



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Rijksjaarverslag 2018

XII Infrastructuur en Waterstaat

Van ons allemaal **Voor ons allemaal**

Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2018–2019

35 200 XII

**Jaarverslag en slotwet Ministerie van
Infrastructuur en Waterstaat 2018**

Nr. 1

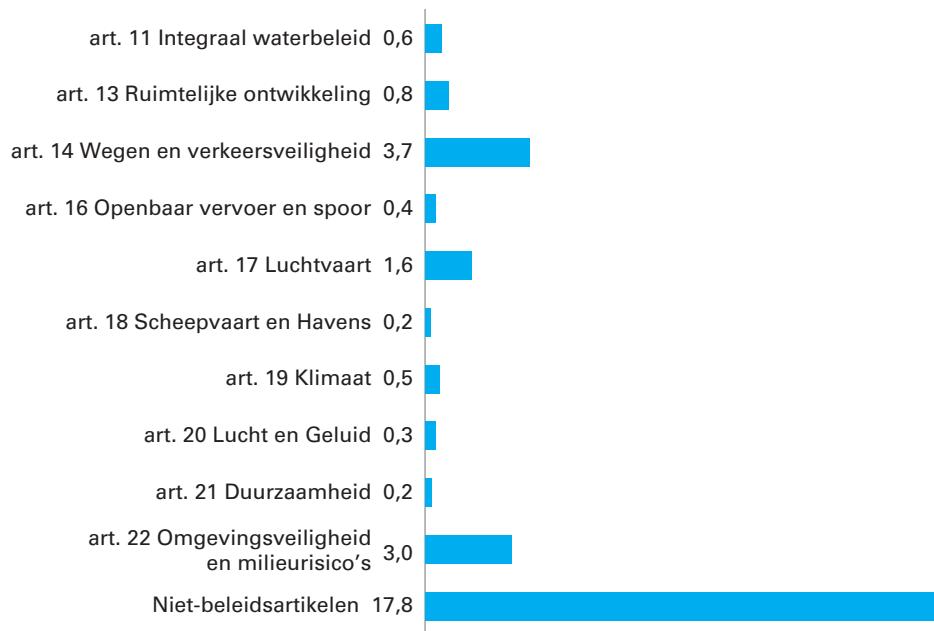
**JAARVERSLAG VAN HET MINISTERIE VAN INFRASTRUCTUUR EN
WATERSTAAT 2018 (XII)**

Aangeboden 15 mei 2019

Gerealiseerde uitgaven verdeeld over beleidsartikelen en niet-beleidsartikelen (x € 1 mln.). Totaal € 8.198.827.000,-



Gerealiseerde ontvangsten verdeeld over beleidsartikelen en niet-beleidsartikelen (x € 1 mln.). Totaal € 29.100.000,-



INHOUDSOPGAVE

	blz.
A. ALGEMEEN	6
1. Aanbieding van het jaarverslag en verzoek tot dechargeverlening	6
2. Leeswijzer	8
B. BELEIDSVERSLAG	11
3. Beleidsprioriteiten	11
4. Beleidsartikelen	31
Artikel 11 Integraal Waterbeleid	31
Artikel 12 Waterkwaliteit	49
Artikel 13 Bodem en Ondergrond	50
Artikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid	56
Artikel 15 OV-keten	66
Artikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor	67
Artikel 17 Luchtvaart	77
Artikel 18 Scheepvaart en Havens	96
Artikel 19 Uitvoering milieubeleid en internationaal	106
Artikel 20 Lucht en Geluid	113
Artikel 21 Duurzaamheid	122
Artikel 22 Omgevingsveiligheid en Milieurisico's	137
Artikel 23 Meteorologie, seismologie en aardobservatie	150
Artikel 24 Handhaving en Toezicht	156
Artikel 25 Brede Doeluitkering	161
Artikel 26 Bijdrage Investeringsfondsen	163
5. Niet-beleidsartikelen	168
Artikel 97 Algemeen Departement	168
Artikel 98 Apparaatsuitgaven Kerndepartement	171
Artikel 99 Nominaal en Onvoorzien	175
6. Bedrijfsvoeringparagraaf	176
C. JAARREKENING	185
7. Departementale verantwoordingsstaat	185
8. Samenvattende verantwoordingsstaat agentschappen	186
9. Jaarverantwoording agentschap per 31 december 2018	187
Rijkswaterstaat	187
Inspectie Leefomgeving en Transport	203
Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut	214
10. Saldibalans	226
11. WNT-verantwoording 2018 Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat	234
D. BIJLAGEN	235
Bijlage 1: Toezichtrelaties ZBO's en RWT's	235
Bijlage 2: Afgerond evaluatie en overig onderzoek	244
Bijlage 3: Externe Inhuur	261
Bijlage 4: Rapportage correspondentie	263

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 (XII) over het jaar 2018 aan.

Onder verwijzing naar de artikelen 63 en 64 van de Comptabiliteitswet 2001 verzoek ik de beide Kamers van de Staten-Generaal de Minister van Infrastructuur en Waterstaat decharge te verlenen over het in het jaar 2018 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 82 van de Comptabiliteitswet 2001 een rapport op. Dit rapport wordt separaat door de Algemene Rekenkamer aan de Staten-Generaal aangeboden. Het rapport bevat de bevindingen en het oordeel van de Algemene Rekenkamer over:

- a. het gevoerde financieel beheer en materieel beheer;
- b. de bijgehouden administraties van het Rijk;
- c. de financiële informatie in het jaarverslag;
- d. de betrokken saldibalans;
- e. de totstandkoming van de informatie over het gevoerde beleid en de bedrijfsvoering;
- f. de in het jaarverslag opgenomen informatie over het gevoerde beleid en de bedrijfsvoering.

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

- a. het Financieel jaarverslag van het Rijk over 2018;
- b. het voorstel van de slotwet dat met het onderhavige jaarverslag samenhangt;
- c. 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;
- d. de verklaring van goedkeuring van de Algemene Rekenkamer over de in het Financieel jaarverslag van het Rijk, over 2018 opgenomen rekening van uitgaven en ontvangsten over 2018, alsmede over de saldibalans over 2018 (de verklaring van goedkeuring, bedoeld in artikel 83, derde lid, van de Comptabiliteitswet 2001).

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,

C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

Dechargeverlening door de Tweede Kamer

Onder verwijzing naar artikel 64 van de Comptabiliteitswet 2001 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 64 van de Comptabiliteitswet 2001 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 64 van de Comptabiliteitswet 2001 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 64 van de Comptabiliteitswet 2001 wordt dit originele exemplaar van het onderhavige jaarverslag, na ondertekening van de hierboven opgenomen verklaring, doorgezonden aan de Minister van Financiën.

2. LEESWIJZER

Algemeen

Voor u ligt het Jaarverslag 2018 van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), Hoofdstuk XII van de Rijksbegroting. In dit Jaarverslag 2018 wordt verantwoording afgelegd over de gerealiseerde uitgaven, ontvangsten en aangegane verplichtingen ten opzichte van de begroting 2018.

Overgangsrecht Comptabiliteitswet

Op grond van het overgangsrecht in artikel 10.2 van de Comptabiliteitswet 2016 blijven voor de jaarverslagen en slotwetten over 2018 de bepalingen uit de Comptabiliteitswet 2001 en de daarop berustende bepalingen van toepassing zoals deze golden voor de inwerkingtreding van de Comptabiliteitswet 2016 per 1 januari 2018.

Opbouw

Het Jaarverslag IenW 2018 bestaat uit de volgende onderdelen:

- A. Een algemeen deel: hierin is naast deze leeswijzer de officiële aanbieding van het Jaarverslag aan de Staten-Generaal en het verzoek tot dechargeverlening opgenomen.
- B. Het beleidsverslag 2018 van IenW: hierin wordt ingegaan op de resultaten die in 2018 zijn geboekt. Het beleidsverslag bestaat uit vier onderdelen: het verslag over de beleidsprioriteiten, de beleidsartikelen, de niet-beleidsartikelen en de bedrijfsvoeringparagraaf.
- C. De Jaarrekening 2018 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.
- D. 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 afgerond evaluatie- en overig onderzoek
 3. het overzicht van niet-financiële informatie over inschakeling van externe adviseurs en tijdelijk personeel (externe inhuren)
 4. de rapportage correspondentie
 5. 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.

Normering Jaarverslag

De financiële informatie in het beleidsverslag (onderdeel B) wordt gepresenteerd door middel van de tabellen «Budgettaire gevolgen van beleid». Verschillen tussen de begroting en de realisatie worden conform de Regeling rijksbegrotingsvoorschriften 2019 op het niveau van de financiële instrumenten 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 < 1.000	5	10
=> 1.000	10	20

Groeiparagraaf

Gevolgen herverkavelingen lenW

Uit het Regeerakkoord van het Kabinet Rutte III volgen herverkavelingen met effect op het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. De budgettaire verwerking van deze herverkavelingen is middels nota's van wijzigingen ([TK 2017–2018, 34 775 XII, nr. 7](#), [TK 2017–2018, 34 775 XII, nr. 62](#) en [TK 2017–2018, 34 775 XII, nr. 63](#)) in de begroting 2018 verwerkt. Naast de budgettaire gevolgen van de herverkaveling zijn er ook gevolgen voor de verantwoordelijkheden van de Minister en Staatssecretaris op bepaalde beleidsterreinen. Bij de betreffende artikelen wordt hier nader op ingegaan.

Enveloppes

De beleidsbegroting van lenW (HXII) heeft naar aanleiding van het Regeerakkoord van het Kabinet Rutte III vanuit de enveloppe «Klimaat» ten behoeve van het jaar 2018 aanvullende middelen ontvangen op de begroting. Over de bestemming van deze middelen bent u in de Incidentele suppleaire begroting inzake de «Klimaat enveloppe regeerakkoord 2018» ([TK 2017–2018, 34 903, nr. 2](#)) geïnformeerd.

Focusonderwerp: de onderbouwing van de ramingen van inkomsten en uitgaven

De vaste commissie voor Financiën heeft 15 maart 2018 haar werkprogramma riksuitgaven voor de periode 2018–2021 aan de Kamer verstuurd ([Kamerstuk 31 597, nr. 14](#)). De vaste commissie voor Financiën formuleert hierin de ambitie de controle van de riksuitgaven door de Kamer te versterken en wijst hiertoe enkele prioriteiten aan in haar werkzaamheden. In het werkprogramma riksuitgaven constateert de vaste commissie voor Financiën onder andere behoefte te hebben aan meer inzicht in de ramingen ten behoeve van de begrotingen en de totstandkoming daarvan. Teneinde het inzicht van de Tweede Kamer in de ramingen te vergroten heeft de Tweede Kamer «De onderbouwing van de ramingen van inkomsten en uitgaven» aangewezen als focusonderwerp voor in het Financieel Jaarverslag Rijk 2018. De uitwerking van dit focusonderwerp leidt niet tot aanpassingen in de verantwoording van Hoofdstuk XII.

Overgangsrecht Comptabiliteitswet

Op grond van het overgangsrecht in artikel 10.2 van de Comptabiliteitswet 2016 blijven voor de presentatie en inrichting van de jaarverslagen en slotwetten over 2018 de bepalingen uit de Comptabiliteitswet 2001 en de daarop berustende bepalingen van toepassing zoals deze golden voor de inwerkingtreding van de Comptabiliteitswet 2016 per 1 januari 2018. Voor de dechargeverlening inzake het jaar 2018 over het gevoerde financieel beheer en materieelbeheer zijn de bepalingen van de Comptabiliteitswet 2016 en de daarop gebaseerde regelgeving van toepassing. Dit is conform de brief aan het parlement over het overgangsrecht in de Comptabili-

teitswet 2016 (Vergaderjaar 2018–2019, [34 426, nr. 33](#)). Om die reden moet telkens bij de verwijzingen naar de bepalingen van de Comptabiliteitswet worden gelezen de artikelen van de Comptabiliteitswet 2001 voor de presentatie en inrichting en voor de begrotingsuitvoering de artikelen van de Comptabiliteitswet 2016 conform de transponeringstabel bij de Comptabiliteitswet 2016, [Stb. 2017, 139](#).

Art. in CW 2016	Art. in CW 2001
3.2 – 3.4	19, eerste lid; 21, eerste en tweede lid
3.5	22, eerste lid; 26, eerste lid
3.8	58, eerste lid, onderdeel a, en derde lid; 61, derde lid
3.9	58, eerste lid, onderdeel b en c
2.37	60, tweede en derde lid; 63, eerste en vierde lid
2.35	61, tweede tot en met vierde lid
2.40	64
7.12	82, eerste lid; 83, eerste lid
7.14	82, vijfde lid; 83, tweede tot en met vierde lid

B. BELEIDSVERSLAG

3. BELEIDSPRIORITEITEN

Ook in 2018 heeft lenW zich onverminderd ingezet voor een veilig en bereikbaar Nederland met een gezonde en duurzame leefomgeving. Het jaar kenmerkte zich door betekenisvolle stappen op belangrijke ambities uit het regeerakkoord zoals klimaatadaptatie, circulaire economie, de inhaalslag infrastructuur, de omvorming van ProRail, vrachtwagenheffing, verkeersveiligheid en luchtvaart. Daarnaast is vanuit lenW ook meege- werkt aan de totstandkoming van het concept Klimaatakkoord; vooral de sectoren mobiliteit en circulaire economie moeten hieraan bijdragen.

2018 was ook het jaar van een droge zomer, hetgeen Nederland voor een grote opgave stelde op het gebied van waterbeheer. In 2018 is ook hard gewerkt aan de noodzakelijke voorbereidingen voor de naderende Brexit en is ook de gehele lenW-wetgeving «AVG-proof» gemaakt. Tot slot is de verlenging van het Infrastructuurfonds en het Deltafonds tot en met 2032 doorgevoerd in de begroting.

Voor lenW was het zijn eerste volledige jaar onder de nieuwe naam. De interdepartementale herverkaveling is na een forse inspanning afgerekond, waarmee de onderwerpen klimaat, ruimtelijke ontwikkeling en de omgevingswet onder de verantwoordelijkheid van respectievelijk de ministeries van EZK en BZK zijn gekomen. Deze onderwerpen zijn daarom geen onderdeel meer van het Beleidsverslag van lenW. Wat is gebleven, is de ambitie om de verschillende uitdagingen tegemoet te treden met grensoverschrijdende benadering. Dat is weerspiegeld in de transitie waar lenW zich voor gesteld ziet; zij vormen de rode draad voor dit Beleidsverslag, dat de belangrijkste resultaten van het afgelopen jaar laat zien.

Klimaatadaptatie

Droogte en hittestress

2018 heeft laten zien dat droogte en hittestress nadrukkelijker aandacht verdienen. Zo is het van belang om de ruimtelijke inrichting aan te passen aan het veranderende klimaat. In april 2018 is het Uitvoeringsprogramma van de Nationale klimaatadaptatiestrategie 2018–2019 aan de Tweede Kamer aangeboden. Hierin zijn zes speerpunten benoemd: hittestress, infrastructuur, landbouw, natuur, gebouwde omgeving en het stimuleren van regionale adaptatiestrategieën. Het uitvoeringsprogramma is aanvullend op het Deltaprogramma Ruimtelijke Adaptatie en heeft vooral een sectorale insteek. In het bestuursakkoord Klimaatadaptatie van november 2018 zijn afspraken gemaakt over een gezamenlijke aanpak tot versnelling van ruimtelijke adaptatie. Hier is ook de intentie uit gesproken voor een Rijksbijdrage om zo versnelling op gang te brengen. Ook zijn alle overheden intussen bezig met stresstesten.

De lange periode van droogte heeft ook de aandacht gevestigd op de consequenties van laag water voor het transport. De vervoerscapaciteit van de binnenvaart werd fors beperkt door de lage waterstanden.

Nationale en internationale Waterveiligheid

Ook in 2018 zijn primaire waterkeringen beoordeeld met het Wettelijke beoordelingsinstrumentarium (WBI) 2017. De beoordelingsronde loopt nog steeds op schema. Verder is het programma Integraal Riviermanagement (IRM) opgezet. Hierin worden de Riksopgaven voor de rivier,

waaronder waterveiligheid, scheepvaart, ecologische waterkwaliteit, rivierbodemligging en vegetatiebeheer, in samenhang geprogrammeerd en uitgevoerd. Ook heeft het ministerie bijgedragen aan kennisontwikkeling op het gebied van waterveiligheid:

- de Kennisagenda Waterveiligheid is in de steigers gezet, zodat meerjarig onderzoek kan plaatsvinden naar onder meer «piping» (water dat door een zandlaag onder de dijk doorstroomt en zand meevoert) en macrostabiliteit.
- in het kader van het missiegedreven innovatiebeleid is in 2018 een start gemaakt met het nog beter verbinden van de topsectoren met de waterveiligheidsopgaven.
- er is besloten om bij te dragen aan de opzet van een nieuw kennisprogramma naar zeespiegelstijging, gericht op het reduceren van onzekerheden, het onderzoeken van oorzaken en het voorspellen van effecten voor Nederland.

Global Commission on Adaptation

Nederland en 16 andere landen hebben het initiatief genomen om een Commissie samen te stellen die zich inzet om in 2 jaar de mondiale klimaat adaptatie actie agenda te versnellen. Daarbij hoort het opstellen van een flagship report dat in september 2019 tijdens de UN SG summit zal worden aangeboden, waarna een jaar van actie volgt. Deze Global Commission on Adaptation is op 16 oktober 2018 gelanceerd en staat onder leiding van voormalig VN-Secretaris-Generaal Ban Ki-Moon, samen met Kristalina Georgieva, CEO van de Wereldbank en Bill Gates. De Commission wordt ondersteund door het door Nederland gehoste Global Center on Adaptation, samen met het World Resources Institute. Het Global Center on Adaptation heeft op 10 september 2018 een kantoor in Rotterdam geopend en op 17 oktober 2018 in Groningen.

Circulaire economie

Transitieagenda's

In het grondstoffenakkoord werd afgesproken om 5 transitie-agenda's op te stellen samen met maatschappelijke partijen onder leiding van daarvoor aangestelde onafhankelijke voorzitters. Op 15 januari 2018 zijn deze agenda's ontvangen. Ze geven een beeld van de inspanningen die gepleegd kunnen worden om de transitie naar een circulaire economie te versnellen. Op 29 juni 2018 heeft het kabinet zijn reactie op de transitie-agenda's aan de Tweede Kamer gestuurd met daarbij een aanzet voor de uitvoeringsagenda¹. Daarin staan de inspanningen van het Rijk genoemd voor de komende jaren en maakt het kabinet duidelijk dat deze inspanningen samen met de partners verder uitgewerkt gaan worden tot een Nationaal Uitvoeringsprogramma circulaire economie dat tot 2023 gaat lopen.

Verpakkingen en plastic

De Raamovereenkomst Verpakkingen 2013–2022 is geëvalueerd. In de brief van 10 maart 2018² zijn recycledoelen gesteld voor het verder sluiten van de keten van met name kunststofverpakkingen. Voor statiegeld op kleine plastic flessen is een tweesporenbeleid vastgesteld. Met het verpakkende bedrijfsleven is overeenstemming bereikt over een recyclingdoelstelling voor kleine plastic flessen van 90% en een reductiedoelstelling voor kleine plastic flessen in het zwerfafval van 70–90%. Daarnaast

¹ Kamerstukken 32 852, nr. 59

² Kamerstukken 28 694 nr. 135

wordt de introductie van statiegeld op kleine plastic flessen juridisch voorbereid voor het geval in het najaar van 2020 zou blijken dat deze doelstellingen niet zijn gerealiseerd.

Met de middelen die uit de Klimaatenvoloppe voor chemische recycling beschikbaar zijn gekomen, is onder meer een startsubsidie verleend voor de oprichting van het Nationale Testcentrum Circulaire Plastics, een van de icoonprojecten in de transitieagenda Consumptiegoederen met een cross-over naar de transitieagenda Kunststoffen. Met dit centrum wordt een ontbrekende schakel in de kunststofrecycling toegevoegd om toe te werken naar het verhogen van de kwaliteit en toepassing van kunststofrecyclaat.

Verder is een tailor-made convenant opgesteld tussen het Ministerie van IenW en The Ocean Cleanup voor het opruimen van plastic op volle zee.

Afval

In 2018 zijn door IenW en Financiënn de nodige voorbereidingen getroffen om de verhoging van de afvalstoffenbelasting, inclusief een buitenlandheffing, vorm te geven zodat deze per 1 januari 2019 in kon gaan.

Circulair inkopen en aanbesteden

In 2018 is een nieuwe Green Deal Circulair inkopen gesloten om de circulaire economie een verdere impuls te geven. Vanuit de Klimaatenvoloppe is € 5 miljoen bestemd voor transitiegerichte (klimaatneutrale en circulaire) inkoop door overheden. Deze middelen zijn bedoeld voor pilotprojecten, leernetwerken en het meten aan projecten en leernetwerken. Het rapport van het RIVM over de effecten van deze impuls wordt in het voorjaar van 2019 verwacht. Vanuit de Klimaatenvoloppe is ook € 2 miljoen bestemd voor innovaties in Grond-, Weg- en Waterbouw, waarmee aan diverse projecten is bijgedragen. Zo zijn er in drie projecten productierijk («van de plank» beschikbaar) CO₂-arm asfalt aangelegd, zijn er experimenten uitgevoerd met het toepassen van circulaire en biobased bindmiddelen in asfalt (als vervanging van »fossiel» bitumen) en is een circulair ontworpen («remontabel») werkviaduct gerealiseerd.

Veilige, slimme en groene mobiliteit

Inhaalslag infrastructuur

Om Nederland in beweging te houden is een robuuste en betrouwbare infrastructuur nodig hebben we nieuwe formules nodig. Er is € 2 miljard in de periode 2018 tot en met 2020 aanvullend beschikbaar gesteld voor een inhaalslag voor infrastructuur en is vanaf 2021 het Infrastructuurfonds met € 100 miljoen per jaar opgehoogd. Essentieel voor de bereikbaarheid van Nederland blijft immers het op orde houden van de capaciteit van onze infrastructuurnetwerken (spoor, openbaar vervoer, wegen en binnenvaart). De middelen voor 2018 zijn vanwege de aanlooptijd van de verschillende aanleg- en vervanging- en renovatieprojecten in de begroting 2019 naar achteren geschoven.

Slimme mobiliteit

Maar er is meer nodig: we hebben formules nodig die nieuwe, slimmere vormen van reizen introduceren. Mobiliteit wordt steeds meer een dienst, waarbij het vervoermiddel minder van belang wordt. Om deze visie te ondersteunen wordt het Infrastructuurfonds omgevormd tot een Mobiliteitsfonds. In het Mobiliteitsfonds staat niet langer de modaliteit, maar mobiliteit centraal. Er zijn in 2018 reeds verschillende stappen gezet

en eind 2018 is het traject overgegaan van een oriënterende fase naar een uitwerkende fase. Verschillende externe stakeholders zoals de stedelijke vervoersregio's, provincies en koepelorganisaties zijn nauw betrokken geweest bij de oriënterende fase. Ook is het Mobiliteitsfonds besproken in de bestuurlijke overleggen over het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) in november 2018³.

De afgelopen jaren heeft Nederland zich internationaal opgewerkt tot koploper in het veld van Smart mobility. Er is veel ervaring opgedaan met de «learning by doing»-aanpak, waardoor beter inzicht is ontstaan in de ontwikkelingen die op ons afkomen en de bijbehorende kansen en risico's voor de verkeersveiligheid, doorstroming en duurzaamheid. De aanpak daarvoor is in oktober 2018 gepresenteerd.⁴ Dat betekent een verschuiving in aandacht van testen en experimenteren naar toepassing en gebruik in de bestaande praktijk en het inbedden van smart mobility als integraal onderdeel in beleids- en uitvoeringsprocessen. Dit vraagt verandering bij zowel overheidsinstanties als medeoverheden. De vier actielijnen zijn:

1. Stimuleren gebruik van bestaande producten en diensten;
2. Verantwoorde introductie van nieuwe generatie voertuigen;
3. Toekomstbestendige infrastructuur en wegbeheer;
4. Zorgvuldig benutten van data-uitwisseling en connectiviteit.

Met betrekking tot de wens van het parlement om automatisering van het voertuig te stimuleren door ruim baan te geven aan testen en proeven met innovatieve systemen, is in 2018 door het parlement de Experimenterwet Zelfrijdende voertuigen goedgekeurd. Deze wet maakt het mogelijk dat experimenten kunnen worden uitgevoerd met voertuigen waarvan de bestuurder zich niet in het voertuig bevindt. Deze wetswijziging Wegenverkeerswet zal in 2019 in werking treden.

Mobility as a Service (MaaS) biedt reizigers de mogelijkheid om via bijvoorbeeld app's multimodale ketenreizen te maken, waarbij de de klantbehoefte centraal staat. LenW wil, samen met regionale overheden, kijken naar de kansen die MaaS kan bieden en ervaring opdoen. In 2018 is daartoe gezamenlijk met de markt en overheden gekeken naar de wijze waarop MaaS geconcretiseerd kan worden en wat de belangrijkste belemmeringen zijn voor grootschalig gebruik van MaaS, waaronder data-uitwisseling. Met de markt is een dialoog georganiseerd over zeven landelijk opschaalbare regiopilots waarvoor vervolgens een raamovereenkomst is aanbesteed. Eind 2018 zijn 24 consortia geselecteerd die in aanmerking komen voor de uitvoering van de zeven pilots.

Duurzame mobiliteit

In 2018 is met alle deelnemers aan de mobiliteitstafel van het Klimaatakkoord verkend hoe de mobiliteitssector kan bijdragen aan de vermindering van de uitstoot van broeikasgassen met 49% in 2030 ten opzichte van 1990. De mobiliteitstafel wil in 2030 ten minste hiervan 7,3 Mton CO₂-reductie realiseren. Deze verkenning heeft geleid tot een voorstel van hoofdlijnen van een klimaatakkoord, dat op 10 juli aan de Tweede Kamer is aangeboden⁵. Het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) geeft in haar analyse hiervan aan dat de geïnventariseerde maatregelen voldoende potentieel bieden om de gestelde opgaven te realiseren die passen bij het

³ Kamerstukken 35 000 A, nr. 78

⁴ Kamerstukken 31 305, nr. 264

⁵ Kamerstukken 32 813, nr. 193

doel van 49% emissiereductie⁶. Het kabinet heeft vervolgens, mede op basis van de PBL-analyse, een inhoudelijke appreciatie van het voorstel op hoofdlijnen klimaatakkoord gemaakt⁷. Op 21 december is een ontwerp-klimaatakkoord aan de Kamer aangeboden. De mobiliteitstafel, waarin IenW ambtelijk was vertegenwoordigd heeft hierin een pakket aan (concept)afspraken gemaakt waarbij wordt ingezet op onder meer de volgende elementen:

- Stimuleren van elektrisch vervoer (EV) richting de doelstelling van 100% EV-verkopen in 2030;
- Het stimuleren van de binnenlandse productie van duurzame, geavanceerde brandstoffen. Naast biobrandstoffen, wordt ingezet op de ontwikkeling van waterstof (groei naar 50 stations);
- Ook het OV en het vrachtverkeer verduurzamen, met 5000 zero emissie bussen, en meer dan 100.000 zero emissie bestelauto's en 10.000 vrachtauto's in 2030;
- Een volledig emissieloos wagenpark van het Rijk in 2028 en laadinfrastructuur bij rijksgebouwen en locaties.

Eind 2018 is het ontwerp klimaatakkoord naar de planbureaus gestuurd voor een doorrekening. Daarbij is ook verzocht enkele aanvullende beleidsvarianten te bekijken.

In 2018 is voor de luchtvaart een duurzame luchtvaarttafel in het leven geroepen, waar luchtvaartpartijen, kennisinstellingen, Ngo's en de overheid met elkaar in gesprek zijn over het verduurzamen van de luchtvaart. Het doel hiervan is dat er afspraken worden gemaakt, onder meer ook over duurzame brandstoffen en elektrificatie. Vooruitlopend op de definitieve afspraken is er bijvoorbeeld een start gemaakt met het opstellen van een nationaal actieprogramma elektrisch/hybride vliegen (ter afronding in het 3e kwartaal van 2019). Ten aanzien van elektrisch vliegen is er verder in 2018 een platform duurzaam vliegen opgericht. Op het gebied van duurzame alternatieve brandstoffen is onder andere eind 2018 een subsidie verstrekt voor een haalbaarheidsstudie voor een demonstratiefabriek voor de productie van synthetische kerosine.

Wegen

Investeringen

Voor het bereikbaar houden van Nederland is het nodig om weginfrastructuur die «einde levensduur» is tijdig te renoveren of te vervangen. Het programma vervanging- en renovatie biedt kansen om de bestaande infrastructuur te verjongen, te vernieuwen en te verduurzamen⁸. Hierbij gaat het om kansen voor de toepassing van nieuwe technieken om storingen te voorkomen, nieuwe technieken en materialen om de levensduur te verlengen en nieuwe technieken om de constructies en installaties zodanig te vernieuwen en te verduurzamen dat ze ook klaar zijn voor de toekomst. Afgelopen jaar is gewerkt aan de planvorming en uitvoering van de projecten uit de eerste drie tranches van dit programma. Ook zijn in 2018 afspraken gemaakt over het starten van de planfase van een volgende (vierde) tranche voor 19 vervanging- en renovatieprojecten⁹.

⁶ Kamerstukken 32 813, nr. 216

⁷ Kamerstukken 32 813, nr. 220

⁸ Kamerstukken 29 385, nr. 95

⁹ Kamerstukken 35 000-A, nr. 78

Tot slot zijn in twee tranches afspraken gemaakt voor een korte termijn file-aanpak¹⁰ ¹¹.

Door de hoge economische groei en daardoor groei in het autoverkeer is de filedruk in 2018 gegroeid, ondanks onze inspanningen en resultaten van bijvoorbeeld het Beter Benutten Vervolg-programma. Om de filedruk in de toekomst te verminderen, zijn in 2018 de volgende MIRT-besluiten genomen:

- Tracébesluit A1 Apeldoorn-Azelo;
- Tracébesluit A15 Papendrecht-Sliedrecht Oost;
- Ontwerp Tracébesluit A28/A1 KP Hoevelaken;
- Voorkeursbeslissing N33 Zuidbroek-Appingedam;
- Startbeslissing A9 Rottepolderplein;
- Tracébesluit A27 Houten-Hooipolder;
- Tracébesluit N35 Nijverdal-Wierden;
- Startbeslissing A2 Deil – Den Bosch
- Startbeslissing A15 Papendrecht – Gorinchem
- Startbeslissing A58 Breda – Tilburg.

Daarnaast zijn de volgende nieuwe wegtrajecten opengesteld:

- N18 Varsseveld-Enschede;
- N35 Zwolle-Wijthmen;
- A27 /A1 Utrecht-Noord – knooppunt Eemnes – aansluiting Bunschoten;
- N23 Alkmaar – Enkhuizen.

Daarnaast kon met de positieve uitspraken van de Raad van State over de Blankenburgverbinding en Zuidasdok definitief worden gestart met de aanleg van deze infrastructurele verbindingen.

Voor de grote steden zijn stappen gezet voor een integrale gebiedsgerichte programma-aanpak, die ook de bereikbaarheid van deze gebieden, in samenhang met leefbaarheid en de woningbouwopgave, moeten verbeteren.

Vrachtwagenheffing

De voorbereiding van de Vrachtwagenheffing is ter hand genomen met een gefaseerde aanpak. De eerste fase, die het gehele jaar 2018 heeft geduurd, was de beleidsfase. Op 9 november is het Beleidskader Vrachtwagenheffing naar de Tweede Kamer gestuurd¹². Het beleidskader bevat uitgangspunten over het toepassingsgebied van de heffing, de tariefhoogte en -differentiatie, de handhaving, de organisatie van de uitvoering en de bestedingsrichtingen voor innovatie en verduurzaming van de vervoerssector. Voor het opstellen van het beleidskader is gebruik gemaakt van ervaringen in andere Europese landen, diverse onderzoeken en de inbreng van stakeholders. In 2018 zijn ook de voorbereidingen voor de volgende fase, de wetgevings- en voorbereidingsfase, ter hand genomen, zodat deze in 2019 van start kan gaan.

Verkeersveiligheid

In 2018 is samen met de medeoverheden en in overleg met maatschappelijke organisaties een gedeelde visie vastgelegd in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030. Dit strategisch plan is evenals het Landelijk actieplan verkeersveiligheid 2019–2021 op 5 december 2018, mede

¹⁰ Kamerstukken 31 305, nr. 240

¹¹ Kamerstukken 31 305, nr. 270

¹² Kamerstukken 31 305, nr. 269

namens de Minister van Justitie en Veiligheid en de provincies, gemeenten en vervoersregio's gepresenteerd¹³. Het bevat de strategie tot 2030 met een doelstelling van 0 verkeersdoden in 2030 en maatregelen die worden opgenomen in uitvoeringsplannen op landelijk en regionaal niveau. Het gaat om betere voorlichting van de impact van een medische aandoening op deelname aan het verkeer en om het stimuleren van veilig gebruik van rijtaak-ondersteunende systemen. Het rijk gaat regio's ondersteunen bij het opstellen van de regionale plannen en het omschakelen naar risicogestuurd werken. In het landelijk actieplan staan per beleidsthema de maatregelen voor de komende twee jaar.

In 2018 is een aantal maatregelen in gang gezet. Voorbeelden zijn de MONO-campagne, die op 13 september 2018 is gelanceerd om afleiding in het verkeer tegen te gaan en het verbod van het vasthouden van mobiele apparaten op de fiets dat vanaf 1 juli 2019 van kracht zal zijn. Ook is het begeleid rijden (2ToDrive) definitief ingevoerd.

In december 2018 is bekendgemaakt dat de Minister de aanwijzing tot toelating tot de weg van de Stint definitief wil intrekken. Reden daarvoor zijn de uitkomsten van diverse onderzoeken die in gang zijn gezet naar aanleiding van het noodlottige ongeval van 20 september 2018 met een Stint bij een spoorwegovergang in Oss. Op dit moment wordt gewerkt aan een nieuw kader en lopen nog diverse onderzoeken, waaronder dat van de Onderzoeksraad voor de Veiligheid(Ovv).

Spoorwegen

Meer capaciteit en veiligheid

Op het binnenlandse treinnet is op de eerste corridor gestart met hoogfrequent rijden. Tussen Amsterdam en Eindhoven rijdt nu elke tien minuten een intercity. Daarnaast rijdt tussen Utrecht en Houten Castellum in de spitsrichting elke tien minuten een sprinter. Dit is de eerste stap waarmee het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer operationeel wordt. Gedurende het jaar zijn ook voor de volgende corridors aanpassingen aan het spoor gedaan. De volgende stap wordt eind 2021 gezet als tussen Schiphol-Utrecht-Arnhem elke tien minuten een intercity gaat rijden.

Daarnaast zijn de volgende projecten opgeleverd:

- Voor het project Randstadspoor zijn een nieuwe spoorbrug over het Amsterdam-Rijnkanaal en de bijbehorende sporen in gebruik genomen. Daardoor is het stuk tussen Utrecht Centraal en Leidsche Rijn nu viersporig.
- Vanaf de dienstregeling 2019 is het station Lansingerland-Zoetermeer in gebruik genomen op de spoorlijn tussen Gouda en Den Haag. De sprinter stopt overdag nu vier keer per uur op dit station.
- Bij Assen zijn de sporen en perrons van het station vernieuwd.
- Voor het project Zwolle-Herfte is onder andere een tweede perron in Enschede aangelegd.
- Op de locaties Zaandam, Den Helder, Den Haag Binckhorst zijn nieuwe parkeerplaatsen voor treinen gemaakt.
- In Deventer is de onderdoorgang bij de Oostriklaan gerealiseerd. Deze onderdoorgang is aangelegd voor snel- en langzaam verkeer met als doel de verkeersveiligheid te vergroten. De bestaande overweg Oostriklaan is opgeheven.

¹³ Kamerstukken 29 398, nr. 639

- Daarnaast zijn op een groot aantal locaties maatregelen getroffen voor het verbeteren van de toegankelijkheid van stations. Zo zijn er liften en hellingbanen aangelegd en zijn perronhoogtes aangepast.
- In totaal is in 23 fietsenstallingen de capaciteit vergroot. Ook is op Waddinxveen Triangel een nieuwe fietsenstalling geopend.

Ook in 2018 zijn in samenwerking met ProRail maatregelen genomen om het aantal verstoringen terug te dringen. Dat heeft geleid tot het hoogste punctualiteitscijfer ooit: 91,4%.

internationaal spoor

In april 2018 is gestart met de internationale treinverbinding tussen Amsterdam Centraal en Londen. Twee keer per dag rijdt een Eurostar op dit traject. Op Amsterdam en Rotterdam Centraal zijn beveiligde gedeeltes voor de grenscontroles naar Groot-Brittannië gerealiseerd. Daarnaast is de MIRT-verkenning derde perron Amsterdam Zuid gestart. In dit onderzoek wordt onder meer bekeken welke voorzieningen nodig zijn voor aanlanding van de internationale treinen, waaronder de Thalys en Eurostar, vanaf de HSL op Amsterdam Zuid. Dat betreft zowel de benodigde wijzigingen aan de infrastructuur als aan het station.

In september is eenmalig een snelle Intercity van Amsterdam naar Berlijn ingezet. Daarnaast is samen met de Duitse Staatssecretaris Ferlemann, en in goede samenwerking met NS, ProRail en Duitse partners een quick-scan uitgevoerd naar versnellingsopties van de Berlijntrein voor de korte en langere termijn.

Voor de treindienst Eindhoven Düsseldorf is in 2018 samen met de Provincies Noord-Brabant en Limburg en het Verkehrsverbund Rhein Ruhr (VRR) een besluit genomen over het voorkeursalternatief. Op basis daarvan is een concept Programma van Eisen vastgesteld dat dient als leidraad voor de voorbereiding van de openbare aanbesteding door VRR. De start van het aanbestedingsproces is eind 2019 voorzien.

In maart 2018 is het voorstel tot wijziging van spoorwegwetgeving aan de Tweede Kamer aangeboden ter implementatie van vierde EU-spoorwegpakket¹⁴. De regelgeving draagt bij aan verbeteren van kwaliteit, de concurrentiekracht en de efficiency van de Europese spoorwegsector.

European rail traffic management system (ertms)

Er zijn belangrijke stappen gezet om te komen tot een Programma-beslissing ERTMS. 2018 stond in het teken van het toetsen, het finaliseren van de aanpak en het optimaliseren van een doelmatige en tijdige uitrol. Dit is volgens planning uitgevoerd. ERTMS is een grootschalige vervangingsopgave (en digitalisering) van het huidige verouderde én biedt ook potentiële voordelen op het gebied van veiligheid, betrouwbaarheid, snelheid en capaciteit. Daarnaast biedt ERTMS mogelijkheden voor grensoverschrijdend treinverkeer.

Overwegen

Half juli 2018 is er € 50 mln. extra budget uitgetrokken voor de risicogestuurde overwegenaanpak. Hiervan is € 25 mln. bestemd voor het opheffen van alle openbare en openbaar toegankelijke niet actief beveiligde overwegen (NABO's) op het reizigersnet, inclusief de particu-

¹⁴ Kamerstukken 34 914, nr. 1 e.v.

liere huisaansluitingen. Eind juli 2018 verscheen het rapport van de Onderzoeksraad voor veiligheid (Ovv) over overwegveiligheid. In de beleidsreactie op het Ovv-rapport in november 2018 is de ambitie uitgesproken om binnen vijf i.p.v. tien jaar alle openbaar toegankelijke NABO's te hebben opgeheven dan wel te hebben beveiligd. Daarnaast wordt het aangescherpte risicogestuurde overwegenbeleid gecontinueerd en worden de aanbevelingen van de Ovv overgenomen.

Omvorming prorail

In 2018 heeft de formele consultatie plaatsgevonden van het wetsvoorstel Publiekrechtelijke omvorming ProRail. Met deze wet wordt de B.V. ProRail omgevormd naar een publiekrechtelijk zelfstandig bestuursorgaan met eigen rechtspersoonlijkheid. Dit wetsvoorstel regelt de inrichting van het zelfstandig bestuursorgaan, kent taken en bevoegdheden toe aan het zelfstandig bestuursorgaan en regelt de verhouding tussen ProRail en de Minister van IenW.

Fietsbeleid

In het regeerakkoord is € 100 miljoen gereserveerd voor de aanleg van snelfietsroutes en het bouwen van fietsenstallingen bij stations. Afgelopen najaar zijn in MIRT-verband afspraken gemaakt over de verdeling van deze middelen en over cofinanciering van snelfietsroutes en fietsenstallingen bij NS-stations. Dit heeft geresulteerd in een verdrievoudiging van de rijksmiddelen; samen met de regio's wordt € 345 miljoen geïnvesteerd. Nieuwe criteria waren circulair bouwen, fietsstimulering is onderdeel van de aanpak en de cofinanciering vanuit het Rijk is maximaal 40%. Er is een netwerk met fietsambassadeurs opgezet, de Staatssecretaris heeft haar fietsambassadeurs ontmoet en uitgewisseld hoe zij samen met dit netwerk meer forensen op de fiets gaan krijgen. Samen met het Ministerie van Financiën is de regelgeving voor de leasefiets vereenvoudigd. De Meta-evaluatie fietsmaatregelen Beter Benutten heeft plaatsgevonden en het startschot voor nieuwe fietsstimuleringsmaatregelen zoals in de korte termijn programma's Metropoolregio Amsterdam, Metropoolregio Rotterdam Den Haag en UNed is gegeven. Eind 2018 is door 11 deelfietsaanbieders een convenant ondertekend om te komen tot meer interoperabiliteit. Samen met de andere overheden, maatschappelijke organisaties is gewerkt aan de tweede etappe van de Nationale Agenda Fiets (geplande oplevering eerste helft 2019). Daarnaast maakt fiets onderdeel uit van zowel het preventie- als het klimaatakkoord.

Beter Benutten

In 2018 is het Beter Benutten Vervolg programma afgerond en zijn de maatregelen geëvalueerd. De evaluatie is naar de Tweede Kamer gestuurd¹⁵. Het programma heeft de afgelopen drie jaar de bereikbaarheid op veel terreinen verbeterd. Zo is de reistijd in de drukste gebieden met 13% verbeterd ten opzichte van een situatie zonder het programma. Hiermee is de vooraf gestelde doelstelling van 10% ruimschoots gehaald. Concreet betekent dit dat er ten opzichte van de start van het programma in 2015 dagelijks gemiddeld 80.000 voertuigen minder in de spits rijden. Ook is er jaarlijks ruim 61.000 ton CO₂ bespaard. Dit is bereikt met in totaal 461 maatregelen in de twaalf Beter Benutten-regio's en landelijke inzet op smart mobility. Het programma Beter Benutten heeft naast de directe resultaten ook een structurele nalatenschap. De werkwijze gaat door in de diverse regionale Bereikbaarheidsprogramma's, de MIRT-werkwijze en de activiteiten op het gebied van slimme en duurzame mobiliteit.

¹⁵ Bijlage bij Kamerstukken 35000-A-78

Luchtvaart

Voor de internationale luchtvaart stond 2018 in het teken van de implementatie van het mondiale systeem voor compensatie en reductie van CO₂-emissies (CORSIA). Nederland heeft een Europees afgestemde inhoudelijke reactie ingebracht bij de International Civil Aviation Organization. Ook heeft Nederland aangegeven welke afwijkingen er op dit moment bestaan tussen de regels van het nieuwe systeem en de reeds bestaande praktijk van het huidige emissiehandelssysteem in Europa. Op nationaal niveau is door IenW gewerkt aan de implementatie van het mondiale systeem in samenwerking met het Ministerie van EZK, met de uitvoeringsorganisatie NEa en met de luchtvaartsector. Dit betekent dat per 1 januari 2019 de Nederlandse maatschappijen konden starten met het meten van de CO₂-emissies van al hun internationale vluchten. Dit is noodzakelijk om uiteindelijk invulling te kunnen geven aan CORSIA.

In 2018 is in het kader van de Luchtvaartnota en de adviezen van de Omgevingsraad Schiphol een breed participatietraject ingericht om maatschappelijke issues rondom luchtvaart op te halen. In 2018 zijn tevens belangrijke mijlpalen gezet in voorbereiding op het wettelijk verankeren van het Nieuw Normen- en handhavingsstelsel. De feitenbasis hiervoor betreft diverse onderzoeken op het gebied van veiligheid, geluid en economie, deze feitenbasis is in 2018 grotendeels afgewerkt. Daarnaast is het plafond van nachtvluchten op Schiphol van 32.000 vliegtuigbewegingen per jaar verankerd in het Luchthavenverkeersbesluit Schiphol.

Het kabinet wil Lelystad Airport ontwikkelen als overloopluchthaven voor vakantievluchten van Schiphol, zodat op Schiphol ruimte kan worden geboden om het (inter)continentale netwerk te versterken. Er is een verkeersverdelingsregel ontwikkeld om te voorkomen dat de capaciteit op Lelystad Airport beschikbaar komt voor vluchten die niet zijn verplaatst van Schiphol naar Lelystad Airport en om op Schiphol de vrijgekomen capaciteit te reserveren voor het verkeer dat het netwerk versterkt. Deze regel is genootificeerd bij de Europese Commissie maar werd door de Europese Commissie strijdig geacht met EU-regelgeving.

Op 21 februari 2018 is de Tweede Kamer geïnformeerd over de gewijzigde planning voor Lelystad Airport¹⁶. Aangegeven is dat een aantal stappen genomen moet worden, waaronder het wijzigen van het Luchthavenbesluit. Op 14 december heeft het kabinet ingestemd met het verder in procedure brengen van het ontwerpbesluit tot wijziging van het Luchthavenbesluit Lelystad. De Tweede Kamer is hierover geïnformeerd.¹⁷.

In oktober 2018 is de Proefcasus Eindhoven Airport van start gegaan waarbij (innovatieve) maatregelen worden verkend voor een duurzame ontwikkeling van Eindhoven Airport in een gezonde leefomgeving. De Proefcasus heeft een looptijd tot 1 april 2019. Er zal vervolgens een advies worden uitgebracht over het toekomstperspectief van Eindhoven Airport na 2019. De omgeving, maatschappelijke organisaties, bedrijfsleven, Rijk en regio zijn nauw bij dit proces betrokken.

Het Nederlandse luchtruim is een zeer druk gevlogen luchtruim waar onvermijdelijk sprake is van conflicterende belangen en uiteenlopende wensen van bestuurders, luchtruimgebruikers en andere belanghebbenden. Binnen het project Luchtruimherziening is afgelopen jaar gewerkt

¹⁶ Kamerstukken 31 936, nr. 462

¹⁷ Kamerstukken 31 396, nr. 535

aan de opzet en de aanpak van de herziening en is de onderzoeksfase gestart waarin het ophalen en in beeld brengen van de behoeften en knelpunten van de betrokkenen centraal stond. In het najaar is er een Gateway review uitgevoerd op de aanpak van het project. Ook is een quickscan opgesteld met een analyse van het Nederlandse luchtruim in relatie tot omliggende landen. In december is de Tweede Kamer geïnformeerd over de voortgang en is het projectplan vastgesteld. Hierin is de aanpak van het project, geïnspireerd op de MIRT-aanpak, gepresenteerd. De eerste stap daarvoor is een Startbesluit in april 2019; dat sluit de onderzoeksfase af en start de verkenningsfase.

Maritiem en vaarwegen

Er is ook in 2018 gewerkt aan de vaarweginfrastructuur. De overnachtingshavens bij Haaften en Tuindorp aan de Waal zijn opgewaardeerd en opengesteld. Ook is de sluis bij Limmel op de Maas opgeleverd. Daarnaast is een startbeslissing genomen voor de opwaardering van de bruggen Oude Schouw, Spannenburg, Uitwellingerga op de hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl. Vanwege intensief gebruik en veroudering is in 2018 de Nijkerkerbrug gerenoveerd. Ook zijn afspraken gemaakt over het starten van een volgende (vierde) tranche voor 17 vervanging- en renovatieprojecten.

In 2018 zijn in de International Maritime Organization voor de zeevaart klimaatdoelen vastgesteld, waarmee ook de zeevaart invulling geeft aan de klimaatdoelen van Parijs. De absolute CO₂-uitstoot van de zeevaart moet in 2050 ten minste zijn gehalveerd ten opzichte van 2008.

In 2018 is gewerkt aan een Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens (voorziene afronding in juni 2019). In de Green deal worden afspraken gemaakt tussen overheid en bedrijfsleven over acties ter verduurzaming van de scheepvaart.

In 2018 trad ook de beleidsregel experimenten vergaand geautomatiseerd varen riksbaarwegen in werking. Deze beleidsregel verduidelijkt de voorwaarden en kaders waarbinnen experimenten met één of meerdere geautomatiseerde toepassingen mogelijk zijn. Experimenteeraanvragen kunnen worden ingediend bij het Loket Smart Shipping.

Om een einde te maken aan het varend ontgassen van binnenvaartschepen, is in 2017 een wijziging van het Scheepsafvalsoffenverdrag tot stand gekomen. In 2018 is deze verdragswijziging in Nederland geratificeerd en is gewerkt aan de implementatie ervan. De totstandkoming van de wetgeving plus de benodigde praktische voorzieningen wordt afgestemd met provincies en bedrijfsleven in de Taskforce ontgassen.

Goederenvervoer en logistiek

Om Nederland in beweging te houden en goederenvervoer duurzaam en efficiënt af te wikkelen, is samen met de partners binnen de Topsector Logistiek extra ingezet op logistieke optimalisatie en duurzaamheid. Zo is op verschillende wijzen gewerkt aan duurzame en naadloze afwikkeling van synchromodale goederenstromen. In de goederencorridors Oost en Zuidoost zijn corridorgerichte afspraken gemaakt over bovengemiddelde knooppuntontwikkeling, doorstroming op goederencorridors, service voor gebruikers en duurzaamheid. Het betreft dan o.a. toekomstige realisatie Railterminal Gelderland, korte termijnpakket maatregelen doorstroming A15, toekomstige uitbreiding truckparkings en het voorbereiden van een dekkend netwerk schone brandstoffen voor vervoer over weg en water. En met de publicatie van de digitale transport strategie goederenvervoer is een kader neergezet voor acties die de komende periode moeten leiden

tot een wetgevend kader dat papierloos transport mogelijk maakt en overheden stimuleert om als één overheid naar de markt te opereren. De strategie is eind november aan de Tweede Kamer aangeboden.¹⁸

In juni 2018 is het Maatregelenpakket Spoorgoederenvervoer aan de Tweede Kamer aangeboden. Het kabinet wil het gebruik van stillere goederentreinen en de Betuweroute stimuleren om de omgevingseffecten langs andere routes zoveel mogelijk te beperken. De spoorwegen (en de binnenvaart) kunnen een belangrijke bijdrage leveren aan het beperken van toenemend goederenvervoer over de weg en het beperken van uitstoot. Om het goederenvervoer te stimuleren wil het kabinet ook de gebruiksvergoeding in de pas laten lopen met die in de buurlanden.

Gezonde en veilige leefomgeving

Luchtkwaliteit

De afgelopen jaren is de luchtkwaliteit aanzienlijk verbeterd. Desondanks resteerden enkele knelpunten in binnensteden en in gebieden met intensieve veehouderij. Er is samen met de decentrale overheden een aanvullend maatregelenpakket samengesteld om ook op deze plaatsen te kunnen voldoen aan de Europese grenswaarden voor luchtkwaliteit. Ook wanneer de overschrijdingen zijn opgelost, kunnen zich gezondheidsrisico's voordoen door luchtverontreiniging. Het streven is een permanente verbetering van de luchtkwaliteit te realiseren, en zo toe te werken naar de WHO-advieswaarden. In 2018 is samen met andere overheden, belangenorganisaties en bedrijfsleven gewerkt aan de voorbereiding voor het Schone Lucht Akkoord. Dit akkoord wordt naar verwachting in 2019 afgerond. Daarnaast zijn, na overleg met gemeenten, VNG, bedrijfsleven en belangenorganisaties, de contouren voor de harmonisatie van milieu zones op 29 juni aan de Tweede Kamer aangeboden¹⁹. Met dit eenvoudige, handhaafbare en voorspelbare systeem van milieu zones worden de belangen van de weggebruiker en het belang van een goede luchtkwaliteit op een doeltreffende manier met elkaar in balans gebracht. Het systeem wordt naar verwachting in 2019 vastgesteld en wordt vanaf 1 januari 2020 van kracht.

Geluid en bodem

IenW is verantwoordelijk voor de aanvullingssporen geluid en bodem van de Omgevingswet. De Aanvullingswetten bodem en geluid zijn in 2018 aan de Tweede Kamer aangeboden; de Aanvullingswet bodem is ook door de Tweede Kamer aangenomen. Voor het bijbehorende aanvullingsbesluit heeft de internetconsultatie plaatsgevonden.

Voor de sanering van het terrein en de gebouwen op het voormalige Thermphos-terrein in Zeeland is in april 2018 mede door IenW samenwerkingsovereenkomst gesloten die een structuur gaat bieden voor de onderlinge samenwerking bij de sanering.

Waterkwaliteit

De Delta-aanpak Waterkwaliteit is bestuurlijk versterkt door de instelling van drie versnellingstafels voor de prioritaire onderwerpen: de landbouwtafel (meststoffen en gewasbescherming), de stoffentafel (opkomende stoffen en medicijnresten) en de brede tafel (met verbindende acties zoals Kaderrichtlijn Water, analyses, kennisimpuls en communicatie).

¹⁸ Kamerstukken 26 643, nr.581

¹⁹ Kamerstukken 31 305, nr. 262

In 2018 is het uitvoeringsprogramma «Aanpak opkomende stoffen in water» opgesteld. Dat leidt onder meer tot een pilot waarin 70 watervergunningen worden doorgelicht, als mogelijke opmaat voor een grootschaliger doorlichting van vergunningen. Er wordt een opleidingsprogramma voorbereid voor vergunningsverleners Water bij alle bevoegde gezagen, met als doel de vergunningverleningspraktijk voor industriële lozingen te verbeteren. Ook is met alle ketenpartners het uitvoeringsprogramma «medicijnresten uit water» ondertekend met maatregelen van bron tot zuivering. Eind 2018 is met middelen uit het regeerakkoord (envelop waterkwaliteit en natuur) de eerste pilot zuivering medicijnresten bij de rioolwaterzuivering van Aarle-Rixtel gestart.

Verder is in 2018 vanuit diezelfde envelop € 95 mln. beschikbaar gesteld voor de uitvoering van de verbetering van de waterkwaliteit in de Grevelingen, Markermeer en Eems-Dollard. De ambitie voor de grote wateren zullen worden vertaald naar concrete uitvoering van projecten tot 2031.

Tevens is de aanpak van (micro)plastics in rivieren in 2018 gestart. Daarbij wordt gekeken naar de bronnen, monitoringtechnieken en de mogelijkheden van afvangen.

Tenslotte is samen met de waterbeheerders, drinkwaterbedrijven en kennisinstituten in 2018 een start gemaakt met de uitvoering van de kennispuls waterkwaliteit. Het gaat om kennisontwikkeling en kennisdeling op het gebied van alle eerdergenoemde prioritaire onderwerpen. Ook hiervoor zijn middelen uit de envelop waterkwaliteit en natuur ingezet.

Asbest

Het actieprogramma «Programmatische aanpak asbestdaken» is in 2018 uitgevoerd. De Tweede Kamer is hier meermalen schriftelijk en mondeling over geïnformeerd²⁰. Het wetsvoorstel, op basis waarvan het verbod op asbestdaken in de vorm van een Algemene Maatregel van Bestuur mogelijk wordt gemaakt, is op 16 oktober 2018 door de Tweede Kamer aangenomen. De Subsidieregeling verwijderen asbestdaken heeft het beoogde resultaat bereikt, namelijk de versnelling van het saneren van asbestdaken. In 2018 is 12,8 miljoen vierkante meter asbestdak verwijderd, waardoor van de in 2012 aanwezige 120 miljoen vierkante meter nu nog rond 69,2 miljoen vierkante meter resteert. Eind 2018 waren er zoveel aanvragen ingediend dat het totaal beschikbare bedrag van € 75 miljoen werd bereikt. Conform de motie Von Martels en Ziengs is in 2018 een landelijk asbestfonds aangekondigd voor eigenaren van asbestdaken die sanering van het dak niet kunnen financieren.²¹

Uitbannen van overige gevvaarlijke stoffen

Nederland werkt in de EU aan een gezamenlijke aanpak van gevvaarlijke stoffen, gericht op versnelling en completering van het stoffenbeleid. Op 14 mei 2018 is de Tweede Kamer geïnformeerd over de resultaten van de review van de Europese REACH-verordening (Verordening inzake Registratie, Evaluatie, Autorisatie en restrictie van Chemische stoffen) en over de appreciatie van die resultaten door de regering²². Voor cumulatieve blootstelling (combinatie-effecten) stelde de evaluatie teleur omdat daar door de Europese Commissie niet de noodzakelijke maatregelen werden aangekondigd om hier bij beoordeling van stoffen rekening mee te kunnen houden. De Commissiemeedeling over een alomvattend kader

²⁰ Kamerstukken 25 834, nr. 148

²¹ Kamerstukken 34 675, nr. 23

²² Kamerstukken 22 112, nr. 2561

voor hormoonverstorende stoffen ontbeert eveneens concreetheid; daarom heeft de Nederlandse regering zelf initiatief genomen om te komen tot een aanpak voor combinatie-effecten. Het RIVM heeft in 2017 een voorstel voor een systematiek gepubliceerd en na overleg met de Europese Commissie wordt dit nu verder uitgewerkt.

