014	1,5	1,6	1,7	1,1	5,9
Verwijderd 2015	1,2	2,1	1,9	1,7	6,9
Verwijderd 2016	1,8	2,7	2,9	2,5	9,9
Verwijderd 2017	2,2	2,8	2,9	2,9	10,8
Verwijderd 2018	2,5	3,7	3,4	3,2	12,8
Verwijderd 2019	2,2	3,2	2,7	1,7	9,8
Verwijderd 2020	1,5	1,8	1,7 Nog niet bekend		5,0 (excl. 4e kwartaal)
				Totaal verwijderd:	61,1

Bron: Startmeldingenbestand Inspectie SZW en LAVS, bewerkt door RWS

Besluit externe veiligheid transport

Voor het oplossen van knelpunten veroorzaakt door het Basisnet is de milde saneringsregeling Bevt (Besluit externe veiligheid transport) gestart.⁴⁶ Deze regeling heeft betrekking op het oplossen van huidige en mogelijke toekomstige knelpunten bij bestaande woningen langs basisnetroutes. Bij aanvang van deze regeling was er sprake van 42 kwetsbare objecten. Per 1 januari 2021 resteert nog 1 woning die naar verwachting ook wordt aangekocht. In 2020 is ook gesproken met ProRail en RWS over de uitvoering en toekomstbestendigheid van de aankoopregeling. Er is geen aanleiding de regeling inhoudelijk te wijzigen of elders onder te brengen. De regeling is ook voor de toekomst van belang als er, als gevolg van door het Rijk geïnitieerde infrastructurele ontwikkelingen, woningen binnen de plaatsgebonden risico (PR) 10-6 contour komen te liggen.⁴⁷

Biotechnologie GGO's:

Genetisch Gemodificeerde Organismen (GGO's)

In het beleidsverslag 2020 worden, evenals in voorgaande jaren, niet alleen kengetallen vermeld maar ook indicatoren. Immers, kengetallen geven uitsluitend een beeld van wat de bestede middelen voor vergunningverlening aan resultaten hebben opgeleverd, maar zij bieden geen inzicht in de mate waarin vergunningverlening aan het te bereiken van het beleidsdoel heeft bijgedragen.

Kengetallen zijn de aantallen ontvangen vergunningaanvragen, aanvragen voor wijziging van vergunningen, kennisgevingen, wijzigingen op kennisgevingen, art. 2.8-verzoeken, art. 2.13-verzoeken en bijzondere procedures.

Indicatoren zijn het percentage van het aantal vergunningaanvragen, kennisgevingen, art. 2.8-verzoeken, art. 2.13-verzoeken of bijzondere procedures voor handelingen waarbij het risico voor mens en milieu gelijk of lager is dan een verwaarloosbaar risico.

De vigerende GGO-regelgeving is op 1 maart 2015 in werking getreden. Naast vergunningen en algemene regels, worden ook kennisgevingen gedaan en verzoeken ingevolge art. 2.8, art. 2.13 en bijzondere procedures van het Besluit ggo milieubeheer 2013 ingediend ten aanzien van de veiligheidsinschaling van ggo's.

De realisatie in 2020 luidt als volgt:

⁴⁶ [Stcr. 2015, 10961](#), Beleidsregel verwerven van woningen langs basisnetroutes.

⁴⁷ RWS, Kamerbrief Verslag Basisnet 2019 en aanpak voor een robuust Basisnet 2028, Kamerstuk 30373, nr.71.

Tabel 61 Realisatie in 2020

2020	Kengetal	Indicator
Ingeperkt gebruik:		
- Aanvragen Vergunningen ¹	70	100%
- Kennisgevingen ²	436	100%
- Verzoeken ex art. 2.8 besluit ggo	159	100%
Verzoeken ex art. 2.13 besluit ggo	37	100%
Verzoeken bijzondere procedures besluit ggo	7	100%
Introductie in het milieu, landbouw (inclusief markaanvragen)	1	100%
Introductie in het milieu, medisch, veterinair	31	100%
Totaal	741	100%

1 Het betreft vergunningaanvragen op niveau II-v en III inclusief wijzigingen op de respectievelijke niveaus.

2 Het betreft kennisgevingen op niveau I en II-k.

Bron: RIVM, Bureau Genetisch Gemodificeerde Organismen.

Majeure risicobedrijven

Jaarlijks rapporteert de Staatssecretaris aan de Tweede Kamer de Staat van de Veiligheid bij de majeure risicobedrijven. De Staat van de Veiligheid majeure risicobedrijven schetst vanuit een breed perspectief een beeld van de naleving en de veiligheidssituatie van de majeure risicobedrijven in Nederland. Op 1 juli 2020 is de Staat van de Veiligheid Brzo-bedrijven (Kamerstukken II 2019-2020 [26 956, nr. 214](#)) over 2019 aan de Tweede Kamer aangeboden.

De Brzo-toezichthouders maken in hun rapportages over 2019 – net als in voorgaande jaren - geen melding van een situatie bij een Brzo-bedrijf waar sprake is van een langdurig onbeheerde veiligheidssituatie. De cijfers over 2019 laten echter een toename zien van het aantal overtredingen waarbij vooral de toename van het aantal zware en middelzware overtredingen aandacht vraagt van met name het bedrijfsleven, het bevoegd gezag en de toezichthouders.

Op basis van de constateringen zijn verschillende acties ⁴⁸ ingezet om te zorgen dat de bevindingen worden gebruikt door het bedrijfsleven om in overleg met de overheid de naleving te verbeteren (te starten met terugbrengen van zware en middelzware overtredingen) en in de inspectiepraktijk door toezichthouders, om zo de bedrijven scherp te houden om in de dagelijkse praktijk de veiligheid te borgen.

D. Beleidsconclusies

Het op dit artikel uitgevoerde beleid en de bijbehorende resultaten waren in 2020 conform de verwachtingen zoals gemeld in de begroting. Er zijn geen grote afwijkingen of een noodzaak tot neerwaartse bijstelling aan het licht gekomen. Onderstaand is per beleidsterrein aangegeven welke activiteiten in 2020 hebben plaatsgevonden.

Bronbeleid PFAS

Nederland werkt in samenwerking met Duitsland, Denemarken, Zweden en Noorwegen aan een restrictievoorstel op al het niet-essentieel gebruik van (producten met) PFAS. Het RIVM heeft hieraan een grote inbreng geleverd. Een EU-stakeholderconsultatie in het voorjaar leverde meer dan vijfhonderd

⁴⁸ Kamerstuk [26 956, nr. 214](#)

reacties en veel relevante informatie op. Het doel om waar mogelijk gebruik van PFAS te laten verdwijnen is ook onderdeel van de Europese Strategie voor duurzame chemische stoffen (COM(2020) 667 final).

Asbest

De laatste grote bron van asbestvezels zijn asbestdaken. Deze zijn oud en verkeren steeds verder. De Staatssecretaris heeft in dat verband op 2 maart 2020 een samenwerkingsverklaring gesloten met provincies, gemeenten en andere belanghebbende partijen. Doel hiervan is om op een veilige manier het saneren van de resterende asbestdaken in Nederland te versnellen (Kamerstuk 25834, nr. 167). In de samenwerkingsverklaring zijn acties afgesproken gericht op bewustwording en communicatie, oprichting van een (leningen)fonds, het ontzorgen van gemeenten, het gebruik maken van koppelkansen, het vereenvoudigen van saneringen en monitoring. De meer dan 40 activiteiten in de samenwerkingsverklaring zijn in uitvoering onder regie van het Programmabureau Versnellingsaanpak Asbestdakensanering. Op 16 december 2020 is de Tweede Kamer geïnformeerd over de voortgang in de uitvoering (Kamerstuk 2020Z25109).

Conform de motie Von Martels en Ziengs (Kamerstuk 34675, nr. 23) is met de partners verkend wat de mogelijkheden zijn voor een landelijk asbestfonds voor eigenaren van asbestdaken die sanering van het dak niet kunnen financieren (Kamerstuk 25834, nr. 165). In 2020 is voor particuliere dakeigenaren een fonds opgericht waaruit leningen kunnen worden verstrekt (Kamerstuk 2020Z25109). Daarnaast heeft een nadere verkenning plaatsgevonden naar financiële instrumenten voor zakelijke dakeigenaren (Kamerstuk 25834, nr. 172 en Kamerstuk 2020Z25109).

Biotechnologie GGO's

Eind 2020 zijn een aantal wijzigingen in het Besluit ggo en de Regeling ggo in werking getreden. De wijzigingen hebben betrekking op het vervallen van het onderscheid tussen de vergunning- en de kennisgevingsprocedure op inperkniveau II en het verkorten van de doorlooptijd van de verplichte vergunningprocedure voor klinisch onderzoek met medische ggo-toepassingen. Deze doorlooptijd is verkort van 120 dagen tot maximaal 56 dagen, zonder in te boeten op de veiligheid voor mens en milieu. Dit is tot stand gekomen door samenwerking met alle betrokken partijen en hiermee wordt de procedurelast voor de aanvragers verminderd. Daarnaast is ook het vergunningverleningsproces voor toepassingen van gentherapie geoptimaliseerd en vindt vergunningverlening binnen de wettelijke procedure termijnen plaats.

Er is verdere invulling gegeven aan de beleidsmodernisering veiligheid biotechnologie met als doel de veiligheid van mens, dier en milieu te waarborgen bij huidige en toekomstige toepassingen van biotechnologie (voetnoot TK brief). De door onder andere Nederland bepleitte noodzaak voor herziening van de Europese ggo-regelgeving heeft ertoe geleid dat de Europese Commissie van start is gegaan met een onderzoek naar nieuwe genomicsche technieken en de mate waarin de huidige ggo-regelgeving functioneert. De gesprekken met stakeholders die gestart zijn in het kader van de beleidsmodernisering worden voortgezet in een structurele dialoog.

Vervoer gevvaarlijke stoffen

In 2020 is de tweearjaarlijkse cyclus van aanpassing van de internationale regels voor het vervoer van gevvaarlijke stoffen over weg, spoor en binnenvateren geëindigd. De regels zijn per 1 januari 2021 aangepast aan de laatste stand van wetenschap en techniek, en worden momenteel

geïmplementeerd in nationale wetgeving en vervolgens genotificeerd aan de Europese Commissie. Belangrijke aanpassingen zijn: In de binnenvaart is het gebruik van een nieuw, veiliger type ladingtank (membraantank) mogelijk gemaakt, geschikt voor het vervoer van gekoelde gassen die belangrijk zijn voor de energietransitie. Verder zijn de voorwaarden voor het vervoer van nucleaire transporten aangescherpt aan de hand van de laatste inzichten van het Internationaal Atoomagentschap. Daarnaast zijn er nieuwe mogelijkheden gekomen om gevaarlijk en besmettelijk afval uit de gezondheidszorg veiliger te vervoeren naar de eindverwerker.

In 2020 is in verschillende sessies met belanghebbende partijen gezamenlijk gezocht naar uitgangspunten voor een Robuust Basisnet. Deze uitgangspunten worden in de volgende fase van het programma Robuust Basisnet verder uitgewerkt. Daarin worden ook de (veiligheids)gevolgen van de energietransitie op het vervoer van gevaarlijke stoffen meegenomen.

Safe by Design

Safe-by-Design ('Veilig aan de Voorkant') is een belangrijke strategie voor het voorkomen van milieurisico's. Deze strategie maakt onderdeel uit van 'Bouwsteen 1: voorkomen van milieuverliezen en vermijden van milieuvervuiling' in het [Nationale Milieubeleidskader](#). Ook op Europees niveau wordt meer ingezet op veiligheid aan de voorkant. In oktober 2020 heeft de Europese Commissie de [EU Chemicaliën Strategie voor Duurzaamheid](#) uitgebracht. Daarin is een prominente plek ingeruimd voor het stimuleren van Safe and Sustainable Design. Juist voor het bereiken van een Circulaire Economie is aandacht voor zowel veiligheid als duurzaamheid aan de voorkant van groot belang. In 2020 heeft Nederland wederom een belangrijke en veelal leidende rol vervuld in het internationale speelveld rondom Safe-by-Design organisaties en (onderzoeks)projecten.

Voorbeelden zijn het leiden van een groot internationaal consortium op het gebied van nanotechnologie (Gov4Nano) en het participeren in meerdere onderzoeken door het RIVM, alsmede inbreng in meerdere OECD werkgroepen (biotechnologie en nanotechnologie) over Safe-by-Design. Daarnaast heeft Nederland in 2020 het initiatief genomen tot de oprichting van een informeel netwerk van Europese beleidsmakers, SPINE (Safe-by-Design Policy International Network), dat zich richt op kennisdeling en gecoördineerde acties op dit terrein. Voorts heeft LenW samen met NWO en SZW voorbereidingen getroffen om in 2021 een thematische call 'Safe by design in practice' open te stellen. De bedoeling is om via dit programma een praktische Safe-by-Design aanpak te ontwikkelen die leidt tot maatschappelijk verantwoorde en veilige chemische processen en producten. Daarbij hoort ook – in het kader van de circulaire economie – het stimuleren van Safe & Circular Design. In dit verband heeft het ministerie samen met NWO een NWA-onderzoeksprogramma geïnitieerd.

Duurzame Veiligheid 2030/ Safety Delta Nederland SDN

Eind 2020 is het programma Duurzame Veiligheid 2030 (DV2030) met een evaluatie afgerond. Samen met het bedrijfsleven en de wetenschap werkten we aan het doel om te komen tot een vitale (petro)chemische sector zonder noemenswaardige incidenten in 2030. De evaluatie heeft uitgewezen dat DV2030 beperkt heeft bijgedragen aan dit doel. Van veel uitgevoerde projecten zal de bijdrage aan de veiligheid zichtbaar zijn na vervolgstappen zoals implementatie van ontwikkelde handreikingen. Verder wordt benoemd dat de betrokken partijen de samenwerking tussen partijen als het doel van DV2030 zagen. Dit doel is behaald. Om te leren van DV2030 zijn er ook lessen voor de Safety Delta Nederland (SDN) geformuleerd. Deze lessen zijn ingebracht in de SDN. De SDN is met een door corona ontstane

vertraging van 5 maanden op 5 oktober 2020 gelanceerd5. In de SDN zetten bedrijfsleven, wetenschap en overheid de met DV2030 gestarte samenwerking structureel voort.

Register Externe Veiligheid en Modernisering Omgevings Veiligheid

In 2020 is hard gewerkt aan de bouw van het Register Externe Veiligheidsrisico's (REV). Voor alle activiteiten zijn inmiddels informatie- en datamodellen beschikbaar. Eén omgevingsdienst is in 2020 op het REV aangesloten. Daarmee is aangemoedigd dat het systeem functioneert. Het project REV is door bureau Gateway onder de loep genomen. Uit deze Gateway-review is een aantal zinvolle aanbevelingen gekomen, waar in 2021 verder aan gewerkt wordt.

In 2020 is samen met andere overheden binnen het programma 'Impuls Omgevingsveiligheid' gewerkt aan een soepele transitie van de huidige externe veiligheidswet- en regelgeving naar de Omgevingswet en daarmee de introductie van de aandachtsgebieden. Als gevolg van de beperkingen als gevolg van de geldende coronaregels zijn niet alle activiteiten uitgevoerd. Een deel van de regionale voorlichtingsbijeenkomsten zal in 2021 plaats gaan vinden. Op 5 oktober 2020 heeft de bestuurlijke aftrap van de regio bijeenkomsten plaatsgevonden over de bestuurlijke impact van Modernisering OmgevingsVeiligheid en daarmee samenhangend de Omgevingswet, het Register Externe Veiligheidsrisico's en het afwegen van risico's ten opzichte van elkaar.

De aandachtsgebieden die voortvloeien uit de huidige vergunningen van SEVESO-bedrijven zijn in 2020 berekend. Ook van andere risicovolle bedrijven zijn – op grond van de door bevoegd gezag aangeleverde vergunningen - aandachtsgebieden bepaald. LenW heeft hier een faciliterende rol: bevoegd gezag is en blijft verantwoordelijk voor de vergunningen en de juistheid van de informatie. Nu de aandachtsgebieden bekend zijn kan bevoegd gezag deze informatie in het Register Externe Veiligheidsrisico's opnemen. Ook kunnen zij deze informatie in hun omgevingsplannen gebruiken.

Safety deals

In 2020 zijn 6 voorstellen voor Safety Deals ingediend en zijn allemaal gehonoreerd. Totaal heeft er een budget uitputting van ca. € 1,5 miljoen plaatsgevonden. Dit blijft onder het beschikbare budget van € 2 miljoen voor deze regeling. Door de corona crises zijn bedrijven in 2020 wat terughoudend geweest met het starten van nieuwe projecten. Enkele bedrijven hebben door deze pandemie vertraging opgelopen in de projectuitvoeren van lopende safety deals en uitstel aangevraagd van enkele maanden van de opleveringsdatum. De verzoeken zijn gehonoreerd.

E. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 62 Budgettaire gevolgen van beleidsartikel 22 Omgevingsveiligheid en Milieurisico's (bedragen x € 1.000)

	2016	2017	2018	2019	2020	Realisatie	Vastgestelde begroting	Verschil
						2020	2020	
Verplichtingen	55.234	38.226	43.695	21.788	51.414	31.241	20.173	1
Uitgaven	34.663	45.430	50.160	30.339	33.891	34.204	- 313	
22.01 Veiligheid chemische stoffen	6.742	5.867	7.752	6.773	6.203	8.540	- 2337	
22.01.01 Opdrachten	3.976	3.384	3.757	3.820	3.058	5.718	- 2.660	2

					Realisatie	Vastgestelde begroting	Verschil
22.01.02 Subsidies	1.436	537	1.654	102	88	265	- 177
- NANoREG	1.100	51	1.382	0	0	0	0
- Overige Subsidies	336	486	272	102	88	265	- 177
22.01.03 Bijdragen aan agentschappen	1.330	1.946	2.341	2.851	3.057	2.557	500
- Waarvan bijdrage aan RWS	1.330	1.946	2.341	2.631	2.837	2.337	500
- Overige bijdragen	0	0	0	220	220	220	0
22.02 Veiligheid biotechnologie	1.621	2.952	3.285	3.250	3.482	3.770	- 288
22.02.01 Opdrachten	1.621	2.952	3.285	3.250	3.482	3.770	- 288
22.03 Veiligheid bedrijven en transport	26.300	36.611	39.123	20.316	24.206	21.894	2.312
22.03.01 Opdrachten	3.448	3.805	4.996	3.461	5.658	8.478	- 2.820
- Omgevingsveiligheid	868	1.305	0	1.014	2.640	4.329	- 1.689
- Uitvoering Veiligheid inrichtingen en basisnetten	345	0	0	562	0	0	0
- Overige Opdrachten	2.235	2.500	4.996	1.885	3.018	4.149	- 1.131
22.03.02 Subsidies	17.173	27.298	29.119	11.115	11.698	3.849	7.849
- Subsidie Inrichting & Transparantie					7.890	3.284	4.606
- Asbest	15.196	26.347	25.000	8.800	3.500	0	3.500
- Overige Subsidies	1.977	951	4.119	2.315	308	565	- 257
22.03.03 Bijdragen aan agentschappen	2.629	1.896	2.002	1.933	2.341	1.521	820
- Waarvan bijdrage aan RWS	2.629	1.896	2.002	1.933	2.341	1.521	820
22.03.04 Bijdragen aan medeoverheden	60	0	100	0	488	5.000	- 4.512
- Caribisch Nederland	0	0	0	0	434	5.000	- 4.566
- Bijdrage programma externe veiligheid	60	0	100	0	0	0	0
- Overige bijdragen aan medeoverheden	0	0	0	0	54	0	54
22.03.09 Inkomensoverdrachten	2.990	3.612	2.906	3.707	4.021	3.046	975
- Mesothelioom en Asbestose	2.990	3.612	2.906	3.707	4.021	3.046	975
Ontvangsten	272	726	3.007	1	457	250	207

F. Financiële toelichting

Onderstaand wordt op het niveau van financieel instrument en de verplichtingen een toelichting gegeven op de verschillen (de mutaties) tussen de begroting en de realisatie. Zie voor de gehanteerde norm de toelichting ‘normering jaarverslag’ zoals opgenomen in de leeswijzer.

1. De hogere verplichtingenrealisatie van € 20,2 miljoen hangt met name samen doordat er een aantal verplichtingenschuiven hebben plaatsgevonden, waarmee meerjarige subsidies zijn verstrekt. Dit betreft een verplichtingenschuif van € 12,4 miljoen van 2022-2024 naar 2020 voor een meerjarige subsidie aan de Omgevingsdienst NL voor de uitvoering van de interbestuurlijke meerjarenagenda Versterking Omgevingsveiligheid 2021-2024. Daarnaast wordt de hogere realisatie van het verplichtingenbudget veroorzaakt door een verplichtingenschuif van € 5,5 miljoen van 2022 naar 2020 voor een meerjarige begrotingssubsidie aan de Stimuleringsfonds Volkshuisvesting Nederlandse Gemeenten (SVn) ten behoeve van het instellen van het particulier asbestfonds. Tot slot heeft er een verplichtingenschuif van € 2,0 miljoen

plaatsgevonden van 2021-2024 naar 2020 voor een meerjarige subsidie ten behoeve van Safety Delta Nederland (SDN) voor de financiering van de oprichting van een programmabureau.

2. Het kasbudget is bij de suppletaire begrotingen 2020 met ongeveer € 2,7 miljoen verlaagd ten behoeve van onder andere overhevelingen naar andere departementen. Dit betreft overhevelingen naar onder andere het Ministerie van VWS voor de kosten van de Gezondheidsraad 2020 (€ 0,5 miljoen), het Ministerie van LNV voor de kosten voor het College voor de toelating van gewasbeschermingsmiddelen en biociden (Ctgb) 2020 (€ 1,0 miljoen) en het Ministerie van OCW voor het NWO-NWA programma Safety by Design (€ 0,9 miljoen). Daarnaast heeft er een overheveling naar artikel 21 plaatsgevonden in verband met de bijdrage aan de kosten van Milieu Centraal (€ 0,4 miljoen).
3. De lagere kasrealisatie van € 2,8 miljoen hangt met name samen met budgetoverhevelingen naar het instrument subsidies binnen hetzelfde artikelonderdeel voor het kunnen uitvoeren van kasbetalingen die verband houden de meerjarige subsidies die verstrekt zijn aan Omgevingsdienst NL, SVn en SDN (zie onder 1). Daarnaast heeft er een budgetoverheveling plaatsgevonden naar 22.03.09 in verband met hogere uitgaven voor inkomensoverdrachten aan mesotheliomslachtoffers (€ 0,9 miljoen). Tot slot heeft er een overheveling (€ 0,9 miljoen) naar artikel 21 plaatsgevonden in verband met de bijdrage aan kosten van Stichting Koninklijk Nederlands Normalisatie Instituut (NEN).
4. De hogere kasrealisatie van € 7,8 miljoen hangt met name samen met budgetoverhevelingen vanuit het instrument opdrachten binnen hetzelfde artikelonderdeel voor het kunnen uitvoeren van kasbetalingen die verband houden de meerjarige subsidies die verstrekt zijn aan Omgevingsdienst NL, SVn en SDN (zie onder 1 en 3). Daarnaast hebben er uitgaven plaatsgevonden in het kader van de tegemoetkoming van vuurwerkondernemers waarvoor bij 1e suppletaire begroting 2020 € 3,0 miljoen aan het budget van artikel 22 is toegevoegd vanuit artikel 14, de begroting van het Ministerie van Justitie en Veiligheid en de begroting van het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat.
5. De lagere kasrealisatie (per saldo € 4,5 miljoen) is het gevolg van het feit dat € 5,0 miljoen uit de vastgestelde begroting 2020 bij de Ontwerpbegroting 2021 is overgeboekt naar Ministerie van Economische Zaken en Klimaat. Het betreffen middelen uit de Reservering regionale knelpunten (waaronder BES) (Kamerstukken II 2017-2018 [34 775, nr. 54](#)) met betrekking tot de vernieuwing van de brandstofopslag op Bonaire.

G. Toelichting op de instrumenten

22.01 Veiligheid chemische stoffen

22.01.01 Opdrachten

In dit kader zijn in 2020 opdrachten verstrekt aan onder andere de Gezondheidsraad voor de uitvoering van wettelijke taken op het gebied van asbest, chemische stoffen en externe veiligheid. Daarnaast zijn in 2020 opdrachten verstrekt voor het meerjarig onderzoekprogramma elektromagnetische velden (EMV), de uitvoering van EU-regelgeving ten aanzien van zeer zorgwekkende stoffen in relatie tot andere overheden (vergunningverlening), voor de uitvoering van taken op de gebieden «veiligheid en gezondheid» (asbest) en «nieuwe risico's en security (Safe by Design)» (nanotechnologie en synthetische biologie).

22.01.02 Subsidies

De subsidies die in 2020 zijn verstrekt hebben betrekking op bijdragen aan het Platform Elektromagnetische Velden (EMV) en Stichting Keurmerk Plaagdier Management Bedrijven (KPMB).

22.01.03 Bijdragen aan agentschappen

Dit betreft de bijdrage aan RWS voor voornamelijk de capaciteitsinzet op het beleidsonderwerp «asbest». Daarbij is inzet geleverd voor het beheer en verdere ontwikkeling van het Landelijk Asbestvolgsysteem (LAVS). Daarnaast is er een bijdrage gedaan aan de Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit (NVWA) voor het toezicht op gebruiksverboden van gewasbeschermingsmiddelen buiten de landbouw.

22.02 Veiligheid biotechnologie

22.02.01 Opdrachten

Ter uitvoering van de wettelijke taak is een jaarlijkse opdracht verstrekt aan de Commissie Genetische Modificatie (COGEM). Deze opdracht is verstrekt voor het maken van beoordelingen inzake risico's verbonden aan werkzaamheden met genetisch gemodificeerde organismen en het adviseren over maatregelen risicobeheersing en monitoring die bij de uitvoering van werkzaamheden met GGO's kunnen worden toegepast. Daarnaast zijn de uitgaven in het kader van het meerjarige onderzoeksprogramma Biotechnologie en Veiligheid hier verantwoord.

22.03 Veiligheid bedrijven en transport

22.03.01 Opdrachten

Omgevingsveiligheid

Het betreft hier uitgaven in het kader van de Impuls Omgevingsveiligheid (IOV) voor de deelprogramma's Besluit risico's zware ongevallen (BRZO), Publicatiereeks Gevaarlijke stoffen (PGS), Informatie/Kennisinfrastructuur en lokaal externe (omgeving-) veiligheidsbeleid. Door middel van een programmatische aanpak is ingezet op het creëren van een veiligere leefomgeving. Het programma wordt uitgevoerd onder auspiciën van het Bestuurlijk Omgevingsberaad (BOB).

Overige opdrachten

Het betreft hier diverse verstrekte opdrachten voor (wettelijke) taken in het kader van BRZO bedrijven, olieterminals in Caribisch Nederland en vuurwerk, de monitoring van basisnetten (weg, water en spoor), aanpassing regelgeving vervoer gevaarlijke stoffen als gevolg van wijzigingen internationale verdragen, modellenbeheer buisleidingen (Bevb), onderhouden Activiteitenbesluit voor het realiseren verminderen regeldruk bedrijven en de stelselontwikkeling en het beheer van standaarden voor vergunningverlening, toezicht en handhaving (VTH). Daarnaast zijn in 2020 opdrachten verstrekt voor onderzoek en implementatie van risicoreductie maatregelen alsmede de ondersteuning en begeleiding van het verwijderen van asbestdaken.

22.03.02 Subsidies

Subsidies inrichtingen en transport

Het betreft hier de uitgaven in het kader van de Subsidieregeling versterking omgevingsveiligheid chemische sector, die door de RVO is uitgevoerd. Jaarlijks wordt in de Staatscourant het beschikbare jaarbudget

gepubliceerd. De overige subsidies hebben voornamelijk betrekking op vuurwerk, subsidies aan organisaties die een bijdrage leveren aan de Impuls Omgevingsveiligheid (IOV) en het vervolmaken van het stelsel van Omgevingsdiensten. Daarnaast zijn hier ook als onderdeel van de uitvoeringsagenda BRZO subsidies toegekend onder de noemer «Safety Deals». De Safety Deals zijn complementair aan de maatregelen die versterking van toezicht en handhaving tot doel hebben. Het gaat hier om het creëren van een duurzame veiligheidscultuur bij onder meer de bedrijfsprocessen binnen de chemiesector (Duurzame Veiligheid 2030 en Safety Delta Nederland).

Asbest

Het betreft hier de uitgaven in het kader van de Subsidieregeling asbestfonds voor particulieren die door de Stichting Volkshuisvesting Nederland (SVn) is uitgevoerd.

22.03.03 Bijdragen aan agentschappen

Dit betreft de bijdrage aan RWS voor de capaciteitsinzet op de beleidsonderwerpen «kennisoverdracht omgevingsveiligheid» en «vergunningverlening». Daarnaast zijn uitgaven gedaan voor werkzaamheden van de Dienst Verkeer en Scheepvaart van RWS in het kader van basisnetten en vervoer gevaarlijke stoffen. Op basis van de periodieke rapportages van RWS over het Basisnet weg en water is het Verslag over de werking van het Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen in 2019 opgesteld (bijlage bij Kamerbrief Verslag Basisnet 2019 en aanpak voor een robuust Basisnet 2028, IENW/BSK-2020/103833).

22.03.04 Bijdragen aan medeoverheden

Dit betreffen bijdragen aan Caribisch Nederland in het kader van de continuïteit van milieuprogramma's.

22.03.09 Inkomensoverdrachten

De inkomensoverdrachten hebben betrekking op het honoreren van incidentele aanvragen in het kader van de Regeling tegemoetkoming niet-loondienst gerelateerde slachtoffers van mesotheliom (TNS). Deze regeling is bedoeld voor iedereen die de ziekte van maligne mesotheliom heeft als gevolg van contact met asbest buiten de werksituatie.

H. Extracomptable verwijzingen

Tabel 63 Extracomptable verwijzing naar artikel 18.06 Externe veiligheid van het Infrastructuurfonds (x € 1.000)

		2020
Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 18.06 Externe veiligheid van het Infrastructuurfonds		680
Andere ontvangsten van artikel 18.06 Externe veiligheid		0
Totale uitgaven op artikel 18.06 Externe veiligheid		680
<i>Waarvan</i>		
<i>18.06 Externe veiligheid</i>		<i>680</i>

4.12 Beleidsartikel 23 Meteorologie, Seismologie en Aardobservatie

A. Algemene doelstelling

Het KNMI adviseert en waarschuwt de samenleving om risico's met een atmosferische of seismische oorsprong terug te dringen. Het KNMI ontwikkelt daartoe hoogwaardige kennis, verricht waarnemingen, en zet die

om in producten en diensten die de veiligheidsrisico's verminderen, bijdragen aan een duurzame samenleving en economische mogelijkheden bevorderen.

B. Rol en verantwoordelijkheid

Financieren

De Minister is verantwoordelijk voor het faciliteren van een internationaal systeem van organisaties waarin Nederland vertegenwoordigd wordt door het KNMI. Dit doet zij door haar rol van financier in de vorm van bijdragen en contributies. Met name te noemen zijn EUMETSAT, ECMWF en WMO.

(Doen) Uitvoeren

De Minister is verantwoordelijk voor de uitvoering van de Wet taken meteorologie en seismologie. De Minister heeft deze taken belegd bij het agentschap KNMI. De rol «(doen) uitvoeren» heeft betrekking op de volgende taken:

1. het kosteloos verstrekken van algemene weerberichten omtrent de toestand van het huidige weer en het te verwachten weer;
2. waarschuwingen aan het algemeen publiek bij verwacht of werkelijk gevaarlijk of maatschappijontwrichtend weer of waarschuwingen bij calamiteiten waarbij het weer een belangrijke rol speelt
3. het onverwijd informeren van het algemeen publiek bij een significante bodembeweging door geofysische bronnen of vulkanische activiteit;
4. het kosteloos ondersteunen van bestuursorganen in gedefinieerde gevallen.
5. het voortbrengen of verzamelen van meteorologische, seismologische en andere geofysische gegevens in het kader van de uitvoering van de taken zoals opgenomen in de Wet meteorologie en seismologie;
6. het beheer en onderhoud van de voor de uitvoering van zijn taken noodzakelijke technische infrastructuur;
7. het overeenkomstig ministeriële regeling desgevraagd ondersteunen van bestuursorganen, de rechterlijke organisatie, overheidsbedrijven of openbare lichamen op het terrein van meteorologie, seismologie of andere geofysische terreinen bij de uitvoering van aan hen bij of krachtens wet opgedragen taken;
8. onafhankelijk wetenschappelijk onderzoek en technologische ontwikkeling met betrekking tot meteorologie, seismologie en andere geofysische terreinen;
9. meteorologische, seismologische en andere geofysische gegevens of het onderzoek, bedoeld in onderdeel 8, op verzoek van internationale organisaties voortbrengen, verzamelen of beschikbaar stellen;
10. het voor hergebruik als bedoeld in de Wet hergebruik van overheids-informatie, zonder dat daartoe een verzoek is gedaan op grond van die wet, beschikbaar stellen van meteorologische, seismologische en andere geofysische gegevens of onderzoeksresultaten, of de opzet daarvan, voor zover intellectuele eigendomsrechten van anderen dat niet beperken, waarbij er op basis van een overeenkomst aanvullende dienstverlening kan worden verleend;
11. internationale samenwerking op het gebied van meteorologie en seismologie en andere geofysische terreinen; en
12. het verlenen van meteorologische diensten voor de luchtvaartnavigatie.

De Minister van Buitenlandse Zaken is verantwoordelijk voor het Kernstopverdrag en de Minister van Economische Zaken is verantwoordelijk voor het kader van de Mijnbouwwet.

C. Indicatoren en Kengetallen

In 2019 heeft de beleidsdoorlichting van artikel 23 plaatsgevonden. Daarin is aanbevolen om de indicatoren op het beleidsartikel te herzien. De realisatie op de oude (te vervangen) indicatoren is als volgt.

Tabel 64 Indicatoren en Kengetallen Meteorologie, Seismologie en Aardobservatie

	Realisatie 2016	Realisatie 2017	Realisatie 2018	Realisatie 2019	Realisatie 2020	Streefwaarde/ norm
Indicatoren						
Algemene weersverwachtingen en adviezen						
- afwijking min.temperatuur ($^{\circ}$ C)	0,44	0,34	0,17	0,31	0,03	ABS[1] (<0,5)
- afwijking max.temperatuur ($^{\circ}$ C)	- 0,36	- 0,31	- 0,34	- 0,41	- 0,3	ABS (<0,5)
- gemiddelde afwijking windsnelheid (m/s)	0,26	- 0,12	- 0,1	0,13	- 0,03	ABS (<1,0)
Maritieme verwachtingen						
- tijdelijk marifofoonbericht (%)	98,9	99,4	99,8	99,5	99,5	> 99
Gereviewde publicaties	113	139	112	95	117	> 80
Kengetallen						
Aantal uitgegeven weeralarmen	2	1	1	1	0	
Percentage tijdige beschikbaarheid van de meteorologische producten (Bron: EUMETSAT)	>98,5	>98,5	>98,5	>98,5	>98,5	>98,5

Toelichting

Alle normen zijn gehaald. De verschillen ten opzichte van vorige jaren vallen binnen de normale fluctuaties en geven geen aanleiding tot een nadere toelichting.

Pilot niet-financiële Indicatoren artikel 23 Rijksbegroting

Naar aanleiding van de beleidsdoorlichting in 2019 van artikel 23 zijn de beleidsindicatoren op het artikel herzien. Het jaar 2021 (rapportagejaar 2020) geldt als pilotjaar. Vanaf 2022 (rapportagejaar 2021) zal het KNMI op basis van deze nieuwe indicatoren rapporteren.

In onderstaande tabel zijn de indicatoren en resultaten over het pilotjaar 2020 weergegeven. In de daaropvolgende toelichting wordt per indicator een korte duiding gegeven.

Tabel 65 Resultaten pilot niet-financiële indicatoren art. 23

Indicator	Streefwaarde/norm	Resultaten 2020
1. Algemene klanttevredenheid:		7,8
a. Rapportcijfer voor kwaliteit van ontvangen producten/diensten	Overall cijfer $\geq 7,0$	7,8
b. Rapportcijfer voor communicatie over producten/diensten.	Overall cijfer $\geq 7,0$	7,4
2. Weer:		
a. Beschikbaarheid en frequentie van de dagelijkse weersverwachtingen.	3x p/d, 365 dagen p/j	Beschikbaarheid 366 dagen ≥ 3
b. % correct uitgegeven weerswaarschuwingen (codes oranje en rood).	$\geq 60\%$	code oranje 100%, code rood n.v.t.
c. % van het algemeen publiek dat wordt bereikt met weerwaarschuwingen, te onderzoeken via het imago onderzoek.	$\geq 80\%[4]$	87% gezien of gelezen.
d. % van het algemeen publiek dat gedrag aanpast na een weerwaarschuwing (code oranje of rood), te onderzoeken via het imago onderzoek (zie verder punt 2c).	$\geq 65\%[5]$	55% van de Nederlanders die de weerswaarschuwingen hebben gezien, geven aan hun plannen helemaal of gedeeltelijk aangepast te hebben vanwege de weerswaarschuwing.
3. Klimaat:		
a. Beschikbaarheid klimaatbericht KNMI.	Gemiddeld 1 keer per week	Totaal 2020 68 klimaatberichten. Gemiddeld 1,3 klimaat berichten per week.
b. Klanttevredenheid (rapportcijfer) onder gebruikers klimaatproducten KNMI (zie verder punt 1).	Overall cijfer $\geq 7,0$	7,8
4. Seismologie:		
a. Publicatie bevingen in Nederland met magnitude $\geq 4,5$.	$\geq 98\%$	100% (0)
b. Publicatie bevingen in Groningen met magnitude ≥ 2 .	$\geq 98\%$	100% (16)
c. Percentage burgers dat KNMI op seismologisch gebied als betrouwbaar beschouwt, te onderzoeken via het imago onderzoek (zie verder punt 2c).	$\geq 75\%[6]$	87%
d. Klanttevredenheid (rapportcijfer) onder gebruikers seismologische producten KNMI (zie verder punt 1).	Overall cijfer $\geq 7,0[7]$	7,6
5. Data beschikbaarheid:		
a. Beschikbaarheid van en data m.b.t weer en klimaat	$\geq 98,5\%$	99,89%
b. Beschikbaarheid van data m.b.t. seismologie	n.v.t.[8]	n.v.t.[9]
6. Luchtvaart meteorologische dienstverlening:		
a. Rapportcijfer voor kwaliteit van ontvangen producten/diensten (zie verder punt 1).	Overall cijfer $\geq 7,0$	7,5
b. Rapportcijfer voor communicatie over producten/diensten (zie verder punt 1).	Overall cijfer $\geq 7,0$	7,2
7. Wetenschappelijk onderzoek		
a. Aantal wetenschappelijke publicaties	≥ 65 per jaar	127

Toelichting

- Algemene klanttevredenheid:** deze indicator is een maatstaf voor de kwaliteit van dienstverlening van het KNMI aan haar directe afnemers, zowel aan betalende klanten als gebruikers van publiek-beschikbare data (extranet). En volgt uit het klantbelevingsonderzoek dat iedere twee jaar wordt afgенomen onder (professionele) gebruikers van KNMI producten en data. Bij klanttevredenheid wordt zowel gekeken naar productinhoudelijke als communicatieve aspecten. Het KNMI streeft naar een overall klanttevredenheidscijfer van $\geq 7,0$. De streefwaarde/norm is in 2020 gehaald. Voor kwaliteit is het rapportcijfer een 7,8; voor communicatie over producten en diensten een 7,4.