In het kader van een veilige petrochemische industrie (programma Duurzame Veiligheid 2030) zijn in 2018 onder meer de volgende concrete stappen gezet:

- de Safety Delta Nederland is opgericht, een samenwerkingsverband waarin de betrokken partijen gezamenlijk werken om de Nederlandse (petro)chemie de veiligste ter wereld te maken.
- er is een nulmeting gedaan naar de staat van de Nederlandse (petro)chemische assets.
- er is een koersdocument opgesteld «Naar een robuust en toekomstbestendig Brzo-beleid», waarin verschillende acties zijn opgenomen om te komen tot een robuust en toekomstbestendig Brzo-stelsel. Ook is voortgebouwd op risicogestuurd toezicht bij Brzo-bedrijven.
- In 2018 is het concept Just Culture (kort gezegd een open en rechtvaardige cultuur) uitgewerkt en geschikt gemaakt voor toepassing binnen de (petro)chemische industrie.
- In 2018 is een lijst opgesteld van de 23 best practices in de chemieclusters in Nederland. Deze best practices worden op dit moment verder uitgewerkt.

Biotechnologie

In 2018 is invulling gegeven aan de acties die in de Kabinet/reactie Trendanalyse Biotechnologie²³ zijn aangekondigd. De inzet daarbij is gericht op:

- Europese agendering van de impasse ten aanzien van nieuwe plantveredelingstechnieken.
- Europese agendering van de noodzaak tot beleidsmodernisering.
- Stakeholders zijn betrokken bij het versterken van het veiligheidsdenken (Safe-by-Design).

Met stakeholders is een dialoog gevoerd over de wenselijke en mogelijke beleidskoers van gemoderniseerd beleid over veiligheid van biotechnologie, waarbij maatschappelijke waarden beter betrokken worden bij de afweging van nut en risico's van specifieke biotechnologische toepassingen.

Ook is een begin gemaakt met het agenderen van de noodzaak om in EU-kader de Europese regelgeving voor genetisch gemodificeerde organismen aan te passen teneinde die veiligheid te waarborgen.

Vervoer gevaarlijke stoffen

Op 28 mei 2018 heeft de Staatssecretaris een overeenkomst (Safety Deal) met AkzoNobel gesloten om per 2021 de incidentele chloortransporten te beëindigen²⁴. Dit vanuit de gedachte dat transport van gevaarlijke stoffen overbodig is als de productie van die gevaarlijke stof op de gebruikslocatie plaatsvindt. Met deze overeenkomst worden drie doelen gediend:

- het beëindigen van de incidentele chloortransporten,
- het fysiek wegnemen van de laad- en losinstallatie voor chloor,
- het aanpassen van de opslag van chloor (reduceren van de maximale effectafstanden).

²³ Kamerstukken 27 428, nr. 335

²⁴ Kamerstukken 28 089, nr. 88

De investeringen die verband houden met het beëindigen van de incidentele chloortransporten dragen tevens bij aan de leveringszekerheid ten behoeve van de afnemers en verwerkers van chloor in het Botlekgebied.

Versterken veiligheid in de leefomgeving: vuurwerk

Op 8 juni 2018 is de kabinet/reactie verschenen op het rapport van de Ovv «Veiligheidsrisico's jaarwisseling». In de reactie is een landelijke aanpak van de jaarwisselingsproblematiek aangekondigd. De landelijke aanpak heeft betrekking op de maatregelen van de rijksoverheid en op de ondersteunende activiteiten van de VNG ten behoeve van de lokale aanpak van gemeenten. Vanuit lenW zijn de belangrijkste resultaten: de aanpassing van de regelgeving waarmee de aangekondigde verplichting tot levering en gebruik van standaards voor vuurpijlen tijdig voor de jaarwisseling 2018/2019 is gerealiseerd. Daarnaast is door lenW de wederom de publiekscampagne voor veilig gebruik van vuurwerk gesubsidieerd. De ILT heeft een belangrijke rol met betrekking tot de vuurwerkproducten en heeft ook de vuurpijlstandaards getest.

Duurzame agro

In 2018 heeft vooral de problematiek omtrent combiluchtwassers voor het reduceren van geur uit stallen veel aandacht gekregen. Uit onderzoek van de Wageningen University & Research bleek dat deze luchtwassers in de praktijk veel minder goed presteren dan op papier. In juli 2018 is de regelgeving aangepast aan de bevindingen van het onderzoek. Verder is mede op verzoek van de provincies medewerking verleend aan het realiseren van een proefstalregeling voor geur, zodat de ontwikkeling van nieuwe technieken bevorderd kan worden. Daarnaast is de Commissie Biesheuvel in het leven geroepen die adviseert over maatregelen voor de korte termijn in situaties waar sprake is van een grote geurbelasting, en over het geurbeleid op lange termijn. Het advies wordt in februari 2019 verwacht.

lenW over de grens

lenW in het Caribisch deel van het Koninkrijk

lenW heeft, mede naar aanleiding van de orkanen uit 2017, gewerkt aan een bereikbaar en leefbaar Caribisch Nederland. Op Saba is een project gestart om met de wederopbouwmiddelen en met de beschikbaar gestelde regio-envelopmiddelen de haven groter en veiliger te bouwen. In 2018 is onderzoek uitgevoerd naar de connectiviteit (met een vervolg in 2019). De landingsbaan van Saba is gerenoveerd en de pieren van de haven van Bonaire zijn hersteld. Daarnaast is onderzoek uitgevoerd naar welke maatregelen nodig zijn om de erosie op Sint Eustatius te stoppen. Uitbreiding c.q. aanpassing van de haven en bescherming van de kuststrook hangen nauw samen. In overleg met Sint Eustatius zal een keuze tussen de diverse voorstellen worden gemaakt, waarna de uitvoering van start gaat, ook aan de luchthavenzijde. Vanuit Bonaire en Sint Eustatius zijn plannen ingediend om de wegen te verbeteren. lenW heeft geïnvesteerd in betrouwbaar drinkwater; subsidies zijn verstrekt aan de eilanden om het drinkwater betaalbaar te houden en op Saba is geïnvesteerd in een transportsysteem voor drinkwater. Verder zijn de eilanden ondersteund in het ontwikkelen van afvalbeleid; in het geval van Bonaire ook specifiek op asbest- en vuurwerkbeleid. Bonaire en de ministeries van lenW, EZK en BZK werkten in 2018 samen aan oplossingen van de brandstofopslagproblemen, incidenteel en structureel.

Brexit

In 2018 heeft de aanstaande Brexit veel inzet gevraagd. Rijksbreed zijn de mogelijke gevolgen in kaart gebracht en zijn contingencymaatregelen voorbereid op basis van een harde Brexit. Door lenW is een aandeel geleverd in de rijksbrede Brexitwet met o.a. voorzieningen voor rijbewijzen en documenten voor goederenvervoer. Ook zijn er, om eventuele verkeersproblemen rond de havens te voorkomen, in 2018 verschillende (crisis)oefeningen voorbereid die begin 2019 uitgevoerd zullen worden.

Realisatie beleidsdoelrichtingen										
Art.	Naam artikel(onderdeel)	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Geheld artikel?	Vindplaats
11	Integraal waterbeleid Waterkwaliteit waterkwaliteit		X						Ja	https://zoek.officieelbekendmakingen.nl/blg-442254 https://zoek.officieelbekendmakingen.nl/kst-32861-16.html
13	Ruimtelijke ontwikkeling	X							Ja	https://zoek.officieelbekendmakingen.nl/kst-32861-6.html
14	Wegen en verkeersveiligheid				X				Ja	https://zoek.officieelbekendmakingen.nl/kst-32861-27.html
15	OV-keten	X							Ja	https://zoek.officieelbekendmakingen.nl/blg-442259
16	Openbaar vervoer en spoor					X			Ja	https://zoek.officieelbekendmakingen.nl/kst-32861-41
17	Luchtvaart					X			Ja	https://zoek.officieelbekendmakingen.nl/kst-32861-28.html
18	Scheepvaart en havens						X		Ja	https://zoek.officieelbekendmakingen.nl/kst-32861-22.html
19	Klimaat				X				Ja	https://zoek.officieelbekendmakingen.nl/kst-30991-34.html
20	Lucht en geluid Geluid Opzet Lucht								Nee	https://zoek.officieelbekendmakingen.nl/kst-32861-17.html https://zoek.officieelbekendmakingen.nl/kst-30175-289.html
21	Duurzaamheid						X		Ja	https://zoek.officieelbekendmakingen.nl/kst-32861-17.html
22	Omgevingsveiligheid en Milieurisico's		X						Ja	https://zoek.officieelbekendmakingen.nl/kst-32861-42.html

Art.	Naam artikel(onderdeel)	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Gehaal artikel?	Vindplaats
23	Meteorologie, Seismologie en aardobservatie Opzet								Ja	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-32861-34.html
24	Handhaving en toezicht Opzet								Ja	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-32861-32.html

Het meest recente overzicht van de programmering van beleidsdoorlichtingen is te vinden op de website van de riksbegroting²⁵.

Voor de realisatie van andere onderzoeken zie de bijlage «afgerond evaluatie- en overig onderzoek» (bijlage 2).

Toelichting:

De beleidsdoorlichting van het artikel 23 meteorologie, seismologie en aardobservatie en het artikel 24 handhaving en toezicht is geprogrammeerd voor 2019. De beleidsdoorlichting luchtkwaliteit (artikel 20) is geprogrammeerd voor 2019.

²⁵ <http://www.riksbegroting.nl/beleidsevaluaties/evaluaties-en-beleidsdoorlichtingen/2019/planning-beleidsdoorlichtingen/xii-infrastructuur-waterstaat>

Overzicht garanties en achterborgstellingen

In het overzicht van risicoregelingen worden garanties en/of achterborgstellingen opgenomen die een departement verstrekt aan derden buiten de sector Overheid. Het Ministerie van lenW heeft één in 2016 beëindigde garantieregeling, te weten het Borgstellingkrediet Bodemsanering MKB, waarvan de lopende regelingen worden beheerd tot einde looptijd (2027). 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.

Een garantie is een voorwaardelijke financiële verplichting van de overheid aan een derde buiten de overheid, die pas tot uitbetaling komt als zich bij de wederpartij een bepaalde omstandigheid (realisatie van een risico) voordoet. Door het vervallen van garanties in 2018 is het uitstaande risico voor lenW afgangen.

Invulling aangescherpte garantiekader

Het Borgstellingkrediet Bodemsanering MKB is in 2016 beëindigd. In de kabinet/reactie 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. Overeenkomenstig 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 bodemsaneringsborgstellingkrediet complementair is aan andere regelingen op het gebied van bodemsaneringen, de relevantie van de regeling gering is. In het MKB is beperkt behoefte 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 afgangen. Het Borgstellingkrediet Bodemsanering MKB is mede naar aanleiding van deze evaluatie in 2016 beëindigd.

Overzicht verstrekte garanties (bedragen x € 1.000)

Artikel	Omschrijving	Uitstaande garanties 2017	Verleend 2018	Vervallen 2018	Uitstaande garanties 2018	Garantie-plafond	Totaal plafond	Totaalstand risicovoortziening
Artikel 13	MKB Krediet	363		34	329	0	0	0
	Totaal	363	0	34	329	0	0	0

Overzicht uitgaven en ontvangsten garanties (bedragen x € 1.000)

Artikel	Omschrijving	Uitgaven 2017	Ontvangsten 2017	Saldo 2017	uitgaven 2018	Inkomsten 2018	Saldo 2018	Totaalstand mutatievolume risicovoortziening t en t-1
Artikel 13	MKB Krediet	0	0	0	0	0	0	0
	Totaal	0	0	0	0	0	0	0

4 BELEIDSARTIKELEN

Artikel 11 Integraal Waterbeleid

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.

Rollen en Verantwoordelijkheden

(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 en waterkwantiteit:

- 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 2012 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.

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 waterkwantiteit, zoetwatervoorziening, waterkwaliteit en innovatie en exportbevordering.

- 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 en het Beheer- en Ontwikkelprogramma voor de Rijkswateren 2016–2021.
- Waterkwaliteit. Het ontwikkelen van beleid ten behoeve van het bereiken van een goede ecologische en chemische waterkwaliteit van de oppervlakewateren in de Rijkswateren van de stroomgebieden van de Rijn, Maas, Schelde, 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.

- 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 Minister van EZK voor zover het aangelegenheden betreft die mede tot zijn 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. 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 bovenstrooms 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).

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](#)).

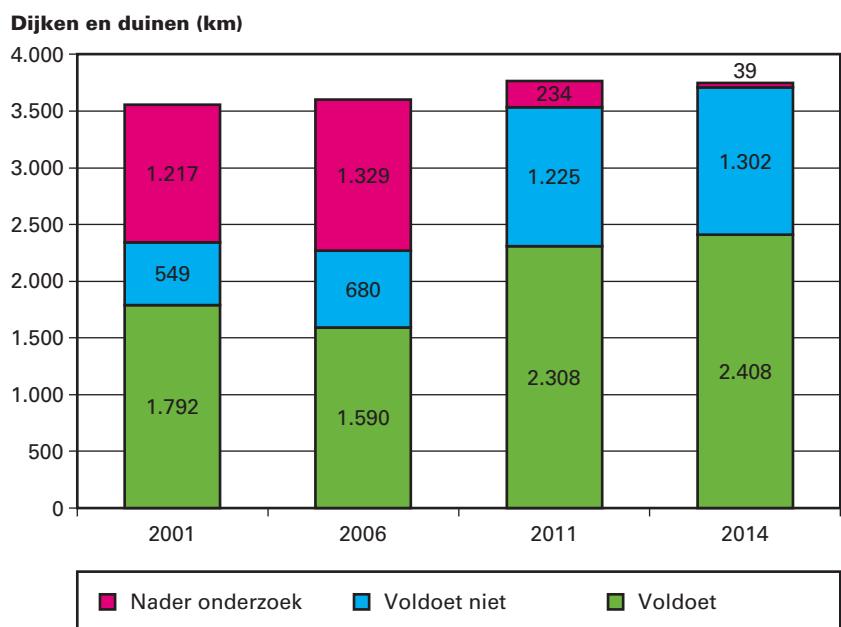
Indicator één en twee: waterveiligheid (droge voeten)

Onderstaande indicatoren geven weer 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. Conform de Waterwet wordt periodiek getoetst of de primaire waterkeringen voldoen aan de wettelijke veiligheidsnormen. Deze toetsing wordt door de beheerder uitgevoerd volgens het door de Minister vastgestelde wettelijk toetsinstrumentarium. Indien een kering niet aan de norm voldoet, worden maatregelen getroffen.

In 2013 is de Verlengde Derde Toetsronde Primaire Waterkeringen (LRT3+) gehouden. Deze toetsing kwam voort uit de derde toetsing uit 2011, met als bedoeling om zoveel mogelijk de categorie die bij de derde toetsing het oordeel «nader onderzoek nodig» had gekregen weg te werken. In

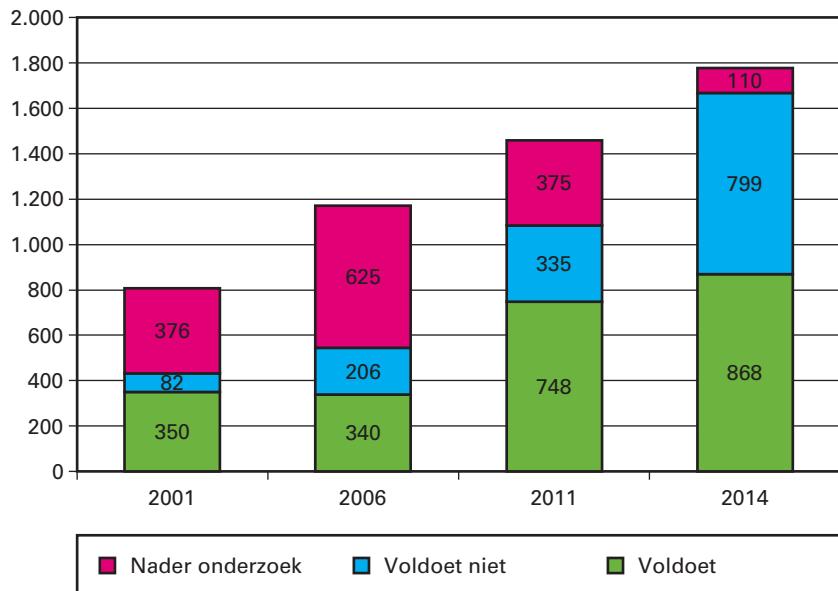
2014 is hierover aan de Tweede Kamer gerapporteerd met als belangrijkste conclusie dat voor circa 80% van de dijken en duinen het oordeel «nader onderzoek nodig» nu is omgezet in een definitief oordeel, wat eveneens geldt voor bijna 70% van de kunstwerken (Kamerstukken II 2013–2014, 31 710, nr. 32). De waterkeringen en kunstwerken die bij de laatst gehouden toetsing niet aan de toen vigende norm voldeden, worden in de nabije toekomst versterkt. Ongeveer de helft hiervan heeft reeds een plek in lopende verbeterprogramma's, zoals HWBP-2, Ruimte voor de Rivier en Maaswerken. De overige afgekeurde keringen uit de derde en verlengde derde toetsing krijgen een plek in het (nieuwe) hoogwaterbeschermingsprogramma(HWBP), mits wordt voldaan aan de subsidiecriteria. In 2017 is de nieuwe ronde beoordelen op veiligheid gestart, gebaseerd op de nieuwe normering (Kamerstukken II, 2015–2016, 34 436, nr. 2). Over de resultaten van deze beoordeling wordt in 2023 gerapporteerd aan de Eerste en Tweede Kamer.

In 2018 zijn de HWBP-2 projecten Waddenzeekering Ameland en Ipersloter-en Diemerdammersluizen opgeleverd en is de realisatie van de dijkversterking Hoorn-Edam-Amsterdam gestart. Tevens is het laatste grote project (Markermeerdielen) in uitvoering genomen. Voor het HWBP zijn 13 projecten afgerond en 5 nieuwe projecten opgestart.



Bron: Inspectie Leefomgeving en Transport, 2014

Kunstwerken (aangemerkt als primaire waterkering in aantalen)



Bron: Inspectie Leefomgeving en Transport, 2014

Indicatoren Watermanagement				
Indicator	Realisatie 2017	Streefwaarde 2018	Realisatie 2018	
RWS verstrekt informatie binnen afgesproken termijn en van voldoende kwaliteit bij maatschappelijk vitale processen.	100 %	95%	99%	
Tot en met 2017:				
- Beschikbaarheid streefpeilen voor Noordzeekanaal/Amsterdam-Rijnkanaal, IJsselmeer en Haringvliet	100%	-		
- De spuiende kunstwerken en stuwen kunnen te allen tijde worden geopend	99,8%	-		
Vanaf 2018:				
- Waterhuishouding op orde in alle peil gereguleerde Rijkswateren	-	100%	98%	

Toelichting

De indicatoren voor de uitvoering van de RWS-taken op het gebied van watermanagement zijn geënt op het leveren van snelle en betrouwbare informatie en op het handhaven van de afgesproken peilen.

De eerste indicator geeft aan of de informatie, die nodig is voor een adequaat watermanagement bij hoogwater, laagwater (droogte) en normale omstandigheden, voldoende snel en goed wordt geleverd. De informatievoorziening voldeed in 2018 aan de norm.

Voor de 2e indicator is in het kader van de nieuwe prestatieafspraken tussen het ministerie en Rijkswaterstaat gekozen voor een nieuwe, bredere indicator die beter aansluit bij de beleidsdoelstellingen voor de waterhuishouding van het Hoofdwatersysteem.

De nieuwe indicator toont in hoeverre de «Waterhuishouding op orde» is, door de functievervulling van vier onderliggende hoofdwatersysteem-functies te meten, namelijk:

- Peilhandhaving Kanalen en meren; geeft aan of voldaan is aan de peilen zoals afgesproken in Waterakkoorden en Peilbesluiten.

- Hoogwaterbeheersing Kanalen; geeft aan of de objecten voor het verwerken van hoogwater binnen de afgesproken termijn beschikbaar waren in tijdsvensters met groot waterbezoor.
- Wateraanvoer bij droogte; geeft aan of de infrastructuur voor de wateraanvoer (o.a. stuwen, spuien, sifons en gemalen) beschikbaar was in de tijdsvensters met droogte.
- Verziltingsbestrijding; geeft aan of voldaan is aan de chloridegehaltes zoals afgesproken in Waterakkoorden.

De totaalscore voor deze indicator is 98%. Twee van de vier onderdelen scoren 100%, dit zijn Wateraanvoer bij Droogte en Hoogwaterbeheersing. Peilhandhaving Kanalen en meren Wateraanvoer bij Droogte scoort 99%. De score voor verziltingsbestrijding is 93% en voldoet daarmee niet aan de norm. Het niet voldoen aan de norm doet zich voor in de volgende watersystemen: Amsterdam – Rijnkanaal, Noordzeekanaal, Markermeer en IJsselmeer.

De oorzaken waardoor niet aan de afgesproken chloridegehaltes is voldaan zijn extreme warmte en droogte en zeer lage rivierafvoeren in het 2e halfjaar 2018.

Binnen Rijkswaterstaat zijn verschillende beheermaatregelen genomen om de verzilting zo goed mogelijk tegen te gaan. Voorbeelden hiervan zijn:

- zuinig schutten, afdichten sluisdeuren
- extra bellenscherm geïnstalleerd in het Amsterdam-Rijnkanaal

Daarnaast is een uitgebreide evaluatie van de droogte in 2018 gestart. De resultaten worden in de eerste helft van 2019 verwacht.

Waterkwaliteit (schoon (drink)water)

Conform de Kaderrichtlijn Water wordt iedere 6 jaar gerapporteerd over de toestand van het water. Hierbij wordt in detail ingegaan op de ecologische en chemische kwaliteit van de oppervlaktewateren en het bereiken van een goede chemische en kwantitatieve toestand van de grondwateren in de stroomgebieden van de Rijn, Maas, Schelde en Eems. Dit is voor het laatst in 2015 gebeurd (bijlage bij Kamerstuk 31 710, nr. 45). De Tweede Kamer wordt jaarlijks geïnformeerd over de waterkwaliteit via «De Staat van Ons Water»²⁶ (Kamerstuk 27 625, nr. 424). Daarnaast worden de beschikbare gegevens over de waterkwaliteit op verzoek van de Minister van IenW jaarlijks in het Compendium voor de Leefomgeving jaarlijks nader uitgewerkt en gepresenteerd door het Planbureau voor de Leefomgeving²⁷. Tot slot is de Tweede Kamer geïnformeerd over de kwaliteit van het drinkwater in Nederland (Kamerstukken, 27 625, nr. 458).

Integraal waterbeleid

Over de voortgang van het integraal waterbeleid wordt vanaf 2016 jaarlijks gerapporteerd in «De Staat van Ons Water». Meer specifieke resultaatinformatie over het waterkwantiteitsbeleid wordt jaarlijks door de waterschappen gepubliceerd in de «Waterschapsspiegel».

Beleidsconclusies

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

²⁶ www.staatvanonswater.nl

²⁷ www.do.nl/onderwerpen

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»²⁸ en de brief voor het Wetgevingsoverleg Water van november 2018 over de voortgang van de waterkwaliteitsdossiers (Kamerstukken II 2018–2019, [35 000, nr. 7](#)).

Voor wat betreft het realiseren van de doelstelling «droge voeten» zijn beheerders volop aan de slag met het beoordelen van de primaire waterkeringen en zijn nieuwe projecten geprogrammeerd in het hoogwaterbeschermingsprogramma. Het HWBP richt zich na een opstartfase nu volop op de uitvoering. De primaire keringen in Nederland worden tussen 2017 en 2023 beoordeeld met het Wettelijke Beoordelingsinstrumentarium 2017 op basis van de nieuwe normen. De beoordelingsronde loopt op schema. Over de uitkomsten wordt de Kamer aan het eind van de lopende beoordelingsronde rapporteren.

Op 31 oktober jl. zijn aanvullende afspraken op het Bestuursakkoord Water (BAW) ondertekend (Kamerstukken II 2018–2019, [35 000-J, nr. 7](#)), met onder andere afspraken op het gebied van cybersecurity.

In april 2018 is het Uitvoeringsprogramma van de Nationale klimaatadaptatiestrategie (UP NAS 2018–2019) aan de Tweede Kamer aangeboden (Kamerstukken II 2017–2018, [31 793, nr. 181](#)). Hierin zijn zes speerpunten benoemd: Hittestress, Infrastructuur, Landbouw, Natuur, Gebouwde omgeving en Samenwerken aan provinciale en regionale strategieën en visies. Met betrekking tot het speerpunt hittestress is in juni 2018 een groot nationaal congres georganiseerd om dit onderwerp beter op de kaart te zetten. Op de speerpunten natuur en op landbouw wordt onder leiding van het Ministerie van LNV gewerkt aan het ontwikkelen van actieprogramma's. Het Ministerie van BZK geeft samen met het Ministerie van IenW uitwerking aan het speerpunt Gebouwde Omgeving. Het UP NAS is aanvullend op het Deltaprogramma en heeft vooral een sectorale insteek.

Ter uitvoering van de Deltabeslissing uit 2014 is de afgelopen jaren door alle partijen in het gebied een nieuw Peilbesluit IJsselmeergebied ontwikkeld. Met dit Peilbesluit kan extra water worden vastgehouden, zodat ook in tijden van droogte voldoende zoet water beschikbaar blijft. In plaats van een vast zomerpeil komt er een bandbreedte waarbinnen het peil mag bewegen. Dit sluit bovendien beter aan bij de natuurlijke situatie: een hoger peil in het voorjaar en een lager peil aan het einde van de zomer. Vanwege de waterveiligheid en de scheepvaart zal het waterpeil in de winter niet veranderen.

In 2018 is verder uitvoering gegeven aan het meerjarenprogramma Partners voor Water (PvW) 2016–2021²⁹. Naast de totstandkoming van de landenaanpak op het gebied van waterveiligheid en waterzekerheid in de deltalanden, zoals in Mozambique, Vietnam en Myanmar, is er uitvoering gegeven aan thematische projecten, zoals de projecten Manilla Bay in de Filipijnen en Kingfisher in Zuid-Afrika. Verder is in 2018 het Partners Voor Water-instrument, inclusief het subsidie-instrument, beter verbonden met het overige instrumentarium. Zo werd verder uitvoering gegeven aan de pilot collectief programmeren om synergie en logische aansluiting met

²⁸ www.staatvanonswater.nl

²⁹ <https://www.partnersvoorwater.nl/over-partners-voor-water>

andere instrumenten te stimuleren door in 2018 de Taskforce Financiering IWC in het leven te roepen.

Eindevaluaties Zandmaas/Grensmaas en Ruimte voor de Rivier

Als onderdeel van de procedure die leidt tot beëindiging van de groot project status zijn in 2018 de eindevaluaties voor de grote projecten Zandmaas/Grensmaas en Ruimte voor de Rivier (Kamerstukken II 2017–2018, [18 106, nr. 242](#)) aan de Kamer aangeboden.

Uit de eindevaluaties blijkt dat beide programma's hun doelstellingen, binnen het toegekende budget, en voor het grootste deel binnen de van tevoren opgestelde planning hebben behaald. Het rivierengebied is door uitvoering van beide programma's veiliger geworden en economisch, ecologisch en landschappelijk versterkt. Er is meerwaarde gecreëerd voor bewoners, recreanten, bedrijfsleven en natuur.

De regering geeft uitvoering aan de aangenomen motie De Groot (Kamerstukken II 2017–2018, [35 000 J, nr. 12](#)) om te onderzoeken hoe in het Hoogwaterbeschermingsplan de lessen uit de evaluatie van Ruimte voor de Rivier kunnen worden meegenomen.

Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid artikel 11 Integraal waterbeleid (x € 1.000)							
	2014	2015	2016	2017	Realisatie 2018	Vastgestelde Begroting 2018	Verschil 2018
Verplichtingen	40.756	32.289	54.638	89.248	36.485	33.076	3.409
Uitgaven	40.075	34.852	48.869	50.701	44.251	45.789	- 1.538
11.01 Algemeen waterbeleid	34.016	29.857	36.167	38.330	33.035	34.677	- 1.642
11.01.01 Opdrachten	1.527	2.147	6.629	8.624	5.022	6.556	- 1.534
11.01.02 Subsidies	11.809	8.722	11.358	9.545	12.700	12.632	68
- Overige Subsidies	21	125	50	294	1.940	1.030	910
- Partners voor Water (HGIS)	11.788	8.597	11.308	9.251	10.760	11.602	- 842
11.01.03 Bijdragen aan agentschappen	19.908	18.169	17.325	19.374	15.263	15.489	- 226
- Waarvan bijdrage aan agentschap KNMI	558	526	524	500	722	460	262
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	19.350	17.643	16.801	18.874	14.541	15.029	- 488
11.01.04 Bijdragen aan medeoverheden	772	819	855	787	50	0	50
11.02 Waterveiligheid	3.225	2.788	3.001	3.057	2.584	3.011	- 427
11.02.01 Opdrachten	3.225	2.788	3.001	3.057	2.584	3.011	- 427
11.03 Grote oppervlaktewateren	2.834	2.207	2.575	2.390	2.303	2.054	249
11.03.01 Opdrachten	2.834	2.207	2.575	2.390	2.303	2.054	249
11.04 Waterkwaliteit			7.126	6.924	6.329	6.047	282
11.04.01 Opdrachten			4.002	3.638	3.997	4.227	- 230
11.04.02 Subsidies			478	436	436	400	36
11.04.04 Bijdragen aan medeoverheden			972	350	325	325	0

	2014	2015	2016	2017	2018	Realisatie	Vastgestelde Begroting	Verschil
						2018	2018	2018
11.04.05 Bijdragen aan (inter-)nationale organisaties			1.674	2.500	1.571	1.095		476
Ontvangsten	73	24.357	248	1.226	580	0	580	3

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. De hogere verplichtingen realisatie van € 3,4 miljoen is veroorzaakt door aangegane verplichtingen voor de activiteiten Blue deal (met de Unie van Waterschappen) en de inzet van de Watergezant voor Valuing Water (agenda 2030), waarvoor bij de eerste suppleaire wet HGIS-middelen zijn toegekend.
2. De lagere uitgaven van € 1,5 miljoen zijn veroorzaakt door de eindafrekening van het project icoon afsluitdijk van € 0,8 miljoen. Ook de vertraging bij het Europese onderzoeksprogramma Eranet for Climate Services zorgt voor een verlaging van het benodigd kasbudget (€ 0,3 miljoen). Tot slot worden de lagere uitgaven veroorzaakt door het Omgevingsloket-online (OLO2) van € 0,2 miljoen, de personele ondersteuning door de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) ten behoeve van de dossiers Topsector water en Nationaal Kennis- en innovatieprogramma Water en Klimaat (NKWK) aan DGMI (€ 0,1 miljoen) en voor de Kik-fase Noordersluis aan DGLM (€ 0,1 miljoen).
3. De hogere ontvangsten zijn het gevolg van een ontvangst van de bijdrage van gemeentes, provincies en waterschappen voor de Zuidwestelijke delta (€ 0,25 miljoen), ontvangsten gerealiseerd vanuit het Europees Fonds voor Maritieme Zaken en Visserij (EFMZV) voor de KaderRichtlijn Marien (KRM) (€ 0,23 miljoen), de EU-subsidie NAS (€ 0,07 miljoen). Tot slot worden de hogere ontvangsten veroorzaakt door overige ontvangsten van in totaal € 0,03 miljoen.

Toelichting op de financiële instrumenten

11.01 Algemeen waterbeleid

11.01.01 Opdrachten

In mei 2018 is de jaarlijkse voortgangsrapportage «Staat van Ons Water» gepubliceerd. Hierin is samen met de BAW-partners gerapporteerd over de uitvoering van het Nationaal Waterplan 2016–2021, het Bestuursakkoord Water uit 2011, het uitvoeringsprogramma van de Beleidsnota Drinkwater en de uitvoering van de Europese richtlijnen over waterkwaliteit, overstromingsrisico's en de mariene strategie. In 2018 is een opdracht verstrekt voor een externe evaluatie om te kijken of de rapportage aan de verwachtingen van de verschillende doelgroepen voldeed. Naar aanleiding van deze evaluatie is besloten om de «Staat van Ons Water» voortaan alleen nog op de Tweede Kamer te richten en in te korten.

In het kader van de Topsector Water en Maritiem is in opdracht van IenW en EZK een symposium georganiseerd in samenwerking met Volvo Ocean Race over duurzaam gebruik van oceanen. Ook is een evenement

georganiseerd in samenwerking met de andere topsectoren over cross-sectoraal samenwerken in internationaal verband.

De Human Capital Agenda bevordert de instroom van goed gekwalificeerd personeel in de watersector. In 2018 zijn er 22 studiebeurzen uitgereikt aan waterambassadeurs die gastlessen hebben gegeven om de watersector in de belangstelling van andere jongeren te brengen. Daarnaast is een bijeenkomst «NL-reset» gehouden, waar jonge mensen zijn uitgedaagd om Nederland energieneutraal in te richten. Ook is een makathon «smart water solutions» georganiseerd en is de Human Capital Agenda samen met de Dutch Wavemakers nadrukkelijk op de kaart gezet bij de finish van de Volvo Ocean Race.

Building with Nature is voor het Ministerie van IenW een belangrijke ontwikkeling voor waterveiligheidsopgaven. Voor IenW onderzocht EcoShape in hoeverre natuurlijke waterveiligheidsoplossingen kunnen bijdragen aan waterveiligheidsopgaven. In 2018 is een Building with Nature congres georganiseerd, een Book of Concepts ontwikkeld, de Europese samenwerking tot stand gebracht binnen het INTERREG-programma Building with Nature, een Massive Open Online Course georganiseerd in samenwerking met TU Delft en zijn verschillende publicaties uitgebracht. De kennis die is opgedaan is uitgewerkt en gedeeld met betrokken partijen, waaronder IenW.

Het project Icoon Afsluitdijk is in december 2017 beëindigd. In 2018 heeft de laatste financiële afwikkeling met diverse opdrachtnemers plaatsgevonden voor een lager bedrag dan begroot (€ 1,1 miljoen).

Voor het vergroten van het waterbewustzijn vormt het meerjarig communicatieprogramma Ons Water het fundament. Voor deze publiekscampagne vindt jaarlijkse financiering plaats van € 0,3 miljoen. De tweejaarlijkse weken van Ons Water zijn met succes georganiseerd en goed bezocht. De website OnsWater.nl, het online platform van de partners, is vernieuwd, uitgangspunten zijn bewustwording van het publiek en het bieden van handelingsperspectief. Daarnaast is gestart met pilots voor het verder ontwikkelen van publieksstrategieën voor communicatie met/activatie van bewoners op de drie thema's van klimaatadaptatie, schoon drinkwater en waterveiligheid.

In 2018 zijn uitgaven gedaan voor watereducatie om het waterbewustzijn bij jongeren te stimuleren. Dit gebeurt in samenwerking met de Unie van Waterschappen en met onderwijspartijen.

Samen met de Unie van Waterschappen is een bijdrage geleverd aan de Geoweek, waarin de thema's water en bodem toegankelijk worden gepresenteerd aan middelbare scholieren. De website watereducatie.nl is gericht op docenten en biedt lesmateriaal voor wateronderwerpen.

Aan de Helpdesk Water, onderdeel van de dienst Water, Verkeer en Leefomgeving van RWS, is een jaarlijkse bijdrage geleverd van € 0,1 miljoen. De Helpdesk Water heeft een reguliere taak als kennistransferpunt tussen uitvoering en beleid voor overheden en andere waterprofessionals. Over 2018 heeft de Helpdesk vragen afgedaan op thema's als waterveiligheid, waterkwaliteit en klimaatadaptatie.

Voor de uitvoering van het bestaande Omgevingsloket Online (OLO) is in 2018 aan het Ministerie van BZK een bijdrage geleverd van € 0,2 miljoen ten behoeve van water- en omgevingsvergunningen.

Het actualiseren van de uitvoeringsregelingen waterheffingen heeft betrekking op het moderniseren van de tabel afvalwatercoëfficiënt.

Ten slotte zijn middelen ingezet voor het programma Klimaatadaptatie, dat zich richt op het bevorderen van een transitie naar meer klimaatbestendig handelen. Daarbij bevindt het programma zich in een breed speelveld, waarbinnen het een schakelfunctie vervult. Als uitvloeisel van de Nationale klimaatadaptatiestrategie (NAS, december 2016 aan de Kamer aangeboden; Kamerstukken II, 2016–2017 31.793, nr. 162) is in april 2018 het Uitvoeringsprogramma NAS uitgebracht. Dit Uitvoeringsprogramma bestaat uit een voortgangsrapportage over de acties die in 2017 reeds zijn uitgevoerd en een Actieprogramma voor de periode 2018–2019. lenW heeft hierbij een coördinerende rol. Vanaf het 2e kwartaal van 2018 is gewerkt aan de uitvoering van het UP NAS. Op de speerpunten Landbouw, Natuur is door projectgroepen gewerkt aan de voorbereiding van de volgende Nationale Adaptatiedialoog.

In 2018 is er uitvoering gegeven aan de operationalisering resultaatgerichte aanpak door het Internationale WaterCluster (IWC) die gefinancierd zijn vanuit de HGIS-middelen van in totaal € 48,3 miljoen voor 2018 tot en met 2022. De internationale waterambities zijn vertaald naar 4 uitvoeringsprogramma's waarin vanaf 2018 invulling is gegeven te weten: Global Center of Excellence on Climate Adaptation (GCECA), Blue Deal – Unie van Waterschappen (UvW), Economische- en investeringssamenwerking en Watergezant en Valuing Water (Agenda 2030). Deze aanpak is in 2018 gestart en loopt tot en met 2022.

11.01.02 Subsidies

In 2018 is een subsidie van in totaal € 3,1 miljoen verstrekt aan Deltares voor de bouw van een nieuwe Geocentrifuge. Het totaalbedrag is gelijkmatig verdeeld over drie jaar. De GeoCentrifuge is van groot belang voor de instandhouding van de (inter)nationale kennisinfrastructuur op het terrein van water en bodem, waarvoor lenW medeverantwoordelijk is. De Geocentrifuge wordt onder meer gebruikt voor onderzoek aan dijken, kustbescherming, offshore, aardbevingen en natte en droge infrastructuur. De aanbesteding heeft inmiddels plaatsgevonden.

In 2017 is een subsidie toegekend aan het Waternoodmuseum van € 0,4 miljoen voor het inrichten van het 4e caisson met een expositie die volledig in het teken zal staan van waterbewustzijn. De betaling vindt plaats in de periode 2017–2019 waarvan € 0,15 miljoen in 2018.

Aan het Instituut Fysieke Veiligheid/IFV is een subsidie verleend ten behoeve van het ontwikkelen van een structurele aanpak waarmee de veiligheidsregio's kunnen zorgen voor een adequate rampenbeheersing bij overstromingen. Deze subsidie van in totaal € 0,15 miljoen is verleend voor de periode van 1 juni 2015 tot en met 31 mei 2017 en is gelijkelijk verdeeld over de jaren 2015, 2016 en 2017. In 2018 is de subsidie vastgesteld.

In 2016 is de subsidieregeling gestart van het programma Partners voor Water (PvW) 2016–2021 als opvolger van de subsidieregeling van het programma HGIS Partners voor Water 3. Dit betreft het centrale uitvoeringsprogramma van de (interdepartementale) Internationale Water Ambitie (IWA). Het programma is aangestuurd vanuit het Interdepartementale Water Cluster, waarin de drie ministeries BZ, EZ en lenW

samenwerken. De uitgaven voor het programma zijn via de Homogene Groep Internationale Samenwerking (HGIS) gefinancierd. Het programma Partners voor Water heeft in 2018 geleid tot een uitputting van € 10,8 miljoen. Dit betekent een onderuitputting van € 2,5 miljoen doordat een aantal activiteiten in de partnerlanden vertraagd tot stand zijn gekomen. Deze activiteiten zullen in 2019 worden uitgevoerd overeenkomstig de eerder aangebrachte meerjarenovereenkomst met opdrachtnemer RVO.

Ook is in 2018 de Blue Deal van start gegaan. Het betreft een subsidie die verstrekt is aan de Unie van Waterschappen voor een internationaal samenwerkingsprogramma. De Blue Deal is een samenwerking tussen het Ministerie van Buitenlandse Zaken, het ministerie IenW en (onder coördinatie van de Unie van Waterschappen) 21 Nederlandse waterschappen die tot en met 2030 zal voortduren. Gezamenlijk gaan zij in die periode langdurige partnerschappen met nationale en regionale partners aan om zodoende 20 miljoen mensen in 40 stroomgebieden wereldwijd te kunnen helpen aan schoon, voldoende en veilig water.

Er is een subsidie van 60.000 euro verstrekt aan het Regiecollege Waddengebied (RCW). Het RCW is een strategisch overleg- en afstemmingsorgaan voor het Waddengebied. De belangrijkste belanghebbenden in dit gebied zijn vertegenwoordigd in het RCW.

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 wordt jaarlijks een opdracht aan RWS verstrekt. Tot deze opdracht behoren onder andere de bijdragen aan de uitwerking van de MIRT-onderzoeken waterveiligheid en zoetwatervoorziening.

Aan het KNMI zijn diverse onderzoeken en analyses gevraagd die betrekking hebben op Kennisontwikkeling Windklimaat, Nationale adaptatiestrategie, windklimaatatlas, transnationale samenwerking Rijn en Maas, regionale en mondiale zeespiegelstijging en verbeterde methode regionale voorspelling extreme weercondities.

11.01.04 Bijdragen aan medeoverheden

In 2018 is aan de Unie van Waterschappen een financiële bijdrage verleend voor het onderzoek naar de mogelijke vernieuwing van het belastingstelsel van de waterschappen. Onderzocht wordt in hoeverre het belastingstelsel van de waterschappen kan bijdragen aan een meer toekomstbestendige en duurzame financiering van het waterbeheer. Eind 2018 is op basis van de ledenraadpleging besloten om de voorstellen uit het eindrapport nog een periode aan te houden tot na de waterschapsverkiezingen van maart 2019.

11.02 Waterveiligheid

11.02.01 Opdrachten

Op basis van de Richtlijn Overstromingsrisico (ROR) moeten eind 2019 de kaarten voor drie verschillende overstromingsscenario's en in 2021 de plannen geactualiseerd zijn. Voor de actualisatie van de kaarten en de plannen is in 2018 opdracht gegeven voor ondersteuning, ontwikkeling en beheer.

In 2018 heeft de stuurgroep water de voorlopige overstromingsrisicobedeling vastgesteld en gebieden aangewezen met een potentieel significant overstromingsrisico. Alleen voor deze gebieden is het nodig dat Nederland kaarten en plannen in het kader van de uitvoering van de ROR opstelt.

In 2018 is gewerkt aan het beoordelen van de primaire waterkeringen op basis van de nieuwe normen. Voor deze beoordeling zijn diverse opdrachten verstrekt en heeft IenW de beheerders ondersteund bij het uitvoeren van de beoordeling van hun primaire waterkeringen door middel van o.a. de oplevering van een verbeterde versie van de voor de beoordeling gebruikte software Riskeer, het organiseren van de Landelijke Beoordelingsdag, werksessies al dan niet in samenwerking met het Kennis en Kunde Platform en een helpdesk voor hulp bij de toepassing van het Wettelijk Beoordelings Instrumentarium (WBI) 2017.

Daarnaast zijn opdrachten verstrekt om kennis ten aanzien van waterveiligheid te ontwikkelen en ook vast te leggen. Deze opdrachten hadden betrekking op de ondersteuning van de waterkeringbeheerders bij de toepassing van het WBI 2017 via een Helpdesk en het ophalen van leerpunten voor toekomstige ontwikkeling van een volgende versie van het WBI 2017. Daarnaast zijn opdrachten verstrekt voor de kennisontwikkeling met betrekking tot het ontwikkelen van een toekomstbestendige kennisagenda Waterveiligheid, zodat meerjarig onderzoek naar o.a. piping en macrostabiliteit uitgevoerd kan worden.

In 2018 is voor het faalmechanisme piping een onderzoeksprogramma van start gegaan, met onder andere een succesvol verlopen internationaal congres. Voor macrostabiliteit is de samenwerking aangegaan in een zogeheten Projectoverstijgende Verkenning (POV) van het HWBP. Ook in samenwerking met het HWBP is een succesvol verlopen veldproef naar de sterke van grasbekleding uitgevoerd.

Voor de kust zijn opdrachten verstrekt voor verdere kennisontwikkeling, onder andere over zeespiegelstijging en ten behoeve van de actualisatie van de basiskustlijn. Hierbij is samenwerking gezocht binnen het kader van Nationaal Kennis- en Innovatieprogramma Water en Klimaat (NKWK).

Er is opdracht verstrekt voor de ontwikkeling van een statistische methode voor de monitoring van de zeespiegelstijging. Tevens zijn opdrachten verstrekt voor de ecologische monitoring van de pilot suppletie Amelander Zeegat in het kader van het onderzoeksprogramma Kustgenese 2.0.

Voor rivieren zijn opdrachten verstrekt voor verdere kennisontwikkeling met betrekking tot kostenreductie dijkversterking door rivierverruiming, effect van langsdammen en bijdragen aan diverse MIRT-projecten in het

rivierengebied. Het model voor kostenreductie dijkversterking door rivierverruiming is aangepast aan de recente ontwerprichtlijnen en is getest in pilots. In 2018 is besloten om de ambitie voor rivieren uit te breiden naar integraal riviermanagement (IRM). De opgaven voor IRM zijn in 2018 in kaart gebracht.

11.03 Grote oppervlaktewateren

11.03.01 Opdrachten

De beschikbare budgetten zijn in 2018 ingezet voor onder andere de uitvoering van de volgende beleidsonderwerpen:

Het Ministerie van IenW stelt (mede namens het Ministerie van LNV) gezamenlijk met de regio een Gebiedsagenda Wadden 2050 op. De ontwikkeling van de Gebiedsagenda is eind 2017 gestart en zal naar verwachting circa 2 jaar in beslag nemen. Als onderdeel van de Gebiedsagenda zijn voor 7 thema's zogeheten discussiepapers opgesteld waarover het Regiecollege Waddengebied vervolgens een advies heeft uitgebracht. De Gebiedsagenda komt in de plaats van de eerder aangekondigde Rijksvisie op de toekomstige ontwikkeling van het Waddengebied en zal input leveren voor de Nationale Omgevingsvisie en het overige instrumentarium van de Omgevingswet.

De ambitie is dat de Eems-Dollard in 2050 voldoet aan het ecologisch streefbeeld, door stapsgewijs te werken en adaptief in te spelen op nieuwe ontwikkelingen en inzichten. Rijk en regio gaan hebben het afgelopen jaar samen gewerkt aan verschillende projecten om het uiteindelijke streefbeeld te bereiken. Onder meer is in het kader van de enveloppe Natuur en Waterkwaliteit geld beschikbaar gesteld voor een pilot om buitendijks slib uit het Eems-Dollard estuarium in te vangen (Kamerstukken II 2017–2018, [27 625 nr. 422](#)).

Eénmaal in de 4 à 5 jaar wordt een [trilaterale regeringsconferentie](#) over de Waddenzee gehouden tussen Nederland, Duitsland en Denemarken. [De laatste regeringsconferentie werd gehouden op 18 mei 2018 in Leeuwarden](#). Er zijn opdrachten verstrekt voor meerdere evenementen rondom de conferentie, mede in het kader van Leeuwarden Culturele Hoofdstad van Europa. Voorafgaand aan de conferentie was er op 17 mei 2018 het [Waddencongres «Waddenzee wereldklasse»](#), en het [Waddenfestival «Wad in de stad»](#). Op vrijdag 18 mei vond de Ministeriële conferentie (besloten) plaats, en werd de van de Verklaring van Leeuwarden ondertekend (Kamerstukken II 2017–2018, [29 684 nr. 162](#)).

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». De ministers van IenW en van LNV hebben per brief van 22 januari 2018 de Tweede Kamer gemeld dat zij een onafhankelijke verkenning op basis van de huidige wettelijke kaders starten (Kamerstukken II 2017–2018, [29 684 nr. 154](#)). Daarbij is aangegeven dat de verkenning in samenwerking met de betrokken partijen wordt uitgevoerd. In april 2018 heeft het Ministerie van IenW, mede namens het Ministerie van LNV en in afstemming en de regionale partijen, de opdracht tot de uitvoering van deze Verkenning Beheerautoriteit Waddenzee gegund. De Tweede Kamer wordt in het voorjaar 2019 over de uitkomsten van de verkenning geïnformeerd. De Beleidsnota Noordzee 2016–2021 (Kamer-

stukken II, 2014–2015, [31 710, nr. 35](#)) geldt als het maritieme ruimtelijke plan conform de eisen van de EU-Richtlijn Maritieme ruimtelijke planning. Ook het programma van maatregelen conform de EU Kaderrichtlijn Mariene Strategie is erin opgenomen. In 2018 zijn de acties uit de Beleidsnota Noordzee 2016–2021 verder in uitvoering gebracht. In juni 2018 heeft het Kabinet de omschrijvingen van de goede milieustoat en milieudoelen voor de Noordzee en daarbij behorende indicatoren conform de KRM geactualiseerd (Mariene Strategie deel 1 2018–2024, Kamerstuk [2018D35440](#)), en daarover in oktober gerapporteerd aan de Europese Commissie.

Specifiek voor energietransitie/windenergie op zee wordt naast de uitwerking van de huidige routekaart windenergie op zee (in 2023 3,5 GW bovenop de 1 GW die er al staat) gewerkt aan de vervolgroutekaart. In de vervolgroutekaart (2023–2030) is conform de Energieagenda ca. 1 GW/pj geïnstalleerd. Naast verdere kostprijsverlaging is ingezet op meervoudig-en multifunctioneel ruimtegebruik. De Routekaart 2030 is in maart 2018 door EZK uitgebracht en in juni 2018 door TK aangenomen.

Toeleverend aan de Noordzee strategie was ook het lopende NorthSEE Interreg project. Dit droeg bij aan een gezamenlijke kennisbasis en coherente planvorming van de Noordzeelanden over lopende en mogelijke nieuwe ontwikkelingen met een grensoverschrijdend karakter. Dit project wordt in 2019 afgerond. Voor windenergie vertaalde dit zich naar meer samenwerking tussen initiatieven van Duitsland, Denemarken, België en het Verenigd Koninkrijk. Afhankelijk van de toekenning van het project Strategic Environmental Assessment North Sea Energy wordt in samenwerking met Duitsland en Denemarken een bijdrage geleverd aan een gezamenlijke kennisbasis van de Noordzeelanden aan de cumulatie van effecten op de Noordzee.

Op 17 mei 2018 is door ruim 50 gebiedspartijen en het rijk Agenda IJsselmeergebied 2050 ondertekend. Hier werd een groot draagvlak bevestigd voor een gezamenlijk toekomstbeeld van het IJsselmeergebied. Agenda IJsselmeergebied 2050 gaat vanaf nu een platform bieden de verdere samenwerking om te komen tot een aantrekkelijk en karakteristiek gebied, waarin alle opgaven en ambities die spelen in de meren en hun kusten in hun ruimtelijke samenhang worden bezien.

Nederland en Vlaanderen onderzoeken en monitoren op grond van de Scheldeverdragen gezamenlijk de toestand van het Schelde-estuarium aan de hand van de zogenoemde Agenda voor de Toekomst voor de duurzame ontwikkeling van het Schelde-estuarium. Een rode draad van deze agenda is hoe met slim(mer) sedimentbeheer de balans kan worden versterkt tussen de veiligheid, toegankelijkheid en natuurlijkheid van het Schelde-estuarium. In 2018 is het eerste onderzoeksprogramma van de Agenda voor de Toekomst afgerond en de rapportage opgeleverd, met daarin de evaluatie van de toestand van het Schelde-estuarium (periode 2009–2015), de zogenoemde T2015. De hoofdconclusies worden openomen in het 2^e evaluatierrapport van de Vlaams-Nederlandse samenwerking op grond van het Verdrag Beleid en Beheer Schelde-estuarium. Dat rapport wordt in het voorjaar van 2019 aangeboden aan het Vlaamse en Nederlandse parlement.

In 2018 is gestart met de verbreding van het in 2017 opgeleverde MIRT-onderzoek Integrale Veiligheid Oosterschelde (IVO). Naast de gevolgen van de klimaatverandering op de veiligheidsstrategie van de

Oosterschelde wordt daarmee ook de verbinding gelegd met de (aanpak van de) zandhonger van de Oosterschelde en met (gebruiks)functies zoals visserij, landschap en ecologie. Dat levert in 2019 eerste bouwstenen op voor een integraal langetermijnperspectief van een veilige, duurzaam beheerde Oosterschelde.

Regio en Rijk werken samen aan (vervolg)onderzoek voor het ontwikkel-perspectief van de ontwerp-riksstructuurvisie Grevelingen en Volkerak-Zoommeer. Voor Volkerak-Zoommeer is dat jaarlijks gericht op het monitoren van de waterkwaliteit (quaggamossel, blauwalgontwikkeling, waterplanten e.d.). Voor Grevelingen stond dat in 2018 in het teken van een bijdrage aan de afronding van de verkenningsfase voor het terugbrengen van beperkt getij op de Grevelingen. Daarnaast is in 2018 een start gemaakt met voorbereidende werkzaamheden voor de gebiedsagenda Zuidwestelijke Delta.

11.04 Waterkwaliteit

11.04.01 Opdrachten

Het belangrijkste waterkwaliteitsdoel is om in 2027 de doelstelling van chemisch schoon water en een ecologisch gezond watersysteem voor duurzaam gebruik bereikt te hebben. Daartoe is onder dit artikel in 2018 het proces voor het opstellen van de 3e generatie stroomgebiedbeheerplannen uitgewerkt. Ook is het KRW-monitorsprogramma geactualiseerd. Ieder jaar wordt in De Staat van Ons Water³⁰ (Kamerstuk 27 625, nr. 424) over de voortgang van de uitvoering van waterkwaliteitsmaatregelen 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 op dit moment in uitvoering. De uitvoering van de tweede tranche maatregelen in het hoofdwatersysteem loopt via artikel 7 van het Deltafonds.

Begin 2018 heeft de jaarlijkse Delta-aanpak conferentie plaatsgevonden waarbij bestuurders van regionale overheden, maatschappelijke organisaties en het Rijk bij elkaar kwamen om de voortgang te bespreken. In 2018 is de bestuurlijke aansturing van de Delta-aanpak Waterkwaliteit in de vorm van drie bestuurlijke versnellingstafels gestart. Één tafel per prioritair onderwerpen. Het gaat om de landbouwtafel (meststoffen en gewasbescherming), de stoffentafel (opkomende stoffen en medicijnresten) en de brede tafel (met verbindende acties zoals Kaderrichtlijn Water, analyses, kennisimpuls en communicatie).

De partners van de Delta-aanpak hebben in 2018 gezamenlijk een eenduidige en aansprekende kernboodschap communicatie waterkwaliteit opgesteld. Ook zijn communicatie- en mediacampagnes uitgerold om het bewustzijn over ons water te vergroten. De Delta-aanpak website en de site waterdertjes.nl zijn gelanceerd. Met behulp van laatstgenoemde site heeft de eerste nationale waterdertjestelling plaatsgevonden. Aan deze vorm van citizen science deden duizenden kinderen en volwassenen mee. Een andere campagne ging specifiek over het niet wegspoelen van medicijnen.

³⁰ www.staatvanonswater.nl

De Europese Kaderrichtlijn Mariene Strategie (KRM) kent, net als de KRW, een zesjarige plancyclus. In 2018 werd de beoordeling van het mariene milieu en ecosysteem geactualiseerd, alsook de goede milieutoestand en daarbij behorende beleidsdoelen en indicatoren. Deze actualisatie werd gebaseerd op de resultaten uit het KRM-monitoringprogramma en aanvullend onderzoek op gebied van vooral onderwatergeluid, zwerfvuil en microplastics. Ook werd in 2018 een voortgangsrapportage gemaakt over de uitvoering van het KRM-Programma van Maatregelen, onderdeel van het Nationaal Waterplan 2016–2021. Het zwaartepunt bij de uitvoering van de maatregelen lag bij het terugdringen van zwerfvuil in zee (plastic soep) en bescherming van ecologisch waardevolle gebieden op de Noordzee. Daarnaast gaf het kabinet meer invulling aan zijn faciliterende rol ten aanzien van «kansen benutten» voor het samengaan van een duurzame economische groei en gebruik met een gezond systeem, en voor eventueel ecosysteemherstel. De uitvoering van de KRM vond plaats in samenwerking met Economische Zaken en Klimaat. Er wordt ingezet op internationale afstemming en samenwerking (Noordzeeregio, OSPAR, EU), op samenwerking met kennisinstituten en belanghebbenden en op cofinanciering uit EU-fondsen als EFMZV en INTERREG.

11.04.02 Subsidies

Dit betreft subsidieverlening van € 0,4 miljoen voor het International Groundwater Resources Assessment Centre (IGRAC) en gaf invulling aan de ambitie die is vastgelegd in het IGRAC-verdrag tussen UNESCO en het Koninkrijk der Nederlanden.

Stichting De Noordzee ontving tot en met 2018 een incidentele subsidie voor de versterking van de kennisbasis binnen het netwerk van natuur- en milieuorganisaties en als verbinder bij besluitvormingsprocessen in het Noordzeebeleid. De subsidie bedroeg € 36.000,–.

11.04.04 Bijdragen aan medeoverheden

De bijdrage aan medeoverheden van € 0,325 miljoen 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 klimaatrobuste inrichting van het bodem- en watersysteem van beekdalen. In dit programma komen doelstellingen met betrekking tot waterkwaliteit, zoetwatervoorziening, bodembeheer, klimaatadaptatie en waterveiligheid samen.

11.04.05 Bijdragen aan internationale organisaties

In 2018 zijn in het kader van verschillende internationale verdragen en afspraken bijdragen geleverd. Nederland is partij in de 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 bijbehorend EU-beleid. In 2018 is doorlopend afgestemd over deze dossiers. In de Rijncommissie is gestart met de voorbereidingen voor het nieuwe Rijnactieprogramma Rijn 2040. De contributie voor deze commissies wordt jaarlijks vastgesteld. Voor coördinatie van de EU-richtlijnen Kaderrichtlijn water en Overstromingsrisico's bestaat voor de Eems geen

vaste riviercommissie, maar heeft Nederland apart een contract afgesloten met *Flussgebietsgemeinschaft Ems* in Nedersaksen, Duitsland.

Voor de 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, bestaat het OSPAR-verdrag. Ook in 2018 is voor OSPAR de Nederlandse jaarlijkse contributie voldaan.

Nederland ambieert een internationale profiling 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 een Memorandum of Understanding (MOU), waarmee UNESCO wordt ondersteund. Het gaat hier (naast IGRAC) om ondersteuning capacity building door IHE-Delft. Ook het in 2018 gestarte Global Center on Adaptation (GCA) in Rotterdam (en Groningen) ondersteunt de profiling van Nederland als internationale hub voor watervraagstukken.

Water speelt een verbindende rol in de in VN-kader afgesproken *Sustainable Development Goals (SDG's)*. Er is een specifiek SDG voor schoon water en sanitatie afgesproken. In een van de subdoelen van de SDG die zich richt op steden is specifiek de nadruk gelegd op het verminderen van risico's van watergerelateerde rampen. Op dit moment is hiertoe de implementatiefase aangebroken. Hiervoor is met internationale organisaties en platforms samengewerkt en zijn verschillende activiteiten ondersteund. Zo is bijgedragen aan: Water Global Practice WGP, IHE, OECD, International Seabed Authority, Wageningen envrionmetnal research, World Health Organisation en UNESCO. Verder heeft Nederland de activiteiten van UNECE Water op het gebied van grenoverschrijdend waterbeheer gesteund in 2018.

Extracomptabele verwijzingen

Extracomptabele verwijzing naar artikel 1 Investeren in waterveiligheid (x € 1.000)

	2018
Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 1 Investeren in waterveiligheid van het Deltafonds	307.006
Andere ontvangsten van artikel 1 Investeren in waterveiligheid	208.552
Totale uitgaven op artikel 1 Investeren in waterveiligheid	515.558
<i>waarvan</i>	
01.01 Grote projecten waterveiligheid	308.998
01.02 Overige aanlegprojecten waterveiligheid	199.682
01.03 Studiekosten	6.878

Extracomptable verwijzing naar artikel 2 Investeren in zoetwatervoorziening (x € 1.000)

2018

Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 2 Investeren in zoetwatervoorziening van het Deltafonds	10.984
Andere ontvangsten van artikel 2 Investeren in zoetwatervoorziening	755
Totale uitgaven op artikel 2 Investeren in zoetwatervoorziening	11.739
<i>waarvan</i>	
02.02 Overige waterinvesteringen zoetwatervoorziening	9.492
02.03 Studiekosten	2.247

Extracomptable verwijzing naar artikel 3 Beheer, onderhoud en vervanging (x € 1.000)

2018

Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 3 Beheer, onderhoud en vervanging van het Deltafonds	207.793
Andere ontvangsten van artikel 3 Beheer, onderhoud en vervanging	
Totale uitgaven op artikel 3 Beheer, onderhoud en vervanging	207.793
<i>waarvan</i>	
03.01 Watermanagement	7.294
03.02 Beheer onderhoud en vervanging	200.499

Extracomptable verwijzing naar artikel 4 Experimenteren cf. art. III Deltawet (x € 1.000)

2018

Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 4 Experimenteren cf. art. III Deltawet van het Deltafonds	20.174
Andere ontvangsten van artikel 4 Experimenteren cf. art. III Deltawet	800
Totale uitgaven op artikel 4 Experimenteren cf. art. III Deltawet	20.974
<i>waarvan</i>	
04.01 Experimenteerprojecten	800
04.02 GIV/PPS	20.174

Extracomptable verwijzing naar artikel 7 Investeren in waterkwaliteit (x € 1.000)

2018

Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 7 Investeren in waterkwaliteit van het Deltafonds	19.706
Andere ontvangsten van artikel 7 Investeren in waterkwaliteit	89
Totale uitgaven op artikel 7 Investeren in waterkwaliteit	19.795
<i>waarvan</i>	
07.01 Real. progr. Kaderrichtlijn water	16.161
07.02 Overige aanlegprojecten Waterkwaliteit	1.172
07.03 Studiekosten waterkwaliteit	2.462

Artikel 12 Waterkwaliteit

In het verlengde van de overheveling van KRW-middelen van artikel 12 Waterkwaliteit naar artikel 7 van het Deltafonds, heeft lenM bij Begroting 2015 aangekondigd om bij Begroting 2016 de artikelen 11 Waterkwantiteit en 12 Waterkwaliteit samen te voegen tot één integraal waterartikel, met behoud van het onderscheid tussen waterkwantiteit en waterkwaliteit. Hiertoe zijn de naam en algemene doelstelling van artikel 11 aangepast van «Waterkwantiteit» naar «Integraal waterbeleid». Artikel 12 Waterkwaliteit is geschrapt en maakt deel uit van het nieuwe artikel 11 Integraal waterbeleid als artikelonderdeel 11.04 Waterkwaliteit. Met dit integrale waterartikel wordt beoogd de samenhang tussen de artikelen te benadrukken, zonder af te doen aan de transparantie van de begroting.

Hieronder is de budgettaire tabel van artikel 12 Waterkwaliteit opgenomen. Door de samenvoeging van de beleidsartikelen 11 en 12 heeft deze alleen nog betrekking op de jaren 2015 en daarvoor. Voor de jaren 2016 en verder wordt verwezen naar artikel 11 Integraal waterbeleid.

Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid artikel 12 Waterkwaliteit (x € 1.000)							
	2014	2015	2016	2017	Realisatie	Vastgestelde Begroting	Verschil 2018
					2018	2018	
Verplichtingen	85.651	4.193	0	0	0	0	0
Uitgaven							
12.01 Waterkwaliteit	84.827	5.915	0	0	0	0	0
12.01.01 Opdrachten	3.978	4.076	0	0	0	0	0
12.01.02 Subsidies	277	261	0	0	0	0	0
12.01.03 Bijdrage aan agentschappen	78.946	0	0	0	0	0	0
- waarvan bijdrage aan RWS	78.946	0	0	0	0	0	0
* Verbeterprogramma Waterkwaliteit	69.970	0	0	0	0	0	0
* Natuurcompensatie Perkpolder	7.372	0	0	0	0	0	0
* Natuurlijker Markermeer/IJmeer	3.153	0	0	0	0	0	0
* Verruiming vaargeul Westerschelde	451	0	0	0	0	0	0
12.01.04 Bijdrage aan medeoverheden	0	460	0	0	0	0	0
12.01.05 Bijdrage aan internationale organisaties	1.626	1.118	0	0	0	0	0
Ontvangsten	0	0	0	0	0	0	0

Artikel 13 Bodem en Ondergrond

Derde nota van wijziging

Conform het koninklijk besluit houdende herindeling met betrekking tot de ruimtelijke ontwikkeling, ruimtelijke ordening, de Omgevingswet en het Kadaster (nr. 2017001806) is de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) belast met de behartiging van de aangelegenheden op het terrein van de ruimtelijke ontwikkeling, ruimtelijke ordening, de Omgevingswet en het Kadaster. De hiermee samenhangende budgetten op dit artikel zijn overgegaan naar de begroting van BZK (zie de derde nota van wijzigingen [TK 2017–2018, 34 775 XII, nr. 63](#)). Het budget voor de Regionaal College Wadden (RCW) is overgeheveld naar beleidsartikel 11 (Integraal Waterbeleid) van de IenW begroting. Dit budget sluit aan op de algemene doelstelling van dit artikel.

In de derde nota van wijziging is, om onduidelijkheid te voorkomen waar de politieke verantwoordelijkheid voor Ruimtelijke ontwikkeling ligt, de naam van artikel 13 gewijzigd van «Ruimtelijke Ontwikkeling» naar «Bodem en Ondergrond». Hiermee zijn ook de beleidsdoelstelling en de rollen en verantwoordelijkheden ten opzichte van de ontwerpbegroting gewijzigd. Ook heeft dit tot gevolg dat in de ontwerpbegroting bij dit artikel gepresenteerde indicatoren/kengetallen, zoals nader toegelicht, bij BZK worden verantwoord.

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 wateren en stimuleert anderzijds de investeringen en de bescherming daarvan. Daardoor heeft de Minister van IenW een stimulerende en een regisserende rol.

Rollen en verantwoordelijkheden

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 in de 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.

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 van 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 degelijk 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 (reparatie capaciteitstarief) om zo de toegankelijkheid en de betaalbaarheid van drinkwater in Caribisch Nederland te garanderen. Door het insulaire karakter, de geringe bevolkingsomvang en het ontbreken van grote zoetwatervoorraden zal de drinkwatervoorziening in Caribisch Nederland nooit kostendekkend zijn. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat stelt daarom een subsidie op de transportkosten voor drinkwater beschikbaar.

Caribisch Nederland Afvalwatervoorziening

Aanpassen van de Wet VROM BES en de Wet FIN-BES met als doel een afvalwaterheffing en de verkoop van gezuiverd afvalwater voor irrigatie mogelijk te maken en zo de exploitatiekosten van het afvalwaterbeheer te dekken.

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 spoedeisende verontreinigingen. Spoedeisende 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 afferond zijn, hoeveel er nog niet gestart zijn, en de kosten van de aanpak.

In 2018 is door RIVM in opdracht van IenW [gerapporteerd](#) over de risico's van opkomende stoffen in het oppervlaktewater voor drinkwaterbereiding. Dit in het kader van het BKMW-protocol voor monitoring en toetsing drinkwaterbronnen. Uit het onderzoek bleek dat de onderzochte stoffen op de onderzoekslocaties geen risico vormden voor de volksgezondheid via drinkwater.

Beleidsconclusies

Het op dit artikel uitgevoerde drinkwaterbeleid en de bijbehorende resultaten waren het afgelopen jaar conform verwachting en liggen op koers. Dit blijkt ook uit de jaarlijkse rapportage over de kwaliteit van Nederlands drinkwater (Kamerstuk 2018–2019, [27 625, nr. 458](#)). Zo is in 2018 bijgedragen aan bodemsaneringen van het Stormpolderdijkterrein in Krimpen a/d IJssel, PFAS Dordrecht, Gebiedgerichte aanpak in Rotterdam, Noordsingel in Rotterdam, Vetgas in Amersfoort en Petroleumhaven Amsterdam. Daarnaast zijn er via de Bedrijvenregeling bodemsaneringen gerealiseerd in onder andere de Gemeente Helmond en de Provincies Noord-Holland, Gelderland en Limburg, alsook op diverse locaties via de Stichting Bodembeheer Nederland. De ontvangen verzoeken tot subsidiebijdragen in het kader van de Bedrijvenregeling bleven wat achter in 2018. De verplichtingen zijn wel aangegaan waardoor de verzoeken tot subsidiebetaling ter bekostiging van de sanering nog zal plaatsvinden. Tot slot is via subsidiebeschikkingen bijgedragen aan verbetering van de drinkwatervoorzieningen in Caribisch Nederland en aan de afvalwatervoorziening in Bonaire.

Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid artikel 13 Bodem en Ondergrond (x € 1.000)							
	2014	2015	2016	2017	Realisatie 2018	Begroting 2018	Verschil 2018
Verplichtingen	101.410	69.162	119.401	160.868	30.388	57.228	- 26.840
Uitgaven	98.154	112.043	114.623	136.527	22.459	53.840	- 31.381
13.01 Ruimtelijk Instrumentarium	7.728	12.065	8.261	10.786	8	0	8
13.01.01 Opdrachten	4.469	4.665	7.472	9.220	8	0	8
– Wabo	25	2	0	0	0	0	0
– Architectonisch Beleid	1.800	1.744	1.933	2.285	0	0	0
– Overige opdrachten	2.644	2.919	5.539	6.935	8	0	8
13.01.02 Subsidies	1.770	4.472	789	1.376	0	0	0
13.01.03 Bijdragen aan agentschappen	1.451	2.436	0	0	0	0	0
– Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	1.451	2.436	0	0	0	0	0
13.01.04 Bijdragen aan medeoverheden	38	492	0	190	0	0	0
13.02 Geo-informatie	42.613	51.639	47.809	33.717	0	0	0
13.02.01 Opdrachten	2.676	2.385	3.087	5.329	0	0	0
13.02.02 Subsidies	11.494	12.532	10.571	1.967	0	0	0
– Subsidies Basisregistraties	11.494	12.532	10.571	1.967	0	0	0
13.02.06 Bijdragen aan ZBO's/RWT's	28.443	36.722	34.151	26.421	0	0	0
– Basisregistraties	28.443	36.722	34.151	26.421	0	0	0

	2014	2015	2016	2017	Realisatie 2018	Begroting 2018	Verschil 2018
13.03 Gebiedsontwikkeling	13.603	3.422	7.671	9.473	0	90	- 90
13.03.01 Opdrachten	1.733	932	1.160	1.296	0	30	- 30
13.03.02 Subsidies	194	134	72	48	0	60	- 60
13.03.03 Bijdragen aan agentschappen	0	0	0	2.402	0	0	0
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	0	0	0	2.402	0	0	0
13.03.04 Bijdragen aan medeoverheden	11.676	2.356	6.439	5.727	0	0	0
- Projecten BIRK	11.676	2.288	3.889	3.177	0	0	- 0
- Projecten Nota Ruimte	0	68	0	0	0	0	0
- Projecten Bestaand Rotterdams Gebied	0	0	2.550	2.550	0	0	0
13.04 Ruimtegebruik bodem	28.438	32.367	25.737	18.723	18.220	46.950	- 28.730
13.04.01 Opdrachten	1.846	1.784	5.531	5.727	6.000	4.740	1.260
13.04.02 Subsidies	19.447	17.654	13.380	7.499	7.303	13.707	- 6.404
- Bedrijvenregeling	6.924	10.746	6.977	1.385	2.311	8.684	- 6.373
- Bodemsanering NS	4.538	4.538	0	0	0	0	0
- Subsidies Caribisch Nederland	0	0	4.372	4.114	4.992	5.023	- 31
- Overige Subsidies	7.985	2.370	2.031	2.000	0	0	0
13.04.03 Bijdragen aan agentschappen	6.862	8.709	6.826	5.497	3.569	2.623	946
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	6.862	8.709	6.826	5.497	3.569	2.623	946
13.04.04 Bijdragen aan medeoverheden	283	1.900	0	0	1.348	25.880	- 24.532
- Meerjarenprogramma Bodem	0	1.900	0	0	1.348	25.880	- 24.532
- Programma Gebiedsgericht instrumentarium	283	0	0	0	0	0	0
13.04.07 Bekostiging	0	2.320	0	0	0	0	0
- Uitvoering Klimaatadaptatie	0	2.320	0	0	0	0	0
13.05 Eenvoudig Beter	5.772	12.550	25.145	63.828	4.231	6.800	- 2.569
13.05.01 Opdrachten	3.700	4.158	10.582	38.108	743	3.400	- 2.657
- Eenvoudig Beter	3.511	4.019	10.582	38.108	2	0	2
- OLO 3	189	139	0	0	0	0	0
- Overige Opdrachten	0	0	0	0	741	3.400	- 2.659
13.05.02 Subsidies	0	0	0	9.000	0	0	0
13.05.03 Bijdragen aan agentschappen	2.072	8.392	14.563	16.720	3.488	3.400	88
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	2.072	8.392	14.563	16.720	3.488	3.400	88
Ontvangsten	2.901	6.371	23.057	12.248	809	0	809
							6

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. De lagere verplichtingenrealisatie van € 26,8 miljoen is ontstaan door de overheveling van de budgetten betreffende omgevingswet naar BZK (€ 24 miljoen) en een lagere realisatie in de opdrachtverlening voor transitiekosten omgevingswet bij I&W (€ 3 miljoen). Tot slot is er een hogere verplichtingenrealisatie bij overige verplichtingen (€ 0,3 miljoen).
2. De hogere uitgaven van € 1,3 miljoen wordt veroorzaakt door de overboeking van middelen met betrekking tot beleidsondersteuning, advies en onderzoeksopdrachten voor onder andere de ontwikkeling van kennisinfrastructuur inzake bodembeleid die zijn ondergebracht bij het agentschap Rijkswaterstaat.
3. De lagere uitgaven van € 6,4 miljoen is voor een groot gedeelte ontstaan doordat er minder subsidievaststellingsverzoeken zijn ontvangen voor de Bedrijvenregeling.
4. De lagere uitgaven van € 24,5 miljoen worden met name veroorzaakt door overboekingen naar het gemeente- en provinciefonds voor de bijdrage lenW aan bodemsanering van in totaal € 28,6 miljoen in 2018. Hiervan is € 15 miljoen toegelicht bij 1e suppleaire begroting en € 13,6 miljoen bij 2^e suppleaire begroting. Daarnaast is zoals toegelicht in de 2^e suppleaire begroting € 2,5 miljoen budget ontvangen vanuit het budget subsidies Caribisch Nederland, Icoon Afsluitdijk en Eranet.
5. De lagere uitgaven van € 2,6 miljoen is ontstaan door de verlaging van het kasbudget bij tweede suppleaire begroting als gevolg van de vertraging bij de implementatie van de omgevingswet.
6. De hogere ontvangsten betreft middelen die in het kader van kostenverhaal bodemsanering na vaststelling zijn teruggevorderd (€ 0,8 miljoen).

Toelichting op de financiële instrumenten

13.03 Gebiedsontwikkeling

Op basis van de herverkaveling heeft er een herschikking plaats gevonden tussen artikel 11 en artikel 13 waardoor de subsidie voor het regiecollege Waddengebied (€ 60.000,-) van artikel 13 naar artikel 11 is geboekt. Daarnaast is bij de Voorjaarsnota 2018 de bijdrage voor de subsidie voor het Innovatieprogramma Mobiele Stad (IMS) naar BZK overgeheveld (€ 30.000,-).

13.04 Ruimtegebruik bodem

13.04.01 Opdrachten

Er zijn opdrachten verstrekt voor uitbesteding van beleidsinhoudelijke onderzoek, de uitvoering van het saneringsproject Stormpolderdijk en evaluaties aan derden op het gebied van: Bodem, BES-eilanden, Drinkwater commissie van deskundigen, Milieueffectrapportage en NEN-regelgeving (Nederlands Normalisatie Instituut) voor drinkwater, bodem, zwemwater.

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. Jaarlijks kunnen bedrijven via lokale overheden verzoeken tot subsidievaststelling indienen.

Caribisch Nederland

Dit betrof subsidiebijdragen voor het op orde brengen van de drinkwaterkwantiteit en -kwaliteit in Saba, Sint Eustatius en Bonaire, alsmede voor het verbeteren van het afvalwaterbeheer op Bonaire van € 5 miljoen.

13.04.03 Bijdragen aan agentschappen

Dit betreft een bijdrage aan het agentschap RWS voor een opdracht aan de Uitvoeringsorganisatie bodem en ondergrond bij RWS/WVL. 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 en ondersteuning bij de afspraken van het bodemconvenant 2016–2020.

13.04.04 Bijdragen aan medeoverheden

Meerjarenprogramma bodem

Het bodembeleid voor de periode 2016–2020 is opgenomen in het Convenant Bodem en Ondergrond 2016–2020 ([stcrt. 2015, 14854](#)). Dit convenant is ondertekend door het Rijk, het IPO, de VNG en de Unie van Waterschappen. Dit convenant vormde de basis voor de verstrekte bijdrage aan de andere overheden voor de financiering van de uitvoering van het convenant, inclusief de aanpak van verontreinigingen. Tevens vond de betaling van eerdere toezeggingen voor de aanpak van enkele specifieke verontreinigingen plaats. Dit betrof onder andere de riksbijdrage aan Stormpolderdijk Krimpen a/d IJssel, PFAS Dordrecht, gebiedsgerichte aanpak Rotterdam, Vetgas Amersfoort en Petroleumhaven Amsterdam.

[Extracomptabele verwijzingen](#)

Extracomptabele verwijzing naar artikel 18.16 Reservering Omgevingswet (x € 1.000)

2018

Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikelonderdeel 18.16 Reservering Omgevingswet van het Infrastructuurfonds	0
Andere ontvangsten van artikelonderdeel 18.16 Reservering Omgevingswet	
Totale uitgaven op artikelonderdeel 18.16 Reservering Omgevingswet	0
<i>waarvan</i>	
18.16 Reservering Omgevingswet	0

Artikel 14: Wegen en verkeersveiligheid

Algemene Doelstelling

Het Ministerie van InfraW streeft ernaar om weggebruikers zo snel, verkeersveilig, betrouwbaar en duurzaam mogelijk van A naar B te laten reizen. Daarvoor worden verschillende instrumenten ingezet: regelgeving, investeringen, regisseren, uitvoering en toezicht. InfraW werkt toe naar een modern en goed functionerend verkeerssysteem en ontwikkelt een hoofdwegennet dat bijdraagt aan de economische en ruimtelijke ontwikkeling van Nederland en dat voldoet aan de milieunormen. Daarnaast wordt ingezet op een landelijke afname van het aantal verkeersslachtoffers. Om deze doelen te bereiken werkt InfraW samen met medeoverheden, bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties.

Rollen en Verantwoordelijkheden

(Doen) uitvoeren

De Minister is verantwoordelijk voor een robuust mobiliteitssysteem van sterke verbindingen, sterke modaliteiten, voorspelbare reistijden en goede bereikbaarheid (zie ook artikelen 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 (artikel 12 Hoofdwegen);
- De financiering (via het Infrastructuurfonds) van het programma Beter Benutten.
- De uitvoering van het beheer, onderhoud, verkeersmanagement en het oplossen van veiligheidsknelpunten door RWS als beheerder van het hoofdwegennet. Deze activiteiten zijn terug te vinden op het Infrastructuurfonds (artikel 12 Hoofdwegen).
- 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 geluidproductieplafonds langs het rijkswegennet en het aanpakken van hoge geluidbelastingen langs rijkswegen door middel van het Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPEG).
- Het oplossen van de knelpunten voor luchtkwaliteit langs het rijkswegennet door middel van maatregelen (zowel generiek en locatiespecifiek) in het kader van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

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 het bedrijfsleven en andere maatschappelijke organisaties, zorgt InfraW voor veilige infrastructuur en optimaal gebruik daarvan. Daarbij wordt ingespeeld op ontwikkelingen bij gebruikers, voertuigen en infrastructuur. Deze regierol wordt concreet ingevuld door:

- het vervolg van Beter Benutten, landelijk is de volgende programma-ambitie afgesproken: tenminste 10% vermindering van de reistijd van deur tot deur op de belangrijkste gesignaleerde knelpunten in de spits op de weg in de periode 2015 tot en met 2017. Dit ten opzichte van een situatie zonder het vervolgprogramma Beter Benutten. In 2018 zijn nog bijdragen aan de regio's verstrekt voor maatregelen die na 2017 gereed zijn gekomen of waarvan de administratieve afwikkeling pas na 2017 zal plaats vinden. Het programma Decentraal Spoor en ITS loopt tot en met 2020.
- 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 vorm gegeven. 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).
- de inzet van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid en de Beleidspuls Verkeersveiligheid. De plannen richten zich op verbetering van infrastructuur, voertuigen en gedrag van weggebruikers ter vermindering van het aantal verkeersdoden en ernstige verkeersgewonden. Samen met medeoverheden en maatschappelijke partners is met name aandacht voor de groeiende risicogroepen onder de verkeersdeelnemers: ouderen, fietsers, notoire overtreders en beginnende bestuurders.
- 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 opleidingseisen, cabotage en maten en gewichten van het vrachtverkeer in Europa.
- Inzetten op verbeteren van data van verkeersongevallen en in samenwerking met de decentrale overheden onderzoeken hoe een risicogestuurde aanpak kan worden gebruikt als nieuwe basis voor de inzet van maatregelen.
- specifiek voor smart mobility wordt in (inter)nationale samenwerking met overheden en marktpartijen gewerkt aan het faciliteren en versnellen van de ontwikkeling van informatisering van het verkeersysteem en automatisering van het voertuig. Dit gebeurt bijvoorbeeld door testen en proeven met innovatieve systemen in Nederland ruim baan te geven. In samenwerking met sociale partners, de transportsector en maatschappelijke organisaties wordt ingezet op verbeterde duurzaamheid van mobiliteit.

Tenslotte 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 artikel 24 Handhaving en toezicht).

Indicatoren en Kengetallen

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

Hoofdwegennet indicator

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. Deze tabel zal overgenomen worden in de verantwoordingsrapportage.

Indicator: lokale luchtkwaliteit NO ₂ en geluidsknelpunten langs hoofdwegen waarvoor nog een saneringsplan moet worden opgesteld						
	2013	2014	2015	2016	2017	2018 Streefwaarde peildatum
Lokale luchtkwaliteit NO ₂						0 knelpunten langs rijkswegen
Geluidsknelpunten langs rijkswegen waarvoor nog een saneringsplan moet worden vastgesteld	8.650	8.600	8.300	8.300	5.550	5.500 0 knelpunten in 2022

Bron: RWS/WVL, 2018

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. In 2017 is op alle locaties langs rijkswegen voldaan aan de per 1 januari 2015 geldende grenswaarde voor stikstofdioxide (NO₂). Hierover zal in de jaarverslagen worden gerapporteerd op basis van de jaarlijkse monitoring over het gepasseerde jaar. Uit de monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) is gebleken dat de doelstelling van nul knelpunten voor rijkswegen in 2017 is gehaald ([Kamerstukken II, 2018–2019, 30 175, nr. 325](#)).

Geluid

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 geluidsaneringsplan moet worden opgesteld. De peildatum van 2022 betreft de datum voor het opstellen van een saneringsplan. 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.

Zoals aangegeven in de begroting 2018 over Hoofdstuk XII is het totaal aantal knelpunten herijkt op basis van nieuw beschikbaar landelijk onderzoek dat, als gevolg van het voortschrijdende onderzoek, steeds gedetailleerder is dan de eerder beschikbare informatie. Op basis daarvan zijn de gegevens in de begroting 2018 geactualiseerd aan de hand van genomen saneringsbesluiten en het realiseren van geluidschermen voorafgaand aan het treffen van saneerplannen in het kader van de PreNoMo-sanering, waardoor de geluidbelasting op de desbetreffende woningen onder de saneerdrempel is gebracht.

Afgelopen jaar zijn er 52 saneringsobjecten >65 dB gesaneerd als gevolg van sanering in projecten. Het aantal te saneren woningen komt daarmee op 5.485. In de tabel is afgerond op 50-tallen om recht te doen aan de onzekerheden in de raming. In de volgende begroting zal wederom een grondige actualisatie van het aantal saneringsobjecten worden gegeven, waar nader in wordt gegaan op zowel de actuele stand van sanering in projecten alsmede de nieuwste inzichten van het saneringsonderzoek.

Indicator: Ontwikkeling aantal verkeersslachtoffers									
	basis-waarde	realisatie doelstelling							
	2002	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2020
Aantal verkeersdoden	1.066	650	570	570	621	629	613	n.n.b.	500
Ernstig verkeersgewonden	16.100	19.200	18.800	20.700	21.300	21.400	20.800	n.n.b.	10.600

Bronnen:

Aantal verkeersdoden: CBS

Ernstig verkeersgewonden: SWOV, wetenschappelijk onderzoek verkeersveiligheid – Monitor Verkeersveiligheid 2018 doorpakken om de verkeersveiligheid te verbeteren (<https://www.swov.nl/publicatie/monitor-verkeersveiligheid-2018>).

Toelichting:

De gegevens over 2018 waren nog niet beschikbaar ten tijde van het drukken van dit jaarverslag. De cijfers omtrent het aantal verkeersdoden over 2018 zijn april/mei 2019 beschikbaar en het aantal verkeersgewonden over 2018 in december 2019.

Beleidsconclusies

Het op dit artikel uitgevoerde beleid en de bijbehorende resultaten waren het afgelopen jaar deels conform de verwachtingen, zoals vermeld in de begroting. Op het onderdeel verkeersveiligheid heeft dit geleid tot een bijstelling van beleid met het publiceren van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid. Voor de aanpak van de grootste resterende knelpunten uit de NMCA zijn in 2018 extra stappen gezet, door de door het Kabinet aanvullend beschikbaar gestelde middelen voor een inhaalslag in infrastructuur. Zo zijn in 2018 in twee tranches afspraken gemaakt voor een korte termijn file-aanpak.

Beter Benutten Vervolgprogramma

In 2018 is het Beter Benutten Vervolgprogramma afgerond. De eindvaluatie is op 22 november 2018 aan de Tweede Kamer aangeboden (Kamerstukken II, 2018–2019, 35 000 A, nr. 78). Doel van dit programma was een vermindering van de deur tot deur reistijd in de spits met 10 procent in de drukste gebieden van ons land. De behaalde resultaten laten zien dat de Beter Benutten werkwijze een effectieve aanvulling vormt op de aanleg en uitbreiding van infrastructuur. Gemiddeld zijn er dagelijks 80.000 voertuigen minder op de weg in de spits. Ook is er jaarlijks ruim 61.000 ton CO₂ bespaard en fietsen 60.000 forenzen vaker naar hun werk. Hiermee is de doelstelling van het programma ruimschoots bereikt: de reistijd in de drukste gebieden is met 13 procent verbeterd.

Verkeersveiligheid

De doelstellingen voor het aantal verkeersdoden (maximaal 500) en het aantal ernstig verkeersgewonden (10.600) in 2020 worden waarschijnlijk niet gehaald. Daarom is in 2018 samen met medeoverheden en maatschappelijke organisaties een nieuwe en gedeelde visie ontwikkeld, het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030. Dit strategisch plan is evenals het Landelijk actieplan verkeersveiligheid 2019–2021 op

5 december 2018, mede namens de Minister van Justitie en Veiligheid en de provincies, gemeenten en vervoersregio's aan de Tweede Kamer aangeboden ([Kamerstukken II 2018–2019, 29 398, nr. 639](#)). Met het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 is nul verkeersslachtoffers de nieuwe ambitie. Het aantal verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden blijven de belangrijkste indicatoren die aangeven of het gevoerde beleid effectief is.

Omdat met name op N-wegen sprake is van verkeersveiligheidsrisico's, is begin 2018 € 50 miljoen beschikbaar gesteld voor het veiliger inrichten van de bermen van N-wegen. De helft hiervan is bestemd voor Rijks-N-wegen en de andere helft is in de vorm van cofinanciering beschikbaar voor N-wegen in provinciaal beheer. In 2019 worden hiertoe maatregelpakketten uitgewerkt, zodat de maatregelen op korte termijn gerealiseerd kunnen worden.

Met de «learning by doing»-aanpak is beter zicht ontstaan in de ontwikkelingen die op ons afkomen en de bijbehorende kansen en risico's voor verkeersveiligheid, doorstroming en duurzaamheid. Met betrekking tot het weggebonden verkeer en vervoer is daarvoor de vervolgaanpak in oktober 2018 gepresenteerd ([Kamerstukken II 2018–2019, 31 305, nr. 264](#)).

Met betrekking tot de wens van het parlement om automatisering van het voertuig te stimuleren door ruim baan te geven aan testen en proeven met innovatieve systemen is in 2018 door het parlement de Experimenteerwet Zelfrijdende voertuigen goedgekeurd. Deze wetswijziging Wegenverkeerswet zal in 2019 in werking treden.

In 2018 is gezamenlijk met de markt en overheden gekeken naar de belangrijkste belemmeringen om te komen tot grootschalig gebruik van MaaS, waaronder de beperkte mogelijkheden tot data-uitwisseling tussen verschillende modaliteiten zoals OV, taxi, (deel)fiets, (deel)auto en andere vormen van vervoer. Eind 2018 zijn 24 consortia geselecteerd om hiertoe stappen te zetten ([Kamerstukken II 2018–2019, nr. 31 305, nr 260](#) en [Kamerstukken II 2018–2019, nr. 31 305, nr 271](#)).

Vrachtwagenheffing

Met de invoering van Vrachtwagenheffing wordt beoogd het binnen- en buitenlands vrachtverkeer te laten betalen voor het gebruik van de weg, door de omzetting van een vaste belasting (motorrijtuigenbelasting en Eurovignet) naar een variabele heffing waarbij betaald wordt per gereden kilometer, en waarbij de opbrengsten worden ingezet voor innovatie en verduurzaming van de vervoerssector. De voorbereiding van de Vrachtwagenheffing is voortvarend ter hand genomen met een gefaseerde aanpak in het kader van het regeerakkoord. De eerste fase stond in het teken van beleidsvoorbereiding. Op 9 november is het Beleidskader Vrachtwagenheffing aan de Tweede Kamer gezonden ([Kamerstukken II 2018–2019, 31 3105, nr. 269](#)). In 2018 zijn ook de voorbereidingen voor fase 2 (de Wetgevings- en voorbereidingsfase) ter hand genomen, zodat deze in 2019 van start kan gaan.

Aanleg

In het mobiliteitsbeeld 2017 van het KIM is aangegeven dat de uitbreiding van het wegennet (extra stroken) in 2016 ten opzichte van 2005 heeft geleid tot een reductie van het reistijdverlies op de hoofdwegen met 46 procent. Het KIM verwacht dat ondanks de geplande uitbreiding van de capaciteit op het hoofdwegennet (HWN) (lenM, 2017) de reistijdverliezen

in 2023 35 procent hoger kunnen liggen dan in 2017. Het is daarom nodig het bestaande aanlegprogramma voort te zetten en daarnaast dit programma uit te breiden door de impuls in het aanlegprogramma die het regeerakkoord biedt.

Geluid

In 2018 is de sanering van 52 geluidknelpunten formeel afgehandeld in het kader van het meerjarenprogramma geluidsvermindering. Hiermee is verder uitvoering gegeven aan de geluidsvermindering. Tevens is er een nalevingsverslag geluid 2017 opgeleverd dat met een Nota van Bevindingen naar de Tweede Kamer wordt gestuurd, hetgeen nog niet is gebeurd.

De voornaamste bevinding is dat Rijkswaterstaat en ProRail met deze verslagen en de daaraan gerelateerde acties op actieve wijze invulling geven aan de zorgplicht tot naleving van geluidproductieplafonds. Uit de nalevingsverslagen blijkt dat de systematiek van de Wet om de groei van geluid te beheersen werkt.

Duurzaamheid

In 2018 heeft het ministerie bijgedragen aan diverse gedragsprogramma's gericht op duurzame mobiliteit, zoals de Green Deal, Het nieuwe draaien, de citydeal elektrische deelmobiliteit in nieuwgebouwprojecten en de Anders Reizen coalitie. De Green Deal Autodelen I is afgerond en voortgezet in een Green Deal Autodelen II. Het kwantitatieve doel uit de Greendeal Autodelen I van 100.000 auto's hebben de gezamenlijke partijen (rijk, gemeenten en marktpartijen) niet in 2018 gehaald, maar partijen hebben gezamenlijk besloten tot voortzetting van de samenwerking in de nieuwe Green Deal Autodelen II, waarbij naast het aantal deelauto's ook het aantal gebruikers van deelauto's zal worden gemonitord.

Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid artikel 14 Wegen en verkeersveiligheid (x € 1.000)							
Verplichtingen	2014	2015	2016	2017	Realisatie	Begroting	Verschil
					2018	2018	2018
Verplichtingen	26.712	40.149	63.115	33.639	40.211	27.319	12.892
– Waarvan garantieverplichting CBR					8.000	0	8.000
Uitgaven	33.866	40.064	34.635	46.179	46.558	36.725	9.833
14.01 Netwerk	15.581	21.538	15.367	30.705	30.370	20.575	9.795
14.01.01 Opdrachten	11.494	16.980	11.025	24.066	18.271	15.304	2.967
– Beter Benutten	8.101	10.165	7.245	20.106	12.731	10.141	2.590
– BOA wegverkeersbeleid	0	0	1.320	1.641	1.227	2.096	– 869
– Wegverkeersbeleid	0	0	1.434	1.683	2.767	1.146	1.621
– Overige Opdrachten	3.393	6.815	1.026	636	1.546	1.921	– 375
14.01.02 Subsidies	1.412	1.229	1.126	1.077	1.328	650	678
14.01.03 Bijdragen aan agentschappen	2.675	3.329	3.216	5.562	7.217	4.621	2.596
– Waarvan bijdrage aan RWS	2.675	3.329	3.216	5.562	7.217	4.621	2.596

	2014	2015	2016	2017	Realisatie 2018	Begroting 2018	Verschil 2018
14.01.04 Bijdrage aan medeoverheden (Caribisch Nederland)	–	–	–	–	3.554	0	3.554 4
14.02 Veiligheid	18.285	18.526	19.268	15.474	16.188	16.150	38
14.02.01 Opdrachten	5.541	6.774	7.598	5.251	4.686	6.218	– 1.532 5
– <i>Opdrachten verkeersveiligheid</i>	0	0	0	0	4.686	6.218	– 1.532
14.02.02 Subsidies	12.107	11.329	8.063	8.181	8.663	8.401	262
– VVN	3.620	3.619	3.660	3.523	3.936	3.736	200
– SWOV	3.729	3.737	3.781	3.878	3.952	3.870	82
– <i>Overige Subsidies</i>	4.758	3.973	622	780	775	795	– 20
14.02.03 Bijdragen aan agentschappen	637	393	585	596	595	584	11
– <i>Waarvan bijdrage RWS</i>	637	393	585	596	595	584	11
14.02.05 Bijdragen aan internationale organisaties	0	0	30	30	30	30	0
– <i>Euro NCAP</i>	0	0	30	30	30	30	0
14.02.06 Bijdragen aan ZBO's/RWT's	0	30	2.992	1.416	2.214	917	1.297 5
– CBR	0	30	2.992	1.416	2.214	917	1.297
Ontvangsten	4.253	2.504	3.149	5.279	3.658	6.782	– 3.124 6

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. De hogere verplichtingen realisatie van € 12,9 miljoen is met name ontstaan door overboekingen van gereserveerde middelen op het Infrastructuurfonds naar dit artikel voor o.a. een eenmalige impuls Caribisch Nederland, extra verkenningen en MIRT onderzoek impuls Wegen en voor de programma's Duurzame Mobiliteit, Wandel en Fiets en Innovatie Mobiliteit (allen zijn onderdeel van het programma Beter Benutten). Tevens is bij 2^e suppletoire begroting 2018 voor het aangaan van meerjarige overeenkomsten voor kennisplattform tunnelveiligheid respectievelijk militaire mobiliteit verplichtingen-budget vanuit latere jaren naar 2018 overgeheveld.
2. De hogere uitgaven van € 3 miljoen zijn met name een gevolg van de opdrachten van de Innovatieunit (€ 2,6 miljoen), onderdeel van het programma Beter Benutten. Bij 1e suppeltoire begroting zijn daartoe gereserveerde middelen naar dit artikelonderdeel overgeheveld.
3. De hogere bijdrage aan RWS van € 2,6 miljoen is ontstaan door het beschikbaar stellen van aanvullende middelen in het kader van Beleidsondersteuning en Advies voor het uitvoeren van extra verkenningen en MIRT onderzoeken wegen (€ 1,3 miljoen) en voor extra capaciteit voor verschillende programma's in het kader van Beter Benutten (€ 1,3 miljoen).
4. De hogere uitgaven aan medeoverheden betreft een eenmalige impuls aan Caribisch Nederland voor wegen (€ 3,5 miljoen).

5. De hogere bijdrage aan ZBO's is gevolg van een bijdrage van lenW aan het CBR voor vorderingenonderzoeken rijvaardigheid en medische geschiktheid.
6. In 2018 is, net als in voorgaande jaren, een tekort ontstaan door het uitblijven van inkomsten uit de Buisleidingenstraat Nederland (LSNed). Oorzaak is het uitblijven van nieuwe toetreders. Om deze lagere ontvangst op te vangen is de reservering die hiervoor op het Infrastructuurfonds staat aangesproken.

Toelichting op de financiële instrumenten

14.01 Netwerk

14.01.01 Opdrachten

Voor opdrachten is onderzoek gedaan op het gebied van communicatie, monitoring en evaluatie en gedrag- en vraagbeïnvloeding.

14.01.02 Subsidies

In het kader van het fietsbeleid zijn in 2018 subsidies betaald aan Stichting Natuur & Milieu, de Fietsersbond, Dutch Cycling Embassy, de Nationale Hogeschool voor Toerisme en Verkeer (NHTV) te Breda en de Stichting Wandelnet en Fietsplatform. Voor de dekking van deze subsidies is bij 2^e suppletaire begroting 2018 het budget vanuit het gereserveerde budget Programma Fiets op het Infrastructuurfonds met € 0,8 miljoen opgehoogd.

14.01.03 Bijdragen aan agentschappen

Rijkswaterstaat (RWS) voert in opdracht van lenW werkzaamheden uit in het kader van Beleidsondersteuning en Advies (BOA). Als gevolg van verhoging Infrastructuurfonds vanuit het Regeerakkoord Rutte III zijn in 2018 middelen beschikbaar gesteld voor wegen. RWS heeft hiermee meer verkenningen en MIRT onderzoeken gestart door RWS. Hiervoor is bij 2^e suppletaire begroting 2018 € 1,3 miljoen vanuit het Infrastructuurfonds naar dit artikel overgeheveld. Ook is voor de programma's Duurzame Mobiliteit, Fiets en Programma Innovatie Mobiliteit eveneens vanuit de hiervoor gereserveerde budgetten bij het Infrastructuurfonds bij 2^e suppletaire begroting € 1,3 miljoen naar dit artikel overgeheveld. Hiermee is voor de capaciteit inzet van RWS in 2018 totaal € 7,2 miljoen beschikbaar gesteld.

14.01.04 Bijdragen aan medeoverheden

Ten behoeve van een eenmalige impuls aan Caribisch Nederland voor wegen is bij 2^e suppletaire begroting 2018 € 3,5 miljoen vanuit het Infrastructuurfonds naar dit financieel instrument overgeheveld.

14.02 Veiligheid

14.02.01 Opdrachten

De lagere uitgaven voor opdrachten veiligheid houden met name verband met het feit dat budget is overgeheveld voor de bijdrage aan het CBR (subsidies) voor € 1,0 miljoen. Dit aanvullende budget was nodig voor vorderingenonderzoek, ADHD en rijgeschiktheid, communicatieactiviteiten en ASP afbouw.

14.02.02 Subsidies

In 2018 zijn subsidies uitgekeerd aan Veilig Verkeer Nederland (VVN), Team Alert en de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV). Tevens een bijdrage aan International Council Alcohol, Drugs and Traffic (ICADTS) voor de organisatie van een conferentie.

14.02.03 Bijdragen aan agentschappen

Rijkswaterstaat (RWS) voert in opdracht van lenW werkzaamheden uit in het kader van Beleidsondersteuning en Advies (BOA). Door middel van de agentschapsbijdrage wordt hiervoor capaciteit bij RWS gereserveerd.

14.02.05 Bijdragen aan internationale organisaties

In 2018 is de contributieverplichting 2018 voor de deelname van Nederland aan EURO NCAP (New Car Assessment Programme) voldaan. EURO NCAP beoordeelt onafhankelijk de veiligheidsprestaties van Europa's meest verkochte auto's. Om gedragsbeïnvloeding te bereiken wordt onder meer het Meerjarenprogramma Campagnes Verkeersveiligheid uitgevoerd.

14.02.06 Bijdrage aan ZBO's en RWT's

Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR)
Ingevolge de Regeling maatregelen Rijvaardigheid en Geschiktheid (RMRG) ontvangt het CBR voor de vorderingenonderzoeken rijvaardigheid en medische geschiktheid een gedeeltelijke vergoeding van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Het resterende deel wordt doorberekend aan de burger waarbij het onderzoek moet plaatsvinden. In 2018 was de bijdrage van lenW € 1,7 miljoen.

Dienst Wegverkeer (RDW)

De RDW houdt toezicht op de Erkenninghouder installateur alcoholsloten door middel van herkeuringen (steekproeven) en periodieke controlebezoeken. Bij een herkeuring (steekproef) beoordeelt de RDW primair de kwaliteit van de werkzaamheden aan het alcoholslot. Bij een periodiek controlebezoek wordt vooral getoetst of aan de erkenningsseisen en -voorschriften wordt gehouden. In 2018 was de bijdrage van lenW € 0,2 miljoen. Voor de dekking van deze kosten is bij 2^e suppleaire begroting 2018 vanuit het opdrachtenbudget binnen dit artikelonderdeel € 1,12 miljoen naar dit financiële instrument overgeheveld.

Extracomptable verwijzingen

Extracomptable verwijzing naar artikel 12 Hoofdwegennet (x € 1.000)

2018

Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 12 Hoofdwegennet van het Infrastructuurfonds	2.361.863
Andere ontvangsten van artikel 12 Hoofdwegennet	110.467
Totale uitgaven op artikel 12 Hoofdwegennet	2.472.330
<i>waarvan</i>	
12.01 <i>Verkeersmanagement</i>	3.736
12.02 <i>Beheer onderhoud en vervanging</i>	717.007
12.03 <i>Aanleg</i>	558.823
12.04 <i>Geïntegreerde contractvormen/PPS</i>	605.036
12.06 <i>Netwerkgebonden kosten HWN</i>	587.728
12.07 <i>Investeringsruimte</i>	0

Artikel 15 OV-keten

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 lenM bij Eerste suppletoire 2016 aangekondigd om bij Begroting 2017 de artikelen samen te voegen tot één nieuw artikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor. Hiertoe 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 verwezen naar artikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor.

Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid artikel 15 OV-keten (x € 1.000)							
	2014	2015	2016	2017	Realisatie 2018	Begroting 2018	Verschil 2018
Verplichtingen	15.322	4.712	5.566	0	0	0	0
Uitgaven	15.528	5.673	4.745	0	0	0	0
15.01 OV-keten	15.528	5.673	4.745	0	0	0	0
15.01.01 Opdrachten	13.778	3.838	3.165	0	0	0	0
15.01.02 Subsidies	736	1.036	782	0	0	0	0
15.01.03 Bijdrage aan agentschappen	1.014	799	798	0	0	0	0
– waarvan bijdrage aan RWS	1.014	799	798	0	0	0	0
Ontvangsten	123	0	6.207	0	0	0	0

Artikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor

Algemene Doelstelling

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

lenW zet in op een hoofdspoorgeweginfrastructuur 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 2013–2014 [29 984, nr. 474](#)), te behalen werkt lenW samen met medeoverheden, bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties.

Rollen en Verantwoordelijkheden

(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 hoofdnet (NS) waarin het aanbod van het reizigersvervoer op het hoofdnet is vastgelegd.
- De uitvoering van het beheer, onderhoud en vervanging van railinfrastructuur, verkeersleiding, capaciteitsmanagement en het oplossen van veiligheidsknelpunten door ProRail onder aansturing van lenW (via de beheerconcessie). Deze activiteiten zijn terug te vinden op het Infrastructuurfonds (artikel 13).
- De besluitvorming over en uitvoering van investeringen in de hoofdspoorgeweginfrastructuur (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 hoofdnet 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. lenW zorgt voor veilige infrastructuur en optimaal gebruik daarvan via wet- en regelgeving, aansturing van ProRail en NS in het beheer van de hoofdspoorgeweginfrastructuur 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 concessieoverstijgende 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 Openbaar Vervoer infrastructuur en de ordening van de Openbaar Vervoer markt. Hierbij worden de aanbevelingen van de parlementaire enquête Fyra hierover 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 2015–2016 [29 893, 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 stoptonend sein passages), suïcidepreventie en externe veiligheid langs het spoor en bij emplacementen.

Tenslotte 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)

Indicatoren en Kengetallen

Kengetal klanttevredenheid regionaal openbaar vervoer

Kengetal klanttevredenheid regionaal openbaar vervoer								
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Algemeen oordeel	7,2	7,4	7,4	7,5	7,5	7,6	7,8	n.n.b
Informatie en veiligheid	7,5	7,6	7,6	7,6	7,7	7,8	7,9	n.n.b
Rijcomfort	7,3	7,4	7,5	7,5	7,6	7,6	7,6	n.n.b
Tijd en doorstroming	6,6	6,8	6,8	6,9	7,0	7,0	7,2	n.n.b
Prijs	5,9	6,2	6,3	6,4	6,6	6,6	6,7	n.n.b

Bron: CROW/KpVV – OV-Klantenbarometer 2017

<http://www.ovklantenbarometer.nl/Rapporten.aspx>

Toelichting:

De gegevens over 2018 waren nog niet beschikbaar ten tijde van het drukken van dit jaarverslag. De informatie zal aan de Tweede Kamer worden aangeboden bij de begroting 2020.

Kengetal Sociale veiligheid in het stads- en streekvervoer

Kengetal Sociale veiligheid in het stads- en streekvervoer								
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Waardering veiligheidsgevoel in het voertuig als rapportcijfer								
- Reizigers (1)	7,9	7,9	7,9	8	8	8	8,1	n.n.b
- Personeel (2)	nb	6,9	nb	7	nb	6,8	nb	n.n.b
Onveiligheidsincidenten in en rond het OV in %								n.n.b
- Reizigers(3)	nb	15	15	16	14	14	16	n.n.b
- Personeel(4)	nb	60	nb	60	nb	62	nb	n.n.b

Bron: CROW-KpVV Personelsmonitor stads- en streekvervoer 2017 en CROW-KpVV OV-Klantenbarometer 2017.

Toelichting: rapportages staan op www.crow.nl

Toelichting

De gegevens over 2018 waren nog niet beschikbaar ten tijde van het drukken van dit jaarverslag. De informatie zal aan de Tweede Kamer worden aangeboden bij de begroting 2020.

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

Ad 2) Dit cijfer betreft het veiligheidsgevoel van het personeel zowel in als rond het openbaar vervoer. Dit cijfer wordt tweejaarlijks opgehaald.

Ad 3) Dit betreft het percentage reizigers dat slachtoffer is geworden van een incident. Het percentage in 2012 en verder is niet vergelijkbaar met voorgaande jaren omdat een andere vraagstelling heeft plaatsgevonden.

Ad 4) Dit is het percentage van het personeel dat één of meerdere keren slachtoffer is geweest van een incident. Dit cijfer wordt tweejaarlijks opgehaald.

Kengetal sociale veiligheid NS								
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Klantoordeel sociale veiligheid	79,1%	78,3%	79,5%	80,2%	80,1%	87,1%	88%	90%

Bron: NS Jaarverslag 2018

https://www.nsjaarverslag.nl/jaarverslag-2018/s1650_ineennotendop3/a1221_2018-in-een-notendop

Toelichting

Het klantenoordeel sociale veiligheid in de trein en op het station was over 2018 90%. Dit was 2% hoger dan in 2017 toen de realisatie 88% was. De realisatie van 2018 is hoger dan de progressewaarde van 83%.

Indicator: Reizigerspunctualiteit en Algemeen klantoordeel

	Realisatie	Bodem- waarde	Progressie- waarde	Streetwaarde							
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2015-2019 ¹	2017 ¹	2019 ¹
Reizigerspunctua- liteit 5 minuten Hoofdrailnet ¹	91,5%	91,5%	90,0%	90,5%	91,0%	90,6	91,6	92,6%	88,9%	90,5,%	91,1%
Algemeen klantoordeel ²	74%	74%	75%	75%	74%	77%	80%	86%	74%	76%	80%

Bron: NS Jaarverslag 2018
https://www.nsjaarverslag.nl/jaarverslag-2018/s1650_in een notendop/a1221_2018-in-een-notendop

Toelichting

- 1) De Reizigerspunctualiteit 5 minuten HRN was over 2018 92,6%. Dit was 1 procentpunt hoger dan 2017 toen de realisatie 91,6% was. De score van 2018 is hiermee hoger dan de progressiewaarde van 90,5% en daarmee houden we de opwaartse trend vast.
- 2) Het Algemeen Klantoordeel HRN was over 2018 86%. Dit was 6% hoger dan 2017 toen de realisatie 80% was. De realisatie van 2018 is hiermee hoger dan de progressiewaarde van 76%.

Spoorveiligheid (naar risicodrager)

Hieronder staan de indicatoren voor spoorveiligheid zoals die vanaf dit begrotingsjaar worden gehanteerd op basis van de Beleidsimpuls Railveiligheid. In 2016 is de Beleidsimpuls Railveiligheid aan de Tweede Kamer aangeboden. Dit betreft de ontwikkeling van de verschillende veiligheidsdoelstellingen voor de diverse risicodragers conform de Europese systematiek, zoals die ook wordt toegepast in de Derde Kadernota Railveiligheid. Risicodragers zijn actoren met verschillende rollen die binnen het spoorsysteem veiligheidsrisico's lopen.

Over de indicatoren wordt jaarlijks gerapporteerd op basis van het Jaarverslag Spoorveiligheid en het NSA Jaarverslag, opgesteld door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). Hierin worden de indicatoren in samenhang met de achterliggende veiligheidsrisico's nader toegelicht. Hiermee wordt de informatiewaarde van de jaarverslagen vergroot en ontstaat er een directere relatie tussen de bevindingen van de ILT en de beleidsontwikkeling.

In onderstaande tabel is voor de belangrijkste acht spoorveiligheidsindicatoren aangegeven wat de stand van zaken eind 2017 was op basis van de indicatoren. De stand van zaken 2018 komt in oktober 2019 beschikbaar. Deze informatie zal verstrekt worden in de verantwoording 2019.

Indicator: spoorveiligheid (naar risicodrager)						
Nr.	Risicodrager	Omschrijving indicator	NRV	2017	2016	2015
1	Veiligheidsrisico treinreizigers	SGEL onder reizigers/jaar/mld. reizigerskm's	0,089	0	0	0,011
2	(Mogelijke) ongevallen met treinen					
2.1		Aantal significante ongevallen/mln. treinkm's		0,16	0,18	0,20
2.2		Aantal significante treinbotsingen/mln. treinkm's		0,00	0,01	0,01
2.3		Aantal significante ontsporingen/mln. treinkm's		0,01	0,00	0,006
2.4		Aantal STS passages		105	100	100
3	Veiligheidsrisico spoorpersoneel	SGEL onder spoorpersoneel/jaar/mld. treinkm's	5,97	1,26	13,96	1,28
4	Veiligheidsrisico overweggebruikers	SGEL onder overweggebruikers/jaar/mld. treinkm's	127,00	38,38	19,68	84,70
5	Suïcides	Aantal spoorsuïcides		215	221	223

Bron: ILT Jaarverslag Spoorveiligheid 2017, Kamerstukken II, 2018/2019 29 893 nr. 224

Gebruikte afkorting in de tabel

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

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 overledene.
STS = Stoptonend sein

Zoals in bovenstaande tabel te zien zijn alle waarden onder de National Reference Value (NRV) gebleven. In de beleidsreactie op het OVV-rapport in november 2018 is de ambitie uitgesproken om binnen 5 in plaats van 10 jaar alle openbaar toegankelijke niet actief beveiligde overwegen te hebben opgeheven dan wel te hebben beveiligd. Daarnaast wordt het aangescherpte risicogestuurde overwegenbeleid gecontinueerd.

Kengetal aantal treinbewegingen goederentreinen per week								
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Betuweroute (Meteren-Valburg) ¹	420	430	410	480	440	390	470	n.n.b
Zevenaar grens	480	490	490	540	470	400	470	n.n.b
waarvan Betuwe- route ¹	420	430	410	480	440	380	460	n.n.b
Oldenzaal grens	60	60	70	60	100	130	110	n.n.b
Venlo grens	230	220	240	190	270	310	240	n.n.b
Maastricht grens	20	20	30	30	30	40	50	n.n.b
Roosendaal grens	120	110	110	110	130	140	150	n.n.b

¹ Omdat eind 2015 de verbindingsboog bij Elst in gebruik is genomen, is er een verschil tussen het aantal goederentreinen op het drukste deel van de Betuweroute (Meteren-Valburg) en het aantal goederentreinen dat via de Betuweroute (Valburg-Zevenaar) en Zevenaar grens heeft gereden.

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

Toelichting

De gegevens over 2018 waren nog niet beschikbaar ten tijde van het drukken van dit jaarverslag. De informatie zal aan de Tweede Kamer worden aangeboden bij de begroting 2020.

Beleidsconclusies

Het op artikel 16 uitgevoerde beleid en de bijbehorende resultaten waren het afgelopen jaar grotendeels conform de verwachtingen zoals vermeld in de begroting. Er zijn geen grote afwijkingen of een noodzaak tot beleidmatige bijstelling aan het licht gekomen.