2. **Weer:** Over het weer brengt het KNMI minimaal 3x per dag verwachtingen uit. Weerwaarschuwingen worden uitgegeven op basis van de weersomstandigheden en zijn daarom niet genormeerd in aantal. De correctheid van de uitgegeven weerwaarschuwingen code oranje en rood wordt jaarlijks geëvalueerd.
In het imago-onderzoek (jaarlijks) wordt onderzocht in hoeverre waarschuwingen burgers bereiken en leiden tot gedragsaanpassing. De streefwaarde/norm voor de beschikbaarheid en frequentie van de dagelijkse weersverwachtingen is in 2020 voor 100% gehaald.
In 2020 zijn vijf codes oranje gegeven. Bij al deze vijf uitgiftes is daadwerkelijk gevaarlijk weer opgetreden. Een keer is een code geel uitgegeven, voor onweersbuien, waarbij het criterium oranje is overschreden.
Er is in 2020 geen sprake geweest van een weeralarm, code rood.
Uit het meest recente (2019) imago onderzoek blijkt dat een meerderheid van de Nederlanders die de weerswaarschuwingen hebben gezien, aangeven hun plannen helemaal of gedeeltelijk aangepast te hebben vanwege de weerswaarschuwing.
3. **Klimaat:** Het KNMI informeert het algemeen publiek wekelijks ten aanzien van het klimaat met een klimaatbericht. Daarnaast wordt de klanttevredenheid van de gebruikers van klimaat-gerelateerde producten ook gemeten bij het klantbelevingsonderzoek. Het KNMI streeft naar een klanttevredenheidscijfer van $\geq 7,0$.
In 2020 zijn er 68 klimaatberichten op de KNMI website geplaatst.
De gebruikers van de klimaatproducten gaven voor deze producten een rapportcijfer van 7,4.
4. **Seismologie:** Voor seismologie informeert het KNMI het algemeen publiek over elke beving in Nederland met een magnitude van 3,0 of hoger. Het uitgebreidere seismologische meetnetwerk in Groningen stelt het KNMI in staat om voor dit gebied ook alle bevingen met een magnitude van 1,5 procent of hoger waar te nemen en het publiek te informeren.
Ten aanzien van de kwaliteit van dienstverlening en berichtgeving wordt gekeken naar de geloofwaardigheid onder burgers (imago-onderzoek) en de klanttevredenheid van de professionele gebruikers van seismologische data (klantbelevingsonderzoek).
In 2020 waren er 90 aardbevingen in Nederland waarvan geen bevingen met magnitude ≥ 3 . 16 geïnduceerde bevingen in het Groningen-gasveld hadden een magnitude groter dan 1,5 op de schaal van Richter. De bevingen met een magnitude $\geq 1,5$ in Groningen zijn gepubliceerd.
In het imago onderzoek voor het KNMI van 2019 geeft 87% van de respondenten aan het KNMI in het algemeen een betrouwbare organisatie te vinden. Specifiek is er een extra uitvraag gedaan onder Groningers. De Groningers geven in 81% van de gevallen positief tegenover het KNMI te staan.
5. **Data beschikbaarheid:** Deze streefwaarde/norm betreft de beschikbaarheid van data in het licht van de beleidsdoelstelling. Het KNMI streeft naar een beschikbaarheid van data voor weer en klimaat, van 98,5% over het hele jaar. Deze streefwaarde/norm is in 2020 gehaald.
Uit de pilot is gebleken dat de indicator, beschikbaarheid van seismologische data, vanwege de redundantie van het netwerk geen goede maatstaf is voor het doel; het volledig en onverwijld informeren van het publiek over bevingen. Door de redundantie is de hoeveelheid data groot en kunnen ook bij het uitvallen van één of meer onderdelen van het meetnetwerk alle aardbevingen worden geregistreerd. In 2021 zal bepaald worden hoe deze redundantie vertaald moet worden naar een bijgestelde indicator.

6. **Luchtvaartmeteorologische dienstverlening:** Luchtvaart meteorologische dienstverlening is een aparte categorie wettelijke taken van het KNMI. Daarom wordt de klanttevredenheid van de luchtvaartsector apart als indicator er uitgelicht. Het KNMI streeft naar een klanttevredenheids cijfer van $\geq 7,0$. Zowel de kwaliteit van de luchtvaartmeteorologische dienstverlening als de communicatie over producten en diensten, wordt door afnemers als goed beschouwd met rapportcijfers respectievelijk 7,5 en 7,2.
7. **Wetenschappelijk onderzoek:** Het KNMI realiseert minimaal 65 peer reviewed wetenschappelijke publicaties per jaar. Wetenschappelijk onderzoek is geen kwantitatief doel op zich, maar ondersteunend aan de taken en de beleidsdoelstelling van het KNMI. Een minimum aantal peer reviewed publicaties is een indicator van de wetenschappelijke toets die het KNMI werk heeft doorstaan. Het aantal gereviewde en in 2020 verschenen wetenschappelijke artikelen met (co-)auteurschap vanuit het KNMI betreft 127 publicaties.

D. Beleidsconclusies

Het op dit artikel uitgevoerde beleid, en de bijbehorende resultaten waren het afgelopen jaar conform verwachting. Het KNMI heeft in 2020 een Meerjarig Strategisch Plan (MSP 2025) opgesteld waarin ambities voor de toekomst in samenhang zijn uitgewerkt. Het KNMI implementeert toekomstplannen in de vorm van 4 programma's: De ontwikkeling van het Early Warning Centre, de implementatie van de I-strategie, de IT-migratie en de modernisering van de waarneminfrastructuur. De implementatie van deze programma's verliep in 2020 grotendeels volgens planning, ondanks enige temporisering, als gevolg van de coronapandemie. Tevens is in 2020 het startsein gegeven om Masterplan de Bilt - nieuwe of gerenoveerde huisvesting voor KNMI - te reactivieren. Door uiteenlopende omstandigheden heeft de oplevering van de business case vertraging opgelopen, waardoor er pas in 2021 een besluit genomen zal worden over het voorkeursscenario voor huisvesting.

Weerwaarschuwingen

Code Rood:

In 2020 is er geen Code Rood (Weeralarm) uitgegeven door het KNMI.

Wel heeft er in de nacht van 31 december 2019 op 1 januari 2020 een Code Rood (Weeralarm) uitgestaan voor zeer dichte mist. Deze is in de avond van 31 december 2019 uitgegeven en op 1 januari in de nacht ingetrokken. Deze Code Rood (Weeralarm) is opgenomen in de rapportage over 2019.

Code Oranje

In 2020 is er door het KNMI vijf maal een code oranje uitgegeven: drie maal voor zwaar onweer, één maal voor aanhoudende hitte gedurende een periode van 5 dagen en één maal voor zeer zware windstoten (storm Ciara). Bij al deze vijf uitgiftes is daadwerkelijk gevraagd weer opgetreden. Een keer is een code geel uitgegeven, voor onweersbuien, waarbij het criterium oranje is overschreden.

Code Oranje		
Datum	Reden	Regio's
	9-feb Zeer zware windstoten door storm Ciara	Hele land
	27-jun Zware onweersbuien	Groningen
8 tm 12 augustus	Extreme hitte	Limburg, Gelderland, Noord-Brabant en Zeeland
16-aug	Onweersbuien	Hele land m.u.v. Limburg
21-aug	Onweersbuien	Waddengebied, Friesland en Groningen

KNMI Online

In totaal is de website van het KNMI in 2020 54,4 miljoen keer bezocht, gemiddeld 4,5 miljoen bezoeken per maand. Met 1,1 miljoen bezoeken was de grootste piek op 9 februari. Toen gaf het KNMI code oranje uit voor storm Ciara, de eerste storm die een naam kreeg. Andere pieken waren op de eerste tropische dag van het jaar (26 juni), code oranje voor extreme hitte (8 t/m 12 aug) en code oranje voor onweer (16 aug).

KNMI is actief op Twitter, Instagram, LinkedIn en YouTube. Ten opzichte van 2019 is het totale bereik van de KNMI-tweets met ruim 10% gestegen. «#KNMI» is op Twitter bijna 30% minder vermeld dan in 2019. In de eerste maanden van de coronacrisis werd KNMI minder vermeld, maar het bereik per bericht steeg op alle kanalen licht. Het aantal volgers blijft op alle kanalen stijgen. Op Instagram is het aantal volgers ruim twee keer zoveel als eind 2019. Het aantal volgers op LinkedIn is met ruim 30% toegenomen. De tweets met het meeste bereik gingen allemaal over code oranje voor storm Ciara in februari. Op Instagram hadden de werkweken van KNMI'ers de meeste belangstelling. Het KNMI had nog nooit zo'n groot bereik op LinkedIn als met het klimaatbericht Afname luchtvervuiling boven Nederland.

In 2020 heeft KNMI 3 video's gemaakt, daarmee komt het totaal op 10 KNMI-video's. De video's zijn op YouTube en de KNMI-website geplaatst en gedeeld via social media. De best bekken video in 2020 was een terugbliek op het nationale hitterecord.

Evaluatie Rtms

Bij brief aan de Kamer van 7 juli 2020 (Kamerstukken II, 2020/2021, [33802 nr. 23](#)) is de evaluatie van de Regeling taken meteorologie en seismologie (Rtms) aan de Kamer gezonden, met een overzicht van aanpassingen. De aangepaste Rtms treedt naar verwachting in werking per 1 april 2021.

E. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 67 Budgettaire gevolgen van beleidsartikel 23 Meteorologie, Seismologie en Aardobservatie (bedragen x € 1.000)

	2016	2017	2018	2019	2020	Realisatie Vastgestelde begroting	2020	Verschil
Verplichtingen	35.956	43.088	52.928	55.852	58.826	57.530	1.296	1
Uitgaven	36.981	43.958	52.056	55.242	57.346	57.643	- 297	
23.01 Meteorologie en seismologie	28.564	26.726	32.399	33.607	36.148	35.336	812	
23.01.03 Bijdragen aan het agentschap KNMI	27.535	25.855	31.577	32.763	35.282	34.396	886	
- Meteorologie	26.645	25.194	30.625	31.490	33.229	32.666	563	
- Seismologie	890	661	952	1.273	1.010	985	25	
- Caribisch Nederland					1.043	745	298	

					Realisatie	Vastgestelde begroting	Verschil
23.01.05 Bijdragen aan internationale organisaties	1.029	871	822	844	866	940	- 74
- <i>Contribution aan WMO (HGIS)</i>	1.029	871	822	844	866	940	- 74
23.02 Aardobservatie	8.417	17.233	19.657	21.635	21.198	22.307	- 1.109
23.02.03 Bijdragen aan het agentschap KNMI	8.417	17.233	19.657	21.635	21.198	22.307	- 1.109
Ontvangsten	0	0	0	0	0	0	0

F. Financiële toelichting

Onderstaand wordt op het niveau van financieel instrument en de verplichtingen een toelichting gegeven op de verschillen (de mutaties) tussen de begroting en de realisatie. Zie voor de gehanteerde norm de toelichting ‘normering jaarverslag’ zoals opgenomen in de leeswijzer.

1. De verplichtingen zijn met name hoger dan begroot door de toevoeging van middelen voor de projectkosten Masterplan de Bilt (€ 1,5 miljoen), toevoeging van loon- en prijsbijstelling (€ 1,3 miljoen), toevoeging middelen voor ontwikkelen Autometar en Vulkaanmonitoring voor Caribisch Nederland (€ 0,3 miljoen) en een aantal kleinere posten (€ 0,5 miljoen). Daarnaast is sprake van een daling van het verplichtingenbudget door een kasschuif ten aanzien van de contributies aan EUMETSAT (€ 1,5 miljoen). Bovendien is de verplichting ten aanzien van de contributie aan het WMO reeds in 2019 aangegaan en verantwoord (€ 0,8 miljoen).
2. Het verschil op het artikelonderdeel Aardobservatie wordt veroorzaakt door een meerjarige kasschuif ten aanzien van de contributie aan EUMETSAT (-/- € 1,5 miljoen) en toevoeging van de prijsbijstelling (€ 0,4 miljoen).

Niet zichtbaar in de tabel is de contributie aan het ECMWF. Deze is in de begroting 2021 vanaf 2020 overgeheveld van het artikelonderdeel Meteorologie en seismologie naar een HGIS-budgetplaats (€ 2,4 miljoen). De ECMWF factuur 2020 is wel betaald door het agentschap KNMI, maar de interne verrekening is misgelopen, waardoor er geen kasrealisatie is geweest.

G. Toelichting op de instrumenten

23.01 Meteorologie en seismologie

23.01.03 Bijdrage aan het agentschap KNMI

Meteorologie

De volgende producten zijn geleverd:

- Reguliere uitgifte van een algemeen weerbericht en van waarschuwingen voor gevaarlijk weer (code geel, code oranje en weeralarm);
- Ter beschikkingstelling van de meteorologische basisdata van het nationale meteorologische meetnet en de nationale meteorologische modelinfrastructuur, op basis van een open databaseleid;
- Ter beschikkingstelling van data, informatie en kennis over het huidige klimaat;
- Het leveren van projecties over het toekomstige klimaat (in het kader van de klimaatscenario's);

- Verrichten van strategisch en toegepast onderzoek en het geven van beleidsadviezen op het gebied van de meteorologie;
- Internationale vertegenwoordigingen op het gebied van de meteorologie (met name WMO, EUMETSAT en ECMWF);
- Beantwoorden van vragen vanuit de maatschappij over weer en klimaat.

Seismologie

De volgende producten zijn geleverd:

- Continue monitoring van natuurlijke en geïnduceerde seismiciteit in Nederland;
- Verrichten van strategisch en toegepast onderzoek en het geven van beleidsadviezen op het gebied van de seismologie;
- Beantwoorden van vragen vanuit de maatschappij op het gebied van aardbevingen, vulkaanuitbarstingen en tsunami's;
- Verrichten van waarnemingen en onderzoek ten behoeve van het Nationaal Data Centre (NDC) voor de CBTBO.

Caribisch Nederland

De volgende producten zijn geleverd:

- Reguliere uitgave van een algemeen weerbericht en van waarschuwingen voor gevaarlijk weer
- Dienstverlening voor de luchtvaart voor luchthaven Flamingo Airport (Bonaire International Airport)
- Ter beschikkingstelling van de meteorologische basisdata van het nationale meteorologische meetnet en de nationale meteorologische modelinfrastructuur, op basis van een open databeleid;
- Ter beschikkingstelling van data, informatie en kennis over het huidige klimaat;
- Het leveren van projecties over het toekomstige klimaat (klimaatscenario's);
- Verrichten van strategisch en toegepast onderzoek op het gebied van de meteorologie;
- Internationale vertegenwoordigingen op het gebied van de meteorologie (met name WMO, EUMETSAT en ECMWF);
- Beantwoorden van vragen vanuit de maatschappij over weer en klimaat;
- Continue monitoring van natuurlijke en geïnduceerde seismiciteit in Nederland;
- Verrichten van strategisch en toegepast onderzoek en het geven van beleidsadviezen op het gebied van de seismologie;
- Beantwoorden van vragen vanuit de maatschappij op het gebied van aardbevingen en tsunami's;
- Verrichten van waarnemingen en onderzoek ten behoeve van het Nationaal Data Centre (NDC) voor de CBTBO.

23.01.05 Bijdragen aan internationale organisatie:

Contributie WMO

De beschikbare middelen worden gebruikt om de Nederlandse contributie aan de Wereld Meteorologische Organisatie (WMO) te voldoen. Deelname aan de activiteiten van de WMO wordt gefinancierd uit HGIS.

De WMO is de overkoepelende gespecialiseerde organisatie van de Verenigde Naties op het gebied van weer, klimaat en water. De WMO is van groot belang voor internationale samenwerking op meteorologisch gebied, de uitwisseling van meteorologische gegevens en producten en het bevorderen van wetenschappelijk onderzoek op het gebied van weer en klimaat.

23.02 Aardobservatie

23.02.03 Bijdrage aan het agentschap KNMI

Aardobservatie

De volgende producten zijn geleverd:

- Het verzorgen van de waarnemingen vanuit polaire en geostationaire weersatellieten in Europees verband (EUMETSAT).

4.13 Beleidsartikel 24 Handhaving en Toezicht

A. Algemene doelstelling

Het stimuleren en bewaken van veilige vervoers- en watersystemen en een duurzame leefomgeving.

B. Rol en verantwoordelijkheid

Financieren

De Minister is verantwoordelijk voor het toezicht op de naleving van weten regelgeving in het transport en de leefomgeving. De Minister heeft een nationale coördinatie- c.q. verantwoordingsverplichting richting de EU ten aanzien van internationale milieuregelgeving.

Binnen het departement is de uitvoering van de handhaving en het toezicht opgedragen aan het agentschap Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). De werkzaamheden van dit agentschap worden grotendeels gefinancierd via bijdragen vanuit IenW. Een deel van de kosten van vergunningverlening wordt gefinancierd vanuit tarieven aan externe partijen; het niet gedeakte deel van de kosten van vergunningverlening wordt gefinancierd vanuit bijdragen op artikel 97 uit deze begroting. De tarieven die aan externe partijen voor vergunningverlening wordt gevraagd zijn dus niet geheel kostendekkend.

De Autoriteit woningcorporaties als onderdeel van de ILT houdt namens de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties toezicht op de woningcorporaties. Dit toezicht wordt, met uitzondering van het toezicht op de naleving van de Wet normering topinkomens (WNT), gefinancierd via een jaarlijkse heffing op deze woningcorporaties. Het toezicht op de naleving van de WNT wordt uit de begroting van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties gefinancierd.

Namens de Minister van Economische Zaken en Klimaat wordt toezicht gehouden op het gebruik van gassen die invloed hebben op het klimaat. Naast ozonlaag afbrekende gassen zijn dit ook gassen die als broeikasgas worden bestempeld.

De ILT voert het toezicht uit en geeft vergunningen af voor de zogenaamde precursors voor explosieven namens de Minister van Justitie en Veiligheid. Deze stoffen kunnen worden gebruikt om (terroristische) aanslagen te plegen. Verkoop ervan is door een vergunningstelsel beperkt.

Doen (uitvoeren)

De Minister is verantwoordelijk voor de uitvoering van de wettelijke taken van het agentschap ILT.

De rol uitvoeren heeft betrekking op:

- Toezicht door middel van inspecties/ controles

- Het houden van audits
- Het afhandelen van incidenten/ voorvallen
- Het doen van onderzoeken
- Vergunningverlening
- Afhandeling meldingen
- Afhandeling vragen

Een beschrijving van het uitvoeringsprogramma van de ILT is te vinden in het Meerjarenplan 2020–2024 (MJP) dat in september 2019 aan de Tweede Kamer is gezonden ([Kamerstukken II 2019/20, 34550, nr. 4](#)). Een uitgebreid inhoudelijk verslag van alle ILT activiteiten is te vinden in het publieksjaarverslag over 2020.

C. Indicatoren en Kengetallen

Onderstaande tabel geeft inzicht in de voorziene activiteiten in het begrotingsjaar. De ILT zet haar schaarse capaciteit selectief in op de terreinen waar de maatschappelijke risico's het grootst zijn en waar het handelen van de ILT het meeste effect kan sorteren. Een belangrijke pijler voor deze afweging is de Inspectie-Brede Risicoanalyse (IBRA). Deze wordt tegelijk met het MJP aangeboden aan de Tweede Kamer. Deze ontwikkelde methode helpt de ILT om ordelijk te kiezen, op basis van de maatschappelijke schade, aan welke taken zij prioriteit geven en aan welke niet. De grootste maatschappelijke risico's worden door de ILT programmatisch aangepakt, met telkens de meest kansrijke combinatie van disciplines, specialisten en instrumenten. Daarbij worden instrumenten ingezet van gerichte nalevingscommunicatie tot oorsprong. De ILT is gestart met zeven programma's.

Bij de inrichting van de thematische inspectieprogramma's wordt de bestaande capaciteitsinzet gericht op het verbeteren van de effectiviteit op deze onderwerpen.

Tabel 68 Overzicht productieaantallen 2020

Productie-aantallen 2020	Vergunningverlening	Toezicht	Onderzoek en handhaving (incidenten)	Dienstverlening
ILT	31.174	48.073	0	769.162
Waarvan Autoriteit Woningcorporaties	749	613	0	953

Bron: ILT, 2020

Toelichting

In de tabel bij indicatoren en kengetallen staan de verschillen tussen geplande- en gerealiseerde productie weergegeven. De afwijkingen in de realisatie ten opzichte van de oorspronkelijke begroting 2020 worden veroorzaakt doordat de ILT in haar interne jaarplannen de ambities naar boven heeft bijgesteld op basis van voortschrijdend inzicht. De onderzoeken / handhaving zijn geregistreerd bij 'toezicht'. De realisatie bij dienstverlening is hoger omdat in 2020 een inhaalslag heeft plaatsgevonden.

D. Beleidsconclusies

De ILT is in 2020 formeel van start gegaan met de nieuwe organisatieinrichting, die is gebaseerd op de departementale Koers 2021. De ILT heeft ook haar inspectiemethodiek aangepast. De ILT gebruikte de interventieladder om te beslissen welke interventie bij welke overtreding past. De

interventieladder is verouderd, ingehaald door jurisprudentie en niet meer in lijn met de uitgangspunten van onze koers. In 2020 introduceerde de ILT de nieuwe handhavingsstrategie, die de interventieladder vervangt. Daarmee volgt de ILT de landelijke handhavingsstrategie. Deze interventiematrix gaat gelden voor alle werkterreinen van de ILT. Naast een algemeen deel bestaat de nieuwe handhavingsstrategie uit specifieke uitwerkingen per vakgebied. Deze is gemaakt voor de 10 meest voorkomende overtredingen per werkterrein. Op deze manier kan de inspectie transparant vergelijkbare keuzes maken in vergelijkbare situaties. De ILT kan interventies of sancties op dezelfde wijze kiezen en toepassen.

Door de uitbraak van COVID-19 moest snel gezocht worden naar een goede en veilige aanpak van de ILT werkzaamheden, die vaak op locatie worden gedaan. Vanaf 16 maart 2020 werd er zoveel mogelijk thuis gewerkt. Inspectiebezoeken op locatie lagen tijdens de intelligente lockdown stil. Waar mogelijk werd dit vervangen door digitaal werk. Bij calamiteiten, ongevallen of meldingen ging het werk op locatie altijd door.

Tijdens de lockdown waren er verschillen in risico's. De luchtvaarsector lag bijvoorbeeld zo goed als stil, maar de afvalsector ging door. Om te bepalen welke toezichtsactiviteiten met voorrang opgepakt moesten worden heeft de ILT ook tijdens de Coronatijd de systematiek van de IBRA aangehouden. Bij het opstarten van inspecties zijn de maatschappelijke risico's leidend geweest. Tussen half juni en half augustus werden in drie fasen vrijwel alle inspecties op locatie weer opgepakt. De ILT koos ervoor om eerst werkvelden op te pakken waar de noodzaak tot toezicht en opsporing urgent is, of aandacht nodig heeft. Tussen half juni en half augustus werden in drie fasen vrijwel alle inspecties op locatie weer opgepakt. Bepaalde werkzaamheden werden uitgezonderd omdat de 1,5 meter niet kon worden gewaarborgd. De medewerkers werken volgens de richtlijn 'veilig en gezond werken' : met goede beschermende middelen zoals mondkapjes en handschoenen. De veiligheid van haar werknemers staat bij de ILT altijd voorop.

Door de pandemie zijn andere manieren om toezicht te blijven houden in een stroomversnelling geraakt. Fysieke inspecties zijn een onderdeel van een bredere interventiemix. Data wordt nu beter benut en digitale alternatieven worden onderzocht. De ILT heeft gekeken waar toezicht deels met drones kan worden uitgevoerd. Ook de digitalisering wordt verder verbeterd. Vergunningen worden nu meer dan voorheen digitaal beoordeeld en afgehandeld. Het voordeel van digitalisering is dat er ook met terugwerkende kracht geinspecteerd kan worden omdat bedrijven zelf ook meer digitaal vastleggen door het thuiswerken.

Ook in 2020 is de programmatische aanpak van de inspectie verder uitgewerkt. Deze programma's zijn ontstaan uit de resultaten van de inspectie-brede risico analyse:

1. Minder broeikasgassen
2. Duurzame producten
3. Bodem
4. Juiste verwerking van afvalstoffen
5. Slim en veilig goederenvervoer over de weg
6. Schoon schip
7. Veilig en duurzaam Schiphol
8. Veiligheid op het spoor
9. Marktwerking taxi
10. Optimaliseren dienst – en vergunningverlening

11. Inspectie en certificering
12. Legionella

De in 2018 begonnen programma's zijn ook in 2020 verder doorontwikkeld en aangescherpt opdat meerjarig zo veel mogelijk concrete doelen en effecten worden behaald. Naast de genoemde programma's is in 2020 ook gestart met een aantal programmatische verkenningen op de volgende terreinen: ongevallen door vuurwerk; bouwproducten, pleziervaartuigen; REACH/biociden (gevaarlijke stoffen); ongevallen met schepen; vertrouwen in instituties en cybersecurity. De inspectie heeft ook in 2020 samengewerkt met andere toezichthouders en informatie gedeeld (stelsel Inspectiewiew).

E. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 69 Budgettaire gevolgen van beleidsartikel 24 Handhaving en Toezicht (bedragen x € 1.000)

	2016	2017	2018	2019	Realisatie 2020	Vastgestelde begroting 2020	Verschil
Verplichtingen	118.970	106.759	116.679	134.798	131.881	123.234	8.647
Uitgaven	118.970	106.759	116.679	134.798	131.881	123.234	8.647
24.01 Handhaving en toezicht	118.970	106.759	116.679	134.798	131.881	123.234	8.647
24.01.03 Bijdragen aan het agentschap ILT	118.970	106.759	116.679	134.798	131.881	123.234	8.647
- Afval, Industrie en bedrijven	27.141	23.746	25.831	28.626	- ¹	-	-
- Rail en wegvervoer	27.897	24.300	26.277	35.644	-	-	-
- Scheepvaart	22.372	20.171	22.184	22.853	-	-	-
- Luchtvaart	18.415	16.853	18.636	20.115	-	-	-
- Water, producten en stoffen	23.145	21.689	23.751	27.560	-	-	-
Ontvangsten	0	0	0	0	0	0	0

1 Conform de Ontwerpbegroting 2020 vervalt vanaf het verslagjaar 2020 de uitsplitsing van de Bijdrage aan het agentschap ILT naar categorieën.

F. Financiële toelichting

Onderstaand wordt op het niveau van financieel instrument en de verplichtingen een toelichting gegeven op de verschillen (de mutaties) tussen de begroting en de realisatie. Zie voor de gehanteerde norm de toelichting 'normering jaarverslag' zoals opgenomen in de leeswijzer.

1. De verplichtingenmutaties zijn een weerspiegeling van de onderstaande toegelichte kasmutaties.
2. De bijdrage aan de ILT is in 2020 verhoogd met € 8,6 miljoen. De belangrijkste posten zijn loon- en prijscompensatie (€ 3,7 miljoen), kosten toezicht Afsluitdijk (€ 1,5 miljoen), inspectiewiew (€ 1,2 miljoen), compensatiekosten Kiwa register (€ 1,1 miljoen) en cybersecurity (€ 0,6 miljoen). Daarnaast zijn er voor diverse taken meer bijdragen ontvangen dan geraamde (€ 0,5 miljoen).

G. Toelichting op de instrumenten

24.01 Handhaving en Toezicht

24.01.03 Bijdrage aan het agentschap ILT (ad 2)

In het Meerjarenplan (MJP) 2020–2024 staat uitgebreider beschreven welke taken worden uitgevoerd en de bijbehorende kengetallen ten aanzien van programma's, vergunningverlening en toezicht. Vergunningverlening en

de werkzaamheden van de Autoriteit woningcorporaties worden niet gedekt door agentschapsbijdrages maar door bijdrages uit de markt respectievelijk de sector.

De ILT voert haar werkzaamheden uit op basis van de volgende verdeling:

- A. Programmatisch
- B. Niet-programmatisch
- C. Onderzoek en handhaving (incidenten)
- D. Optimale dienstverlening en vergunningverlening
- E. Autoriteit woningcorporaties

Een uitgebreide toelichting op deze werkzaamheden is terug te vinden in het publieksjaarverslag ILT over 2020.

4.14 Beleidsartikel 25 Brede Doeluitkering

A. Algemene doelstelling

Het realiseren van maatwerkoplossingen voor verkeers- en vervoersvraagstukken door de twee krachtens artikel 20, derde lid, van de Wet personenvervoer 2000 aangewezen openbare lichamen die verkeer- en vervoerstaken verrichten (vervoerregio's). Dit betreffen thans de Vervoerregio Amsterdam en het samenwerkingsverband van gemeenten in de zuidelijke Randstad, de Metropoolregio Rotterdam Den Haag.

B. Rol en verantwoordelijkheid

Financieren

De Minister is systeemverantwoordelijk voor de bijdrage aan de Brede Doeluitkering verkeer en vervoer (BDU), die het mogelijk maakt dat er in de gebieden waar de vervoerregio's actief zijn maatwerkoplossingen kunnen worden geboden voor verkeers- en vervoervraagstukken. Dit artikel hangt samen met artikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid en artikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor waarin het bredere beleidsveld wordt geschetst.

De samenwerkingsverbanden Vervoerregio Amsterdam en Metropoolregio Rotterdam Den Haag zijn verantwoordelijk voor de beleidsinhoudelijke beslissingen over hun verkeer- en vervoeraangelegenheden.

C. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 70 Budgettaire gevolgen van beleidsartikel 25 Brede Doeluitkering (bedragen x € 1.000)

	2016	2017	2018	2019	Realisatie 2020	Vastgestelde begroting 2020	Verschil 2020
Verplichtingen	923.409	926.383	951.141	952.739	970.239	909.220	61.019
Uitgaven	893.936	930.277	929.574	955.610	953.451	920.515	32.936
25.01 Brede doeluitkering	893.936	930.277	929.574	955.610	953.451	920.515	32.936
Ontvangsten	0	0	0	0	0	0	0

D. Financiële toelichting

Onderstaand wordt op het niveau van financieel instrument en de verplichtingen een toelichting gegeven op de verschillen (de mutaties) tussen de begroting en de realisatie. Zie voor de gehanteerde norm de toelichting ‘normering jaarverslag’ zoals opgenomen in de leeswijzer.

1. Dit betreft hogere verplichtingen vanuit het Infrastructuurfonds voor de uitvoering van veiliger, doelmatiger en duurzamer gebruik van verkeersinfrastructuur (€ 3,2 miljoen), de aanpak van de grote kruising in de Algea corridor (€ 4,1 miljoen) en de werkgeversaanpak van de MRA en MRDH (€ 2,0 miljoen). Daarnaast zijn de verplichtingen verhoogd door de verwerking van de loon- en prijsbijstelling voor tranche 2020 (€ 46,9 miljoen). Het resterende saldo (€ 4,8 miljoen) is het saldo van een aantal kleinere overboekingen.
2. De hogere uitgaven worden veroorzaakt door overboekingen vanuit het Infrastructuurfonds voor de uitvoering van het programma Slimme en duurzame mobiliteit (€ 4,9 miljoen), de uitvoering van de motie Hoogland en snelfietsroutes (€ 2,6 miljoen). Daarnaast zijn de uitgaven verhoogd door de verwerking van de loon- en prijsbijstelling voor tranche 2020 (€ 23,6 miljoen). Het resterende saldo (€ 1,9 miljoen) is het saldo van een aantal kleinere overboekingen. Deze middelen worden om begrotingstechnische redenen verantwoord op Hoofdstuk XII.

E. Toelichting op de instrumenten

Uitgaven

Conform de wet BDU wordt jaarlijks voorafgaand aan het uitkeringsjaar de brede doeluitkering ten behoeve van de voorbereiding en de uitvoering van het regionaal verkeer- en vervoersbeleid geheel als verplichting vastgelegd.

Ontvangsten

Jaarlijks wordt een beschikking verstrekt voor de BDU aan de stadsregio Amsterdam en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. Deze beschikking wordt berekend op basis van de in de Wet BDU Verkeer en Vervoer opgenomen methodiek. De stadsregio Amsterdam en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag zijn vrij in de afweging aan welke verkeer- en vervoertaken zij de BDU-middelen besteden. Zij bepalen dat aan de hand van de doelen die zij willen bereiken op hun verkeer- en vervoersterrein. Daarbij hebben zij veel ruimte voor een eigen invulling, rekening houdend met de specifieke kenmerken van hun regio.

4.15 Beleidsartikel 26 Bijdrage Investeringsfondsen

A. Algemene doelstelling

Op dit artikel worden de bijdragen aan het Infrastructuurfonds en het Deltafonds verantwoord.

B. Rol en verantwoordelijkheid

Financieren

Zaken die op het Infrastructuurfonds en Deltafonds worden verantwoord zijn terug te vinden in de verschillende beleidsartikelen op de begroting Hoofdstuk XII.

C. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 71 Budgettaire gevolgen van beleidsartikel 26 Bijdrage Investeringsfondsen(bedragen x € 1.000)

	2016	2017	2018	2019	Realisatie 2020	Vastgestelde begroting 2020	Verschil 2020
Verplichtingen	6.026.299	5.259.841	6.335.032	6.010.410	6.343.743	6.981.233	- 637.490
Uitgaven	6.026.299	5.259.841	6.335.032	6.010.410	6.343.743	6.979.233	- 635.490
26.01 Bijdrage aan het Infrastructuurfonds	5.026.766	4.604.822	5.459.756	5.133.045	5.509.351	6.046.994	- 537.643
26.02 Bijdrage aan het Deltafonds	999.533	655.019	875.276	877.365	834.392	932.239	- 97.847
Ontvangsten	0	0	0	0	0	0	0

D. Financiële toelichting

Onderstaand wordt op het niveau van financieel instrument een toelichting gegeven op de verschillen (de mutaties) tussen de begroting en de realisatie, zie voor de gehanteerde norm de toelichting «normering jaarverslag» zoals opgenomen in de leeswijzer.

1. Voor een toelichting op de verschillen wordt verwezen naar het Jaarverslag over 2020 van het Infrastructuurfonds. Het verschil tussen de begroting en de realisatie is het gevolg van een groot aantal mutaties die in het verslagjaar op de in de oorspronkelijke begroting opgenomen raming zijn aangebracht. De belangrijkste oorzaken hebben betrekking op de hieronder vermelde oorzaken.

- Generale kasschuif: – € 166,4 miljoen;
- Inpassing DBFM-contract A9 Badhoevedorp-Holendrecht: – € 143,1 miljoen.
- Overboekingen andere begrotingen en begrotingsfondsen: – € 15,6 miljoen;
- Overboekingen naar Hoofdstuk XII: – € 217,4 miljoen;
- Innovatieregeling GWW: € 5 miljoen.

Een volledig inzicht van de mutaties is verstrekt in de verschillende suppleaire begrotingen over 2020.

2. Voor een toelichting op de verschillen wordt verwezen naar het Jaarverslag over 2020 van het Deltafonds. Als gevolg van het geactualiseerde programma en om voldoende overprogrammering te creëren op het Deltafonds is er een kasschuif met het generale beeld verwerkt op de begroting van het Deltafonds. De kasschuif heeft een meerjarige doorwerking en is over de gehele looptijd van het Deltafonds budgettair neutraal. De kasschuif betreft een verlaging met € 94,9 miljoen in 2020. Daarnaast is de bijdrage per saldo verlaagd met € 3 miljoen. Dit betreft diverse overboekingen met andere begrotingen. Een volledig inzicht van de mutaties is verstrekt in de verschillende suppleaire begrotingen over 2020.

E. Toelichting op de instrumenten

Infrastructuurfonds

Het betreft hier de bijdrage vanuit de beleidsbegroting van Hoofdstuk XII aan het Infrastructuurfonds ten behoeve van uitgaven die op het fonds worden verantwoord (zie onderstaande specificatie).

Tabel 72 Specificatie van de bijdragen uit de begroting van hoofdstuk XII aan de begroting van het Infrastructuurfonds (bedragen x € 1.000)

INFRASTRUCTUURFONDS		Vastgestelde Begroting	Realisatie	Verschil
12	Hoofdwegen	Uitgaven	2.762.695	2.791.219
12.01	Verkeersmanagement	3.811	4.109	298
12.02	Beheer, onderhoud en vervanging	692.080	827.129	135.049
12.03	Aanleg	905.318	649.940	- 255.378
12.04	GIV/PPS	538.082	618.182	80.100
12.06	Netwerkgebonden kosten HWN	623.404	691.859	68.455
12.07	Investeringsruimte	0	0	0
12.09	Ontvangsten Bijdrage van hfdst XII (art 26)	Ontvangsten 2.646.522	116.173 2.699.082	92.137 - 24.036 52.560
13	Spoorwegen	uitgaven	2.078.808	2.048.323
13.02	Beheer, onderhoud en vervanging	1.472.225	1.506.274	34.049
13.03	Aanleg	431.554	377.159	- 54395
13.04	GIV/PPS	165.039	154.900	- 10.139
13.07	Rente en aflossing	9.990	9.990	0
13.08	Investeringsruimte	0	0	0
13.09	Ontvangsten Bijdrage van hfdst XII (art 26)	Ontvangsten 1.897.050	181.758 1.813.852	234.471 - 83.198
14	Regionaal, lokale infrastructuur	Uitgaven	181.250	87.247
14.01	Grote regionaal/lokale projecten	150.935	61.843	- 89.092
14.02	Regionale mobiliteitsfondsen	0	0	0
14.03	RSP-ZZL: pakket bereikbaarheid	30.315	25.404	- 4.911
14.09	Ontvangsten Bijdrage van hfdst XII (art 26)	0 181.250	0 87.247	0 - 94.003
15	Vaarwegen	Uitgaven	994.399	1.042.935
15.01	Verkeersmanagement	8.830	11.010	2.180
15.02	Beheer, onderhoud en vervanging	398.074	391.031	- 7.043
15.03	Aanleg	171.166	226.735	55.569
15.04	GIV/PPS	75.293	56.765	- 18.528
15.06	Netwerkgebonden kosten HVWN	341.036	357.394	16.358
15.07	Investeringsruimte	0	0	0
15.09	Ontvangsten Bijdrage van hfdst XII (art 26)	Ontvangsten 839.511	154.888 930.729	112.206 - 42.682 91.218
17	Megaprojecten	Uitgaven	451.893	401.044
17.02	Betuweroute	0	0	0
17.03	HSL	4.420	262	- 4.158
17.06	PMR	6.859	3.698	- 3.161

INFRASTRUCTUURFONDS		Vastgestelde Begroting	Realisatie	Verschil
17.07	ERTMS	155.813	84.210	- 71603
17.08	Zuidasdok	85.990	90.616	4.626
17.10	Programma HFS	198.811	222.258	23.447
17.09	Ontvangsten Bijdrage van hfdst XII (art 26)	46.141 405.752	68.895 332.149	22.754 - 73603
18	Overige uitgaven en ontvangst	Uitgaven	2.287	680
18.01	Saldo afgesloten rekeningen	0	0	0
18.02	Beter benutten	0	0	0
18.03	Intermodaal vervoer	0	0	0
18.04	Gebiedsgerichte aanpak (UPR)	0	0	0
18.06	Externe veiligheid	2.287	680	- 1607
18.07	Mobiliteitsonafh. Kennis en expertise	0	0	0
18.08	Netwerkoverstijgende kosten	0	0	0
18.11	Investeringsruimte	0	0	0
18.12	Nader toe te wijzen BenO en vervanging	0	0	0
18.13	Tol gefinancierde uitgaven	0	0	0
18.14	Minregel: rentevrijval	0	0	0
18.15	Ramingsbijstelling en kasschuif	0	0	0
18.16	Reservering Omgevingswet	0	0	0
18.17	Verkenningen nieuwe stijl	0	0	0
18.10	Saldo afgesloten rekeningen	Ontvangsten	0	48.582
18.09	Ontvangsten	Ontvangsten	0	25.941
	Bijdrage van hfdst XII (art 26)		2.287	- 73.843
19	Bijdragen andere begrotingen Rijk			
19.09	Ontvangsten	Ontvangsten	6.046.994	5.509.351
20	Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte	Uitgaven	66.897	0
20.01	Verkenningen	7.900	0	- 7.900
20.02	Korte termijn mobiliteitsmaatregelen	0	0	0
20.03	Reserveringen	66.722	0	- 66.722
20.05	Investeringsruimte toebedeeld modaliteit		0	0
20.09	Ontvangsten Bijdrage van hfdst XII (art 26)	0 66.897	0 0	0 - 66.897
Totaal uitgaven		6.538.229	6.371.448	- 166.781
Totaal ontvangst		498.960	582.232	83.272
Totaal Bijdrage van hfdst XII (art 26)		6.046.994	5.509.351	- 537.643

Deltafonds

Het betreft hier de bijdrage vanuit de beleidsbegroting van Hoofdstuk XII aan het Deltafonds ten behoeve van uitgaven die op het fonds worden verantwoord (zie onderstaande specificatie).

**Tabel 73 Specificatie van de bijdragen uit de begroting van Hoofdstuk XII aan de begroting van het Deltafonds
(bedragen x € 1.000)**

DELTAFONDS			Vastgestelde Begroting	Realisatie	Verschil
1	Investeren in waterveiligheid	Uitgaven	462.448	451.429	- 11.019
1.01	Grote projecten waterveiligheid		168.599	161.763	- 6.836
1.02	Overige aanlegprojecten waterveiligheid		282.880	282.887	7
1.03	Studiekosten		10.969	6.779	- 4.190
1.09	Ontvangsten investeren in waterveiligheid	Ontvangsten	172.412	193.910	21.498
	Bijdrage van hfdst XII (art 26)		290.036	257.519	- 32.517
2	Investeren in zoetwatervoorziening	Uitgaven	27.520	15.802	- 11.718
2.02	Overige waterinvesteringen zoetwatervoorziening		24.435	14.268	- 10.167
2.03	Studiekosten		3.085	1.534	- 1.551
2.09	Ontvangsten investeren in waterkwantiteit en				
	Zoetwatervoorziening	Ontvangsten	0	1.500	1.500
	Bijdrage van hfdst XII (art 26)		27.520	14.302	- 13.218
3	Beheer, onderhoud en vervanging	Uitgaven	133.253	143.892	10.639
3.01	Watermanagement		7.336	7.458	122
3.02	Beheer, onderhoud en vervanging		125.917	136.434	10.517
3.09	Ontvangsten Beheer, onderhoud en vervanging	Ontvangsten	0	0	0
	Bijdrage van hfdst XII (art 26)		133.253	143.892	10.639
4	Experimenteren cf. art. III Deltawet	Uitgaven	13.043	74.384	61.341
4.01	Experimenteerprojecten		0	0	0
4.02	GIV/PPS		13.043	74.384	61.341
4.09	Ontvangsten Experimenteerartikel	Ontvangsten	0	0	0
	Bijdrage van hfdst XII (art 26)		13.043	74.384	61.341
5	Netwerkgebonden kosten en overige uitgaven	Uitgaven	341.207	341.349	142
5.01	Apparaat		246.146	263.436	17.290
5.02	Overige uitgaven		68.111	77.913	9.802
5.03	Investeringsruimte		17.450	0	- 17.450
5.04	Reserveringen		9.500	0	- 9.500
5.09	Netwerkgebonden kosten en overige ontvangsten	Ontvangsten	0	0	0
5.10	Saldo van afgesloten rekeningen		0	43.988	43.988
	Bijdrage van hfdst XII (art 26)		341.207	297.361	- 43.846
6	Bijdragen andere begrotingen Rijk				
6.09	Ten laste van begroting van IenW	Ontvangsten	932.239	834.392	- 97.847
7	Investeren in waterkwaliteit	Uitgaven	127.512	52.556	- 74.956
7.01	Realisatieprogramma Kaderrichtlijn water		47.612	19.778	- 27.834

DELTAFONDS		Vastgestelde Begroting	Realisatie	Verschil
7.02	Overige aanlegprojecten waterkwaliteit	30.424	25.674	- 4.750
7.03	Studiekosten waterkwaliteit	49.476	7.104	- 42.372
7.09	Ontvangsten Investeren in waterkwaliteit Bijdrage van hfdst XII (art 26)	Ontvangsten 127.180	332 52.167	57 - 75.013
	Totaal uitgaven	1.104.983	1.079.412	- 25.571
	Totaal ontvangsten	172.744	239.787	67.043
	Totaal Bijdrage van hfdst XII (art 26)	932.239	834.392	- 97.847

5. Niet-beleidsartikelen

5.1 Niet-beleidsartikel 97 Algemeen Departement

A. Algemene Doelstelling

Op dit artikel worden de lenW-brede programma-uitgaven verantwoord.

B. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 74 Budgettaire gevolgen van beleid artikel 97 Algemeen departement (bedragen x € 1.000)

	2016	2017	2018	2019	Realisatie 2020	Vastgestelde begroting 2020	Verschil 2020	
Verplichtingen	47.952	131.783	105.611	142.070	38.083	43.309	- 5.226	1
Uitgaven	59.524	114.922	93.648	79.742	64.508	60.451	4.057	
97.01 Algemeen departement	59.524	114.922	77.648	74.742	57.808	53.751	4.057	
97.01.01 Opdrachten	28.770	84.406	46.928	44.134	31.038	30.284	754	
Van A naar Beter	1.487	1.481	1.596	1.654	1.316	1.790	- 474	
Ext. Juridische adv.	1.716	1.102	1.186	1.417	1.583	1.462	121	
Onderzoeken ANVS	3.162	4.189	3.150	3.208	3.921	3.581	340	
Onderzoeken PBL	2.866	3.449	3.652	5.211	6.118	2.286	3.832	
Regeringsvliegtuig	8.731	62.121	21.934	21.979	8.944	9.183	- 239	2
Departementaal Coördinatiecentrum Crisisbeheersing	3.902	7.198	8.920	7.684	6.832	7.169	- 337	
Overige Opdrachten	6.906	4.866	6.490	2.981	2.324	4.813	- 2.489	
97.01.02 Subsidies	1.790	1.341	1.464	1.000	1.000	1.328	- 328	
KIS	1.290	1.290	1.290	1.000	1.000	1.328	- 328	
Overige subsidies	500	51	174	0	0	0	0	
97.01.03 Bijdragen aan agentschappen	23.837	24.048	24.129	24.481	25.770	22.139	3.631	3
Waarvan bijdrage aan KNMI	2.672	2.583	2.583	2.583	2.608	213	2.395	
Waarvan bijdrage aan ILT	12.209	12.412	12.471	12.718	13.118	12.737	381	
Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	2.574	2.625	2.631	2.706	2.806	2.713	93	
Dienstverlening RIVM	6.382	6.428	6.444	6.474	7.238	6.476	762	
97.01.06 Bijdragen aan ZBO's/ RWT's	5.127	5.127	5.127	5.127	0	0	0	
97.02 Sanering Thermpbos	0	0	16.000	5.000	6.700	6.700	0	
97.02.02 Subsidies	0	0	16.000	5.000	6.700	6.700	0	
Sanering Thermpbos	0	0	16.000	5.000	6.700	6.700	0	
Ontvangsten	1.259	336	3.167	944	2.772	1.101	1.671	

C. Financiële toelichting

Onderstaand wordt op het niveau van financieel instrument en de verplichtingen een toelichting gegeven op de verschillen (de mutaties) tussen de begroting en de realisatie. Zie voor de gehanteerde norm de toelichting 'normering jaarverslag' zoals opgenomen in de leeswijzer.

1. De lagere verplichtingen realisatie (€ 6,4 miljoen) wordt met name veroorzaakt doordat de Stichting Advisering Bestuursrechtspraak voor Milieu en Ruimtelijke Ordening (STAB) per 1 januari is overgeheveld naar het ministerie van Justitie en Veiligheid. Aangezien verplichtingen worden aangegaan voorafgaand aan het kasjaar, liepen de kas en verplichtingen niet gelijk in 2020, waardoor er ruimte is overgebleven

- (€ 5,1 miljoen). Daarnaast zijn er diverse communicatiecampagnes uitgesteld of versoerd ten gevolge van COVID-19 (€ 1,1 miljoen). Tot slot hebben er op diverse andere bijdragen verplichtingenmutaties plaatsgevonden (€ 0,2 miljoen).
2. De lagere uitgaven voor het regeringsvliegtuig (€ 0,2 miljoen) komen met name doordat de accountantsverklaring over 2019 van het regeringsvliegtuig, niet tijdig is binnengekomen. Hierdoor heeft deze afrekeningen nog niet plaats kunnen vinden. Daartegenover staan de hogere exploitatiekosten en noodzakelijke aangeschafte reserveonderdelen in voor het nieuwe regeringsvliegtuig en de toedeling van de ontvangen prijsbijstelling 2020 op artikel 99 binnen de begroting Hoofdstuk XII. Tot slot zijn de gereserveerde budgetten voor het aanschaffen van het regeringsvliegtuig die bij de Voorjaarsnota 2020 zijn toegevoegd, bij de Slotwet 2020 met hetzelfde bedrag afgeboekt, omdat de aankoop van het regeringsvliegtuig nog niet is afgerekend (€ 16,2 miljoen).
 3. De hogere realisatie op Bijdragen aan agenschappen (€ 3,6 miljoen) wordt met name verklaard door het beschikbaar gestelde budget voor de verstrekte maatwerkopdracht die het KNMI voor Rijkswaterstaat verricht naar aanleiding van de vastgestelde offerte (€ 2,4 miljoen). Verder is er een aanvullende uitgaven voor het gebruik van het RIVM stralingsmeetnet. Dit meetnet is benodigd voor het uitvoeren van de wettelijke taak van de ANVS. Er is echter sprake van achterstallig onderhoud en sterke veroudering met kans op uitval. Door planmatige meerjarige vervangingsinvesteringen en innovatieve toepassingen wordt het stralingsmeetnet toekomstbestendig gemaakt (€ 0,6 miljoen). Als laatste hebben er op diverse andere bijdragen mutaties plaatsgevonden (€ 0,6 miljoen).

D. Toelichting op de instrumenten

1 Algemeen departement

Opdrachten

Van A naar Beter

Het betreft de uitgaven voor beleidscommunicatie voor de grote publiekscampagne van A naar Beter.

Onderzoeken Kennis, Innovatie en Strategie (KIS)

Het betreft uitgaven voor artikel overstijgende opdrachten op het gebied van Kennis, Innovatie en Strategie.

Externe juridische advisering

Om de kosten voor het inhuren van juridische expertise, voornamelijk voor het inschakelen van de Landsadvocaat, (en andere advocaten) beheersbaar te houden, worden opdrachten hiertoe centraal gegeven voor de Bestuurskern. Dit om de kwaliteit te bewaken en tevens wordt hiermee voorkomen dat er meerdere malen vanuit verschillende diensten dezelfde vragen worden uitgezet.

Onderzoeken Planbureau voor de Leefomgeving (PBL)

Dit betreft uitgaven ten behoeve van onderzoeksactiviteiten van PBL, zoals de aanschaf van databestanden, ontwikkeling van modellen, uitbesteding van onderzoek en vervaardiging van (web)publicaties. Een deel van deze uitgaven wordt door externe opdrachtgevers vergoed. Voor nieuws en publicaties van het PBL, zie de website van het PBL⁴⁹

Onderzoeken Autoriteit Nucleaire Veiligheid en Stralingsbescherming (ANVS)

Het betreft uitgaven voor opdrachten aan (inter)nationale technische supportorganisaties (waaronder de dienstverlening door agentschappen) inzake technische ondersteuning, advisering en onderzoek op terreinen van nucleaire veiligheid, stralingsbescherming alsmede beveiliging en waarborging (safeguards). Daarnaast worden ook de uitgaven die verband houden met samenwerking tussen ANVS en internationale organisaties (zoals bijvoorbeeld HERCA, OECD/NEA en IAEA) inzake voornoemde terreinen op dit artikel verantwoord.

Departementaal Coördinatiecentrum Crisisbeheersing (DCC)

DCC is verantwoordelijk voor een effectief crisisbeheersingsbeleid en een professionele aanpak van crises. Tijdens een (dreigende) crisis coördineert het DCC-IenW de informatievoorziening binnen het ministerie op het gebied van Infrastructuur en Waterstaat en is het DCC verantwoordelijk voor het crisisbeheersingsproces. Het beleid op het gebied van crisisbeheersing is het laatste decennium flink in ontwikkeling. Dit is vooral veroorzaakt door de opkomst van andere crisisvormen (terreuraanslagen, extreme weersomstandigheden en infectieziekten), door de internationale dimensies van crises en de verantwoordelijkheid voor nucleaire crisisbeheersing.

Regeringsvliegtuig

Dit betreft de uitgaven van IenW voor het onderhoud, exploitatie en aanschaf van het regeringsvliegtuig.

Subsidies

Deze uitgaven hangen samen met subsidies die IenW verstrekkt, met name aan de Nederlandse Organisatie voor Wetenschappelijk Onderzoek voor het programma SURF (Smart Urban Regions in the Future), Urban Futures en het programma Duurzame Logistiek.

Bijdragen aan agentschappen

KNMI

Dit betreft de bijdrage aan het KNMI voor afname van meteorologische producten en diensten relevant voor de uitvoering van diverse taken door RWS waaronder gladheidbestrijding en afname van maatwerk dienstverlening door ANVS.

ILT

De bijdrage aan ILT is bestemd voor de kosten van vergunningverlening die niet geheel gedekt worden door de inkomsten die de ILT verkrijgt vanuit de tariefheffing. Dit wordt veroorzaakt door tarieven, waarvan het bij ministeriële regeling vastgestelde bedrag lager is dan de werkelijke kosten van de vergunningverlening en door vergunningverlenende activiteiten van ILT waarvoor geen tarief is vastgesteld, waardoor de betreffende aanvragers

⁴⁹ www.pbl.nl

van vergunningen de kosten van de aanvraag niet aan ILT hoeven te vergoeden. De vastgestelde tarieven worden in de Staatscourant gepubliceerd.

RWS

Dit betreft de bijdrage aan RWS voor de capaciteitsinzet in het kader van beleidsondersteuning en advies en de capaciteitsinzet van het DCC.

Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM)

Het RIVM is de vaste partner van de ANVS voor een aantal taken op het terrein van stralingsbescherming. Dit zijn taken als beleidsondersteuning bij stralingsbescherming, ondersteuning bij stralingsinspecties, het beheer van de ongeval-organisatie, het in stand houden van het Radionucliden laboratorium alsmede het beheer van het Nationaal Meetnet Radioactiviteit en de stralingsmeetwagens. De bijdrage aan het RIVM hangt hiermee samen.

Bijdragen aan ZBO's en RWT's

Stichting Advisering Bestuursrechtspraak voor Milieu en Ruimtelijke Ordening (StAB)

Met ingang van 2020 is de subsidiëring en ministeriële verantwoordelijkheid van StAB overgegaan van het Ministerie van IenW naar het Ministerie van J&V.

2 Sanering Thermphos

Subsidies

Naar aanleiding van het kabinetbesluit is besloten dat het Rijk een bijdrage levert bij de sanering van voormalig bedrijventerrein Thermphos, waarbij IenW als beleidsverantwoordelijk departement is aangesteld.

Ontvangsten

Hierop worden de ontvangsten geraamde die IenW ontvangt voor het gebruik van het Regeringsvliegtuig en voor onderzoeken van het PBL.

5.2 Niet-beleidsartikel 98 Apparaat Kerndepartement

A. Algemene Doelstelling

Op dit artikel staan alle personele en materiële uitgaven en ontvangsten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat met uitzondering van de agentschappen Inspectie Leefomgeving en Transport, Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut en Rijkswaterstaat. Het omvat de verplichtingen en uitgaven voor ambtelijk personeel, inhuren externen en materieel voor het kerndepartement.

B. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 75 Budgettaire gevolgen van beleid artikel 98 Apparaatsuitgaven Kerndepartement (bedragen x € 1.000)

	2016	2017	2018	2019	Realisatie 2020	Vastgestelde begroting 2020	Verschil 2020
Verplichtingen	339.812	371.490	281.510	329.738	331.427	308.390	23.037
Uitgaven	328.743	334.417	298.856	317.541	335.910	312.445	23.465
98.01 Personele uitgaven	226.918	228.170	220.973	236.880	262.284	226.294	35.990
- waarvan eigen personeel	196.323	198.489	193.030	204.931	224.847	207.373	17.474
- waarvan externe inhuren	20.962	21.853	20.999	25.722	31.740	12.164	19.576
- waarvan overige personele uitgaven	9.633	7.828	6.944	6.227	5.697	6.757	- 1.060
98.02 Materiële uitgaven	101.825	106.247	77.883	80.661	73.626	86.151	- 12.525
- waarvan ICT	21.454	21.817	20.308	21.495	25.614	18.383	7.231
- waarvan bijdrage aan SSO's	60.872	66.555	48.798	50.308	38.224	40.896	- 2.672
- waarvan overige materiële uitgaven	19.499	17.875	8.777	8.858	9.788	26.872	- 17.084
Ontvangsten	19.323	18.224	14.667	21.274	12.754	5.430	7.324

C. Financiële toelichting

Onderstaand wordt op het niveau van financieel instrument en de verplichtingen een toelichting gegeven op de verschillen (de mutaties) tussen de begroting en de realisatie. Zie voor de gehanteerde norm de toelichting ‘normering jaarverslag’ zoals opgenomen in de leeswijzer.

1. De hogere verplichtingen worden overwegend verklaard door de hogere uitgaven die hierna nader worden toegelicht en eerder aangegeven verplichtingen.
2. De hogere personele uitgaven betreft voornamelijk de uitgekeerde loon- en prijsbijstelling (€ 6,9 miljoen) en de toevoeging van de generale toegekende middelen ter compensatie voor de invoering van het Individueel Keuze Budget (€ 6,2 miljoen vanuit centrale reservering hiervoor op het materiële budget). Tevens is de bedrijfsvoeringstaken van ILT zijn structureel overgeboekt naar de Bestuurskern (€ 2,3 miljoen). Daarnaast betreft het de inzet voor extra onderzoeksopdrachten voor LNV en EZ door PBL (€ 0,8 miljoen) en extra inzet voor de oprichting van een WOB-unit en voor het inrichten van een meerjaren-wetgevingsprogramma voor de modernisering, beheer en onderhoud van wetgevingscomplexen en juridische kaders (€ 0,9 miljoen). Tot slot betreft het extra inzet voor PFAS en Stikstofproblematiek (€ 0,5 miljoen).
3. De extra uitgaven externe inhuren betreft voor een deel overboekingen van gereserveerde gelden vanuit het IF en DF voor inhuren op programma's Duurzame Mobiliteit, Mobiliteit en Gebieden en Innovatie en Mobiliteit (€ 4,2 miljoen), de voorbereidingen van de

Vrachtwagenheffing (€ 2,4 miljoen) en de activiteiten voor de Global Commission on Adaptation (GCA) (€ 1,4 miljoen). Vanuit 2019 is met de Eindejaarsmarge (€ 1,1 miljoen) toegevoegd. Tevens betreft het bijdragen vanuit programmabudgetten die worden ingezet voor o.a. PFAS, Circulaire Economie, Plan MER en het Klimaatakkoord (€ 1,7 miljoen). Er is extra inhoud ingezet voor projecten Opvolging Bedrijfsvoeringssysteem SAP (€ 2,8 miljoen), Luchtruimherziening (€ 0,8 miljoen) en PMO Luchtvaart (€ 0,9 miljoen) en de ZBOvorming van Prorail (€ 0,5 miljoen). Als gevolg van capaciteitsproblemen bij inkoop, juridische ondersteuning en Standaard Platform is er aanvullend ingehuurd (€ 2,7 miljoen). Tot slot heeft een herschikking van detachering naar inhoud plaatsgevonden en is er Loon- en prijsbijstelling uitgekeerd (€ 1,0 miljoen).

4. De uitgaven voor overige personele kosten waren lager dan begroot. Dit komt omdat door de verzekерingsmaatschappijen lagere kosten voor post-actieven in rekening zijn gebracht bij lenW dan voorzien (€ 1 miljoen).
5. De hogere uitgaven voor ICT worden met name verklaard door de bijdrage van RWS en Buitenlandse Zaken in de beheer- en onderhoudskosten bedrijfsvoeringssysteem SAP (€ 3,6 miljoen) en de extra kosten voor de ontwikkeling van de Opvolging Bedrijfsvoeringssysteem SAP (OBS) (€ 3,6 miljoen).
6. De lagere bijdrage aan SSO's wordt volledig veroorzaakt door de overdracht van facilitaire dienstverlening naar BZK (-€ 10,0 miljoen). Daarnaast zijn er bijdragen vanuit RWS voor kosten FM Haaglanden, Standaard Platform en bedrijfsgeneeskundige zorg (€ 1,6 miljoen). Verder is sprake van diverse herschikkingen vanuit het materiële budget o.a. van kantoorautomatisering, bijdragen ANVS naar centrale budget huisvesting en facilitaire uitgaven (€ 5,6 miljoen).
7. De lagere reguliere materiële uitgaven zijn voornamelijk het gevolg van verdeling van de generale toegekende middelen ter compensatie voor de invoering van het Individueel Keuze Budget (€ 6,2 miljoen vanuit centrale reservering hiervoor op het materiële budget) naar de diensten. Daarnaast heeft er een overboeking plaatsgevonden van budget naar de agentschappen RWS, KNMI en ILT ter compensatie van gemaakte kosten in het kader van de Participatiewet (€ 4,0 miljoen). Daarnaast is sprake van diverse herschikkingen naar Rijksbrede SSO o.a. voor kantoorautomatisering en bijdragen door ANVS aan het centrale budget voor huisvesting en facilitaire uitgaven (€ 5,6 miljoen). Als gevolg van Covid-19 en vertraging in de facturering waren er minder materiële uitgaven (€ 1,3 miljoen).
8. De hogere ontvangsten betreft voornamelijk (Interne) ICT-dienstverlening m.b.t. de beheerkosten SAP (€ 4,6 miljoen). Daarnaast betreft het de verrekening van het Programma Alliantie Standaard Platform met RWS (€ 1,2 miljoen), ontvangsten van PBL uit de EU voor onderzoek (€ 0,2 miljoen) een ontvangen bijdrage van RWS voor facilitaire dienstverlening FM Haaglanden (€ 0,7 miljoen) en een bijdrage van BZ in de kosten voor de ontwikkeling van de Opvolging Bedrijfsvoeringssysteem SAP (OBS) (€ 1,0 miljoen). Diverse detachingsvergoedingen zijn later ontvangen (€ 0,4 miljoen).

D. Toelichting op de instrumenten

98.01 Personele uitgaven

Dit betreft de verantwoording van alle uitgaven van het eigen personeel, de externe inhoud en postactieven voor het kerndepartement.

98.02 Materiële uitgaven

Dit betreft de verantwoording van de materiële uitgaven van het kerndepartement waarvoor geldt dat deze betrekking hebben op uitgaven die bedoeld zijn voor activiteiten ter ondersteuning van het primaire proces. Hieronder valt ook de bijdragen aan Shared Service Organisaties (o.a. PDirekt, FM-Haaglanden en het Rijksvastgoedbedrijf) en ICT uitgaven voor onderhoud en licenties.

E. Extracomptabiele verwijzingen

Tabel 76 Totaaloverzicht apparaatsuitgaven/kosten inclusief agentschappen en ZBO's/RWT's (x € 1.000)

	2016	2017	2018	2019	Realisatie 2020	Begroting 2020	Verschil 2020
Totaal apparaatsuitgaven ministerie	2.129.243	2.236.560	2.194.882	2.225.359	1.829.472	2.223.495	- 394.023
Kerndepartement	328.743	334.417	298.856	317.541	335.910	312.445	23.465
Totaal apparaatskosten batenlastdiensten	1.200.686	1.246.112	1.291.899	1.377.691	1.493.562	1.373.050	120.512
ILT	148.136	152.664	152.109	153.196	174.425	160.459	13.966
KNMI	54.581	55.816	57.113	62.218	65.615	62.527	3.088
RWS	991.288	1.031.132	1.082.677	1.162.277	1.253.522	1.150.064	103.458
NEa ¹	6.681	6.500	—	—	—	—	—
Totaal apparaatskosten ZBO's en RWT's²	599.814	656.031	604.127	530.127	0	538.000	0
ProRail	426.000	472.000	599.000	525.000	n.n.b.	538.000	n.n.b.
Kadaster ³	169.000	179.000	—	—	—	—	—
StAB	4.814	5.031	5.127	5.127	—	—	—

1 Bij de herverkaveling naar aanleiding van Rutte III is de Nea in 2018 overgeheveld naar EZK (TK 2017–2018, [34 775 XII, nr. 62](#)).

2 De realisatiecijfers over het jaar 2020 waren bij het opstellen van het jaaverslag niet volledig beschikbaar om op te nemen in deze tabel.

3 Bij de herverkaveling naar aanleiding van Rutte III is het Kadaster in 2018 overgeheveld naar BZK (TK 2017–2018, [34 775 XII, nr. 63](#)).

5.3 Niet-beleidsartikel 99 Nog Onverdeeld

A. Algemene Doelstelling

Dit artikel is een administratief begrotingstechnisch artikel. Dit betekent dat er geen daadwerkelijke uitgaven ten laste van artikel 99 worden gedaan. Het artikel dient hoofdzakelijk als tussenstation voor de overboeking van middelen naar de andere artikelen op de lenW begroting, zoals loon- en prijsbijstelling. Ook taakstellingen die nog niet direct kunnen worden doorgeboekt worden op dit artikel geadministreerd.

B. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 77 Budgettaire gevolgen van beleid artikel 99 Nog Onverdeeld(bedragen x € 1.000)

	2016	2017	2018	2019	Realisatie 2020	Vastgestelde begroting 2020	Verschil 2020
						2020	
Verplichtingen	0	0	0	0	0	0	-
Uitgaven	0	0	0	0	0	0	-
Nominaal en Onvoorzien	0	0	0	0	0	0	-
Ontvangsten	0	0	0	0	0	0	0

Er zijn op dit artikel, net als voorgaande jaren, geen verplichtingen aangegaan en geen uitgaven en ontvangsten gerealiseerd.

6. Bedrijfsvoeringsparagraaf

Scope

De scope van deze bedrijfsvoeringparagraaf is de bedrijfsvoering waarvoor de Minister van Infrastructuur en Waterstaat verantwoordelijk is. (hoofdstuk XII Infrastructuur en Waterstaat, het Infrastructuurfonds en het Deltafonds). De bedrijfsvoering, inclusief het financieel beheer binnen het Ministerie van lenW, is op orde maar verslechterd zoals ook weergegeven in de onderstaande uitzonderingsrapportage. De financiële overzichten geven een getrouw beeld van de uitkomsten van de begrotingsuitvoering.

1. Uitzonderingsrapportage

Om te voldoen aan de rapportagecriteria uit de rijksbegrotingsvoorschriften wordt in dit onderdeel gerapporteerd op de onderstaande rapportage-items:

- A. comptabele rechtmatigheid;
- B. totstandkoming van de niet-financiële verantwoordingsinformatie;
- C. begrotingsbeheer, financieel beheer en de materiële bedrijfsvoering;
- D. overige aspecten van de bedrijfsvoering.

A. Comptabele rechtmatigheid

Uit de controle door de Auditdienst Rijk (ADR) over 2020 is gebleken dat de rapporteringstoleranties niet zijn overschreden met uitzondering van de toleranties die betrekking hebben op: "de betalingen van de artikelen 17, 97 en 98, de verplichtingen van het begrotingshoofdstuk en van de artikelen 13, 14 en 17 en de agentschappen". Bij de betalingen is dit voornamelijk een gevolg van onzekerheden bij het vaststellen of de juiste prestatie is geleverd. Bij de verplichtingen heeft het ministerie van Financiën liquiditeitsverruiming verstrekt aan de ZBO's CBR, LVNL en ACNL. Het ministerie heeft aan het ministerie van Financiën terzake garanties verstrekt voordat

deze voorwaardelijke verplichting is gemeld aan de Staten-Generaal. Hierdoor zijn de rapporteringstoleranties van de verplichtingen van de artikelen 14 en 17 overschreden. Bij de verplichtingen diende specifieke uitkeringen lager dan €10 mln. ondergebracht te worden in een verzamel-uitkering zoals de Financiële Verhoudingswet voorschrijft. BZK heeft echter in 2015 aangegeven dat deze uitkeringsvorm niet meer wordt toegepast. In onderstaande tabellen worden de overschrijdingen weergegeven.

Tabel 78 Overzicht overschrijdingen rapporteringstoleranties fouten en onzekerheden

(1)	(2) Verantwoord Rapporte- rings- tolerantie	(3) Rapporteringstolerantie voor fouten en onzeker- heden in €	(4) Bedrag aan fouten in €	(5) Bedrag aan onzekerheden in €	(6) Bedrag aan fouten en onzeker- heden in €	(6a) Waarvan bedrag aan fouten en onzeker- heden gerelateerd aan noodmaat- regelen in €	(7) Percentage aan fouten en onzeker- heden t.o.v. (6)/ (2)*100%	(7a) Waarvan percentage aan fouten en onzeker- heden verantwoord bedrag = (6a)/ (2)*100%
Verplichtingen								
Totaal artikelen verplichtingen	9.910.861.000	198.217.220	225.760.835	881.753	226.642.588	-	2,3%	0%
HXII Artikel 13 Bodem en Ondergrond	35.953.000	3.595.300	9.350.000	81.471	9.431.471	-	26,2%	0%
HXII Artikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid	281.913.000	25.000.000	42.526.834		42.526.834		15,1%	0%
HXII Artikel 17 Luchtvaart	167.781.000	16.778.100	144.203.932	2662	144.206.594	-	85,9%	0%
Uitgaven¹								
HXII Artikel 17 Luchtvaart	34.452.000	3.445.200	216.159	4.598.787	4.814.946	-	14,0%	0%
HXII Artikel 97 Algemeen departement	67.280.000	6.728.000	-	3.436.106	3.436.106	-	0%	0%
HXII Artikel 98 Apparaatsuitgaven kerndepartement	348.644.000	25.000.000	344,33	19.240.316	19.240.660	-	0%	0%
Samenvattende staat Baten-en Lasten agentschappen	3.239.211.000	64.784.220	40.800.967	26.894.786	67.695.753	-	2%	0%

¹ Bij de controle van onderstaande artikelen is een statistische steekproef gebruikt. In kolom 7 wordt bij art 1297 en 1298 daarom geen percentage toegelicht omdat de som van de meest waarschijnlijke fouten en onzekerheden (kolom 6) de rapporterings-tolerantie (kolom 3) niet heeft overschreden.

B. Totstandkoming niet-financiële verantwoordingsinformatie

Er zijn geen bijzonderheden te melden.

C. Begrotingsbeheer, financieel beheer en materiële bedrijfsvoering

Begrotingsbeheer

Zolang een voorstel van wet tot wijziging van een begrotingsstaat niet tot wet is verheven en in werking is getreden, wordt nieuw beleid dat ten grondslag ligt aan die wijziging, niet in uitvoering genomen, tenzij uitstel van de uitvoering naar het oordeel van de minister van LenW niet in het belang is van het Rijk en zij de Staten-Generaal daarover heeft geïnformeerd. De informatieverstrekking aan de Staten-Generaal zoals bovenstaande bepaling uit de comptabiliteitswet voorschrijft, is niet volledig nageleefd bij het verstrekken van een lening aan de Waddenveren. Informatie daarover aan de Staten-Generaal is verstrekt met brief TK [23645 nr 728](#).

De liquiditeitsverruiming van LVNL, CBR en ACNL als gevolg van corona had eerder aan het parlement gemeld moeten worden.

Financieel beheer

Het algemene beeld is dat in de basis het financieel- en materieel beheer op voldoende niveau is om de rechtmatigheid van de geldstromen te borgen met uitzondering van de kwaliteit van de prestatieverklaringen op de betalingen. De Auditdienst Rijk heeft vastgesteld dat het verplichtingenbeheer ontoereikend is en heeft geadviseerd om de administratie, beheer en beheersing te versterken.

Met betrekking tot het aangaan van verplichtingen is er sprake van een ordelijk en controleerbaar proces met de onderstaande opmerkingen.

Onvolkomenheid aanbestedingen

De monitor voor de naleving van de wet- en regelgeving voor aanbestedingen is in het verslagjaar verbeterd. Bij RWS is de verbeteraanpak in 2020 gericht op een jaarlijkse structurele monitoring op aanbestedingsprocedereuze over alle vier de inkoopdomeinen (GWW, Kennis, IV en BV). Er zijn in SAP geautomatiseerde rapportages ontwikkeld die transparanter en beter reproduceerbaar zijn, maar desondanks arbeidsintensief blijven. In de monitor 2020 zijn nu aanvullend op 2019 ook de wijzigings- en verlengingscontracten en nadere overeenkomsten onder raamcontracten meegenomen. M.b.t. de inhurencontracten en light inkopen zijn afzonderlijke monitors ontwikkeld. Tevens is actie genomen m.b.t. de volledigheid en juistheid van het inkooppdossier. RWS heeft aan de ADR gevraagd een root-course-analyses uit te voeren naar de aspecten die hierin mogelijk een rol spelen (waaronder bijvoorbeeld het autorisatiebeleid en vertrouwelijkheid). De analyses worden volgens huidig plan opgeleverd in kwartaal 2 van 2021.

Uit een in 2020 gehouden interne analyse naar het inhurenproces bij RWS komt naar voren dat niet in alle gevallen sprake is van een juiste begrotingsbelasting en dat de naleving naar het inhurenproces onvoldoende is. In 2021 wordt bezien op welke wijze hierop kan worden verbeterd.

Overbruggingsovereenkomsten.

LenW is categoriemanager op een aantal riksbrede raamovereenkomsten. Vier riksbrede raamovereenkomsten (Interim Management & Organisatieadvies, Inkoopadvies, Auditdiensten en Financiële Adviesdiensten) zijn verlengd middels een overbruggingsovereenkomst. De eerste drie na

bezwaren van marktpartijen bij de aanbesteding van de nieuwe raamovereenkomsten, waarna op advies van de Landsadvocaat deze aanbestedingen door lenW zijn ingetrokken. De overbruggingsovereenkomsten zijn daarmee onrechtmatig vanwege het ontbreken van een aanbesteding. Het gevolg hiervan is dat alle aangegane verplichtingen op deze overeenkomsten riksbreed onrechtmatig zijn. Het gaat voor lenW in totaal in het huidig verslagjaar om een bedrag groot ca. 15 miljoen euro. De her-aanbestedingen zijn gestart en naar verwachting zullen nieuwe contracten in het 3e kwartaal van 2021 beschikbaar komen. Op de noodzakelijke verbeteringen in het beoordelings- en inlichtingenproces wordt toegezien door het verantwoordelijk management.

Onvolkomenheid «kleine inkopen rws»

Naar aanleiding het extern onderzoek van KPMG over het (light) inkoop- en betaalproces zijn alle voorgenomen acties uitgevoerd bij de Bestuurskern en RWS uitgevoerd. Bij RWS is het Kader light inkopen herijkt, met verduideling van rollen en verantwoordelijkheden. Tevens is de monitoring light inkoopproces versterkt, o.a. door het vaststellen en uitvoeren van een monitorings- en controlplan light inkopen, waaronder het uitvoeren van periodieke spendanalyses m.b.t. repeterende light inkopen, 'maverick buying', etc. Één van de verbetermaatregelen betrof het periodiek monitoren van de light inkopen op basis van een control- en monitoringsplan light inkopen. De light inkopen worden vanaf 2020 integraal gemonitord en de uitkomsten hiervan worden per 3 maanden aan de directeuren bedrijfsvoering teruggekoppeld, op basis waarvan – waar nodig – betrokkenen worden aangesproken. In 2020 is met een onafhankelijke interne audit de realisatie van de verbetermaatregelen getoetst. Hierbij is geconstateerd dat de verbetermaatregelen adequaat zijn geïmplementeerd.

Op de Bestuurskern wordt het light proces herzien. Er is een via interne controle onderzoek een analyse gemaakt en komend jaar worden voorstellen voor verbetering van het proces verwerkt in het verbeterplan. Ook de diensten zullen hierbij worden betrokken als gebruiker van het light proces.

Prestatieverklaringen Bestuurskern

Ook gedurende 2020 is veel aandacht geschenken aan de tekstuele kwaliteit van de afgegeven prestatieverklaringen. Maandelijks zijn de inkoopfacturen voor betaling hierop integraal gecontroleerd en is over de uitkomsten van deze integrale controle maandelijks gerapporteerd aan de beleidsdirecties. De uitkomsten van deze controles lieten een dusdanige positieve ontwikkeling zien dat deze integrale controle vanaf juli 2020 is beëindigd.

Contractbeheersing RWS

Met systeemgerichte contractbeheersing (SCB) toetst RWS risico gestuurd het kwaliteitssysteem van de opdrachtnemer om na te gaan of de contractuele verplichtingen worden nageleefd. Om het behaalde niveau van het functioneren van SCB te monitoren is in 2020 wederom - zowel bij de aanleg- als bij de onderhoudsprojecten – een selfassessment uitgevoerd naar de kwaliteit van de SCB, waarvan de uitkomsten zijn gereviewd. In het kader van de getroffen Corona maatregelen is door RWS in april het Kader Contractbeheersing aangevuld met een «Tijdelijke Contractbeheersstrategie GWW n.a.v. Corona». Medio 2020 is naar aanleiding van de verlenging van de Corona maatregelen een «Verlenging tijdelijke

contractbeheersstrategie GWW naar aanleiding van Corona» vastgesteld. De intentie van deze tijdelijke contractbeheersstrategie was het borgen van de beheerste en rechtmatige voortgang van projecten en bijbehorende betalingen aan opdrachtnemers gedurende de Corona maatregelen. De ondergrens voor het rechtmatig kunnen betalen is in de tijdelijke contractbeheersstrategie bepaald op a) veilig kunnen werken en b) het kunnen borgen van de technische levensduur van de infrastructuur. Door RWS is medio 2020 onderkend dat het langer voorduren van de Corona maatregelen en het continuieren van de tijdelijke contractbeheersstrategie mogelijk consequenties zou kunnen hebben voor de veiligheid, kwaliteit of rechtmatigheid. Hierop zijn per 1 oktober en per 1 december risico-analyses uitgevoerd op basis waarvan geen verhoogde risico's zijn gesignaleerd. De tijdelijke contractbeheerstrategie wordt vooralsnog gecontinueerd.

Er is in overleg met de marktsector besproken hoe, de maatregelen tegen Corona in acht nemend, het werk zoveel mogelijk kan doorgaan en indien mogelijk versneld kan worden (bijvoorbeeld door verminderde verkeersintensiteit). Daarbij zijn onder andere een protocol 'Samen veilig doorwerken' ontwikkeld en aanpassingen in de werkwijze bij aanbestedingen doorgevoerd (bijvoorbeeld voor het uitvoeren van inlichtingen, marktconsultaties en dialooggesprekken). Waar de coronamaatregelen leiden tot knelpunten binnen projecten, handelt RWS doortastend vanuit het perspectief «best for project» met inachtneming van de geldende wet- en regelgeving. Daarbij stelt RWS zich redelijk en billijk op richting de opdrachtnemer, bijv. waar het gaat om het verlenen van uitstel van termijnen. Er zijn voorts afspraken gemaakt om gedurende de corona-periode sneller en vaker te betalen.

De beheersing van de contracten zonder SCB heeft in 2020 extra aandacht gehad. Er lopen verschillende initiatieven, kennissessies en experimenten om de beheersing van deze kleinere contracten (niet SCB) te verbeteren, waaronder extra checks op de onderbouwing van prestatieverklaringen. Tevens ook gericht op het verminderen van het aantal prestatieverklaarders in SAP, het centraliseren en vereenvoudigen van daadwerkelijke SAP handelingen, het verbeteren en het vereenvoudigen van het PV-formulier en verdere aandacht voor houding en gedrag. Uit in 2020 gehouden interne audits komt evenwel het beeld naar voren dat de contractbeheersing van de kleinere contracten (niet SCB) nog niet aan het gewenste niveau voldoet, hetgeen zich in belangrijke mate toespitst op de onderbouwing van de prestatieverklaring.

D. Overige aspecten van de bedrijfsvoering

Onvolkomenheid «Informatiebeveiliging kerndepartement»

Op het vlak van informatiebeveiliging zijn in 2020 stappen gezet. De CISO heeft een plek gekregen in het OenF rapport. De sporen van de cyberstrategie lenW zijn bijna allen afgerond en binnen de mogelijkheden zijn doelen voor 2020 uit het vastgestelde werkprogramma informatiebeveiliging gerealiseerd. Zo zijn we de overgang aan het maken van verantwoording middels de In-control-verklaring naar sturing op het hoogste management niveau (informatiebeveiligingsbeeld, IBB) en is een start gemaakt met het structureel voeren van risicogesprekken tussen beleid en RWS. We hebben echter in 2020 ook deels niet kunnen bereiken wat we voor ogen hadden. Interne redenen hiervoor zijn, dat het bereiken van doelen meer inspanning

vergde dan vooraf ingeschat en tegenvallende personele capaciteit (ziekte, reorganisatie). Externe redenen waren Corona-maatregelen en ontwikkelingen als herziening taakbesluit CIO-stelsel.

Onvolkomenheid «Lifecyclemanagement»

In december 2020 is het besluit CIO-stelsel Rijksdienst vastgesteld door de staatssecretaris van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties. Dit besluit geeft belangrijke handvatten voor de doorontwikkeling van de CIO-functie en de sturing op informatievoorziening. De eerste stappen zijn het afgelopen jaar al gezet bij lenW door het inrichten van de centrale directie CDIV en deze stapsgewijs uit te breiden. Hiermee wordt een belangrijke randvoorwaarde ingevuld om ondermeer de vastlegging en het onderhoud van de applicaties in het ICT-landschap inclusief het lifecycle management te versterken. De prioriteit van de CDIV ligt op het vergroten van concernbreed inzicht en overzicht en het versterken van de IV-Governance. Daar voor is een onderzoek gestart naar de 1st-situatie t.a.v. lifecycle management binnen de onderdelen van lenW. Dit is onderdeel van een plan van aanpak om lifecycle management op centraal niveau naar een hoger volwassenheidsniveau te brengen. Deze activiteiten worden door het centrale CIO-office in nauwe samenwerking opgepakt met de CIO's van de onderdelen om hun kennis en ervaring, waaronder RWS, te benutten.

2. Rijksbrede bedrijfsvoeringsonderwerpen

1. MenO- risico's en ontwikkelingen betreffende het MenO-beleid
MenO- risico's worden zoveel als mogelijk beheerst bij de coronaregelingen en anders toegelicht. Zo heeft de staatssecretaris uitleg verstrekt over het restrisico als gevolg van de uitwerking van de «+2%» in de regeling [specifieke uitkering beschikbaarheidsvergoeding regionaal ov](#).
2. Grote lopende ICT-projecten
Het ministerie van lenW vermeldt, conform rijksbrede afspraken, alle projecten en programma's met een meerjarig ICT-component van tenminste € 5 miljoen op het Rijks ICT-dashboard. Halverwege het jaar rapporteren de diensten over majeure wijzigingen en actualiseren, waar nodig, de informatie op het Rijks ICT-dashboard. In 2020 heeft het departementale CIO-office workshops georganiseerd over het Rijks ICT-dashboard en is het proces voor het actualiseren aangescherpt.
Door Adviescollege ICT-toetsing (voormalig Bureau ICT Toetsing (BIT)) is in 2020 één advies opgeleverd over het project Areal Informatievoorziening Rijkswaterstaat/Bouw Informatie Management (AIRBIM). Het onderzoek heeft in 2019 plaatsgevonden. Daarnaast heeft het Adviescollege ICT-toetsing in 2020 het programma IA sourcing en het programma Opvolging Bedrijfsvoering Systeem (OBS) getoetst. Voor IA sourcing wordt het advies in januari 2021 opgeleverd en voor OBS in Q1 2021. lenW heeft in 2020 meer projecten voor een toets aangemeld bij het Adviescollege ICT-toetsing, maar niet alle aangemelde projecten zijn getoetst. BIT maakt op basis van een risicoanalyse zelfstandig de afweging welke projecten worden getoetst. Naast de onderzoeken van het Adviescollege ICT-toetsing zet lenW bij ICT-projecten ook andere (interne en externe) toetsen in. De BIT-toetsen zijn openbaar en raadpleegbaar via de [website](#) van het Adviescollege ICT-toetsing.
3. Gebruik open standaarden en open source software
In 2020 is er niet afgeweken van het gebruik van de door het Forum Standaardisatie voorgeschreven open standaarden bij het verwerven of (door)ontwikkelen van de informatievoorziening van lenW. Net als in voorgaande jaren stuurt lenW op de toepassing daarvan bij het Werken onder Architectuur: de van toepassing zijnde open standaarden worden

opgenomen in de architectuurdocumenten van het betreffende project en worden vertaald naar eisen in de documenten t.b.v. inkoop of aanbesteding. Om de toepassing van open standaarden ten aanzien de Digitale Toegankelijkheid kracht bij te zetten, is binnen lenW een Handreiking en een Praktische Toepassing Verplichte Eisen aan Digitale Voorzieningen opgesteld. Hierin worden richtlijnen vertaald naar toepasbare, concrete eisen voor aanbestedings- en ontwerpdокументen.

lenW hanteert een in 2011 vastgestelde Open Source strategie die aangeeft dat - in geval van gelijke geschiktheid - bij verwerving of (door)ontwikkeling van de informatievoorziening, de voorkeur uitgaat naar de toepassing van Open Source Software. Ook hier is in 2020 niet van afgeweken.