In 2018 is de beleidsdoorlichting van beleidsartikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor uitgevoerd en aan de Tweede Kamer gestuurd (Kamerstukken II 2018–2019, 32.861, nr. 41). Het beleid ten aanzien van Openbaar Vervoer en Spoor is gericht op het verbeteren van de bereikbaarheid, de capaciteit, veiligheid, betrouwbaarheid en het reisgemak van het Openbaar Vervoer. De beleidsdoorlichting laat zien dat er op veel afzonderlijke onderdelen deelresultaten geboekt zijn die allen hebben bijgedragen aan de beleidsdoelen, waardoor het spoor voor de reiziger en de verlader een aantrekkelijke optie kan zijn en dat heeft geleid tot meer gebruik van het spoor. Deze constatering wordt gezien als een bevestiging van de geleverde inspanningen en resultaten op dat vlak.

Op het gebied van marktordening zijn in 2018 verschillende bouwstenen (zoals ordening op stations, open toegang, decentralisatie, concessie op HRN) verder gebracht door het uitzetten van onderzoeken. Deze onderzoeken ondersteunen een gedegen besluitvorming over de ordening van het Nederlandse spoor.

In januari 2018 is het definitieve vijfjaarlijkse actieplan geluid voor de druk bereden spoorwegen vastgesteld en gepubliceerd (www.rijksoverheids.nl/geluidinkaart).

Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid artikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor (bedragen x € 1.000)							
	2014	2015	2016	2017	Realisatie 2018	Begroting 2018	Verschil 2018
Verplichtingen	8.453	49.388	28.104	– 7.372	4.801	7.846	– 3.045
Uitgaven	39.471	24.603	18.896	18.804	15.728	18.622	– 2.894
16.01 OV en Spoor	39.471	24.603	18.896	18.804	15.728	18.622	– 2.894
16.01.01 Opdrachten	16.687	12.042	985	4.462	4.397	6.382	– 1.985
– ERTMS	0	10.417	0	47	0	0	0
– Overige Opdrachten	16.687	1.625	985	4.415	4.397	6.382	– 1.985
16.01.02 Subsidies	22.710	12.388	15.544	11.053	7.975	8.934	– 959
– GSM-R	12.805	1.092	2.014	3.572	0	0	0
– Bodemsanering NS percelen	9.076	9.076	9.077	0	0	0	0
– Overige Subsidies	829	2.220	4.453	7.481	7.975	8.934	– 959
16.01.03 Bijdragen aan agentschappen	74	44	44	912	936	919	17
– Waarvan bijdrage aan KNMI	74	44	44	44	45	44	1
– Waarvan bijdrage aan RWS	0	0	0	868	891	875	16
16.01.04 Bijdragen aan medeoverheden	0	0	2.252	2.297	2.349	2.287	62
– CLU Betuweroute en HSL	0	0	2.252	2.297	2.349	2.287	62
16.01.05 Bijdragen aan internationale organisaties	0	129	71	80	71	100	– 29
Ontvangsten	0	152	3	3.497	375	0	375

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. De lagere verplichtingen realisatie van € 3,0 miljoen is met name als gevolg van een autonome meevaller op de subsidieregeling Derde Spoor Duitsland (€ 2,1 miljoen).
2. De lagere uitgaven van € 1,9 miljoen aan opdrachten is met name het gevolg van een overboeking aan het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat ten behoeve van een vergoeding aan ACM voor de uitvoering van werkzaamheden in de Vervoerkamer (€ 1,8 miljoen).
3. De lagere uitgaven van € 0,9 miljoen aan subsidies wordt met name veroorzaakt door de overheveling bij 2e suppletoire begroting 2018 van de niet benodigde middelen voor de subsidieregeling Derde Spoor Duitsland naar het Infrastructuurfonds van € 1,1 miljoen. Het doel van deze subsidieregeling Derde Spoor Duitsland is dat vervoerders compensatie mogen aanvragen bij Prorail als ze vanwege werkzaamheden aan het Derde Spoor in Duitsland omgeleid moeten worden via andere grensovergangen. In 2018 zijn er echter vanwege de uitstel van

werkzaamheden aan Duitse zijde veel minder omleidingen geweest dan oorspronkelijk voorzien. Om die reden is het gebruik van deze regeling minder dan voorzien.

16.01 OV en Spoor

16.01.01 Opdrachten

Dit uitgaven betreffen voornamelijk (lopende) opdrachten voor de implementatie van de OV-begeleiderskaart, monitoring sociale veiligheid, de beheer- en vervoerconcessie, de uitbesteding van SCHWUNG1 taken, het onderzoeken naar verbetermogelijkheden voor het rekenmodel trillingen spoorwegen, het onderzoek naar verplaatsingen in Nederland (OVIN) en spoorwegwetgeving. Ook zijn opdrachten uitgevoerd ten behoeve van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer.

Daarnaast maakt de jaarlijkse vergoeding aan de Autoriteit Consument en Markt (ACM) onderdeel uit van deze middelen, welke een vergoeding is voor haar werk op het gebied van spoor zoals de Vervoerkamer. Deze werkzaamheden zijn er op gericht om een gelijk speelveld te creëren binnen de sector. De Vervoerkamer reguleert de relatie tussen de beheerders en de gebruikers van het spoor. Bij 2^e suppleaire begroting 2018 is hiervoor € 1,8 miljoen overgeboekt naar het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat.

16.01.02 Subsidies

In 2018 zijn de volgende subsidie uitgaven gedaan:

NS sociale Veiligheid: € 3,6 miljoen in 2018 (van in totaal € 10 miljoen in de jaren 2016–2018)

Het doel van de subsidie is een bijdrage aan extra maatregelen voor sociale veiligheid. De bijdrage wordt besteed aan de inzet van flexteams veiligheid na 22.00 uur op zondag t/m woensdag, inhuren van beveiliging op stations en innovatieve toepassingen voor het hele OV. De extra maatregelen zullen bijdragen aan de veiligheid van NS-personeel en andere medewerkers in het OV en aan de veiligheid van de reizigers. Met deze subsidie is budget beschikbaar gesteld voor de maatregel dubbele bemensing (uit het maatregelenpakket 2015) en is uitvoering gegeven aan de motie Van Veldhoven (Kamerstuk 34 550 XII, nr. 43).

Tijdelijke subsidieregeling spoorgoederenvervoer voor bijzondere omleidingskosten: € 0,7 miljoen in 2018

Deze regeling heeft tot doel de marktpositie van het spoorgoederenvervoer ten opzichte van het meer vervuilende goederenvervoer over de weg te handhaven, gedurende de periode dat de Betuweroute door de aanleg van een derde spoor in Duitsland tussen Emmerich en Oberhausen verminderd beschikbaar is. Spoorwegondernemingen worden daardoor geconfronteerd met extra kosten door de omleiding.

NS Intercity Dordrecht Breda: € 2,0 miljoen in 2018 van in totaal € 3,38 miljoen in 2017 en 2018 Het doel van de subsidie is dat de NS hiermee met ingang van dienstregeling 2017 voor een periode van twee jaar een uursverbinding met een Intercity zal realiseren tussen Dordrecht en Breda. De Kamer is hierover op 30 maart 2016 geïnformeerd bij de beantwoording van Kamervragen van lid Bruins (CU) over de intercity Dordrecht-Breda.

Bijdrage exploitatiekosten RE13 Nederlands grondgebied VRR € 0,25 miljoen in 2018 van in totaal € 2,5 miljoen 2017 tot en met 2025.

Belemmeringen voor grensoverschrijdend treinverkeer worden waar mogelijk weggenomen door maatregelen en bijdragen ter stimulering van internationaal personenvervoer. Door deze bijdrage kunnen reizigers veilig, betrouwbaar en betaalbaar reizen van Nederland naar Duitsland en vice versa.

Verder zijn er subsidie-uitgaven gedaan voor het OV-loket en de beleids-ondersteuning van ROVER, de ondersteuning van het consumentenplatform Friese Waddenveren (Stichting ROCOV), het landelijk klachten-meldpunt taxi (Stichting LKT), de OV Klantenbarometer regionaal- en stads- en streekvervoer (Kennisplatform CROW). Doel van deze subsidies is het ondersteunen van reizigers en een loket te organiseren waar zij terecht kunnen.

16.01.03 Bijdrage aan agentschappen

Rijkswaterstaat (RWS) heeft in 2018 in opdracht van lenW werkzaamheden in het kader van beleidsondersteuning en advies (BOA) uitgevoerd. Door middel van de agentschapsbijdrage is hiervoor capaciteit bij RWS gereserveerd.

Het KNMI heeft in 2018 in opdracht van lenW werkzaamheden in het kader van de spoorsector uitgevoerd. Door middel van de agentschapsbijdrage is hiervoor capaciteit gereserveerd.

16.01.04 Bijdrage medeoverheden

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

16.01.05 Bijdragen aan internationale organisaties

Dit betreft de contributie 2018 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.

Extracomptable Verwijzingen

Extracomptable verwijzing naar artikel 13 Spoorwegen (x € 1.000)

2018

Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 13 Spoorwegen van het Infrastructuurfonds	1.900.554
Andere ontvangsten van artikel 13 Spoorwegen	222.780
Totale uitgaven op artikel 13 Spoorwegen	2.123.334
<i>waarvan</i>	
13.02 <i>Beheer onderhoud en vervanging</i>	1.514.397
13.03 <i>Aanleg</i>	457.267
13.04 <i>Geïntegreerde contractvormen/PPS</i>	141.680
13.07 <i>Rente en aflossing</i>	9.990
13.08 <i>Investeringsruimte</i>	0

Extracomptable verwijzing naar artikel 14 Regionaal, lokale infrastructuur (x € 1.000)

2018

Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 14 Regionaal, lokale infrastructuur van het Infrastructuurfonds	95.049
Andere ontvangsten van artikel 14 Regionaal, lokale infrastructuur	2.219
Totale uitgaven op artikel 14 Regionaal, lokale infrastructuur	97.268
<i>waarvan</i>	
14.01 <i>Grote regionaal/lokale projecten</i>	94.429
14.02 <i>Regionale Mob. Fondsen</i>	0
14.03 <i>RSP-ZZL: Pakket Bereikbaarheid</i>	2.839

Extracomptable verwijzing naar artikel 17.02 Betuweroute, 17.03 HSL-Zuid, 17.07 ERTMS en 17.08 ZuidasDok (x € 1.000)

2018

Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 17.02 Betuweroute, 17.03 HSL-Zuid, 17.07 ERTMS en 17.08 ZuidasDok van het Infrastructuurfonds	131.350
Andere ontvangsten van artikel 17.02 Betuweroute, 17.03 HSL-Zuid, 17.07 ERTMS en 17.08 ZuidasDok	0
Totale uitgaven op artikel 17.02 Betuweroute, 17.03 HSL-Zuid, 17.07 ERTMS en 17.08 ZuidasDok	131.350
<i>waarvan</i>	
17.02 <i>Betuweroute</i>	1.599
17.03 <i>Hogesnelheidstrein-Zuid</i>	80
17.07 <i>ERTMS</i>	50.733
17.08 <i>ZuidasDok</i>	78.938

Artikel 17 Luchtvaart

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.

Rollen en verantwoordelijkheden

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 Europees 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 de Luchtverkeersleiding Nederland en het Maastricht Upper Area Control Centre, een intensievere 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).

Indicatoren en kengetallen

Indicator: Creëren van luchthavencapaciteit Schiphol

	Basiswaarde 2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Streefwaarde 2020
Gerealiseerde vliegtuigbewe- gingen tot plafond 500.000	390.000	386.000	420.000	423.000	426.000	438.300	450.679	479.000	497.000	n.n.b	500.000
	78%	77%	84%	84%	85%	88%	90%	96%	99%	n.n.b	100%

Bron realisatie: Schiphol Amsterdam Airport, februari 2017 Bron streefwaarde: [Kamerstukken II 2014-2015 34.098, nr. 1-3].

Toelichting:

Voor de luchthaven Schiphol is in 2008 tot en met 2020 een plafond aan het aantal vliegtuigbewegingen afgesproken van 500.000 vliegtuigbewegingen per jaar. Met het oog op de netwerkkwaliteit moet binnen dit plafond ruimte blijven voor de ontwikkeling van mainportgebonden verkeer. Het Rijk heeft hierbij 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). De wet waarin dit stelsel is opgenomen, is op 30 maart 2016 gepubliceerd in het Staatsblad, maar nog niet formeel in werking getreden ([Staatscourant 30 maart 2016 nr. 119](#)). 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. Naar verwachting wordt het LVB in 2019 in procedure gebracht.

De gegevens over 2018 waren nog niet beschikbaar ten tijde van het drukken van dit jaarverslag. De informatie zal aan de Tweede Kamer worden aangeboden bij de begroting 2020.

Indicator: Creëren extra luchthavencapaciteit Eindhoven en Lelystad					
	Basiswaarde 2009	Gerealiseerd t/m 2016	Gerealiseerd t/m 2017	Gerealiseerd t/m 2018	Streefwaarde 2020
Luchthaven Eindhoven	0 capaciteit	25.000	25.000	25.000	25.000
Luchthaven Lelystad	0 capaciteit	45.000	45.000	45.000	45.000

Bron Eindhoven: Luchthavenbesluit Eindhoven 2014 (*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) (*Stcrt, 47829, nr. 28*).

Bron Lelystad: Luchthavenbesluit Lelystad ([Staatsblad 2015 nr. 130](#)).

Toelichting:

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

Begin 2018 zijn Rijk, regio en luchthaven een gezamenlijk traject gestart om te komen tot een toekomstperspectief voor de luchthaven na 2019. Na een analysefase waarbij verschillende onderzoeken zijn uitgevoerd, is in oktober 2018 onder leiding van een onafhankelijke verkennend een Proefcasus Eindhoven Airport gestart. Deze loopt tot april 2019. Bij brieven van 13 juli 2018 en 3 oktober 2018 is de Kamer geïnformeerd over de analysefase en de Proefcasus (*Kamerstukken II, 31 936, nrs. 513 en 516*).

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: eerst naar 10.000 vliegbewegingen in fase 1 en vervolgens gefaseerd naar maximaal 45.000 vliegbewegingen in fase 3. Op 21 februari 2018 is de Tweede Kamer schriftelijk geïnformeerd over het gewijzigde aansluitroutes na consultatie en de actualisatie van de MER. Tevens is gemeld dat de ingebruikname van de luchthaven Lelystad voor groot commercieel verkeer wordt uitgesteld en in 2020 realistisch wordt

geacht. De Commissie voor de m.e.r. heeft positief geoordeeld over de actualisatie van het MER (*Kamerstukken II, 31 936, nr. 462*).

Indicator: Luchthavengelden, ATC-heffingen en overheidsheffingen (aeronautical kosten)

Ranglijst kostenniveau (van hoog naar laag)	Realisatie 2014	Realisatie 2015	Realisatie 2016	Realisatie 2017	Realisatie 2018	Streefwaarde 2016e.v.
London Heathrow (LHR)	1	1	1	1	1	< LHR, FRA, CDG
Parijs (CDG)	3	3	4	4	4	
Frankfurt (FRA)	2	2	2	2	2	
Gatwick	4	4	3	3	5	
Schiphol	8	9	9	10	10	
Zürich	5	6	5	5	6	
München	6	5	6	6	3	
Brussel	9	8	8	8	7	
Madrid	7	7	7	7	8	

Bron: SEO Benchmark Luchthavengelden en Overheidsheffingen van verschillende jaren.(2014 t.m. 2018)

Toelichting

Onder andere in de Actieagenda Schiphol (Kamerstukken II 2015–2016 29 665, nr. 224) staat dat het belangrijk is dat Schiphol een concurrerend kostenniveau behoudt. Om dit te kunnen vaststellen, vindt jaarlijks een vergelijking plaats van de luchthavengelden, de Air Traffic Control (ATC)-heffingen en de overheidsheffingen op Schiphol en tien 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. De resultaten van de laatste benchmark laten zien dat Schiphol medio 2018 op dit vlak de goedkoopste is van de negen onderzochte West-Europese luchthavens in de benchmark. In de benchmark wordt Schiphol ook met de luchthavens Dubai en Istanbul Atatürk vergeleken. Dubai is marginaal duurder dan Schiphol. Istanbul Atatürk is als enige luchthaven goedkoper.

Kengetallen: Geluidsbelasting rond Schiphol

Periode	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	grenswaarde TVG
Gedurende het gehele etmaal (L_{den})	62,71	62,45	62,55	62,67	62,79	62,81	n.n.b.	63,46 dB(A)
Gedurende de periode van 23.00 tot 7.00 uur (L_{night})	52,47	52,09	52,14	52,53	52,46	52,25	n.n.b.	54,44 dB(A)

Bron: Handhavingsrapportage Schiphol (ILT, 2018) Bron grenswaarde: Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (2004) Kengetallen voor 2018 worden verwacht in de Handhavingsrapportage van 2019.

Toelichting

In het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol zijn voor de luchthaven Schiphol de grenzen gesteld aan de totale hoeveelheid geluid (Totaal Volume Geluid, TVG) dat het vliegverkeer in een jaar mag produceren. De geluidsbelasting van het vliegverkeer moet worden begrensd met op handhavingpunten vastgestelde grenswaarden (aan de baankoppen en bij aanpalende bebouwde kom).

In het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol ([Staatscourant 30 maart 2016 nr. 119](#)) staat dat de totale hoeveelheid geluid van het luchthavenluchtverkeer bij Schiphol per gebruiksjaar overdag (de L_{den}) niet meer dan 63,46 dB(A) en voor de nacht (de L_{night}) niet meer dan 54,44 dB(A) mag bedragen. LenW stelt de grenswaarden vast maar heeft geen directe invloed op de daadwerkelijk gerealiseerde geluidsbelasting, dat is de verantwoordelijkheid van de sector. Bij dreigende overschrijding wordt door de ILT handhavend opgetreden. De [Handhavingsrapportage Schiphol 2017](#) (Kamerstukken 2017–2018 [29 665, nr. 278](#)) van de ILT is aan de Tweede Kamer aangeboden

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 2017](#) (Kamerstukken 2017–2018 [29 665, nr. 278](#)).

De gegevens over 2018 waren nog niet beschikbaar ten tijde van het drukken van dit jaarverslag. De informatie zal aan de Tweede Kamer worden aangeboden bij de begroting 2020.

Luchthaven	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Amsterdam	258	246	253	263	271	266	261	264	263	262	266	272
Frankfurt	288	291	284	283	288	301	286	286	287	290	309	322
London Heathrow	181	177	171	165	174	176	176	179	180	186	203	210
Parijs Charles de Gaulle	260	273	272	271	268	266	258	278	274	290	294	316
Brussel	158	190	183	188	200	190	181	192	190	193	200	204

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

Toelichting:

In deze tabel is het aantal passagiersbestemmingen per luchthaven opgenomen waarvoor geldt dat deze meer dan twee keer per jaar worden aangevlogen. Het aantal bestemmingen is in 2018 op alle luchthavens gestegen. De stijging is het grootst op Parijs Charles de Gaulle (7%) en het laagst op Schiphol en Brussel (beide 2%).

Kengetal: Aantal vliegtuigbewegingen, passagiers en vrachttonnage per luchthaven

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Vliegtuigbewegingen (x 1.000)												
Amsterdam	436	428	391	386	420	423	426	438	451	479	497	499
Frankfurt	485	480	458	458	481	476	466	463	457	453	465	501
London Heathrow	476	473	460	449	476	471	470	471	472	473	474	476
Paris Charles de Gaulle	544	551	518	492	507	491	472	465	469	473	476	481
Brussel	241	236	212	205	214	206	199	214	221	207	221	218
Passagiers (in miljoenen)												
Amsterdam	48	47	44	45	50	51	53	55	58	64	68	71
Frankfurt	54	53	51	53	56	57	58	59	61	61	64	69
London Heathrow	68	67	66	66	69	70	72	73	75	76	78	80
Paris Charles de Gaulle	60	61	58	58	61	61	62	64	66	66	69	72
Brussel	18	19	17	17	19	19	19	22	23	22	25	26
Vracht (x 1.000 ton)												
Amsterdam	1.610	1.568	1.286	1.512	1.524	1.483	1.531	1.633	1.621	1.662	1.731	1.716
Frankfurt	2.074	2.021	1.808	2.199	2.133	1.986	2.016	2.051	1.993	2.029	2.109	2.087
London Heathrow	1.314	1.401	1.278	1.473	1.484	1.465	1.423	1.499	1.497	1.541	1.698	1.685
Paris Charles de Gaulle	2.053	2.039	1.819	2.177	2.088	1.950	1.876	1.896	1.861	1.953	2.011	1.987
Brussel	762	659	449	476	475	459	430	454	463	464	513	532

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 aantallen vliegtuigbewegingen en passagiers in 2018 gestegen. De stijging is het grootst op Frankfurt (8%). Hierdoor levert Schiphol de koppositie in 2016 en 2017 voor wat betreft het aantal vliegtuigbewegingen in en staat in 2018 op de tweede plaats. Qua passagiers handhaaft Schiphol zijn derde positie. Met uitzondering van Brussel daalt het aantal tonnen vervoerde vracht in 2018 op alle luchthavens. Ook hier blijft Schiphol op de derde plaats staan.

De jaarlijkse Monitor Netwerkkwaliteit en Staatsgaranties van SEO Economisch Onderzoek geeft een beeld van de ontwikkeling van de netwerkkwaliteit op Schiphol ten opzichte van enkele 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»).

Uit de monitor 2018 blijkt dat de groei van de directe en indirecte connectiviteit en ook de hubconnectiviteit op Schiphol in vergelijking met voorgaande jaren bescheiden is. Volgens SEO is dit vermoedelijk een gevolg van de capaciteitschaarste waar Schiphol sinds dit jaar mee kampt. Van de zeven onderzochte luchthavens biedt Schiphol het minste aantal nieuwe bestemmingen aan ten opzichte van 2017. De directe connectiviteit en de hubconnectiviteit op Schiphol is in 2018 lager dan op Frankfurt, maar hoger dan op de andere luchthavens. Hiermee heeft Schiphol nog steeds een omvangrijk netwerk en blijft Schiphol een belangrijke overstapluchthaven. Frankfurt blijft de grootste concurrent van Schiphol in termen van netwerkoverlap.

Het directe netwerk van Air France op Parijs Charles de Gaulle is in 2018 voor het eerst sinds 2010 sterker gegroeid dan het netwerk van KLM op Schiphol. De hubconnectiviteit van KLM groeide in 2018 op Schiphol nog wel sterker dan van Air France op Parijs Charles de Gaulle. De vrachtcapaciteit van KLM op Schiphol is in 2018 verder afgangen. Op Parijs Charles de Gaulle is deze van Air France toegegenomen.

Kengetal: Gemiddelde EU-brede vertraging per en-route vlucht toe te rekenen aan Air Traffic Management (in minuten)

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

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Taakstelling vanaf 2000 met herijking voor 2002-2006	0,7	0,6	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
Gerealiseerd	0,63	0,54	0,61	0,76	0,91	0,94	n.n.b

Bron: Performance Review Body, Performance Monitoring Dashboard – realisatie 2018 verwacht in mei 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 wel een beeld van de efficiëntie van het luchtvaartbestel.

De gegevens over 2018 waren nog niet beschikbaar ten tijde van het drukken van dit jaarverslag. De informatie zal aan de Tweede Kamer worden aangeboden bij de begroting 2020.

Kengetal: Gemiddelde ATFM-vertraging per vlucht								
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Grenswaarde								
Gemiddelde ATFM-vertraging (en route en airport) per vlucht in minuten per vlucht	1	1	1	1	2	2	2	2
Gerealiseerd								
Gemiddelde ATFM-vertraging (en route en airport) per vlucht in minuten per vlucht	0,9	0,78	0,68	0,94				
Gerealiseerd								
Gemiddelde ATFM-vertraging (airport) per vlucht in minuten per aankomende vlucht volgens PRB methode	1,81	1,41	1,34	1,89	2,91	2,00	3,22	n.n.b

Bron: Luchtverkeersleiding Nederland 2017 – realisatie 2018 verwacht in mei 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. Beperkte aantal vliegtuigopstelplaatsen en werkzaamheden op de luchthaven kunnen ook vertragingen veroorzaken.

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 2018 waren nog niet beschikbaar ten tijde van het drukken van dit jaarverslag. De informatie zal aan de Tweede Kamer worden aangeboden bij de begroting 2020.

Beleidsconclusies

Het op artikel 17 uitgevoerde beleid is in hoge mate conform hetgeen in de begroting 2018 is opgenomen. Dit wordt hieronder nader toegelicht. Er zijn verschillen ontstaan tussen de begroting en de gerealiseerde budgetten op dit artikel. Deze verschillen worden nader verklaard in de financiële toelichting onder het kopje «*budgettaire gevolgen van beleid*».

De capaciteit voor luchtvaart in Nederland is schaars en luchtvaart brengt op dit moment en op middellange termijn een belasting van het milieu met zich mee. Daarom is de beleidsinzet er op gericht om de beschikbare capaciteit zo efficiënt mogelijk te benutten en zo veel mogelijk in te zetten ter ondersteuning van de hubfunctie van Schiphol. In 2018 is voor de Luchtvaartnota 2020–2050 en de ORS-adviezen een breed participatietraject ingericht om maatschappelijke issues rondom luchtvaart op te halen. Tevens zijn belangrijke stappen gezet in voorbereiding op het wettelijk verankeren van het Nieuw Normen- en handhavingsstelsel. De feitenbasis hiervoor betreft diverse onderzoeken op het gebied van veiligheid, geluid en economie en is in 2018 grotendeels afgerond.

Daarnaast is het plafond van nachtvluchten op Schiphol van 32.000 vliegtuigbewegingen per jaar verankerd in het Luchthavenverkeersbesluit Schiphol. Ook is in 2018 gewerkt aan de verdere vormgeving van het selectiviteitsbeleid. Er is een verkeersverdelingsregel ontwikkeld en genotificeerd bij de Europese Commissie die toeziert op een capaciteitsverdeling tussen Schiphol en Lelystad Airport. Omdat deze regel in december 2018 niet haalbaar bleek, wordt gewerkt aan een alternatief.

Voorts is de Tweede Kamer op 21 februari 2018 geïnformeerd over de gewijzigde planning voor Lelystad Airport (Kamerstukken [31 936, nr. 462](#)). Aangegeven is dat een aantal stappen genomen moet worden, waaronder het wijzigen van het Luchthavenbesluit, en dat de opening van Lelystad Airport in 2020 realistisch is. Op 14 december heeft het kabinet ingestemd met het verder in procedure brengen van het ontwerpbesluit tot wijziging van het Luchthavenbesluit Lelystad, waarover de Tweede Kamer is geïnformeerd (Kamerstukken [31 396, nr. 535](#)).

In het kader van de Luchtvaartnota en de Luchtruimherziening is in 2018 een breed participatietraject ingericht om te luisteren wat er in de verschillende landsdelen van Nederland speelt rondom luchtvaart en om maatschappelijke issues op te halen. De opbrengst hiervan is gedeeld met de Kamer (Kamerstukken II 2018–2019, [31 936, nr. 570](#)).

Begin 2018 is het project luchtruimherziening van start gegaan. De doelen van de luchtruimherziening zijn verruiming van civiele en militaire capaciteit in het luchtruim, efficiënter gebruik en beheer van het luchtruim en verminderen van de impact van vliegroutes op de omgeving. In 2018 is gewerkt aan de opzet en de aanpak van het project en is de onderzoeksfase gestart waarin het ophalen en in beeld brengen van de behoeften en knelpunten van de betrokkenen centraal stond. In december 2018 is de Kamer hiervan op de hoogte gebracht in de voortgangsbrief Luchtruimherziening (Kamerstukken II 2018–2019, [31 936, nr. 551](#)).

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 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. De invulling van deze vervolgstappen zal parallel lopen met het traject van de nieuwe Luchtvaartnota, zodat deze met elkaar in overeenstemming zijn (Kamerstukken II 2018–2019 [31 936, nr. 526](#)). De Luchtvaartnota wordt naar verwachting eind 2019 aan de Tweede Kamer aangeboden.

Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid artikel 17 Luchtvaart (x € 1.000)						
	2014	2015	2016	2017	Realisatie	Begroting
					2018	Verschil
Verplichtingen	17.542	19.220	30.324	12.483	20.877	38.305
Uitgaven	20.201	21.288	27.440	14.982	21.913	15.162
17.01 Luchtvaart	20.201	21.288	27.440	14.982	21.913	15.162
17.01.01 Opdrachten	6.727	5.651	8.587	7.187	12.458	4.926
– <i>Opdrachten GIS</i>	1.598	1.401	3.170	1.766	2.436	284
– <i>Overige Opdrachten</i>	5.129	4.250	5.417	5.421	10.022	4.642
17.01.02 Subsidies	2.284	2.423	8.455	6.365	3.214	3.474
– <i>Overige Subsidies</i>	2.284	2.423	8.455	6.365	3.214	3.474
17.01.03 Bijdragen aan agentschappen	10.071	12.068	9.040	108	4.244	5.186
– <i>Waarvan bijdrage aan RWS (Caribisch Nederland)</i>	10.000	12.010	8.955	0	4.082	4.748
– <i>Waarvan bijdrage aan RWS</i>	48	35	71	88	148	424
– <i>Waarvan bijdrage aan KNMI</i>	23	23	14	20	14	14
17.01.04 Bijdragen aan medeoverheden	0	0	0	0	779	0
– <i>Bijdrage Caribisch Nederland</i>	0	0	0	0	779	0
17.01.05 Bijdragen aan internationale organisaties	1.119	1.146	1.281	1.247	1.141	1.476
17.01.06 Bijdragen aan ZBO's/RWT's	0	0	77	75	77	100
– <i>LVNL</i>	0	0	77	75	77	100
Ontvangsten	38.168	31.354	8.392	1.237	1.611	1.115
						496

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. De lagere verplichtingen realisatie van € 17,4 miljoen is ontstaan doordat in de begroting 2018 rekening was gehouden met het aangaan van een garantieverplichting in 2018 voor de aanschaf van nieuwe vliegtuigen door Winair. De orkaan Irma heeft ook voor Winair grote gevaren gehad. Naast grote schade aan de gebouwen, moest ook het aantal vluchten aanzienlijk worden ingekrompen door een substantieel verminderde passagiersvraag en omzet. Voor Winair was daardoor het investeren in nieuwe vliegtuigen in 2018 niet mogelijk. Bij Miljoenennota heeft daarom een verplichtingenschuif voor de te verlenen garantie plaatsgevonden van 2018 naar 2019.
2. De hogere realisatie van de opdrachten van € 7,5 miljoen heeft betrekking op het volgende.
 - a. Opdrachten Geluidsisolatie Schiphol (GIS) (€ 2,2 miljoen): er zijn meer uitgaven gedaan in de aankoop van percelen van eigenaren met een grondpositie in het geluids- en veiligheidssloopzone Schiphol en de voor de behandeling en uitbetaling van schade-

- claims. Hiertoe is het opdrachtenbudget bij Miljoenennota en Najaarsnota opgehoogd met respectievelijk € 1,2 miljoen en € 1,0 miljoen.
- b. Programma Schiphol (€ 2,5 miljoen): ten behoeve van de integrale beleidsvorming Schiphol zijn de volgende extra uitgaven gedaan in 2018. Voor de uitvoering van toezichtstaken door de Autoriteit Consument & Markt (ACM) is € 0,5 miljoen overgeboekt naar het Ministerie van EZK. De BARIN (Board of Airline Representatives In the Netherlands) en lenW hebben overeenstemming bereikt over een totaalbedrag van € 4 miljoen aan kosten dat kan worden toegeschreven aan ondoelmatige en ontijdige besluitvorming bij het Schadeschap Luchthaven Schiphol in de periode 2007–2011. De helft is in 2018 betaald de andere helft wordt in 2019 betaald.
 - c. Voorbereiding en besluitvorming Lelystad Airport (€ 1,65 miljoen): er zijn extra uitgaven gedaan voor de MER-actualisatie, de organisatie van een belevingsvlucht en voor gevelisolatie van nabijgelegen woningen.
 - d. Omgevingsmanagement (€ 0,1 miljoen): om de wederzijdse betrokkenheid van belanghebbenden in het luchtvaartdossier te versterken, zijn de regio's betrokken bij de voorbereiding van de Luchtvaartnota en de Luchtruimherziening.
 - e. Opdrachten Caribisch Nederland (€ 1,3 miljoen): voor het herstel van de orkaanschade van september 2017 zijn er op Saba middelen besteed aan opdrachten voor het herstel van de luchthaveninfrastructuur en het communicatiesysteem, op Sint Eustatius zijn de middelen voornamelijk ingezet voor de aanpak van de erosieproblematiek.

Toelichting op de financiële instrumenten

17.01 Luchtvaart

17.01.01 Opdrachten

Opdrachten Geluidsisolatie Schiphol (GIS) en Schadeclaims Schiphol
Het grootste deel van de uitgaven die in 2018 zijn gedaan hadden betrekking op de aankoop van percelen van eigenaren met een grondpositie in het geluids- en veiligheidssloopzone Schiphol (GIS) binnen het Luchthaven indelingsbesluit, daarnaast hadden de uitgaven betrekking op de behandeling en uitbetaling van schadeclaims.

Bij Miljoenennota en Najaarsnota heeft hiertoe een ophoging van het opdrachtenbudget plaatsgevonden met respectievelijk € 1,2 miljoen en € 1,0 miljoen.

Overige opdrachten

1. Programma Schiphol

De ontwikkelingen op het luchtvaartdossier vragen om een integrale benadering voor de beleidsvorming over Schiphol. Omdat hiervoor een stevige extra inzet nodig is, is in 2018 een project Schiphol ingericht waarin een integrale aanpak wordt ontwikkeld voor de luchthaven waarbij de schaarse luchthavencapaciteit zo goed mogelijk wordt benut. Een selectieve en duurzame ontwikkeling van Schiphol en een daarbij passende operationele capaciteit en fysieke bereikbaarheid staan daarbij centraal.

2. Normen en handhavingssstelsel

De ontwikkeling van Schiphol tot en met 2020 vindt plaats binnen de aan de Alderstafel afgesproken kaders. Het budget is besteed aan opdrachten ten behoeve van de implementatie van het nieuwe normen- en handhavingssstelsel voor Schiphol en de voorbereiding van de aanpassing van de wet- en regelgeving en het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB)/Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB).

3. OVV-follow-up

In april 2017 heeft de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) het rapport Veiligheid vliegverkeer Schiphol gepubliceerd. Het ministerie heeft in 2018 gewerkt aan de implementatie van de aanbevelingen van de OVV conform de aanpak zoals beschreven in de brief van het ministerie aan de OVV van 11 oktober 2017 (Bijlage bij [Kamerstukken II 2017–2018, 29 665, nr. 242](#)). Met deze aanpak versterkt het ministerie de rol als eindverantwoordelijke voor de veiligheid.

4. Lelystad

In 2018 heeft het ministerie een project ingericht ter realisatie van de opening van Lelystad Airport. Ter voorbereiding van besluitvorming over Lelystad Airport zijn kosten gemaakt. Voor de MER-actualisatie en het uitvoeren van contraexpertise daarop zijn opdrachten verleend aan externe bedrijven. Ook zijn kosten gemaakt om een belevingsvlucht te realiseren en het geluid van die vlucht te meten. Bij Miljoenennota is hiervoor € 0,9 miljoen aan het opdrachtenbudget toegevoegd. Daarnaast is de gevelisolatie van een aantal nabijgelegen woningen gerealiseerd, hiervoor is bij Najaarsnota € 0,75 miljoen aan het opdrachtenbudget toegevoegd.

5. Nadere uitwerking luchtruimvisie en civiel-militaire samenwerking

Na de realisatie van de co-locatie in december 2017 hebben LVNL en CLSK in 2018, in samenspraak met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en het Ministerie van Defensie, de mogelijkheden van verdere intensivering van hun samenwerking verkend. Resultaat van deze verkenning is dat beide organisaties de wens hebben uitgesproken de komende paar jaar toe te werken naar volledige integratie van de gezamenlijke dienstverlening binnen de LVNL-organisatie. Daarmee zal ook voor het lagere luchtruim (beneden 24.500 voet) sprake zijn van één (civiel-militaire) luchtverkeersleidingsorganisatie. De beide organisaties zijn gevraagd om het voornemen uit te werken in een programmaplan ter verdere besluitvorming in 2019. De kamer is bij brief van 17 december 2018 (Kamerstukken 208–2018, [31 936, nr. 571](#)) over dit voornemen geïnformeerd.

6. Omgevingsmanagement

Het omgevingsmanagement is gericht op het versterken van de wederzijdse betrokkenheid van belanghebbenden in het luchtvaartdossier in de beleidsvoorbereiding vanuit het Ministerie. In 2018 is aanvulling op de formele participatie in de vorm van inspraak op procedures en geïnstitutionaliseerde adviesorganen een impuls gegeven. Er is:

- Gerichte inzet geleverd aan overleg met bestuurders en belangengroepen rond Lelystad.
- Een pilot opgezet in de regio Eindhoven om breed de toekomst van de luchthaven te bespreken.
- In bestuurlijk overleg met provincies en gemeenten afspraken gemaakt over de betrokkenheid in de voorbereiding van de Luchtvaartnota en de Luchtruimherziening.

- In 9 regionale Luchtvaartgesprekken met ongeveer 500 deelnemers besproken welke onderwerpen die in de Luchtvaartnota en Luchtruimherziening een plek moeten krijgen.
- Inzicht opgedaan uit gesprekken met themagroepen, online-enquêtes en focusgroepen.

De resultaten zijn in een Bloemlezing bij de Kamerbrief over de Luchtvaartnota (Kamerstukken II 2018–2019 nr. [31 936 nr. 570](#)) aan de Kamer gemeld. Bij Miljoenennota is hiervoor € 0,1 miljoen toegevoegd aan het opdrachtenbudget.

7. State Safety Programme

In 2018 is de nieuwe versie van het SSP Actieplan ([versie 2019](#)) vastgesteld en is in 2018 begonnen met de in 2019 vast te stellen State Safety Programme versie 2020–2024.

8. Verminderen risico op vogelaanvaringen

Op basis van het convenant Reduceren risico vogelaanvaringen Schiphol 2016–2018 zijn er, in samenwerking met de convenantpartijen, in 2018 diverse maatregelen genomen om het vogelaanvaringsrisico te verminderen. Een maatregel om het foerageren te beperken is de toepassing van alternatieve gewassen voor de graanteelt. Hiervoor is een proef getart met stroken miscanthus (olifantsgras) langs akkers. Voor de uitvoering van het ganzenbeheer ten behoeve van de vliegveiligheid in de regio rondom Schiphol, is door de Faunabeheereenheid Noord-Holland het Ganzenbeheerplan omgeving Schiphol 2018–2024 vastgesteld. Voor het bevorderen van informatie uitwisseling over de vogelaanvaringsproblematiek en mensen met elkaar in contact te brengen is in 2018 voor het eerst een bijeenkomst georganiseerd van het Nederlands Comité Vogelaanvaringen.

9. Opdrachten Caribisch Nederland

Bij Incidentele suppleaire begroting inzake Wederopbouw Saba en Sint Eustatius is € 1,7 miljoen aan middelen aan de begroting toegevoegd voor het herstellen van de orkaanschade van september 2017. (Bij Miljoenennota is hiervan € 0,4 miljoen naar 2019 doorgeschoven.) De middelen voor opdrachten Caribisch Nederland voor Saba zijn ondermeer besteed aan opdrachten voor het herstel van de luchthaveninfrastructuur en communicatiesystemen. Voor Sint Eustatius zijn de middelen voornamelijk ingezet voor de aanpak van de erosieproblematiek. Aan een extern bedrijf is daarvoor opdracht verstrekt voor onderzoek naar de oorzaken van de erosie en het doen van voorstellen voor de aanpak daarvan. In de loop van 2019 en 2020 zullen deze voorstellen tot uitvoering worden gebracht. Daarnaast zijn voor beide eilanden enkele kleinere opdrachten verstrekt.

10. KDC

De Stichting Knowledge & Development Center (KDC) levert kennis om innovatieve oplossingen te vinden voor de duurzame ontwikkeling van de Mainport Schiphol. In het KDC werken de partners KLM, Schiphol en Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) samen met universiteiten en kennisinstellingen om de operationele processen op en rond Schiphol te innoveren, zowel op de grond als in de lucht.

In 2018 heeft KDC projecten uitgevoerd gericht op een betere voorspelbaarheid van de verkeersstromen en de luchthaven capaciteit, betere weerverwachting voor het ijsvrij maken van vliegtuigen en er is gewerkt aan de procesverbetering voor de introductie van nieuwe concepten in de praktijk. De structurele verbinding met de Technische Universiteit Delft en

Hogeschool van Amsterdam leverde een flink aantal studenten dat de opleiding heeft afgerond door te werken aan research voor de luchtvaart.

17.01.02 Subsidies

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. Er is een subsidieregeling voor het bijdragen aan het versneld onderwerken van de graanresten na de oogst in een deel van de Haarlemmermeerpolder. Het doel van de regeling is het aantrekken van foeragerende ganzen te verminderen. De regeling is verlengd tot 2023. In 2018 is door de 74 agrariërs die deelnemen aan de onderwerkregeling, 1.920 hectare graanakker versneld ondergewerkt. In 2018 is ruim € 1,5 miljoen uitgegeven aan deze subsidieregeling.

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 en luchtvaartpartijen met als doel om de hinder van Schiphol zoveel mogelijk te beperken en een optimaal gebruik van de luchthaven te bevorderen. In 2018 is € 0,4 miljoen als subsidie verstrekt.

Aan de commissies voor regionaal overleg van de luchthavens van nationale betekenis Lelystad en Maastricht is in 2018 per commissie een rijksbijdrage van € 0,04 miljoen verstrekt.

Subsidie Klachtentelefoon Luchtverkeer Limburg

IenW heeft in 2018 een subsidie beschikbaar gesteld van € 0,1 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.

Verbeteren luchtvaartveiligheid Zuidoost Afrika

In 2018 is € 0,05 miljoen beschikbaar gesteld aan de stichting AviAssist ten behoeve van het verbeteren van de luchtvaartveiligheid in de regio Zuidoost-Afrika. IenW heeft het initiatief genomen om te zorgen dat in die regio kennis over luchtvaartveiligheid wordt gedeeld, maar vooral goed gebruikt. Hiermee wordt invulling gegeven aan de doelstellingen ten aanzien van luchtvaartveiligheid zoals neergelegd in het State Safety Programme.

Incidente subsidies

Corporate Biofuel Programme

IenW is per 1 oktober 2016 toegetreden tot het KLM Corporate Biofuel Programme. De bijdrage van € 0,2 miljoen aan het programma wordt door KLM voor 100% gebruikt om duurzame biokerosine in te kopen en draagt daarmee bij aan de vergroening van de luchtvaartsector en het verduurzamen van het reisbeleid van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Door de inzet van biokerosine worden vluchten van

medewerkers van lenW verduurzaamd en daarmee hun CO₂ footprint verkleind.

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. In 2018 heeft lenW hiervoor een subsidie van € 0,8 miljoen aan DC-ANSP verstrekt.

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 luchtverkeerdienstverlening. Deze subsidie vloeit voort uit het amendement Koopmans (Tweede Kamer 2007–2008, [31 200 XII, nr. 60](#)) en geeft invulling aan de afspraken uit de Bestuursovereenkomst Gebiedsontwikkeling Vliegveld Twente (Bijlage bij Tweede Kamer, vergaderjaar 2009–2010, [31 936, nr. 17](#)).

Het deel van de subsidie dat betrekking heeft op het onderzoek voor een remote tower concept is in 2017 in voorschot verstrekt en wordt in 2019 vastgesteld. De verstrekking van het overige deel van de subsidie ten behoeve van de luchthaven Twente heeft niet meer in 2018 plaatsgevonden.

Subsidie Actieprogramma Elektrisch/Hybride Vliegen

Om de elektrificatie in de luchtvaart te stimuleren wordt gewerkt aan de contouren van een Nationaal Actieprogramma Elektrisch/Hybride Vliegen. Het e-Platform Duurzaam Vliegen maakt het onderdeel Kleine Luchtvaart van het Actieprogramma en Lucht- en Ruimtevaart Nederland (LRN) het onderdeel Internationale Luchtvaart. Zowel aan het e-Platform als aan de LRN is een subsidie van € 0,05 mln. verstrekt, zodat zij in de gelegenheid worden gesteld om onderdelen van het Actieprogramma te maken.

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.

17.01.04 Bijdrage aan medeoverheden

Dit betreft de bijdrage aan het Openbaar Lichaam Saba voor compenserende maatregelen tijdens de tijdelijke sluiting van de baan Saba (€ 0,5 miljoen) en herstel van de luchthaven Saba na de orkanen (€ 0,3 miljoen).

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, Nederland, Luxemburg, Ierland, Zwitserland en Portugal), en aan de European Civil Aviation Conference (ECAC) is in 2018 een bedrag uitgegeven van € 1,1 miljoen, waarvan € 1,0 miljoen via de Homogene Groep Internationale Samenwerking (HGIS).

17.01.05 Bijdragen aan ZBO's (LVNL)

Ten behoeve van het geschikt maken van de Soesterbergradar voor burgermedegebruik is een bijdrage van € 0,08 miljoen verstrekt aan de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL).

Garantie LVNL

Het luchtvaartbegeleidingsysteem van de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) nadert het einde van zijn technische levensduur en dient te worden vervangen. Het proces hiertoe is inmiddels in volle gang. Daarnaast wordt gewerkt aan een uitbreiding van de huisvesting die in 2019 gereed zal zijn voorzien.

Ontvangsten

De ontvangsten betreffen met name de ontvangsten Eurocontrol internal tax, zijnde het verschil tussen de ontvangsten afkomstig van Eurocontrol voor de luchtdienstverlening boven FL 245 (het hogere luchtruim) en de door de LVNL namens de Staat der Nederlanden aan Eurocontrol betaalde contributies inzake Eurocontrol en Maastricht Upper Area Control Center (MUAC). Deze ontvangst wordt ingezet voor een subsidie om een onaanvaardbare stijging in de tarieven voor het gebruik van luchtverkeersdienstverlening op en rond Bonaire International Airport te voorkomen. Daarnaast betreft het ontvangsten van de ACM die de kosten van haar toezichtstaken deels aan de sector doorbelast.

Artikel 18 Scheepvaart en Havens

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.

Rollen en verantwoordelijkheden

(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 18) investeert de Minister door middel van aanleg en benutting in dit netwerk, in binnenvaart havens en in de maritieme toegang van zeehaven 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 handhaalt deze om het veilige en duurzame gebruik van netwerken te waarborgen. De Minister ijvert regionaal en internationaal voor deze 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 in de zeehavengebieden wordt de innovatie en de transitie naar een duurzame scheepvaart bevorderd. LenW zorgt voor «state of the art» regelgeving op het gebied van marktordening, passagiersrechten, 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 met betrekking tot maritiem beleid.
 - 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.

Indicatoren en kengetallen

Indicator: Passeertijd sluizen									
	Realisatie 2010	Realisatie 2011	Realisatie 2012	Realisatie 2013	Realisatie 2014	Realisatie 2015	Realisatie 2016	Realisatie 2017	Realisatie 2018
Hoofdtransportas	68%	67%	68%	69%	70%	68%	66%	66%	63%
Hoofdvaarweg	81%	79%	78%	80%	80%	80%	80%	80%	75%
Overige vaarweg	88%	92%	93%	92%	92%	91%	91%	88%	87%

Bron: RWS, 2018

De gegevens over 2018 waren nog niet beschikbaar ten tijde van het drukken van dit jaarverslag. De informatie zal aan de Tweede Kamer worden aangeboden bij de begroting 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 op de hoofdvaarwegen zijn in 2018 negatief beïnvloed door de lange periode van laag water (omvaarverkeer met meer schepen bij enkele sluizen) en renovatiewerkzaamheden (m.n. sluis Delden, Hagestein en Prinses Beatrixsluis). De passeertijden voor de hoofd- en overige vaarwegen scoren overigens wel (ruim) voldoende.

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»)														
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Totaal Nederlandse Zeehavens	44,9	44,2	44,5	45	46,9	47,8	47,2	47,9	47,5	47,2	48,1	48,3	47,9	n.n.b
Mainport Rotterdam	34,9	33,8	34,2	34,4	36	37	36,3	37	36,6	36,2	37,3	37,7	37,2	n.n.b
Overige Nederlandse Zeehavens	10	10,4	10,4	10,6	10,9	10,8	10,9	10,9	11	10,8	10,6	10,7	10,7	n.n.b

Noot 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.

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.

De gegevens over 2018 waren nog niet beschikbaar ten tijde van het drukken van dit jaarverslag. De informatie zal aan de Tweede Kamer worden aangeboden bij de begroting 2020.

Kengetal: Ontwikkeling in aantalen en bruto tonnage (GT) van schepen > 100 GT en pontons > 1.000 GT									
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Van de vloot van in Nederland geregistreerde zeeschepen onder Nederlandse vlag									
<i>Aantallen</i>									
Handelsvaart	725	769	800	822	808	790	771	761	n.n.b
Zeesleepvaart	249	235	247	260	258	275	288	291	n.n.b
Waterbouw	120	156	169	168	167	171	171	176	n.n.b
Totaal	1.094	1.160	1.216	1.250	1.233	1.236	1.230	1.228	n.n.b
<i>Bruto tonnage (GT) (x 1.000)</i>									
Handelsvaart	6.075	6.883	6.740	7.045	6.978	6.572	6.411	6.275	n.n.b
Zeesleepvaart	310	290	362	347	360	409	423	444	n.n.b
Waterbouw	450	513	531	533	537	531	542	572	n.n.b
Totaal	6.835	7.686	7.633	7.925	7.875	7.512	7.376	7.291	n.n.b
Van de vloot onder buitenlandse vlag in Nederlands eigendom of beheer									
<i>Aantallen</i>									
Handelsvaart	433	422	408	403	403	432	451	458	n.n.b
Zeesleepvaart	459	456	477	498	519	512	502	499	n.n.b
Waterbouw	63	55	55	52	52	62	62	63	n.n.b
Totaal	955	933	940	953	974	1.006	1.015	1.020	n.n.b
<i>Bruto tonnage (GT) (x 1.000)</i>									
Handelsvaart	5.259	5.232	5.072	5.517	5.987	6.500	7.203	7.700	n.n.b
Zeesleepvaart	1.011	1.298	1.640	1.612	1.643	1.740	2.239	1.706	n.n.b
Waterbouw	251	210	264	248	285	312	322	328	n.n.b
Totaal	6.521	6.740	6.976	7.377	7.915	8.552	9.764	9.734	n.n.b

Bron: Inspectie Leefomgeving en Transport, 2018. Cijfers van zeeschepen onder buitenlandse vlag op basis van IHS.

De gegevens over 2018 waren nog niet beschikbaar ten tijde van het drukken van dit jaarverslag. De informatie zal aan de Tweede Kamer worden aangeboden bij de begroting 2020.

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 van meerdere 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. Een toename van de vanuit Nederland beheerde vloot (en dan met name de Nederlandse vlag) is gunstig voor de ontwikkeling van de toegevoegde waarde.

Kengetal: veiligheid scheepvaart										
	Aantal scheepvaartongevallen (inclusief vissersvaartuigen en recreatievaart) op het Nederlandse deel van de Noordzee (Nederlandse en buitenlandse vlag)									
	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Zeer ernstige scheepvaartongevallen (ZESO)	1	1	0	4	2	0	0	2	2	n.n.b
Ernstige scheepvaartongevallen	4	9	4	15	13	12	11	8	10	n.n.b
Totaal (ESO)	5	10	4	19	15	12	11	10	12	n.n.b
Aantal significante ongevallen met schepen op de Nederlandse binnenwateren ¹										
Aantal significante scheepsongevallen	96	164	159	161	136	138	158	164	161	n.n.b
Aantal doden en gewonden op schepen op de Nederlandse binnenwateren (ook onder niet Nederlandse vlag)										
Aantal doden	7	4	8	4	9	4	6	7	8	n.n.b
Aantal gewonden	49	45	63	58	27	44	35	38	33	n.n.b

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

Noot 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 geclassificeerd in de vorm van slachtoffers (doden/gewonden), stremming van de vaarweg of schade aan de vaarweg, schip, lading of milieu.

Toelichting:

Voor deze indicatoren waren de gegevens over 2018 waren nog niet beschikbaar ten tijde van het drukken van dit jaarverslag. De informatie zal aan de Tweede Kamer worden aangeboden bij de begroting 2020.

Beleidsconclusies

Het op artikel 18 uitgevoerde beleid en de resultaten zijn in 2018 conform de verwachtingen zoals vermeld in de begroting. Er zijn geen grote afwijkingen opgetreden en er was geen noodzaak tot bijstelling. Er zijn wel verschillen ontstaan tussen de begroting en de gerealiseerde budgetten op dit artikel. Deze verschillen worden nader verklaard in de financiële toelichting onder het kopje «*budgettaire gevolgen van beleid*».

Het beleid in 2018 heeft bijgedragen aan de realisatie van een efficiënt, veilig en duurzaam goederenvervoersysteem, met aandacht voor de internationale concurrentiekracht van de mainport en van de Nederlandse

maritieme sector. In september 2018 is besloten tot een beleidswijziging m.b.t. zeeschepen van organisaties met ideële doelstellingen. Vanwege veiligheidsoptiek zullen strengere eisen aan deze schepen en de bemanning erop worden gesteld.

De met de Rijksbrede Nederlandse Maritieme Strategie 2015 – 2025 (Kamerstukken II 2014–2015 [31 409, nr.70](#)) ingezette koers is ook in 2018 voortgezet, evenals de samenwerking tussen de rijksoverheid en de maritieme sector bij de uitwerking van de maritieme strategie. De basis voor deze samenwerking wordt gevormd door een in februari 2018 vastgesteld werkprogramma (Kamerstukken II 2017–2018 [31 409 nr. 184](#)), waarin de prioriteiten op het gebied van zeevaart, zeehaven, binnenvaart en de maritieme maakindustrie voor de komende jaren zijn vastgelegd. Aan het onderdeel vergroening zee- en binnenvaart uit het werkprogramma wordt uitvoering gegeven via de in het regeerakkoord aangekondigde Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens.

Ten behoeve van de herziene richtlijn beroepsqualificaties (Richtlijn (EU) 2017/2397) heeft het internationale comité CESNI op 8 november 2018 14 standaarden aangenomen op het gebied van beroepsqualificaties. Deze tijdelijke vaststelling heeft het mogelijk gemaakt al met de nationale implementatie ervan te starten, vooruitlopend op de formele vaststelling in de EU die uiterlijk op 17 januari 2020 plaatsvindt.

De interesse in Smart Shipping, vergaand geautomatiseerd varen, is in 2018 toegenomen. Hierdoor is er behoefte aan ruimte voor experimenten ontstaan^[1]. Dit is door de Minister beantwoord met de Beleidsregel experimenten vergaand geautomatiseerd varen riksbaarwegen (Staatcourant 2019, nr. [50865](#)). Dit geeft partijen die willen experimenteren duidelijkheid binnen welke kaders dit veilig kan. Tevens is in 2018 het Loket Smart Shipping geopend, om vragen te beantwoorden en experimenteraanvragen te behandelen.^[2]Ook werkte LenW internationaal mee aan kaders voor de binnenvaart en de scoping exercise door de IMO (International Maritime Organization), en zijn er internationale samenwerkingsverbanden aangegaan met vaarwegbeheerders en beleidsdepartementen.

Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid artikel 18 Scheepvaart en Havens (x € 1.000)							
	2014	2015	2016	2017	Realisatie 2018	Begroting 2018	Verschil 2018
Verplichtingen	18.793	30.508	21.489	30.825	44.916	4.576	40.340
Uitgaven	4.801	10.932	22.733	29.409	39.981	25.396	14.585
18.01 Scheepvaart en havens	4.801	10.932	22.733	29.409	39.981	25.396	14.585
18.01.01 Opdrachten	1.956	6.278	14.562	18.207	26.913	17.561	9.352
– Topsector Logistiek	0	4.909	11.954	16.810	15.482	8.071	7.411
– Caribisch Nederland	0	0	0	141	9.774	7.805	1.969
– Overige Opdrachten	0	1.369	2.608	1.256	1.657	1.685	– 28
18.01.02 Subsidies	543	2.200	5.926	8.505	7.976	5.044	2.932
– Topsector Logistiek	0	1.750	5.102	7.775	6.359	4.935	1.424
– Overige Subsidies	543	450	824	730	1.617	109	1.508

	2014	2015	2016	2017	Realisatie 2018	Begroting 2018	Verschil 2018
18.01.03 Bijdragen aan agentschappen	1.404	1.283	1.290	1.137	1.430	1.114	316
– Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	1.404	1.283	1.290	1.137	1.212	1.114	98
– Waarvan bijdrage aan RVO	0	0	0	0	218	0	218
18.01.04 Bijdragen aan medeoverheden	0	0	0	0	2.158	0	2.158
– Bijdragen aan medeoverheden Caribisch Nederland	0	0	0	0	2.158	0	2.158
18.01.05 Bijdragen aan internationale organisaties	898	1.171	955	1.560	1.504	1.677	- 173
Ontvangsten	465	450	254	794	168	0	168

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. De hogere realisatie op de verplichtingen van € 40,3 miljoen is ontstaan door:
 - a. een actualisatie van de programmering Topsector Logistiek (TSL) en de vrijgave van de bijbehorende budgetten, het verplichtingsbudget is hiervoor met € 28,7 miljoen opgehoogd.
 - b. een vertraging in de aanbesteding, hierdoor kon de geplande gunning voor het project herstelwerkzaamheden pier Bonaire eind 2017 niet meer plaatsvinden. Het project is in 2018 gegund waardoor € 6,8 miljoen is verplicht in 2018.
 - c. een verstrekking van een bijzondere uitkering van circa € 2,2 miljoen voor de wederopbouw van de havens Saba en Sint Eustatius via het financieel instrument Bijdrage aan medeoverheden.
 - d. meer dan begrote verplichtingen voor noodhulp Caribisch Nederland, hiervoor heeft LenW in 2018 € 2,6 miljoen meer verplicht dan begroot (zie ook 2^e bullet onder 18.01.01).
2. De hogere realisatie van de opdrachten van € 9,3 miljoen heeft betrekking op het volgende.
 - a. Als gevolg van de actualisatie van de programmering Topsector Logistiek (TSL) en de vrijgave van de bijbehorende budgetten, is het opdrachtenbudget met € 7,4 miljoen opgehoogd.
 - b. Opdrachten Caribisch Nederland (€ 2 miljoen): voor noodhulp Caribisch Nederland is in 2018 € 2,6 miljoen meer uitgegeven dan begroot (zie ook 2^e bullet onder 18.01.01). Door vertraging bij het project herstelwerkzaamheden pier Bonaire is circa € 0,6 miljoen minder uitgegeven.
3. De hogere realisatie van de subsidies van € 2,9 miljoen wordt veroorzaakt door de ophoging van de subsidies TSL (€ 1,4 miljoen) na actualisatie van de programmering TSL en de vrijgave van bijbehorende budgetten. Daarnaast heeft er een hogere realisatie plaatsgevonden op de overige subsidies (€ 1,5 miljoen): voor een mobiele hijskraan op Saba en de subsidieregeling Innovaties Duurzame Binnenvaart (opgehoogd plafond van € 1,3 miljoen).

4. Door het verstrekken van een bijzondere uitkering voor de wederopbouw van de havens Saba en Sint Eustatius is er in 2018 een hogere realisatie van de Bijdrage aan medeoverheden (€ 2,2 miljoen).

18.01 Scheepvaart en havens

18.01.01 Opdrachten

- lenW draagt jaarlijks financieel bij aan de ACM voor het uitvoeren van toezicht op hetloodswezen. De overige kosten van het toezicht worden via hetloodstarief doorberekeend aan de scheepvaart.
- De twee bovenwindse eilanden van Caribisch Nederland, Saba en St. Eustatius en ook het land St. Maarten zijn getroffen door twee orkanen die schade hebben aangericht aan de havens. Noodhulp voor de drie eilanden is direct daarna in gang gezet, gericht op het (weer) bereikbaar maken van de eilanden voor maritiem transport van hulpgoederen. Vanwege de aard en omvang van de noodhulp en het feit dat in een crisissituatie snel geschakeld diende te worden, heeft de inzet geleid tot overschrijding van de eerste ramingen. Een deel van het noodbudget is in 2017 geclaimd bij en gekregen van BZK, voor het restant kon nadat de werkzaamheden waren afgerond in 2018 geen beroep meer worden gedaan op BZK. Hierdoor heeft lenW in 2018 € 2,6 miljoen meer uitgegeven dan begroot.
- Voor het project herstelwerkzaamheden pier Bonaire is in 2018 circa € 6,6 miljoen uitgegeven.
- Het wederopbouwbudget voor de havens Saba en St. Eustatius is goedgekeurd en in 2018 is volop gewerkt aan onderzoek en planvorming.
- 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 het maritieme cluster en het faciliteren van verbetering van de efficiency van bemanningen. Hiervoor is beleidsinformatie verzameld en onderzoek verricht.
- Voor de Topsector Logistiek worden opdrachten op basis van het meerjarenprogramma en de jaarplannen 2015, 2016, 2017 en 2018 via het programmasecretariaat van de Topsector Logistiek uitgezet. Het programma is onderverdeeld in meer dan 10 actielijnen. In 2018 werd in totaal voor circa € 15,5 miljoen aan activiteiten in de vorm van opdrachten uitgevoerd.

18.01.02 Subsidies

- Voor innovaties in de binnenvaart gericht op verduurzaming is in 2018 de subsidieregeling Innovaties Duurzame Binnenvaart verlengd met een doorloop in 2019. Door grote belangstelling vanuit de binnenvaartsector is het (opgehoogde) subsidieplafond van € 1,3 miljoen voor 2018 volledig benut.
- Aan het openbaar lichaam Saba is in 2018 een subsidie van € 0,14 miljoen verstrekt voor een mobiele hijskraan/havengebouw op SABA.
- Voor de Topsector Logistiek zijn in 2018 voor € 6,4 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.

18.01.03 Bijdragen aan agentschappen

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

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 Organization (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.

Extracomptable Verwijzingen

Extracomptable verwijzing naar artikel 15 Hoofdvaarwegennet (x € 1.000)

	2018
Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 15 Hoofdvaarwegennet van het Infrastructuurfonds	764.205
Andere ontvangsten van artikel 15 Hoofdvaarwegennet	81.365
Totale uitgaven op artikel 15 Hoofdvaarwegennet	845.570
<i>waarvan</i>	
15.01 Verkeersmanagement	8.655
15.02 Beheer onderhoud en vervanging	334.496
15.03 Aanleg	159.164
15.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS	28.867
15.06 Netwerkgebonden kosten HVWN	314.388
15.07 Investeringsruimte	0

Extracomptable verwijzing naar artikel 17.06 Project Mainportontwikkeling Rotterdam (x € 1.000)

	2018
Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 17.06 Project Mainportontwikkeling Rotterdam van het Infrastructuurfonds	20.184
Andere ontvangsten van artikel 17.06 Project Mainportontwikkeling Rotterdam	
Totale uitgaven op artikel 17.06 Project Mainportontwikkeling Rotterdam	20.184
<i>waarvan</i>	
17.06 Project Mainportontwikkeling Rotterdam	20.184

Extracomptable verwijzing naar artikel 18.03 Intermodaal vervoer (x € 1.000)

2018

Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 18.03 Intermodaal vervoer van het Infrastructuurdfonds	0
Andere ontvangsten van artikel 18.03 Intermodaal vervoer	
Totale uitgaven op artikel 18.03 Intermodaal vervoer	0
<i>waarvan</i>	
<i>18.03.01 Intermodaal vervoer</i>	<i>0</i>

Artikel 19 Uitvoering Milieubeleid en Internationaal

Tweede nota van wijziging

Conform het koninklijk besluit (no. 2017001809) houdende herindeling met betrekking tot klimaat is de Minister van Economische Zaken en Klimaat (EZK) belast met de behartiging van de aangelegenheden op de terreinen van klimaat, met inbegrip van klimaatverandering, emissierechten, de Nederlandse Emissieautoriteit (NEa) en luchtemissie industrie. De hiermee samenhangende budgetten op dit artikel zijn overgegaan naar de begroting van EZK. De budgetten die samenhangen met o.a. duurzame mobiliteit en brandstofvisie zijn overgeheveld naar het beleidsartikel 21 (Duurzaamheid) van de lenW begroting. Deze budgetten sluiten aan op de algemene doelstelling van dit artikel.

De aangelegenheden op het gebied van Elektrisch vervoer zijn door EZK overgeheveld naar lenW, beleidsartikel 21.

Om onduidelijkheid te voorkomen waar de politieke verantwoordelijkheid voor klimaat ligt, is de naam van artikel 19 gewijzigd van «Klimaat» naar «Uitvoering Milieubeleid en Internationaal». Hiermee zijn ook de beleidsdoelstelling en de rollen en verantwoordelijkheden ten opzichte van de ontwerpbegroting gewijzigd. Ook heeft dit tot gevolg dat een aantal in de ontwerpbegroting bij dit artikel gepresenteerde indicatoren/kengetallen, zoals nader toegelicht in onderstaande tabel, elders worden verantwoord.

kengetal: sectorale niet-ETS emissieplafonds voor 2020	EZK (HXIII)
kengetal: ontwikkeling verplichting aandeel hernieuwbare energie in het vervoer	art. 21
kengetal: ontwikkeling CO ₂ - emissie nieuwe personenauto's in gram CO ₂ per kilometer	art. 21

Algemene Doelstelling

lenW 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 voor 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, gericht in op internationale samenwerking met overheden, bedrijfsleven en kennisinstellingen om de klimaatveerbaarheid, duurzaam waterbeheer, slimme en groene mobiliteit en circulaire economie in binnen- en buitenland te versterken.

Rollen en Verantwoordelijkheden

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 satellietnavigatie en de lenW inzet op het gebruik van 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 ontspooit 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.
- Tot slot zet lenW samen met andere deelnemende staten en actoren in op het bevorderen van concrete internationale samenwerking en activiteiten in internationale multi-stakeholderpartnerschappen, zoals het Global Partnership for Marine Litter en de Climate and Clean Air Coalition.

(Doen) Uitvoeren

lenW heeft een deel van de beleidsuitvoering uitbesteed aan het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) en de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO). De opdrachtverlening en de bijbehorende budgetten aan het RIVM en de RVO worden binnen lenW 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.

De Minister laat onder meer de volgende werkzaamheden uitvoeren:

- Uitvoering van subsidieregelingen en -programma's en beleidsondersteunende werkzaamheden (zoals beleidsadviezen) door de RVO.
- Het RIVM voert als kennisinstituut op het gebied van milieuproblematiek beleidsvoorbereidend en onderbouwend onderzoek uit. Daarnaast ondersteunt het RIVM het milieubeleid bij een groot aantal (vaak

wettelijk vastgelegde) reguliere taken, zoals monitoring- en rapportageverplichtingen en stoffenbeoordelingen.

Indicatoren/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.

Beleidsconclusies

Het uitgevoerde beleid en de bijbehorende resultaten waren het afgelopen jaar conform de verwachtingen zoals opgenomen in de begroting 2018. In 2018 is op initiatief van Nederland de Global Commission on Adaptation gestart met het doel landen wereldwijd te helpen zich te wapenen tegen de gevolgen van klimaatverandering. Voorts is de samenwerking gezocht met diverse (inter)nationale organisaties gericht op de versnelling van de transitie naar een circulaire economie.

In 2018 heeft een beleidsdoorlichting van artikel 19 (periode 2012 t/m 2016) plaatsgevonden door de KWINK groep in samenwerking met CE Delft³³.

Op 10 december 2018 heeft de Minister van Economische Zaken en Klimaat mede namens de Minister van Infrastructuur en Waterstaat de uitkomst aan de TK gestuurd (TK 2018–2019, [30 991, nr. 34](#)).

Een aantal conclusies heeft betrekking op het deel van het internationale beleid dat na vertrek van het beleidsterrein Klimaat nog steeds onder artikel 19 valt te weten.

- De huidige vernieuwde doelstelling voor Artikel 19 weerspiegelt de intentie om met internationaal beleid bij te dragen aan nationale doelen: IenW zet zich in de internationale arena in voor een klimaatbestendige en duurzame infrastructuur, duurzame mobiliteit en leefomgeving. Het beleid is gericht op internationale en grensoverschrijdende samenwerking en kennisuitwisseling met overheden, bedrijfsleven en kennisinstellingen om de klimaatweerbaarheid, duurzaam waterbeheer, duurzame mobiliteit en circulaire economie in binnen- en buitenland te versterken.
- De internationale uitgaven op dit artikel leveren een bijdrage aan het brede beleid van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. De onderzoekers bevelen aan dat bij toekomstige beleidsdoorlichtingen de uitgaven het beste verantwoord kunnen worden onder de betreffende beleidsonderdelen. In reactie hierop heeft de Minister aangegeven dat het meenemen van de internationale instrumenten bij de evaluatie en doorlichting van andere begrotingsartikelen, maar ook in de beleidsagenda altijd een uitgangspunt is geweest en dat dit in de toekomst nog actiever zal worden nagestreefd. Voor een aantal componenten zoals de bijdragen aan internationale verdragen en organisaties, zal dit lastig zijn omdat opsplitsen van de uitgaven niet altijd mogelijk is.

³³ <https://www.ce.nl/publicaties/2207/beleidsdoorlichting-artikel-19-klimaat>.

Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid artikel 19 Uitvoering Milieubeleid en Internationaal (x € 1.000)							
	2014	2015	2016	2017	Realisatie	Begroting	Verschil
					2018	2018	2018
Verplichtingen	63.217	32.414	71.954	- 51.002	56.811	44.148	12.663
Uitgaven	65.813	81.400	72.006	70.475	55.953	45.116	10.837
19.01 Tegengaan klimaatverandering	16.934	21.582	15.190	17.676	0	0	0
19.01.01 Opdrachten	3.243	3.327	2.681	3.401	0	0	0
19.01.02 Subsidies	1.696	4.697	992	2.613	0	0	0
19.01.03 Bijdragen aan agentschappen	11.995	13.558	11.517	11.662	0	0	0
– Waarvan bijdrage aan NEa	6.943	7.320	8.017	8.127	0	0	0
– Waarvan bijdrage aan KNMI	906	716	809	424	0	0	0
– Waarvan bijdrage aan RWS	4.146	5.522	2.691	3.111	0	0	0
19.02 Internationaal beleid coördinatie en samenwerking	48.879	59.818	56.816	52.799	55.953	45.116	10.837
19.02.01 Opdrachten	4.715	8.868	3.314	2.648	4.921	5.338	- 417
– Uitvoering CDM	2.863	5.114	68	47	0	0	0
– RIVM	0	0	0	0	0	0	0
– Interreg	344	1.671	108	0	0	546	- 546
– Overige Opdrachten	1.474	2.083	3.206	2.601	4.921	4.792	129
19.02.02 Subsidies	0	913	1.438	650	749	1.889	- 1.140
– Interreg	0	913	638	650	698	1.889	- 1.191
– Overige Subsidies	0	0	800	0	51	0	51
19.02.03 Bijdragen aan agentschappen	40.311	46.222	43.024	46.008	45.966	35.935	10.031
– Waarvan bijdrage aan RIVM	29.647	35.181	33.194	34.755	32.992	27.414	5.578
– Waarvan bijdrage aan RVO	0	10.722	9.492	11.003	12.474	8.316	4.158
– Waarvan bijdrage aan KNMI	0	0	0	0	167	0	167
– Waarvan bijdrage aan RWS	449	319	338	250	333	205	128
19.02.05 Bijdragen aan internationale organisaties	3.853	3.815	9.040	3.493	4.317	1.954	2.363
Ontvangsten	134.089	188.286	145.474	198.797	501	0	501

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. De hogere verplichtingenrealisatie van € 12,7 miljoen is ontstaan doordat er meer middelen voor de gecoördineerde opdrachtverlening aan RVO (€ 4,7 miljoen) en RIVM (€ 4,7 miljoen) is gerealiseerd dan geraamd. Hiernaast is een verplichtingenschuif uitgevoerd van 2019, 2020 en 2021 naar 2018 (van in totaal € 3,3 miljoen) om de meerjarige

- verplichtingen aan te gaan voor de exploitatiekosten van het satelliet-instrument TROPOMI en het Galileo Reference Centre te Noordwijk.
2. De lagere uitgaven van € 1,1 miljoen wordt met name veroorzaakt door een overboeking van € 0,85 miljoen in het kader van de Interreg-regelingen CETSI (cofinanciering) en PRS (projectvoorbereiding) naar het Gemeente-, Provincie- en BTW-compensatiefonds. Hiernaast zijn diverse projecten vertraagd waardoor minder voorschotten zijn verleend aan de subsidieontvangers dan oorspronkelijk was begroot.
 3. De hogere uitgaven van € 10 miljoen wordt verklaard door een hogere bijdrage aan het RIVM en RVO in het kader van de coördinerende opdrachtverlening voor capaciteitsinzet.
 4. De hogere realisatie van € 2,4 miljoen van de bijdrage aan internationale organisaties wordt met name veroorzaakt door de ontvangst van Wereldbank-gelden (€ 1,5 miljoen) in 2018. Hiernaast hebben bij de suppleatoire begrotingen overboekingen plaatsgevonden. Dit betrof projecten die aanvankelijk als opdrachten waren geraamde, maar die uiteindelijk in de vorm van een internationale bijdrage zijn toegekend.

Toelichting op de financiële instrumenten

19.02 Internationaal beleid, coördinatie en samenwerking

19.02.01 Overige opdrachten

In 2018 zijn opdrachten verstrekt in het kader van internationale diplomatie, missies voor het bedrijfsleven en de stimulering van de internationale samenwerking op het gebied van circulaire economie en klimaatverandering. Tevens zijn opdrachten verstrekt voor het beleidsterrein Satellietdata en opdrachten binnen het milieuterrein.

19.02.02 Subsidies

Interreg

Op 21 december 2017 is in de Staatscourant het subsidieplafond 2018 gepubliceerd voor de Cofinancieringsregeling Interreg V ([Stcrt. 2017, nr. 699251](#)). Op deze regeling hebben in 2018 door RVO betalingen plaatsgevonden voor een bedrag van € 0,698 miljoen.

19.02.03 Bijdrage aan agentschappen

RIVM

IenW heeft een deel van de beleidsuitvoering uitbesteed aan externe uitvoeringsorganisaties, zoals het RIVM (uitvoering van wettelijke taken en beleid onderbouwend onderzoek). IenW heeft ervoor gekozen om de gecoördineerde opdrachtverlening voor de capaciteitsinzet van RIVM via het artikelonderdeel 19.02.03 te laten plaatsvinden. Daartoe zijn bij suppleatoire begrotingen vanuit de diverse beleidsartikelen middelen naar dit onderdeel overgeheveld. Dit verklaart het verschil tussen de begroting en de realisatie.

RWS

RWS voert in opdracht van IenW werkzaamheden uit die verband houden met de uitvoering van de Wet bescherming Antarctica. Daarnaast is aan RWS voor een aantal overige activiteiten, waaronder Horizon 2020, EU handboek en voor de uitvoering van InfoMil (centraal punt voor bundeling en verspreiding van milieuwet- en regelgeving) middelen toegekend.

RVO

IenW heeft een deel van de beleidsuitvoering uitbesteed aan externe uitvoeringsorganisaties, zoals RVO Nederland (uitvoering van subsidieregelingen en beleid onderbouwend onderzoek). IenW heeft ervoor gekozen om de gecoördineerde opdrachtverlening voor de capaciteitsinzet RVO via het artikelonderdeel 19.02.03 te laten plaatsvinden. Daartoe zijn bij suppleaire begrotingen vanuit de beleidsartikelen middelen naar dit onderdeel overgeheveld. Dit verklaart het verschil tussen de begroting en de realisatie.

19.02.05 Bijdrage aan internationale organisaties

Op grond van internationale verdragen, internationale afspraken, contributieverplichtingen en aanvragen, zijn aan internationale organisaties in 2018 de volgende bijdragen van € 0,1 miljoen of meer betaald.

Organisatie	Onderwerp	Bedrag x € 1.000
Bogor Agricultural University (Indonesië)	Bijdrage aan het project van het Center for Climate Risk and Opportunity Management (CCROM) van de universiteit van Bogor, betreffende de opzet van een systeem van emissieregistratie in Indonesië. Met deze bijdrage is het derde jaar van dit vierjarige project gefinancierd.	200
UNEP	Bijdrage aan het International Resource Panel, de pendant van het klimaatpanel IPCC dat bestaat uit voorstaande 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
International Transport Forum (ITF)	Van deze mondiale organisatie op vervoersgebied (een aan de OESO, de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling gelieerde organisatie) zijn 61 landen lid: alle Europese landen en bijvoorbeeld ook de VS, China en Rusland. Het ITF is het internationale publiek/private platform dat ontwikkelingen op vervoersgebied bespreekt, zoals de globalisering en de verduurzaming.	179
Ban Ki-Moon Center	Bijdrage verstrekt in het kader van het samenwerkingsverband tussen het Ban Ki- Moon Center en het Global Center on Adaptation. De bijdrage is verstrekt voor 2 jaar en gericht op de ondersteuning van de rol van Ban Ki-Mon als voorzitter van de Global Commission on Adaptation.	100
World Resources Institute	Bijdrage aan het WRI ten behoeve van het voeren van het secretariaat, samen met het Global Center on Adaptation voor de in oktober 2018 gelanceerde Global Commission on Adaptation. De Commission richt zich op het mondial versnellen van de Klimaat-adaptatie actie agenda.	760
Dutch Cycling Embassy (DCE)	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.	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
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.	200
Stockholm Environment Institute (SEI)	Bijdrage aan SEI, een internationale non-profit en gerenommeerd kennisinstituut. SEI ondersteunt de Global Commission on Adaptation bij het opstellen van een rapport dat in september 2019 aangeboden wordt aan de VN.	151
Wereldbank	Bijdrage voor 4 jaar aan de Wereldbank ten behoeve van de samenwerking in de Global Commission on Adaptation. De Wereldbank levert de benodigde kennis en expertise.	786
Stichting Holland Circular Hotspot	De Stichting Holland Circular Hotspot levert een belangrijke bijdrage aan de internationale positionering van Nederland als circulaire koploper en aan de totstandkoming van internationale partnerschappen voor implementatie van de circulaire economie. Dit levert niet alleen verdienkansen op voor Nederlandse koplopers maar ondersteunt ook het opschalen van innovaties en versnelt de internationale transitie naar een circulaire economie.	200
Diverse organisaties	Bijdragen van minder dan € 0,1 miljoen.	1.440
Totaal		4.317

Artikel 20 Lucht en geluid

Tweede nota van wijziging

Conform het koninklijk besluit (no. 20170001809) houdende herindeling met betrekking tot klimaat is de Minister van Economische Zaken en Klimaat (EZK) belast met de behartiging van de aangelegenheden op de terreinen van klimaat, met inbegrip van klimaatverandering, emissierechten, de Nederlandse emissieraariteit en luchtemissie industrie. De hiermee samenhangende budgetten op dit artikel zijn overgegaan naar de begroting van EZK. Dit betreft budgetten voor het klimaatdeel van het Milieu Onderzoeksprogramma van Energieonderzoek Centrum Nederland (ECN) te Petten.

Algemene Doelstelling

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

Rollen en Verantwoordelijkheden

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 de verdeling van doelstellingen over sectoren en milieuthema's. De doelen, grenswaarden en normen hebben betrekking op verbetering van de luchtkwaliteit, op bronbeleid voor geluid- en industriële emissies en op bronbeleid om geluidemissies en schadelijke uitlaatgasemissies door de verkeerssector (motorvoertuigen, mobiele machines, lucht- en scheepvaart) tegen te gaan;
- De ondersteuning van gemeenten en provincies bij het opstellen 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 SWUNG³⁴) 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. Aan lagere overheden worden subsidiemiddelen ter beschikking gesteld om aan de voorschrijven 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;
- Schonere, zuiniger en stillere voertuigen. Door voorlopers in de sector te stimuleren en samen met de decentrale overheden en de sectorpartijen, slimme logistieke concepten te ontwikkelen voor stedelijke

³⁴ SWUNG: Samen Werken aan de Uitvoering van Nieuw Geluidbeleid

- distributie, en voor ontwikkeling van diverse alternatieve voertuigen en brandstoffen een kansrijke omgeving te creëren;
- Medeoverheden tot uitvoering van maatregelpakketten in het NSL om daarmee de Europese normen voor luchtkwaliteit (voor fijnstof vanaf 2011 en voor NO₂ vanaf 2015) te halen. Dit is belangrijk voor de gezondheid van burgers en hiermee schept de Minister tevens ruimte voor nieuwe infrastructuur, woningbouw en bedrijvigheid.

Tenslotte 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).

Kengetallen en indicatoren

Algemeen

Jaarlijks ontvangt de Tweede Kamer de 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 negende rapportage is op 19 december 2018 aan de Kamer verzonden (Kamerstukken II 2018–2019, [30 175, nr. 325](#)).

In 2018 is uitvoering gegeven aan de beleidsdoorlichting van artikel 20 Lucht en Geluid, voor zover het luchtkwaliteit betreft. De hoofdvraag van de doorlichting is in hoeverre het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) (2009–2017) op doeltreffende en doelmatige wijze heeft bijgedragen aan de doelstellingen van het NSL: de verbetering van de luchtkwaliteit en het mogelijk maken van ruimtelijke projecten. Het onderzoek wordt in 2019 afgerond en zal tezamen met het oordeel van een onafhankelijke deskundige en het Kabinetstandpunt voor Prinsjesdag 2019 aan de Tweede Kamer worden aangeboden.

Kengetallen sanering verkeerslawaai					
Aantal woningen	t.g.v. Rijksinfrastructuur		t.g.v. andere infrastructuur		Totaal
	Rijkswegen inclusief betreffende A-lijst woningen	Spoorwegen	A-lijst	Overig	
Totaal	109.800	70.650	77.355	335.800	593.605
Uitgevoerd 1980–1990 (schatting)	40.000	7.450	0	40.000	87.450
Uitgevoerd 1990–2011	58.302	16.238	48.650	36.721	159.911
Uitgevoerd 2012	0	549	3.031	1.125	4.705
Uitgevoerd 2013	0	831	3.000	2.784	6.615
Uitgevoerd 2014	56	704	3.000	397	4.157
Uitgevoerd 2015	22	2.311	2.000	434	4.767
Uitgevoerd 2016	0	740	1.600	1.832	4.172
Uitgevoerd 2017	0	1.067	200	1.253	2.520
Planning 2018	0	83	400	3.508	3.991
Uitgevoerd 2018	0	83	300	2.500	2.883
Resultaat opschonen saneringsvoorraad	0	0	2.225	48.275	50.500
Planning 2019	0	675	400	3.000	4.075
Gepland restant per eind 2019	11.420	40.002	12.949	197.479	261.850

Bron: Bureau Sanering Verkeerslawaai (BSV) (<https://www.bureausaneringverkeerslawaai.nl/>)

Deze cijfers hebben betrekking op de sanering verkeerslawaai die onder regime van de Wet Geluidhinder wordt afgehandeld. Deze sanering kent een ander normenkader dan de sanering vanwege rijksinfrastructuur die nu door RWS en ProRail wordt uitgevoerd onder de Wet milieubeheer. Deze sanering is opgenomen onder beleidsartikel 14.

In 2018 zijn minder woningen gesaneerd dan gepland. De oorzaak daarvoor ligt met name in de krappe bouwmarkt, waardoor bouwplanningen zijn uitgelopen. Daar staat tegenover dat gemeenten op verzoek van de Minister in 2018 hun saneringsvoorraad nader hebben onderzocht. De woningen die niet langer voor sanering in aanmerking komen of die al eerder zijn gesaneerd zonder dat deze sanering is gerapporteerd, zijn door de gemeenten (alsnog) afgemeld. De saneringsvoorraad is als gevolg daarvan met ruim 50.000 woningen afgenomen.

Kengetal: Emissies luchtverontreinigende stoffen 1990, 2000, 2005, 2010 en 2015 en 2016, doelstellingen en prognoses 2020 en 2030 in kton/jr.¹

	1990	2000	2005	2010	2010 NEC- Richtlijn	2015	2016	2020	2020 ²	2030	2030 Herziene NEC-Richtlijn
					Realisatie	Realisatie	Raming	Herziene NEC-Richtlijn	Raming	Herziene NEC-Richtlijn	
SO ₂	197	78	67	35	50	31	28	30	48	31	31
NO _x	607	424	372	303	260	235	221	173	205	127	145
NH ₃	350	175	153	133	128	126	127	115	133	107	121
NM VOS ³	498	252	190	174	185	149	141	144	167	146	162
PM _{2,5}	52	29	22	17		13	13	10,9	14	9,9	12

¹ <http://www.emissieregistratie.nl/erpubliek/erpub/international/nec.aspx> en IIR 2018, tabel 11.2 <https://www.rivm.nl/bibliotheek/rapporten/2018-0013.pdf>

Elk jaar wordt een nieuwe analyse uitgevoerd en door nieuwe kennis kan dat betekenen dat ook eerdere cijfers soms nog enigszins worden aangepast. Zie ook toelichting.

² De plafonds voor 2020 en 2030 zijn afgeleid van de Richtlijn inzake nationale emissie reductieverbintenissen inzake bepaalde stoffen in de lucht (2016/2284), waarin reductiepercentages zijn opgenomen ten opzichte van basisjaar 2005. De voorstellen voor 2020 zijn gelijk aan de waarden in het herziene Gotenburgprotocol, dat binnenkort zal worden geratificeerd.

³ NMVOS: Vluchtlijke organische stoffen, exclusief methaan.

Toelichting:

In december 2016 zijn de nieuwe doelstellingen voor luchtverontreinigende stoffen vastgesteld. Het betreft aanpassing van de National Emission Ceilings (NEC) (richtlijn (EU) 2016/2284). 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 meegenomen in de emissiecijfers van voorgaande jaren.

Kengetal: Emissies luchtverontreinigende stoffen en broeikasgas door verkeer en vervoer 1. Betreft mobiele bronnen totaal, dus transportmiddelen en mobiele werktuigen, exclusief zeevaart. in kton/jr.						
	1990	2000	2005	2010	2014	2015
	Realisatie	Realisatie	Realisatie	Realisatie	Realisatie	Realisatie
NO _x	371	315	277	238	195	148
SO ₂	25	25	15	9	3	1
PM _{2,5}	25	20	15	11	8	4
NH ₃	1	2	4	5	5	4
NMVO'S ¹	200	132	78	49	39	29
						28,2
						25,2

¹ NMVO'S: Vluchtige organische stoffen, exclusief methaan.

Bronnen:

De realisaties tot en met 2016 komen uit het RIVM rapport: «**Informatieve Inventory Report 2018 Emissions of transboundary air pollutants in the Netherlands 1990-2016**» (<https://www.rivm.nl/publicaties/informatieve-inventory-report-2018-emissions-of-transboundary-air-pollutants-in>).

De ramingen voor 2020 en 2030 met uitzondering van NMVO'S uit het RIVM rapport: «**Grootschalige concentratie- en depositiekaarten Nederland Rapportage 2018**» (<https://www.rivm.nl/publicaties/grootschalige-concentratie-en-depositiekaarten-nederland-rapportage-2018>). De ramingen voor NMVO'S uit de PBL notitie: «**EMISSIONEN LUCHTVERONTREINIGENDE STOFFEN NEDERLAND- RAPPORTAGE 2017**» (<https://www.pbl.nl/sites/default/files/cms/publicaties/pbl-2017-emissieramingen-luchtverontreinigende-stoffen-nederland-rapportage-2017-2946.pdf>).

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 meegenomen in de emissiecijfers van voorgaande jaren.

[Beleidsconclusies](#)

Luchtkwaliteit

Jaarlijkse monitoring van de luchtkwaliteit laat zien dat de luchtkwaliteit in Nederland ieder jaar verbetert. De normen worden bijna overal gehaald. Er resteren alleen nog enkele hardnekkige knelpunten in gebieden met intensieve veehouderij (fijnstof) en langs drukke binnenstedelijke wegen (Stikstofdioxide). In 2018 is op basis hiervan de Aanpassing NSL 2018 naar de Tweede Kamer gezonden en in de Staatscourant gepubliceerd (Strct. 2018, nr. 53862). Deze Aanpassing NSL 2018 betreft een pakket van maatregelen om de resterende luchtkwaliteitsknelpunten versneld op te lossen en zodoende de termijn van overschrijding van de grenswaarden voor luchtkwaliteit zo kort mogelijk te houden.

De voorbereidingen voor het Schone Lucht Akkoord zijn conform planning in 2018 begonnen. Samen met gemeenten, provincies en andere stakeholders is gezocht naar maatregelen en acties die de luchtkwaliteit kunnen verbeteren. Centraal staat daarbij de gezondheidswinst die gerealiseerd wordt met die acties en maatregelen. Om die gezondheidswinst in beeld te krijgen wordt onderzocht of een gezondheidsindicator kan worden ontwikkeld die de impact van maatregelen op lokale, regionale en nationale schaal uitdrukt.

CO₂-reductie

In mei 2018 presenteerde de Europese Commissie haar voorstel voor nieuwe CO₂-normen voor zware bedrijfsvoertuigen (vrachtwagens en bussen). Het voorstel behelst een reductiepercentage van minus 15% in 2025 en minus 30% in 2030, met 2019 als referentiejaar.

Op 20 december tijdens de Milieuraad bereikte de milieuministers van de EU een algemene oriëntatie over de verordening inzake CO₂-emissienormen voor zware bedrijfsvoertuigen. Er was onvoldoende steun om de reductiedoelen in 2025 en 2030 te verhogen. Nederland zal zich daar in het vervolg van de onderhandelingen met het Europese Parlement voor blijven inzetten.

In het regeerakkoord is vastgelegd dat uiterlijk in 2030 alle nieuwe en nieuwkoop auto's emissieloos zijn. Nederland neemt het voortouw in een Europees project met 16 landen voor toegankelijke informatie over o.a. locatie, beschikbaarheid en prijzen van het laden van elektrische auto's. Er is een flinke stijging van het aantal volledig elektrische auto's in Nederland: van 13.000 begin 2016 naar 35.000 in 2018. In totaal zijn er momenteel ca 135.000 elektrische auto's (volledig EV + plug-in). Het aantal (semi-)publieke laadpalen is toegenomen van 26.000 in 2017 naar 37.000 in 2018. Het aantal snellaadpunten groeide in diezelfde periode van 600 naar 967.

Geluid

De Aanvullingswet Omgevingswet is in 2018 ter behandeling aan de Kamer aangeboden (Kamerstukken II, 2018–2019, [35 054, nr. 2](#)). Hiermee wordt op wetsniveau de basis voor uitwerking van de nieuwe geluidregels vormgegeven. Daarnaast heeft in 2018 de uitwerking van de uitvoeringsregelgeving (Aanvullingsbesluit geluid) plaatsgevonden. Aan de uitwerking van maatregelen in het kader van het Meerjarenprogramma Geluidsanering is in 2018 verder invulling gegeven; dit loopt nog door in 2019.

Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid artikel 20 Lucht en Geluid (x € 1.000)							
	2014	2015	2016	2017	Realisatie 2018	Begroting 2018	Verschil 2018
Verplichtingen	36.076	31.227	16.205	17	17.407	20.374	- 2.967
Uitgaven	47.294	31.867	28.869	20.563	23.627	34.374	- 10.747
20.01 Gezonde lucht en tegengaan geluidhinder	47.294	31.867	28.869	20.563	23.627	34.374	- 10.747
20.01.01 Opdrachten	6.195	6.431	7.231	6.507	6.080	4.453	1.627
– Verkeersemisies	2.218	3.061	3.163	2.446	2.001	197	1.804
– Geluid- en Luchtsanering	3.977	3.370	4.068	3.725	3.938	4.256	- 318
– Overige opdrachten	0	0	0	336	141	0	141
20.01.02 Subsidies	11.661	3.544	50	0	0	0	0
– Euro 6 en Euro-VI	11.661	3.544	0	0	0	0	0
– Overige Subsidies	0	0	50	0	0	0	0
20.01.03 Bijdragen aan agentschappen	1.028	2.477	2.315	1.722	921	804	117
– Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	1.028	2.477	2.315	1.722	921	804	117
20.01.04 Bijdragen aan medeoverheden	27.517	18.095	18.010	11.213	16.124	28.719	- 12.595
– NSL	0	0	0	0	5	11.239	- 11.234
– Wegverkeerlawaai	27.385	18.074	18.010	11.213	16.119	17.480	- 1.361
– Overige bijdrage medeoverheden	132	21	0	0	0	0	0
20.01.07 Bekostiging	893	1.320	1.263	1.121	502	398	104
Ontvangsten	427	0	236	179	342	0	342

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. De lagere verplichtingenrealisatie van € 3,0 miljoen heeft voornamelijk te maken met het in de Staatscourant gepubliceerde budget sanering verkeerlawaai 2017 waarmee verplichtingen al in 2017 zijn aangegaan in plaats van 2018 (€ 4 miljoen). Tegenover deze verlaging staat een ophoging van het verplichtingenbudget in verband met een opdracht aan RWS voor transitiegericht inkopen en voor het project emissiereducties als gevolg van maatregelen in het Schone Lucht Akkoord (€ 1

- miljoen). Beide mutaties zijn in de suppletaire begrotingen 2018 opgenomen.
2. De hogere uitgaven van € 1,6 miljoen wordt met name veroorzaakt doordat vanuit artikel 21.07 niet gerealiseerde middelen (€ 1,5 miljoen) voor de Demonstratieregeling Klimaattechnologieën en -innovaties in transport (DKTI-transport) zijn overgeboekt. Deze middelen zijn ingezet voor diverse opdrachten op het terrein van gezonde lucht en geluid- en verkeersemmissies.
 3. De lagere realisatie van € 12,6 miljoen heeft met name te maken met de overboekingen bij tweede suppleaire begroting naar het gemeente- en btw-compensatiefonds in het kader van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) 2018 (€ 11,2 miljoen). Verder is de lagere realisatie op dit artikelonderdeel te verklaren door vertraging bij saneringsmaatregelen in het kader van geluidshinder (€ 1,4 miljoen).

Toelichting op de financiële instrumenten

20.01 Luchtkwaliteit en tegengaan geluidshinder

Zowel op Hoofdstuk XII als op het Infrastructuurfonds vinden uitgaven plaats voor de aanpak van luchtkwaliteit en geluidshinder. Bij de behandeling van het Jaarverslag 2015 op 30 juni 2016 is de motie Van Veldhoven aangenomen (Kamerstukken II 2015–2016 34 475, nr. 10). In de motie wordt verzocht de uitgaven voor de aanpak van luchtkwaliteit en geluidshinder beter inzichtelijk te maken. Om de Tweede Kamer inzicht te verschaffen in de gerealiseerde uitgaven voor de aanpak van luchtkwaliteit en geluidshinder is onderstaande extracomptabele tabel opgenomen.

Extracomptabele tabel uitgaven voor de aanpak van luchtkwaliteit en geluidshinder (bedragen x € 1.000)							
		2013	2014	2015	2016	2017	2018
Hoofdstuk XII		90.946	47.294	31.867	28.870	20.563	23.625
Luchtkwaliteit	Artikelonderdeel 20.01	65.276	15.754	10.046	7.250	5.988	4.215
<i>Waarvan NSL</i>		<i>42.000</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
Geluidshinder	Artikelonderdeel 20.01	25.670	31.540	21.821	21.620	14.575	19.410
Infrastructuurfonds		21.693	19.746	24.387	13.098	20.842	31.424
Luchtkwaliteit	Artikelonderdeel 12.03	4.929	82	334	0	0	0
<i>Waarvan NSL¹</i>		<i>4.929</i>	<i>82</i>	<i>334</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
Geluidshinder	Artikelonderdeel 12.03	8.011	11.778	20.758	5.503	7.364	6.952
	Artikelonderdeel 13.03	8.753	7.886	3.295	7.595	13.478	24.472

¹ Doordat de verantwoording van de uitgaven van NSL voornamelijk op de begroting Hoofdstuk XII plaatsvindt, zijn de uitgaven op het Infrastructuurfonds in de periode 2013 tot en met 2017 gering.

20.01.01 Opdrachten

In 2018 zijn opdrachten verstrekt en betalingen van lopende opdrachten gedaan in het kader van zowel beleidsonderbouwend onderzoek als uitvoeringswerkzaamheden op onderstaande beleidsterreinen:

- Verkeersemmissies (onder andere de steekproefcontroleprogramma's door TNO);
- Geluid- en luchtsanering (onder andere de opdracht aan BSV (Bureau Sanering Verkeerslawaai) voor de uitvoering van het subsidiepro-

gramma Sanering Wegverkeerslawaai en opdrachten samenhangend met het programma Slimme en Gezonde Stad).

20.01.03 Bijdrage aan agentschappen

Rijkswaterstaat, Unit Leefomgeving voert in opdracht van het Ministerie IenW werkzaamheden voor de uitvoering van de onderdelen Luchtkwaliteit/Monitoring NSL en Geluid van Infomil (centraal punt voor bundeling en verspreiding van milieu wet- en regelgeving), alsmede voor het programma Stiller op weg en het Expertisecentrum Milieu zones uit.

20.01.04 Bijdrage aan medeoverheden

In 2018 zijn in het kader van de eindafrekening NSL geen betalingen aan provincies gedaan omdat de afrekeningen van de derde en vierde tranches in 2019 plaatsvinden. In het kader van de bestrijding van geluidhinder zijn in 2018 bijdragen aan provincies en gemeenten verstrekt voor de kosten van geluidwerende maatregelen tegen wegverkeerslawaai aan woningen. Het gaat hierbij om de uitvoering van de Subsidieregeling sanering verkeerslawaai en de Tijdelijke overgangsregeling Investeringsbudget Stedelijke Vernieuwing (ISV) geluid.

Het verschil tussen de begroting en de realisatie is het gevolg van bij 1^e en 2^e suppletaire verantwoorde vertragingen bij het uitvoeren van saneringsmaatregelen in het kader van geluidhinder. Het vrijvallende budget is bij 1^e suppletaire ingezet voor de uitvoering van de Duurzame Brandstofvisie en bij 2^e suppletaire onder meer voor activiteiten bij Uitvoering Lucht en Uitvoering Duurzame Productketens op Artikel 21. De realisatie bij Overige Bijdragen Medeoverheden is grotendeels het gevolg van het niet betalen van de eindafrekeningen NSL aan provincies in 2018. In plaats hiervan zijn de beschikbare budgetten grotendeels besteed aan ondersteuning van het maatregelenpakket van het NSL 2018 voor gemeenten. Dit betrof een overboeking bij 2^e suppletaire begroting naar het gemeentefonds en is daarom niet zichtbaar in de realisatie.

20.01.07 Bekostiging

In 2018 zijn in het kader van de bekostiging van het jaarlijkse programma van milieu gerelateerd onderzoek, bijdragen verstrekt aan het Energie Onderzoek Centrum Nederland (ECN).

Artikel 21 Duurzaamheid

Tweede nota van wijziging

Conform het koninklijk besluit (no. 20170001809) houdende herindeling met betrekking tot klimaat is de Minister van Economische Zaken en Klimaat (EZK) belast met de behartiging van de aangelegenheden op de terreinen van klimaat, met inbegrip van klimaatverandering, emissierechten, de Nederlandse emissieraariteit en luchtemissie industrie. De budgetten die samenhangen met o.a. duurzame mobiliteit en brandstofvisie zijn van artikel 19 overgeheveld naar het beleidsartikel 21 (Duurzaamheid). Deze budgetten sluiten aan op de algemene doelstelling van dit artikel. De aangelegenheden op het gebied van Elektrisch vervoer zijn door EZK overgeheveld naar lenW, beleidsartikel 19 en 21. Voor deze overhevelingen is binnen beleidsartikelen 21 een nieuw artikelonderdeel 21.07 (Duurzame Mobiliteit) gecreëerd.

De nota van wijziging heeft ook tot gevolg dat twee bij artikel 19 gepresenteerde kengetallen nu verantwoord worden bij artikel 21, het betreffen:

- kengetal:
ontwikkeling verplichting aandeel hernieuwbare energie in het vervoer
- kengetal:
ontwikkeling CO₂- emissie nieuwe personenauto's in gram CO₂ per kilometer

Algemene Doelstelling

Bevorderen van de circulaire economie met als doelen het behouden van onze natuurlijke hulpbronnen, het verbeteren van de voorzieningszekerheid van grondstoffen en het versterken van de Nederlandse economie.

Rollen en Verantwoordelijkheden

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 vitaal houden van ons natuurlijk kapitaal, 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 en op internationaal niveau, bijvoorbeeld om ongewenste emissies van stoffen te kunnen voorkomen, de kwaliteit van de leefomgeving in veedichte gebieden te verbeteren of door het marktaandeel van circulaire producten te verhogen;
- 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.

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 door:

- De verduurzaming van productketens waarbij bedrijven worden gestimuleerd om efficiënter om te gaan met grondstoffen, kringlopen verder te sluiten en meerwaarde uit afval te halen. Hiertoe worden partijen gefaciliteerd via bijvoorbeeld 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;
- De aanschaf van milieuvriendelijke producten of bedrijfsmiddelen, zoals de productie van groen gas en van energie op daken en in kassen. Dit wordt onder andere door middel van financiële stimulering (MIA⁴³/Vamil⁴⁴ en Groen Beleggen) aantrekkelijk gemaakt;

Indicatoren en kengetallen

Ontwikkeling in het aanbod en de toepassing (naar categorieën van verwerking) van afval zijn hieronder uitgesplitst in drie grafieken.

Duurzame ontwikkeling kan op meerdere manieren inzichtelijk worden gemaakt. In internationaal verband zijn najaar 2015 in de Verenigde Naties de Sustainable Development Goals vastgesteld als de nieuwe mondiale duurzame ontwikkelingsagenda voor 2030. Over de stand van zaken in Nederland wordt regelmatig gerapporteerd («Meten van SDGs, een eerste rapportage voor Nederland», [CBS, november 2016](#)). Ook is hierop aanvullend vanaf Verantwoordingsdag 2018 de jaarlijkse Monitor Brede Welvaart door het CBS beschikbaar, als opvolger van de Monitor Duurzaam Nederland ([brief mEZ](#), december 2016).

Voor het Rijksbrede programma Circulaire Economie is door het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL), Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) en het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) samen met de Universiteit Utrecht een monitoringprogramma ontwikkeld met indicatoren en een nulmeting, zoals gevraagd in de [motie-Veldhoven c.s.](#) (Kamerstukken II 2016–2017, [32 852, nr. 36](#)). Deze is op 15 januari 2018 aangeboden aan de Kamer als [bijlage](#) bij de brief van de Staatssecretaris van IenW ([Kamerstukken II 2017–2018, 32 852, nr. 53](#)). Ook voor de transitieagenda's Biomassa en Voedsel, Kunststof, Consumentengoederen, Maakindustrie en Bouw werden indicatoren en een sturingsprogramma ontwikkeld in 2018 en daarna gemonitord.

Voor het afvalbeleid zijn doelen vastgesteld in het Landelijk Afvalplan (LAP), waaronder:

- Beperking van het afval aanbod door huishoudens en bedrijven, bevordering van afvalscheiding en (voorbereiding voor) nuttig hergebruik, liefst door hoogwaardige recycling. LAP3 is eind 2017 in werking getreden.
- Preventie van afvalstoffen, zodanig dat de in de periode 1985–2014 bereikte ontkoppeling tussen de ontwikkeling van het Bruto Binneland Product (BBP) en de ontwikkeling van het totale afvalaanbod wordt versterkt. Dit houdt in dat het totaal afvalaanbod in 2023 niet groter mag zijn dan 61 Mton en in 2029 niet groter mag zijn dan 63 Mton.
- Het van 2012 tot 2022 halveren van de hoeveelheid Nederlands afval dat de economie «verlaat» via afvalverbrandingsinstallaties en/of stortplaatsen (in 2012 betrof dit bijna 10 Mton).

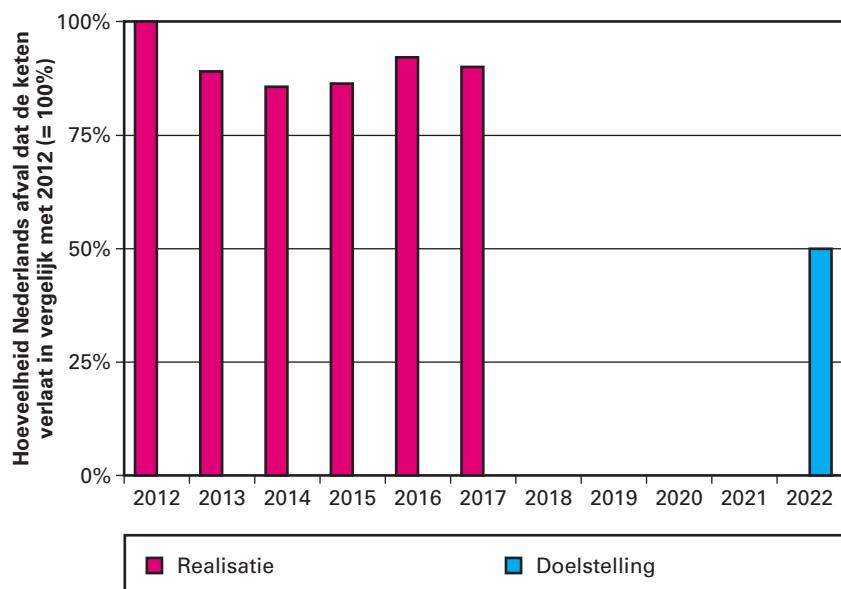
⁴³ Milieu-investeringsaftrek.

⁴⁴ Willekeurige afschrijving milieu-investeringen; voorheen: 'vervroegde'.

Onderstaande grafieken laten cijfers zien over de hoeveelheid Nederlands afval dat de keten verlaat versus de doelstelling (grafiek 1) en over afvalverwerking: storten, recyclen en verbranden (grafiek 2). Grafiek 3 is een weergave van het werkelijke afvalaanbod versus de ontwikkeling van het bbp. 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.

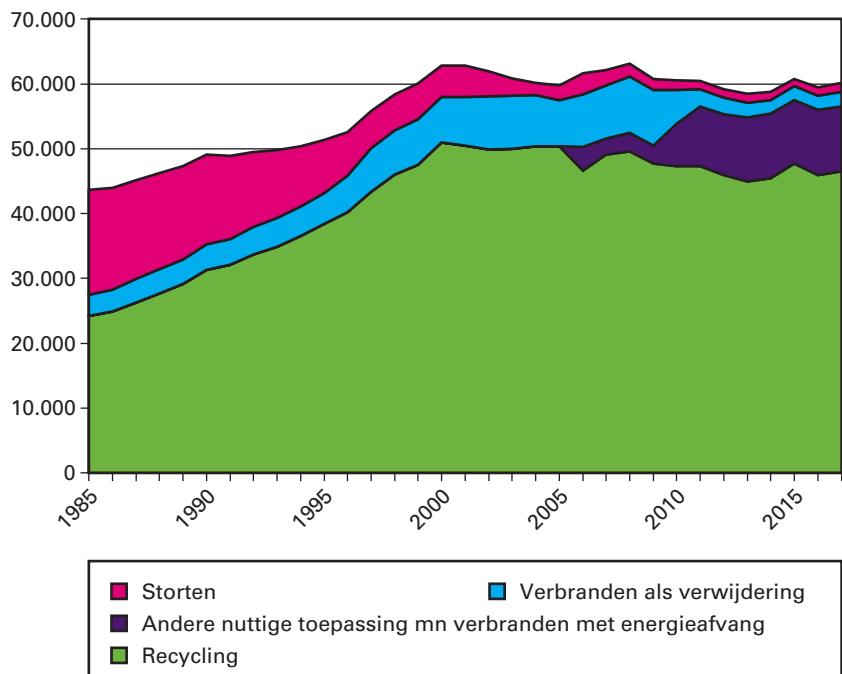
De hoeveelheid huishoudelijk restafval is afgangen terwijl de hoeveelheid bedrijfsafval is toegenomen. Het is aannemelijk dat bij dat laatste de aantrekkelijke economie een rol speelt.

Grafiek 1: De «hoeveelheid Nederlands afval die de keten verlaat» (Mton)



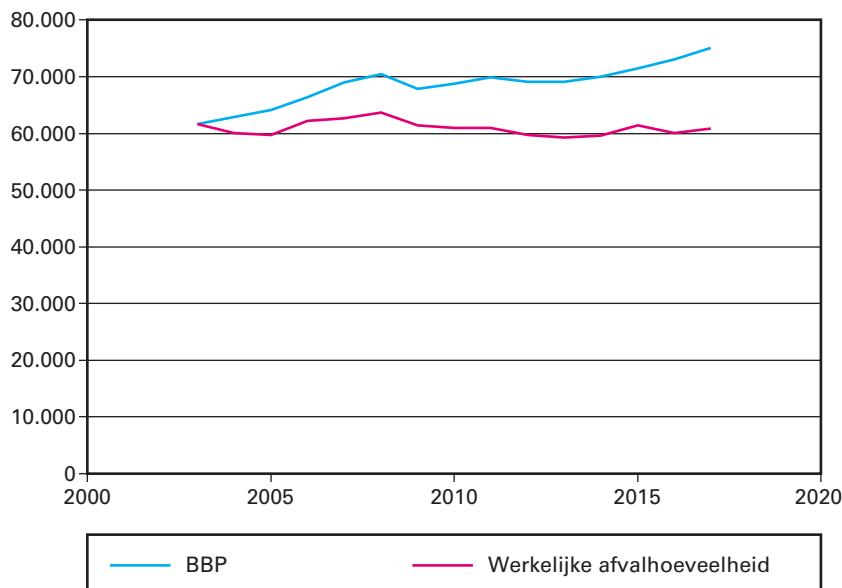
Bron: RWS leefomgeving

Grafiek 2: Afvalverwerking (Kton)



Bron: RWS leefomgeving

Grafiek 3: Werkelijke afvalaanbod (in Kton) versus ontwikkeling BBP (x € 10.000)



Bron: RWS leefomgeving

Kengetal: Ontwikkeling verplichting aandeel hernieuwbare energie in het vervoer (in %)										
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Besluit Hernieuwbare energie vervoer 2015	2	3,25	3,75	4	4,25	4,5	5	5,5	6,25	7
Realisatie	2	3,26	3,75	4,01	4,31	4,54	5,05	5,54	6,25	7
									7,75	8,5
									n.t.b.	9,25
										10

Bron: realisatie 2017; Rapportage hernieuwbare energie 2017 van de Nederlandse Emissieautoriteit: (Kamerstukken II 2017-2018 30 196, nr. 605)

Toelichting

In artikel 2.1 van het Besluit Hernieuwbare Energievervoer 2015 dat op 1 januari 2015 van kracht is geworden, is de ontwikkeling van de jaarverplichting hernieuwbare energie in het vervoer tot en met 2020 vastgelegd. Bedrijven hebben in 2017 aan de gestegen jaarverplichting hernieuwbare energievervoer (van 7% naar 7,75%) voldaan.

Kengetal: Ontwikkeling CO ₂ -emissie nieuwe personenauto's in gram CO ₂ per kilometer												
	2005	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2021
EU	162,6	145,7	140,3	135,7	132,2	127,0	123,4	119,6 (130,0) ¹	118,1	118,5	n.t.b.	(95,0)
Nederland	169,9	146,9	135,8	126,1	118,6	109,1	107,3	101,2	105,9	108,3	n.t.b.	

¹ Norm

Bron: <https://www.eea.europa.eu/highlights/no-improvements-on-average-co2>

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. Volgens voorlopige cijfers die het Europese milieuagentschap⁹ in april 2018 heeft gepubliceerd, komt in 2017 de voorlopige gemiddelde CO₂-uitstoot uit op 108,39 g/km in Nederland en op 118,5 g/km in Europa. 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 stijging van de uitstoot in Nederland heeft meerdere oorzaken. Ten eerste worden er na jaren van recessie weer 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. Op dit moment onderhandelt de Raad met het Europees Parlement over nieuwe normen in 2025 en 2030. Nederland zet zich in Europees verband in voor strengere normen en ziet graag meer ambitie met het oog op de klimaatdoelstellingen.

Beleidsconclusies

Het circulaire economiekakket dat de Europese Commissie op 2 december 2015 heeft gepubliceerd, versterkt en ondersteunt de Nederlandse ambities voor een circulaire economie. Het pakket bestaat uit wijzigingsvoorstellen voor afvalwetgeving (voor het stimuleren van recycling en het uitfaseren van storten) en een actieplan met maatregelen. Op 4 juli 2018 zijn in dit kader zes wijzigingsrichtlijnen voor de EU-afvalstoffenwetgeving in werking getreden. De implementatie hiervan moet op 5 juli 2020 zijn voltooid. Deze wijzigingen betreffen o.a. het criterium einde-afval, verplichtingen rond gescheiden inzamelen en herziene definities en doelstellingen voor de recycling van verpakkingen. De Commissie, het Europees parlement en de Raad hebben op 19 december 2018 overeenstemming bereikt over de Richtlijn Single Use Plastics. Hiermee is een ambitieus kader geformuleerd voor het terugdringen van wegwerplastics en het verminderen van plastic zwerfafval.

Het verpakkende bedrijfsleven, de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) en het Rijk hebben in de Raamovereenkomst Verpakkingen 2013–2022 afspraken gemaakt om de verpakkingsketen circulair te maken. Deze overeenkomst is in 2017 geëvalueerd. In de brief van 10 maart 2018 (Kamerstukken II, 2017–2018, [28 694 nr. 135](#)) heeft de Staatssecretaris de Kamer geïnformeerd over de uitdagingen voor het verder sluiten van de keten van verpakkingen, in het bijzonder kunststof verpakkingen. Belangrijk onderdeel daarvan is de aanpak van kleine plastic flessen in het zwerfafval. De komende jaren wordt een tweesporenbeleid gevoerd. Enerzijds is een recyclingdoelstelling vastgesteld voor kleine plastic flessen van 90% en een reductiedoelstelling voor kleine plastic flessen in het zwerfafval van 70–90%. Anderzijds is met het verpakkende bedrijfsleven afgesproken de introductie voor te bereiden van statiegeld op kleine plastic flessen voor het geval in het najaar van 2020 zou blijken dat deze doelstellingen niet zijn gerealiseerd.