4. Betaalgedrag

Aan de betalingsnorm wordt voldaan.

5. Activiteiten Audit-Committee

Het audit committee is viermaal bijeengekomen. Naast de top of mind van de leden is gesproken over de voortgang van maatregelen om bevindingen en onvolkomenheden in de bedrijfsvoering op te lossen. Daarbij werd gebruik gemaakt van het samenvattend auditrapport, de tussentijdse brieven van de ADR, presentaties over informatiebeveiliging, algoritmes en mobiliteitsfonds, notities risicomanagement en aanpak zelfevaluatie Audit Committee en een voortgangsverslag vraaggestuurde audits.

6. Normenkader financieel beheer

Het departementaal toezicht op het normenkader financieel beheer voor de ZBO's is belegd bij FIB. Het departementale toezicht opdat het normenkader financieel beheer wordt toegepast bij sectorwetgeving is belegd bij de beleidsdirectoraten-generaal. De Aw/ILT toetst samen met Waarborgfonds Sociale Woningbouw aan de hand van een gezamenlijk beoordelingskader het financieel beheer bij de woningbouwcorporaties in opdracht van het ministerie van BZK.

3. Belangrijke ontwikkelingen en verbeteringen in de bedrijfsvoering

Organisatieontwikkelingen

Strategische Agenda lenW (grenzeloos samenwerken)

Over Morgen is het lenW brede organisatie ontwikkelprogramma waarin beleid, bedrijfsvoering, uitvoering, inspectie en kennisinstituten zijn verenigd. lenW wil de komende jaren verder doorontwikkelen als speler in samenwerkingsarrangementen met partners. Dit vertaalt zich ook door in de organisatie van de bedrijfsvoering. Er is behoefte aan nieuwe vaardigheden, werkwijzen en zienswijzen. In 2020 is verder verhelderd wat de effecten zijn van andersoortige werkwijzen naast de reguliere lijnorganisatie en – sturing, de toename van informatie gestuurd werken en werken en leren in opgaven buiten de lijn.

Bestuurskern bedrijfsvoering

In 2020 is de herinrichting van de bedrijfsvoering van het kerndepartement uitgevoerd. Vanaf 1 september van dit jaar gaan Financiën, Management en Control (FMC) en Integrale Bedrijfsvoering lenW (IBI) samen verder onder één noemer: Financiën en Integrale Bedrijfsvoering (FIB). Door het veranderprogramma 'Bedrijfsvoering in Beweging' is ook op andere terreinen geïnvesteerd naar een stabiele basis en een flexibele, wendbare en proactief werkende bedrijfsvoering. Zo zijn er processen gerobotiseerd, is een beeld

van de gewenste cultuur geformuleerd en zijn er stappen gezet in het informatie gestuurd werken met data. Eind 2020 is gestart met de overdracht naar de lijn.

KNMI

Om de noodzakelijke veranderingen te realiseren zijn in 2020 acties ingezet om de organisatie wendbaarder te maken, de benodigde kennis en vaardigheden op het gebied van ICT en projectleiding te vergroten en competenties te versterken. Medio 2020 heeft de KNMI daartoe o.a. het strategisch personeelsplan ICT vastgesteld. Deze gaat o.a. in op werken binnen devops teams, softwareontwikkeling op basis van cloud technologie, databeheer, datascience en software-developing.

RWS

Veel van het werk is doorgegaan ondanks COVID-19. RWS heeft ten behoeve van een veilig, bereikbaar en leefbaar Nederland over het geheel bezien de productiedoelen weten te realiseren. Daarnaast zijn er verbeteringen in de bedrijfsvoering doorgevoerd en in gang gezet. Enkele voorbeelden daarvan zijn:

Om een scherper beeld te krijgen van de instandhoudingsopgave hebben RWS en ProRail de budgetbehoefte voor instandhouding opnieuw opgebouwd en extern laten valideren. Daarbij zijn we tot de conclusie gekomen dat extra inspanningen nodig zijn om de instandhoudingsopgave aan te kunnen teneinde het benodigde kwaliteitsniveau vast te houden. Om de opgave aan te kunnen moet het assetmanagementproces en de daartoe benodigde (financiële) administratie op een hoger niveau worden gebracht. In 2020 zijn de benodigde verbeteringen in beeld gebracht die we vanaf 2021 door gaan voeren. De Tweede Kamer is 17 december 2020 geïnformeerd over het meerjarige ontwikkelplan assetmanagement. De met AIRBIM in gang gezette verbeteringen in de administratie van areaalgegevens maken onderdeel uit van het ontwikkelplan;

In 2020 werkte RWS, samen met de markt, door aan een veranderopgave onder de titel 'Op weg naar een vitale infrastructuur'. Doel van deze opgave is een transitie van de marktsector naar een vitale sector die in staat is de grote, complexe toekomstige productieopgave op het gebied van infrastructuur te kunnen vervullen. Binnen deze aanpak wordt geëxperimenteerd met bijvoorbeeld portfoliocontracten. Die lijken perspectief te bieden om tot een betere risicoverdeling van grote projecten te komen en om voldoende volume en voorspelbaarheid voor de markt om rendabel te kunnen innoveren in de projecten. Daarnaast moet de toepassing van een tweefasen proces leiden tot een betere verdeling en beheersing van risico's in grote en complexe projecten, bijdragen aan de financiële zekerheid van bedrijven en financiële voorspelbaarheid van projecten voor RWS als opdrachtgever;

De 'Fabriek' (werktitel) is een organisatieontwikkeling die in 2020 gestalte kreeg. Deze staat voor de doorontwikkeling van drie organisatieonderdelen die samen de productie van RWS verzorgen ter versterking van de interne samenwerking en daarbij gehanteerde werkmethoden teneinde beter gesteld te staan voor de groeiende en veranderende opgave. In 2020 zijn de uitgangspunten voor de verdere ontwikkeling vastgesteld en is een kwartiermaker benoemd;

In aansluiting op de in 2019 vastgestelde i-Strategie 2.0 is dit jaar de Data Strategie vastgesteld. De eerste initiatieven vanuit de Data Strategie zijn gestart om de kwaliteit, de toegang en het gebruik van data te verbeteren. Met het uitvoeren van de i-Strategie 2.0 en de Data Strategie wordt Informatievoorziening een integraal onderdeel van het werk om zo de productie opgave van RWS in de toekomst te kunnen realiseren;

Het integrale ontwikkelbeleid voor MD, de drie ladders (management, advies en project/programmamanagement, het zogenaamde Top Triple Ladder beleid), heeft in 2020 verder vorm gekregen. Zo is een start gemaakt met het corporate ontwikkelprogramma voor potentiëlen, is er een ontwikkelnetwerk voor (potentiële) topadviseurs in ontwikkeling en wordt er in de vlootschouw nog nadrukkelijker gekeken naar wat er nodig is om ervoor te zorgen dat sleutelposities op alle ladders nu en in de toekomst bezet kunnen worden door de juiste mensen;

Afgelopen jaar is verder geïnvesteerd in de aanpak van arbeidsverzuim o.a. door inzet van verzuimcoaches, optimalisatie van de verzuimketen en adequate ondersteuning voor de leidinggevende. De corona crisis heeft daarbij de focus van het programma in de loop van 2020 aangescherpt. Aanvullend op de eerdere aanpak zijn diverse maatregelen genomen om het thuiswerken en leidinggeven op afstand te ondersteunen;

Diversiteit & Inclusie heeft binnen RWS een stevige impuls gekregen. Er is hard gewerkt om het aandeel medewerkers met een afstand tot de arbeidsmarkt en jonge medewerkers te verhogen en met resultaat: eind 2020 werkten 170 collega's via de Banenafspraak bij RWS en was het aandeel jong 17%. Daarnaast is er binnen directieteams steeds meer expliciete aandacht gecreëerd voor inclusie;

In de zoektocht naar mogelijke toekomsten van RWS is door het programma Expeditie2050 een viertal scenario's ontwikkeld. In elk scenario is onderzocht wat de rol en meerwaarde van RWS in de toekomst kan zijn: wat maken we, met wie, hoe? Deze scenario's zijn een middel, geen doel. Ze zijn bedoeld om het gesprek over strategische vraagstukken te vergemakkelijken. De scenario's van Expeditie RWS2050 zijn daarbij niet alleen bedoeld voor de discussie binnen RWS, maar ook voor gesprekken met partners buiten RWS.

ILT

Met de Koers ILT 2021, de ontwikkelopgave die sinds 2016 is ingezet, blijft de ILT continu in ontwikkeling met als doel maatschappelijk effect te realiseren ten behoeve van het publieke belang. Het jaar 2020 stond in het teken van de basis op orde krijgen, na de grote organisatorische veranderingen in 2019. De extra capaciteit werd geplaatst in een Flexpool om het programmatisch werken ten behoeve van het toezicht te versterken en de wendbaarheid van de organisatie te vergroten.

In 2020 zijn er kleine aanpassingen in de organisatiestructuur aangebracht waarmee meer recht kon worden gedaan aan de uitgangs punten met betrekking tot de span of control van leidinggevenden en ondersteuning van de Inspecteur-Generaal en de directeuren. In 2020 is daarnaast een ontwikkeltraject gestart voor de leidinggevenden die bijdraagt aan de vormgeving van de Koers 2021.

De ILT heeft de samenwerking met contractpartners binnen en buiten het departement verder vorm gegeven. Met RWS zijn nieuwe afspraken gemaakt om het werving en selectieproces vorm te geven waarbij specifieke aandacht is voor wendbaarheid, diversiteit en inclusiviteit. Het is tenslotte goed gelukt om de wervingsopgave in het kader van het programma Merkbaar Meer te realiseren met ruim 200 vervulde vacatures.

Omvorming Prorail tot zbo

In februari 2020 is het wetsvoorstel Publiekrechtelijke omvorming ProRail bij de Tweede Kamer ingediend en is de lagere regelgeving in consultatie gebracht. Mede door de bijzondere omstandigheden gerelateerd aan de coronacrisis heeft de Staatssecretaris in de zomer de Tweede Kamer geïnformeerd dat de inwerkingtredingsdatum van 1 januari 2021 naar achteren geschoven wordt. In het najaar van 2020 zijn vragen van Kamerfracties m.b.t. het wetsvoorstel beantwoord in een Nota naar aanleiding van het Verslag, een Nota naar aanleiding van het Nader Verslag en een Kamerbrief aangaande de financiële gevolgen van de omvorming. Ondertussen worden er binnen lenW en ProRail voorbereidingen getroffen voor een soepele implementatie van het wetsvoorstel. De rol van aandeelhouder van ProRail die binnen lenW wordt vervuld zal met de omvorming wijzigingen in de rol van eigenaar van het zbo. De eigenaar zal o.a. een werkgeversfunctie richting de Raad van Bestuur gaan vervullen. De huidige concessie- en subsidieverlener binnen lenW zal de rol van opdrachtgever gaan vervullen. De driehoek van ProRail, eigenaar en opdrachtgever die daarmee ontstaat, zal gaan samenwerken volgens de Samenwerkingsvisie die gelijk met de nota naar aanleiding van het Verslag aan de Kamer is verzonden.

Opvolging bedrijfsvoeringssysteem lenW

In het verslagjaar is de aansturing verduidelijkt. Een advies van het Adviescollege ICT-toetsing wordt in het eerste kwartaal van 2021 verwacht. Aankoop en implementatietraject is gevorderd met de keuze van SAP voor Hana. De technische migratie en een aanbesteding voor de dienstverleningsovereenkomst voor housing, hosting en beheer wordt voorbereid.

Duurzaamheid

Het ministerie van lenW heeft in 2020 verder gewerkt aan het verankeren van duurzaamheid in zijn eigen beleid, uitvoering en bedrijfsvoering. Voor 2024 is een volgend tussendoel vastgesteld van 40% en worden verdere maatregelen voorbereid, op weg naar energie- en klimaatneutraal lenW in 2030. Voor de uitvoering is in 2020 de Strategie Naar Klimaat neutrale en Circulaire Rijksinfrastructuurprojecten in uitvoering gegaan, in samenwerking met RWS en ProRail. Ook is gewerkt aan nadere invulling van circulaire economie in het eigen handelen van lenW en aan de inzet op meervoudig ruimtegebruik op het RWS-areaal. lenW heeft trede 5 op de CO2-Prestatieladder bereikt, waarmee het steeds meer grip krijgt op de sturing op CO2. De resultaten van duurzaam lenW staan in het lenW-duurzaamheidsverslag.

Ontwikkelingen cybersecurity

In het verslagjaar is meegewerkt aan regelgeving (wijziging Bbni, onder verantwoordelijkheid van V&J) en is er een start gemaakt met het opstellen van een Ministeriële Regeling waardoor lenW nadere eisen voor cybersecurity stelt aan aanbieders van essentiële diensten op de beleidsterreinen

van lenW, ingevolge de wet beveiliging netwerk- en informatiesystemen (Wbni). Er is verder uitvoering gegeven aan het programma versterken cyberweerbaarheid in de watersector 2019-2022. De sturing en beheersing van lenW bedrijfsprocessen gericht op informatiebeveiliging en cybersecurity betekent dat voorzien moet worden in medewerkers met de juiste kennis, vaardigheden en houding op posities in de ambtelijke top, ondersteunende staf, bij de beleidsdirecties, en in de uitvoering en toezicht.

Jaarlijks wordt gewerkt aan het informatiebeveiligingsbeeld (IBB) op basis van de IBB's van de organisatieonderdelen van lenW. Hierin wordt verantwoording afgelegd over het afgelopen jaar en ook vastgelegd op welke wijze en met welke inzet het management sturing geeft aan de versterking van informatiebeveiliging/cybersecurity en het voldoen aan privacywetgeving, zodat de risico's hiervan worden beheerst.

Covid-19 effect op organisatie

Door de uitbraak van het COVID-19 virus is 2020 een bijzonder jaar geweest. Om het werk ondanks de nieuwe werkrealiteit zo goed mogelijk door te laten gaan en de gemaakte afspraken na te komen, is van alle medewerkers een grote inspanning gevraagd én geleverd.

In het afgelopen jaar is in eerste instantie het systeem voor crisiscoördinatie in werking gezet en hebben dienst onderdelen voor de eigen aanpak crisis teams opgezet. Nu de crisis langer aanhoudt, verloopt de aanpak via de reguliere management lijnen. Hierbij wordt gebruik gemaakt van kaders, werkwijzen en tools die op (inter)departementaal niveau zijn aangereikt en waaraan de lenW- onderdelen in de ontwikkeling daarvan een belangrijke bijdrage hebben geleverd. Daarnaast zijn eigen instrumenten voor het management en medewerkers ontwikkeld. Dit alles met de insteek om niet alleen aandacht te hebben voor veranderingen op het vlak van werkinhoud, maar ook om medewerkers zo veel en zo goed mogelijk te ondersteunen in uitdagingen die zij in hun eigen omgeving in combinatie met hun werk in 2020 hebben ervaren. Tenslotte is er een thuiswerkenquête uitgevoerd bij RWS en bij de andere dienstonderdelen om de impact onder de medewerkers te peilen op onder andere het werk, de beleving en de gezondheid. De uitkomsten zijn benut voor aanvullende acties. De uitkomsten van lenW tezamen met de andere departementen zijn verder input voor het interdepartementale programma Rijksdienst 2022 dat het komende jaar huisvestingsbeleid en kaderstelling zal herzien als gevolg van het werken op kantoor en elders (hybride werken). lenW is gestart met een projectteam om hier mede invulling en uitwerking intern lenW aan te geven.

Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG)

In 2020 is de sturing op de compleetheid van het register verwerkingen vergroot door in de werkprocessen te borgen dat periodiek in dienstonderdelen wordt gecontroleerd op de actualiteit van de verwerkingen in het register en privacy risico's in een pdca cyclus te borgen. Toezicht op naleving van de AVG, als onderdeel van de beleidscyclus, leidde in 2020 tot de constatering dat de agentschappen ILT en RWS nog een grote AVG opgave hebben. Aan de hand van kwartaalrapportages monitort de Functionaris Gegevensbescherming (FG) de voortgang op deze opgave bij beide dienstonderdelen, totdat die opgave is gerealiseerd.

In 2020 is de digitale cursus AVG theorie en praktijk ontwikkeld. Zo ook het digitale webinar Thuiswerken? Wees alert! Beide staan in het Leerportaal IenW en zijn beschikbaar voor iedere medewerker van het ministerie.

C. JAARREKENING

7. Departementale verantwoordingsstaat

Tabel 79 Departementale verantwoordingsstaat 2020 van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) (Bedragen x € 1.000)

Art. Omschrijving	Vastgestelde begroting (1)			Realisatie ¹ (2)			Verschil realisatie en vastgestelde begroting (3) = (2) - (1)		
	Verplichtingen	Uitgaven	Ontvangsten	Verplichtingen	Uitgaven	Ontvangsten	Verplichtingen	Uitgaven	Ontvangsten
Totaal	8.835.720	8.911.581	15.521	9.910.861	9.460.624	28.780	1.075.141	549.043	13.259
Beleidsartikelen									
11 Integraal waterbeleid	33.376	53.480		30.283	49.982	258	-3.093	-3.498	258
13 Bodem en Ondergrond	16.533	30.784	0	35.953	35.188	234	19.420	4.404	234
14 Wegen en verkeersveiligheid	83.142	86.836	6.782	281.913	190.983	5012	198.771	104.147	-1.770
15 OV-keten									
16 Openbaar vervoer en spoor	23.353	28.508		1.250.288	1.000.175	597	1.226.935	971.667	597
17 Luchtvaart	45.574	25.304	1.174	167.781	33.366	1.086	122.207	8.062	-88
18 Scheepvaart en Havens	21.714	39.881	784	85.477	81.021	643	63.763	41.140	-141
19 Uitvoering Milieubeleid en Internationaal	42.491	43.374	0	69.771	68.125	2.811	27.280	24.751	2.811
20 Lucht en Geluid	25.845	26.045		31.647	34.056	1.891	5.802	8.011	1.891
21 Duurzaamheid	89.535	89.644		32.135	46.998	265	-57.400	-42.646	265
22 Omgevingsveiligheid en milieurisico's	31.241	34.204	250	51.414	33.891	457	20.173	-313	207
23 Meteorologie, seismologie en aardobservatie	57.530	57.643		58.826	57.346		1.296	-297	0
24 Handhaving en toezicht	123.234	123.234		131.881	131.881		8.647	8.647	0
25 Brede doeluitkering	909.220	920.515		970.239	953.451		61.019	32.936	0
26 Bijdrage investeringsfondsen	6.981.233	6.979.233		6.343.743	6.343.743		-637.490	-635.490	0
Niet-beleidsartikelen									
97 Algemeen departement	43.309	60.451	1.101	38.083	64.508	2.772	-5.226	4.057	1.671
98 Apparaatsuitgaven kerndepartement	308.390	312.445	5.430	331.427	335.910	12.754	23.037	23.465	7.324
99 Nog onverdeeld	0	0		0	0		0	0	0

8. Samenvattende verantwoordingsstaat agentschappen

Tabel 80 Samenvattende verantwoordingsstaat 2020 inzake baten-lastenagentschappen van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) (bijdragen x € 1.000)

Omschrijving	(1) Begroting	(2) Realisatie	(3)=(2)-(1) Verschil realisatie en oorspronkelijk vastgestelde begroting (+ of -)	(4) Realisatie 2019
			Realisatie verschil kennelijk vastgestelde begroting (+ of -)	
Baten-lastenagentschap RWS				
Totale baten	2.808.777	2.976.169	167.392	2.764.979
Totale lasten	2.790.777	2.974.142	183.365	2.743.242
Saldo van baten en lasten	18.000	2.027	-15.973	21.737
Totale kapitaaluitgaven	107.677	63.835	-43.842	37.951
Totale kapitaalontvangsten	93.400	26.019	-67.381	26.796
Baten-lastenagentschap ILT				
Totale baten	160.671	174.553	13.882	157.174
Totale lasten	160.671	175.759	15.088	156.869

Omschrijving	Begroting	(2)	(3)=(2)-(1)	(4) Realisatie 2019
			Verschil realisatie en oorspronkelijk vastgestelde begroting (+ of -)	
Saldo van baten en lasten	0	- 1.206	- 1.206	304
Totale kapitaaluitgaven	200	82	- 118	9
Totale kapitaalontvangsten	0	0	0	18
Baten-lastenagentschap KNMI				
Totale baten	88.297	88.489	192	85.248
Totale lasten	88.272	88.129	- 143	86.000
Saldo van baten en lasten	25	360	335	- 752
Totale kapitaaluitgaven	4.450	3.308	- 1.142	2.706
Totale kapitaalontvangsten	2.000	1.787	- 213	1.282

9. Jaarverantwoording Agentschappen per 31 december 2020

1 Agentschap Rijkswaterstaat

Tabel 81 Staat van baten lasten van de baten-lastenagentschap Rijkswaterstaat (bedragen x € 1.000)

Omschrijving	(1) Vastgestelde begroting 2020	(2) Realisatie 2020	(3)=(2)-(1) Verschil realisatie en vastgestelde begroting	(4) Realisatie 2019
Baten				
Omzet	2.805.777	2.973.006	167.229	2.757.301
Waarvan omzet moederdepartement	2.313.974	2.700.645	386.671	2.466.663
Waarvan omzet overige departementen	54.990	77.097	22.107	66.107
Waarvan omzet derden	191.758	197.844	6.086	217.087
Waarvan omzet nog uit te voeren werkzaamheden	245.055	- 2.580	- 247.635	7.444
Vrijval voorzieningen	0	1.656	1.656	3.595
Bijzondere baten	3.000	1.507	- 1.493	4.083
Rentebaten	0	0	0	0
Totaal baten	2.808.777	2.976.169	167.392	2.764.979
Lasten				
Apparaatskosten	1.150.064	1.253.522	103.458	1.162.277
Personele kosten	904.161	993.447	89.286	922.573
Waarvan eigen personeel	849.993	899.985	49.992	837.750
Waarvan inhuur externen	54.168	93.462	39.294	84.823
Waarvan overige personele kosten	0	0	0	0
Materiële kosten	245.903	260.075	14.172	239.704
Waarvan apparaat ICT	32.478	35.938	3.460	37.120
Waarvan bijdrage aan SSO's	76.114	66.615	- 9.499	64.178
Waarvan overige materiële kosten	137.311	157.522	20.211	138.406
Beheer en Onderhoud	1.616.220	1.691.572	75.352	1.550.857
Afschrijvingskosten	23.430	21.694	- 1.736	24.308
Materieel	23.020	21.094	- 1.926	23.605
Waarvan apparaat ICT	5.129	5.586	457	4.847
Waarvan overige materiële afschrijvingskosten	17.891	15.508	- 2.383	18.758
Immaterieel	410	600	190	703
Dotaties voorzieningen	0	6.095	6.095	4.831
Overige kosten	0	0	0	0
Bijzondere lasten	0	519	519	198
Rentelasten	1.063	740	- 323	771
Totaal lasten	2.790.777	2.974.142	183.365	2.743.242
Saldo van baten en lasten gewone bedrijfsuitoefening	18.000	2.027	- 15.973	21.737
Agentschapsdeel Vpb-lasten	9.000	142	- 8.858	- 23.155
Saldo van baten en lasten	9.000	1.885	- 7.115	44.892
Dotatie aan reserve Rijksrederij	9.000	6.213	- 2.787	10.182
Nog te verdelen resultaat	0	- 4.328	- 4.328	34.710

Baten
Omzet
Omzet moederdepartement

De omzet moederdepartement 2020 van € 2.700,6 miljoen bestaat uit:

- Agentschapsbijdrage 2020: € 2.692,2 miljoen (begroot € 2.314 miljoen);
- Verrekeningen voor specifiek met het moederdepartement overeengekomen werkzaamheden welke, gedurende 2020, via facturen bij het moederdepartement in rekening zijn gebracht: € 8,4 miljoen.

De agentschapsbijdrage is € 378,3 miljoen hoger dan begroot, dit is voornamelijk het gevolg van:

- De uitkering van de loon- en prijsbijstelling 2020 (€ 53,4 miljoen);
- Overheveling van middelen naar het Infrastructuurfonds (artikel 12) om de spanning tussen het budgettair kader en de budgetbehoefte voor de onderhoudsperiode 2018-2021 op te vangen (€ 103,0 miljoen);
- Toegekende middelen (€ 65,9 miljoen) voor de versnelling van werkzaamheden beheer en onderhoud aan het hoofd(vaar)wegennet en hoofdwatersysteem, gericht op het verlagen van het risico op verstoringen en de voorraad uitgesteld onderhoud;
- Het toekennen van middelen voor het versterken van de Cybersecurity van RWS (€ 23,4 miljoen);
- Toegekende middelen (€ 21,3 miljoen) voor het naleven van de geactualiseerde geluidsplafonds (snelheidsverhoging A2 Amsterdam-Utrecht, geluidsmaatregelen aan de Coenbrug, actualisatie nalevingskosten);
- In 2020 toegekende middelen ((€ 8,5 miljoen) voor het voorbereiden van de Brexit (tijdelijke parkeervoorzieningen, verkeerscirculatieplannen en communicatie rond de ferrylocaties met een verbinding met het Verenigd Koninkrijk);
- Uitkering van middelen (€ 5,0 miljoen) voor de gemaakte kosten in verband met de olielekkage van de BOW Jubail in de haven van Rotterdam (kosten vallen niet onder de regeling schadevaren, schadevergoedingsprocedure loopt);
- Middelen toegekend voor de vervanging van verouderde verkeersmanagementsystemen (€ 6,9 miljoen);
- Bijdrage van EZK aan het Maritiem Informatievoorziening Servicepunt (€ 17,8 miljoen);
- Opdracht CO2-reducerende maatregelen circulaire economie in de GWW bij decentrale overheden (€ 10,0 miljoen).
- Opdracht CO2 reducerende maatregelen via circulaire initiatieven in de Grond- Weg- en Waterbouw (GWW) (€ 7,5 miljoen).
- Toegekende middelen voor de pilot harde laag Nijmegen. De pilot heeft als doel om de bevaarbaarheid op de korte termijn bij Nijmegen te verbeteren en is voorbereidend op een duurzaam beheer van de rivierbodem (€ 5 miljoen).
- De verhoging van de capaciteit van RWS, exclusief tijdelijke opdrachten, naar 9.100 FTE in 2020 (€ 19,3 miljoen),
- Het uitvoeren van maatregelen in verband met spookrijders (€ 9,5 miljoen),
- Het overige verschil wordt verklaard door meerdere posten kleiner dan € 5 miljoen.

In onderstaande tabel is de agentschapsbijdrage ad. € 2.692,2 miljoen uitgesplitst naar de verschillende begrotingsartikelen.

Tabel 82 Specificatie agentschapsbijdrage 2020 (bedragen x € 1.000)

		Begroting 2020	Realisatie 2020	Verschil realisatie en begroting	Realisatie 2019
Deltafonds		448.550	493.190	44.640	487.259
Artikel 1	Investeren in waterveiligheid	537	546	9	363
Artikel 3	Beheer, onderhoud en vervanging	115.760	128.409	12.649	170.939
Artikel 5	Netwerkgebonden kosten en overig	310.326	338.561	28.235	312.908
Artikel 7	Waterkwaliteit	21.927	25.674	3.747	3.049
Infrastructuurfonds		1.820.397	2.137.327	316.930	1.916.777
Artikel 12	Hoofdwegennet	1.162.674	1.431.271	268.597	1.267.042
Artikel 15	Hoofdvaarwegennet	657.723	706.056	48.333	649.735
Hoofdstuk XII		45.027	61.637	16.610	56.448
Artikel 11	Waterkwaliteit	13.492	14.730	1.238	14.707
Artikel 13	Bodem en ondergrond	4.942	6.881	1.939	6.155
Artikel 14	Wegen en verkeersveiligheid	7.238	12.072	4.834	11.694
Artikel 16	Spoor	895	832	- 63	919
Artikel 17	Luchtvaart	1.435	6.747	5.312	4.635
Artikel 18	Scheepvaart en havens	1.405	1.417	12	1.498
Artikel 19	Uitvoering milieubeleid en internationaal	263	326	63	337
Artikel 20	Lucht en geluid	1.539	2.111	572	1.372
Artikel 21	Duurzaamheid	7.247	8.537	1.290	7.861
Artikel 22	Externe veiligheid en risico's	3.858	5.178	1.320	4.564
Artikel 97	Algemeen departement	2.713	2.806	93	2.706
Totaal		2.313.974	2.692.154	378.180	2.460.484
Van totaal omzet lenW					
*apparaats- en afschrijvingskosten en rentelasten		1.095.947	1.161.067	65.120	1.087.648
*programma		1.218.027	1.531.087	313.060	1.372.836

Omzet overige departementen

De hogere 'omzet overige departementen' ten opzichte van de begroting 2020 (€ 22,1 miljoen) is met name het gevolg van de extra vergoedingen van het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) voor de capaciteit die RWS levert voor het uitvoeren van werkzaamheden voor het programma Aan de slag met de Omgevingswet en de bijbehorende productkosten (€ 17,3 miljoen). Daarnaast is aan diverse ministeries door RWS meer capaciteit en materieel ter beschikking gesteld in het kader van Werken voor en met Partners (€ 3,1 miljoen). Merendeels als gevolg van opdrachten na het opstellen van de begroting 2020 door ministeries aan RWS verstrekt.

Tabel 83 Specificatie omzet overige departementen (bedragen x € 1.000)

	Begroting 2020	Realisatie 2020	Verschil realisatie en begroting	Realisatie 2019
Rijksrederij	25.750	26.912	1.162	27.536
Omgevingswet	8.304	25.576	17.272	18.051
Werken voor en met Partners	10.000	13.053	3.053	10.857
Beleidsadvies en ondersteuning (BOA)	8.936	7.700	- 1.236	7.328
Overig	2.000	3.856	1.856	2.335
Totaal	54.990	77.097	22.107	66.107

Omzet nog uit te voeren werkzaamheden

De gerealiseerde kosten beheer en onderhoud liggen circa € 42,6 miljoen lager dan het programmadeel van de omzet moederdepartement, overige departementen en derden. Dit bedrag is toegevoegd aan de balanspost nog uit te voeren werkzaamheden (NUTW). Deze balanspost betreft het saldo van de kosten en opbrengsten betreffende beheer en onderhoud van de infrastructurele netwerken en is bedoeld om schommelingen in het productievolume en de financiering van de productie tussen jaren op te vangen. Het NUTW saldo stijgt door de toevoeging van circa € 42,6 miljoen van € 516,7 miljoen ultimo 2019 naar € 519,3 miljoen ultimo 2020. In de instandhoudingsbijlage van de jaarverslagen van het Infrastructuurfonds en het Deltafonds is de opbouw van de NUTW per ultimo 2020 weergegeven.

Vrijval voorzieningen

De voorzieningen die op de balans zijn opgenomen worden jaarlijks geactualiseerd. Ultimo 2020 heeft deze actualisatie ertoe geleid dat een totaal van € 1,7 miljoen uit de voorzieningen is vrijgevallen. De vrijval is als baten in de exploitatierekening verwerkt en bestaat uit:

- Vrijval reorganisatievoorziening, onderdeel verwachte toekomstige salariskosten Van Werk Naar Werk Kandidaten (VWNW) (€ 1,4 miljoen); deze vrijval is ontstaan doordat voor een deel van de kandidaten gedurende 2020 een passende maatregel is getroffen;
- Vrijval voorziening dubieuze debiteuren (€ 0,3 miljoen).

Bijzondere baten

De bijzondere baten ad. € 1,5 miljoen betreffen de boekwinsten over 2020. Deze zijn met name gerealiseerd door het inruilen (tegen vooraf vastgestelde inruilwaarde) bij de leverancier van voertuigen en het omzetten van het gebruik van voertuigen op basis van financial lease contracten, naar operational lease contracten.

Lasten

Apparaatskosten

Personele kosten

De personele kosten bestaan uit de kosten van het eigen personeel en de kosten van de ingehuurde capaciteit voor de uitvoering van kerntaken.

Tabel 84 Specificatie personele kosten (bedragen x € 1.000)

	Begroting 2020	Realisatie 2020	Verschil realisatie en begroting	Realisatie 2019
Eigen personeel	849.993	899.985	49.992	837.750
Inhuur externen	54.168	93.462	39.294	84.823
Overige personele kosten	0	0	0	0
Totaal personele kosten	904.161	993.447	89.286	922.573
FTE formatie	9.134	9.513	379	9.110
FTE bezetting		9.915		9.334

Eigen personeel

De toename van de kosten eigen personeel ten opzichte van de begroting (+ € 50 miljoen) is met name het gevolg van de CAO loonstijgingen per 1 juli 2019 van 2%, per 1 januari 2020 van 2% en per 1 juli van 0,7%. Daarnaast heeft in 2020 op basis van de CAO, een eenmalige bruto uitkering van € 225 per FTE plaatsgevonden en is in verband met de corona pandemie een bruto thuis-werk-vergoeding van € 589,- per medewerker uitgekeerd. Verder

worden de hogere personele kosten veroorzaakt door hogere sociale lasten als gevolg van de stijging van de premies Arbeidsongeschiktheidsfonds en de invoering van de «Wet arbeidsmarkt in balans (WAB)».

De formatie in de begroting 2020 is gedurende het jaar opgehoogd van 9.134 FTE naar 9.513 FTE als gevolg van onderstaande ontwikkelingen:

- Strategische Capaciteitsmanagement: op basis van de uitkomsten van het strategische capaciteitsmanagement proces is de formatie gedurende 2020 met (per saldo) 137,6 FTE verhoogd;
- Formatie Rijksrederij: om te voorzien in de reguliere productie werd vanuit de Rijksrederij structureel ingehuurd. In 2020 is de formatie voor de Rijksrederij met 50 FTE opgehoogd teneinde de structurele inhoud om te zetten naar eigen capaciteit;
- Opdracht cybersecurity: deze opdracht bestaat uit een pakket aan activiteiten gericht op het verbeteren van de cybersecurity van Rijkswaterstaat. Voor de uitvoering van deze opdracht is de capaciteit van RWS in 2020 met 52,5 FTE verhoogd;
- Banenafspraak arbeidsbeperkten: de formatie in 2020 is gedurende het jaar met 124,7 FTE opgehoogd voor de instroom van arbeidsbeperkten in het kader van de banenafspraak;
- Diverse: het restant van 14,2 FTE wordt met name verklaard door extra capaciteit in het kader van het programma Vrachtwagenheffing en de opdracht op de netwerken klimaatbestendiger te maken.

De bezetting ultimo 2020 bedraagt 9.915 FTE en ligt boven de formatie ultimo 2020 van 9.513 FTE. Deze overbezetting wordt veroorzaakt door FTE die kennis en expertise ter beschikking stellen aan overige departementen en derden in het kader van Werken voor en met Partners. Deze FTE zitten niet in de formatie en worden gefinancierd vanuit de opbrengsten Werken voor en met Partners.

Inhuur externen

Tabel 85 Specificatie kosten inhuur (bedragen x € 1.000)

Specificatie	Begroting 2020	Realisatie 2020	Verschil realisatie en begroting	Realisatie 2019
Inhuur apparaat (kerntaken)	54.168	93.462	39.294	84.823
Inhuur programma (niet-kerntaken)	91.141	126.466	35.325	103.813
Totaal inhuur	145.309	219.928	74.619	188.636

De toename van de inhoud op Kerntaken wordt met name veroorzaakt door de hoge productieopgave. Om deze opgave waar te kunnen maken is afgesproken dat de RWS formatie mag groeien naar 9.200 FTE. Ondanks dat deze forse wervingsopgave goed verloopt heeft RWS in 2020, vooruitlopend op het invullen van functies met eigen medewerkers, meer moeten inhuren om de hoge productieopgave te kunnen waarmaken en de bezetting op orde te krijgen. Vanaf het moment van bezetting loopt de inhoud vervolgens nog enige tijd door om nieuwe medewerkers in te werken. Daarna kan deze inhoud weer worden afgebouwd.

Verder is in 2020 extra inzet gedaan op het gebied van nautische bediening door de vertraagde centralisatie van de bediencentrale Tilburg. Hierdoor is lokale bediening langer noodzakelijk dan voorzien. Daarnaast is extra inzet gedaan op het gebied van cybersecurity.

De hoge productieopgave vertaalt zich ook in een hogere inhoud op Niet-Kerntaken. Ondanks dat ook in 2020 is gestuurd op het terugdringen van de inhoud op niet-kerntaken (EPK), door onder meer omzetten inhoud naar uitbesteding, zien we dat met de toenemende productieopgave ook de inhoud stijgt om deze productieopgave waar te kunnen maken.

Materiële kosten

De toename van de materiële kosten (€ 14,2 miljoen) is met name het gevolg van de herijking van de beheer & onderhoudscontracten gebouwen en terreinen. Met de leveranciers is een, contractueel overeengekomen, gezamenlijke nul - meting uitgevoerd van het aantal en de conditie van de te beheren objecten. Naar aanleiding hiervan is achterstallig onderhoud ingelopen.

De (overige) mutaties in de realisatie van de materiële kosten in vergelijking met de begroting, zijn veroorzaakt door de boekhoudkundige verschuiving van de schoonmaakkosten (€ 10,6 miljoen) van *bijdrage SSO's naar overige materiele kosten*.

Afschrijvingskosten

Dit betreft de reguliere afschrijvingskosten over 2020 van zowel materiële (€ 21,1 miljoen) als immateriële vaste activa (€ 0,6 miljoen). Dit gerealiseerde afschrijvingskosten liggen in lijn met de begroting.

Dotaties voorzieningen

De dotaties aan de voorzieningen ad. € 6,1 miljoen hebben betrekking op de reorganisatievoorziening (€ 1,3 miljoen), voorziening Milieusanering (€ 0,1 miljoen), voorziening groot onderhoud vaartuigen (€ 4,2 miljoen) en de voorziening dubieuze debiteuren (€ 0,5 miljoen).

De dotatie aan de reorganisatievoorziening is het gevolg van het aanpassen van de disconteringsvoet voor de contante waarde berekening aan de actuele rentestanden en een herijking van het verwachtingspercentage van de kandidaten die gebruik zullen maken van de maximale doorlooptijd die de voorziening biedt. De dotatie grootonderhoudsvoorziening vaartuigen Rijksrederij is gebaseerd op de onderhoudsbehoefte van 2021.

Agentschapsdeel Vpb-lasten

Het Agentschap RWS verzorgt activiteiten die tot het departement IenW horen en voor anderen. Voor een aantal activiteiten is RWS belastingplichtig voor de Vennootschapsbelasting (Vpb). De hiermee samenhangende Vpb-last is, voor zover op voorlopige aangifte voldaan, afzonderlijk in de Staat van Baten en Lasten weergegeven onder het Agentschapsdeel Vpb-lasten.

De totale Vpb-last van € 0,1 miljoen heeft betrekking op de van de belastingdienst opgelegde voorlopige aangifte 2020. De in de begroting opgenomen Vennootschapsbelasting 2020, verminderd met een verwachte vermindering voor opbrengsten uit inbruikgevingen. Uit gesprekken met de Belastingdienst is gebleken dat deze opbrengsten niet belastbaar zijn. Het formele besluit hierover wordt gegeven op het moment dat de definitieve beschikking op de aangifte Vennootschapsbelasting 2016 door de belastingdienst wordt afgegeven. De in de begroting opgenomen Vennootschapsbelasting 2020 was voornamelijk gebaseerd op de te betalen Vennootschapsbelasting over de «opbrengsten uit inbruikgevingen.»

Dotatie aan bestemmingsreserve Rijksrederij

De dotatie aan de reserve Rijksrederij ad. € 6,2 miljoen betreft het verschil tussen de doorbelaste rente en afschrijvingskosten voor de vaartuigen van de Rijksrederij op basis van vervangingswaarde (waarop de tarieven worden gebaseerd) en de afschrijvings- en rentekosten op basis van de historische kostprijs (waarop de vaartuigen worden gewaardeerd), verhoogd met de dotatie grootonderhoudsvoorziening vaartuigen.

Nog te verdelen resultaat

Het negatieve resultaat van € 4,3 miljoen is nagenoeg in lijn met de begroting. Het negatieve resultaat kan worden gedekt uit de exploitatiereserve.