De Minister heeft zich conform planning in 2018 ingezet voor een ambitieus circulair economie-beleid dat de transitie in Nederland en in Europa ondersteunt. Dit is vastgelegd in het Rijksbrede programma «Nederland Circulair in 2050» en deze zijn in de transitie agenda's opgesteld. Op 29 juni 2018 is een aanzet van de uitvoeringsagenda Circulaire Economie 2018–2023 door het kabinet aan de Tweede Kamer gestuurd (Kamerstukken II, 2017–2018, [32 852, nr. 59](#)). Daarin staan concrete acties genoemd voor de komende jaren en maakt het kabinet duidelijk wat haar bijdrage zal zijn. Deze agenda is tot stand gekomen in nauwe samenwerking en door de grote inzet van de voorzitters van de transitieteams, de betrokken departementen (EZ, LNV en BZK), de transitieteamleden en overige betrokkenen.

Op het gebied van CE zijn in 2018 per incidentele suppleaire begroting middelen toegevoegd aan artikel 21 en is een nieuwe Green Deal Circulair inkopen gesloten om de circulaire economie een verdere impuls te geven. Vanuit de Klimaatveloppe is € 5 miljoen besteed aan transitiegerichte (klimaatneutrale en circulaire) inkoop door overheden. Deze middelen zijn gebruikt voor pilotprojecten, leernetwerken en het meten aan projecten en leernetwerken. Het rapport van het RIVM over de effecten van deze impuls wordt in het voorjaar van 2019 verwacht. Vanuit de Klimaatveloppe is ook € 2 miljoen besteed aan innovaties in Grond-, Weg- en Waterbouw (GWW), waarmee diverse projecten zijn gerealiseerd. Zo zijn er in drie projecten productierijk («van de plank» beschikbaar) CO₂-arm asfalt aangelegd, zijn er experimenten uitgevoerd met het toepassen van circulaire en biobased bindmiddelen in asfalt (als vervanging van »fossiel» bitumen) en is een circulair ontworpen («remon-tabel») werkviaduct gerealiseerd. Vanuit de Klimaatveloppe voor chemische recycling is verder een startsubsidie verleend voor de oprichting van het Nationale Testcentrum Circulaire Plastics (NTCP), een van de icoonprojecten in de transitieagenda Consumptiegoederen met een cross-over naar de transitieagenda Kunststoffen. Met het NTCP wordt een ontbrekende schakel in de kunststofrecycling toegevoegd om toe te werken naar het verhogen van de kwaliteit en toepassing van kunststofrecyclaat.

Het kabinet heeft in 2018 besloten de afvalstoffenbelasting voor verbranden en storten per 1 januari 2019 te verhogen om een extra financiële prikkel te geven dat grondstoffen die in producten worden gebruikt niet meer als afval verloren gaan, maar een nieuw leven krijgen. Daarnaast wordt de analyse gestart van de verschillende prikkels die bestaan voor storten, verbranden, import van afval en gebruik van Nederlands afval en wordt bezien of daar verbetering in mogelijk is.

In 2018 was het streven om de positie van Nederlandse bedrijven die bijdragen aan een circulaire economie verder vorm te geven en daarom is in 2018 meer ruimte gecreëerd voor circulaire bedrijfsmiddelen op de milieulijst van de MIA\Vamil. Een belangrijk ander instrument om de doelstellingen ten aanzien van Circulaire Economie te realiseren is Maatschappelijk Verantwoord Inkopen (MVI). Dat betekent dat bij de inkoop van producten, diensten en werken steeds meer gestuurd wordt op circulair. De Minister van LenW voert de regie richting medeoverheden om de omvang van de inzet, de effectiviteit en de efficiency van het instrument MVI voor circulair inkopen bij medeoverheden te vergroten. In 2018 is een nieuwe Green Deal Circulair inkopen gesloten om de circulaire economie een verdere impuls te geven.

Duurzame Mobiliteit

Het regeerakkoord heeft een grote ambitie neergelegd op het terrein van duurzame mobiliteit. Gewerkt wordt aan het realiseren van de afspraken uit het klimaatakkoord van Parijs, de CO₂ reductie in vervoersmodaliteiten onder andere via het beleid voor brandstoffen, voertuigemissies en de fiets.

In 2018 is met alle deelnemers aan de tafels (waaronder de mobiliteitstafel) van het klimaatakkoord verkend hoe Nederland de uitstoot van broeikasgassen met 49% kan verminderen in 2030 t.o.v. 1990. De mobiliteitstafel wil in 2030 hiervan ten minste 7,3 Mton CO₂-reductie realiseren. Deze verkenning heeft geleid tot het voorstel voor hoofdlijnen van een klimaatakkoord, dat op 10 juli 2018 door de Minister van EZK aan de Tweede Kamer is aangeboden (Kamerstukken II 2017–2018, [32 813, nr. 193](#)) ([32 813, nr. 193](#)). Het is gelijktijdig aangeboden aan het PBL en het CPB om een doorrekening te maken van dit hoofdlijnenvoorstel. Uit de analyse van het PBL blijkt dat het CO₂-reductiedoel van 40% in 2030 binnen bereik is en dat het voorstel kostenefficiënt is. Het kabinet heeft mede op basis van de PBL analyse een inhoudelijke appreciatie van het voorstel voor hoofdlijnen van het klimaatakkoord gemaakt dat met de Kamer is gedeeld (Kamerstukken II 2018–2019, [32 813, nr. 220](#)).

De sectortafel mobiliteit heeft een pakket aan afspraken gemaakt om de indicatieve reductieopgave van 7,3 Megaton CO₂ in 2030 te realiseren. LenW heeft zich gericht op de verduurzaming van de logistieke sector en personenvervoer via alle modaliteiten. Hierbij lag de prioritering op elektrificeren.

Het kabinet onderschrijft de afspraak om elektrische personenauto's versneld in te voeren, op basis van een geloofwaardig pad naar de Kabinetsambitie om te streven naar 100% emissieloze autoverkoop in 2030. Hiervoor is een samenhangend pakket uitgewerkt. Er zijn in 2018 afspraken gemaakt over normering, samenwerking met andere Europese koplopers, flankerend beleid, versnelde uitrol van de laadinfrastructuur en fiscale stimulering, waarbij rekening is gehouden met het handelingsperspectief van consumenten en de risico's van eventuele grenseffecten.

Voordat een uiteindelijk Klimaatakkoord wordt gesloten, is één samenhangend ontwerp-klimaatakkoord aan de Kamer aangeboden op 21 december (Kamerstukken II 2018–2019, [32 813, nr. 263](#)). Op basis van de doorrekening van dit ontwerpakkoord door PBL en CPB, gaat het kabinet met de Kamer in debat en rondt vervolgens, in overleg met de betrokken partijen, het Klimaatakkoord af.

Daarnaast is in het Regeerakkoord vastgelegd dat er een bedrag van € 100 miljoen wordt uitgetrokken voor cofinanciering vanuit het Rijk voor verbetering van de fietsinfrastructuur, fietsparkeervoorzieningen en een werkgeversaanpak. Medio juni 2018 is er een uitvraag gedaan bij provincies en stadsregio's om hun voorstellen voor snelfietsroutes en stationstallingen in te dienen. In de Bestuurlijke Overleggen MIRT op 21 en 22 november 2018 (Kamerstukken II 2018–2019, [35 000A, nr. 78](#)) zijn concrete afspraken gemaakt over de verdeling de gereserveerde middelen.

Naast gezamenlijk investeren in fietsinfrastructuur is het anderszins stimuleren van fietsen door het Rijk en regio van groot belang om meer mensen op de fiets te krijgen. In de Bestuurlijke Overleggen zijn daarom

ook afspraken gemaakt over de werkgeversaanpak en fietsstimulering in verschillende regio's.

Op 12 juni 2018 heeft de Kamer de brief «ambities om het fietsgebruik te bevorderen» ontvangen (Kamerstukken II 2017–2018 [34 775 A, nr. 70](#)). In deze brief is ingegaan op de ambitie van IenW om 200.000 extra forensen, uit de auto en op de fiets te krijgen of op de fiets in combinatie met OV.

Uit de NEa jaarrapportage hernieuwbare energie vervoer die in 2018 aan de Kamer is verzonden blijkt dat in Nederland in 2017 (Kamerstukken II 2017–2018 [30 196, nr. 605](#)) de brandstofleveranciers aan hun wettelijke verplichting van 7,75% hernieuwbare energie vervoer hebben voldaan. Ruim 99% van de verplichting wordt voldaan met biobrandstoffen. Conform de motie van het lid Von Martels is in de jaarrapportage ingegaan op de bijdrage van biobrandstoffen aan de CO₂-reductiedoelstellingen. In 2017 werd door de inzet van biobrandstoffen volgens de IPCC-regels 1,4 Mton aan CO₂-emissies gereduceerd. Deze reductie draagt bij aan de nationale klimaatdoelstellingen. Volgens de Richtlijn brandstofkwaliteit moeten brandstofleveranciers in 2020 ten opzichte van 2010 6% broeikasgasemissiereductie in de brandstofketen realiseren. In 2017 is de reductie 3%, voornamelijk gerealiseerd door de inzet van biobrandstoffen geproduceerd uit afvalstoffen, zoals gebruikt frituurvet met een hoge CO₂-reductie in de biobrandstofketen. De verwachting is dat in 2020 de 6% reductie gehaald wordt.

Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid artikel 21 Duurzaamheid (bedragen x € 1.000)							
	2014	2015	2016	2017	Realisatie 2018	Begroting 2018	Verschil 2018
Verplichtingen	18.650	17.656	18.986	– 4.746	57.659	35.176	22.483
Uitgaven	18.420	18.530	19.059	21.741	52.352	34.421	17.931
21.04 Duurzaamheidsinstrumentarium	753	1.310	736	618	540	237	303
21.04.01 Opdrachten	559	1.120	736	618	540	237	303
21.04.03 Bijdragen aan agentschappen	194	190	0	0	0	0	0
– Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	194	190	0	0	0	0	0
21.05 Duurzame productketens	12.522	13.531	16.178	20.445	24.432	18.276	6.156
21.05.01 Opdrachten	5.818	4.818	9.033	10.724	8.929	9.617	– 688
– Uitvoering Duurzame Productketens	5.818	4.818	9.032	5.854	3.632	4.748	– 1.116
– Caribisch Nederland Afvalbeheer	0	0	0	1.449	0	1.599	– 1.599
– Overig	0	0	0	0	5.297	3.270	2.027
21.05.02 Subsidies	1.660	1.494	1.749	2.541	3.484	1.620	1.864
21.05.03 Bijdragen aan agentschappen	5.044	7.219	5.396	7.180	7.078	7.039	39
– Waarvan bijdrage aan RWS	5.044	7.219	5.396	7.180	7.078	7.039	39
21.05.04 Bijdragen aan medeoverheden	0	0	0	0	4.471	0	4.471
							3

	2014	2015	2016	2017	Realisatie 2018	Begroting 2018	Verschil 2018
21.05.06 Bijdragen ZBO en RWT					470		470
21.06 Natuurlijk kapitaal	5.145	3.689	2.145	678	387	1.206	- 819
21.06.01 Opdrachten	3.217	1.322	1.331	678	387	891	- 504
21.06.02 Subsidies	631	138	0	0	0	315	- 315
21.06.03 Bijdragen aan agentschappen	1.297	2.229	814	0	0	0	0
– Waarvan bijdrage aan RWS	1.297	2.229	814	0	0	0	0
21.07 Duurzame Mobiliteit	0	0	0	0	26.993	14.702	12.291
21.07.01 Opdrachten	0	0	0	0	3.155	9.987	- 6.832
– Mobiliteit en brandstofvisie	0	0	0	0	2.624	9.740	- 7.116
– Overige Opdrachten					531	247	284
21.07.02 Subsidies	0	0	0	0	18.614	452	18.162
– Subsidie Duurzame Mobiliteit	0	0	0	0	18.614	452	18.162
21.07.03 Bijdragen aan agentschappen	0	0	0	0	5.224	4.263	961
– Waarvan bijdrage aan NEa	0	0	0	0	2.775	2.261	514
– Waarvan bijdrage aan KNMI	0	0	0	0	178	178	0
– Waarvan bijdrage aan RWS	0	0	0	0	2.271	1.824	447
Ontvangsten	72	6	2.198	618	215	0	215

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. De hogere verplichtingenrealisatie van € 22,5 miljoen wordt met name veroorzaakt door een combinatie van mutaties. Vanuit de Klimaatenvlopper regeerakkoord is bij incidentele suppletaire begroting 2018 voor diverse activiteiten in totaal € 33 miljoen toegevoegd aan dit artikel. Tegenover deze verhoging staan verlagingen die bij 1^e en 2^e suppletaire begroting zijn toegelicht, het betreffen o.a. overheveling naar artikel 19 voor de jaarlijkse uitvoeringskosten aan RVO (€ 4,3 miljoen) en stortingen in het Gemeente- en BTW-compensatiefonds voor een aantal activiteiten (€ 8 miljoen). Tegenover deze verlagingen staan overboekingen vanuit andere beleidsartikelen ten behoeve van de financiering van de subsidieverlening aan Milieu Centraal (€ 0,9 miljoen) en een overheveling vanuit het Ministerie van EZK voor de kosten NEa- Energie en Vervoer (€ 2,8 miljoen).
2. De hogere uitgaven van € 6,1 miljoen worden grotendeels verklaard door toevoeging van een bedrag van € 0,9 miljoen vanuit andere beleidsartikelen ten behoeve van de subsidieverlening aan MilieuCentraal. Verder is middels de incidentele suppletaire begroting 2018 € 5 miljoen toegevoegd voor Subsidies Chemische Recycling Kunststoffen (Klimaatenvlopper). Bij de 2e suppletaire begroting is hiervan € 1,4 miljoen overgeboekt naar het Ministerie van EZK. Het resterende bedrag was grotendeels gereserveerd voor subsidies aan derden via RVO. Na 2e suppletaire kon € 2,4 miljoen hiervan niet voor dit doel

- aangewend worden. Een deel van deze middelen is ingezet ten behoeve van opdrachten Chemische Recycling Kunststoffen.
3. De hogere uitgaven van € 4,4 miljoen komt met name doordat er middelen ter beschikking zijn gesteld voor de wederopbouw op Caribisch Nederland (€ 2,2 miljoen) na de orkaan Irma en voor het afvalbeheer op Bonaire (€ 2,1 miljoen). Aanvankelijk waren deze middelen waren op het financieel instrument Subsidies geraamd, maar voor een juiste vastlegging zijn ze bij 2e suppletoire begroting 2018 naar het financieel instrument Bijdragen aan medeoverheden overgeboekt.
 4. De lagere realisatie komt met name doordat het budget opdrachten Duurzame Mobiliteit verlaagd voor de DKI-regeling en voor de bekostiging van de agentschapsbijdragen RVO, RWS en RIVM.
 5. Om een impuls te geven aan de DKI-regeling is bij Incidentele suppletoire begroting inzake Klimaat enveloppe regeerakkoord € 15 miljoen extra beschikbaar gesteld voor deze regeling. Hiermee was voor de uitkeringen in 2018 een bedrag van € 23,3 miljoen beschikbaar gekomen. Omdat de uitgaven in 2018 lager waren dan oorspronkelijk geraamd, is bij 2e suppletoire begroting 2018 het kasbudget neerwaarts bijgesteld.

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 waardevernietiging.

21.05.01 Opdrachten

Een belangrijk deel van dit budget is besteed aan beleidsopdrachten voor normontwikkeling. Verder zijn op dit budget diverse kleinere opdrachten gerealiseerd waaronder de Duurzame Jonge 100, recycling van bioplastics, de regeling ammoniak en veehouderij en opdrachten in het kader van stimulerende wet- en regelgeving. Verder worden werkzaamheden door RWS in het kader van het Landelijk Meldpunt Afvalstoffen, maatschappelijk verantwoord inkopen en grondstoffen en recycling ten laste gebracht van dit budget. Voorts is in het kader van de incidentele suppletoire begroting 2018 € 5 miljoen (Klimaatenvoppel) toegevoegd voor Transitiegericht Inkopen. Hiervan hebben onder meer overboekingen van € 2,3 miljoen aan BZK en € 0,8 miljoen naar artikel 19 inzake RVO plaatsgevonden. Verder is nog € 1,2 miljoen aan opdrachten aan RVO verstrekt.

21.05.02 Subsidies

In 2018 zijn subsidies uitgekeerd aan Stichting Milieu Keur, Milieu Centraal, RVO voor de uitvoering van het programma Nederland Circulair en Circo, Unie van Waterschappen voor de taskforce herijking afvalstoffen en de Stichting Nationale Denktank voor het thema Transitiie naar een circulaire economie.

21.05.03 Bijdragen aan agentschappen

Deze middelen zijn ingezet voor de capaciteitsinzet van RWS in 2018 voor werkzaamheden in het kader van de uitvoering op het terrein van afval, grondstoffen en productketens.

Deze middelen worden ingezet voor de wederopbouw op Caribisch Nederland na de orkaan Irma en voor het afvalbeheer op Bonaire.

21.05.04 Bijdragen aan medeoverheden

Deze middelen worden ingezet voor de wederopbouw op Caribisch Nederland na de orkaan Irma en voor het afvalbeheer op Bonaire.

21.07 Duurzame mobiliteit

21.07.01 opdrachten

Begin 2018 was voor de financiering van de opdrachten Duurzame mobiliteit € 9,7 miljoen beschikbaar. Bij 1^e suppletaire begroting 2018 is dit bedrag met € 8,0 miljoen verlaagd voor de DKI-regeling en met € 2 miljoen voor de bekostiging van de agentschapsbijdragen RVO, RWS en RIVM. Tegenover deze verlagingen staat een toename van het budget als gevolg van de Klimaatenv enveloppe regeerakkoord:

- € 2 miljoen voor de campagne Kies de Beste Band;
- € 4 miljoen voor het Demonstratieproject Zero-emissie stadslogistiek. Daarnaast is het budget verhoogd met € 2,3 miljoen in verband met doorwerking najaarsnotamutatie 2017 en met € 1,5 miljoen bij 2^e suppletaire begroting in verband met reallocatie van middelen binnen artikelonderdeel 21.07. Per saldo was met deze mutaties een budget beschikbaar van € 9,5 miljoen.

Hiervan is € 6,9 miljoen in 2018 naar het gemeente- en provinciefonds (en het BTW- compensatifonds) overgeheveld en via deze fondsen ingezet voor de volgende activiteiten:

- € 0,8 miljoen: realisatie Waterstofvulpunt in Delfzijl, de provincie Groningen heeft in het kader van de transportafspraken een bijdrage ontvangen;
- € 1 miljoen: aanschaf van schone bestelauto's door ondernemers, drie gemeenten met een milieuzone (Amsterdam, Utrecht en Rotterdam) hebben voor de verbetering van de luchtkwaliteit een bijdrage gekregen;
- € 1,5 miljoen: subsidiëring van 50 waterstofbussen in de provincie Groningen en Zuid-Holland;
- € 3,6 miljoen: demonstratieprojecten bij diverse gemeenten voor Zero-emissie stadslogistiek;

Het resterende budget van € 2,6 miljoen is ingezet voor het verstrekken van diverse opdrachten en betalingen. Het betreffen onder andere opdrachten in het kader van de campagne Kies de Beste Band, Stadslogistiek & gemeenten, programmamiddelen GAVE en EU Eranet Cofund Electro Mobile Europe.

21.07.02 subsidies

De uitgaven hebben betrekking op subsidies verstrekt voor het Kennisplatform laadinfrastructuur (€ 0,3 miljoen) en de Koning Willem I-stichting (€ 0,15 miljoen). Verder zijn in het kader van de uitvoering van de

Duurzame Brandstofvisie voor de transportsector (Kamerstukken II 2015–2016, [30 196, nr. 353](#)) subsidies verstrekt voor technologieontwikkeling en innovatie duurzame mobiliteit en transport. De Demonstratieregeling Klimaattechnologieën en -innovaties in transport (DKTI) is specifiek voor praktijktesten van initiatieven uit de markt, ondersteuning van de platforms die bij de uitvoering van de visie betrokken zijn en voor nationale bijdragen voor deelname aan Europese subsidieprojecten zoals calls van CEF, HORIZON en Fuel Cells and Hydrogen Joint Undertakings.

Om een impuls te geven aan de DTKI-regeling is bij Incidentele suppletoire begroting inzake Klimaat enveloppe regeerakkoord € 15 miljoen extra beschikbaar gesteld voor deze regeling. Hiermee was voor de uitkeringen in 2018 een bedrag van € 23,3 miljoen beschikbaar gekomen. Omdat de uitgaven in 2018 lager waren dan oorspronkelijk geraamde, is bij 2^e suppletoire begroting 2018 het kasbudget neerwaarts bijgesteld.

21.07.03 bijdragen aan agentschappen

KNMI

Aan het KNMI zijn middelen ter beschikking gesteld voor Kennis co-creatie en kennislanding van wetenschap in beleid.

RWS

In het kader van het Beleidsondersteuning en Advies (BOA) protocol met RWS zijn afspraken gemaakt over beleidsondersteuning en -adviesering, die RWS uitvoert in opdracht van de beleids-DG's. Door middel van de agentschapsbijdrage zijn hiervoor middelen toegekend. 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.

Nederlandse Emissieautoriteit (NEa)

Aan de NEa zijn via de jaarlijkse opdrachtverlening middelen ter beschikking gesteld voor de uitvoering met betrekking tot het register voor Energie en Vervoer. Bij 2^e suppletoire begroting 2018 heeft het Ministerie van EZK voor de uitgaven in 2018 een aanvullend bedrag van € 0,514 miljoen beschikbaar gesteld, waarmee in totaal in 2018 € 2,8 miljoen aan de NEa is toegekend.

Artikel 22 Omgevingsveiligheid en milieurisico's

Algemene doelstelling

Mens en milieu beschermen tegen maatschappelijk onaanvaardbaar geachte milieu- en gezondheidsrisico's.

Rol en verantwoordelijkheden

Regisseren

De Minister is verantwoordelijk voor de integrale kaderstelling rond activiteiten die risico's kunnen veroorzaken voor het milieu en de gezondheid van de mens. Deze regisserende rol komt naar voren in:

- De normstelling en regels waaraan bedrijven en overheden zich bij de uitoefening van hun activiteiten moeten houden. Dit beschermingsniveau wordt bij voorkeur op Europees of internationaal niveau vastgelegd en 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 (Biocideverordening, gewasbeschermingsmiddelenverordening, Wet gewasbeschermingsmiddelen en biociden), bij risicovolle 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 processen die leiden tot verdere verbetering van deze internationale regels.
- Waar Europese regels (deels) ontbreken, of lidstaatspecifieke implementatie vereisen, 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 en basisnet vervoer gevaarlijke stoffen waarmee een balans wordt gezocht tussen de belangen van vervoer, ruimte en veiligheid. Voorts is dit aan de orde bij de beleidsontwikkeling ten behoeve van de veilige toepassing voor mens en milieu van nieuwe technologieën, zoals nanotechnologie en biotechnologie. Een ander voorbeeld is het verbod op asbestdaken, waarin de verplichting is opgenomen asbestdaken te saneren voor eind 2024. Deze maatregel is in 2015 aangekondigd en heeft in 2018 zijn juridische vorm gekregen. In Nederland vormen asbestdaken de belangrijkste bron van verspreiding van asbestvezels in de leefomgeving.
- Reductie 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 BRZO⁴⁶-taken hebben. 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 ontwikkelen van een integraal afwegingskader veiligheid dat behulpzaam is bij besluitvorming inzake activiteiten die veiligheid-, milieu- en gezondheidsrisico's met zich mee kunnen brengen.
- Het verlenen van vergunningen met als doel bescherming van mens en milieu voor activiteiten met GGO's.

⁴⁶ BRZO: Besluit Risico's Zware Ongevallen

- 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 mens en milieu veroorzaken om deze risico's te identificeren en te voorkomen of te beperken. Dit geldt ook voor overheden die, bijvoorbeeld in de ruimtelijke ordening, keuzes maken die invloed hebben op veiligheid en risico's. De Minister stimuleert:

- Het in beeld (doen) brengen van bestaande of nieuwe risicosituaties en het vermijden of beperken hiervan. Dit geschieft 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 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 zoals bij elektromagnetische velden. De eigen verantwoordelijkheid van bedrijven en andere overheden is daarbij 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 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. Het landelijk asbestvolgsysteem voorziet alle ketenpartijen van de nodige informatie. Het verbod op asbestdaken gaat per eind 2024 in. Om de sanering tijdig op gang te brengen wordt dit verbod begeleid door een subsidieregeling die in 2016 is ingegaan. Tevens is in 2016 een samenwerkingsverband met alle betrokken partijen opgericht om onder meer met behulp van een meerjarig uitvoeringsprogramma de sanering van de asbestdaken te begeleiden. Hiermee moet worden voorkomen dat er rond 2023 een capaciteitsprobleem ontstaat bij de inventarisatie- en verwijderingbedrijven en dat er een handhavingprobleem ontstaat vanaf 2025.
- 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.
- Dat veiligheid en gezondheid van meet af aan in een innovatie wordt meegenomen, omdat gezonde en veilige producten en processen een noodzakelijke voorwaarde zijn voor het realiseren van een circulaire economie («Veilig aan de Voorkant», Safe-by-design).

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).

Indicatoren en Kengetallen

Op het terrein van Omgevingsveiligheid en milieurisico's worden de volgende kwantitatieve kengetallen gehanteerd. In 2018 is er een kengetal inzake het onderwerp «astbestdaken» toegevoegd.

REACH

In het kader van de Europese stoffenregelgeving (REACH) worden stoffen beoordeeld en waar nodig van maatregelen voorzien (geharmoniseerde classificatie en labelling, autorisatie, restrictie). Nederland levert een bijdrage aan dat proces, waarbij de Nederlandse inzet bepaald wordt door de ontwikkelde beleidsprioriteringscriteria en de mate waarin de betreffende stof voor Nederland zorgen oplevert, of hier geproduceerd of gebruikt wordt. Onderstaande tabel geeft aan wat de Nederlandse inbreng in 2018 is geweest bij deze producten van het Europese systeem, waarbij een onderscheid wordt gemaakt tussen door Nederland ingebrachte dossiers en dossiers door andere lidstaten ingebracht waar Nederland veelal actief input op levert.

Tabel resultaten EU REACH in 2018

		Geraamd 2018	Gerealiseerd 2018		
		NL inbreng	Hele EU	NL inbreng	Hele EU
1	Beoordelingen ontwerpbesluiten ECHA t.a.v. registratiedossiers en testvoorstellen van Europese bedrijven	120	420	92	294
2	Door Nederland uitgevoerde (en beoordeelde ontwerpbesluiten van) stofevaluaties	2 (30)	45	0 (14)	18
3a	Door Nederland gescreende stoffen	Circa 12	n.v.t.	21	n.v.t.
3b	Door Nederland ingediende en (bacommentarieerde) RMO-analyses	5 (10)	n.v.t.	2 (7)	n.v.t.
4a	Door Nederland ingebrachte en (bacommentarieerde) Annex XV dossiers t.a.v. zeer ernstige zorgstoffen	2 (15)	15	0 (14)	14
4b	Door Nederland gerapporteerde en (bacommentarieerde) opinies over clusters van autorisatieverzoeken	1–2 (5–10)	5–10	2 (10)	13
5	Door Nederlandse RAC en SEAC leden gerapporteerde en (bacommentarieerde) opinies over restrictiedossiers	2 (5–7)	5–7	1 (7)	7
6	Door Nederlandse ingebrachte en (bacommentarieerde) voorstellen voor geharmoniseerde classificatie & labelling	6–11 (30)	50	9 (49)	67
7	Behandelde vragen door de REACH & CLP helpdesk	600	n.v.t.	619	n.v.t.

Bronnen: ECHA, Multi-Annual Work Programme 2014 -2018 Annexes Review 2015 https://echa.europa.eu/documents/10162/21678309/mb_17_2014_annexes_mawp_2014-2018_en.pdf/19349cc1-8dc8-4c1b-8576-764d93fa9ba1; RIVM, Jaarverslag Bureau REACH 2019 (in wording).

Toelichting:

Het beoordelings- en besluitvormingstraject met betrekking tot de REACH-werkprocessen stofevaluatie, autorisatieverzoeken en restrictiedossiers beperkt zich veelal niet tot één kalenderjaar waarmee de daarmee samenhangende werklast over meerdere jaren wordt verspreid. De getallen betreffen door NL ingediende en bacommentarieerde dossiers of door NL RAC- en SEAC-leden gedragen (co-)rapporteurschappen. De aantallen door Nederland bacommentarieerde dossiers staan tussen haakjes. Bij het prioriteren wordt de nadruk gelegd op stoffen die relevant zijn voor de Nederlandse situatie.

Ad 1) ECHA legt voorafgaand aan elke vergadering van het lidstaatcomité batches met ontwerpbesluiten voor aan lidstaten. De ontwerpbesluiten hebben betrekking op compliance checks van, en testvoorstellen in registratiedossiers van Europese bedrijven. In 2018 zijn 92 van 294 ontwerpbesluiten geprioriteert en bekeken. In totaal zijn 22 voorstellen voor aanpassing van ontwerpbesluiten bij ECHA ingediend.

Ad 2) De geplande stofevaluaties voor 2018 zijn uitgesteld in afwachting op aanvullende data, waarmee er geen stofevaluaties zijn uitgevoerd. Na de stofevaluatie volgt een besluitvormingstraject en, in fase follow-up van de eerdere stofevaluaties. Aan 8 van de 16 van de Nederlandse stofevaluaties is follow-up gegeven, waarbij één dossier volledig is afgerond met een conclusiedocument. In 2018 zijn voor 18 stofevaluaties (waarvan één door Nederland uitgevoerd) ontwerpbesluiten van ECHA ontvangen, waarvan er 14 door Nederland geprioriteerd. Voor acht zijn voorstellen voor aanpassing ingediend.

Ad 3a) In deze rij is het screeningswerk verwerkt om tot de selectie te komen voor de kandidaten voor stofevaluatie, geharmoniseerde classificatie en labelling (CLH) en zeer zorgwekkende stoffen (SVHC) in de komende jaren. In 2018 zijn drie stofgroepen van respectievelijk 15, vier en twee stoffen uitvoerig gescreend om daarmee vast te stellen of de initiële zorg voldoende aanleiding biedt voor het opstellen van een Risk Management Option Analyse.

Ad 3b) Nederland heeft in 2018 twee RMO-analyses afgerond waarin conclusies worden getrokken over welke vervolgacties nodig zijn voor adequate beheersing van risico's. Dit is minder dan geraamd, wel wordt er nog aan 15 RMO-analyses gewerkt. Er zijn zeven RMO-analyses van andere lidstaten becommentarieerd.

Ad 4a) Nederland heeft geen SVHC-dossier ingediend, wel is er aan één dossier voor GenX gewerkt. Op alle 14 door andere lidstaten en ECHA ingediende dossiers voor zeer zorgwekkende stoffen is input geleverd. De Kandidaatslijst telt per 1 januari 2019 191 SVHC.

Ad 4b) De Nederlandse RAC/SEAC-leden zijn twee (co-)rapporteurschappen aangegaan voor twee stoffen. Voor één stof betrof het een cluster van twee autorisatieverzoeken. Daarnaast is op 10 van de in totaal 13 autorisatieverzoeken input geleverd.

Ad 5) Nederland heeft in 2018 één restrictiedossier voor rubbergranulaat ingediend (*is niet in de tabel opgenomen*). Het opstellen van een restrictiedossier is arbeidsintensief. Daarnaast heeft een SEAC lid voor één restrictiedossier een rapporteurschap vervuld. Op alle zeven nieuwe of lopende restrictiedossiers is in 2018 zowel voor het RAC als SEAC input geleverd.

Ad 6) In de tabel is het totale aantal door Nederlandse ingediende (9) en becommentarieerde CLH dossiers (49) opgenomen. Onder becommentarieering vallen zowel de reacties op publieke consultatie (12), reacties op ontwerp-opinies (49) van het RAC, als (co-)rapporteurschappen (11) van de Nederlandse RAC-leden. Reacties op publieke consultatie en ontwerp-opinie kunnen volgtijdelijk voor hetzelfde dossier ingediend worden. In totaal zijn in 2018 67 ontwerp-opinies besproken.

Ad 7) In 2018 heeft Bureau REACH 619 helpdeskvragen m.b.t. REACH en CLP beantwoord.

Asbestdaken

Het beleid is er op gericht dat alle asbestdaken verantwoord verwijderd zijn per eind 2024.

Het aantal vierkante meters asbestdak in Nederland is in 2012 ingeschat op 120 miljoen. Het Ministerie van IenW volgt de sanering van de asbestdaken en brengt per kwartaal in beeld hoeveel daken er zijn gesaneerd. In onderstaande tabel wordt op jaarbasis de stand van zaken in beeld gebracht. In de tabel is te zien dat er in 2018 meer is gesaneerd dan in de voorgaande jaren (12,8 miljoen vierkante meter). Hierdoor moet er vanaf 2019 nog 69,2 vierkante meters aan asbestdaken worden gesaneerd.

Sanering asbestdaken (aantallen in miljoenen m ²)		
	gesaneerd	resterend
2012	(-)	120
2013	4,5	115,5
2014	5,9	109,6
2015	6,9	102,7
2016	9,9	92,8
2017	10,8	82,0
2018	12,8	69,2

Bron: Startmeldingenbestand inspectie SZW

Besluit externe veiligheid transport (Bevt)

Voor het oplossen van knelpunten veroorzaakt door het Basisnet is een milde saneringsregeling gestart. Het aantal knelpunten is in 2014 gereduceerd van 42 naar 34 adressen (bestaande uit 23 woningen), omdat door extra veiligheidsmaatregelen aan de infrastructuur (snelheidslagening bij omrijdroute tunnel «de Noord») 8 woningen niet meer binnen de risicozone vallen.

In 2018 zijn er 5 woningen bijgekomen omdat uit inventarisatie gebleken is dat aanbouwen met woonfunctie in de risicozone liggen. Sinds de Aankoopregeling Basisnet zijn er tot nu toe 24 woningen in het bezit van het Rijk gekomen. Per 1 januari 2019 resteren nog 4 woningen waarvoor de regeling nog tot en met 2020 loopt (bron: RWS).

Genetisch Gemodificeerde Organismen (GGO's)

Voor de uitvoering van de GGO-regelgeving worden niet alleen kentallen vermeld maar ook indicatoren. Immers, kentallen 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.

De vigerende GGO-regelgeving is op 1 maart 2015 in werking getreden⁴⁷. Naast vergunningen en algemene regels, kunnen ook kennisgevingen worden gedaan en verzoeken ingevolge art. 2.8 van het Besluit ggo milieubeheer 2013 worden ingediend ten aanzien van de veiligheidsinschaling van ggo's.

⁴⁷ Stb. 2014, 57 en Stcr. 2014, 11317

De realisatie in 2018 luidt als volgt:

2018	Kengetal	Indicator
Ingeperkt gebruik:		
- Aanvragen vergunningen ¹	46	100%
- Kennisgevingen ²	422	100%
- Verzoeken ex art. 2.8 Besluit ggo	165	100%
Introductie in het milieu, landbouw (inclusief marktaanvrachten)	0	100%
Introductie in het milieu, medisch, veterinair	20	100%
Totaal	653	n.v.t.

¹ Het betreft vergunningaanvragen op niveau II-v en III inclusief wijzigingen op de respectieve niveaus

² Het betreft kennisgevingen op niveau I en II-k

Bron: RIVM, bureau Genetisch Gemodificeerde Organismen.

Kengetallen zijn de aantallen ontvangen vergunningaanvragen, aanvragen voor wijziging van vergunningen, kennisgevingen, wijzigingen op kennisgevingen en art. 2.8-verzoeken.

Indicatoren zijn het percentage van het aantal vergunningaanvragen, kennisgevingen of art. 2.8 verzoeken voor handelingen waarbij het risico voor mens en milieu gelijk of lager is dan een verwaarloosbaar risico.

Majeure risicobedrijven

Op 9 juli 2018 is de Staat van de Veiligheid majeure risicobedrijven van 2017 aan de Kamer gezonden (Kamerstukken II 2017–2018 [26 956, nr. 211](#)). Dit is de vijfde jaarlijkse rapportage over de veiligheidssituatie bij BRZO-bedrijven in Nederland (Bedrijven die vallen onder het Besluit risico's zware ongevallen). Algemene conclusie van de Staat van de Veiligheid 2017 is dat de Brzo-toezichthouders in hun rapportage over 2017 (net als over 2016 (Kamerstukken II 2016–2017 [26 956, nr. 210](#)) geen melding maken van een situatie bij een BRZO bedrijf waar sprake is van een langdurig onbeheerde veiligheidssituatie met verhoogd risico voor werknemers en de omgeving.

Beleidsconclusies

In 2018 heeft de beleidsdoorlichting van artikel 22 plaats gevonden. Het eindresultaat is, met kabinet/reactie, in december 2018 aan de Tweede Kamer toegezonden (Kamerstukken II 2018–2019 [32 861, nr. 42](#)). De beleidsdoorlichting ziet op de periode 2011–2017, en geeft derhalve indirect ook enig beeld van het in 2018 doorgetrokken beleid. De hoofdconclusie van de beleidsdoorlichting is dat het beleid onder artikel 22 in zijn algemeenheid doeltreffend en doelmatig is, en bijdraagt aan de doelstelling van het begrotingsartikel.

Het op dit artikel uitgevoerde beleid en de bijbehorende resultaten waren in 2018 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 2018 hebben plaatsgevonden.

Het actieprogramma «Programmatische aanpak asbestdaken» is in 2018 uitgevoerd (Kamerstukken II 2017–2018 [25 834, nr. 148](#)). Het wetsvoorstel, op basis waarvan het verbod op asbestdaken in de vorm van een Algemene Maatregel van Bestuur mogelijk wordt gemaakt, is op

16 oktober 2018 door de Tweede Kamer aangenomen. De Subsidieregeling verwijderen asbestdaken heeft het beoogde resultaat bereikt, namelijk de versnelling van het saneren van asbestdaken. Eind 2018 waren er zoveel aanvragen ingediend dat het totaal beschikbare bedrag van € 75 miljoen werd bereikt. Conform de motie Von Martels en Ziengs (Kamerstukken II 2018–2019 [34 675, nr. 23](#)) is in 2018 toegezegd een landelijk asbestfonds te onderzoeken voor eigenaren van asbestdaken die sanering van het dak niet kunnen financieren.

Nederland werkt in de EU aan een gezamenlijke aanpak van gevaarlijke stoffen, gericht op versnelling en completering van het stoffenbeleid. In 2018 is de derde en laatste deadline voor registratie van stoffen onder REACH verstreken. Dat betekent dat er voor alle stoffen die in een hoeveelheid van meer dan 1 ton per jaar op de Europese markt worden gebracht de registratiedossiers zijn ingediend bij het Europese Agentschap voor Chemische Stoffen (ECHA). De Tweede Kamer is hierover geïnformeerd bij brief van 19 november 2018 (Kamerstukken II 2018–2019 [28 089, nr. 95](#) (met name de bijlage)). Hiermee wordt een enorme slag afgerond die in 2008 is gestart: er zijn in die periode van tien jaar voor ruim 21.500 stoffen registratiedossiers ingediend, die het voor allen in de keten mogelijk maken over de noodzakelijke stofinformatie te beschikken. De conclusie dat de aandacht nu gericht zal moeten worden op de kwaliteit van de registratiedossiers is de Kamer bij eerdergenoemde brief van 14 mei 2018 gemeld. Nederland heeft daarnaast in 2018 samen met stakeholders in de EU een voorstel voor een onderzoek agenda ontwikkeld (de zgn. Safe Chemicals Innovation Agenda) gericht op ontwikkeling van producten en materialen waarin schadelijke stoffen niet langer nodig zijn (Kamerstukken II 2017–2018 [28 089, nr. 88](#) en Kamerstukken II 2018–2019 [28 089, nr. 95](#)). Dit beoogt het concept «safe by design» op stoffenterrein te helpen concretiseren.

Het nationale beleid richtte zich in 2018 op het beter beheersen van emissies van (zeer) zorgwekkende stoffen. In 2018 lag het accent op het ondersteunen van de decentrale bevoegde gezagen bij het invulling geven aan het streven emissies minimaal houden. Dat heeft geresulteerd in de start van een Kennisnetwerk Zeer zorgwekkende Stoffen en in een Navigator Zeer zorgwekkende Stoffen (Kamerstukken II 2017–2018 [28 089, nr. 88](#)). Dat laatste instrument geeft aan welke zorgwekkende stoffen voor kunnen komen bij specifieke bedrijfstakken, zodat hier bij de beoordeling van een vergunningaanvraag rekening mee kan worden gehouden. In dit kader is ook de lijst potentiële zeer zorgwekkende stoffen tot stand gebracht en geactualiseerd (Kamerstukken II 2017–2018 [28 089, nr. 67](#) en Kamerstukken II 2018–2019 [28 089, nr. 95](#)). Met behulp van deze lijst zijn de bevoegde gezagen beter in staat te focussen op die stoffen, die (nog) niet binnen de categorie «zeer zorgwekkend vallen», waar de wetenschap aandacht voor vraagt.

In het met de andere overheden uit te voeren programma Impuls Omgevingsveiligheid (IOV) zijn in 2018 belangrijke stappen gezet om ervoor te zorgen dat organisaties en instrumenten klaar zijn voor inwerkingtreden van de Omgevingswet. Het gaat dan onder meer om het afronden van een geactualiseerde *Publicatiereks Gevaarlijke Stoffen* (PGS) in een PGS *Nieuwe Stijl*.

Vanuit het programma IOV is in 2018 verder gewerkt aan de alternatieve invulling van het groepsrisico met aandachtsgebieden. Dit nieuwe instrument is in de Omgevingswet opgenomen. De aandachtsgebieden

maken het mogelijk om al in het begin van het ontwerpproces rekening te houden met een kleine kans op brand, explosie of toxische wolk bij een ongeval met gevaarlijke stoffen. In 2018 is samen met bevoegd gezag/OD gestart met het bepalen van de aandachtsgebieden van Seveso-bedrijven (70 van de circa 400 bedrijven).

Om de omgeving van risicotbronnen te informeren over de aandachtsgebieden is een toolkit risicocommunicatie ontwikkeld ter bevordering van de zelfredzaamheid voor het bevoegd gezag en Veiligheidsregio. Ook heeft 2018 in het teken gestaan van de kennisdeling en zachte landing van het nieuwe MOV-beleid. Om de integrale, brede samenwerking onder de aandacht te brengen bij de verschillende adviseurs van bevoegd gezag maar ook het bedrijfsleven zijn workshops gegeven gericht op de veranderende rol van advisering en samenwerking. Aan de hand van pilots is dit voor de risicogebieden getoetst in de praktijk.

In 2018 zijn onder de subsidieregeling Versterking Omgevingsveiligheid BRZO-sector twaalf Safety Deals ingediend en vier gehonoreerd. De beoordeling van de laatste acht aanvragen wordt in 2019 voltooid. Het bedrijfsleven heeft definitief de weg naar de regeling gevonden. Het programma Duurzame Veiligheid 2030 en de regeling sluiten goed aan en versterken elkaar. Zowel in het programma als in de regeling ligt de nadruk op samenwerking tussen bedrijven, die daardoor steeds meer vorm krijgt.

Het (Europese) beleid ten aanzien van risico's van nieuwe technologieën, bijvoorbeeld op het vlak van nanotechnologie en biotechnologie, is zoals aangekondigd, verder ontwikkeld. Daarbij zijn naast het actueel houden van en uitvoering geven aan de vigerende wet- en regelgeving, aanvullende acties ondernomen om voorbereid te zijn op nieuwe ontwikkelingen. In 2018 is in dit kader volgens planning het [eindrapport Bewust Omgaan met Veiligheid](#) opgeleverd en aan de Kamer aangeboden.⁵⁰ In vervolg hierop is een «beleidsaanpak nieuwe risico's» ontwikkeld, waarin het concept [Safe-by-Design](#) centraal staat (Kamerstukken II 2018–2019 28 089, nr. 95 (pagina 5)).

Specifiek voor risico's van nanomaterialen is in 2018, onder coördinatie van lenW, het project [NanoReg/Prosafe](#) succesvol afgerekend met een [internationale beleidsconferentie](#). In vervolg hierop is het EU-project GOV4nano, onder coördinatie van het RIVM, met lenW als partner, ontwikkeld en vervolgens gehonoreerd door de Europese Commissie. Dit 4-jarige project start op 1 januari 2019. In beide projecten vormt de verdere ontwikkeling van Safe-by-design een belangrijk onderdeel, mede dankzij de inbreng vanuit Nederland. Op EU-niveau zijn, met stevige inbreng vanuit Nederland, in de stoffenverordening [REACH](#) de informatievereisten voor nanomaterialen vastgelegd. Dit is een belangrijke stap in het wettelijk reguleren van nanomaterialen.

Voor biotechnologie is in 2018 invulling gegeven aan de acties die in de [Kabinetsreactie Trendanalyse Biotechnologie](#) (Kamerstukken II 2016–2017 27 428, nr. 335) zijn aangekondigd. De inzet daarbij is gericht op:

- Europese agendering van de impasse ten aanzien van nieuwe plantveredelingstechnieken.
- Europese agendering van de noodzaak tot beleidsmodernisering.

⁵⁰ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2018/07/04/eindrapportage-bewust-omgaan-met-veiligheid>.

- Stakeholders zijn betrokken bij het versterken van het veiligheidsdenken (Safe-by-Design).

Met stakeholders is een dialoog gevoerd over de wenselijke en mogelijke beleidskoers van gemoderniseerd beleid over veiligheid van biotechnologie, waarbij maatschappelijke waarden beter betrokken worden bij de afweging van nut en risico's van specifieke biotechnologische toepassingen⁵¹.

Ook is een begin gemaakt met het agenderen van de noodzaak om in EU-kader de Europese ggo-regelgeving aan te passen teneinde die veiligheid te waarborgen. De Tweede Kamer zal daarover in het voorjaar van 2019 een voortgangsbericht ontvangen.

Op 28 mei 2018 heeft de Staatssecretaris een overeenkomst (Safety Deal) met AkzoNobel gesloten om per 2021 de incidentele chloortransporten te beëindigen (Kamerstukken II 2017–2018 28 089, nr. 88). Dit vanuit de gedachte dat transport van gevaarlijke stoffen overbodig is als de productie van die gevaarlijke stof op de gebruikslocatie plaatsvindt. Met deze overeenkomst wordt een driedubbele slag bereikt, namelijk:

- het beëindigen van de incidentele chloortransporten,
- het fysiek wegnemen van de laad- en losinstallatie voor chloor,
- het aanpassen van de opslag van chloor gericht op het aanzienlijk reduceren van de maximale effectafstanden.

De investeringen die verband houden met het beëindigen van de incidentele chloortransporten dragen tevens bij aan de leveringszekerheid ten behoeve van de afnemers en verwerkers van chloor in het Botlekgebied.

Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid artikel 22 Omgevingsveiligheid en milieurisico's (bedragen x € 1.000)							
	2014	2015	2016	2017	Realisatie 2018	Begroting 2018	Verschil 2018
Verplichtingen	15.965	30.217	55.234	38.226	43.695	28.439	15.256
Uitgaven	18.549	25.225	34.663	45.430	50.160	34.937	15.223
22.01 Veiligheid chemische stoffen	6.784	11.802	6.742	5.867	7.752	7.115	637
22.01.01 Opdrachten	5.313	3.576	3.976	3.384	3.757	4.999	- 1.242
22.01.02 Subsidies	370	5.646	1.436	537	1.654	175	1.479
– NANoREG	270	5.266	1.100	51	1.382	0	1.382
– Overige Subsidies	100	380	336	486	272	175	97
22.01.03 Bijdragen aan agentschappen	1.101	2.580	1.330	1.946	2.341	1.941	400
– Waarvan bijdrage aan RWS	1.101	2.580	1.330	1.946	2.341	1.941	400
22.02 Veiligheid biotechnologie	509	1.516	1.621	2.952	3.285	3.000	285
22.02.01 Opdrachten	509	1.516	1.621	2.952	3.285	3.000	285
22.03 Veiligheid bedrijven en transport	11.256	11.907	26.300	36.611	39.123	24.822	14.301
22.03.01 Opdrachten	4.030	3.422	3.448	3.805	4.996	4.655	341

⁵¹ http://www.bureauklb.nl/images/181015_Stand_van_de_gedachtewisseling_modernisering_biotecnologiebeleid_-eindrapport-min.pdf

	2014	2015	2016	2017	Realisatie 2018	Begroting 2018	Verschil 2018
- Omgevingsveiligheid	506	799	868	1.305	0	0	0
- Uitvoering Veiligheid inrichtingen en basisnetten	272	362	345	0	0	0	0
- Overige Opdrachten	3.252	2.261	2.235	2.500	4.996	4.655	341
22.03.02 Subsidies	3.506	3.479	17.173	27.298	29.119	15.372	13.747 4
- Asbest en Safety deals	0	0	15.196	26.347	25.000	12.591	12.409
- Overige Subsidies	0	0	1.977	951	4.119	2.781	1.338
22.03.03 Bijdragen aan agentschappen	3.085	4.059	2.629	1.896	2.002	1.749	253
- Waarvan bijdrage aan RWS	3.085	4.059	2.629	1.896	2.002	1.749	253
22.03.04 Bijdragen aan medeoverheden	635	75	60	0	100	0	100
- Bijdrage programma externe veiligheid	635	75	60	0	100	0	100
22.03.09 Inkomensoverdrachten	0	872	2.990	3.612	2.906	3.046	- 140
Ontvangsten	1.543	11.607	272	726	3.007	250	2.757 5

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. In het kader van de 1^e suppletoire en 2^e suppletoire begroting 2018 is het verplichtingenbudget verhoogd onder andere ten behoeve van de ophoging van het budget Subsidieregeling verwijderen asbestdaken en het convenant beëindiging chloortransporten over het spoor met AKZO Nobel en verlaagd o.a. ten behoeve van overhevelingen naar andere departementen o.a. naar het Ministerie van LNV voor de kosten Ctgb 2018 en naar andere artikelen binnen begrotingshoofdstuk XII in verband met onder meer bijdrage kosten NEN die op artikel 21 worden verantwoord. Per saldo is hiermee het verplichtingenbudget 2018 op € 43,7 miljoen uitgekomen.
2. De lagere kasrealisatie van € 1,2 miljoen komt door vertraging in de uitvoering bij RWS (€ 0,35 miljoen) en door vertraging bij diverse kleine opdrachten van in totaal € 0,7 miljoen. Tevens komt de verlaging van de kasrealisatie door overhevelingen naar andere departementen en herschikking van middelen binnen en buiten artikel 22 (€ 0,5 miljoen).
3. De hogere kasrealisatie van 1,5 miljoen komt door een bijdrage van de Europese Commissie van € 1,5 miljoen voor de uitvoering van de EU-programma's Prosafe en NaNoReg. Dit bedrag is aan het RIVM verstrekt.
4. De hogere kasrealisatie van € 13,7 miljoen komt door hogere uitgaven in verband met de subsidieregeling verwijderen asbestdaken (€ 12,4 miljoen) en door het afsluiten van het convenant met Akzo Nobel ter beëindiging van chloortransporten over het spoor (€ 1,3 miljoen).
5. De hogere realisatie van de ontvangsten van € 2,8 miljoen hebben betrekking op de afrekening van de uitvoering TNS-regeling 2017 door SVB (€ 1,0 miljoen) en de bijdrage die de Europese Commissie heeft verstrekt voor de afronding van de EU-programma's Prosafe en NanoReg (€ 1,8 miljoen).

22.01 Veiligheid chemische stoffen

22.01.01 Opdrachten

De opdrachten die in 2018 zijn verstrekt en betaald betreffen uitgaven in het kader van de atlas leefomgeving, het programmabureau versnellingsaanpak asbestdaken, de uitvoering van de EU-regelgeving ten aanzien van zeer zorgwekkende stoffen in relatie tot andere overheden (vergunningverlening) en de kosten die RWS heeft gemaakt voor de ontwikkeling en het beheer van het Landelijks Asbestvolgsysteem.

22.01.02 Subsidies

NaNoreg en Prosafe

Voor de uitvoering van de EU-programma's Prosafe en NaNoReg ontvangt het Ministerie van IenW een bijdrage van de Europese Commissie. Met deze bijdrage worden de kosten die het RIVM maakt voor de uitvoering van beide programma's gefinancierd. Beide programma's zijn in 2018 afgerond.

Overige subsidies

Daarnaast zijn in 2018 subsidie uitgaven gedaan aan GGD GHOR Nederland voor het beschikbaar stellen van capaciteit voor de implementatie van het meeewegen van gezondheid in de lokale instrumenten van de Omgevingswet. Gedurende 3 jaar (periode 2018–2020) krijgt de GGD in totaal € 0,3 miljoen uitgekeerd, waarvan € 0,15 miljoen in 2018 is uitgekeerd. Ook is er aan Kennisplatform Elektromagnetische Velden een subsidie uitgekeerd ter hoogte van € 0,1 miljoen.

22.01.03 Bijdrage aan agentschappen

Rijkswaterstaat voert in opdracht van IenW werkzaamheden uit in het kader van de uitvoering van InfoMil (centraal punt voor bundeling en verspreiding van milieu wet- en regelgeving) op het beleidsonderwerp «asbest». Daarnaast is veel inzet geleverd voor de implementatie en verdere ontwikkeling van het Landelijk Asbestvolgsysteem. Ten laste van dit artikelonderdeel komen de kosten voor de capaciteitsinzet van Rijkswaterstaat. De overige kosten van RWS worden verantwoord bij de opdrachtenbudgetten.

22.02 Veiligheid biotechnologie

22.02.01 Opdrachten

Vergunningen voor werkzaamheden met Genetisch Gemodificeerde Organismen (GGO's) worden verleend indien het risico van die werkzaamheden voor mens en milieu verwaarloosbaar klein is. Ter uitvoering van deze wettelijke taak is in 2018 een opdracht verstrekt aan de Commissie Genetische Modificatie (COGEM) ten behoeve de vergunningverlening, het maken van beoordelingen inzake risico's verbonden aan werkzaamheden aan GGO's en het adviseren over maatregelen risicobeheersing en monitoring die bij het uitvoeren van werkzaamheden met GGO's kunnen worden toegepast (€ 1,5 miljoen).

Daarnaast is in 2018 een bedrag van € 1,5 miljoen aan NWO ten behoeve van de uitvoering van het meerjarig onderzoeksprogramma Modernisering Biotechnologie betaald en € 0,3 miljoen voor diverse opdrachten die verband houden met veiligheid biotechnologie.

22.03 Veiligheid bedrijven en transport

22.03.01 Opdrachten

De middelen zijn ingezet voor verschillende opdrachten zoals Programma Duurzame Veiligheid 2030, het vuurwerkbeleid en de -voortlichtingscampagne Vuurwerk, het beheer van standaarden voor vergunningverlening, toezicht en handhaving, Modernisering Omgevingsveiligheid en modellenbeheer buisleidingen (Bevb). Daarnaast zijn vanuit dit onderdeel gefinancierd de kosten die RWS heeft gemaakt voor onder andere het Bureau BRZO+.

22.03.02 Subsidies

De subsidie uitgaven in 2018 betreffen:

Subsidieregeling verwijderen asbestdaken: € 25 miljoen

In de Staatscourant is gepubliceerd dat voor deze regeling in 2018 € 25 miljoen beschikbaar was. Bij 1^e suppletaire begroting 2018 is hiertoe het bedrag van de ontwerpbegroting met € 11,7 miljoen verhoogd en bij 2^e suppletaire begroting met € 0,8 miljoen. Hiermee is het beschikbare budget op € 25 miljoen uitgekomen. RVO heeft in 2018 tot dit budget subsidies uitgekeerd en met lenW verrekend.

Subsidieregeling versterken omgevingsveiligheid chemische sector: € 1,0 miljoen

In 2018 heeft RVO voor in totaal € 1,0 miljoen aan subsidies uitgekeerd en verrekend met lenW.

Convenant beëindiging chloortransporten per spoor: € 2,6 miljoen

Op 28 mei 2018 is met AkzoNobel een convenant gesloten met als doel chloortransporten per spoor van en naar de locatie van AkzoNobel in het Botlekgebied te Rotterdam permanent te doen beëindigen ([Stcr. 2018, nr. 65113](#)). De Staatssecretaris van LenW heeft met het convenant zich verplicht om de onevenredige lasten die op AkzoNobel rusten in verband met het permanent beëindigen van het chloortransport te compenseren. Als uitvloeisel hiervan is in 2018 € 2,6 miljoen aan AkzoNobel uitgekeerd.

Daarnaast zijn er diverse subsidie uitgaven gedaan voor Veiligheid.nl, IPO, VNO/NCW, VOTOB en Openbaar Lichaam Bonaire ter hoogte van in totaal € 0,5 miljoen.

22.03.03 Bijdrage aan agentschappen

Rijkswaterstaat voert in opdracht van LenW werkzaamheden uit in het kader van de uitvoering van InfoMil (centraal punt voor bundeling en verspreiding van milieu wet- en regelgeving) op de beleidsonderwerpen «kennisoverdracht externe veiligheid» en «vergunningverlening (activiteitenbesluit)». Daarnaast worden hier de uitgaven verantwoord voor werkzaamheden van de Dienst Verkeer en Scheepvaart van RWS in het kader van basisnet, vervoer gevaarlijke stoffen en de vergunningverlening voor de olieterminals in Caribisch Nederland.

22.03.04 Bijdragen aan medeoverheden

In 2018 is aan Bonaire een bijdrage van € 0,2 miljoen voor de opslag van vuurwerk verleend, hiervan is in 2018 € 0,1 miljoen uitgekeerd. Bij 2^e suppleaire begroting 2018 is voor deze toekenning binnen het artikel budget vrijgemaakt.

22.03.09 Inkomensoverdracht

De inkomensoverdrachten hebben betrekking op de uitgaven in het kader van de Regeling tegemoetkoming niet-loondienst gerelateerde slachtoffers van mesotheliom (TNS). In 2018 is voor een totaal van € 2,5 miljoen aan voorschotten aan de Sociale VerzekeringsBank (SVB) betaald. Met deze voorschotten is de SVB in staat om de gehonoreerde uitkeringen te betalen. In 2019 worden de voorschotten met de werkelijke uitkeringen 2018 verantwoord. Daarnaast zijn ten laste van dit onderdeel de uitvoeringskosten van de SVB (€ 0,4 miljoen) betaald.

Extracomptabele verwijzingen

Extracomptabele verwijzing naar artikel 18.06 Externe veiligheid (x € 1.000)

	2018
Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 18.06 Externe veiligheid van het Infrastructuurfonds	1.729
Andere ontvangsten van artikel 18.06 Externe veiligheid	
Totale uitgaven op artikel 18.06 Externe veiligheid	1.729
<i>waarvan</i>	
<i>18.06 Externe veiligheid</i>	<i>1.729</i>

Artikel 23 Meteorologie, seismologie en aardobservatie

Algemene Doelstelling

Het KNMI garandeert als onafhankelijke autoriteit aan Nederland de best beschikbare informatie op het gebied van meteorologie, klimatologie en seismologie als bijdrage aan de veiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid van Nederland, inclusief de openbare lichamen Saba, Sint Eustatius en Bonaire.

Rollen en Verantwoordelijkheden

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 wettelijke taken van het agentschap KNMI zoals vastgelegd in de Wet op het KNMI (2002). De rol «(doen) uitvoeren» heeft betrekking op de volgende taken:

- a. het kosteloos verstrekken van algemene weerberichten omtrent de toestand van het huidige weer en het te verwachten weer;
- b. waarschuwingen aan het algemeen publiek bij verwacht of werkelijk gevaarlijk of maatschappij-ontwrichtend weer of waarschuwingen bij calamiteiten waarbij het weer een belangrijke rol speelt;
- c. het onverwijd informeren van het algemeen publiek bij een signifi-cante bodembeweging door geofysische bronnen of vulkanische activiteit;
- d. het kosteloos ondersteunen van bestuursorganen in gedefinieerde gevallen.
- e. 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;
- f. het beheer en onderhoud van de voor de uitvoering van zijn taken noodzakelijke technische infrastructuur;
- g. 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;
- h. onafhankelijk wetenschappelijk onderzoek en technologische ontwik-king met betrekking tot meteorologie, seismologie en andere geofysi-sche terreinen;
- i. meteorologische, seismologische en andere geofysische gegevens of het onderzoek, bedoeld in onderdeel h, op verzoek van internationale organisaties voortbrengen, verzamelen of beschikbaar stellen;
- j. het voor hergebruik als bedoeld in de [Wet hergebruik van overheidsin-formatie](#), 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;
- k. internationale samenwerking op het gebied van meteorologie en seismologie en andere geofysische terreinen; en
- l. het verlenen van meteorologische diensten voor de luchtvaartnaviga-tie.

De Minister van Buitenlandse Zaken is verantwoordelijk voor het Kernstopverdrag en de Minister van Economische Zaken is verantwoordelijk voor het kader van de Mijnbouwwet.

Indicatoren en Kengetallen

Indicatoren								Realisatie Streef- waarde/ norm ¹	Realisatie 2018
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017		
Algemene weersverwachtingen en adviezen									
- afwijking min.temperatuur (°C)	– 0,06	– 0,17	– 0,01	– 0,18	0,45	0,44	0,34	ABS ² (<0,5)	0,17
- afwijking max.temperatuur (°C)	– 0,33	– 0,37	– 0,25	– 0,52	– 0,31	– 0,36	– 0,31	ABS (<0,5)	– 0,34
- gemiddelde afwijking windsnelheid (m/s)	– 0,03	– 0,06	0,26	0	0	0,26	– 0,12	ABS (<1,0)	– 0,1
Maritieme verwachtingen									
- tijdigheid marifofoonbericht (%)	99	98,6	99,3	99,9	99,5	98,9	99,4	> 99	99,8
Gereviewde publicaties	97	103	105	105	120	113	139	> 80	112
Kengetallen									
Aantal uitgegeven weeralarmen	0	1	2	1	1	2	1		1
Percentage tijdelijke beschikbaarheid van de meteorologische producten (Bron: EUMETSAT)	>98,5	>98,5	>98,5	>98,5	>98,5	>98,5	>98,5 ²	>98,5	>98,5

¹ Betreft gegevens over de periode januari t/m juni 2018.

² Betreft gegevens over de periode januari t/m juni 2018.

Bron: KNMI, 2019

Toelichting

Evaluatie weeralarm:

Op donderdagochtend 18 januari werd door het KNMI, in overleg met het Weeralarm Impact Team (WIT), opgeschaald van code oranje naar code rood voor een uitzonderlijk zware westerstorm. Al voor de middag nam de wind in het westen snel af, in het oosten was de storm rond 13.00 uur over haar hoogtepunt heen. De impact van deze storm was aanzienlijk. Het treinverkeer en vliegverkeer werden stilgelegd. Een aantal NS-stations en winkelcentra werd afgesloten wegens schade en gevaar voor reizigers en bezoekers. Vanwege 66 omgewaaide vrachtwagens werden meerdere wegen afgesloten en het wegverkeer gehinderd. Gezien de omvang van

de maatschappelijke ontwrichting was de uitgifte van een code rood terecht, zo oordeelde ook het WIT.

Beleidsconclusies

Hieronder volgen enkele noemenswaardige ontwikkelingen die in 2018 hebben plaatsgevonden.

Weerwaarschuwingen

In 2018 is er door het KNMI zeven keer code oranje uitgegeven; waarschuwingen voor zeer zware windstoten, voor onweersbuien en voor extreme hitte. Van de zeven keer is zes keer daadwerkelijk gevaarlijk weer opgetreden. Een keer is achteraf gebleken dat een code geel voldoende zou zijn geweest. Dat betekent niet dat er geen zwaar weer was, maar dat de heftigheid uiteindelijk is meegevallen.

Klimaattop

In december 2018 vond de 24e klimaattop (COP24) plaats in de Poolse stad Katowice. Het KNMI heeft daar bijgedragen aan verschillende studies en rapporten over klimaatbeleid en opties voor mitigatie. Het KNMI was namens Nederland één van de vertegenwoordigers in het IPCC. Ook is het KNMI nauw betrokken bij de onderhandelingen namens de Nederlandse overheid.

Tropomi voor luchtkwaliteitsmeting

In oktober 2017 is het Nederlandse ruimte-instrument Tropomi in de ruimte gebracht. Vanaf 11 juli 2018 zijn de gegevens voor iedereen beschikbaar. Wetenschappers en professionele gebruikers kunnen de data gebruiken voor onderzoek en de ontwikkeling van operationele diensten zoals de luchtkwaliteitsverwachting.

Aaeolus voor windmetingen

Op 22 augustus 2018 is satelliet Aeolus succesvol gelanceerd. Het KNMI is sinds 1992 een belangrijke voortrekker van de [Aeolus missie](#), die wordt gecoördineerd door ESA. Deze satelliet brengt de opbouw van de wind op verschillende hoogten in kaart. Hierdoor zijn we beter in staat om weer- en klimaatmodellen bij te sturen. Dit zorgt voor betere weersverwachtingen wereldwijd en draagt bij aan klimaatonderzoek. De eerste data van de satelliet laten al zien dat de gemeten windpatronen echt kunnen afwijken van wat nu in modellen zit. Het verwerken van deze metingen in de weer- en klimaatmodellen kan tot wezenlijke verbeteringen van de weersverwachtingen leiden.

KNMI online

In totaal is de website van het KNMI 57,6 miljoen keer bezocht, gemiddeld 4,8 miljoen bezoekers per maand. Pieken deden zich voor rondom de afgegeven weerwaarschuwingen (8 in totaal). In toenemende mate is het KNMI sinds 2017 ook actief op Twitter en Instagram. Ten opzichte van 2017 is het bereik met meer dan 30% toegenomen.

Evaluatie

Op 1 januari 2016 is de Wet meteorologie en seismologie (Wtms) in werking getreden, evenals de bijbehorende Ministeriële Regeling. Het KNMI laat in beginsel dienstverlening over aan de markt, uitzonderingen daarop zijn in de Wtms en de regeling beschreven. Over het algemeen kan gesteld worden dat zowel de Wtms als de Regeling conform de verwachtingen werken. Om over de beschreven uitzonderingen geen misverstanden te laten ontstaan, is onder regie van het Overleg Infrastructuur en Milieu (OIM) en in overleg met het bedrijfsleven een protocol unieke

kennis ontwikkeld en vastgesteld. In 2018 is gestart met de evaluatie hiervan, in het voorjaar 2019 zullen de uitkomsten beschikbaar komen.

Budgettaire gevolgen van beleid

Budgettaire gevolgen van beleid artikel 23 Meteorologie en Seismologie (bedragen x € 1.000)							
	2014	2015	2016	2017	Realisatie 2018	Begroting 2018	Verschil 2018
Verplichtingen	37.645	42.200	35.956	43.088	52.928	49.568	3.360
Uitgaven	36.760	41.030	36.981	43.958	52.056	50.508	1.548
23.01 Meteorologie en seismologie	26.078	28.824	28.564	26.726	32.399	24.751	7.648
23.01.03 Bijdragen aan het agentschap KNMI	25.204	27.795	27.535	25.855	31.577	23.811	7.766
– Meteorologie	24.630	27.292	26.645	25.194	30.625	23.175	7.450
– Seismologie	574	503	890	661	952	636	316
23.01.05 Bijdragen aan internationale organisaties	874	1.029	1.029	871	822	940	– 118
– Contributie aan WMO (HGIS)	874	1.029	1.029	871	822	940	– 118
23.02 Aardobservatie	10.682	12.206	8.417	17.233	19.657	25.757	– 6.100
23.02.03 Bijdragen aan het agentschap KNMI	10.682	12.206	8.417	17.233	19.657	25.757	– 6.100
– Aardobservatie	10.682	12.206	8.417	17.233	19.657	25.757	– 6.100
Ontvangsten	0	0	0	0	0	0	0

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. De hogere verplichtingen realisatie van € 3,4 miljoen is als gevolg van door de toevoeging van middelen voor het programma Basale Dienstverlening (€ 6,4 miljoen), het opnemen van een verplichting voor de contributie 2019 WMO (€ 0,8 miljoen), een verlaging van de verplichting voor aardobservatie in verband met een doorgevoerde kasschuif (€ 6,2 miljoen). Tenslotte een toename door het toevoegen van diverse kleinere posten (€ 2,4 miljoen).
2. De hogere realisatie van € 7,8 miljoen wordt veroorzaakt door:
 - a. Meteorologie; het verschil tussen de realisatie en de oorspronkelijke begroting wordt met name veroorzaakt door besluitvorming over het programma Basale Dienstverlening + (BD+). Naar aanleiding van besluitvorming over dit programma zijn in 2018 aanvullende middelen beschikbaar gesteld (€ 6,4 miljoen). Daarnaast heeft het KNMI een compensatie ontvangen voor de overdracht van facilitaire dienstverlening naar RWS (€ 0,3 miljoen) en voor de financiering van gestegen lonen en prijzen (€ 0,1 miljoen). Tot slot heeft het KNMI aanvullende middelen ontvangen voor het uitvoeren van specifieke opdrachten in het kader van Broeikasgasmetingen (€ 0,4 miljoen) en Space Weather (€ 0,2 miljoen).

- b. Seismologie; het verschil tussen de realisatie en de oorspronkelijke begroting wordt veroorzaakt door een compensatie voor de gestegen lonen en prijzen van € 0,3 miljoen.
- 3. Het verschil tussen de realisatie en de oorspronkelijke begroting van (€ 6,1 miljoen wordt veroorzaakt door het doorvoeren van een kasschuif voor de contributie met betrekking tot aardobservatie om de middelen aan te laten sluiten bij de programmering (€ 6,2 miljoen). Daarnaast heet het KNMI een compensatie ontvangen ter financiering van de prijsbijstelling (€ 0,1 miljoen).

Toelichting op de financiële 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 databaseid;
- 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 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 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 WMO te voldoen. Deelname aan de activiteiten van de WMO wordt gefinancierd uit HGIS. De Wereld Meteorologische Organisatie 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).

Artikel 24 Handhaving en toezicht

Algemene doelstelling

Het stimuleren en bewaken van veilige vervoers- en watersystemen en een duurzame leefomgeving.

Rol en verantwoordelijkheden

Financieren

De Minister is verantwoordelijk voor het toezicht op de naleving van wet- en regelgeving in het transport en de leefomgeving. De Minister heeft een nationale coördinatie- c.q. verantwoordingsverplichting richting de EU ten aanzien van internationale milieuregelgeving.

De Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties heeft een medeverantwoordelijkheid inzake wonen en bouwen. De Minister van Economische Zaken en Klimaat heeft een medeverantwoordelijkheid inzake duurzaamheid.

Bij de totstandkoming van wet- en regelgeving beoogt de wetgever een door haar gewenst niveau van veiligheid en duurzaamheid te bewerkstelligen. Daarbij worden de rechtsbeginselen van rechtvaardigheid, rechtszekerheid en rechtsgelijkheid gehanteerd, met oog voor de nalevingseisen die van de ondertoezichtstaanden worden gevraagd. Zij streeft daarbij samenwerking met andere overheidspartners na.

(Doen) uitvoeren

De rol uitvoeren heeft betrekking op:

- vergunningverlening;
- toezicht door middel van objectinspecties, administratiecontroles, audits, convenanten en digitale inspecties;
- het verrichten van opsporing in geval van ernstige overtreding of fraude (onder aansturing van het OM);
- incidentafhandeling en onderzoek. Een uitgebreidere toelichting op de producten is te vinden in de agentschapsparagraaf van de inspectie.

Een gedetailleerde beschrijving van het uitvoeringsprogramma van de inspectie is te vinden in het Meerjarenplan 2018–2022 dat 20 september 2017 aan de Tweede Kamer is gezonden (Kamerstukken II 2017–2018 [34 550-XII nr. 4](#)).

Indicatoren en kentallen

	Vergunningen						Adm. Contr.			Audits	
	Planning	Realisatie	Perc.	Planning	Realisatie	Perc.	Planning	Realisatie	Perc.	Audits	Perc.
Afval, Industrie en Bedrijven	3.510	3.667	104,5%	455	314	69,0%	85	51	60,0%		
Water, Producten en Stoffen	363	166	45,7%	6.870	4.869	70,9%	36	9	25,0%		
Scheepvaart	6.500	8.182	125,9%	220	302	137,3%	39	26	66,7%		
Rail- en wegvervoer	610	4.026	660,0%	820	439	53,5%	150	91	60,7%		
Luchtvaart	5.700	7.226	126,8%				410	210	51,2%		
Autoriteit woningcorporaties	990	1.022	103,2%	640	757	118,3%	550	560	101,8%		
Transport gevaarlijke stoffen	270	123	45,6%	275	137	49,8%	66	24	36,4%		
Totaal	17.943	24.412	136,1%	9.280	6.818	73,5%	1.336	971	72,7%		
<hr/>											
Convenanten											
	Planning	Realisatie	Perc.	Planning	Realisatie	Perc.	Planning	Realisatie	Perc.	Incidentafhandeling	
Afval, Industrie en Bedrijven	5	–		1.000	792	79,2%	10	12	120,0%		
Water, Producten en Stoffen	22	–		37.886	6.153	16,2%					
Scheepvaart	8	8	100,0%	5.485	4.680	85,3%	400	375	93,8%		
Rail- en wegvervoer	73	54	74,0%	15.600	11.870	76,1%					
Luchtvaart				1.250	899	71,9%	1.450	1.516	104,6%		
Autoriteit woningcorporaties											
Transport gevaarlijke stoffen	9	7	77,8%	6.470	2.969	45,9%	1.400	348	24,9%		
Totaal	117	69	59,0%	67.691	27.363	40,4%	3.260	2.251	69,0%		

	Onderzoek		
	Planning	Realisatie	Perc.
Afval, Industrie en Bedrijven	10	16	160,0%
Water, Producten en Stoffen			
Scheepvaart	250	200	80,0%
Rail- en wegvervoer			
Luchtvaart			
Autoriteit woningcorporaties	2	3	150,0%
Transport gevaarlijke stoffen	20	14	70,0%
Totaal	282	233	82,6%

Bron: ILT 2019

Toelichting:

In de tabel bij indicatoren en kengetallen staan de verschillen tussen geplande – en gerealiseerde productie weergegeven. De voortgang van productie ten opzichte van de planning laat op een aantal onderdelen substantiële afwijkingen zien. Dit heeft deels te maken met andere werkwijzen en nieuwe inzichten, deels is gekozen voor een andere mix van handhavingsinstrumenten. Zo is de effectiviteit van controle op energielabels onvoldoende gebleken en is in overleg met het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties een andere werkwijze met minder fysieke controles gekozen. Dit is in lijn met een geleidelijke verschuiving van de focus, waarbij risicoselectie in dienst van het bereiken van maatschappelijke effecten steeds belangrijker wordt. Het halen van afgesproken aantallen is daarbij ondersteunend aan het te behalen effect.

Beleidsconclusies

De ILT is heet in 2018 een verdere stap gezet met het traject Koers 2021. Trends binnen en buiten de ILT – zoals (technologische) ontwikkelingen – zorgen ervoor dat de ILT zich vernieuwt. De ILT heeft in de loop van 2018 een organisatorische wijziging ondergaan. De sector-georiënteerde domeinen zijn opgegaan in de organisatorische eenheden Vergunningverlening, Duurzaamheid en Opsporing, Veiligheid en Instituties.

Een ILT-brede risicoanalyse is een van de onderdelen van de Koers ILT. De risicoanalyse heeft als doel de risico's in het werkveld van de ILT onderling vergelijkbaar te maken om beter onderbouwde keuzes over de inzet te kunnen maken. In 2018 is door de ILT weer verder gewerkt aan de ILT-brede risicoanalyse. Daarbij is een onderverdeling gemaakt in zes categorieën, namelijk Fysieke veiligheid, Gezondheid, Milieu, schade aan Transportnet, Economie en schade aan het Vertrouwen in instituties. De resultaten van de risicoanalyse zijn reeds op 6 juli 2017 openbaar geworden (Kamerstuk 34 550 XII nr. 80).

Naast de nieuwe organisatorische werkwijze is in 2018 daadwerkelijk gestart met een aantal programma's. Deze zijn ontwikkeld vanuit de inspectie-brede risicoanalyse. Het betreft de programma's Bodem, Afval, Broekasgassen, Slim en veilig goederenvervoer, Duurzame producten, Veilig en duurzaam Schiphol en Schoon schip. Een uitgebreidere toelichting op de resultaten van het toezicht van de ILT is beschreven in het Jaarverslag van de ILT over 2018.

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid artikel 24 Handhaving en Toezicht (x € 1.000)

	2014	2015	2016	2017	Realisatie	Vastgestelde Begroting	Verschil
						2018	
Verplichtingen	116.481	119.051	118.970	106.759	116.679	103.314	13.365
Uitgaven	116.481	119.051	118.970	106.759	116.679	103.314	13.365
24.01							
Handhaving en toezicht	116.481	119.051	118.970	106.759	116.679	103.314	13.365
24.01.03 Bijdragen aan het agentschap ILT	116.481	119.051	118.970	106.759	116.679	103.314	13.365
– Afval, Industrie en bedrijven	13.305	27.706	27.141	23.746	25.831	23.122	2.709
– Rail en wegvervoer	25.636	24.961	27.897	24.300	26.277	23.751	2.526
– Scheepvaart	15.149	23.063	22.372	20.171	22.184	19.418	2.766
– Luchtvaart	13.168	19.166	18.415	16.853	18.636	16.399	2.237
– Risicovolle stoffen en producten	33.826	0	0	0	0	0	0
– Water, producten en stoffen	15.398	24.425	23.145	21.689	23.751	20.624	3.127
Ontvangsten	0	0	0	0	0	0	0

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. De ILT heeft bij de najaarsnota vanuit het moederdepartement o.a. een bijdrage voor de kosten van het ICT-beheer bij de shared serviceorganisatie Dienst ICT Uitvoering (DICTU) en voor ILT specifieke aanpassingen van werkplekken (€ 2,3 miljoen). Daarnaast ontvangt ILT o.a. een bijdrage voor het de beheerskosten van de applicatie Inspectieview Milieu (€ 1,1 miljoen), een bijdrage voor de verhuiskosten naar de Rijnstraat (€ 1,9 miljoen), een bijdrage voor extra toezicht op Schiphol (€ 0,5 miljoen) en een bijdrage voor de lenW-brede IV-portefeuille die is belegd bij de Inspecteur-Generaal van de ILT (€ 1 miljoen). Verder is de loon- en prijsbijstelling toegevoegd aan dit artikel (€ 2,5 miljoen). Tot slot heeft de ILT nog een aantal kleinere bijdragen ontvangen bijvoorbeeld voor wijzigingen in maritieme regelgeving en de beheerskosten van TERRA (totaal € 4 miljoen)

Toelichting op de financiële instrumenten

24.01 Handhaving en toezicht

24.01.03 Bijdrage aan het agentschap ILT (ad 2)

In 2018 heeft de ILT de volgende taken uitgevoerd:

- Vergunningverlening;
- Toezicht door middel van objectinspecties, administratiecontroles, audits, convenanten en digitale inspecties;

- Het verrichten van opsporing in geval van ernstige overtreding of fraude (onder aansturing van het OM);
- Incidentafhandeling en onderzoek.

Zie ook de tabel hierboven voor de geplande en gerealiseerde productie. Een uitgebreidere toelichting op de resultaten van het toezicht van de ILT is beschreven in het Jaarverslag van de ILT over 2018.

Artikel 25: Brede Doeluitkering

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 Stadsregio Amsterdam en het samenwerkingsverband van gemeenten in de zuidelijke Randstad, de Metropoolregio Rotterdam Den Haag.

Rollen en Verantwoordelijkheden

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.

Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid artikel 25. Brede doeluitkering (x € 1.000)							
	2014	2015	2016	2017	Realisatie	Vastgestelde Begroting	Verschil
					2018	2018	2018
Verplichtingen	1.872.801	884.538	923.409	926.383	951.141	881.534	69.607
Uitgaven	1.989.790	1.878.691	893.936	930.277	929.574	881.588	47.986
25.01 Brede doeluitkering	1.989.790	1.878.691	893.936	930.277	929.574	881.588	47.986
Ontvangsten	0	0	0	0	0	0	0

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. Dit betreft hogere verplichtingen vanuit het Infrastructuurfonds welke samen met de jaarlijkse BDU in 2018 tot betaling zijn gekomen, komen ten behoeve van het programma Beter Benutten (€ 19,4 miljoen) en ten behoeve van de uitvoering van de Bestuursovereenkomst Blankenburgverbinding is eveneens een bijdrage overgemaakt aan de regio (€ 20,2 miljoen). Verder is het verplichtingenbudget voor indexering doorgevoerd (€ 18,4 miljoen) in de beschikking voor kasjaar 2018. Tot slot zijn de verplichtingen verhoogd door de verwerking van de loon- en prijsbijstelling voor tranche 2018 (€ 18,4 miljoen).
2. De hogere uitgaven worden veroorzaakt door overboekingen vanuit het Infrastructuurfonds voor de uitvoering van het regioprogramma Beter benutten (€ 26,4 miljoen) en ten behoeve van de Rijksbijdrage aan het Kwaliteitsprogramma Blankenburgverbinding (Nieuw Waterland) (€ 3,2 miljoen). Deze middelen worden om begrotingstechnische redenen verantwoord op Hoofdstuk XII. Daarnaast zijn de

Toelichting op de financiële instrumenten

uitgaven verhoogd door de verwerking van de loon- en prijsbijstelling voor tranche 2017 (€ 15,2 miljoen).

Verplichtingen

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.

Uitgaven

25.01 Brede Doeluitkering

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.

Artikel 26 Bijdragen aan investeringsfondsen

Algemene doelstelling

Op dit artikel worden de bijdragen aan het Infrastructuurfonds en het Deltafonds verantwoord.

Rol en verantwoordelijkheden

Financieren

De rollen en verantwoordelijkheden voor zaken die op het Infrastructuurfonds en Deltafonds worden verantwoord zijn terug te vinden in de verschillende beleidsartikelen.

Voor de indicatoren en kengetallen wordt verwezen naar de desbetreffende beleidsartikelen.

Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid artikel 26 Bijdrage investeringsfondsen (x € 1.000)							
	2014	2015	2016	2017	Realisatie	Begroting	Verschil
					2018	2018	2018
Verplichtingen	6.910.205	5.874.315	6.026.299	5.259.841	6.335.032	6.564.953	- 229.921
Uitgaven	6.910.205	5.874.315	6.026.299	5.259.841	6.335.032	6.564.953	- 229.921
26.01 Bijdrage aan het Infrastructuurfonds	5.834.916	4.821.159	5.026.766	4.604.822	5.459.756	5.675.020	- 215.264
26.02 Bijdrage aan het Deltafonds	1.075.289	1.053.156	999.533	655.019	875.276	889.933	- 14.657
Ontvangsten	0						

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 2018 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. Een volledig inzicht is verstrekt in de verschillende suppleaire begrotingen over 2018.
 - Toevoegen van de aanvullende post infrastructuur (€ 542,5 miljoen)
 - Kasschuif infrastructuurfonds (- € 700 miljoen)
 - Voordelig saldo (- € 195 miljoen)
 - Extra snelle trein Groningen en Friesland (- € 32 miljoen)
 - Afrekening ProRail derde tartaal 2017 (€ 41 miljoen)
 - Herverkaveling Omgevingswet (- € 23 miljoen)
 - Overige oorzaken (€ 151,2 miljoen)
2. Voor een toelichting op de verschillen wordt verwezen naar het Jaarverslag over 2018 van het Deltafonds. Het verschil tussen de begroting en de realisatie is het gevolg van een groot aantal mutaties ten opzichte van de raming in de begroting 2018. De belangrijkste betreft een overboeking naar het Provinciefonds en andere ministeries

in verband met een bijdrage aan projecten, waaronder Ooijen-Wanssum en IJsseldelta fase 2, ambitie Afsluitdijk en zoetwatermaatregelen. Een volledig inzicht van de mutaties is verstrekt in de verschillende suppleaire begrotingen over 2018.

Toelichting op de financiële instrumenten

26.01 Bijdrage aan het 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).

Specificatie van de bijdragen uit de begroting van hoofdstuk XII aan de begroting van het Infrastructuurfonds (bedragen x € 1.000)					
INFRAFONDS			Begroting	Realisatie	Verschil
12	Hoofdwegen	Uitgaven	2.575.982	2.472.330	- 103.652
12.01	Verkeersmanagement		3.680	3.736	56
12.02	Beheer, onderhoud en vervanging		645.593	717.007	71.414
12.03	Aanleg		781.590	558.823	- 222.767
12.04	GIV/PPS		581.030	605.036	24.006
12.06	Netwerkgebonden kosten HWN		564.089	587.728	23.639
12.07	Investeringsruimte		0	0	0
12.09	Ontvangsten	Ontvangsten	90.402	110.467	20.065
	Bijdrage van hfdst XII (art 26)		2.485.580	2.361.863	- 123.717
13	Spoorwegen	uitgaven	2.190.386	2.123.334	- 67.052
13.02	Beheer, onderhoud en vervanging		1.245.258	1.514.397	269.139
13.03	Aanleg		766.273	457.267	- 309.006
13.04	GIV/PPS		162.258	141.680	- 20.578
13.07	Rente en aflossing		16.597	9.990	- 6.607
13.08	Investeringsruimte		0	0	0
13.09	Ontvangsten	Ontvangsten	314.250	222.780	- 91.470
	Bijdrage van hfdst XII (art 26)		1.876.136	1.900.554	24.418
14	Regionaal, lokale infrastructuur	uitgaven	246.600	97.268	- 149.332
14.01	Grote regionaal/lokale projecten		194.764	94.429	- 100.335
14.02	Regionale mobiliteitsfondsen		0	0	0
14.03	RSP-ZZL: pakket bereikbaarheid		51.836	2.839	- 49.447
14.09	Ontvangsten		0	2.219	2.219
	Bijdrage van hfdst XII (art 26)		246.600	95.049	- 151.551
15	Vaarwegen	uitgaven	964.746	845.570	- 119.176
15.01	Verkeersmanagement		8.525	8.655	130
15.02	Beheer, onderhoud en vervanging		376.866	334.496	- 42.370
15.03	Aanleg		227.570	159.164	- 68.406
15.04	GIV/PPS		44.839	28.867	- 15.972

INFRAFONDS		Begroting	Realisatie	Verschil
15.06	Netwerkgebonden kosten HVWN	306.946	314.388	7.442
15.07	Investeringsruimte	0	0	0
15.09	Ontvangsten	Ontvangsten	131.197	81.365
	Bijdrage van hfdst XII (art 26)		833.549	764.205
17	Megaprojecten	uitgaven	262.497	269.333
17.02	Betuweroute		4.942	1.599
17.03	HSL		8.894	80
17.06	PMR		34.940	20.185
17.07	ERTMS		98.823	50.733
17.08	Zuidasdok		114.898	78.938
17.10	Programma HFS		0	117.798
17.09	Ontvangsten		30.436	37.373
	Bijdrage van hfdst XII (art 26)		232.061	231.960
18	Overige uitgaven en ontvangst	uitgaven	1.094	1.729
18.01	Saldo afgesloten rekeningen		0	0
18.02	Beter benutten		0	0
18.03	Intermodaal vervoer		0	0
18.04	Gebiedsgerichte aanpak (UPR)		0	0
18.06	Externe veiligheid		1.016	1.729
18.07	Mobiliteitsonafh. Kennis en expertise		0	0
18.08	Netwerkoverstijgende kosten		0	0
18.11	Investeringsruimte		0	0
18.12	Reservering beheer, onderhoud en vervanging		0	0
18.13	Tol gefinancierde uitgaven		0	0
18.14	Minregel: rentevrijval		0	0
18.15	Ramingsbijstelling en kasschuif		0	0
18.16	Reservering Omgevingswet		78	0
18.17	Verkenningen nieuwe stijl		0	0
18.10	Saldo afgesloten rekeningen	Ontvangsten	0	78.728
18.09	Ontvangsten	Ontvangsten	0	12.381
	Bijdrage van hfdst XII (art 26)		1.094	- 89.380
19	Bijdragen andere begrotingen Rijk			
19.09	Ontvangsten	Ontvangsten	5.675.020	5.459.756
	Totaal uitgaven		6.241.305	5.809.564
	Totaal ontvangst		566.285	545.313
	Totaal Bijdrage van hfdst XII (art 26)		5.675.020	5.459.756

26.02 Bijdragen aan het 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).

Specificatie van de bijdragen uit de begroting van Hoofdstuk XII aan de begroting van het Deltafonds (bedragen x € 1.000)					
DELTAFONDS			Begroting	Realisatie	Verschil
1	Investeren in waterveiligheid	uitgaven	526.713	515.558	- 11.155
1.01	Grote projecten waterveiligheid		352.422	308.998	- 43.424
1.02	Overige aanlegprojecten waterveiligheid		169.799	199.682	29.883
1.03	Studiekosten		4.492	6.878	2.386
1.09	Ontvangsten investeren in waterveiligheid	Ontvangsten	197.844	208.552	10.708
	Bijdrage van hfdst XII (art 26)		328.869	307.006	- 21.863
2	Investeren in zoetwatervoorziening	uitgaven	21.863	11.739	- 10.124
2.02	Overige waterinvesteringen zoetwatervoorziening		18.913	9.492	- 9.421
2.03	Studiekosten		2.950	2.247	- 703
2.09	Ontvangsten investeren in waterkwantiteit en				
	Zoetwatervoorziening	Ontvangsten	3.041	755	- 2.286
	Bijdrage van hfdst XII (art 26)		18.822	10.984	- 7.838
3	Beheer, onderhoud en vervanging	uitgaven	188.765	207.793	19.028
3.01	Watermanagement		7.111	7.294	183
3.02	Beheer, onderhoud en vervanging		181.654	200.499	18.845
3.09	Ontvangsten Beheer, onderhoud en vervanging	Ontvangsten	0	0	0
	Bijdrage van hfdst XII (art 26)		188.765	207.793	19.028
4	Experimenteren cf. art. III Deltawet	uitgaven	47.730	20.974	- 26.756
4.01	Experimenteerprojecten		0	800	800
4.02	GIV/PPS		47.730	20.174	- 27.556
4.09	Ontvangsten Experimenteerartikel	Ontvangsten	0	800	800
	Bijdrage van hfdst XII (art 26)		47.730	20.174	- 27.556
5	Netwerkgebonden kosten en overige uitgaven	uitgaven	276.099	307.827	31.728
5.01	Apparaat		230.529	239.168	8.639
5.02	Overige uitgaven		64.200	68.659	4.459
5.03	Investeringsruimte		- 18.630	0	18.630
5.09	Netwerkgebonden kosten en overige ontvangsten	Ontvangsten	0	0	0
5.10	Saldo van afgesloten rekeningen		0	28.151	28.151
	Bijdrage van hfdst XII (art 26)		276.099	279.676	3.577

DELTAFONDS		Begroting	Realisatie	Verschil
6	Bijdragen andere begrotingen Rijk			
6.09	Ten laste van begroting van IenW	Ontvangsten	889.933	875.276
7	Investeren in waterkwaliteit	uitgaven	29.648	19.795
7.01	Realisatieprogramma Kaderrichtlijn water		25.676	16.161
7.02	Overige aanlegprojecten waterkwaliteit		777	1.172
7.03	Studiekosten waterkwaliteit		3.195	2.462
7.09	Ontvangsten Investeren in waterkwaliteit	Ontvangsten	0	89
	Bijdrage van hfdst XII (art 26)		29.648	19.706
	Totaal uitgaven		1.090.818	1.083.686
	Totaal ontvangsten		200.885	238.347
	Totaal Bijdrage van hfdst XII (art 26)		889.933	875.276
				– 14.657

5. NIET-BELEIDSARTIKELEN

Artikel 97 Algemeen departement

Algemene doelstelling

Op dit artikel worden de lenW-brede programma-uitgaven verantwoord.

Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid artikel 97 Algemeen departement (x € 1.000)							
	2014	2015	2016	2017	Realisatie	Begroting	Verschil
					2018	2018	2018
Verplichtingen	63.614	50.181	47.952	131.783	105.611	54.487	51.124
Uitgaven	55.677	50.901	59.524	114.922	93.648	57.813	35.835
97.01 Algemeen departement	55.677	50.901	59.524	114.922	77.648	57.813	19.835
97.01.01 Opdrachten	30.159	30.907	28.770	84.406	46.928	29.429	17.499
– <i>Onderzoeken ANVS</i>	0	3.217	3.162	4.189	3.150	3.749	– 599
– <i>Regerings-vliegtuig</i>	10.044	6.892	8.731	62.120	21.934	6.735	15.199
– <i>Departementaal Coördinatiecentrum Crisisbeheersing</i>	4.264	4.844	3.902	7.198	8.920	7.050	1.870
– <i>Overige Opdrachten</i>	15.851	14.154	12.973	10.898	12.924	11.895	1.029
97.01.02 Subsidies	1.119	2.167	1.790	1.341	1.464	1.450	14
97.01.03 Bijdragen aan agentschappen	19.022	12.600	23.837	24.048	24.129	21.707	2.422
– <i>Waarvan bijdrage aan KNMI</i>	2.400	0	2.672	2.583	2.583	213	2.370
– <i>Waarvan bijdrage aan ILT</i>	16.000	11.986	12.209	12.412	12.471	12.471	0
– <i>Waarvan bijdrage aan agentschap RWS</i>	622	614	2.574	2.625	2.631	2.579	52
– <i>Waarvan bijdrage aan RIVM</i>	0	0	6.382	6.428	6.444	6.444	0
97.01.06 Bijdragen aan ZBO's/RWT's	5.377	5.227	5.127	5.127	5.127	5.227	– 100
<i>StAB</i>	5.377	5.227	5.127	5.127	5.127	5.227	– 100
97.02 Sanering Thermphos	0	0	0	0	16.000	0	16.000
Ontvangsten	18.503	3.646	1.259	336	3.167	1.101	2.066
							5

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. De hogere verplichtingen op dit artikel hangen voornamelijk samen met de overlopende verplichting uit 2017 ten behoeve van de aanschaf van het nieuwe regeringsvliegtuig en de aangegeven verplichting voor de interim-oplossing voor het regeringsvliegtuig. Bij de eerste suppletoire wet is het niet betaalde deel van de gereserveerde gelden voor het Regeringsvliegtuig uit 2017 aan de lenW begroting toegevoegd (€ 34,6 Miljoen). Daarnaast heeft ten behoeve van het interim-vliegtuig een aanvullende verplichtingeschuif vanuit 2019 plaatsgevonden (€ 4,5 miljoen). Ultimo 2018 is een deel van de gereserveerde gelden voor het Regeringsvliegtuig niet verplicht (€ 20,7, miljoen). Tevens moet, met ingang van 2018, ten behoeve van de aanslag Vennootschapsbelasting een verplichting worden vastgelegd (€ 5,1 miljoen).
2. De hogere uitgaven van € 17,5 miljoen zijn het gevolg van:
 - a. Een bijdrage aan het interim-vliegtuig, tot de oplevering van het nieuwe regeringsvliegtuig, (€ 6,4 miljoen). Daarnaast betreft het de opbrengst van de verkoop van het voormalige regeringsvliegtuig (€ 2,5 miljoen), die mag worden aangewend voor het nieuwe vliegtuig. Bij de eerste suppletoire wet is het niet betaalde deel van de gereserveerde gelden voor het Regeringsvliegtuig uit 2017 aan de lenW begroting toegevoegd (€ 34,6 Miljoen). Ultimo 2018 is een deel van de gereserveerde gelden voor het Regeringsvliegtuig niet tot betaling gekomen (€ 28,3 miljoen).
 - b. Een hogere bijdrage aan DCC voor het uitvoeren van noodmaatregelen als gevolg van de droogteperiode in 2018 (1,8 miljoen)
3. De hogere uitgaven van € 2,4 miljoen is met name als gevolg van een bijdrage van RWS aan KNMI voor producten en diensten die het KNMI verricht voor RWS (€ 2,37 miljoen). Het betreft meteorologische producten en diensten met betrekking tot werkzaamheden op het gebied van wegen-, vaarwegen- en waterprojecten waaronder gladheidsbestrijding.
4. De hogere uitgaven van € 16 miljoen betreft de Rijksbijdrage aan de sanering Thermphos. Het volledige bedrag voor 2018 is conform de planning van de sanering gerealiseerd.
5. De hogere ontvangsten betreft voornamelijk de opbrengst van de verkoop van het voormalige regeringsvliegtuig, verkocht door Domeinen. Dit bedrag zal worden aangewend voor het (nieuwe) regeringsvliegtuig.

Toelichting op de financiële instrumenten

97.01 lenW-brede programmamiddelen

97.01.01 Opdrachten

Onderzoeken ANVS

Hieronder worden de uitgaven verantwoord voor opdrachten aan (inter)nationale technische support organisaties (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 hieronder verantwoord.

Regeringsvliegtuig

Dit betreft de verantwoording van de uitgaven in 2018 van lenW voor het onderhouden, de exploitatie en de aanschaf van het (te vervangen en interim-) regeringsvliegtuig.

97.02 Sanering Thermphos

Subsidies

Naar aanleiding van het kabinetbesluit is besloten dat het Rijk een bijdrage levert bij de sanering van voormalig bedrijventerrein Thermphos, waarbij lenW als beleidsverantwoordelijk departement is aangesteld. In het voorjaar zijn de middelen voor de Rijkbijdrage Thermphos, middels de Incidentele Suppleaire Begroting (ISB) ISB Thermphos (Kamerstuk II, 34896-XII, respectievelijk 34896-1 en 34896-2.) toegevoegd aan artikel 97 van de begroting (artikel 97) van lenW.

Middels een subsidieregeling worden de middelen beschikbaar gesteld aan de uitvoerende partij.

Artikel 98 Apparaatsuitgaven kerndepartement

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.

Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid artikel 98 Apparaatsuitgaven kerndepartement (x € 1.000)							
	2014	2015	2016	2017	Realisatie 2018	Begroting 2018	Verschil 2018
Verplichtingen	292.085	325.007	339.812	371.490	281.510	280.211	1.299
Uitgaven	303.576	326.186	328.743	334.417	298.856	284.403	14.453
98.01 Personele uitgaven	207.098	218.813	226.918	228.170	220.973	203.408	17.565
– waarvan eigen personeel	186.627	197.627	196.323	198.489	193.030	179.514	13.516
– waarvan externe inhuren	9.699	12.071	20.962	21.853	20.999	13.854	7.145
– waarvan overige personele uitgaven	10.772	9.115	9.633	7.828	6.944	10.040	-3.096
98.02 Materiële uitgaven	96.478	107.373	101.825	106.247	77.883	80.995	-3.112
– waarvan ICT	43.910	25.542	21.454	21.817	20.308	17.991	2.317
– waarvan bijdrage aan SSO's	37.950	60.839	60.872	66.555	48.798	44.259	4.539
– waarvan overige materiële uitgaven	14.618	20.992	19.499	17.875	8.777	18.745	-9.968
Ontvangsten	14.203	37.258	19.323	18.224	14.667	5.430	9.237
3							

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. De hogere uitgaven van € 17,5 miljoen worden met name veroorzaakt door:
 - a. Een stijging van de eigen personele kosten als gevolg van de toedeling van de loon- en prijsbijstelling tranche 2018 (€ 4,6 miljoen). Daarnaast betreft het extra uitgaven ten behoeve van het luchtvaardt dossier (€ 2,8 miljoen en de toevoeging van de bijdrage uit de Aanvullende post als gevolg van de ambities uit het regeerakkoord Rutte III (€ 1,5 miljoen). Met de overdracht van de Rekenmeesterfunctie naar PBL is van EZK een bijdrage ontvangen (€ 1,0 miljoen). Tot slot waren er extra kosten als gevolg van de herverkaveling (€ 1,8 miljoen) en diverse kleine verhogingen.
 - b. Een stijging van de kosten voor externe inhuren met name als gevolg van een extra bijdrage vanuit het Infrastructuurfonds ten behoeve van de programma's Duurzame Mobiliteit (DUMO) en het Programma Innovatie en Mobiliteit (PIM) (samen € 1,1 miljoen), de ontwikkeling van het Standaard Platform (€ 4,4 miljoen) en de vervanging van de zakensystemen TERRA en HOLMES (€ 1,0 miljoen).

- c. Een lagere realisatie voor overige personele uitgaven van 2,5 miljoen als gevolg van lagere kosten voor post-actieven zoals in rekening gebracht bij lenW door verzekерingsmaatschappijen.
- 2. De lagere uitgaven van € 3,1 miljoen worden met name veroorzaakt door:
 - a. een hogere bijdrage aan SSO's overwegend als gevolg van uitgaven voor ICT- en facilitaire dienstverlening aan baten-lastendiensten van lenW waarvan de vergoeding hiervoor van de baten-lastendiensten niet meer in 2018 is ontvangen en deze uitgaven ten laste van artikel 98 moeten worden verantwoord.
 - b. lagere uitgaven van € 10,8 miljoen voornamelijk als gevolg van een overboeking van budget naar de agentschappen RWS, KNMI en ILT ter compensatie van gemaakte kosten in het kader van de Participatiewet (€ 3,7 miljoen) en een overboeking naar artikel 17 voor opdrachten Schiphol, ter dekking van de getroffen schikking met de Board of Airline Representatives In the Netherlands (BARIN), voor het deel dat in 2018 moet worden betaald (€ 1,5 miljoen), interne dekking van het luchtvaartdossier (€ 2,1 miljoen) en enkele herschikkingen.
- 3. De hogere ontvangsten zijn met name het gevolg van hogere externe ontvangsten voor onderzoeksopdrachten bij het Planbureau voor de leefomgeving (€ 1,8 miljoen). Daarnaast betreft het de ontvangsten van agentschappen voor uitgaven bedrijfsvoering als gevolg van interne leveranties binnen apparaat (€ 7,6 miljoen).

Toelichting op de financiële instrumenten

98.01 Personele uitgaven

Dit betreft de verantwoording van alle uitgaven van het eigen personeel, de externe inhuur 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. P-Direkt, FM-Haaglanden en het Rijksvastgoedbedrijf) en ICT uitgaven voor onderhoud en licenties.

Extracomptabele verwijzingen

Totaaloverzicht apparaatsuitgaven/kosten inclusief agentschappen en ZBO's/RWT's (x € 1.000)							
					Realisatie	Vastgestelde begroting	Verschil
	2014	2015	2016	2017	2018	2018	2018
Totaal apparaatsuitgaven ministerie	303.576	326.186	328.743	334.417	298.856	284.403	14.453
Kernde部分	303.576	326.186	328.743	334.417	298.856	284.403	14.453
Totaal apparaatskosten batenlastendiensten	1.243.847	1.200.851	1.200.686	1.246.112	1.291.899	1.222.509	69.389
ILT	147.032	141.572	148.136	152.664	152.109	138.896	13.212
KNMI	44.598	50.376	54.581	55.816	57.113	51.222	5.891
RWS	1.046.542	1.001.818	991.288	1.031.132	1.082.677	1.032.391	50.286
NEA ¹	5.675	7.085	6.681	6.500	–	–	–
Totaal apparaatskosten ZBO's en RWT's²	585.805	652.991	599.814	656.031	n.n.b.	495.227	n.n.b.
ProRail	412.000	483.000	426.000	472.000	n.n.b.	490.000	n.n.b.
Kadaster ³	169.000	165.000	169.000	179.000	–	–	–
StAB	4.805	4.991	4.814	5.031	n.n.b.	5.227	n.n.b.

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 2018 waren bij het opstellen van het jaarverslag niet beschikbaar om op te nemen in bovenstaande 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](#))

lenW is verantwoordelijk voor drie agentschappen: de Inspectie Leefomgeving en Transport, het Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut, en Rijkswaterstaat. De apparaatskosten en ontvangsten worden verder uitgesplitst en toegelicht in de agentschapsparagrafen.

lenW verstrekkt bijdragen aan drie begrotingsgefinancierde ZBO's en RWT's: ProRail, en StAB. Zie voor meer informatie over de ZBO's en RWT's van lenW de bijlage ZBO's en RWT's van dit Jaarverslag (Bijlage 1).

De apparaatskosten van de Staf van de Deltacommissaris worden in lijn met de Waterwet op het Deltafonds begroot en verantwoord (zie artikel 5 Netwerkgebonden kosten en overige uitgaven van het Jaarverslag van het Deltafonds)

Taakstelling Rutte II

Conform de Regeling Rijksbegrotingsvoorschriften wordt hieronder aangegeven hoe de taakstelling Rutte II binnen lenW is verdeeld naar de verschillende onderdelen van het ministerie (inclusief agentschappen en ZBO's). Onderstaande tabel geeft de verdeling weer.

Tabel verdeling taakstelling Rutte II 2016–2018 (Bedragen x € 1.000)

	2016	2017	2018	Structureel
Kerndepartement	– 15.138	– 40.807	– 37.320	– 37.320
Agentschappen				
NEa ¹	– 90	– 180	– 269	– 269
KNMI	– 261	– 519	– 777	– 777
ILT	– 1.726	– 3.430	– 5.135	– 5.135
RWS	– 18.289	– 37.972	– 53.100	– 53.100
ZBO's				
Kadaster ²	– 310	– 618	– 924	– 924
Overig				
RIVM	– 361	– 824	– 1.000	– 1.000
ProRail	– 6.825	– 13.650	– 20.475	– 20.475
Totale taakstelling	– 43.000	– 98.000	– 119.000	– 119.000

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 Bij de herverkaveling naar aanleiding van Rutte III is het Kadaster in 2018 overgeheveld naar BZK ([TK 2017–2018, 34 775 XII, nr. 63](#))

Toelichting

Bij het kerndepartement, zijn maatregelen om de taakstelling Rutte II (2016 en volgende) in te vullen voor het grootste deel gevonden in:

- versoobering van de bedrijfsvoering; verlaging van de centrale budgetten op het gebied van materiële uitgaven (onder andere door efficiency of productiviteitverbeteringen, door verdergaande digitalisering).
- verbeterde inzet op integrale programma-aanpak, standaardisering, uniformering en vereenvoudiging van processen, vakmanschap en flexibele inzet over de grenzen van de organisatieonderdelen.
- maatregelen met personele gevolgen worden in overleg met de medezeggenschap opgepakt. Omdat de grens van het haalbare steeds dichterbij komt wordt getracht om de personele krimp zoveel mogelijk te beperken.

Bij de agentschappen wordt het grootste deel van de financiële taakstelling ten laste van de personele budgetten gebracht. Invulling geschiedt middels het nemen van efficiencymaatregelen en indien nodig taakversoobering. Dit betekent dat bepaalde taken dan niet meer of minder intensief zullen worden uitgevoerd.

Artikel 99 Nominaal en Onvoorzien

Algemene beleidsdoelstelling

Niet van toepassing op dit artikel.

Dit artikel is een administratief begrotingstechnisch artikel. Dit houdt in 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 tijdelijk op dit artikel geadministreerd.

Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van de budgettaire gevolgen van het beleid artikel 99 Nominaal Onvoorzien (x € 1.000)							
	2014	2015	2016	2017	Realisatie	Begroting	Verschil
Verplichtingen	0	0	0	0	0	108	- 108
Uitgaven	0	0	0	0	0	108	- 108
Nominaal en Onvoorzien	0	0	0	0	0	108	- 108
Ontvangsten	0	0	0	0	0	0	0

Financiële Toelichting

De budgettaire wijzigingen binnen dit artikel zijn kleiner dan de gehanteerde norm en worden daarom niet uiteengezet (zie de leeswijzer).

6. BEDRIJFSVOERINGPARAGRAAF

Scope

De scope van deze bedrijfsvoeringparagraaf is de bedrijfsvoering waarvoor de Minister van Infrastructuur en Waterstaat verantwoordelijk is (begrotingshoofdstuk XII Infrastructuur en Milieu, begrotingshoofdstuk IF en begrotingshoofdstuk DF). Deze bedrijfsvoeringparagraaf omvat drie onderdelen. De Minister van Financiën heeft de rapportage-items van de eerste twee onderdelen voorgeschreven. De Minister van IenW rapporteert in onderdeel drie, na advisering door het Audit Committee, over de belangrijkste ontwikkelingen en verbeteringen in de bedrijfsvoering van 2018.

Onderdeel 1. Uitzonderingsrapportage

Om te voldoen aan de rapportagecriteria uit de rijksbegrotingsvoorschriften wordt in dit onderdeel gerapporteerd op de onderstaande rapportage-items:

- A. comptabiele rechtmatigheid;
- B. totstandkoming van de niet-financiële verantwoordingsinformatie;
- C. financieel en materieel beheer, en
- D. overige aspecten van de bedrijfsvoering.

A. Comptabele Rechtmatigheid

Bij de vaststelling van de onderstaande tabel is voor de bestuurskern gebruik gemaakt van een statistische steekproef. Hierbij worden willekeurige transacties onderzocht. Eventuele gevonden onrechtmatigheden worden vervolgens geëxtrapoleerd op het onderzochte artikel. Bij gebruik van het instrument steekproef schrijven de rijksbegrotingsvoorschriften voor om in de onderstaande tabellen te rapporteren als de maximale fouten en onzekerheden de rapporteringstolerantiegrenzen overschrijden. De meest waarschijnlijke uitkomsten staan vermeld in de kolommen 5, 6 en 7.

Bij de bestuurskern van Infrastructuur en Waterstaat zijn wel overschrijdingen van door de Rijksbegrotingsvoorschriften voorgeschreven rapportagetoleranties vastgesteld.

Rapporteringstolerantie (1)	Verantwoord bedrag in € (omvangsbasis 2)	Rapporteringstolerantie voor fouten en onzekerheden in € (3)	Bedrag aan fouten in € (4)	Bedrag aan onzekerheden in € (5)	Bedrag aan fouten en onzekerheden in € (6)	Percentage aan fouten en onzekerheden t.o.v. verantwoord bedrag 7=(6)/(2)*100%
Artikel 20 Uitgaven/ontvangsten	23.969.000	2.396.900	0	880.440	880.440	
Artikel 21 Uitgaven/ontvangsten	52.567.000	5.256.700	1.750.600	1.750.600	3.501.200	
Artikel 22 Uitgaven/ontvangsten	53.167.000	5.316.700	6.287.800	0	6.287.800	11,8%
Artikel 98 Uitgaven/ontvangsten	313.523.000	25.000.000	8.849.582	7.258.116	16.107.698	

Bij artikel 22 overschrijdt ook de meest waarschijnlijke fout de rapporteringstolerantie en daarom is daar een percentage toegevoegd.

Orzaken Overschrijdingen

Er is door de Auditdienst Rijk in de steekproef van betalingen vastgesteld dat binnen de bestuurskern de manier van opstellen van contracten en opdrachtbrieven nog niet altijd voldoende basis geeft om tot een kwalitatieve prestatieverklaring te kunnen komen. Verder is het voorgekomen dat er betalingen worden verricht in afwijking van de overeengekomen betaalmomenten. lenW onderneemt actie om te zorgen voor zo duidelijk en eenvoudig mogelijke leveringsafspraken in de overeenkomsten. Daarnaast gaat lenW nog meer sturen op naleving van in contracten opgenomen (betalings-) voorwaarden en daar risicogericht managementinformatie over verstrekken als basis voor de te nemen verbetermaatregelen.

M&O

Door de Auditdienst Rijk is vastgesteld dat voor verschillende regelingen nog M&O risicoanalyses ontbreken en dat M&O risico's niet altijd of niet scherp genoeg beschreven worden. Dit is alleen het geval bij de door lenW uitgevoerde subsidieregelingen, niet bij de grote meerderheid die door de RVO wordt uitgevoerd.

B. Totstandkoming van de niet-financiële verantwoordingsinformatie (nfi)

De niet-financiële verantwoordingsinformatie betreft de indicatoren en kengetallen die beogen inzicht te bieden in de doeltreffendheid en de doelmatigheid van de beleidsuitvoering en de doelmatigheid van de bedrijfsvoering. Indien de totstandkoming van de niet-financiële verantwoordingsinformatie tekortkomingen vertoont, worden deze tekortkomingen hieronder explicet vermeld.

In de beleidsdoorlichting Openbaar Vervoer en Spoor heeft de Staatssecretaris aangekondigd dat betreffende de begrotingsindicatoren zij zich zal inzetten om deze in de breedte beter te laten aansluiten op de beleidsdoelen ten aanzien van personen- en goederenvervoer, beheer, onderhoud en vervanging, aanleg, veiligheid, en de OV-keten. lenW zet zich in voor kengetallen die recht doen aan de prestaties van het systeem en die meerjarig vergelijkbaar zijn. Bij de begroting van 2021 zal deze aanpassing plaatsvinden.

Over de totstandkoming van de niet-financiële verantwoordingsinformatie zijn verder geen bijzonderheden te melden.

C. Financieel en materieel beheer

In dit onderdeel wordt gerapporteerd over de ontwikkeling van het financieel en materieel beheer:

- opmerkelijke zaken in de processen financieel en materieel beheer;
- onvolkomenheden zoals benoemd door de Algemene Rekenkamer inclusief de getroffen/te treffen maatregelen;

Ontwikkeling financieel en materieel beheer en opmerkelijke zaken in de daarmee verbonden processen

Financieel en Materieel Beheer

lenW beheert de grote financiële stromen goed, waardoor er geen toleranties van de jaarrekening als geheel in het gedrang zijn. Daarnaast is de overheveling van beleidsdossiers naar aanleiding van het regeeraakkoord ordentelijk en controleerbaar uitgevoerd. In 2018 zijn enkele nieuwe bevindingen gedaan waardoor het beeld is dat het financieel beheer iets achteruit is gegaan. Er is sprake van verminderde administratieve

discipline in de bestuurskern. Met betrekking tot het financieel beheer is er voor de bestuurskern een verslechtering geconstateerd in de administratieve discipline, waaronder dat het vier-ogencontrole niet consequent wordt afgedwongen. Hier is onmiddellijk actie op ondernomen, zo is in SAP een aanpassing gedaan waardoor de afdwinging van het vier-ogencontrole zo snel mogelijk weer is hersteld.

Door lenW zijn in de bestuurskern gedurende het jaar diverse controles uitgevoerd om onrechtmatigheden te voorkomen. Zo zijn alle verstrekte opdrachten en subsidieverleningen integraal getoetst op ondertekening door de juist gemanageerde. De geconstateerde onrechtmatigheden zijn vervolgens gecorrigeerd. Er heeft een tussentijdse afsluiting van de administratie plaatsgevonden die door lenW is gecontroleerd en daaruit is een aantal aanbevelingen gekomen om de jaarafsluiting beter te laten verlopen. Eén van de aanbevelingen betreft het opstellen van een actueel overzicht van de openstaande subsidievoorschotten. Deze aanbeveling is opgevolgd. Met het actuele overzicht zal op tijdige afwikkeling van voorschotten worden gestuurd. Ook zijn er gedurende het jaar steekproefsgewijs controles uitgevoerd op onder andere de verstrekte, openstaande en afgewikkelde voorschotten en zijn eventuele onrechtmatigheden gecorrigeerd. Daarnaast is door RWS een Financieel Control Plan opgesteld en uitgevoerd. Hierin zijn de meest risicovolle financiële processen voor het jaarrekeningstraject onderzocht. Hiermee heeft RWS goed zicht gekregen op het gevoerde financieel en materieel beheer. In de basis is het financieel en materieel beheer op voldoende niveau.