Tabel 86 Balans per 31 december 2020 (bedragen x € 1.000)

Balans per 31 december 2020 (bedragen x € 1.000)

	Balans 2020	Balans 2019
Activa		
Vaste activa	147.421	148.813
Immateriële vaste activa	1.798	410
Materiële vaste activa	145.623	148.403
waarvan grond en gebouwen	85.373	89.999
waarvan installaties en inventarissen	14.387	13.287
waarvan projecten in uitvoering	1.917	2.121
waarvan overige materiële vaste activa	43.946	42.996
Financiële vaste activa	17.000	25.600
Vlottende activa	9.146.722	8.537.830
Voorraden en onderhanden projecten	8.295.463	7.649.579
Belastingen en premies sociale lasten	20.780	37.372
Debiteuren	39.013	49.512
Overige vorderingen en overlopende activa	52.305	42.713
Liquide middelen	739.161	758.654
Totaal activa	9.311.143	8.712.243
Passiva		
Eigen Vermogen	129.675	155.333
Exploitatireserve	100.216	91.447
Onverdeeld resultaat	- 4.328	34.710
Reserve Rijksrederij	33.787	29.176
Voorzieningen	16.591	20.746
Langlopende schulden	96.424	96.530
Leningen bij het Ministerie van Financiën	96.424	96.530
Op te leveren projecten	8.295.463	7.649.579
Kortlopende schulden	772.990	790.055
Crediteuren	38.291	55.609
Kortlopend deel leningen bij het Ministerie van Financiën	14.746	15.800
Overige schulden en overlopende passiva	200.641	201.915
Nog uit te voeren werkzaamheden	519.312	516.731
Totaal passiva	9.311.143	8.712.243

Activa

Vaste activa

Immateriële activa

Onder de immateriële vaste activa zijn softwarelicenties geactiveerd. In 2020 is geïnvesteerd in extra licenties voor servers om de thuiswerkomgeving te ondersteunen in verband met corona. Deze servers hebben per jaareinde, een boekwaarde van € 0,7 miljoen. Daarnaast wordt gewerkt aan de ontwikkeling van een schadevolgssysteem om de afhandeling van schades op de (vaar) wegen te verbeteren.

Materiële vaste activa

De afname van de materiële vaste activa is met name het gevolg van de afschrijvingen op grond en gebouwen. De overige materiële vaste activa bestaat met name uit de voer- en vaartuigen van RWS.

Financiële vaste activa

Onder de financiële vaste activa is het langlopende deel van de vordering op het Ministerie van IenW opgenomen, die ontstaan is bij de vorming van het agentschap in 2006. In 2008 zijn afspraken gemaakt over de afwikkeling van deze vordering. Resultaat hiervan is dat het restant van de vordering ultimo 2008 in 15 jaar wordt afgebouwd. Het kortlopende deel van deze vordering (aflossing 2021) is opgenomen onder debiteuren.

Onderhanden werk

Onder de post onderhanden werk is de som van de uitgaven op lopende MIRT-projecten tot en met de balansdatum opgenomen. Hier tegenover staat aan passivazijde eveneens de post op te leveren projecten voor hetzelfde bedrag. Voor een specifieke toelichting op de aanlegprojecten van RWS wordt verwezen naar de jaarverslagen van het Infrastructuurfonds en het Deltafonds.

Vlottende activa

Debiteuren

De afname van de post debiteuren heeft met name betrekking op de verrekening van energie en leegstand. In 2020 is eerder gefactureerd waardoor de betalingen nog ontvangen zijn in het lopende boekjaar.

Belastingen en premies sociale lasten

Het ultimo 2020 nog te ontvangen bedrag vennootschapsbelasting betreft voornamelijk de verwachte terugontvangst 2019 en 2020 (respectievelijk € 8,3 miljoen en € 8,5 miljoen minus de met de belastingdienst nog te verrekenen afrekeningen van de definitief ingediende aanslagen 2016 tot en met 2018 € 0,4 miljoen). De verwachtingen zijn gebaseerd op de ontwikkelingen in de standpuntendiscussie met de Belastingdienst met betrekking tot het niet belast zijn van opbrengsten uit ingebruikgevingen. Het saldo van de suppletie omzetbelasting ad. € 6 miljoen is gebaseerd op de berekende suppleties vanaf boekjaar 2015. Voor het belastingjaar 2015 is deze ingediend bij de belastingdienst in afwachting van vaststelling.

Passiva

Eigen Vermogen

Het Eigen Vermogen bestaat naast een exploitatiereserve en een nog te verdelen resultaat, ook uit de reserve Rijksrederij. Deze reserve wordt opgebouwd vanuit het tarief voor het gebruik van de vaartuigen van de Rijksrederij en is bestemd voor de aanschaf van nieuwe vaartuigen.

Tabel 87 Eigen Vermogen (bedragen x € 1.000)

	Exploitatie-reserve	Nog te verdelen resultaat	Reserve Rijksrederij	Totaal Eigen Vermogen
Stand per 31/12/2019	91.447	34.710	29.176	155.333
Mutaties 2020				
- Toevoeging 2020	34.710	0	6.213	40.923
- Onttrekking 2020	- 25.941	- 34.710	- 1.602	- 62.253
- Resultaat boekjaar	0	- 4.328	0	- 4.328
Totaal mutaties 2020	8.769	- 39.038	4.611	- 25.658
Stand per 31/12/2020	100.216	- 4.328	33.787	129.675

Exploitatiereserve

De toevoeging aan de exploitatiereserve ad. € 34,7 miljoen betreft het nog te verdelen resultaat 2019. De onttrekking ad. € 25,9 miljoen betreft een terugbetaling aan het moederdepartement in verband met het over 2019 gerealiseerde surplus op de grens van het Eigen Vermogen.

Nog te verdelen resultaat

Het nog te verdelen resultaat 2019 ad. € 34,7 miljoen is toegevoegd aan de exploitatiereserve. Het nog te verdelen negatieve resultaat 2020 bedraagt € 4,3 miljoen.

Bestemmingsreserve Rijksrederij

De toevoeging aan de reserve Rijksrederij ad. € 6,2 miljoen betreft het verschil tussen de doorbelaste rente en afschrijvingskosten voor de vaartuigen van de Rijksrederij op basis van vervangingswaarde (waarop de tarieven worden gebaseerd) en de afschrijvings- en rentekosten op basis van de historische kostprijs (waarop de vaartuigen worden gewaardeerd), verminderd met de benodigde dotatie aan de voorziening groot onderhoud vaartuigen.

De onttrekking van € 1,6 miljoen heeft betrekking op de bouw van de Multi Purpose Vessels vaartuigen.

Het Eigen Vermogen van een baten-lastenagentschap is gebonden aan een maximumomvang van 5% van de gemiddelde jaaromzet, berekend over de laatste drie jaar. Het Eigen Vermogen per

31 december 2020 bedraagt 4,68% van die gemiddelde jaaromzet. Dit betekent een onderschrijding van € 8,8 miljoen. Overeenkomstig de regeling agentschappen dient een eventueel surplus aan Eigen Vermogen uiterlijk bij de eerste suppleaire begroting te zijn uitgekeerd/verrekend aan/ met de eigenaar.

Tabel 88 Eigen vermogen tot jaaromzet (bedragen x € 1.000)

Jaar	Gemiddelde jaaromzet	Eigen Vermogen	%
2020	2.768.567	129.675	4,68%
2019	2.587.849	155.333	6,00%
2018	2.478.907	124.988	5,04%

Voorzieningen

Tabel 89 Specificatie voorzieningen (bedragen x € 1.000)

	Reorganisatie-voorziening	Voorziening milieusanering	Voorziening groot onderhoud vaartuigen	Totaal
Stand per 31/12/2019	12.600	1.137	7.009	20.746
Mutaties 2020				
- Dotatie 2020	1.298	95	4.220	5.613
- Onttrekking 2020	- 4.696	- 245	- 3.425	- 8.366
- Vrijval 2020	- 1.402	0	0	- 1.402
Totaal mutaties 2020	- 4.800	- 150	795	- 4.155
Stand per 31/12/2020	7.800	987	7.804	16.591

Reorganisatievoorziening

In 2012 is voor RWS een reorganisatievoorziening getroffen gebaseerd op de besluitvorming over het ondernemingsplan RWS (OP 2015).

Ultimo 2020 valt de reorganisatievoorziening uiteen in drie gedeelten

- Verwachte toekomstige wachtgeldkosten ad. € 4,2 miljoen (verwachte looptijd tot en met 2027);
- Verwachte toekomstige maatwerk kosten ad. € 1,4 miljoen (verwachte looptijd tot en met 2025);
- Verwachte toekomstige salariskosten VWNW-kandidaten ad. € 2,2 miljoen (verwachte looptijd tot en met 2027).

Voorziening milieusanering

RWS heeft een groot aantal gebouwen in eigendom waarop asbest daken liggen. Om mens en milieu te beschermen tegen de gevaren van blootstelling aan asbest zal gesaneerd moeten worden. LenW heeft als beleid aanwezige milieuvervuiling op te ruimen. Om de kosten van de sanering (van zowel de asbestdaken als de in gebouwen aanwezige overige gevaarlijke asbest-toepassingen) te dekken heeft RWS sinds 2015 een milieuvoorziening op de balans staan. Vanaf 2016 heeft RWS geïnventariseerd waar asbest voorkomt en is ook de sanering gestart.

De inventarisatie leverde op dat bij 198 gebouwen (vermoedelijk) asbest is aangetroffen. In 2020 is een beperkt bedrag aangewend voor de sanering van enkele locaties. Door een herberekening is een bedrag van € 0,9 miljoen gedoteerd aan de voorziening. De voorziening heeft betrekking op de reguliere apparaat gebonden objecten, exclusief dienstwoningen en vuurtorens. De uitgaven voor de infrastructuur gebonden objecten worden via de budgetten voor beheer en onderhoud opgevangen.

Voorziening groot onderhoud vaartuigen

De voorziening groot onderhoud vaartuigen wordt jaarlijks herijkt op basis van het noodzakelijk groot, levensduur verlengend onderhoud aan vaartuigen. In 2020 is aan groot onderhoud € 3,4 miljoen besteed. Eind 2019 was gepland € 7 miljoen naar verwachting in 2020 aan te wenden. Voor 2021 is de voorziening met € 4,2 miljoen opgehoogd naar € 7,8 miljoen.

Langlopende schulden

Leningen bij het Ministerie van Financiën

Onder de langlopende schulden zijn de leningen verantwoord die zijn afgesloten bij het Ministerie van Financiën in het kader van de leenfaciliteit voor agentschappen. De leningen worden gebruikt ter financiering van de investeringen in vaste activa. Het gedeelte van de leningen dat wordt afgelost in het komende jaar is gepresenteerd onder de kortlopende schulden.

Op te leveren projecten

Onder de post op te leveren projecten is de som van de uitgaven op lopende MIRT-projecten tot en met de balansdatum opgenomen. Hier tegenover staat aan activazijde eveneens de post onderhanden werk voor hetzelfde bedrag. Voor een specifieke toelichting op de aanlegprojecten van RWS wordt verwezen naar de jaarverslagen van het Infrastructuurfonds en het Deltafonds.

Kortlopende schulden

Crediteuren

In 2020 is 98% van de facturen binnen 30 dagen na ontvangst betaald. De hoogte van het crediteurensaldo is afhankelijk van operationele activiteiten, het moment van prestatie verklaren en de voortgang van het betalingsproces.

Kortlopend deel leningen bij het Ministerie van Financiën

Dit betreft het gedeelte van de leningen dat wordt afgelost in het komende jaar.

Overige schulden en overlopend passiva

De overige schulden en overlopende passiva hebben voornamelijk betrekking op derden (leveranciers) en personeel (vakantiegeld, eindejaarsuitkering, openstaand verlofsaldo). De hoogte van de overige schulden en overlopende passiva is afhankelijk van de operationele activiteiten, het moment van prestatie verklaren en de voortgang van het betalingsproces.

Nog uit te voeren werkzaamheden

De post nog uit te voeren werkzaamheden (NUTW) betreft het saldo van de kosten en opbrengsten betreffende beheer en onderhoud van de infrastructurele netwerken. Deze post is bedoeld om schommelingen in het productievolume en de financiering van de productie tussen jaren op te vangen.

In 2020 zijn werkzaamheden uitgevoerd die ultimo 2019 (en begin 2020) op de balans stonden. Medio 2020 is gebleken dat in de huidige meerjarige onderhoudsperiode (2018-2021) spanning bestaat tussen het budgettair kader en de budget behoeft van RWS voor beheer en onderhoud. Bij Najaarsnota is daarom besloten €103 miljoen middels het saldo over te hevelen naar 2020 en bij Voorjaarsnota 2021 dit bedrag vanuit de Investeringsruimte op artikel 20.05.01 naar artikel 12 te boeken. Eind 2020 blijkt sprake te zijn van een tekort van € 8,7 miljoen. Dit wordt aangevuld in 2021.

Het NUTW-saldo is per saldo toegenomen met € 2,6 miljoen voornamelijk betrekking hebbend op overige activiteiten (niet zijnde beheer en onderhoud SLA en Landelijke taken). Dit schuift door naar 2021.

Hierdoor resteert eind 2020 een saldo van nog uit te voeren werkzaamheden van € 519,3 miljoen (ultimo 2019: € 516,7 miljoen). Dit bedrag staat op de balans gereserveerd en wordt in 2021 en verder gebruikt om aan Rijkswaterstaat opgedragen beheer- en onderhoud en overige activiteiten uit te voeren. In de instandhoudingsbijlage van de jaarverslagen van het Infrastructuurfonds en het Deltafonds is de opbouw van de NUTW ultimo 2020 weergegeven.

In onderstaande tabel is voor de vorderingen en schulden aangeven welk deel ultimo 2020 betrekking heeft op het moederdepartement, de overige departementen (inclusief agentschappen) en derden.

Tabel 90 Specificatie vorderingen en schulden (bedragen x € 1.000)

	RWS-IenW	Overige departementen (inclusief agentschappen)	Derden	Totaal
Debiteuren ¹	11.371	3.360	26.821	41.552
Nog te ontvangen bedragen	10.973	45.090	17.022	73.085
Liquide middelen	0	739.161	0	739.161
Crediteuren	349	666	37.276	38.291
Nog te betalen bedragen	81.051	16.550	637.098	734.699
- Waarvan nog uit te voeren werkzaamheden			519.312	519.312
- Waarvan overige schulden en overlopende passiva	81.051	16.550	117.786	215.387

1 exclusief de voorziening voor dubieuze debiteuren

Tabel 91 Kasstroomoverzicht over 2020 (bedragen x € 1.000)

	(1) Vastgestelde begroting 2020	(2) Realisatie 2020 realisatie en vastgestelde begroting	(3)=(2)-(1) Verschil
1. Rekening-courant RHB 1 januari 2019 + stand depositorekeningen	669.329	758.654	89.325
Totaal ontvangst operationele kasstroom (+)	2.563.722	2.987.163	426.693
Totaal uitgaven operationele kasstroom (-/-)	- 2.776.347	- 2.968.840	- 196.864
2. Totaal operationele kasstroom	- 212.625	18.323	229.829
Totaal investeringen (-/-)	- 88.832	- 21.249	67.583
Totaal boekwaarde desinvesteringen inclusief saldo boekwinsten (+)	0	1.934	1.934
3. Totaal investeringskasstroom	- 88.832	- 19.315	69.517
Eenmalige uitkering aan moederdepartement (-/-)	0	- 25.941	- 25.941
Eenmalige storting door het moederdepartement (+)	8.600	8.600	0
Aflossingen op leningen (-/-)	- 18.845	- 16.645	2.200
Beroep op leenfaciliteit (+)	84.800	15.485	- 69.315
4. Totaal financieringskasstroom	74.555	- 18.501	- 93.056
5. Rekening-courant RHB 31 december 2020 + stand depositorekeningen (=1+2+3+4), de maximale roodstand is € 0,5 miljoen.	442.427	739.161	295.615

Operationele kasstroom

Hieronder vallen de ontvangst en uitgaven uit de reguliere bedrijfsvoering.

De hogere ontvangst operationele kasstroom ten opzichte van de begroting 2020 ad. € 423,4 miljoen worden met name veroorzaakt door de hogere ontvangst van het moederdepartement, overige departementen en derden. De hogere uitgaven operationele kasstroom ten opzichte van de begroting 2020 ad € 192,5 miljoen worden met name veroorzaakt door

hogere betalingen aan leveranciers als gevolg van de toegenomen productieopgave en hogere betalingen aan werknemers als gevolg van de toegenomen bezetting.

Investeringskasstroom

Hieronder vallen de investeringen in nieuwe en bestaande activa en de boekwaarden, boekwinsten en boekverliezen van de verschrootte en verkochte vaste activa.

De lagere investeringen ten opzichte van de begroting 2020 ad.

€ 69,5 miljoen worden met name veroorzaakt door het besluit van RWS om in het vlootvervangingsprogramma van de Riksrederij een pas op de plaats te maken en zeker te stellen dat de vaartuigen bij oplevering voldoen aan de gestelde eisen. Daarnaast schuiven een aantal verbouwingen aan steunpunten door naar latere jaren.

De investeringen ad. € 21,2 miljoen hebben met name betrekking op de materiële vaste activa (voertuigen voor weginspecteurs, hardware (servers) en overige materiële vaste activa).

Financieringskasstroom

Hieronder vallen alle geldstromen die te relateren zijn aan de financiering van Rijkswaterstaat, te weten:

- Terugbetaling aan het moederdepartement van € 25,9 miljoen (5% regeling);
- Storting van moederdepartement van € 8,6 miljoen (aflossing vordering);
- Aflossingen op leningen ten behoeve van investeringen in activa van € 16,6 miljoen.
- Beroep op de leenfaciliteit ten behoeve van investeringen in activa van € 15,5 miljoen;

Tabel 92 Doelmatigheidsindicatoren

Omschrijving	2017	2018	2019	2020	Begroting 2020
Apparaatskosten per eenheid areaal (x € 1.000)					
Hoofdwegennet (HWN)	26,3	26,5	27,6	28,5	27,5
Hoofdvaarwegennet (HVWN)	26,0	26,5	27,5	28,3	27,8
Hoofdwatersystemen (HWS)	1,2	1,3	1,3	1,4	1,3
% Apparaatskosten ten opzichte van de omzet					
% Apparaatskosten ten opzichte van de omzet	24%	25%	26%	26%	24%
Tarieven per FTE					
Kosten per FTE	121.645	125.375	130.335	134.128	127.822
Met prijspeilcorrectie	120.190	122.850	122.671	125.005	–
Omzet agentschap per product (x € 1.000)					
Hoofdwatersystemen	476.810	488.060	497.471	523.199	448.550
Hoofdwegennet	1.125.493	1.172.313	1.338.431	1.428.581	1.162.674
Hoofdvaarwegennet	557.416	600.535	593.652	684.498	657.723
Overig	53.114	23.800	44.553	61.837	45.027
TOTAAL	2.212.833	2.284.709	2.474.107	2.698.065	2.313.974
Bezetting					
FTE formatie	8.741	8.876	9.110	9.513	9.134
FTE bezetting	8.797	8.866	9.333	9.915	–
% overhead	14,4%	14,5%	13,6%	13,8%	13,0%
Exploitatiesaldo (% van de omzet)					
Exploitatiesaldo (% van de omzet)	1,3%	0,8%	1,6%	0,1%	0,0%
Gebruikerstevredenheid					
Publieksgerichtheid	zie toelichting	*	*	*	70%
Gebruikerstevredenheid HWS	zie toelichting	*	*	*	70%
Gebruikerstevredenheid HWN	85%	0%	88%	83%	80%
Gebruikerstevredenheid HVWN	69%	75%	74%	74%	75%
Ontwikkeling PIN-waarden					
Hoofdwatersystemen		99	101	100	100
Hoofdwegennet		85	103	100	100
Hoofdvaarwegennet		116	116	100	100

Apparaatskosten per eenheid areaal

Deze indicator geeft informatie over hoe de kosten die het apparaat van Rijkswaterstaat maakt voor Verkeersmanagement en Beheer en Onderhoud zich ontwikkelen ten opzichte van het areaal. Deze kosten zijn in 2020 met name gestegen als gevolg van de CAO loonstijgingen en de algemene premie stijgingen sociale lasten en pensioenen (o.a. door invoering «Wet arbeidsmarkt in balans») en het deels realiseren van achterstallig onderhoud aan gebouwen en terreinen. Met een nog enigszins gelijkblijvend areaal, leidt dit tot hogere apparaatskosten per eenheid areaal ten opzichte van 2019 en de begroting 2020.

Percentage apparaatskosten ten opzichte van de omzet

Deze indicator geeft de verhouding weer tussen de kosten van het apparaat en de totale omzet (inclusief GVKA-gelden) van Rijkswaterstaat. De stijging van dit percentage ten opzichte van de begroting 2020 is met name het

gevolg van de CAO loonstijgingen en de algemene premie stijgingen sociale lasten en pensioenen (o.a. door invoering «Wet arbeidsmarkt in balans»). Door de verhoogde totale omzet in 2020 is er ten opzichte van 2019 sprake van een daling van 1%.

Tarieven per FTE

Deze indicator geeft de ontwikkeling weer van de kosten (personele kosten, materiële kosten, rentekosten en afschrijvingskosten) per formatieve ambtelijke FTE. De daling van de kosten per FTE ten opzichte van de begroting 2020 is met name het gevolg de relatief hogere bezetting ten opzichte van 2019. De kosten per FTE met prijspeilcorrectie is gedaald ten opzichte van 2019. De totale materiële kosten, rentekosten en afschrijvingskosten zijn ten opzichte van 2019 relatief minder gestegen dan het aantal formatieve ambtelijke FTE.

Omzet agentschap per product

In deze tabel is de omzet moederdepartement (inclusief de omzet nog uit te voeren werkzaamheden) uitgesplitst naar de verschillende netwerken.

Bezetting

Deze voorgeschreven indicator geeft aan hoe de ambtelijke formatie van Rijkswaterstaat zich ontwikkelt. Op zichzelf zegt dit kengetal niets over de doelmatigheid van de organisatie, maar moet dit worden bezien in relatie tot de omvang van het werkpakket. De begrote formatie 2020 is gedurende het jaar opgehoogd van 9.134 FTE naar 9.513 FTE. Deze ophoging is toegelicht onder de personele kosten.

De bezetting ultimo 2020 ligt boven de formatie ultimo 2020 van 9.513 FTE. Deze overbezetting wordt veroorzaakt door FTE die kennis en expertise ter beschikking stellen aan overige departementen en derden in het kader van Werken voor en met Partners. Deze FTE zitten niet in de formatie en worden gefinancierd vanuit de opbrengsten Werken voor en met Partners.

Exploitatiesaldo (% van de omzet)

Deze voorgeschreven indicator toont de ontwikkeling van het saldo van baten en lasten als percentage van de totale baten. Een positief percentage duidt op een positief saldo van baten en lasten.

Gebruikerstevredenheid

De tevredenheid onder gebruikers over de kwaliteit van het Hoofd(vaar)wegennet bedraagt 83% c.q. 74% en ligt daarmee in lijn met de begroting.

Ontwikkeling PIN-waarden

Deze indicator geeft de ontwikkeling weer van de PIN-waarden (prestatie-indicatorwaarden) per netwerk. In de berekening van de PIN-waarden wordt het verslagjaar als basisjaar genomen en worden de voorgaande jaren hierop aangepast. Als gevolg van de nieuwe SLA 2018-2021, is alleen de vergelijking met 2018 gemaakt.

2 Agentschap Inspectie Leefomgeving en Transport

Staat van Baten en Lasten

Tabel 93 Staat van baten en lasten van ILT (bedragen x € 1.000)

	Vastgestelde begroting 2020 (1)	Realisatie 2020 (2)	Verschil (3) = (2) - (1)	Realisatie 2019 (4)
Baten				
- Omzet	147.934	160.526	12.592	156.743
waarvan omzet moederdepartement ¹	123.234	140.818	17.584	131.945
waarvan omzet overige departementen	831	168	- 663	341
waarvan omzet derden	23.869	19.540	- 4.329	24.457
Rentebaten	0	0	0	0
Vrijval voorzieningen	0	5	5	2
Bijzondere baten ¹	12.737	14.022	1.285	429
Totaal baten	160.671	174.553	13.882	157.174
Lasten				
Apparaatskosten	160.459	174.425	13.966	153.196
- Personele kosten	118.599	127.431	8.832	112.148
waarvan eigen personeel	113.328	112.320	- 1.008	104.567
waarvan inhuur externen	5.071	14.939	9.868	7.581
waarvan overige personele kosten	200	172	- 28	0
- Materiële kosten	41.860	46.994	5.134	41.048
waarvan apparaat ICT	200	33	- 167	1
waarvan bijdrage aan SSO's	20.374	21.508	1.134	28.560
waarvan overige materiële kosten	21.286	25.453	4.167	12.487
Rentelasten	0	0	0	0
Afschrijvingskosten	112	64	- 48	574
- Materieel	112	64	- 48	574
waarvan apparaat ICT	0	0	0	0
waarvan overige materiële afschrijvingskosten	112	64	- 48	574
- Immaterieel	0	0	0	0
Overige lasten	100	1.269	1.169	3.099
waarvan dotaties voorzieningen	100	1.269	1.169	3.054
waarvan bijzondere lasten	0	0	0	45
Totaal lasten	160.671	175.759	15.088	156.869
Saldo van baten en lasten gewone bedrijfsuitvoering	0	- 1.206	- 1.206	304
Agentschapsdeel Vpb-lasten	0	0	0	0
Saldo van baten en lasten	0	- 1.206	- 1.206	304

1 De post omzet moederdepartement en de post bijzondere baten voor 2020 wijkt af van de vastgestelde begroting 2020. Dit wordt veroorzaakt door een wijziging in de rijksbegrotingsvoorschriften. In lijn met de Rijksbegrotingsvoorschriften is een aandeel van de post omzet moederdepartement overgeheveld naar de post bijzondere baten in de stand vastgestelde begroting 2020 (€ 12,7 miljoen).

Baten

Tabel 94 Specificatie omzet moederdepartement (bedragen x € 1.000)

	Begroot 2020	Realisatie 2020	Verschil
Artikel 24 Handhaving en Toezicht	123.234	140.818	17.584
Totaal	123.234	140.818	17.584

Toelichting

- De omzet lenW betreft de omzet uit hoofde van activiteiten die de ILT verricht voor het moederdepartement. De omzet lenW is grotendeels een vergoeding voor het hoofdproduct Handhaving.

- De hier gepresenteerde waarde voor omzet moederdepartement wijkt af van de waarde zoals opgenomen in de vastgestelde begroting 2020. Dit wordt veroorzaakt door een wijziging in de riksbegrotingsvoorschriften. In lijn met de Riksbegrotingsvoorschriften is een aandeel van de post omzet moederdepartement overgeheveld naar de post bijzondere baten in de stand vastgestelde begroting 2020 (€ 12,7 miljoen).
- Voor de verslaggevingsjaren 2020 en 2021 kan de huidige wijze van vastlegging worden gebruikt om de koppeling tussen de ontvangen bijdragen van de opdrachtgever (lenW) aan de opdrachtnemers (agentschappen) aan te tonen (uitzondering op artikel 14 Regeling Agentschappen).
- De agentschapsbijdrage 2020 wijkt af van de ontwerpbegroting door diverse mutaties die tijdens de verschillende begrotingsmomenten zijn doorgevoerd (€ 17,6 miljoen). Dit komt onder andere door BCT (€ 4,7 miljoen), Merkbaar Meer (€ 7,7 miljoen), Afsluitdijk (€ 1,3 miljoen) en diverse bijdragen die zijn verwerkt bij de 1e suppleaire-, 2e suppleaire begroting en slotwet.
- De gerealiseerde omzet moederdepartement over 2020 wijkt af van de betaalde bijdrage (in kastermen). Daarnaast zijn middelen, die in voorgaande jaren op de balans zijn gereserveerd, in 2020 gerealiseerd.

Omzet overige departementen

De omzet overige departementen van € 0,2 miljoen is verkregen vanuit Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties.

Omzet derden

Tabel 95 Specificatie omzet derden (bedragen x € 1.000)

	Begroot 2020	Realisatie 2020	Verschil
Opbrengsten vergunningverlening	9.065	6.805	- 2.260
Opbrengsten woningcorporaties	14.304	11.751	- 2.553
Opbrengst Afsluitdijk	0	230	230
Opbrengsten DVO ANVS	0	225	225
Overige opbrengsten	500	528	28
Totaal omzet derden	23.869	19.540	- 4.330

Opbrengsten vergunningverlening

De omzet van derden heeft betrekking op de aan afnemers van producten op het gebied van vergunningverlening in rekening gebrachte tarieven. Deze opbrengsten zijn vraag-gestuurd en vielen met € 2,3 miljoen lager uit dan de begroting te verklaren door de impact van Corona op bedrijven en de realisatie vanuit WABO Afsluitdijk die doorschuiven naar 2021.

Opbrengsten woningcorporaties

Dit betreft de opbrengst voor het toezicht op de woningcorporaties verantwoord voor zover deze uit de heffing op de wooncorporaties is gefinancierd. De heffing 2020 bedroeg € 11,8 miljoen.

Opbrengsten Afsluitdijk

Dit betreft de opbrengst voor vergunningverlening Afsluitdijk. De opbrengsten in 2020 bedroeg € 0,2 miljoen.

Opbrengsten DVO ANVS

De opbrengsten van de dienstverleningsovereenkomst met de ANVS bedraagt € 0,2 miljoen.

Overige opbrengsten

De overige opbrengsten bedragen € 0,5 miljoen.

Rentebaten

Er zijn geen rentebaten door de lage rentestand.

Bijzondere baten

Tabel 96 Specificatie bijzondere baten (bedragen x € 1.000)

	Begroot 2020	Realisatie 2020	Verschil
Artikel 97 Algemeen departement ¹	12.737	13.118	381
Diversen	0	903	903
Totaal	12.737	14.021	1.284

1 De bijzondere baten voor 2020 wijkt af van de vastgestelde begroting 2020. Dit wordt veroorzaakt door een wijziging in de riksbegrotingsvoorschriften. In lijn met de Riksbegrotingsvoorschriften is een aandeel van de post omzet moederdepartement (artikel 97) overgeheveld naar de post bijzondere baten in de stand vastgestelde begroting 2020 (€ 12,7 miljoen).

Dit betreft met name de baten vanuit artikel 97 die de ILT ontvangt op de verliesgevende vergunningverleningsactiviteiten .

Lasten

De apparaatskosten betreffen de personele en materiële kosten over 2020.

Personele lasten

Tabel 97 Specificatie personele lasten (bedragen x € 1.000)

	Begroot 2020	Realisatie 2020	Verschil
Aantal FTE	1.184	1.249	65
Eigen Personelskosten (x € 1.000)	113.328	112.320	- 1.008
Inhuur (x € 1.000)	5.071	14.939	9.868
Overige personele kosten (x € 1.000)	200	172	- 28
Totale kosten	118.599	127.431	8.832

Met name vallen de hogere kosten op voor inhuur op. De kosten van inhuur zijn hoger dan begroot (€ 10 miljoen). Naast de inhuur als gevolg van de onderbezetting en de inhuur voor Merkbaar Meer ten behoeve van versnelde uitbreiding capaciteit ILT (werving, opleiding), heeft inhuur plaatsgevonden in verband met de voortdurende verbetering van de kwaliteit van de bedrijfsvoering en de dienstverlening.

Materiële kosten

De materiële kosten zijn hoger dan begroot (€ 4,8 miljoen). Dit wordt voornamelijk veroorzaakt door de uitgave van BCT-kaarten.

Rentelasten

De inspectie heeft geen lopende leningen en daardoor ook geen rentelasten.

Afschrijvingskosten

De afschrijvingskosten zijn lager dan begroot als gevolg van desinvesteringen die eerder dan gepland hebben plaats gevonden.

Dotaties voorzieningen

Een dotatie is gedaan aan de reorganisatievoorziening (€ 0,8 miljoen) met ingang van 1 januari 2020 is de TWO (tijdelijke werkorganisatie) overgegaan in de DWO (definitieve werk organisatie) in feite is hiermee de reorganisatie

afgerond. Voor een drietal medewerkers is een verlenging van de voorbereidende fase toegewezen. Daarnaast is gedoteerd aan de voorziening functioneel leeftijdsontslag (€ 0,3 miljoen). Deze dotatie heeft voornamelijk te maken met de verhoogde verplichte rechten die voor een aantal medewerkers moest worden toegekend.

Saldo van baten en lasten

De ILT heeft over 2020 een negatief resultaat behaald van € 1,2 miljoen.

Balans

Tabel 98 Balans per 31 december 2020 van ILT (bedragen x € 1.000)

	31-12-2020	31-12-2019
Activa		
Vaste Activa	138	120
Materiële vaste activa	116	120
waarvan grond en gebouwen	0	0
waarvan installaties en inventarissen	0	0
waarvan projecten in uitvoering	0	0
waarvan overige materiële vaste activa	116	120
Materiële vaste activa in aanbouw	22	0
Immateriële vaste activa	0	0
Vlottende Activa	51.155	57.403
Voorraden en onderhanden projecten	0	0
Debiteuren	1.374	914
Overige vorderingen en overlopende activa	935	1.786
Liquide middelen	48.846	54.703
Totaal activa:	51.294	57.524
Passiva		
Eigen Vermogen	– 699	507
Exploitatiereserve	507	202
Onverdeeld resultaat	– 1.206	304
Voorzieningen	6.268	6.917
Langlopende schulden	0	0
Leningen bij het Ministerie van Financiën	0	0
Vlottende passiva	45.725	50.100
Crediteuren	343	1.132
Belastingen en premies sociale lasten	0	0
Kortlopend deel leningen bij het Ministerie van Financiën	0	0
Overige schulden en overlopende passiva	45.382	48.968
Totaal passiva:	51.294	57.524

Activa

Materiële vaste activa

Een belangrijk deel van deze post betreft het huidige wagenpark van de inspectie. Er hebben geen vervangings- of uitbreidingsinvesteringen in het wagenpark plaatsgevonden. Bij vervanging van het wagenpark worden voertuigen leased. Van activeren is dan geen sprake meer. Onder inventaris en installaties vallen met name kantoormeubilair. Dit meubilair is volledig afgeschreven. Onder overige materiële vaste activa is inspectie-specificke apparatuur opgenomen zoals meetapparatuur en een aangeschafte drone.

Debiteuren

De debiteurenstand is gestegen tot een hoogte van € 1,4 miljoen.

Overige vorderingen en overlopende activa

Deze post betreft grotendeels nog te factureren werkzaamheden vergunningverlening. De uit lasten onder dwangsom (LOD's) voortkomende ontvangen boetes worden door de ILT verrekend met het moederdepartement.

Liquide middelen

De ILT heeft een rekening-courantverhouding met de Rijkshoofdboekhouding van het Ministerie van Financiën. Ondanks de ruim € 48,8 miljoen die per 31 december op de rekening-courant staat, is er geen deposito geplaatst bij de Rijkshoofdboekhouding. Dit vanwege het ontbreken van een rentevergoeding (0%) voor korte en middellange deposito-looptijden. Het saldo op de rekening-courant staat ter vrije beschikking.

Passiva

Eigen vermogen

Het negatieve resultaat over 2020 bedraagt € 1,2 miljoen. Het positieve resultaat over 2019 van € 0,3 miljoen (€ 304.000) is ten gunste van de exploitatiereserve gebracht. Het eigen vermogen is per 31 december 2020 € 0,7 miljoen (€ 699.000) negatief. Zoals overeenkomstig met de Regeling Agentschappen artikelen 22, derde lid, respectievelijk 25, tweede lid, zal het eigen vermogen van de ILT uiterlijk per eerste suppletaire begrotingswet door de eigenaar worden aangevuld tot een eigen vermogen van minimaal nihil.

Tabel 99 Verloopstaat eigen vermogen t/m 31 december 2020 (bedragen x € 1.000)

	Exploitatiereserve	Onverdeeld resultaat	Totale vermogen
Eigen vermogen per 1/1	202	304	507
Resultaatverdeling	304	- 304	0
Resultaat boekjaar	0	- 1.206	- 1.206
Eigen vermogen per 31/12	507	- 1.206	- 699

De hoogte van het eigen vermogen van de ILT mag maximaal € 8,07 miljoen bedragen (5% van de gemiddelde omzet over de laatste 3 jaar). Er is geen sprake van overschrijding van het plafond.

Tabel 100 Verloopstaat voorzieningen t/m 31 december 2020 (bedragen x € 1.000)

	SBF/FLO	Reorganisatie	Claims derden	Dubieuze debiteuren	Totaal
Saldo per 1/1	4.556	2.179	183	0	6.917
Dotatie	373	834	0	62	1.269
Vrijval	0	0	0	5	5
Onttrekking	318	1.539	0	57	1.914
Saldo per 31/12	4.611	1.474	183	0	6.268

Voorzieningen

- Voorziening FLO/SBF: Voor werknemers die werkzaam zijn in een zogenoemde substantieel bezwarende functie is, op basis van de SBF/FLO-regeling, in het verleden een voorziening getroffen omdat deze werknemers recht hebben om vervroegd uit te treden. De voorziening is gewaardeerd tegen contante waarde. Deze contante waarde is berekend met behulp van de 10 jaar depositorente bij de Rijkshoofdboekhouding.

De rente is in 2019 naar 0% gedaald en dit rente percentage is ook voor 2020 geldend. In 2020 is er voor een aantal rechthebbenden een correctie doorgevoerd op hun rechten en hebben er zich ontrekkingen plaatsgevonden. Actualisatie van de voorziening (rente en termijn waarbinnen een beroep gedaan kan worden op rechten) leidt tot een dotatie van € 373.000 in 2020 en ontrekking van € 318.000.

- Reorganisatievoorziening ILT «Van Werk Naar Werk» (VWNW): Met ingang van 1 januari 2020 is de TWO tijdelijk werkorganisatie formeel in de DWO definitieve werkorganisatie geformaliseerd. Voor drie medewerkers is besloten om de voorbereidende fase te verlengen. Afhankelijk van individuele keuzes van de VWNW-kandidaten kunnen de rechten over meerdere jaren doorlopen. Voor een aantal kandidaten lopen de verplichtingen nog door in 2021. Actualisatie van deze voorziening rekening houdend met ontwikkelingen in onze interne organisatie levert een noodzakelijk dotatie op van € 0,8 miljoen. Ontrekkingen in 2020 op de VWNW voorzieningen betreffen een bedrag groot € 1,5 miljoen. Hiermee heeft voor een groot aantal VWNW kandidaten de financiële afwikkeling plaatsgevonden.
- Voorziening claim derden: De claim die in 2019 is ontstaan is in 2020 nog van toepassing. Op overige zaken die nog lopen wordt in de niet uit de balans blijvende verplichtingen ingegaan.

Crediteuren

De crediteuren betreffen facturen uit de reguliere bedrijfsvoering. In verband met het feit dat facturen later zijn ontvangen is de stand van de crediteuren ten opzichte van vorig jaar gedaald. De kosten die gepaard gaan zijn als overlopende passiva verwerkt.

Overige schulden en overlopende passiva

Hieronder vallen vele verschillende schuldposten van de inspectie. Belangrijkste daarbij zijn de verplichtingen aan het personeel (€ 7,6 miljoen) en transitorische posten (€ 19,1 miljoen). Apart onder nog te betalen staat nog de projectsteun wijkenaanpak. In 2008 heeft Centraal Fonds Woningcorporaties (CFV) een taak gekregen in het innen en verstrekken van bijzondere projectsteun voor de 40 aandachtswijken van jaarlijks € 75 miljoen. Op grond van de eindverantwoordingen (tussenstand) over de verstrekte subsidies 2008 tot en met 2012 is tot en met 2015 € 3,5 miljoen terugvervorderd bij diverse corporaties. Naar verwachting vinden de laatste eindafrekeningen in 2021 plaats. Het uiteindelijke saldo staat ter beschikking aan de Minister van BZK. Verder staan onder de overige schulden de rekening-courant verplichtingen vermeld van de Inspectieraad, van ParisMOU en van de SBR. Als vooruit ontvangen bedragen is een bedrag van € 6,4 miljoen verantwoord, dit zijn met name voor kosten die met name in 2021 worden gemaakt.

Verhouding vorderingen en schulden moederdepartement

De verhoudingen vorderingen en schulden ten opzichte van het moederdepartement, overige departementen en agentschappen en derden zijn als volgt:

Tabel 101 Specificatie vorderingen/schulden (bedragen x € 1.000)

	Moederdepartement	Overige departementen en agentschappen	Overige derden	Totaal
Debiteuren ¹	32	303	1.183	1.518
Nog te ontvangen bedragen	385	749	- 246	888
Liquide middelen	0	48.846	0	48.846
Crediteuren	33	90	220	343
Nog te betalen bedragen	0	0	45.382	45.382

1 Exclusief de voorziening voor dubieuze debiteuren

Kasstroomoverzicht

Tabel 102 Kasstroomoverzicht over 2020 (bedragen x € 1.000)

	Vastgestelde begroting 2020 (1)	Realisatie 2020 (2)	Verschil (3) = (2) - (1)
Rekening courant RHB 1 januari 2020	35.202	54.703	19.501
Totaal ontvangsten operationele kasstroom (+/+)	160.671	174.553	13.882
Totaal uitgaven operationele kasstroom (-/-)	160.460	180.328	19.868
Totaal operationele kasstroom	211	- 5.775	- 5.986
			0
Totaal investeringen (-/-)	- 200	- 82	118
Totaal boekwaarde desinvesteringen (+)	0	0	0
Totaal investeringskasstroom	- 200	- 82	118
			0
Eenmalige uitkering aan moederdepartement (-/-)	0	0	0
Eenmalige storting door moederdepartement (+)	0	0	0
Aflossingen op leningen (-/-)	0	0	0
Beroep op leenfaciliteit (+)	0	0	0
Totaal financieringskasstroom	0	0	0
Rekening courant RHB 31 december 2020 (=1+2+3+4)	35.214	48.846	13.632

De Inspectie Leefomgeving en Transport heeft een rekening-courantverhouding met de Rijkshoofdboekhouding.

Rekening-courant RHB per 1 januari 2020

De rekening-courant met de Rijkshoofdboekhouding stond per 1 januari 2020 op € 54,7 miljoen.

Operationele kasstroom

De operationele kasstroom geeft de kasstromen weer die voortvloeien uit de bedrijfsvoering. Bij het bepalen van de operationele kasstroom is uitgegaan van het saldo van baten en lasten, dat is gecorrigeerd voor de afschrijvingen en de mutaties in de balansposten kortlopende activa en passiva. De negatieve operationele kasstroom over 2020 is vooral een gevolg van gestegen uitgaven. De vooruit ontvangen bedragen waren al in 2019 ontvangen en de uitgaven van de kosten die betrekking hadden op deze baten zijn in 2020 betaald.

Totaal investeringsstroom

Er is minder dan begroot geïnvesteerd in inspectie-apparatuur.

Totaal financieringsstroom

Er is in 2020 geen financieringskasstroom.

Rekening-courant RHB per 31 december 2020

Per 31 december 2020 staat er € 48,8 miljoen op de rekening-courant bij de Rijkshoofdboekhouding. Het positieve saldo wordt verklaard doordat er tegenover de liquide middelen schuldpunten zijn in de vorm van voorzieningen, eigen vermogen, transitorische posten en overige posten met een structureel karakter (ontvangen waarborgsommen, reservering vakantiegeld). Gezien de nulstand van de rente op deposito's zijn er geen middelen vastgezet op korte of middellange deposito's. Het saldo op de rekening-courant is daarmee ter vrije beschikking.

Tabel 103 Overzicht doelmatigheidsindicatoren

	Realisatie 2017	2018	2019	2020	Begroting 2020
Omschrijving generiek deel					
1. Kostprijzen per productgroep (x €1.000)					
- Handhaving	130.267	129.094	124.472	144.444	134.594
- Vergunningverlening	25.739	26.860	30.849	31.315	26.077
2. Tarieven/uur (in €)					
- Handhaving	146	144	133	135	140
- Vergunningverlening	141	142	145	140	129
3. Omzet per productgroep (x € 1.000)					
- Handhaving	122.759	125.386	131.945	161.434	134.985
- Vergunningverlening	14.221	13.239	12.718	13.119	12.949
4. FTE-totaal					
(excl. externe inhuur)	1.099	1.103	1.071	1.249	1.184
5. Saldo van baten en lasten (%)	– 3,22%	– 2,29%	0,19%	– 0,69%	0,00%
6. kwaliteitsindicator 1: doorlooptijd vergunningen	91%	n.b.	90%	96%	95%
7. kwaliteitsindicator 2: wachttijden informatiecentrum	38 sec.	27 sec.	36 sec.	30 sec.	<20sec.
Omschrijving specifiek deel					
8. Kwaliteit Handhaving:					
<i>Klachten/bezoor en beroep)¹</i>	1.071	787	45	577	1.000
<i>Gegrond verklaard (%)</i>	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	0%

¹ Het betreft hier enkel bezwaar en beroep. Klachten geregistreerd bij het meld- en informatiecentrum zijn niet meegenomen.

Toelichting

Ad 1, 2 en 3 De kostprijzen per productgroep zijn voor vergunningverlening gestegen ten opzichte van 2019. Het verschil tussen de omzet vergunningverlening en de kosten voor vergunningverlening wordt verklaard doordat de ILT (overwegend) niet-kostendekkende tarieven in rekening brengt. Daarnaast worden er niet-tarifeerbare producten afgegeven.

Ad 4 De bezetting van de ILT per ultimo 2020 ligt hoger dan eind 2019. Dit is met name toe te wijzen aan de intensivering vanuit Merkbaar Meer.

Ad 6 Een belangrijke indicator voor de klantwaarden is de doorlooptijd vergunningverlening. Voor 2020 is een ambitieuze doelstelling gesteld van 95% in relatie tot de realisatie van voorgaande jaren. Met de aanpassingen in LEEF en beheersingsmaatregelen om de capaciteit sterke te krijgen is deze doelstelling gehaald voor alle meetbare vergunningen.

Ad 7 De wachttijden bij het Klantcontact Centrum zijn gemiddeld genomen verbeterd ten opzichte van 2019 en de doelstelling voor 2020 is overtroffen ondanks uitdagingen van het thuiswerken.

Ad 8 Van de 577 ontvangen klachten in 2020 zijn 521 bezwaarschriften en de overige 56 klachten betreffen klaagschriften en burgerbrieven.

3 Agentschap Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut

Tabel 104 Staat van baten en lasten agentschap KNMI voor het jaar 2020 (bedragen x €1.000)

Omschrijving	(1) Vastgestelde begroting	(2) Realisatie	(3)=(2)-(1) Verschil realisatie en vastgestelde begroting	(4) Realisatie t-1
Baten				
Omzet	88.297	88.483	186	85.950
Omzet moederdepartement	60.299	57.356	- 2.943	57.918
Omzet overige departementen	2.763	3.093	330	2.419
Omzet derden	25.235	28.034	2.799	25.613
Rentebaten	0	2	2	1
Vrijval voorzieningen	0	4	4	21
Bijzondere baten	0	0	-	- 724
Totaal baten	88.297	88.489	192	85.248
Lasten				
Apparaatskosten	62.527	65.615	3.088	62.218
Personele kosten	37.793	39.588	1.795	35.896
Waarvan eigen personeel	35.772	34.885	- 887	32.135
Waarvan inhuur externen	1.969	4.551	2.582	3.611
Waarvan overige personele kosten	52	152	100	150
Materiële kosten	24.734	26.027	1293	26.322
Waarvan apparaat ICT	5.105	4.661	- 444	4.250
Waarvan bijdrage aan SSO's	3.975	4.764	789	4.599
Waarvan overige materiële kosten	15.654	16.602	948	17.473
Afschrijvingskosten	3.438	2.882	- 556	2.835
Materieel	3.038	2.413	- 625	2.471
Waarvan apparaat ICT	0	-	-	1.995
Immaterieel	400	469	69	364
Overige lasten	22.307	19.615	- 2692	20.928
Aardobservatie	22.307	19.614	- 2693	20.927
Dotaties voorzieningen	0	0	0	0
Bijzondere lasten	0	1	1	1
Rentelasten	0	17	17	19
Totaal lasten	88.272	88.129	- 143	86.000
Saldo van baten en lasten gewone bedrijfssuitoefening	25	360	335	- 752
Agentschapsdeel Vpb-lasten	25	27	2	26
Saldo van baten en lasten	0	333	333	- 778

Baten

Omzet moederdepartement

De bijdrage van het moederdepartement dient ter dekking van de taken onder de Wet Meteorologie en Seismologie. Daarnaast stelt het moederdepartement aanvullende middelen beschikbaar voor het uitvoeren van aanvullende maatwerk opdrachten.

Tabel 105 Specificatie Omzet moederdepartement (bedragen x €1.000)

	Begroot 2020	Realisatie 2020	Verschil	Realisatie 2019
Artikel 11 Integraal Waterbeleid	562	612	50	1.271
Artikel 16 Openbaar vervoer en Spoor	45	46	1	45
Artikel 17 Luchtvaart	14	14	0	14
Artikel 19 Klimaat	0	0	–	75
Artikel 20 Lucht en Geluid	0	0	–	90
Artikel 23 Meteorologie, Seismologie en Aardobservatie	56.703	56.180	– 523	54.098
Nog uit te voeren werkzaamheden	0	– 2723	– 2.723	– 735
Bijdrage RWS	2.370	2.390	20	2.370
ANVS	213	218	5	213
Overig lenW	392	619	227	477
Totaal	60.299	57.356	– 2.943	57.918
Waarvan programma	22.307	19.614	– 2.693	20.927
Waarvan direct gerelateerd aan geleverde producten/diensten		57.356		55.124
Waarvan overige ontvangsten/bijdragen van het moederdepartement		–		2.794

Toelichting

- Artikel 11 Integraal Waterbeleid: De hogere baten zijn vooral het gevolg van de nationale adaptatie strategie (€ 0,08 miljoen).
- Artikel 23 Meteorologie, seismologie en aardobservatie: Baten zijn lager door een kasschuif aardobservatie (€ 1,5 miljoen) en een overheveling van de contributie ECMWF naar HGIS (€ 2,4 miljoen), hoger door loon en prijsbijstelling (€ 1,3 miljoen), Masterplan De Bilt (€ 1,5 miljoen), Caribische Nederland (€ 0,3 miljoen) en diverse kleine posten (€ 0,7 miljoen).
- De realisatie van de nog uit te voeren werkzaamheden bestaat voor -/- € 1,6 miljoen uit middelen naar de balans voor aardobservatie, voor -/- € 0,2 miljoen I-Strategie, voor -/- € 1,0 miljoen het EWC project, -/- € 0,3 miljoen voor Caribisch Nederland en voor -/- € 0,4 miljoen Masterplan De Bilt. Daarnaast is voor het project IT migratie € 0,3 miljoen aan de middelen van de balans gebruikt, ruim € 0,2 miljoen is gebruikt voor zeespiegelstijging en ook ruim € 0,2 miljoen voor diverse kleinere projecten.
- De overige ontvangsten/bijdragen van het moederdepartement bestaan voornamelijk uit gefactureerde bedragen aan RWS (€ 0,4 miljoen) en DCC (€ 0,1 miljoen) en ILT (€ 0,05 miljoen).

Omzet overige departementen

De omzet overige departementen heeft betrekking op van andere departementen (dan lenW) ontvangen vergoedingen voor opdrachten die door KNMI voor die andere departementen zijn uitgevoerd.

Tabel 106 Specificatie Omzet overige departement (bedragen x €1.000)

	Begroot 2020	Realisatie 2020	Verschil	Realisatie 2019
RIVM	87	90	3	-7
Ministerie van Defensie	1.305	1.307	2	1.166
Ministerie van Economische Zaken en Klimaat	1.223	1.641	418	999
Ministerie van Buitenlandse Zaken	0	26	26	22
Overig	148	29	-119	239
Totaal	2.763	3.093	330	2.419

Toelichting

De toename EZK (€ 0,4 miljoen) komt vooral door uitvoeren van additionele werkzaamheden zoals bijvoorbeeld op het gebied van infrasound generation. De afname Overig (€ 0,12 miljoen) komt doordat de begrote opbrengsten van VenJ zijn overgenomen door lenW.

Omzet derden

De omzet derden heeft betrekking op vergoedingen voor activiteiten die door het KNMI voor derden partijen, niet zijnde ministeries, zijn uitgevoerd.

Tabel 107 Specificatie omzet derden (bedragen x €1.000)

	Begroot 2020	Realisatie 2020	Verschil	Realisatie 2019
Luchtvaart	9.497	12.379	2.882	8.897
Projecten extern gefinancierd	13.233	13.235	2	14.141
Dataverstrekkingen en licenties	600	710	110	644
Overig	1.904	1.710	-194	1.931
Totaal	25.234	28.034	2.800	25.613

Toelichting

In 2020 is € 2,8 miljoen meer omzet gerealiseerd dan oorspronkelijk begroot. Dit is met name als gevolg van een extra opbrengsten voor Luchtvaart.

Overige Baten**Rentebaten**

De rentebaten in 2020 € 2k (2019: € 1k) bestaan uit ontvangen rente over het tegoed van Eurocontrol. Er is geen rente ontvangen over het saldo op de rekening courant (rentepercentage 0%).

Vrijval voorzieningen

In 2020 is een vrijval van de voorziening onderhanden werk geweest van € 4k (2019: € 4k). Er zijn geen dubieuze debiteuren en er is geen voorziening dubieuze debiteuren getroffen (2019: € 0).

Bijzondere baten

In 2020 is er afgerond € 0 aan bijzondere baten verantwoord (2019: - € 0,7 miljoen).

Lasten**Apparaatskosten****Personele kosten**

Tabel 108 Specificatie personele kosten (bedragen x € 1.000)

	Begroot 2020	Realisatie 2020	Verschil	Realisatie 2019
Personeel	37.793	39.588	1.795	35.896
Specificatie				
Eigen Personaleeskosten	35.772	34.885	- 887	32.135
<i>Waarvan loonkosten</i>		32.778		30.424
<i>Waarvan overige personeelskosten</i>		2.107		1.711
Inhuur	1.969	4.551	2.582	3.611
Overige personele kosten	52	152	100	150
Gemiddeld aantal fte	390,0	370,2	- 19,8	357,1
Mutatie fte t.o.v. voorgaand jaar		3,7%		- 4,2%
Loonsom per medewerker		88,5		85,2
Mutatie salariskosten per medewerker		3,9%		3,1%

Toelichting

- De gemiddelde bezetting in 2020 bedraagt 370,2 fte (2019: 357,1 fte), dit is 19,8 fte minder dan begroot voor 2020. De eigen personeelskosten zijn ondanks de toename van het gemiddeld aantal fte toch lager dan begroot (-€ 0,9 miljoen). Daarentegen is de inhoud ruim gestegen ten opzichte van begroot (€ 2,6 miljoen /131%).
- De inhoud bedraagt 11,5% van de totale personeelskosten. De overschrijding wordt vooral verklaard door inhoud voor verbetering informatievoorziening en modernisering van de waarneeminfrastructuur (€ 3,3 miljoen). Daarnaast is wederom veel ingehuurd, maar minder dan in 2019, doordat het invullen van vacatures lastig is gebleken.
- Van de medewerkers binnen het KNMI is 11,4% per 31-12-2020 in tijdelijke dienst. In 2019 was dit 13%. Het voortschrijdend jaargemiddelde van verzuim (4,2%) is in 2020 boven de Verbaan norm (4,0%) en hoger dan in 2019 (3,6%).

Materiële kosten**Tabel 109 Specificatie materiële kosten (bedragen x €1.000)**

	Begroot 2020	Realisatie 2020	Verschil	Realisatie 2019
Materieel	24.734	26.027	1.293	26.322
Contributie Bijdragen		652		2.779
Onderhoud en exploitatie		2.271		3.447
Huur en Lease		4.971		4.866
Bureau, voorlichting en huisvesting		1.985		1.422
SWO		0		0
Uitbesteding		14.469		12.055
Overige Kosten		1.679		1.753

Toelichting

De contributies zijn € 2,1 miljoen lager dan gerealiseerd in 2019 door overheveling van de contributie ECMWF naar HGIS (in 2020 niet in agentschap). Stijging van de kosten voor de huur (€ 0,1 miljoen) door prijsstijging en door tragere aftopping van delen van het gehuurde pand. Daarnaast een stijging van de kosten van uitbesteding voor subsidieprojecten (€ 1,9 miljoen), en een stijging van de kosten voor de uitbesteding van ICT diensten (€ 0,5 miljoen).

Overige lasten**Rente lasten**

De rentelasten in 2020 zijn laag (€ 0,017 miljoen) door lage rente (0,0% – 0,5%) op de bestaande leningen (2019: € 0,019 miljoen).

Afschrijvingskosten

De afschrijvingskosten zijn in 2020 lager uitgevallen dan oorspronkelijk begroot. Dit komt met name door het uitblijven van investering en door het later in gebruik nemen van de activa's in aanbouw.

Overige lasten

EUMETSAT past jaarlijks haar (meerjaren)budgetten aan op basis van de nieuwste inzichten. Het KNMI past de begroting hier indien nodig op aan, maar verschillen blijven er altijd. Ten opzichte van de oorspronkelijke begroting zijn een aantal projecten van EUMETSAT vertraagd, waardoor er in 2020 aanzienlijk minder kosten zijn gemaakt (€ 2,7 miljoen).

Saldo van baten en lasten

Het resultaat over 2020 is € 0,3 miljoen positief. Het verwachte resultaat in de begroting 2020 was begroot nihil. Voorgesteld wordt om het resultaat ten gunste van het eigen vermogen te brengen.

Balans

Tabel 110 Balans per 31 december 2020 van het agentschap KNMI (bedragen x €1.000)

	31-12-2020	31-12-2019
Activa		
Vaste Activa	10.158	11.584
Immateriële vaste activa	464	406
Waarvan software licenties	406	348
Waarvan in ontwikkeling	58	58
Materiële vaste activa	9.694	11.178
Waarvan grond en gebouwen	3.020	3.491
Waarvan installaties en inventaris	1.480	2.362
Waarvan projecten in uitvoering	464	1.078
Waarvan overige materiële vaste activa	4.730	4.247
Vlottende Activa	28.798	23.565
Onderhanden projecten	4.557	5.041
Debiteuren	4.719	3.583
Overige vorderingen en overlopende activa	8.983	829
Liquide middelen	10.539	14.112
Totaal activa:	38.956	35.149
Passiva		
Eigen Vermogen	498	– 135
Exploitatiereserve	165	643
Onverdeeld resultaat	333	– 778
Voorzieningen	221	284
Langlopende schulden	6.674	7.281
Leningen bij het Ministerie van Financiën	6.674	7.281
Kortlopende schulden	31.563	27.719
Crediteuren	234	319
Schulden bij het Rijk	– 2	0
Belastingen en premies sociale lasten	108	54
Kortlopende deel leningen bij het Ministerie van Financiën	2.059	1.817
Overige schulden en overlopende passiva	29.164	25.529
Totaal passiva	38.956	35.149

Toelichting Balans

Ontwikkeling eigen vermogen

In de tabel hieronder is de ontwikkeling van het eigen vermogen weergegeven.

Tabel 111 Ontwikkeling eigen vermogen (bedragen x €1.000)

	2015	2016	realisatie 2017	realisatie			realisatie 2020
				2018	realisatie 2019	Begroot 2020	
1. Eigen vermogen per 1/1	1.783	2.123	2.256	22	343	343	- 135
2. Saldo van Baten en Lasten	340	133	- 2.234	21	- 778	0	333
3a. Uitkering aan moederdepartement							
3b. Bijdrage van moederdepartement							
3c. Overige mutaties							
3. Totaal directe mutaties in EV				300	300	300	300
4. Eigen vermogen per 31/12	2.123	2.256	22	343	- 135	643	498
% gemiddelde omzet laatste 3 jaar	2,9%	3,4%	0,0%	0,4%	- 0,2%	0,0%	0,6%

In onderstaande tabel staat hoe het eigen vermogen eind 2020 is opgebouwd.

Tabel 112 Eigen vermogen (bedragen x €1.000)

	31-12-2020
Saldo Eigen vermogen 31/12/2019	643
Bij: Onverdeeld resultaat 2019	- 778
Saldo Eigen vermogen 31/12/2020	- 135
Bij: Eenmalige uitkering van moederdepartement	300
Bij: Onverdeeld resultaat 2020	333
Saldo Eigen vermogen per 31/12/2020	498

Het KNMI heeft in 2017 een toekomstplan opgesteld. Op basis van deze plannen ontwikkelt het KNMI zich tot een Instituut met een gezonde bedrijfsvoering met een adequate technische infrastructuur om te voorzien in een dienstverlening die aansluit op de ontwikkelingen in de samenleving. Onderdeel van de gemaakte afspraken hierover is het behoedzaam opbouwen van een eigen vermogen. Hiertoe heeft in 2020 vanuit het moederdepartement een vermogensmutatie plaatsgevonden (€ 0,3 miljoen). Het KNMI heeft daarnaast in 2020 een positief resultaat gerealiseerd van € 0,3 miljoen. Dit resultaat is toegevoegd aan het eigen vermogen waarmee de stand eind december 2020 op € 0,5 miljoen positief uitkomt.

Specificatie voorzieningen

Tabel 113 Specificatie voorzieningen (bedragen x €1.000)

	Wachtgeld	Totaal
Saldo per 1 januari 2020	284	284
Bij:		
Dotatie	0	0
Af:		
Vrijval	0	0
Mutaties	63	63
Totaal af:	63	63
Saldo per 31 december 2020	221	221

In 2015 is er een wachtgeldvoorziening gevormd voor een wettelijke en juridische verplichting aan één voormalige medewerker en een reorganisatievoorziening voor een Van-werk-naar-werk kandidaat.

Specificatie vlottende activa en kortlopende schulden

Tabel 114 Specificatie vlottende activa en kortlopende schulden (bedragen x €1.000)

	Moederdepartement	Overige departementen en agentschappen	Overige derden	Totaal
Debiteuren	2.428	360	1.931	4.719
Nog te ontvangen bedragen	–	45	8.938	8.983
Crediteuren en overheden	–	– 2	234	232
Belastingen en premies sociale lasten			108	108
Kortlopende deelleningen bij het Rijk	0	2.059	0	2.059
Nog te betalen bedragen	4.588	0	24.576	29.164

Toelichting

Debiteuren:

De post onder Overheden betreft met name de contributie ECMWF (€ 2,3 miljoen) en RIVM voor verrekening huurkosten collectieve ruimten (€ 0,4 miljoen). De openstaande post debiteuren derden betreffen m.n. meerdere projecten voor ESA (€ 1,9 miljoen).

Transitorische activa (nog te ontvangen):

De post Vooruitbetaalde kosten en nog te ontvangen derden bestaat voornamelijk uit vorderingen Luchtvaart.

Crediteuren en schulden bij het Rijk:

De positie Crediteuren per 31 december 2020 is ten opzichte van de positie per 31 december 2019 gedaald met € 87k en bestaat uit diverse kleinere posten waarvan de grootste niet meer bedraagt dan € 50 duizend.

Belastingen en premies sociale lasten:

Hieronder zijn de af te dragen Belasting Toegevoegde Waarde verantwoord voor € 108k (2019: € 54 duizend)

Kortlopende deelleningen bij het Rijk:

Nog te betalen Ministerie van Financiën betreft het kortlopende deel van de lening bij het ministerie van Financiën (€ 2,1 miljoen). Aflossing zal in 2021 plaatsvinden.

Transitorische passiva (nog te betalen):

Moederdepartement

De vooruit ontvangen bedragen overheid hebben betrekking op de bijdragen voor aardobservatie (€ 4,1 miljoen) BES Meteo Seismo (€ 0,16 miljoen) en Caribisch Nederland (€ 0,26 miljoen). Deze bedragen zullen in de komende jaren worden uitgegeven. De stijging van de vooruit ontvangen bedragen overheid wordt voornamelijk veroorzaakt doordat de contributiebetalingen aan EUMETSAT € 1,6 miljoen lager waren dan de in 2020 ontvangen vergoeding.

Overige derden

De vooruit ontvangen bedragen projecten (€ 8,3 miljoen) betreffen vooruit ontvangen bedragen voor subsidie- en maatwerkprojecten. De vooruit ontvangen bedragen zijn gestegen (+ € 0,4 miljoen) ten opzichte van 2019. Projecten met een groot aandeel zijn onder andere EWC (€ 1,0 miljoen), EZK (€ 0,5 miljoen), - I-strategie (€ 0,8 miljoen) en Ruisdael (€ 1,8 miljoen) en MPC (€ 0,3 miljoen). Het bedrag aan onderhanden werk is met € 0,5 miljoen t.o.v. voorgaand jaar gedaald. Onderhanden werk wordt voor een groot deel verklaard door Sesar (€ 1,1 miljoen) en Cabauw Tropomi (€ 0,3 miljoen).

De nog te betalen post (€ 10,5 miljoen) betreft de nog niet in 2020 ontvangen facturen betreffende de BES (€ 0,8 miljoen), van SSC-Campus voor de dienstverlening in het derde en vierde kwartaal en onderhoudskosten (€ 3,7 miljoen) en diverse stelposten (€ 4,3 miljoen) en RWS facilitaire dienstverlening (€ 1,7 miljoen).

Te betalen vakantiedagen (€ 2,8 miljoen) betreft de reservering voor niet opgenomen vakantiedagen voor eigen personeel. Te verrekenen luchtvaart-meteo bestaat uit prijs- en volumeverschillen van de tarieven van 2013 t/m 2020. Het bedrag van € 2,5 miljoen wordt in de komende periode verrekend in het tarief.

Vooruit ontvangen overig (€ 0,4 miljoen) waarvan (€ 0,3 miljoen) afkomstig is van Hirlam.

Kasstroomoverzicht

Tabel 115 Kasstroomoverzicht over 2020 van het agentschap KNMI (bedragen x €1.000)

	(1) Vastgestelde begroting	(2) Realisatie	(3) = (2) - (1) Verschil realisatie en vastgestelde begroting
Rekening courant RHB 1 januari 2020	9.850	14.112	4.262
Totaal ontvangsten operationele kasstroom (+/+)	3.438	7.300	3.862
Totaal uitgaven operationele kasstroom (-/-)	- 900	- 9.353	- 8.453
Totaal operationele kasstroom	2.538	- 2.053	- 4.591
Totaal investeringen (-/-)	- 1.700	- 1.491	209
Totaal boekwaarde desinvesteringen (+)	-	34	34
Totaal investeringskasstroom	- 1.700	- 1.457	243
Enmalige uitkering aan moederdepartement (-/-)	-	-	-
Enmalige storting door moederdepartement (+)	300	300	-
Aflossingen op leningen (-/-)	- 2.750	- 1.817	933
Beroep op leenfaciliteit (+)	1.700	1.453	- 247
Totaal financieringskasstroom	- 750	- 64	686
Rekening courant RHB 31 december 2020 (=1+2+3+4) (maximale roodstand 0,5 miljoen Euro)	9.938	10.538	600

Toelichting

Operationele kasstroom

De ontvangsten operationele kasstroom bestaan uit het saldo van baten en lasten (€ 0,3 miljoen), afschrijvingskosten (€ 2,9 miljoen), afname van de onderhande projecten (€ 0,5 miljoen) en een toename van de schulden

(€ 3,6 miljoen). De toename van de schulden wordt voornamelijk veroorzaakt door een stijging van de vooruit ontvangen bedragen voor projecten (€ 0,8 miljoen) en Aardobservatie (€ 1,6 miljoen).

De uitgaven operationele kasstroom bestaan uit toename kortlopende vorderingen (€ 9,4 miljoen), afname voorzieningen (€ 0,1 miljoen). De toename kortlopende vorderingen bestaat voornamelijk uit een stijging van de te ontvangen bedragen Eurocontrol (€ 8,0 miljoen) en door een stijging van de nog te betalen bedragen (€ 0,8 miljoen).

Investeringskasstroom

De investeringen in 2020 hebben betrekking op investeringen in Sesar (€ 0,5 miljoen), bedrijfsauto's (€ 0,3 miljoen), PWS Biral (€ 0,2 miljoen), Argo floats (€ 0,1 miljoen) en diverse (vervangings-)investeringen van vooral waarneemapparatuur.

Financieringskasstroom

In 2020 is er voor € 1,5 miljoen een beroep op de leenfaciliteit ter financiering van de investeringen in activa in 2020. In 2020 € 1,8 miljoen afgelost (2019: € 1,7 miljoen) en loopt hiermee, net zoals vorig jaar, achter op de begroting.

Daarnaast is ten behoeve van het behoedzaam opbouwen van het eigen vermogen een directe vermogensmutatie gedaan vanuit het moederdepartement (€ 0,3 miljoen). Tussen eigenaar en opdrachtgever is afgesproken dat deze storting jaarlijks plaatsvindt tot het jaar 2023.

Doelmatigheidsindicatoren

Tabel 116 Doelmatigheidsindicatoren KNMI

	2016	2017	2018	2019	2020	Begroting 2020
Kostprijs per product ¹						
Percentage Overhead fte's indirect	103 92	97 104	106 99	100 92	97 103	106 87
Tarieven/uur	95	96	104	106	115	112
Omzet per productgroep						
Meteorologie	54.544	52.649	56.831	61.975	66.721	63.078
Seismologie	2.096	2.898	3.158	3.048	2.148	2.912
Aardobservatie	17.318	22.207	23.145	20.927	19.614	22.307
FTE- per 31 december (gemiddelde)	372	383	373	357	370	390
Saldo van baten en lasten (%)	0%	- 3%	0%	- 1%	0%	0%
Algemene weerverwachtingen en adviezen						
afwijking min temperatuur (°C)	0,44	0,34	0,17	0,31	0,03	ABS(<0,5)
afwijking max temperatuur (°C)	- 0,36	- 0,31	- 0,34	- 0,41	- 0,3	ABS(<0,5)
gem afwijking wind snelheid (m/s)	0,26	- 0,12	- 0,1	0,13	- 0,03	ABS(<1,0)
Maritieme verwachtingen						
tijdigheid marifofoonbericht (%)	98,9	99,4	99,8	99,5	99,5	>99

1 = indexcijfer, 2015 =100

Toelichting

Kostprijs per product

Het percentage overhead is iets gedaald ten opzichte van 2019 (-0,2%) door een iets sterkere stijging van de totale kosten (5,3%) ten opzichte van de overheadkosten die ook zijn gestegen (4,5%). De stijging van het aantal fte's indirect wordt veroorzaakt door een stijging van het aantal fte's. De totale gemiddelde bezetting is gestegen met 13,2 fte, een navenant evenredig deel daarvan heeft betrekking op indirekte fte's.

Tarieven per uur

De tarieven per uur zijn gestegen met 8,5%. Enerzijds is sprake van een stijging van de loonkosten per fte met 4,7%, anderzijds stijgt het tarief door een stijging van de productieve uren per fte (1,4%). De stijging van de loonkosten wordt veroorzaakt een stijging van de bruto salarissen (4,5%) en gestegen pensioenpremies (0,8%). Daartegenover staat een daling van de toelagen (0,7%) en een daling van de inbesteding (0,3%).

FTE per 31 december (gemiddelde)

Het aantal fte's is lager dan begroot omdat het moeilijk bleek om bestaand en nieuwe vacatures op te vullen.

De indicatoren ten aanzien van algemene weers- en maritieme verwachtingen geven een indruk van de tijdigheid van de berichtgeving door het KNMI en de gemiddelde afwijking van verwachte waardes voor temperatuur en windsnelheid ten opzichte van de uiteindelijk waargenomen waardes.

10. Saldibalans

Tabel 117 Saldibalans per 31 december 2020 van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) (bedragen x €1.000)

Activa	31-12-2020	31-12-2019	Passiva	31-12-2020	31-12-2019
Intra-comptabele posten					
1) Uitgaven ten laste van de begroting	9.460.615	8.004.950	2) Ontvangsten ten gunste van de begroting	28.775	51.900
3) Liquide middelen	0	0			
4) Rekening-courant RHB (Rijkshoofdboekhouding)	0	0	4a) Rekening-courant RHB	9.432.920	7.950.616
5) Rekening-courant RHB Begrotingsreserve	0	0	5a) Begrotingsreserves	0	0
6) Vorderingen buiten begrotingsverband	18.249	31.978	7) Schulden buiten begrotingsverband	17.169	34.413
8) Kas-transverschillen	0	0			
Afrondingsverschil	0	1			0
Subtotaal intra-comptabel	9.478.864	8.036.929	Subtotaal intra-comptabel	9.478.864	8.036.929
Extra-comptabele posten					
9) Openstaande rechten	0	0	9a) Tegenrekening openstaande rechten	0	0
10) Vorderingen	10.200	7.459	10a) Tegenrekening vorderingen	10.200	7.459
11a) Tegenrekening schulden	0	0	11) Schulden	0	0
12) Voorschotten	4.456.042	2.367.178	12a) Tegenrekening voorschotten	4.456.042	2.367.178
13a) Tegenrekening garantieverplichtingen	443.679	290.044	13) Garantieverplichtingen	443.679	290.044
14a) Tegenrekening andere verplichtingen	1.882.842	1.604.301	14) Andere verplichtingen	1.882.842	1.604.301
15) Deelnemingen	0	0	15a) Tegenrekening deelnemingen	0	0
Subtotaal extra-comptabel	6.792.763	4.268.982	Subtotaal extra comptabel	6.792.763	4.268.982
Totaal	16.271.627	12.305.911	Totaal	16.271.627	12.305.911

Toelichting samenstelling saldibalans

Als een minister meer dan één begroting beheert, in dit geval Infrastructuur en Waterstaat (XII), het Infrastructuurfonds en het Deltafonds, wordt per begroting een saldibalans opgesteld. Voor de begroting van Hoofdstuk XII, het Infrastructuurfonds en het Deltafonds worden geen gescheiden administraties gevoerd waardoor posten die niet zonder meer toewijsbaar zijn aan een bepaalde begroting, zijn opgenomen in de saldibalans van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII).

Wat betreft de toelichtingen zijn de volgende uitgangspunten toegepast. Een post, welke in verhouding tot de totale omvang van de balansregel een grote omvang heeft of de grens van € 25 miljoen overschrijdt, is tekstueel toegelicht.

4) Rekening-courantverhouding Rijkshoofdboekhouding

Deze balansregel geeft normaliter de financiële verhouding met de Rijks-schatkist weer en het saldo van het Saldobiljet per 31 december 2020. Dit is nu niet het geval omdat het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een rekening-courantverhouding met de Rijkshoofdboekhouding onderhoudt voor begroting Hoofdstuk XII gecombineerd met het Infrastructuurfonds en het Deltafonds en niet voor de beide begrotingsfondsen afzonderlijk.

Om de consolidatie van het Financieel Jaarverslag Rijk niet te verstoren wordt desondanks in het jaarverslag van beide begrotingsfondsen gebruik gemaakt van de balanspost 4) Rekening-courantverhouding Rijkshoofdboekhouding. De drie balansposten Rekening-courantverhouding Rijkshoofdboekhouding Hoofdstuk XII, Infrastructuurfonds en Deltafonds samen zijn gelijk aan het Saldobiljet per 31 december 2020.

6) Vorderingen buiten begrotingsverband

Tabel 118 Specificatie vorderingen (bedragen x €1.000)

Belastingdienst teruggaven vennootschapsbelasting	16.351
Belastingdienst te vorden BTW	1.325
Overig	573
Totaal	18.249

In het kader van de Vennootschapsbelasting staat een vordering op de Belastingdienst ten aanzien van de (voorlopige) aangiftes 2019 en 2020 voor een gezamenlijk bedrag van € 16,4 miljoen open. Het bedrag komt ten gunste van het agentschap Rijkswaterstaat en is dus ook opgenomen bij de balanspost schulden buiten begrotingsverband.

7) Schulden buiten begrotingsverband

Tabel 119 Specificatie schulden (bedragen x € 1.000)

Agentschap RWS	16.351
Gelden in depot	338
Overig	480
Totaal	17.169

In het kader van de Vennootschapsbelasting staat een vordering op de Belastingdienst ten aanzien van de (voorlopige) aangiftes 2019 en 2020 voor een gezamenlijk bedrag van € 16,4 miljoen open. Het bedrag komt ten gunste van het agentschap Rijkswaterstaat.

De Autoriteit Nucleaire Veiligheid en Stralingsbescherming (ANVS) heeft van derden ruim € 0,3 miljoen aan bedragen ontvangen als vorm van zekerheid. Deze gelden worden teruggestort indien de voorwaarden zijn komen te vervallen.

10 en 10a) Vorderingen en Tegenrekening vorderingen

Tabel 120 Opeisbaarheid (bedragen x € 1.000)

Direct opeisbaar	3.555
Op termijn opeisbaar	6.645
Geconditioneerd	0
Totaal	10.200

Tabel 121 Specificatie (bedragen x € 1.000)

Artikel 17 Luchtvaart	7.337
Artikel 98 Apparaatsuitgaven Kerndepartement	1.727
Overig	1136
Totaal	10.200

Toelichting

Artikel 17 Luchtvaart

Bij de verzelfstandiging van de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) in 1993 is het verschil tussen de taxatiewaarde en de boekwaarde van gebouwen en terreinen als vordering op LVNL (€ 6,6 miljoen) opgenomen. Deze vordering is niet rentedragend, niet aflosbaar en direct opeisbaar bij een voorgenomen opheffing, overname of fusie van LVNL. Voor de overdracht uit verrekeningen Eurocontrol ten bate van subsidie luchtverkeerleiding Bonaire is een vordering op de LVNL van € 0,6 mln opgenomen.

Artikel 98 Apparaatsuitgaven Kerndepartement

In het kader van de financiële afrekening Standaard Platform Cloud Services 2020 is een vordering op Logius (ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties) ingesteld van € 1,4 miljoen.

12 en 12a) Voorschotten en Tegenrekening voorschotten

Voorschotten zijn bedragen die aan derden zijn betaald vooruitlopend op later definitief vast te stellen of af te rekenen bedragen.

Tabel 122 Openstaand naar jaar van betaling (bedragen x € 1.000)

Tot en met 2018	862.031
2019	1.229.527
2020	2.364.484
Totaal	4.456.042

Tabel 123 Specificatie (bedragen x € 1.000)

Artikel 11 Integraal Waterbeleid	30.628
Artikel 13 Bodem en Ondergrond	67.059
Artikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid	178.872
Artikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor	1.008.155
Artikel 17 Luchtvaart	31.047
Artikel 18 Scheepvaart en Havens	119.206
Artikel 19 Uitvoering Milieubeleid en Internationaal	63.975
Artikel 20 Lucht en Geluid	114.598
Artikel 21 Duurzaamheid	71.379
Artikel 22 Omgevingsveiligheid en Milieurisico's	28.778
Artikel 25 Brede Doeluitkering	2.559.612
Artikel 97 Algemeen Departement	140.968
Artikel 98 Apparaatsuitgaven Kerndepartement	41.765
Totaal	4.456.042

Toelichting

Artikel 11 Integraal waterbeleid

In het kader van integraal waterbeleid staan voorschotten open voor circa € 30 miljoen om de doeltreffendheid en doelmatigheid van de bestuurlijke organisatie en het instrumentarium van het waterbeleid te verbeteren. Zo zijn aan onder andere de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) voor het programma Partners voor Water ca. € 10 miljoen, aan Waterschap Schelderstromen ten behoeve van het project Restopgave Vooroeverbestortingen circa € 7,6 miljoen, aan Deltares voor het bouwen van de nieuwe GeoCentrifuge ruim € 3,1 miljoen en aan het ministerie van BuiZa voor het programma Blue Deal dat door de Unie van Waterschappen wordt uitgevoerd ca € 4,8 miljoen aan voorschotten verstrekt. Aan diverse gemeenten is voor de Specifieke Uitkering uitvoeringspilots Ruimtelijke Adaptatie tweede tranche een voorschot verleend van € 2,5 miljoen. Deze voorschotten worden in de jaren 2021 tot en met 2026 afgerekend.

Artikel 13 Ruimtelijke ontwikkeling

In het kader van bodem en ondergrond zijn voorschotten verstrekt aan Bosatex, Bodemcentrum en Bodembeheer NL ten behoeve van bodemsanering voor een bedrag van ruim € 48 miljoen. Verder zijn er voorschotten van 9,6 miljoen verstrekt aan de BES-eilanden ten behoeve van diverse watervoorzieningen. In het kader van specifieke uitkering is aan de provincie Overijssel voor asbestaanpak een voorschot van € 4,2 miljoen verstrekt en aan gemeente Utrecht voor bodemsanering Griftpark een voorschot van ca. 2,2 miljoen. De afrekeningen van deze voorschotten worden in de jaren 2021 tot en met 2028 verwacht.

Artikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid

Voorschotten van ruim € 12 miljoen zijn verstrekt aan maatschappelijke organisaties zoals Veilig Verkeer Nederland (VVN), Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV), Fietsersbond en aan TeamAlert ten behoeve van verkeersveiligheid.

Aan de BES-eilanden zijn voorschotten, in het kader van de bijzondere uitkering van circa € 32 miljoen voor het beheer en onderhoud aan de infrastructuur en in het bijzonder de wegen, verstrekt.

Verder zijn voorschotten van circa € 37 miljoen aan de RVO verstrekt voor de uitvoering van diverse programma's.

Ook zijn er voorschotten van circa € 7 miljoen aan de Nederlandse Emissieautoriteit verstrekt voor de werkzaamheden op het gebied van Energie voor Vervoer. Tenslotte zijn in het kader van specifieke uitkeringen voorschotten aan diverse gemeenten en provincies voor de realisatie van slimme laadpleinen, snelfietsroutes, BO MIRT en veilig, doelmatig en duurzaam voorschotten verstrekt van ca. € 55 miljoen en aan de provincie Noord Brabant voor SmartwayZ.nl innovatief mobiliteitsprogramma een voorschot van ruim € 20 miljoen . De afrekeningen van deze voorschotten worden in de jaren 2021 tot en met 2023 verwacht.

Artikel 16 Openbaar Vervoer en Spoer

Voorschotten zijn onder andere verstrekt aan ProRail in het kader van de Tijdelijke subsidieregeling stimulering goederenvervoer per spoor ad circa € 29 miljoen en aan de NS een beschikbaarheidsvergoeding in verband met inkomstenderving als gevolg van onderbezetting van treinen door corona-maatregelen van het kabinet (zie brief TK 2019/2020, [23 645, nr. 723](#)) van ca € 616 miljoen. Tevens zijn in het kader van e beschikbaarheidsvergoeding OV voorschotten aan Metropool Rotterdam Den Haag (€95 miljoen) Vervoer-regio Amsterdam (ca € 124 miljoen) en aan de provinciën en gemeenten (ca € 132 miljoen) verstrekt. De afrekeningen van openstaande voorschotten op dit artikel worden in de jaren 2021 tot en met 2026 verwacht.

Artikel 17 Luchtvaart

In het kader van luchtvaart staan per 31 december 2020 voor circa € 31 miljoen aan voorschotten open. De voorschotten zijn onder andere verstrekt aan de Stichting Bevordering Kwaliteit Leefomgeving Schiphol-regio voor een bedrag van circa € 10 miljoen in het kader van activiteiten - zijnde het beheren en (doen) bestemmen van de gelden, het beoordelen van aanvragen als ook het vaststellen en (doen) verstrekken van uitkeringen - voor gebiedsgerichte projecten ter bevordering van de kwaliteit van de woon-, werk- en leefomgeving in de Schipholregio. Verder is er een voorschot verstrekt aan Openbaar Lichaam Sint Eustatius van circa € 15 miljoen ten behoeve van aanpak erosie op het eiland en aan het

Openbaar Lichaam Saba voor wederopbouw en compenserende maatregelen Luchthaven Saba een voorschot ruim € 1 miljoen. Tenslotte is aan de RDW een voorschot van ca € 1 miljoen als bijdrage droneregister. De afrekeningen van de voorschotten worden 2021 tot en met 2023 verwacht.

Artikel 18 Scheepvaart en Havens

Voorschotten zijn aan onder andere de Nederlandse Organisatie voor Wetenschappelijk Onderzoek (NWO) verstrekt voor een bedrag van ruim € 15 miljoen ten behoeve van de onderzoeksactiviteiten betreffende toegepast/industrieel onderzoek en experimentele ontwikkeling. Verder zijn er voorschotten aan de BES-eilanden in het kader van de bijzondere uitkering van circa € 48 miljoen verstrekt ten behoeve van haveninfrastructuur en aan Zero Emission Services BV ten behoeve van toegekende subsidie Modular Energy Concept van ruim € 5 miljoen. Tenslotte is aan de provincie Noord-Holland een specifieke uitkering voor het realiseren van de Energiehaven IJmond inclusief voorliggende diepzeekade een voorschot van ca. € 28 miljoen verstrekt en aan de gemeente Tilburg voor het project Wilhelminakanaal fase 1,5 een voorschot van ca € 5 miljoen. De voorschotten worden in de jaren 2021 tot en met 2024 afgerekend.

In het kader van Topsector Logistiek zijn aan de Stichting Connekt voorschotten verstrekt van ca € 14 miljoen. Het betreft hier de kosten voor de door Stichting Connekt, namens het ministerie aangegane verplichtingen. De apparaatskosten van de Stichting Connekt zijn hier expliciet van uitgesloten. Verwachting is dat het programma ultimo 2021 is afgerond.

Artikel 19 Klimaat

Voorschotten zijn verstrekt aan onder andere het RIVM (circa € 39 miljoen) voor de uitvoering van het Meerjaren activiteitenprogramma 2020, de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland voor de uitvoering van diverse regelingen (€ 11 miljoen), aan de World Bank (ruim € 1,3 miljoen miljoen), aan het World Recource Institute (ca. € 4 miljoen), het Nederlandse Space Office (ca. € 2 miljoen) en aan het Global Center on Adaptation te Rotterdam (ca. € 4 miljoen). De afrekeningen van deze voorschotten worden in 2021 tot en met 2024 verwacht.

Artikel 20 Lucht en geluid

In het kader van de sanering van geluidslawaai zijn aan het Bureau Sanering Verkeerslawaai voorschotten verstrekt van circa € 113 miljoen om de geluidsbelasting veroorzaakt door verkeer (waaronder ook luchtvaart) en bedrijvigheid te verminderen. De afrekening wordt in de jaren 2021 tot en met 2025 verwacht.

Artikel 21 Duurzaamheid

Ruim € 27 miljoen aan voorschotten staan open op de Stichting Afvalfonds voor de aanpak van verpakkings- en zwerfafval. Verder zijn er onder andere voorschotten aan de BES-eilanden, ten behoeve van het milieubeheer op de eilanden, van circa € 14 miljoen en aan diverse stichtingen voor een totaalbedrag van circa € 6 miljoen. Tenslotte is aan RVO voor de uitvoering van een aantal regelingen ca € 18 miljoen aan voorschotten verstrekt. De afrekeningen van de voorschotten worden in de jaren 2021 tot en met 2024 verwacht.

Artikel 22 Omgevingsveiligheid en milieurisico's

De voorschotten zijn verstrekt aan onder andere aan ZonMw ten behoeve van programma onderzoek naar elektromagnetische velden ruim € 3 miljoen, aan Akzo-Nobel voor een bedrag van ruim € 5 miljoen ten behoeve van het Convenant beëindiging chloortransporten, aan de Stichting Stimuleringsfonds Volkshuisvesting voor het particulierfonds sanering asbestdaken ruim € 3 miljoen, aan RVO voor een bedrag van ruim 3 miljoen ten behoeve van de uitvoering van een aantal regelingen, aan de Stichting voor de Technische Wetenschap te Utrecht voor het onderzoek in verband met veiligheid biotechnologie € 4 miljoen en tenslotte aan de Sociale Verzekeringsbank ruim € 3 miljoen ten behoeve van de uitvoering Regeling tegemoetkoming niet-loondienst gerelateerde slachtoffers van mesothelioom en asbestose. De voorschotten worden na in de jaren 2021 tot en met 2023 afgerekend.

Artikel 25 Brede Doeluitkering

Op grond van de Wet Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer, die als doel heeft om op decentraal niveau maatwerk oplossingen mogelijk te maken voor verkeer- en vervoervraagstukken, staan voorschotten open van € 2.560 miljoen. Dit heeft betrekking op de provincies (ruim € 253 miljoen), Metropoolregio Rotterdam-Den Haag (circa € 1.251 miljoen) en de Vervoer-regio Amsterdam (ruim € 1.055 miljoen). Het eindsaldo van deze voorschotten wordt jaarlijks na ontvangst en goedkeuring van SISA-verantwoordingen bijgesteld.

Artikel 97 Algemeen departement

Voorschotten zijn onder andere verstrekt aan Van Citters Beheer van circa € 28 miljoen ten behoeve van het project 'Sanering voormalig Thermphos terrein' en aan het NWO ten behoeve van het programma Duurzame Logistiek en het onderzoeksprogramma Smart Urban Regions of the Future (SURF) voor circa € 6 miljoen. De afrekeningen worden in de jaren 2021 tot en met 2023 verwacht.

Aan Boeing zijn voorschotten verstrekt van circa € 74 miljoen in het kader van de vervanging het regeringsvliegtuig. In de vliegtuigbranche is het gebruikelijk een groot deel van het aankoopbedrag als voorschot over te maken. Het toestel is eind 2^e kwartaal 2019 opgeleverd. De definitieve eindafrekening van het vliegtuig heeft nog niet plaatsgevonden waardoor het voorschot nog open staat. De verwachting is dat de voorschotten in 2021 worden afgewikkeld.

Op de Koninklijke Luchtvaart Maatschappij N.V. staan voorschotbetalingen open van ruim € 16 miljoen. De betalingen zijn verstrekt in het kader van de tijdelijke oplossing om wel regeringsvluchten te kunnen uitvoeren terwijl er geen regeringsvliegtuig was. De verwachting is dat deze voorschotten in 2021 worden afgewikkeld.

Op de Koninklijke Luchtvaart Maatschappij N.V. staan daarnaast voorschot-betalingen voor de exploitatie kosten van het nieuwe regeringsvliegtuig, open van circa € 16 miljoen. Hiervoor is een 10- jarig contract afgesloten en jaarlijks worden de kosten verantwoord en afgerekend.

Artikel 98 Apparaatsuitgaven Kerndepartement

Voor diverse wachtgelduitkeringen zijn aan het Uitvoeringsinstituut Werknemersverzekeringen (UWV) en aan het Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds (ABP) voorschotten verstrekt. Hiervan staat ruim € 40 miljoen open. Afwikkeling van deze voorschotten vindt plaats, nadat de goedkeurende controleverklaringen zijn ontvangen.

Tabel 124 Verloopoverzicht (bedragen x € 1.000)

Stand per 1 januari 2020	2.367.178
In 2020 vastgelegde voorschotten	2.386.402
In 2020 afgerekende voorschotten	– 297.538
Verdeeld naar jaar van betalen:	
– 2018 en verder	– 121.847
– 2019	– 153.238
– 2020	– 22.453
Openstaand per 31 december 2020	4.456.042

13 en 13a) Garantieverplichtingen en Tegenrekening garantieverplichtingen
Dit zijn verplichtingen waarvan betaling op een later moment afhankelijk is van een bepaalde omstandigheid (een bepaald risico of een bepaalde onzekere gebeurtenis) bij de partij die de garantie ontvangt. Dit zijn dus voorwaardelijke financiële verplichtingen.

Tabel 125 Verloopoverzicht (bedragen x € 1.000)

Stand per 1 januari 2020	290.044
Verstrekt in 2020	241.400
Afname risico 2020	– 87.765
Openstaand per 31 december 2020	443.679

Toelichting*Verstrekt in 2020*

Als gevolg van Covid-19 zijn bij een aantal ZBO's liquiditeitsproblemen opgetreden. Om hieraan tegemoet te komen zijn de kredietfaciliteiten en de garantstellingen van LVNL en CBR verhoogd met respectievelijk 140 miljoen en 27 miljoen.

Aan het CBR is een garantstelling verleend van € 4 miljoen.

Verder is aan Airport Coördination Netherlands (ACNL) is een garantstelling verleend van € 0,7 miljoen. ACNL wil na omvorming tot ZBO gebruik maken van de mogelijkheid tot schatkistbankieren bij het ministerie van Financiën.

Het luchtvaartbegeleidingssysteem van de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) nadert het einde van zijn technische levensduur en dient te worden vervangen. Daarnaast vindt een uitbreiding van de huisvesting plaats. Hiervoor gaat LVNL bij het Ministerie van Financiën leningen aan voor een totaalbedrag van € 165 miljoen. In het kader van de regelgeving met betrekking tot Schatkistbankieren stelt het ministerie zich garant voor deze leningen. In 2020 heeft de LVNL een zestal leningen opgenomen van in totaal € 69,7 miljoen. De afgegeven garantstellingen aan het ministerie van Financiën ten behoeve van de verstrekte leningenvallen binnen het bedrag van € 165 miljoen. Deze «verschuiving» heeft geen invloed op het openstaande saldo.

Afname risico 2020

Het CBR heeft 3 geldleningen (€ € 2,674 miljoen, € 5 miljoen en € 10,326 miljoen) afgelost.

Tenslotte is, naar aanleiding van de verantwoording 2020, het openstaande risico op de garantstelling van de Regeling Borgstellingen MKB met € 0,065 miljoen afgenoem.

14 en 14a) Andere verplichtingen en Tegenrekening andere verplichtingen

De post Andere verplichtingen vormt een saldo van de verplichtingen per 1 januari van het begrotingsjaar, de aangegane verplichtingen, de daarop verrichte betalingen en negatieve bijstellingen van in eerdere begrotingsjaren aangegane verplichtingen.

Tabel 126 Verloopoverzicht (bedragen x € 1.000)

Stand per 1 januari 2020	1.604.301
Aangegaan in 2020	9.759.648
Tot betaling gekomen in 2020	- 9.460.615
Negatieve bijstellingen in 2020	- 20.492
Openstaand per 31 december 2020	1.882.842

Toelichting

Omvangrijke bijstellingen op de aangegane verplichtingen worden toegelicht bij de tabellen Budgettaire gevolgen van beleid van het beleidsartikel waar de bijstelling betrekking op heeft. Dit conform de norm zoals opgenomen in de leeswijzer.

Niet uit de saldibalans blijkvende bestuurlijke verplichtingen

Ten aanzien van bestuurlijke verplichtingen worden in het kader van infrastructurele werken op het terrein van regionale en lokale infrastructuur, maar ook op het terrein van het waterbeheer, het hoofdwegen- en spoorwegennet bestuurlijke afspraken gemaakt. Deze bestuurlijke afspraken zijn zeer divers in aard en omvang. Deze afspraken worden jaarlijks inzichtelijk gemaakt in het MIRT overzicht (<https://www.mirtoverzicht.nl/>), welke jaarlijks als bijlage bij de begroting van het Infrastructuurfonds wordt uitgebracht.

Daarnaast is geïnventariseerd of sprake is van bestuurlijke afspraken voor zover al niet deel uitmakend van de juridische verplichtingen, zoals opgenomen in de financiële administratie (met name gesloten bestuursovereenkomsten of convenanten met decentrale overheden). Ultimo 2020 gaat het om de volgende bestuurlijke afspraak:

Op 19 juni 2020 is het Akkoord voor de Noordzee gesloten tussen het Rijk en een groot aantal stakeholderpartijen (Kamerstuk 33450-68). Uit dit akkoord volgen verplichtingen voor een bedrag van € 24 miljoen in de periode tot en met 2030.

15 en 15a) Deelnemingen en Tegenrekening deelnemingen

Deze balansregel geeft de deelnemingen in besloten en naamloze vennootschappen en internationale instellingen weer.

Tabel 127 Specificatie (bedragen x € 1.000)

Dutch Caribbean Air Navigation Service Provider (DC ANSP)	0
Winair NV St. Maarten	0
Totaal per 31 december 2020	0

Toelichting

Het aandelenkapitaal van Winair NV St. Maarten bedraagt 560.000 US dollar en van Dutch Caribbean Air Navigation Service Provider (DC ANSP) 100 Antilliaanse guldens. Het deelnemingspercentage in beide ondernemingen bedraagt 7,95 en is «om niet» verkregen.

In 2020 hebben er geen wijzigingen plaatsgevonden.

11. WNT-verantwoording 2020 Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

De Wet normering topinkomens (WNT) bepaalt dat de bezoldiging en eventuele ontslaguitkeringen van topfunctionarissen in de publieke en semi-publieke sector op naamsniveau vermeld moeten worden in het financieel jaarverslag. Deze publicatieplicht geldt tevens voor topfunctionarissen die bij een WNT-instelling geen - al dan niet fictieve - dienstbetrekking hebben of hadden. Daarnaast moeten van niet-topfunctionarissen de bezoldiging (zonder naamsvermelding) gepubliceerd worden indien deze het wettelijk bezoldigingsmaximum te boven gaan. Niet-topfunctionarissen zonder dienstverband vallen echter buiten de reikwijdte van de wet.

Voor dit departement heeft de publicatieplicht betrekking op onderstaande functionarissen. De bezoldigingsgegevens van de leden van de Top Management Groep zijn opgenomen in het jaarverslag van het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties. Het algemeen bezoldigingsmaximum bedraagt in 2020 € 201.000.

Tabel 128 Bezoldiging van topfunctionarissen

Naam instelling	Naam topfunc-tionaris	Functie	Datum aanvang dienstverband	Datum einde dienstverband	Op externe inhuisbasis	Betonding plus onkostenver-goedingen (belast) (+ tussen haakjes (-) bedrag in 2019) tussen haakjes bedrag in 2019)	Voorzieningen t.b.v. beloningen betaalbaar op termijn(+/- bedrag in 2019) tussen haakjes bedrag in 2019)	Totale bezoldiging in 2020 (+ tussen haakjes termijn(+/- bedrag in 2019))	Individueel toepasselijk bezoldigings- maximum	Motivering (indien overschrijding)
ANVS	J.H. van den Heuvel	Bestuursvoorzitter	1-7-2020 1 (1)	Nee	€ 94.131 (€ 147.629)	€ 10.615 (€ 20.346)	€ 104.746 (€ 167.975)	€ 100.500	Wegen beëindiging dienstverband ivm pensionering, afkoop restant verlof.	
ANVS	M.P.H. Brugmans	Pv. bestuursvoorzitter	1 (1)	Nee	€ 143.226 (€ 132.831)	€ 20.739 (€ 19.972)	€ 163.965 (€ 152.803)	€ 201.000		
ANVS	A.M.P. van Bolhuis	Bestuursvoorzitter	15-4-2020	1 (0)	Nee	€ 86.301 (0)	€ 14.738 (0)	101.039	€ 142.375	

Wanneer op een topfunctionaris een vordering is ingesteld vanwege een onverschuldigde betaling is dit gemarkeerd in de kolom «motivering» met **. Topfunctionarissen met een bezoldiging van €1.700 of minder zijn gemarkeerd met **.

Naast de hierboven vermelde functionarissen zijn er geen andere functionarissen die in 2020 een bezoldiging boven het toepasselijke WNT-maximum hebben ontvangen, of waarvoor in eerdere jaren een vermelding op grond van de WOPT of de WNT heeft plaatsgevonden of had moeten plaatsvinden.

Er zijn in 2020 geen ontslaguitkeringen betaald die op grond van de WNT dienen te worden gerapporteerd.

Er zijn in 2020 geen leidinggevende topfunctionarissen die op grond van de WNT i.v.m. de cumulatie van dienstbetrekkingen dienen te worden gerapporteerd.

D. BIJLAGEN

Bijlage 1: Toezichtrelaties RWT's en ZBO's

Tabel 129 Overzichtstabel inzake RWT's en ZBO's van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (Bedragen x € 1.000).

Naam rwt/zbo ¹	Begrote bijdrage moederdepartement aan rwt/zbo	Gerealiseerde bijdrage moederdepartement aan rwt/zbo	Begrote bijdrage overige departementen	Gerealiseerde bijdrage overige departementen	Bijzonderheden
APK-erkenningshouders	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	nee
Autoriteit Nucleaire Veiligheid en Straling (ANVS) (enkel bestuur)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	nee
Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR)*	967	7.320	onbekend	onbekend	Ja, vermogenspositie onbekend onder druk als gevolg van COVID-19
Commissie m.e.r.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	nee
Dienst voor het Wegverkeer (RDW)*	0	3.019	0	4.898	nee
Havenbeheerders	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	nee
Stichting VAM (IBKI)*	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	nee
Keuringsartsen Scheepvaart	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	nee
Keuringsinstanties Explosieven	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	nee
Keuringsinstanties Kabelbaaninstallaties	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	nee
Keuringsinstanties Pleziervaartuigen	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	nee
Keuringsinstanties Scheepsuitrusting	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	nee
KIWA	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	nee
Klassebureaus art. 6 Schepenwet en art. 6 en 3.1 Schepenbesluit 1965 en Binnenvaart	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	nee
Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL)*	100	95	onbekend	onbekend	Ja, vermogenspositie onbekend onder druk als gevolg van COVID-19
Nederlands Loodswezen BV	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	nee
Nederlandse Loodsencorporatie (NLC)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	nee
ProRail	1.984.000	2.059.000	n.v.t.	n.v.t.	nee
Regionale Loodsencorporaties (RLC's)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	nee
Rijkshavenmeester Rotterdam en Amsterdam	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	nee
Stichting Advisering Bestuursrechtspraak (StAB)	0	0	5.287	Onbekend	Ja, per 1 januari 2020 overgeheveld naar JenV
Stichting Airport Coordination Netherlands (SACN)*	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	nee
Stichting Buisleidingenstraat Nederland (LSNed)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	nee
De Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie (NIWO)*	220	272	n.v.t.	n.v.t.	nee
Stichting Milieukeur (SMK)	250	250	n.v.t.	n.v.t.	nee
Stichting Scheepsafvalstoffen en Vaarddocumenten Binnenvaart (SAB)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	nee
Stichting Vaarbewijs- en Marifoonexamens (VAMEX)*	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	nee
VTS-operators	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	nee

Tweede Kamer, vergaderjaar 2020–2021, 35 830 XII, nr. 1

235

¹ Organisaties met een (*) zijn onder de werking van de Kaderwet zbo's gebracht. Een groot aantal organisaties is deeltijd-zbo/-rwt.

Bijlage 2: Afgerond evaluatie- en overig onderzoek

Tabel 130 Overzicht afgerond evaluatie en overig onderzoek

Soort onderzoek	Titel/onderwerp	Artikel	Jaar van start	jaar van afronding	Vindplaats
1. Ex-post onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid van beleid					
1a. Beleidsdoorlichtingen					
	Integraal waterbeleid	11	2020	2021	Kamerstuk 32861, nr. 61 Overheid.nl > Officiële bekendmakingen (officieelbekendmakingen.nl)
	Bodem en Ondergrond	13	2019	2021	https://zoek.officieelbekendmakingen.nl/kst-32861-55.html
	Wegen en verkeersveiligheid	14	2016	2017	https://zoek.officieelbekendmakingen.nl/kst-32861-27.html
	OV en Spoor	16	2018	2018	https://zoek.officieelbekendmakingen.nl/blg-862132
	Luchtvaart	17	2017	2018	https://zoek.officieelbekendmakingen.nl/blg-828444.pdf
	Scheepvaart en Havens	18	2015	2016	https://zoek.officieelbekendmakingen.nl/kst-32861-22.html
	Duurzame mobiliteit en Internationaal	19	2017	2018	https://zoek.officieelbekendmakingen.nl/kst-30991-34.html
	Nationaal samenwerkingsprogramma luchtkwaliteit	20	2018	2019	https://zoek.officieelbekendmakingen.nl/kst-30175-338.html
	Lucht en geluid (geluid)	20	2015	2016	https://zoek.officieelbekendmakingen.nl/kst-32861-17.html
	Publieke Waardescan Circulaire Economie	21	2019	2020	https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail?id=2020Z23109&did=2020D48790
	Doorlichting niet-CE onderwerpen Duurzaamheid	21	2020	2021	https://www.rijksbegroting.nl/2021/voorbereiding/begroting,kst282795_39.html
	Omgevingsveiligheid en Milieurisico's	22	2018	2018	https://zoek.officieelbekendmakingen.nl/kst-32861-42.html
	Meteorologie, Seismologie en Aardobservatie	23	2018	2019	https://zoek.officieelbekendmakingen.nl/kst-56.html
	Handhaving en toezicht	24	2018	2019	https://zoek.officieelbekendmakingen.nl/kst-32861-46.html
1b. Ander ex-post onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid					
	Tweede tussenevaluatie Bestuursakkoord Water	11	2016	2017	https://www.helpdeskwater.nl/onderwerpen/wetgeving-beleid/bestuursakkoord/
	Eindevaluatie Ruimte voor de Rivier en Maaswerken	11	2017	2018	https://www.rijksoverheid.nl/binaries/rijksoverheid/documenten/rapporten/2018/03/23/eindevaluatie-ruimte-voor-de-rivier/eindevaluatie-ruimte-voor-de-rivier.pdf
	Evaluatie Deltawet	11	2016	2016	https://zoek.officieelbekendmakingen.nl/blg-544103
	Diverse voortgangsrapportages in het kader van de «Regeling grote projecten», o.a. HWBP2,Ruimte voor de rivier en Maaswerken	11	2012	2018	https://zoek.officieelbekendmakingen.nl/kst-26399-13.html https://zoek.officieelbekendmakingen.nl/dossier/32698/kst-32698-13?resultIndex=1&sortType=1&sortOrder=4 https://zoek.officieelbekendmakingen.nl/dossier/30080 https://zoek.officieelbekendmakingen.nl/kst-18106-221.html

Soort onderzoek	Titel/onderwerp	Artikel	Jaar van start	jaar van afronding	Vindplaats
	Deltaprogramma Zoetwater: Evaluatie waterbeschikbaarheid	11	2018	2019	https://www.deltacommissaris.nl/binaries/deltacommissaris/documenten/publicaties/2018/09/18/dp2019-e-voortgangsrapportage-zoetwater-in-de-delta/DP2019+E+Voortgangsrapportage+Zoetwater+in+de+Delta.pdf
	Deltaprogramma rapport «Koers houden in de Delta»	11	2016	2016	http://www.pbl.nl/publicaties/koers-houden-in-de-delta
	Wettelijke ex post evaluatie Deltawet Waterveiligheid en Zoetwatervoorziening	11	2016	2016	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-34513-1.html
	Evaluatie water-RO; Naar een vloeiente lijn	11	2015	2016	https://www.deltacommissaris.nl/documenten/publicaties/2016/06/21/evaluatie-water-ro-naar-een-vloeiente-lijn
	Tussentijdse beleidsevaluatie 3 grote waterveiligheidsprogramma's «Regeling grote projecten», oa HWBP2,Ruimte voor de rivier en Maaswerken	11	2016	2016	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-788518
	Evaluatie structuurvisie derde nota Waddenzee	11	2015	2016	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-665763
	(tussentijdse) evaluatie Samenwerkingsagenda Beheer Waddenzee	11	2017	2017	https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2017/07/06/beleidsverkenning-waddengebied-tussen evaluatie-samenwerkingsagenda-beheer-waddenze-en-herziene-samenwerkingsagenda-beheer-waddenze-2016-2018
	Pilot ex-post doelmatigheidsonderzoek waterveiligheidsprojecten	11	2017	2018	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-846672
	Evaluatie Subsidieregeling HWBP	11	2019	2020	https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail?id=2020Z05802&did=2020D12131
	Evaluatie structuurvisie derde nota Waddenzee	11	2015	2016	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-665763
	Eindevaluatie sleutelprojecten	13	2015	2020	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-32861-8.html
	Evaluatie Beleidsnota Drinkwater	13	2019	2020	https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail?id=2020Z06794&did=2020D14469
	Beleidsevaluatie kwaliteitsborging bodem	13	2019	2020	> Kamerstuk 30015, nr. 80 Overheid.nl > Officiële bekendmakingen (officieelbekendmakingen.nl)
	evaluatie van de totstandkoming van het tijdelijk handelingskader PFAS	13	2020	2020	> Kamerstuk 35334, nr. 123 Overheid.nl > Officiële bekendmakingen (officieelbekendmakingen.nl)
	Verslag over de wijze waarop de Tracéwet is toegepast (incl. Infrastructurfonds art. 12)	14	2015	2016	http://mirt2016.mirtoverzicht.nl/mirt_overzicht_2016/mirt_overzicht_2016/
	Rijgeschiktheid langdurig gebruik Cat. III medicijnen	14	2015	2016	https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2016/12/01/beïnvloeding-van-de-rijvaardigheid-bij-langdurig-gebruik-van-icadts-categorie-iii-geneesmiddelen
	Beter Benutten Vervolg	14/16	2018	2018	https://beterbenutten.nl/assets/upload/files/BeterBenutten_Vervolg_rapport_2018%20def.pdf
	Beter Benutten	14	2016	2016	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-763135
	Monitoring en evaluatie «beter benutten»	14/15/16	2012	2018	https://www.beterbenutten.nl/monitoring-evaluatie-1
	Evaluatie aantal doden en gewonden in het verkeer	14	2017	2017	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29398-463.html

Soort onderzoek	Titel/onderwerp	Artikel	Jaar van start	jaar van afronding	Vindplaats
Congestie		14	2016	2017	https://www.kimnet.nl/publicaties/papers/2017/11/23/ex-post-evaluatie-van-benuttingmaatregelen-om-congestie-te-verminderen
NMCA		14	2017	2017	https://www.rijksoverheid.nl/binaries/rijksoverheid/documenten/rapporten/2017/05/01/nationale-markt-en-capaciteitsanalyse-2017-nmca/Bijlage+1+Hoofdrapport+Nationale+Markt+en+Capaciteitsanalyse+NMCA+2017.pdf
NMCA goederenvervoer integraal 2017		14/16/18	2016	2017	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-806239
NMCA wegen		14	2017	2017	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-806234
Wettelijke evaluatie RDW		14	2016	2016	https://www.rdw.nl/~media/rdw/rdw/pdf/sitecollection/documents/over-rdw/rapporten/kamerbriefvierde-wettelijkeevaluatiedienstwegverkeer28rdw29bijlageaef2016.pdf
Eindrapport voormalig BDU		14	2019	2019	https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/verkeersveiligheid/documenten/kamerstukken/2019/12/16/verzamelbrief-ao-verkeersveiligheid-18-december-2019
MIRT-Projectenboek (jaarlijks)	Diverse	Jaarlijks	Jaarlijks		https://www.mirtoverzicht.nl/documenten/publicaties/2018/09/18/mirt-2019
Beweegbare bruggen		14	2017	2017	EIB (2017), Bouwstenen voor beweegbare bruggen. Verkenning maatschappelijke kosten en baten
Verkeer en omgevingsinvloeden A8-A9		14	2017	2017	REGO (2017), Maatschappelijke kosten-batenanalyse A8-A9. analyse van verkeer en omgevingsinvloeden
Inventarisatie KBA's transportinfrastructuur 2001–2014		14	2015	2015	http://www.syconomy.nl/Inventarisatie_MKBAs_def.pdf
Investeren in Infrastructuur		14	2016	2016	http://www.cpb.nl/publicatie/investeren-in-infrastructuur
Toekomstverkenning welvaart en leefomgeving cahier mobiliteit		14	2016	2016	http://www.cpb.nl/sites/default/files/publicaties/bijlagen/cpb-pbl-boek-19-wlo-2015-mobiliteit.pdf
Kansrijk mobiliteitsbeleid		14	2016	2016	http://www.cpb.nl/publicatie/kansrijk-mobiliteitsbeleid
Inventarisatie van financiële instrumenten die bijdragen aan innovatie en verduurzaming van de (weg) transportsector		14	2019	2019	https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/verkeersveiligheid/documenten/kamerstukken/2019/12/16/verzamelbrief-ao-verkeersveiligheid-18-december-2019
Koepelnotitie markt- en organisatiemodel vrachtwagenheffing		14	2018	2019	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-870980.pdf
MKBA vrachtwagenheffing		14	2018	2018	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-862063
Voortgangsrapportages HSL-Zuid groot project en eindevaluatie		16	2009	2020	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-820760.pdf / Kamerstukken II, 22 026 / https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-922575
Evaluatie sociale veiligheid OV		16	2014	2016	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-28642-60.html
OV-klantenbarometer		16	2018	2018	http://www.ovklantenbarometer.nl/
Evaluatie taxiwet		16	2014	2015	http://www.rijksoverheid.nl/ministries/ienm/documenten-en-publicaties/kamerstukken/2015/05/05/evaluatie-taxiwet.html
Evaluatie taxibeleid		16	2016	2017	https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2017/05/15/evaluaties-taxibeleid

Soort onderzoek	Titel/onderwerp	Artikel	Jaar van start	jaar van afronding	Vindplaats
	Evaluatie bordcomputer taxi	16	2015	2016	https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/taxi/documenten/rapporten/2017/05/15/rapportage-nulmeting-evaluatie-boordcomputer-taxi
	Evaluatie reisverbod	16	2016	2017	https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2017/10/04/rapport-verboden-in-te-stappen-evaluatie-reisverbod-ov
	Rapport «Verkenning informatie-uitwisseling sociale veiligheid openbaar vervoer en politie»	16	2017	2017	https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2017/12/21/verkenning-informatie-uitwisseling-sociale-veiligheid-openbaar-vervoer-en-politie
	Evaluatie Winterweerprogramma	16	2016	2017	https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/detail?id=2017D22844&did=2017D22844
	Evaluatie dubbeltariefsysteem taxi	16	2013	2013	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-31521-72.html
	OV-klantenbarometer	16	2013	2013	http://www.ovklantenbarometer.nl/
	Krachten bundelen voor toekomstvast doelgroepenvervoer en OV	16	2013	2013	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-25847-117.html
	Benchmark gebruiksvergoeding spoorgoederenvervoer	16	2015	2015	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-579106
	Beleidsevaluatie maximumtarieven taxivervoer	16	2015	2016	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-772802
	Eindevaluatie van het Vervolgprogramma Beter Benutten in het kader van het MIRT proces informeren.	16	2017	2018	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-865196
	Evaluatie aanlegprojecten spoor	16	2017	2025	https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2017/12/19/vervoerplanns-2018-en-beheerplan-prorail-2018
	Evaluatie beheer en onderhoud spoor	16	2017	2025	https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2017/08/22/bijlage-3-evaluatieprogramma-winterweer-ns-en-prorail
	NMCA goederenvervoer integraal 2017	16	2017	2017	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-806239
	1-meting Bordcomputer Taxi (BCT)	16	2018	2019	https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2019/03/14/bijlage-1-rapportage-eenmeting-bct
	Evaluatie regeling versneld onderwerken graanresten	17	2016	2016	https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2017/10/04/ontwerp-van-de-subsidieregeling-onderwerken-graanresten-2018-2022
	Jaarverslagen Alderstafel en evaluatie	17	2017	Jaarlijks	https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2019/04/18/jaarverslag-ors-2018
	Evaluatie Schipholbeleid	17	2014	2018	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-287.html
	Actualisatie economische betekenis Schiphol	17	2019	2019	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-919788
	Het maatschappelijk belang van het Schipholnetwerk	17	2019	2019	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-919789
	Evaluatie Regeling commissies regionaal overleg burgerluchthavens van nationale betekenis	17	2017	2019	commissies-regionaal-overleg-burgerluchthavens/evaluatie-commissies-regionaal-overleg-burgerluchthavens.pdf
	Evaluatie gebruikspronose Schiphol en safety	17	2014	2018	https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2017/11/16/kamerbrief-over-schiphol-gebruikspronose-2018
	Verslag uit over de in de Wet luchtvaart en het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol vastgelegde veiligheids- en milieuaspecten over de periode 1 november 2015 tot en met 31 oktober 2016	17	2017	2017	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-237.html

Soort onderzoek	Titel/onderwerp	Artikel	Jaar van start	jaar van afronding	Vindplaats
	Monitor netwerkkwaliteit en staatsgaranties	17	2017	2017	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-799580
	Monitor netwerkkwaliteit en staatsgaranties	17	2019	2019	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-919790
	Benchmark luchthavengelden en overheidsheffingen 2017	17	2017	2017	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-799581
	Benchmark luchthavengelden en overheidsheffingen 2019	17	2019	2020	Informatie over Bijlage 931610 Overheid.nl > Officiële bekendmakingen (officielebekendmakingen.nl)
	Evaluatie Omgevingsraad Schiphol (ORS)	17	2019	2019	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-378.html
	Onderzoek opstellen en uitvoeren monitoring- en evaluatieprogramma Lelystad Airport	17	2019	2019	https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2019/12/18/kamerbrief-over-meten-en-monitoren-vliegtuiggeluid
	Evaluatie Knowledge and development center Mainport Schiphol	17	2017	2017	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-827376.pdf
	Vogelaanvaringen: Evaluatie Covenant Reduceren risico vogelaanvaringen Schiphol 2016–2018	17	2018	2020	Informatie over Bijlage 955286 Overheid.nl > Officiële bekendmakingen (officielebekendmakingen.nl)
	Evaluatie subsidieregeling Zeehaveninnovatieproject IF artikel 15	18	2014	2015	https://www.tweede kamer.nl/kamerstukken/detail?id=2017D06925&did=2017D06925
	Evaluatie subsidieregeling Zeehaveninnovatieproject IF artikel 15	18	2017	2017	https://zoek.officiele bekendmakingen.nl/blg-800901
	Evaluatie Quick wins binnenvaart IF artikel 15	18	2016	2017	https://www.mirtoverzicht.nl/projecten/quick-wins-binnenvaart
	Evaluatie subsidieregeling innovaties duurzame binnenvaart	18	2018	2018	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-35000-XIII-83.html
	Evaluatie subsidieregeling innovatie duurzame binnenvaart 2014–2019	18	2020	2020	https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2020/07/17/evaluatie-subsidieregeling-innovaties-duurzame-binnenvaart
	Actualisatie MKBA IDVV-programma	18	2014	2015	http://www.beterbenuttenvaarwegen.nl/Rapporten+en+publicaties/RP+Eindrapporten/default.aspx
	Onderzoek havensamenwerking	18	2019	2019	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-930236
	Onderzoek Level Playing Field Noordwest-Europese zeehavens	18	2019	2020	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-930237
	UNEP IRP: Sustainable trade in resources	19	2020	2020	https://www.resourcepanel.org/reports/sustainable-trade-resources
	UNEP IRP: Resource efficiency and climate change - material efficiency strategies for a low carbon future	19	2020	2020	https://www.resourcepanel.org/reports/resource-efficiency-and-climate-change
	PBL: Inzichten uit mondiale milieuverkenningen - lessen voor Nederland	19	2020	2020	https://www.pbl.nl/publicaties/inzichten-uitmondiale-milieuverkenningen-lessen-voornederland
	PBL: Keeping global environmental assessments fit for purpose - challenges and opportunities for a changing context	19	2020	2020	https://www.pbl.nl/en/publications/keeping-global-environmental-assessments-fit-for-purpose
	European Environment State and Outlook 2020	19	2019	2020	https://www.eea.europa.eu/soer-2020
	De Regeling groenprojecten periode 2010–2016 zal in 2017 worden geëvalueerd	21	2017	2020	https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2020/04/22/beleidsevaluatie-regeling-groenprojecten-2010-2017
	MIA/VAMIL	21	2017	2018	Genoemd in brief aan TK 33 752 van stas FIN van 17 sept. 2013
	Plan van Aanpak MIA/VAMIL	21	2019	2020	https://www.pianoo.nl/nl/document/18050/evaluatie-plan-van-aanpak-maatschappelijk-verantwoord-inkopen-2015-2020

Soort onderzoek	Titel/onderwerp	Artikel	Jaar van start	jaar van afronding	Vindplaats
	Het programma Van Afval Naar Grondstof	21	2017	2018	https://www.rivm.nl/publicaties/evaluatie-programma-van-afval-naar-grondstof-vang-2014-2016
	Voortgangsrapportage op grond van biocideverordening	22	2014	2020	Kamerstuk 27858, nr. 510 Overheid.nl > Officiële bekendmakingen (officieelbekendmakingen.nl)
	Evaluatie van het Besluit genetisch gemodificeerde organismen 2013 en de Regeling genetisch gemodificeerde organismen 2013	22	2018	2019	Kamerbrief evaluatie Besluit en Regeling GGO dd 4 juli 2019 / https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2019/07/04/wetsevaluatie-besluit-en-regeling-ggo-2013
2 Ex-ante onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid van beleid					
2a. MKBA's					
	CPB: overstromingsrisico's	11	2017	2017	CPB (2017), Cost-benefit analysis for flood risk management and water governance in the Netherlands: an overview of one century
	Ex (dur)ante evaluatie van de Nederlandse plannen voor de KRW	11	2020	2021	
	Maatschappelijke kosten-batenanalyse maatregelen bodemlood	13	2017	2017	https://www.ce.nl/publicaties/2029/maatschappelijke-kosten-batenanalyse-maatregelen-bodemlood
	Inventarisatie van financiële instrumenten die bijdragen aan innovatie en verduurzaming van de (weg) transportsector	14	2019	2019	https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/verkeersveiligheid/documenten/kamerstukken/2019/12/16/verzamelbrief-aoverkeersveiligheid-18-december-2019
	Koepelnotitie markt- en organisatiemodel vrachtwagenheffing	14	2018	2019	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-870980.pdf
	MKBA vrachtwagenheffing	14	2018	2018	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-862063
	Analyse instandhoudingskosten Rijksinfrastructuur	14	2020	2020	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-964092
	NMCA Spoor 2030–2040	16	2017	2017	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-806235
	Eindrapport – NMCA Bus Tram en Metro-2017	16	2017	2017	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-806236
	MIRT-Projectenboek (jaarlijks)	16	2018	2018	https://www.mirtoverzicht.nl/documenten/publicaties/2018/09/18/mirt-2019
	Investeren in Infrastructuur	16	2016	2016	http://www.cpb.nl/publicatie/investeren-in-infrastructuur
	Toekomstverkenning welvaart en leefomgeving cahier mobiliteit	16	2016	2016	http://www.cpb.nl/sites/default/files/publicaties/bijlagen/cpb-pbl-boek-19-wlo-2015-mobiliteit.pdf
	Doorlichting financiële meerjarenreeksen BOV spoor	16	2015	2015	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-593347
	Maatregelenpakket (en opdracht monitor effectiviteit) spoorgoederenvervoer	16	2019	2019	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29984-858.pdf
	Voldoen aan Ten-T vereisten voor het spoorwegnet gebruikt door goederentreinen	16	2019	2019	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29984-870.html
	Kansen en bedreigingen open toegang spoorinfra voor de Nederlandse spoormarkt en vervolgstappen	16	2019	2019	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29984-881.html
		16	2020	2020	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-964093
	Toets op de planning luchtverkeerdienstverlening Lelystad	17	2017	2017	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/dossier/33997/kst-31936-382.html
	«Verkennende MKBA beleidsalternatieven luchtvaart»	17	2018	2018	https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2018/05/03/verkennende-mkba-beleidsalternatieven-luchtvaart

Soort onderzoek	Titel/onderwerp	Artikel nummer	Jaar van start	jaar van af ronding	Vindplaats
	MIRT-Projectenboek (jaarlijks)	17	2018	2018	https://www.mirtoverzicht.nl/documenten/publicaties/2018/09/18/mirt-2019
	Toekomstverkenning welvaart en leefomgeving cahier mobiliteit	17	2016	2016	http://www.cpb.nl/sites/default/files/publicaties/bijlagen/cpb-pbl-boek-19-wlo-2015-mobiliteit.pdf
	Kansrijk mobiliteitsbeleid	17	2016	2016	http://www.cpb.nl/publicatie/kansrijk-mobiliteitsbeleid
	KBA brughoogtes	18	2017	2017	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-31409-154.html
	Vervolg KBA brughoogtes	18	2017	2019	https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2019/06/06/mkba-doorvaarthoogtekunstwerken-i-r-t-containervaart
	MKBA doorvaarthoogte kunstwerken i.r.t. containervaart	18	2018	2018	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-890284
	Investeren in Infrastructuur	18	2016	2016	http://www.cpb.nl/publicatie/investeren-in-infrastructuur
	Toekomstverkenning welvaart en leefomgeving cahier mobiliteit	18	2016	2016	http://www.cpb.nl/sites/default/files/publicaties/bijlagen/cpb-pbl-boek-19-wlo-2015-mobiliteit.pdf
	Kansrijk mobiliteitsbeleid	18	2016	2016	http://www.cpb.nl/publicatie/kansrijk-mobiliteitsbeleid
2b. Ander ex-ante onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid					
	Brede heroverwegingen: klaar voor klimaatverandering	11	2020	2020	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-931972.pdf
	Ex ante evaluatie SGBP's	11	2015	2016	http://www.pbl.nl/publicaties/waterkwaliteit-nu-en-in-de-toekomst
	Nader onderzoek Windenergie op Zee-aanvulling Hollandse Kust	11	2015	2016	https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2015/04/23/aanbieden-van-denotitie-reikwijdte-en-detailniveau-aanvullinggebied-hollandse-kust
	Evaluatie doelmatigheid drinkwater (evaluatie van hoofdstuk 5 v.d. drinkwaterwet o.g.v. art. 60 v.d. Drinkwaterwet)	11	2016	2017	https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2017/11/21/evaluatie-doelmatigheid-drinkwaterwet
	Nationale analyse en ex ante evaluatie van het waterkwaliteitsbeleid Delta-aanpak waterkwaliteit	11	2018	2019	https://www.pbl.nl/sites/default/files/downloads/pbl-2019-nationale-analyse-waterkwaliteit_3664.pdf
	Advies van Bureau ICT-toetsing (BIT) over het programma Landelijk Meetnet Water 2	11	2017	2018	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-27625-447.html
	Brede heroverwegingen: toekomstbestendige mobiliteit	14/16/18	2020	2020	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-931977
	RLi advies luchtvaartbeleid een nieuwe aanvliegroute	17	2018	2019	https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2019/04/18/rli-advies-luchtvaartbeleid-een-nieuwe-aanvliegroute
	Totaaloverzicht Beheer, onderhoud, vervanging en renovatie wegen, vaarwegen en water	18	2015	2015	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-413631
	Versterking marktstructuur binnenvaart	18	2014	2015	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-483291
	Rijksbrede maritieme strategie 2015-2025	18	2014	2015	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-31409-70.html
	Rijksbrede maritieme strategie 2015-2025	18	2014	2015	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-447001
	Deelrapportage Vaarwegen voor de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA)	18	2018	2018	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-806237
	Eindevaluatie Project Mainport Rotterdam	18	2019	2020	https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2020/06/16//bijlage-1-ecorys-evaluatie-prm

Soort onderzoek	Titel/onderwerp	Artikel	Jaar van start	jaar van afronding	Vindplaats
	Annual Sustainable Growth survey	19	2019	2020	https://ec.europa.eu/info/publications/2020-european-semester-annual-sustainable-growth-strategy_en
	Notitie effectraming Schone Lucht Akkoord	20	2019	2019	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-918492
	IBO luchtkwaliteit	20	2019	2019	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-30175-340.html
	Brede heroverwegingen: naar een economie zonder afval	21	2020	2020	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-931976
3. Overig onderzoek					
	Toetsing van de Basiskustlijn (kustlijnkaartenboek)	11	jaarlijks	jaarlijks	http://www.rijkswaterstaat.nl/water/veiligheid/bescherming tegen het water/veiligheidsmaatregelen/kustlijnzorg/kustlijnkaarten/
	Verkenning van de veiligheid in Nederland fase 2	11	2006	2015	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-27625-335.html
	5-jaarlijkse evaluatie activiteiten Schelde-estuarium conform verdrag met Vlaanderen inzake samenwerken beleid en beheer	11	2018	2019	https://www.vnsc.eu/uploads/2019/04/evaluatierapport-verdrag-beleid-en-beheer-2014-2018-lr.pdf
	De kwaliteit van het drinkwater in Nederland	11	2017	2018	https://www.rijksoverheid.nl/binaries/rijksoverheid/documenten/rapporten/2018/12/20/kwaliteit-drinkwater-van-nederlandse-drinkwaterbedrijven-2017/kwaliteit-drinkwater-van-nederlandse-drinkwaterbedrijven-2017.pdf
	Integrale Studie Waterveiligheid en Peilbeheer	11	2014	2019	https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2019/06/18/aanbieding-rapport-integrale-studie-waterveiligheid-en-peilbeheer-ijsselmeergebied
	Beleidsevaluatie legionellapreventie	11	2015	2016	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-27625-316.html
	Jaarevaluatie drinkwatertarieven (jaarlijks)	11	2019	2019	De ILT werkt op dit moment nog aan deze rapportage. Deze zal begin 2020 aan de Tweede Kamer worden aangeboden.
	Beleidsverkenning Toekomstige rol en ambitie Rijk en Regio voor het Waddengebied	11	2016	2017	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29684-152.html
	Evaluatie nieuwe regelgeving voor badinrichtingen	11	2016	2019	http://www.internetconsultatie.nl/zwembaden
	Periodieke beoordeling van primaire waterkeringen: Rapportage eerste beoordelingsronde primaire waterkeringen	11		2017	2023
	Evaluatie Versnellingstafels Delta-aanpak waterkwaliteit	11	2020	2020	Kamerstuk 27625, nr. 502 Overheid.nl > Officiële bekendmakingen (officielebekendmakingen.nl)
	Jaarlijkse voortgangsrapportage De staat van ons water	11	Jaarlijks	Jaarlijks	https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2020/05/20/rapportage-de-staat-van-ons-water
	IBO flexibiliteit in infrastructurele planning	13	2015	2016	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-783234.pdf
	Evaluatie stichting bodemcentrum	13		2016	https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/bodem-en-ondergrond/documenten/rapporten/2017/03/01/eindrapport-evaluatie-stichting-bodemcentrum
	Inspire monitor EU	13	2011	2017	http://inspire.jrc.ec.europa.eu/index.cfm/pageid/182
	Mobiliteitsbeeld	14/16/18	2013	Jaarlijks	https://www.kimnet.nl/mobiliteitsbeeld
	Ruimte voor de fiets	14/16	2016	Driejaarlijkse monitoring	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29984-317.html
	Smartphonegebruik op de fiets	14		2017	https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2017/12/07/bijlage-4-onderzoek-arcadis-evaluatie-van-interventies-voor-verantwoord-smartphone-gebruik-op-de-fiets

Soort onderzoek	Titel/onderwerp	Artikel	Jaar van start	jaar van afronding	Vindplaats
	Fietsen en gezondheid	14	2017	2017	http://www.pbl.nl/publicaties/fietsen-leidt-tot-langer-en-gezond-leven
	Mobiliteit en elektriciteit in het digitale tijdperk	14	2017	2017	http://www.pbl.nl/publicaties/mobiliteit-en-elektriciteit-in-het-digitale-tijdperk
	Fietsfeiten	14	2018	2018	https://www.kimnet.nl/publicaties/brochures/2018/03/16/fietsfeiten
	Trendprognose wegverkeer	14	2018	2018	https://www.kimnet.nl/publicaties/notities/2018/04/24/trendprognose-wegverkeer-2018-2023-voor-rws
	Stedelijke bereikbaarheid	14/16	2018	2018	https://www.kimnet.nl/publicaties/rapporten/2018/05/07/stedelijke-bereikbaarheid
	Congestie	14	2017	2018	https://www.kimnet.nl/publicaties/rapporten/2018/06/07/verdieping-en-verklaring-voor-recente-snelle-ontwikkeling-congestie-2014-2016
	Opties voor meer verkeersveiligheid	14	2018	2018	https://www.swov.nl/publicatie/opties-voor-meer-verkeersveiligheid-2018-2030
	Snelheidshandhaving op 60 en 80km uur	14	2017	2017	https://www.swov.nl/publicatie/snelheidshandhaving-op-60-en-80kmuur-wegen
	Publieksrapportage rijkswegennet (3x per jaar)	14	2018	2018	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-862791.pdf
	Strategisch plan verkeersveiligheid	14	2017	2018	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29398-606.html
	Evaluatie Code maatschappelijke participatie	14	2016	2017	https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2017/12/08/uitkomst-bestuurlijke-overleggen-mirt
	Strategisch plan verkeersveiligheid	14	2017	2018	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-866302
	Evaluatie Code maatschappelijke participatie	14	2016	2017	https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2017/12/08/uitkomst-bestuurlijke-overleggen-mirt
	Monitor verkeersveiligheid 2019 SWOV	14	2019	2019	https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/verkeersveiligheid/documenten/kamerstukken/2019/12/16/verzamelbrief-ao-verkeersveiligheid-18-december-2019
	Staat van de hoofdspoorweginfrastructuur	16	2019	2019	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29984-851.html
	ERTMS groot project voortgangsrapportage	16	2013	Halfjaarlijks	https://www.ertms-nl.nl/publicaties/1030905.aspx
	ERTMS Marktconsultatie (programmabeslissing)	16	2019	Halfjaarlijks	https://www.ertms-nl.nl/aanbesteding-+en+contracteringstrategie/marktconsultaties/marktconsultatie+5/default.aspx // https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-886391.pdf
	Aansturing ERTMS	16	2017	2017	https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2017/01/27/rapport-onderzoek-aansturing-ertms
	Modal shift van weg naar spoor	16	2017	2017	https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2017/07/06/tno-2017-r10463-modal-shift-van-weg-naar-spoor-potentie-tot-2050-en-effect-op-co2-uitstoot
	Jaarverslag spoorveiligheid	16	2018	2018	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-864094
	Ruimte voor de fiets	15	2016	Driejaarlijkse monitoring	https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/openbaar-vervoer/comfortabel-reizen/voorzieningen-stations
	OV-klantenbarometer	16	2018	2018	http://www.ovklantenbarometer.nl/
	Mobiliteitsbeeld	16	2019	2019	https://www.kimnet.nl/mobiliteitsbeeld
	Modal shift goederenvervoer naar Spoor	16	2017	2017	https://www.kimnet.nl/publicaties/rapporten/2017/07/07/het-west-oost-goederenvervoer-in-nederland-modal-shift-naar-spoor

Soort onderzoek	Titel/onderwerp	Artikel nummer	Jaar van start	jaar van af ronding	Vindplaats
	Betuweroute: vervoerde tonnen, emissies en beleid	16	2017	2017	https://www.kimnet.nl/publicaties/rapporten/2017/07/07/de-betuweroute-vervoerde-tonnen-emissies-en-beleid
	Bereikbaarheidsindicator	16	2017	2017	https://www.kimnet.nl/publicaties/rapporten/2017/10/13/de-bereikbaarheidsindicator-uitgewerkt-voor-openbaar-vervoer-bbi-ov
	Internationale benchmark	16	2017	2017	https://www.prorail.nl/sites/default/files/benchmark.pdf
	Maatschappelijke kosten verstopingen op het spoor	16	2017	2017	https://www.kimnet.nl/publicaties/rapporten/2017/12/21/maatschappelijke-kosten-van-verstopingen-op-het-spoor
	Marktontwikkeling goederenvervoer	16	2017	2018	https://www.kimnet.nl/publicaties/rapporten/2018/03/15/marktontwikkelingen-spoorgoederenvervoer-2005-2016
	Een gezamenlijk systeem? Vervolgonderzoek naar een landelijk data-analysesysteem voor openbaar vervoer en politie	16	2018	2018	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-849171
	Waar zouden we zijn zonder de fiets en de trein?	16	2018	2018	https://www.kimnet.nl/publicaties/rapporten/2018/07/12/waar-zouden-we-zijn-zonder-de-fiets-en-de-trein
	Luchtvaartnota en luchthavenbesluiten	17	2018	2018	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-31936-491.html
	Veiligheid vliegverkeer Schiphol	17	2017	2017	https://www.onderzoeksraad.nl/nl/onderzoek/2210/veiligheid-vliegverkeer-luchthavenschiphol?s=39F5CEBFBCD78BB32D3A727AE9C18584FF795C63
	Benchmark luchthavengelden en overheidsheffingen	17	2017	Jaarlijks	https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2017/02/16/benchmark-luchthavengelden-en-overheidsheffingen
	Luchthavencapaciteit en vliegtarieven	17	2017	2017	SEO Economisch Onderzoek en Cranfield University (2017). The impact of airport capacity constraints on air fares. SEO rapportnummer: 2017-04.
	Externe veiligheid	17	2013	2018	https://www.easa.europa.eu/documents/library/general-publications?publication_type%5B%5D=144
	Programmaplan luchtruimherziening	17	2017	2018	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-31936-511.html
	Gatewayreview Lelystad	17	2016	2017	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-31936-388.html
	Gatewayreview Luchtruimherziening	17	2019	2019	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-31936-551.html
	Beleidsagenda luchtvaartveiligheid	17	2015	2016	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-22112-2063.html
	Evaluatiesubsidie Knowledge & Development Center (KDC)	17	2017	2017	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-247
	Evaluatiesubsidie Knowledge & Development Center (KDC)	17	2017	2017	https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2017/12/15/evaluatie-knowledge-development-centre-mainport-schiphol-2018-2022
	Een luchtvaartstrategie voor Europa	17	2016	2016	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-22112-2062.html
	Economische betekenis Luchtvacht Schiphol	17	2018	2019	https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2019/11/18/economische-betekenis-luchtvacht-schiphol
	Luchtvaart in Nederland	17	2018	2019	https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2019/11/18/vervolgmeting-draagvlakonderzoek-luchtvaart
	Welvaartsbijdrage van vrachtvuchten op Schiphol	17	2018	2019	https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2019/11/18/welvaartsbijdrage-van-vrachtvuchten-op-schiphol
	Publieksonderzoek NRD voor Luchtvaartnota 2020-2050	17	2019	2019	https://luchtvaartindetekomst.nl/luchtvaartnota/documenten-luchtvaartnota/HandlerDownloadFiles.ashx?idnv=1403701

Soort onderzoek	Titel/onderwerp	Artikel nummer	Jaar van start	jaar van afroeling	Vindplaats
	Quick Scan Luchthaven in zee	17	2019	2019	https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2019/02/08/resultaten-quickscan-luchthaven-in-zee
	Schone en stille luchtvaart, Longread verkenning technologische innovatie duurzaam vliegen	17	2019	2019	https://luchtvaartindetekomst.nl/luchtvaartnota/documenten-luchtvaartnota/HandlerDownloadFiles.ashx?idnv=1560247
	Rapport Vliegtuiggeluid: meten, rekenen en beleven van het RIVM	17	2018	2019	https://www.tweede kamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail?id=2019Z25681&did=2019D52752
	Review Risk analysis of runway combination changes 4th runway rule	17	2019	2019	https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2020/02/07/bijlage-2-review-risk-analysis-of-runway-combination-changes-4th-runway-rule
	Stappenplan LIB 5 voor externe veiligheid	17	2019	2019	https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2020/02/07/bijlage-4-stappenplan-lib-en-ev
	Onderzoek Adecs groepsrisico	17	2019	2019	https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2020/02/07/bijlage-6-onderzoek-aedcs-groepsrisico
	Improving slotcompliance	17	2019	2019	https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2019/12/09/bijlage-1-rapport-improving-slotcompliance
	Evaluation Coordination Committee Netherlands Final report	17	2019	2019	https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2019/12/09/bijlage-2-rapport-evaluatie-werking-ccn
	Notitie Toelichting AERIUS resultaatbestand berekening Lelystad Airport	17	2019	2019	https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2019/03/26/bijlage-1-leeswijzer-stikstof-berekeningen
	Actualisatie Integrale Veiligheidsanalyse Schiphol	17	2019	2020	https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2020/03/30/bijlage-1-rapport-nlr-integrale-veiligheidsanalyse-februari-2020
	Evaluatie implementatie aanbevelingen OVV-onderzoek Veiligheid vliegverkeer Schiphol	17	2019	2020	https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2020/03/30/bijlage-2-evaluatie-implementatie-aanbevelingen-ovv-kwink-groep-en-to70
	Aanpak Evaluatie OVV-aanbevelingen Schiphol	17	2019	2020	https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2020/03/30/bijlage-3-nlr-memorandum-aanpak-evaluatie
	Evaluatie en onderzoek ORS	17	2020	2020	https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2020/12/10/aanbieding-advies-van-geel-over-omgevingsraad-schiphol
	Impact COVID19 op NL-luchtvaart	17	2020	2020	https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2020/08/17/scenariostudie-impact-covid-19-op-luchtvaart
	Evaluatie covenant Veiligheidsverbetering	17	2020	2020	https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2020/11/05/bijlage-1-rapport-evaluatie-convenant-veiligheidsverbetering-schiphol
	Toets op rapport verkenning banenstelsel Schiphol	17	2020	2020	https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2020/12/09/bijlage-rapport-toets-verkenning-banenstelsel-schiphol
	Monitoring Luchthavenindelingsbesluit	17	2020	2020	https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2020/12/09/bijlage-hoofdrapportage-monitoring-lib
	Monitoring Luchthavenindelingsbesluit	17	2020	2020	https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2020/12/09/bijlage-hoofdrapportage-monitoring-lib
	Onderzoek bagageafhandeling Schiphol	17	2020	2021	
	Onderzoek vogelmonitoringsprogramma Lelystad Airport	17	2020	2020	https://www.rijksoverheid.nl/binaries/rijksoverheid/documenten/rapporten/2020/07/02/bijlage-1-vogelmonitoring-vliegveld-lelystad-arcadis/bijlage-1-vogelmonitoring-vliegveld-lelystad-arcadis.pdf

Soort onderzoek	Titel/onderwerp	Artikel	Jaar van start	jaar van afronding	Vindplaats
	Vogelradar regionale luchthavens en monitoring Lelystad Airport	17	2020	2020	https://www.rijksoverheid.nl/binaries/rijksoverheid/documenten/rapporten/2020/07/02/bijlage-2-onderzoek-vogelradar-agv/Bijlage+2+Onderzoek+vogelradar+-+AGV.pdf
	Quick scan veiligheid banenstelsel Schiphol	17	2019	2019	https://www.luchtvaartindetekomst.nl/ontwikkeling+luchtvaart/documenten-luchtvaartnota/handlerdownloadfiles.ashx?idnv=1663034
	Connectiviteit in het Caribische deel van het Koninkrijk – Ontwikkelingen, publieke belangen en opties voor borging van connectiviteit.	17	2019	2019	https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2019/03/05/connectiviteit-caribische-deel-van-het-koninkrijk
	Gevolgen Brexit voor maritieme sector	18	2018	2018	https://www.kimnet.nl/publicaties/rapporten/2018/02/08/gaan-we-het-schip-in-mogelijkegevolgen-van-de-brexit-voor-de-nederlandse-maritieme-sector
	Trends en hun invloed op zeehaven (KiM)	18	2018	2019	https://www.kimnet.nl/publicaties/rapporten/2019/07/8/trends-en-hun-invloed-op-zeehaven
	Onderzoek impact coronavirus op maritieme sectoren	18	2020	2020	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-958922
	Jaarlijks monitoringrapport NSL	20	2010	Jaarlijks	https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2020/12/21/monitorsrapportage-nationaal-samenwerkingsprogramma-luchtkwaliteit-2020
	NSL meldingen en bekendmakingen	20	2010	Jaarlijks	http://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/wegbeheer/natuur-en-milieu/luchtkwaliteit/nationaal-samenwerkingsprogramma-luchtkwaliteit/documenten.aspx
	Stikstofdioxide in lucht	20	2018	2018	http://www.clo.nl/indicatoren/nl0231-stikstofdioxide?ond=20912
	Circulaire economie: we willen weten wat we kunnen meten	21	2017	2017	https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2018/01/15/bijlage-8-monitoring-rapport-circulaire-economie
	Integrale Circulaire Economie Rapportage ICER	21	2019	2021	Detail 2021D02588 Tweede Kamer der Staten-Generaal
	4e monitoring kleine plastic flessen in het zwerfafval	21	2019	2020	bijlage bij kst 30872, nr. 245
	5e monitoring kleine plastic flessen in het zwerfafval	21	2020	2020	bijlage bij kst 28694, nr. 137
	Monitor Plastic Pact NL	21	2019	2020	Nulmeting en monitoring Plastic Pact NL Tweede Kamer der Staten-Generaal
	Gedragsonderzoek kleding	21	2020	2020	Gedragsonderzoek kleding Rapport Rijksoverheid.nl
	Onderzoek naar vernietiging retourgoederen	21	2020	2020	Vernietiging ongebruikte goederen Tweede Kamer der Staten-Generaal
	Maatschappelijke kosten/baten-onderzoek naar modal-shift vervoersstromen Chemelot	22	2019	2019	Rapport modal shift voor Chemelot is bijlage bij kamerbrief dd 11 juni 2019 over Verslag Basisnet 2018 // https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-887516
	Programma «Bewust Omgaan met Veiligheid». Analyse bevindingen Onderzoeksraad voor Veiligheid ten behoeve van het veiligheidsbeleid van het Ministerie van IenM. M.J.G.J.A. Boogers et al. BMC Onderzoek 2017	22	2017	2017	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-848695.pdf

Toelichting

In deze onderzoeksbijlage staan onderzoeken opgenomen die ten tijde van de opstelling van de begroting nog niet waren voorzien. Bijvoorbeeld de evaluatie van de totstandkoming van het tijdelijk handelingskader PFAS.

Voor alle beleidsartikelen is een beleidsdoorlichting uitgevoerd en besproken met de Tweede Kamer. De afronding van de twee geplande beleidsdoorlichtingen bodem en duurzaamheid vindt plaats in 2021. In 2020 is, in aanvulling op reguliere evaluaties en onderzoeken, in lijn met de Rijksbrede operatie «Inzicht in Kwaliteit» de publieke waardescan duurzaamheid opgeleverd. De beleidsevaluatie kwaliteitsborging bodem is samen met de procesevaluatie granuliet opgeleverd in 2020. De kwaliteitsborging van de beleidsdoorlichtingen is versterkt door besprekingen van concepten in de beleidsevaluatiecommissie. In 2020 is gestart met de beleidsdoorlichting van artikel 11 van HXII (Water).

Beleid en wetgeving van het departement wordt getoetst in de fase van totstandkoming conform het interdepartementaal voorgeschreven integraal afwegingskader (IAK). Specifiek ten aanzien van MIRT projecten en de te nemen voorkeursbeslissingen ligt altijd een MKBA ten grondslag. Deze wordt bij de voorkeursbeslissing openbaar. Over de voortgang van de besluitvorming over MIRT projecten wordt de Tweede Kamer ieder half jaar geïnformeerd via een rapportage.

Samen met het Ministerie van Financien is meegewerkt aan de Brede Heroverwegingen. De meest relevante heroverwegingen op het terrein van Infrastructuur en Waterstaat staan opgenomen in de onderzoeksbijlage.

Bijlage 3: Inhuur externen

Tabel 131 Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat Verslagjaar 2020 (bedragen x € 1.000)

Programma- en apparaatskosten ¹	
1. Interim-management	7.235
2. Organisatie- en Formatieadvies	6.566
3. Beleidsadvies	11.525
4. Communicatieadvising	5.801
Beleidsgevoelig (som 1 t/m 4)	31.127
5. Juridisch Advies	2.521
6. Advisering opdrachtgevers automatisering	16.719
7. Accountancy, financiën en administratieve organisatie	7.814
(Beleids)ondersteunend (som 5 t/m 7)	27.054
8. Uitzendkrachten (formatie & piek) ²	213.069
Ondersteuning bedrijfsvoering	213.069
Totaal uitgaven inhuur externen	271.251

1 Realisaties van Agentschappen zijn o.b.v. kosten en de realisaties van de Bestuurskern zijn o.b.v. werkelijke uitgaven.

2 Deze categorie bestaat uit drie posten. (1) De uitzendkrachten van het ministerie (€8,2 miljoen); (2) de uitgaven externe inhuren ten behoeve van het primaire proces van de uitvoeringsorganisatie RWS, die niet of niet gemakkelijk zijn onder te brengen onder de acht door BZK onderscheiden categorieën externe inhuren (€78,4 miljoen); (3) Inhuurcontracten voor dienstverlening die niet tot de kernactiviteiten van RWS behoren en naar aard van de activiteit de aanschaf van een product betreffen, maar onder de definitie van externe inhuren vallen (€126,5 miljoen).

Tabel 132 Inhuur externen buiten raamovereenkomsten

	2020
Aantal overschrijdingen maximumuurtarief	0

Toelichting op het inhuerpercentage 2020

In 2020 gaf het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat € 271 miljoen aan externe inhuren uit. De uitgaven voor het ambtelijke personeel bedroegen € 1.268 miljoen. Samen zijn de uitgaven € 1.540 miljoen. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, komt in 2020 op een inhuerpercentage van totaal 17,6%. Hiermee is de norm van 10% overschreden. Dit was noodzakelijk om de hoge productieopgave te kunnen realiseren.

De belangrijkste oorzaak van de overschrijding is de inhuren op niet-kerntaken bij Rijkswaterstaat (RWS) ter hoogte van € 126 miljoen. Het inhuerpercentage in 2020 zonder inhuren op niet-kerntaken is 10,2%, net boven de norm van 10%.

Van de € 271 miljoen die lenW in 2020 aan inhuren heeft uitgegeven, is € 220 miljoen aan Rijkswaterstaat toe te wijzen. Dit is 19,7% ten opzichte van het RWS-totaal. De hoge productieopgave vertaalt zich in een hogere inhuren op niet-kerntaken. Ondanks dat in 2020 is gestuurd op het terugdringen van de inhuren op niet-kerntaken, door onder meer omzetten inhuren naar uitbesteding, zien we dat met de toenemende productieopgave ook de inhuren stijgt om deze productieopgave waar te kunnen maken. De inhuren op niet-kerntaken in het primaire proces wordt met name onder de posten onderhoud in de staat van baten en lasten en aanleg op het Infrastructuurfonds en het Deltafonds verantwoord.

De noodzaak voor extra inhuren van capaciteit bij het KNMI en de Inspectie was om de voortgang van enkele grote programma's niet in gevaar te brengen. Het grootste deel betreft expertise op terrein van automatisering. Het streven was dat voor deze programma's eigen personeel zou worden aangetrokken, maar dat is door schaarste op de arbeidsmarkt en Corona niet volledig gelukt.

Ook bij het kerndepartement is met een inhuerpercentage van 12,4% in 2020 de norm van 10% overschreden. Dit was noodzakelijk voor specialistische kennis op het terrein van automatisering en om de hoge productieopgave te kunnen realiseren. De extra inhuer betreft voornamelijk (specialistische) inzet voor tijdelijke programma's voor het klimatakkkoord, de vrachtwagenheffing en de luchtruimherziening.

Bijlage 4: Focusonderwerp 2020, naleving CW 3.1

De Operatie Inzicht in Kwaliteit kent als één van de focuspunten om de resultaatgerichtheid te verbeteren en daarmee ook een impuls te geven aan de kwaliteit van beleid en uitvoering. Artikel 3.1 van de Comptabiliteitswet (CW 3.1) biedt bij dit streven houvast.

In de CW 3.1 is opgenomen dat voorstellen, voorname en toezeggingen een toelichting moeten bevatten waarin wordt ingegaan op drie elementen:

1. de doelstellingen, de doeltreffendheid en de doelmatigheid die worden nagestreefd;
2. beleidsinstrumenten die worden ingezet;
3. financiële gevolgen voor maatschappelijke sectoren.

Vakministers zijn verantwoordelijk voor naleving.

Deze elementen behoren terug te komen in kamerbrieven waarin beleid met financiële impact wordt toegelicht. Sinds 1 juni van het verslagjaar is het verplicht om een afzonderlijke bijlage 'Onderbouwing en evaluatie (CW3.1)' op te nemen bij kamerbrieven inzake beleid met impact van meer dan € 20 miljoen.

Hieronder is een overzicht opgenomen van de voorstellen welke sedertdien van een dergelijke bijlage zijn voorzien. Het gaat om een tweetal waarbij het beleid een gevolg is van de coronacrisis en twee die daar los van staan.

Tabel 133 Overzichtstabel voorstellen pilot CW 3.1

Voorstel	Vindplaats
Beschikbaarheidsvergoeding OV*	Bijlage bij Kamerstukken II, 2020-2021, 35 490 nr. 6
Steunpakket vuurwerksector*	Bijlage bij Kamerstukken II, 2020-2021, 28684 nr. B
Uitvoeringsprogramma Circulaire economie 2020-2023	Bijlage bij Kamerstukken II, 2020-2021, 32 582 nr. 130
Luchtvaartbeleid	Bijlage bij Kamerstukken II, 2020-2021, 31 936 nr. 820

*: beleid als gevolg van de coronacrisis

Toelichting

Het mag worden aangenomen dat de extra aandacht stimulerend is voor het bewustzijn en louterend werkt voor betrokkenen. Toch is moeilijk vast te stellen in hoeverre het opstellen van de afzonderlijke bijlage toepassing en naleving van CW 3.1 tot de beoogde kwaliteitsimpuls leidt. De elementen van CW 3.1 zijn na de markering als focusonderwerp en start van de pilot in juni niet op een wezenlijk andere manier toegepast dan daarvoor gebruikelijk was. Dat geldt ook voor de evaluatieparagraaf. Al langere tijd geldt bij het schrijven van voorstellen de toepassing van het Integraal Afwegingskader (IAK) voor nieuw beleid en regelgeving, waaraan CW 3.1 nauw is gelieerd als leidraad. In dit kader krijgen te beantwoorden vragen rond bijvoorbeeld doel, instrument en gevolgen al langer aandacht. Sinds het begin van deze kabinetperiode bovendien aangejaagd door de Operatie Inzicht in Kwaliteit.

Dat zou in beginsel al voldoende inzicht moeten bieden om de daaraan verwante elementen van CW 3.1 te kunnen formuleren en in de brief op te nemen. Wel is het zo dat in de periode vóór de pilot sommige CW 3.1 elementen in een brief wat moeilijker vindbaar zijn, nogal gecomprimeerd zijn weergegeven of meer impliciet worden opgenomen. Met de introductie van de sinds 1 juni verplichte bijlage worden die aspecten meer expliciet.

Een steun in de rug is verder nog de nieuwe beleidsevaluatiecommissie. Daar worden IAK voorstellen en –reviews behandeld waarbij tevens deskundigen van buiten het ministerie zijn aangesloten.

Een verstorende factor bij een eventuele vergelijking inzake naleving vóór en sinds de pilotperiode is de tijdsdruk waaronder de brieven naar aanleiding van de coronacrisis tot stand moesten komen. Dit kan ten koste gaan van de specificering van de doelstelling, soms ook omdat het in gang zetten van maatregelen mede op verzoek van de Tweede Kamer geen uitstel kon verdragen. Voorbeeld is de OV-vergoeding. Deze tekortkoming is gecompenseerd door tussentijdse monitoring en zeer regelmatige informatieverstrekking.

Bijlage 5: Rapportage Correspondentie

Overzicht tijdigheid maatschappelijke correspondentie							
Rapportage Behandeling Correspondentie	Aantal ingekomen 2020	Aantal afgedaan 2020 ¹	Aantal afgedaan binnen termijn	Aantal afgedaan binnen verdaagde termijn	Aantal afgedaan na instemming met verder uitsluitsel	Aantal niet tijdig	
Aanvragen om WOB-besluit							
- Kerndepartement	116	58	5	1	0	46	
- ILT	49	45				45	
- PBL	—						
- RWS	105	90	24	24	24	18	
- KNMI	2	2		1	1		
Bezwaarschriften							
- Kerndepartement	33	20	11	3	1	5	
- ILT	521	543					
<i>Waarvan bezw. bestuurlijke boete</i>	718	559					
- PBL	—						
- RWS	—						
- KNMI	—						
Klaagschriften							
- Kerndepartement	2	1	1	0	0	0	
- ILT	36	34	25	0	0	9	
- PBL	—						
- RWS	42	39	32	0	5	2	
- KNMI	—						
Andere (Burger)brieven							
- Kerndepartement	4.416	4.192	3.814	n.v.t.	n.v.t.	593	
- ILT	32.841	32.847	30.430				
- PBL	187		181				
- RWS	90.790	91.202	83.799			7.367	
- KNMI	2.114	2.114					

¹ Inclusief restant verzoeken uit jaar t-1 (vanwege overloop bij de afdoening van zaken over kalenderjaren heen correspondeert het totaal aantal afgedaan niet (altijd) met het aantal ingekomen).

Bijlage 6: Afkortingenlijst

Afkortingenlijst

A.

ABS	Absolute waarde
ACM	Autoriteit Consument & Markt
AMvB	Algemene Maatregel van Bestuur
ANVS	Autoriteit Nucleaire Veiligheid en Stralingsbescherming
AO	Algemeen Overleg
APK	Algemene Periodieke Keuring
AR	Algemene Rekenkamer
AWACS	Airbone Warning And Control Station
AWB	Algemene wet bestuursrecht

B.

BAW	Bestuursakkoord Water
BBP	Bruto Binnenlands Product
BDU	Brede Doeluitkering
BES	Bonaire, Sint Eustatius en Saba
Bevb	Besluit externe veiligheid buisleidingen
Bevt	Besluit externe veiligheid transportroutes
BIRK	Budget Investeringen Ruimtelijke Kwaliteit
BNP	Bruto Nationaal Product
BOA	Beleidsondersteuning en Advies
BRZO	Besluit Risico's Zware Ongevallen
BSV	Bureau Sanering Verkeerslawaaï
BZ	Ministerie van Buitenlandse Zaken
BZK	Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

C.

CBR	Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen
CBS	Centraal Bureau voor de Statistiek
CCR	Centrale Commissie voor de Rijnvaart
CDM	Clean Development Mechanism
CLH	Classification and Labelling Harmonisation
CLRTAP	Convention on Long-Range Transboundary Air Pollution
CLSK	Commando Luchtstrijdkrachten
CO ₂	Koolstofdioxide
COGEM	Commissie Genetische Modificatie
CPB	Centraal Planbureau
CROS	Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol
CROW/ KpVV	CROW Kennisplatform Verkeer en Vervoer
Ctgb	College voor de toelating van gewasbeschermingsmiddelen en biociden

D.

dB(A)	Decibel (audio)
DBFM	Design-Build-Finance-Maintenance
DCC	Departementaal Coördinatiecentrum Crisisbeheersing
DEF	Ministerie van Defensie
DF	Deltafonds
DGLM	Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritiem
DGMo	Directoraat-Generaal Mobiliteit

E.

EASA	European Aviation Safety Agency
------	---------------------------------

EC	Europese Commissie
ECAC	European Civil Aviation Conference
ECHA	European Chemicals Agency
ECN	Energieonderzoek Centrum Nederland
EEA	European Environment Agency
EICB	Expertise- en InnovatieCentrum Binnenvaart
EMSA	Europese Maritieme Veiligheidsagentschap
EMV	Meerjarige onderzoeksprogramma elektromagnetische velden
ERTMS	European Rail Traffic Management System
ESA	European Space Agency
ESO	Ernstige Scheepsongevallen
EU	Europese Unie
EU ETS	Europese CO ₂ emissiehandelssysteem / EU Emissions Trading System
EZ	Ministerie van Economische Zaken

F.

FABEC	Functional Airspace Block Europe Central
Fin	Ministerie van Financiën
FLO	Functioneel leeftijdsontslag

G.

GGO	Genetisch Gemonitoreerd Organisme
GIS	Geluidsisolatie Schiphol
GT	Bruto Tonnage
GVKA	Geïntegreerde Verplichtingen-Kasadministratie

H.

HGIS	Homogene Groep Internationale Samenwerking
HSL	Hogesnelheidslijn
HVWN	Hoofdvaarwegennet
HWBP	Hoogwaterbeschermingsprogramma
HWN	Hoofdwegennet

I.

ICAO	International Civil Aviation Organization
ICT	Informatie- en communicatie Technologie
IndM	Ministerie van Infrastructuur en Milieu
IndW	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
IF	Infrastructuurfonds
IGRAC	International Groundwater Resources Assessment Centre
ILT	Inspectie Leefomgeving en Transport
IMO	International Maritime Organisation
Inspire	Europese Richtlijn voor harmonisatie van geo-informatie
Interreg	Programma voor transnationale samenwerking op het gebied van innovatieve en ruimtelijke gebiedsontwikkeling
IOV	Impuls Omgevingsveiligheid
IPCC	Intergovernmental Panel on Climate Change
IPO	Interprovinciaal Overleg
ITS	Intelligente Transportsystemen
IWA	Internationale Waternapak

K.

KDC	Knowledge & Development Center
KIM	Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid
KLM	Koninklijke Luchtvaart Maatschappij N.V.
KNMI	Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut
KpVV	Kennisplatform Verkeer en Vervoer

KRM	Kaderrichtlijn mariene strategie
KRW	(Europese) Kaderrichtlijn Water
Kton	Kiloton (miljoen kilo)

L.

LAP	Landelijk Afvalbeheerplan
LAWS	Landelijk Asbestvolgsysteem
Lden	Level day-evening-night
LIB	Luchthavenindelingbesluit
Lnight	Night Level
LSNed	Leidingenstraat Nederland
LTSA	Lange Termijn Spooragenda
LVB	Luchthavenverkeerbesluit Schiphol
LVNL	Luchtverkeersleiding Nederland

M.

MER	Milieueffectrapportage
MIA	Milieu investeringsaftrek
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
MJPG	Meerjarenprogramma Geluidsanering
MKB	Midden- en Kleinbedrijf
MKBA	Maatschappelijke kosten-Bbtenanalyse
MOU	Memorandum of Understanding
Mton	Megaton (1 miljard kilo)

N.

NAS	Nationale Adoptie Strategie
NCAP	New Car Assessment Programme
NDOV	Nationale Data Openbaar Vervoer
NEa	Nederlandse Emissieautoriteit
NEC	National Emission Ceiling
NGO	Non-gouvernementele organisatie
NH ₃	Ammoniak
NIWO	Stichting Nationale en Internationale Wegvervoerorganisatie
NWKW	Nationaal Kennis- en Innovatieprogramma Water en Klimaat
NLC	Nederlandse Loodsencorporatie
NMCA	Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse
NMVOS	Vluchtige organische stoffen, exclusief methaan
NO ₂	Stikstofdioxide
NOVB	Nationaal Openbaar Vervoer Beraad
NOx	Stikstofoxiden
NRV	National Reference Value
NS	Nederlandse Spoorwegen
NSL	Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit
NWO	Nederlandse Organisatie voor Wetenschappelijk Onderzoek

O.

OCW	Onderwijs, Cultuur en Wetenschap
OD	Omgevingsdiensten
OECD	Organisation for Economic Co-operation and Development
OESO	Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling
OLO	Omgevingsloket Online
ORS	Omgevingsraad Schiphol
OSPAR	Oslo-Parijs
OTIF	Organisation pour les Transports Internationaux Ferroviaires
OV	Openbaar vervoer

OVV Onderzoeksraad voor Veiligheid

P.

PBL Planbureau voor de Leefomgeving
PGS (15) Publicatiereeks Gevaarlijke Stoffen
PHS Programma Hoogfrequent Spoorvervoer
PRTR Kiev Protocol on Pollutant Release and Transfer Registers
PSR Projectstimuleringsregeling

R.

RAC Committee for Risk Assessment
RCW Regiecollege Waddengebied
RDW Rijksdienst voor het Wegverkeer
REACH Registratie, Evaluatie en Autorisatie Chemische Stoffen
RHB Rijkshoofdboekhouding
RIVM Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu
RMO Risk Management Options
RMRG Regeling Maatregelen Rijvaardigheid en Geschiktheid
RVO.nl Rijksdienst voor ondernemend Nederland
RvS Raad van State
RWS Rijkswaterstaat
RWT Rechtspersoon met een wettelijke taak

S.

SACN Stichting Airport Coordination Netherlands
SDG Sustainable Development Goal
SO₂ Zwaveldioxide
SSO Shared Services Organisatie
SSP State Safety Programme 2015-2019
StAB Stichting Advisering Bestuursrechtspraak
SURF Smart Urban Regions in the Future
SVHC Substance of Very High Concern
SVIR Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte
SWOV Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid
SWUNG Samen Weken aan de Uitvoering van Nieuw Geluidsbeleid
SZW Ministerie van Sociale Zaken en Wergelegenheid

T.

TK Tweede Kamer
TRG Totaal Risicogewicht Grenswaarde
TVG Totaal Volume Geluid

U.

UNISDR United Nations International Strategy for Disaster Reduction
UNEP United Nations Environment Programme
UNESCO United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization
UNFCCC United Nations Framework Convention on Climate Change
UvW Unie van Waterschappen

V.

VAMEX Stichting Vaarbewijzen- en Marifoon Examens
VAMIL Vrijwillige afschrijving milieu-investeringen
VANG Van Afval Naar Grondstof
VN Verenigde Naties
VNECE Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (United Nations Economic Commission for Europe, UNECE)
VNG Vereniging Nederlandse Gemeenten

VOS Vluchtige Organische Stoffen
VROM Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer
VTH Vergunningverlening, Toezicht en Handhaving
VVN Veilig Verkeer Nederland
VWS Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport

W.

Wabo Wet algemene bepalingen omgevingsrecht
Wbb Wet bodembescherming
WMO Wereld Meteorologische Organisatie

Y.

/

Z.

ZBO Zelfstandig Bestuursorgaan
ZESO's Zeer Ernstige Scheepvaartongevallen