Prestatieverklaringen en Inkoopprocessen

In 2018 zijn enkele nieuwe bevindingen gedaan waardoor het beeld is dat het inkoopbeheer iets achteruit is gegaan. lenW gaat in 2019 in samenwerking met de Auditdienst Rijk bezien wat de oorzaken zijn van de achteruitgang in het inkoopbeheer om de juiste maatregelen te kunnen treffen.

Gedurende 2018 is er in de bestuurskern veel aandacht geschenken aan de kwaliteit van de afgegeven prestatieverklaringen. Maandelijks zijn per directie rapportages opgesteld waarin op steekproefbasis de resultaten zijn gepresenteerd van het inhoudelijk oordeel van de afgegeven prestatieverklaringen. Per kwartaal zijn de beleids-DG's geïnformeerd over deze resultaten. Gedurende het jaar was een positieve ontwikkeling zichtbaar in de kwaliteit van prestatieverklaringen. Wel is het binnen de bestuurskern door de manier van opstellen van opdrachtbrieven en contractbrieven nog niet altijd mogelijk om tot een goede prestatieverklaring te komen. lenW onderneemt actie om te zorgen voor zo duidelijk en eenvoudig mogelijke leveringsafspraken in de overeenkomsten. Daarnaast gaat lenW nog meer sturen op naleving van in contracten opgenomen (betalings-) voorwaarden en daar risicogericht management-informatie over verstrekken als basis voor de te nemen verbetermaatregelen.

Met systeemgerichte contractbeheersing (SCB) toetst RWS risicotgestuurd 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 2018, zowel bij de aanleg als bij de onderhoudsprojecten, een beoordeling uitgevoerd. Deze beoordeling is in 2018 uitgebreid tot alle inkoopdomeinen van RWS. De uitkomsten zijn positief, zowel over de borging van de rechtmatigheid als

over het functioneren van de SCB. In 2018 is verder gewerkt aan het versterken van de interne kwaliteitsborging.

RWS heeft in 2018 gewerkt aan betere beheersing van contracten zonder SCB, onder andere door de interne handreiking prestatieverklaren te herzien. RWS heeft geconstateerd dat de beheersing van deze contracten van voldoende niveau is. De onderbouwing van de prestatieverklaringen is echter nog een punt van aandacht. Het proces van prestatieverklaren is daarom aangepast. Begin 2018 is dit standaard onderdeel geworden van het betalingsproces. Het effect van deze verbetermaatregel moet zich nog laten zien.

Met betrekking tot het inkoopproces is door RWS in 2018 verdere aandacht besteed aan de wijze waarop de monitoring van de procedurekeuze meer structureel vorm kan krijgen, en wat hiervoor nodig is in termen van ICT-ondersteuning en werkwijze. De aanpak is gericht op een jaarlijkse structurele monitoring op Objectieve leverancierselectie (OLS) en Procedurekeuze over alle vier de inkoopdomeinen, namelijk Grond -weg en Waterbouw, Kennis, Informatievoorziening en Bedrijfsvoering. Met betrekking tot de inrichting van beheer en monitoring van het light-inkoopportaal (LIP) zijn bij RWS verdere stappen gezet. Deze stappen betreffen alle bestellingen tot € 15.000. Er zijn onder andere afspraken gemaakt over de monitoring van deze inkopen en het technisch en functioneel beheer van het LIP. Begin 2019 is een control- en analyse functie van LIP geïmplementeerd. Hierop vooruitlopend is het prestatieverklaring-proces aangepast, waarbij alle facturen individueel een prestatieverklaring krijgen.

Begin 2019 is een ernstig integriteitsincident aan het licht gekomen. Het incident heeft betrekking op een medewerker van Rijkswaterstaat die wordt verdacht van fraude. Naar het zich nu laat aanzien zijn valse facturen ingediend. Hier vindt onderzoek naar plaats. Hierover heb ik uw kamer met mijn brief van 12 maart 2019 geïnformeerd⁵⁷. De fraude is niet van materiële invloed op de financiële overzichten 2018 als geheel.

ILT

In het kader van budgetbeheersing (begrotingsbeheer) heeft de ILT in 2018 een tijdelijke bestedingenstop ingelast en aanvullende controles ingevoerd waarmee het verwachte verlies is teruggedrongen.

Verder is het voor de ILT soms moeilijk om enkele ICT-applicaties voor vergunningverlening te beheersen en genoeg personeel dat ermee kan werken te behouden omdat deze zijn verouderd. Dit vormde ook in 2018 een risico voor de opbrengstenstroom uit vergunningverlening. De ILT heeft de eerste stappen gezet om de vergunningsapplicaties te moderniseren. In 2018 zijn de vereisten voor de nieuwe applicaties geformuleerd. Daarnaast zijn alle vergunningsverleningsafdelingen samengevoegd. Dit maakt het eenvoudiger om de beperkte capaciteit aan benodigde kennis te delen en te organiseren.

Voortgang op onvolkomenheden Algemene Rekenkamer

In het verslagjaar is door het management aan het Audit Committee gerapporteerd over de voortgang op de getroffen maatregelen om de ultimo 2017 geconstateerde onvolkomenheden op te lossen. Met behulp van de onderstaande tabel wordt de voortgang zichtbaar gemaakt per onderwerp.

⁵⁷ TK 2018–2019, 28 844 XII, nr. 172

Onderwerp	Ordeel AR ultimo 2017	Ordeel lenW ultimo 2018
Regie externe beheerde SAP	Beheer SAP-systeem wel verbeterd, maar nog niet op orde.	In 2018 heeft de ADR op verzoek van lenW een audit uitgevoerd op SAP. Hieruit kwam naar voren dat lenW nog niet alle normen van het Rijksbrede GITC-kader voldoet. Uit aanvullend onderzoek van de ADR is overigens gebleken dat dit geen gevolgen heeft gehad voor de gepresenteerde cijfers in het jaarverslag. Er zijn maatregelen vastgesteld om de resterende risico's af te dekken. De uitvoering daarvan wordt nauwgezet gevuld opdat bij de volgende audit in 2019 de effectieve werking kan worden vastgesteld.
Subsidiebeheer (MenO beleid)	De randvoorwaarden voor een goed subsidiebeheer zijn gecreëerd met een departementaal beleid ter voorkoming van misbruik en oneigenlijk gebruik en een reviewbeleid. Omdat de opzet van de maatregelen pas op het eind van 2017 is gerealiseerd, is de werking van deze maatregelen in de praktijk niet getoetst.	Ter toetsing van de werking van de maatregelen ter voorkoming van misbruik en oneigenlijk gebruik is door lenW opdracht gegeven aan een externe auditor om op basis van een ADR werkprogramma subsidiereviews uit te voeren. De uitvoering van deze subsidiereviews heeft plaatsgevonden in het 1 ^{ste} kwartaal 2019. Door de Auditdienst Rijk is vastgesteld dat voor verschillende regelingen nog M&O risicoanalyses ontbreken en dat M&O risico's niet altijd of niet scherp genoeg beschreven worden. Dit is alleen het geval bij de subsidieregelingen die lenW uitvoert, niet bij de grote meerderheid die de RVO uitvoert.
Informatiebeveiliging kerndepartement	Op centraal niveau moeten nog stappen worden gezet alvorens het vereiste centrale zicht (en grip) op informatiebeveiliging is gewaarborgd.	lenW heeft op dit onderwerp prioriteit gegeven aan het construeren van de gewenste governance, het gepast opvolgen van incidenten en borging in de managementcyclus van het departement. Voor incidentmanagement worden de activiteiten afgerrond in 2019.
Prestatieverklaren	Door niet onderbouwde of onvolledige prestatieverklaringen is de rechtmatigheid van de betalingen niet altijd vast te stellen.	Gedurende 2018 is veel aandacht geschenken aan de kwaliteit van de afgegeven prestatieverklaringen. Desondanks zijn er vier tolerantieoverschrijdingen geconstateerd. Er is door de Auditdienst in de steekproef van betalingen vastgesteld dat binnen de bestuurskern de manier van opstellen van contracten en opdrachtbriefen nog niet altijd voldoende basis geeft om tot een kwalitatieve prestatieverklaring te kunnen komen. Verder worden er betalingen verricht in afwijking van de overeengekomen betaalmomenten.

D. Overige aspecten van de bedrijfsvoering.

Informatiebeveiliging

Voor de beveiliging van kritieke systemen zijn lenW-breed processen ingericht en is over het verslagjaar een in-control verklaring (ICV) met betrekking tot het Voorschrift Informatiebeveiliging Rijksdienst VIR 2007 aan BZK verstrekt. Waar nodig zijn of worden er verbeterplannen ontwikkeld.

Daarboven heeft RWS met het programma Beveiligd Werken Rijkswaterstaat (BWR) de afgelopen jaren gewerkt aan informatiebeveiliging en privacy. Zo heeft RWS inzicht gekregen in de risico's op dit vlak voor

informatievoorzieningssystemen. Deze risico's worden periodiek beoordeeld en beschreven met beheersmaatregelen en verantwoordelijken die deze moeten uitvoeren. Als een beheersmaatregel bewust niet wordt uitgevoerd, moet het management dit met een «explain-procedure» accepteren. Dit jaar is de informatiebeveiliging op objecten in de «In Control»-verklaring verwerkt. Per object heeft RWS maatregelen benoemd ten aanzien van de beveiligingsrisico's per object.

Daarnaast zijn de Te Beschermen Belangen (TBB) herijkt en correct bevonden door de IG. Verificatie van deze belangen bij de directeuren gebeurt in 2019. Er zullen verbeteringen worden doorgevoerd in zowel de ILT-brede risicoanalyse (IBRA) als de totstandkoming van de TBB. De IBRA is in 2017 voor het eerst uitgevoerd. De ILT wil van de IBRA een document maken waar te allen tijde actuele gegevens en inzichten over risico's in zijn opgenomen. De IBRA is een eerste stap in de ontwikkeling en implementatie van een proces voor risicomagement. De maatschappelijke risico's genoemd in TBB en de veiligheidsrisico's genoemd in de IBRA zullen verder op elkaar aangesloten (moeten) worden.

Onderdeel 2. Voorgescreven Rijksbrede bedrijfsvoeringonderwerpen

A. MenO- risico's en ontwikkelingen betreffende het M&O-beleid

De MenO-risico's bij subsidies zijn in 2018 beheerst door maatregelen gebaseerd op risicoanalyses voor de verschillende regelingen en beschikkingen. Bij subsidies aan het bedrijfsleven wordt voor de uitvoering Rijksbreed gebruik gemaakt van de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO). De opdracht c.q. mandaatverlening vindt plaats met behulp van risicoanalyses. Bij subsidieverlening buiten de RVO om zijn beleidsdirecties, de kadersteller en bedrijfsvoering betrokken bij de totstandkoming van de risicoanalyse en subsidieregeling. Het grootste gedeelte van de subsidies van lenW wordt uitgevoerd door de RVO. Daarnaast voeren deze drie partijen maatregelen uit om misbruik en oneigenlijk gebruik tegen te gaan. Verder is er departementaal MenO-beleid geschreven dat in 2018 is geformaliseerd en geïmplementeerd. In 2018 is er een totaaloverzicht van subsidieregelingen gemaakt, met potentiële MenO-risico's en bijbehorende beheersmaatregelen.

B. Grote lopende ICT-projecten

In dit onderdeel wordt expliciet aandacht besteed aan de beheersing van uitvoerings- en privacyrisico's van grote lopende ICT-projecten bij het ministerie (inclusief publiekrechtelijke zbo's). Het betreft projecten met een ICT-component meer dan € 5 miljoen, die ook in de Jaarrapportage Bedrijfsvoering Rijk en het ICT-Dashboard worden gemeld. Bij de beheersing van ICT-projecten wordt gebruik gemaakt van instrumenten zoals onder andere verwoord in het handboek project portfoliomangement. Met deze instrumenten worden onder andere CIO-oordelen, reviews, Privacy Impact Assessments en de toetsing door BIT bedoeld.

Er zijn in 2018 vier BIT-toetsen uitgevoerd: Landelijk Meetnet Water 2 (LMW2), iTEC-based Centre Automation System (iCAS), Digilnhuur en Bediening op Afstand sluizen en bruggen in Friesland (BopA). De uitkomsten van de toetsen en de bestuurlijke reacties zijn aangeboden aan de Tweede Kamer. Momenteel worden er BIT-toetsen voor twee projecten uitgevoerd: Centralised Base en European Rail Traffic Management System (ERTMS). In 2018 zijn er, naast de BIT-toetsen, ook verschillende interne toetsen (CIO-oordelen) uitgevoerd op i(ct)-projecten. Deze hebben

in sommige gevallen geleid tot voorstellen ter verbetering van deze projecten.

C. Gebruik open standaarden en open source software

IenW stuurt op de door het College Standaardisatie vastgestelde open standaarden door toepassing daarvan in Project Start Architecturen (PSA). Deze worden voor zover dat mogelijk is gevolgd bij elke nieuwe ICT-toepassing. RWS heeft een standaardenlijst waarop staat welke open standaarden worden gevolgd. Op die lijst zijn ook de standaarden van het Forum Standaardisatie opgenomen. RWS beoogt op deze wijze transparant de vastgestelde open standaarden daar waar mogelijk toe te passen bij het ontwikkelen van ICT-diensten.

Verder zijn er geen afwijkingen te melden ten aanzien van het gebruik van vastgestelde open standaarden.

D. Betaalgedrag

IenW-breed zijn de normen voor betaalgedrag gehaald.

E. Activiteiten Audit Committee

Het audit committee is viermaal bijeengekomen. Naast het opvolgen van bevindingen en onvolkomenheden is onder meer gesproken over circulaire economie, de positionering van ProRail en het Programma Hoogfrequent Spoor. Daarnaast is een evaluatie van het audit committee uitgevoerd. De belangrijkste punten hieruit waren de totstandkoming van de agenda en de periodieke agendering van departementsbrede bedrijfsvoeringsrisico's, projectbeheersing, ICT en casuïstiek dan wel actualiteit. Van één van de beide externe leden verliep de benoemingstermijn. In december is een nieuw extern lid benoemd voor een periode van 4 jaar, met als bijzonder aandachtspunt informatievoorziening en ICT.

F. Normenkader financieel beheer

Er zijn geen ontwikkelingen in het normenkader financieel beheer te benoemen.

Onderdeel 3. Belangrijkste ontwikkelingen en verbeteringen in de IenW bedrijfsvoering

Algemeen

2018 was qua bedrijfsvoering voor IenW een turbulent jaar, onder andere vanwege de departementale herverkaveling die in het Regeerakkoord is afgesproken. Het heeft veel aandacht gevraagd om de herverkaveling overzichtelijk en herleidbaar te voltooien. Verder staat de bedrijfsvoering van IenW voor een aantal fikse uitdagingen zoals de Operatie Inzicht in Kwaliteit, de vervanging van SAP, informatiebeveiliging en cybersecurity, en de versterking van de l-functie. Tegelijkertijd is IenW volop bezig met het oplossen van bevindingen en onvolkomenheden op bijvoorbeeld prestatieverklaren, regie extern beheer SAP, en naleving van de aanbestendingsregels.

Ontvlechting

Als gevolg van het regeerakkoord zijn klimaat, ruimtelijke ontwikkeling en de omgevingswet verplaatst naar respectievelijk EZK en BZK. Het zbo en het agentschap NEa en het zbo Kadaster zijn nu de verantwoordelijkheid van EZK en BZK. Naar aanleiding van de afspraken in het kader van het regeerakkoord zijn diverse beleidsonderdelen formeel overgedragen aan BZK en EZK. In 2018 heeft de feitelijke overdracht van taken en mensen

plaatsgevonden. Ook de bedrijfsvoering is ontvlochten. De overdracht van de financiële administratie naar EZK heeft per 1 juni 2018 plaatsgevonden en naar BZK per 1 juli 2018. Deze overheveling van dossiers en administratie is ordentelijk en controleerbaar uitgevoerd. Voor de NEa zijn afzonderlijke afspraken gemaakt omtrent het uitvoeren van de financiële administratie. Deze is in 2018 nog volledig door lenW uitgevoerd.

Omvorming ProRail

In het regeerakkoord is opgenomen dat ProRail wordt omgevormd tot een publiekrechtelijk zbo met eigen rechtspersoonlijkheid. Daarbij is aangegeven dat de omvorming geen gevolgen zal hebben voor de huidige rechtspositie en arbeidsvoorraarden van de werknemers. In 2018 is een gezamenlijk team ingesteld van lenW en ProRail om de transitie van ProRail naar publiekrechtelijk zbo vorm te geven. Een plan van aanpak voor de omvorming is in mei 2018 aan de Tweede Kamer verzonden. De concept Instellingswet is in oktober 2018 in consultatie gegaan, waarvan de reacties momenteel worden verwerkt. De concept-Instellingswet biedt de kaders voor een vereenvoudigde aansturing en een versterking van de publieke verantwoording. De komende maanden werken we in lijn met het uiteindelijke wetsvoorstel de sturingsvisie en lagere regelgeving uit, waarna deze tevens in consultatie gaan. Het voornemen is om de omvorming op 1-1-2021 afgerekend te hebben. lenW en Financiën hebben de gezamenlijke inzet om de budgettaire verwerking van de omvorming zo neutraal mogelijk vorm te geven. Bij indiening van het wetsvoorstel bij de Tweede Kamer zal een financiële paragraaf worden toegezonden.

RWS

2018 was voor Rijkswaterstaat een uniek jaar, zo sloten alle vijf grote stormvloedkeringen begin januari en was de zomer extreem droog. In 2018 kreeg RWS meer middelen voor de vervangings- en renovatieopgave. Daarmee werkte RWS aan twee opgaven: de dagelijkse operatie draaiend houden en de daarin noodzakelijke verbeteringen doorvoeren. Aan de hand van zes focuspunten geeft Rijkswaterstaat richting aan haar organisatieontwikkeling. Dit zijn duurzame leefomgeving, omgevingswet, verjougen en vernieuwen van infrastructuur, smart mobility, informatievoorziening en samenwerking. 2018 was een oriëntatiejaar voor deze focuspunten. Als laatste heeft RWS verkenningen uitgevoerd om de positie van Rijkswaterstaat ten opzichte van de markt te bepalen in de samenstelling van het personeel en de mate van sourcing.

ILT

Halverwege 2018 heeft de ILT een eerste stap gezet om de realisatie van haar veranderopgaven te ondersteunen met een andere organisatiestructuur, in eerste instantie in een Tijdelijke werkorganisatie (TWO). Met deze eerste stap is tevens de implementatiefase van de Koers ILT 2021 begonnen. In de TWO is het werk verdeeld over verschillende inhoudelijke portefeuilles.

KNMI

In 2018 heeft het KNMI stappen gemaakt met het verbeterplan Financiën en Control. De proefafsluiting 2017 heeft geleid tot aanscherping en verbetering van verschillende processen in 2018. Desalniettemin verloopt de interne sturing nog niet optimaal en is het KNMI constant bezig met het verbeteren hiervan. Verder is RWS in opdracht van het Rijksvastgoedbedrijf voor KNMI bezig met het uitvoeren van het Masterplan De Bilt, waarmee een ingrijpende modernisering en verduurzaming van het huidige KNMI-gebouw zal plaatsvinden.

Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG)

De implementatie van de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG) is in 2017 ingezet en voor een groot deel in 2018 afgerond. Een aantal dienstonderdelen, waaronder de bestuurskern, geeft aan in het eerste kwartaal 2019 de laatste zaken te hebben voltooid om te voldoen aan de AVG. Het tempo van implementatie van de AVG is vergelijkbaar met de andere ministeries. lenW is in najaar 2018 overgestapt op het centrale register van verwerkingen, dat reeds door andere ministeries wordt gebruikt. Kennis en bewustzijn van privacy bij de medewerkers zijn noodzakelijk om goed met persoonsgegevens om te gaan. lenW heeft daarom een e-learningmodule basiskennis AVG ontwikkeld voor haar medewerkers, die sinds december 2018 op Leerportaal lenW wordt aangeboden. RWS is compliant aan de vereisten die de AVG stelt.

Bedrijfsvoeringssystemen lenW: Start toekomstverkenning financiële processen

In september 2018 is lenW begonnen met de voorbereiding van de vervanging van het huidig Enterprise Resource Planning (ERP) systeem. Verzocht is om een programmabrief op te stellen omdat de huidige SAP-applicatie naar verwachting niet meer wordt ondersteund vanaf 2025 en omdat het beheer en hosting contract met de huidige beheerpartij in 2021 afloopt.

Rijnstraat 8

Uit verschillende enquêtes blijkt dat werken in de Rijnstraat 8 ook in 2018 niet onverdeeld als positief ervaren wordt door de medewerkers. Aan de hand daarvan zijn verschillende verbetermaatregelen getroffen. Het belevingsonderzoek laat zien dat men moeite heeft met het flexwerk-concept en de krappe normering van werkplekken. Daarbij levert het open concept concentratieproblemen op en mist men privacy voor gevoelige (telefoon)gesprekken. De gehouden bezettingsgraadmeting toont aan dat op piekmomenten het pand nagenoeg vol is. Er is in 2018 veel verbeterd op het gebied van inrichting, veiligheid en dienstverlening, echter staan daar ook tegenslagen tegenover, zoals het tijdelijk afsluiten van de binnentrappen wegens veiligheid. Op basis van het belevingsonderzoek zijn een aantal verbeteringen doorgevoerd of aanstaande. Er zijn grote maatwerk aanpassingen voor lenW opgeleverd, zoals het Departementaal Crisis- en Coördinatiecentrum, een Newsroom en ruimten om veilig te kunnen werken met Staatsgeheimen.

Duurzaamheid

In 2018 is gevolg gegeven aan de uitvoering van de acties uit het actieplan Maatschappelijk Verantwoord Inkopen, in lijn met de Visie, Ambitie en actieagenda Duurzaam lenW met focus op klimaat en energie, circulariteit en interne verankering. Er is een reductie van 34% CO₂ ten opzichte van 2009 gerealiseerd. Belangrijke oorzaken van de reductie zijn: een lager elektriciteitsverbruik, een groter aandeel van groene stroom van Nederlandse wind en het gebruik van biodiesel door de Rijksrederij. De CO₂-prestatieladder is een instrument voor organisaties om hun CO₂-uitstoot in kaart te brengen en te verminderen. Het ministerie heeft zich als organisatie in 2018 gecertificeerd op niveau 4 van de CO₂-prestatieladder, wat betekent dat de organisatie CO₂-bewust handelt en reductie initieert in samenwerking met haar ketenpartners.

C. JAARREKENING

7. DEPARTEMENTALE VERANTWOORDINGSSTAAT

Departementale verantwoordingsstaat 2018 van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (HXII) (bedragen x € 1.000)

Art.	Omschrijving	(1)		(2)		(3) = (2) - (1)	
		vastgestelde begroting	Uitgaven	Verplichtingen	Uitgaven	Ontvangsten	Verplichtingen
	Verplichtingen	Ontvangsten					
Totaal	8.230.662	8.287.069	14.678	8.196.151	8.198.827	29.100	-34.511
Beleidsartikelen							-88.242
11	Integral waterbeleid	33.076	45.739	0	36.485	44.251	580
12	waterkwaliteit	0	0	0	0	0	0
13	Ruimtelijke ontwikkeling	57.228	53.840	0	30.388	22.459	809
14	Wegen en verkeersveiligheid	27.319	36.725	6.782	40.211	46.558	3.658
15	OV-keten	0	0	0	0	0	-3.124
16	Spoor	7.846	18.622	0	4.801	15.728	375
17	Luchtvaart	38.305	15.162	1.115	20.877	21.913	1.611
18	Scheepvaart en Havens	4.576	25.396	0	44.916	39.981	168
19	Klimaat	44.148	45.116	0	56.811	55.953	501
20	Lucht en Geluid	20.374	34.374	0	17.407	23.627	342
21	Duurzaamheid	35.176	34.421	0	57.659	52.352	215
22	Omgevingsveiligheid en milieurisico's	28.439	34.937	250	43.695	50.160	3.007
23	Meteorologie, seismologie en aardobservatie	49.568	50.508	0	52.928	52.056	0
24	Handhaving en toezicht	103.314	103.314	0	116.679	116.679	0
25	Brede doeluitkering	881.534	881.538	0	951.141	929.574	0
26	Bijdrage investeringsfondsen	6.564.953	6.564.953	0	6.335.032	6.335.032	0
Niet-beleidsartikelen							-229.921
97	Algemeen departement	54.487	57.813	1.101	105.611	93.648	3.167
98	Apparaatsuitgaven kerndepartement	280.211	284.403	5.430	281.510	298.856	14.667
99	Nominaal en onvoorzien	108	108	0	0	0	-108

¹ De gerealiseerde bedragen zijn steeds naar boven afgerekend (EUR 1.000)

8. SAMENVATTENDE VERANTWOORDINGSSTAAT BATEN- LASTENAGENTSCHAPPEN

Samenvattende verantwoordingstaat 2018 inzake de agentschappen van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) (x € 1.000)

Omschrijving	(1) Vastgestelde begroting	(2) Realisatie	(3)=(2)-(1)	(4) Realisatie 2017
Baten-lastenagentschap RWS				
Totale baten	2.489.737	2.592.740	103.003	2.436.499
Totale lasten	2.480.737	2.555.235	74.498	2.408.615
Saldo van baten en lasten	9.000	37.505	28.505	27.884
Totale kapitaalontvangsten	40.000	39.278	- 722	21.890
Totale kapitaaluitgaven	92.000	70.254	- 21.746	82.526
Baten-lastenagentschap ILT				
Totale baten	140.338	152.461	12.123	151.137
Totale lasten	140.338	155.954	15.616	156.006
Saldo van baten en lasten	0	- 3.493	- 3.493	- 4.869
Totale kapitaalontvangsten	0	1.214	1.214	25
Totale kapitaaluitgaven	200	5	- 195	4.885
Baten-lastenagentschap KNMI				
Totale baten	79.312	83.209	3.897	77.756
Totale lasten	79.312	83.160	3.848	79.940
Saldo van baten en lasten	0	48	48	- 2.184
Totale kapitaalontvangsten	510	6.698	6.188	4.835
Totale kapitaaluitgaven	1.458	2.532	1.074	6.143

9. JAARVERANTWOORDING BATEN-LASTENAGENTSCHAPPEN
31 DECEMBER 2018

Rijkswaterstaat (RWS)

Staat van baten en lasten van de baten-lastenagentschap Rijkswaterstaat (bedragen x € 1.000)

	(1) Vastgestelde begroting 2018	(2) Realisatie 2018	(3)=(2)-(1) Verschil realisatie en vastgestelde begroting	(4) Realisatie 2017
Baten				
Omzet	2.485.937	2.575.420	89.483	2.430.827
– Omzet moederdepartement	2.275.607	2.284.709	9.102	2.212.833
– Omzet overige departementen	28.360	68.988	40.628	38.677
– Omzet derden	181.970	221.723	39.753	179.317
Rentebaten	800	0	– 800	0
Vrijval voorzieningen	0	15.227	15.227	3.324
Bijzondere baten	3.000	2.093	– 907	2.348
Totaal baten	2.489.737	2.592.740	103.003	2.436.499
Lasten				
Apparaatskosten	1.032.391	1.082.677	50.286	1.031.132
– Personele kosten	788.468	847.366	58.898	827.364
Waarvan eigen personeel	728.953	772.701	43.748	744.871
Waarvan inhuur externen	58.015	74.665	16.650	82.493
Waarvan overige personele kosten	1.500	0	– 1.500	0
– Materiële kosten	243.923	235.311	– 8.612	203.768
Waarvan apparaat ICT	30.000	38.457	8.457	29.730
Waarvan bijdrage aan SSO's	56.000	51.648	– 4.352	49.337
Waarvan overige materiële kosten	157.923	145.206	– 12.717	124.701
Beheer en Onderhoud	1.399.623	1.437.526	37.903	1.321.514
Rentelasten	8.748	3.673	– 5.075	3.707
Afschrijvingskosten	39.975	26.482	– 13.493	29.086
– Materieel	38.500	25.310	– 13.190	27.652
Waarvan apparaat ICT	6.000	3.621	– 2.379	2.657
Waarvan overige materiële afschrijvingskosten	32.500	21.689	– 10.811	24.995
– Immaterieel	1.475	1.172	– 303	1.433
Overige lasten	0	4.877	4.877	23.178
– Dotaties voorzieningen	0	2.548	2.548	12.449
– Bijzondere lasten	0	2.329	2.329	10.728
Totaal lasten	2.480.737	2.555.235	74.498	2.408.615
Saldo van baten en lasten gewone bedrijfsuitoefening	9.000	37.505	28.505	27.884
Agentschapsdeel Vpb-lasten	0	16.158	16.158	7.885
Saldo van baten en lasten	9.000	21.347	12.347	19.999
Dotatie aan reserve Riksrederij	9.000	8.165	– 835	8.305
Nog te verdelen resultaat	0	13.182	13.182	11.694

Baten

Omzet

Omzet moederdepartement

Omzet programma

De omzet programma betreft het deel van de agentschapsbijdrage dat dient ter dekking van de kosten voor beheer, onderhoud en verkeersmanagement van de infrastructurele netwerken (externe productiekosten).

Omzet apparaat

De omzet apparaat is het deel van de agentschapsbijdrage dat dient ter dekking van de apparaatskosten die nodig zijn voor de voorbereiding en uitvoering van het beheer en onderhoud en het aanlegprogramma (interne kosten).

Specificatie omzet moederdepartement (bedragen x € 1.000)

		Artikel	Begroting 2018	Realisatie 2018
Hoofdwatersysteem programma		DF	214.409	237.858
Hoofdwegennet programma		IF artikel 12	733.650	845.865
Hoofdvaarwegennet programma		IF artikel 15	302.324	320.753
Hoofdstuk 12 programma		Diversen	5.039	5.897
Totaal programma			1.255.422	1.410.373
Hoofdwatersysteem apparaat		DF	228.739	237.586
Hoofdwegennet apparaat		Art. 12 IF	447.349	459.254
Hoofdvaarwegennet apparaat		Art. 15 IF	278.254	285.741
Hoofdstuk 12 apparaat		Diversen	65.842	47.423
Totaal apparaat			1.020.184	1.030.004
Totaal omzet moederdepartement			2.275.606	2.440.377

Toelichting

- Hoofdwatersysteem programma: de hogere omzet ad. € 23,4 miljoen wordt met name veroorzaakt door een vergoeding voor de kosten samenhangend met het incident en de reparatie van de stuwdam Grave (€ 16,1 miljoen) en een bijdrage aan het Security Operations Centre van RWS (€ 5,1 miljoen)
- Hoofdwegennet programma: de hogere omzet ad. € 112,2 miljoen wordt met name veroorzaakt door een bijdrage voor de onverwachte reparaties aan de Merwedebrug (€ 32,1 mln.), een vergoeding voor het niet volledig kunnen verhalen van schade bij schaderijden (€ 31,5 miljoen), een bijdrage voor de sanering van grond bij steunpunten (€ 14,3 miljoen), de uitkering van de prijsbijstelling 2018 (€ 11,1 miljoen), een toevoeging voor het beheer en onderhoud van de tunneltechnische installaties van de A4 Delft-Schiedam (€ 5,3 miljoen) en een bijdrage voor de hogere ICT uitgaven (€ 5,0 miljoen).
- Hoofdvaarwegennet programma: de hogere omzet ad. € 18,4 miljoen wordt met name veroorzaakt door een vergoeding voor het niet volledig kunnen verhalen van schade bij schadevaren (€ 11,1 miljoen), een overboeking vanuit het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat t.b.v. het Maritiem Informatievoorziening Servicepunt (€ 4,5 miljoen) en de uitkering van de prijsbijstelling 2018 (€ 4,5 miljoen).

Hier tegenover staat een verlaging als gevolg van een overboeking naar Defensie ten behoeve van de Kustwacht (€ 6,1 miljoen).

- Hoofdwatersysteem apparaat: de hogere omzet ad. € 8,8 miljoen wordt met name veroorzaakt door de uitkering van de loon- en prijsbijstelling 2018 (€ 5,2 miljoen) en extra capaciteit in het kader van de Enveloppe Natuur en Waterkwaliteit (€ 2,0 miljoen).
- Hoofdwegennet apparaat: de hogere omzet ad. € 11,9 miljoen wordt met name veroorzaakt door de uitkering van de loon- en prijsbijstelling 2018 (€ 10,1 miljoen).
- Hoofdvaarwegennet apparaat: de hogere omzet ad. € 7,5 miljoen wordt met name veroorzaakt door de uitkering van de loon- en prijsbijstelling 2018 (€ 6,3 miljoen).
- Hoofdstuk 12 Apparaat: de lagere omzet ad. – € 18,4 miljoen wordt met name veroorzaakt door de herverkaveling met het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat (EZK) en het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK).

De omzet moederdepartement zoals verantwoord in de staat van baten en lasten over de periode januari tot met december 2018 bedraagt in totaal € 2.284,7 miljoen. Dit bedrag is als volgt opgebouwd:

Totaal omzet moederdepartement (bedragen x € 1.000.000)		
	2018	2017
In huidig boekjaar ontvangen bijdrage moederdepartement	2.440,4	2.233,3
In voorgaand boekjaar ontvangen bijdrage voor nog uit te voeren werkzaamheden in huidig boekjaar	368,5	348,0
Reeds ontvangen bijdrage voor nog uit te voeren werkzaamheden in volgend boekjaar	– 524,2	368,5
Totaal omzet moederdepartement	2.284,7	2.212,8

Het verschil tussen de specificatie omzet moederdepartement ad. € 2.440,4 miljoen zoals verantwoord op de artikelen en omzet moederdepartement ad. € 2.284,7 miljoen zoals verantwoord in de staat van baten en lasten bedraagt € 155,7 miljoen, dit betreft omzet moederdepartement waar nog geen kosten tegen overstaan en is toegevoegd aan de v lottende passiva als nog uit te voeren werkzaamheden.

Omzet overige departementen

De omzet overige departementen heeft betrekking op van andere departementen (dan lenW) ontvangen vergoedingen voor activiteiten die door Rijkswaterstaat voor die andere departementen zijn uitgevoerd. Onderdeel hiervan zijn de ontvangen vergoedingen van andere departementen voor het gebruik van vaartuigen van de Rijksrederij. De hogere omzet overige departementen ten opzichte van de begroting 2018 ad. € 40,6 miljoen wordt met name veroorzaakt door de apparaats- en programmakosten die RWS bij het Ministerie van BZK en het Ministerie van EZK in rekening brengt voor de werkzaamheden in het kader van Beleidsondersteuning en Advisering en de Omgevingswet. Onderstaande tabel laat een uitsplitsing zien van de omzet overige departementen naar de verschillende departementen.

Specificatie omzet overige departementen (bedragen x € 1.000.000)		
	2018	2017
Ministerie		
Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties	37,1	7,6
Ministerie van Defensie	14,9	14,5
Ministerie van Economische Zaken	11,2	10,3
Ministerie van Justitie en Veiligheid	2,5	3,7
Overige departementen	3,3	2,6
Totaal omzet overige departementen	69,0	38,7

Omzet derden

De omzet derden heeft betrekking op vergoedingen voor activiteiten die door Rijkswaterstaat voor derden partijen, niet zijnde Ministeries, zijn uitgevoerd. De hogere omzet derden ten opzichte van de begroting 2018 ad. € 39,8 miljoen wordt met name veroorzaakt door een toename van de opbrengsten uit incidentele verkopen via het Rijksvastgoedbedrijf (RVB), een toename van de opbrengsten vanuit de Nationale Bewegwijzeringsdienst (NBD) als gevolg van een toename in de productie van de NBD en de verdere professionalisering van de bedrijfsvoering sinds de oprichting in 2015, en een toename van de opbrengsten uit schaderijdingen en schadeveraringen ter dekking van de kosten van reparatiewerkzaamheden. Onderstaande tabel laat een uitsplitsing zien van de omzet derden naar de verschillende opbrengsten.

Specificatie omzet derden (bedragen in € 1.000.000)		
	2018	2017
Opbrengsten schades	39,2	30,3
Opbrengsten RVB (middelenbesluit)	54,0	40,0
Opbrengsten NDB	33,8	20,3
Opbrengsten NDW	4,7	4,4
Opbrengsten personeel (IF, uitlenen, inbesteden e.d.)	13,3	17,8
Opbrengsten gladheidsbestrijding en verkoop zout	5,8	1,0
Opbrengsten Waterwet (Wvo)	18,0	17,8
Opbrengsten Beheer en Onderhoud	28,1	17,8
Overige opbrengsten derden	24,8	29,8
Totaal omzet derden	221,7	179,3

Rentebaten

Deze baten hebben voornamelijk betrekking op vergoedingen over de rekening courant en korte termijndeposito's die door Rijkswaterstaat worden gehouden. Omdat er vanwege de relatief lagere rentestanden gedurende 2018 geen korte termijndeposito's zijn gehouden, zijn er over 2018 geen rentebaten gerealiseerd.

Vrijval voorzieningen

De voorzieningen die op de balans zijn opgenomen worden jaarlijks geactualiseerd. Ultimo 2018 heeft deze actualisatie ertoe geleid dat een totaal van € 15,2 miljoen uit de voorzieningen is vrijgevallen. De vrijval is als baten in de exploitatierekening verwerkt en bestaat uit:

- Vrijval reorganisatievoorziening, onderdeel verwachte toekomstige maatwerk kosten (€ 2,2 miljoen): deze vrijval is ontstaan doordat dit deel van de voorziening vanaf 2018 niet meer benodigd is vanwege het doortrekken van de loonkosten tot aan pensioengerechtigde leeftijd. Tot 2018 werd rekening gehouden met een standaard tarief per kandidaat, per leeftijd.
- Vrijval reorganisatievoorziening, onderdeel verwachte toekomstige salariskosten VWNW-kandidaten (€ 11,7 miljoen): deze vrijval is ontstaan doordat voor een deel van de kandidaten gedurende 2018 een passende maatregel is getroffen en door periodieke herijking van de interne kaders voor reorganisatievoorzieningen;
- Vrijval milieuvoorziening (€ 1,1 miljoen): deze vrijval is ontstaan doordat een deel van de benodigde sarneringen is meegenomen bij reguliere onderhoudswerkzaamheden en/of verbouwingen;
- Vrijval voorziening dubieuze debiteuren (€ 0,3 miljoen).

Bijzondere baten

De bijzondere baten ad. € 2,1 miljoen bestaan uit boekwinsten op de verkoop van activa. In 2018 is met name een boekwinst gerealiseerd op het inruilen van leaseauto's bij de leverancier, tegen vooraf vastgestelde inruilwaarde (€ 1,9 miljoen).

Lasten

Apparaatskosten

Personele kosten

Specificatie personele kosten		Begroting 2018	Realisatie 2018
Aantal FTE		8.775	8.866
Eigen personele kosten (x € 1.000)		728.953	772.701
Inhuur (x € 1.000)		58.015	74.665
Totale kosten		786.968	847.366

De personele kosten bestaan uit de kosten van het eigen personeel en de kosten van de ingehuurde capaciteit voor de uitvoering van kerntaken. De hogere personele kosten zijn met name het gevolg van de CAO loonstijging per 1 juli 2018 van 3% en het aantrekken van capaciteit voor de toegenomen productieopgave van RWS en voor het Werken voor en met Partners. Daarnaast waren de kosten voor het Corporate Learning Center RWS in de begroting 2018 volledig begroot onder de materiële kosten, maar deze worden voor een groot deel verantwoord onder de personele kosten.

De formatie in 2018 in de begroting 2018 is gedurende het jaar opgehoogd van 8.775 FTE naar 8.876 FTE als gevolg van onderstaande ontwikkelingen:

- Strategisch Capaciteitsmanagement: om een betere relatie te leggen tussen de gevraagde productie en de daarvoor benodigde capaciteit is binnen LenW voor RWS het instrument Strategisch Capaciteitsmanagement ontwikkeld. Daarbij wordt jaarlijks op basis van vastgestelde normen, rekenregels en tarieven voor alle werkprocessen van RWS

doorgerekend wat de benodigde capaciteit voor de komende 5 jaar is op basis van de huidige verwachte producten en prestatieopgaven. Op basis van de uitkomsten van de berekening voor de begroting 2019 is besloten om RWS in 2018 17 FTE extra toe te kennen voor de uitvoering van het Regeerakkoord;

- Herverkaveling Regeerakkoord: een overdracht van ruim 7 FTE naar het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties als gevolg van de departementale herindeling met betrekking tot de Omgevingswet;
- De formatie in 2018 is gedurende het jaar met 92 FTE opgehoogd voor de instroom van arbeidsbeperkten in het kader van de banenafspraak.
- Voor de structurele CDI-rol (inkoop) is 0,5 FTE overgedragen aan het moederdepartement.

De bezetting ultimo 2018 bedraagt 8.866 FTE en ligt hiermee net onder de formatie ultimo 2018 van 8.876 FTE.

Specificatie kosten inhuur (bedragen x € 1.000)				
Specificatie	Realisatie 2017	Begroting 2018	Realisatie 2018	% t.o.v. 2017
Inhuur apparaat (kerntaken)	82.493	58.015	74.665	91%
Inhuur programma (niet-kerntaken)	117.550	106.835	105.255	90%
Totaal inhuur	200.043	164.850	179.920	90%

RWS heeft een aantal maatregelen genomen om de inhuur op apparaat (kerntaken) de komende jaren te laten dalen. Het gaat dan onder meer om:

- Extra inzet op het werven van voldoende gekwalificeerd eigen personeel en versnelling van het wervingsproces om vacatures zo snel mogelijk in te vullen;
- Een flexibele interne pool om snel interne inzet te kunnen organiseren;
- Versterking van cruciale kennis binnen de organisatie door interne loopbaanontwikkeling.

De totale inhuur is afgangen in vergelijking met 2017, zij het dat de afname van de inhuur op kerntaken lager is dan begroot. Door krapte op de arbeidsmarkt voor specialistische functies bleek het niet mogelijk om de benodigde capaciteit op kerntaken, nodig door grote uitstroom, volledig te kunnen invullen met eigen personeel. Daarnaast blijft de inhuur op apparaat hoog vanwege de hoge productieopgave.

Rentelasten

Dit betreft de kosten van rentedragende leningen die bij het Ministerie van Financiën zijn afgesloten, inclusief de boete voor vervroegde aflossing. De rentekosten zijn lager dan begroot, omdat in 2018 en eerdere jaren minder is geïnvesteerd dan van tevoren gepland en er sprake is van lagere rentepercentages.

Afschrijvingskosten

Dit betreft de reguliere afschrijvingskosten van zowel materiële als immateriële vaste activa. De afschrijvingskosten zijn € 13,5 miljoen lager dan begroot, omdat in 2018 en eerdere jaren minder is geïnvesteerd dan van tevoren gepland.

Overige lasten

Dotaties voorzieningen

De dotaties aan de voorzieningen ad. € 2,5 miljoen hebben betrekking op de reorganisatievoorziening (€ 2,3 miljoen) en de voorziening dubieuze debiteuren (€ 0,2 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.

Bijzondere lasten

De bijzondere lasten over 2018 ad. € 2,3 miljoen hebben met name betrekking op de gemaakte kosten voor het overnemen van activa van VID Nederland BV (€ 2,0 miljoen).

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 € 16,2 miljoen heeft betrekking op:

- Voorlopige aanslag Vpb-aangifte 2018 (€ 9,0 miljoen);
- Herziening voorlopige Vpb-aangifte 2017 (€ 4,1 miljoen);
- Herziening voorlopige Vpb-aangifte 2016 (€ 3,1 miljoen);

Dotatie Rijksrederij

De dotatie ad. € 8,2 miljoen bestaat uit het verschil bij de Rijksrederij tussen afschrijvingen op vervangingswaarde (waarop de tarieven zijn gewaardeerd) en historische uitgaafprijs (waarop de vaartuigen worden gewaardeerd). Dit bedrag wordt toegevoegd aan de reserve Rijksrederij, waar dit gereserveerd wordt voor de aanschaf van nieuwe vaartuigen en levensduur verlengend onderhoud.

Nog te verdelen resultaat

Het nog te verdelen resultaat 2018 bedraagt € 13,2 miljoen.

Balans per 31 december 2018 (bedragen x € 1.000)

	Balans 2018	Balans 2017
Activa		
Vaste activa	153.641	162.993
Immateriële vaste activa	1.113	2.973
Materiële vaste activa	152.528	160.020
– Grond en gebouwen	96.893	96.491
– Installaties en inventarissen	11.142	13.767
– Projecten in uitvoering	44.493	49.762
– Overige materiële vaste activa	44.493	49.762
Financiële vaste activa	34.200	42.800
Onderhanden werk	6.922.264	7.457.663
Vlottende activa	872.378	744.689
Voorraden en onderhanden projecten		
Vorderingen	100.140	68.119
– Debiteuren	54.150	35.936
– Overige vorderingen en overlopende activa	45.990	32.183
Liquide middelen	772.238	676.570
Totaal activa	7.982.483	8.408.145
 Passiva		
Eigen Vermogen	124.988	134.151
– Exploitatiereserve	79.308	79.994
– Onverdeeld resultaat	13.182	11.694
– Bestemmingsreserve Rijksrederij	32.498	42.463
Voorzieningen	18.740	38.975
Langlopende schulden	95.736	100.090
– Leningen bij het Ministerie van Financiën	95.736	100.090
Op te leveren projecten	6.922.264	7.457.663
Kortlopende schulden	820.755	677.266
– Crediteuren	59.363	79.962
– Schulden bij het Rijk	0	446
– Belastingen en premies sociale lasten	5.271	0
– Kortlopend deel leningen bij het Ministerie van Financiën	16.630	21.554
– Overige schulden en overlopende passiva	739.491	575.304
Totaal passiva	7.982.483	8.408.145

Activa

Vaste activa

Immateriële activa

De immateriële vaste activa zijn gewaardeerd op het bedrag van de bij derden bestede kosten (historische kostprijs), verminderd met de cumulatieve lineaire afschrijvingen en eventueel opgetreden waardeverminderingen.

Materiële vaste activa

De materiële vaste activa worden gewaardeerd op aanschafwaarde, verminderd met de cumulatieve lineaire afschrijvingen.

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 er 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 2019) 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 van de infrastructurele aanlegprojecten van RWS, wordt verwezen naar de jaarverslagen van het Infrastructurfonds en het Deltafonds.

Vlottende activa

Vorderingen

Debiteuren

De waardering van de post debiteuren vindt plaats tegen nominale (factuur)waarde of lagere waarde als gevolg van mogelijke oninbaarheid. De debiteuren worden voorzien; ouder dan 2 jaar volledig en overige debiteuren zijn afhankelijk van hun ouderdom procentueel, tenzij aannemelijk is gemaakt dat met een lagere voorziening kan worden volstaan.

Overige vorderingen en overlopende activa

De post overige vorderingen en overlopende activa bestaat met name uit nog te ontvangen en vooruitbetaalde bedragen. Deze ontvangsten bestaan voor een belangrijk deel uit de nog te ontvangen bedragen als gevolg van schades en nog te ontvangen betalingen in het kader van beheeropbrengsten uit het areaal (onder meer huren, pachten).

Liquide middelen

Onder de post liquide middelen worden de kasvoorschotten en het saldo op de rekening-courant bij het Ministerie van Financiën verantwoord. Alle liquide middelen staan ter vrije beschikking van Rijkswaterstaat.

Passiva

Eigen Vermogen

Het Eigen Vermogen bestaat naast een exploitatiereserve en een nog onverdeeld resultaat, ook uit de bestemmingsreserve Rijksrederij. Deze bestemmingsreserve Rijksrederij wordt opgebouwd vanuit het tarief voor het gebruik van de schepen van de Rijksrederij, dat gebaseerd is op vervangingswaarde, en is bestemd voor de aanschaf van nieuwe vaartuigen en voor levensduur verlengend onderhoud.

Eigen Vermogen (bedragen x € 1.000)					
	Exploitatierveserve	Nog te verdelen resultaat	Eigen Vermogen Exploitatie RWS	Bestemmingsreserve Rijksrederij	Totaal Eigen Vermogen
Stand per 31/12/2017	79.994	11.694	91.688	42.463	134.151
Mutaties 2018					
- Toevoeging 2018	11.694	0	11.694	8.165	19.859
- Onttrekking 2018	- 12.380	- 11.694	- 24.074	- 18.130	- 42.204
- Resultaat boekjaar	0	13.182	13.182	0	13.182
Totaal mutaties 2018	- 686	1.488	802	- 9.965	- 9.163
Stand per 31/12/2018	79.308	13.182	92.490	32.498	124.988

De toevoeging aan de Bestemmingsreserve Rijksrederij heeft betrekking op het verschil tussen de doorbelaste rente en afschrijvingskosten voor de schepen van de Rijksrederij op basis van vervangingswaarde én de afschrijvings- en rentekosten op basis van de historische kostprijs. Deze dotatie, voor 2018 € 8,2 miljoen, wordt als directe resultaatbestemming opgenomen in de staat van baten en lasten.

In 2018 is € 18,1 miljoen van de Reserve Rijksrederij aangewend voor investeringen in verband met het vlootvervangingsprogramma en in levensduur verlengend onderhoud aan vaartuigen.

Het nog te verdelen resultaat 2018 bedraagt € 13,2 miljoen.

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 2018 bedraagt 5,04% van die gemiddelde jaaromzet. Hierdoor is een surplus ontstaan van € 1,0 miljoen. Overeenkomstig de regeling agentschappen dient het surplus aan Eigen Vermogen uiterlijk bij de eerste suppletaire begroting te zijn uitgekeerd aan de eigenaar.

Ontwikkeling Eigen Vermogen (bedragen x € 1.000)			
Jaar	Gemiddelde jaaromzet	Eigen Vermogen	%
2018	2.478.907	124.988	5,04%
2017	2.435.419	134.151	5,51%
2016	2.422.830	153.648	6,34%

Voorzieningen

Specificatie voorzieningen (bedragen x € 1.000)			
	Reorganisatievoorziening	Voorziening milieusanering	Totaal
Stand per 31/12/2017	36.170	2.805	38.975
<hr/>			
Mutaties 2018			
– Dotatie 2018	2.317	0	2.317
– Onttrekking 2018	– 7.126	– 457	– 7.583
– Vrijval 2018	– 13.911	– 1.058	– 14.969
Totaal mutaties 2018	– 18.720	– 1.515	– 20.235
Stand per 31/12/2018	17.450	1.290	18.740

Reorganisatievoorziening

In 2012 is voor RWS een reorganisatievoorziening getroffen gebaseerd op de besluitvorming over het ondernemingsplan RWS (OP 2015).

Ultimo 2018 valt de reorganisatievoorziening uiteen in drie gedeelten:

- Verwachte toekomstige wachtgeldkosten ad. € 7,3 miljoen (verwachte looptijd tot 2027);
- Verwachte toekomstige maatwerk kosten ad. € 1,4 miljoen (verwachte looptijd tot en met 2022);
- Verwachte toekomstige salariskosten VWNW-kandidaten ad € 8,8 miljoen (verwachte looptijd tot en met 2028).

Voorziening milieusanering

Ultimo 2014 is wettelijk geregeld dat asbest(daken) in Nederland vanaf 2024 verboden zijn. Het verbod beschermt mens en milieu tegen de gevaren van blootstelling aan asbest. RWS heeft een groot aantal gebouwen in eigendom welke nog niet aan deze strengere milieueisen voldoen. Tot uiterlijk 2024 zullen voor al deze gebouwen – indien van toepassing – de daarop aanwezige asbestdaken en daarin aanwezige overige gevaarlijke asbesttoepassingen fasegewijs worden gesaneerd.

Een eerste inschatting aan verwachte saneringskosten is in 2015 gedoteerd aan een daartoe gevormde voorziening milieusanering. In 2016 heeft RWS uitvoering gegeven aan een meer gedetailleerde inventarisatie van het aantal te saneren m² aan asbestdaken in de gebouwen van RWS en de kosten van de sanering. Hiervoor zijn middels deskreview 660 gebouwen in een risicoanalyse bekeken. Naar aanleiding daarvan zijn 198 gebouwen met vermoedelijke asbestdaken onderzocht.

In 2018 is € 0,5 miljoen aan de voorziening onttrokken voor het saneren van asbest uit gebouwen en is € 1,1 miljoen vrijgevallen. De vrijval is ontstaan doordat een deel van de benodigde saneringen is meegenomen bij reguliere onderhoudswerkzaamheden en/of verbouwingen. De technisch-operationele voortgang van de saneringswerkzaamheden moet in 2019 opnieuw worden vastgesteld. 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.

In de post «Niet in de balans opgenomen rechten en verplichtingen» is de milieusanering aan de infrastructuur gebonden objecten (niet zijnde de bovengenoemde gebouwen) opgenomen. Hier is wellicht sprake van een verplichting, maar hiervoor kan nog geen betrouwbare schatting worden gegeven.

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 van de infrastructurele aanlegprojecten van RWS, wordt verwezen naar de jaarverslagen van het Infrastructuurfonds en het Deltafonds.

Kortlopende schulden

Crediteuren

Het complete crediteurensaldo is jonger dan een halfjaar, waarvan 86% korter dan dertig dagen open staat. In 2018 is 97% van de facturen binnen 30 dagen na ontvangst betaald.

Overige schulden en overlopend passiva

Onder overige schulden en overlopende passiva zijn de nog uit te voeren werkzaamheden (€ 524,2 miljoen) en overige schulden en overlopende passiva (€ 237,2 miljoen) opgenomen. De nog uit te voeren werkzaamheden zijn op de balans gepassiveerd. Het bedrag aan nog uit te voeren werkzaamheden wordt comptabel bepaald en is bestemd voor werkzaamheden die in 2019 en verder worden uitgevoerd. De overige schulden en overlopende passiva hebben voornamelijk betrekking op derden (leveranciers) en op personeel als het gaat om het nog niet opgenomen verlofsaldo.

Specificatie vorderingen en schulden (bedragen x € 1.000)

	RWS-IenW	Overige departementen en agentschappen	Overige derden	Totaal
Debiteuren ¹	9.489	19.611	27.739	56.839
Nog te ontvangen bedragen	165	8.202	37.623	45.990
Liquide middelen	0	772.238	0	772.238
Crediteuren	544	929	57.890	59.363
Nog te betalen bedragen	2.742	31.366	727.283	761.391
– Waarvan Nog uit te voeren werkzaamheden	0	0	524.175	524.175
– Waarvan Overige schulden en overlopende passiva	2.742	31.366	203.108	237.216

¹ exclusief de voorziening voor dubieuze debiteuren

Kasstroomoverzicht over 2018 (bedragen x € 1.000)

		(1) Vastgestelde begroting	(2) Realisatie	(3)=(2)-(1) Verschil realisatie en vastgestelde begroting
1.	Rekening-courant RHB 1 januari 2018 + stand depositorekeningen	240.626	676.570	435.944
	Totaal ontvangsten operationele kasstroom (+)	2.489.737	2.703.472	213.735
	Totaal uitgaven operationele kasstroom (-/-)	- 2.440.762	- 2.576.828	- 136.066
2.	Totaal operationele kasstroom	48.975	126.644	77.669
	Totaal investeringen (-/-)	- 54.000	- 26.992	27.008
	Totaal boekwaarde desinvesteringen (+)	0	11.674	11.674
3.	Totaal investeringskasstroom	- 54.000	- 15.318	38.682
	Eenmalige uitkering aan moederdepartement (-/-)	0	- 12.380	- 12.380
	Eenmalige storting door het moederdepartement (+)	6.000	6.000	0
	Aflossingen op leningen (-/-)	- 38.000	- 30.882	7.118
	Beroep op leenfaciliteit (+)	34.000	21.604	- 12.396
4.	Totaal financieringskasstroom	2.000	- 15.658	- 17.658
5.	Rekening-courant RHB 31 december 2018 + stand depositorekeningen (=1+2+3+4), de maximale roodstand is € 0,5 miljoen.	237.601	772.238	534.637

Toelichting op het kasstroomoverzicht

Het kasstroomoverzicht is opgesteld volgens de indirecte methode.

Operationele kasstroom

Hieronder vallen de inkomsten (operationele inkomsten) en uitgaven (operationele uitgaven) gedurende 2018 uit de reguliere bedrijfsvoering.

Investeringskasstroom

Hieronder vallen de investeringen in nieuwe en bestaande activa (€ 27,0 miljoen) en de boekwaarden van de verkochte activa (€ 11,7 miljoen).

De investeringen hebben voornamelijk betrekking op investeringen in de materiële vaste activa, te weten:

- Steunpunten Delft (€ 6,6 miljoen) en Wieringerwerf (€ 5,2 miljoen). Vanuit wegensteunpunten verzorgt Rijkswaterstaat o.a. gladheidsbe- strijdung en incidentmanagement;
- Kantoormeubilair en kantormachines (€ 1,2 miljoen);
- Opzetten voor zoutstrooiers en ploegbladen voor sneeuwploegen (€ 4,4 miljoen);
- Computerapparatuur zoals desktops en laptops (€ 2,0 miljoen);
- Diverse technische installaties (€ 4,8 miljoen).

Financieringskasstroom

Hieronder vallen alle geldstromen die te relateren zijn aan de financiering van Rijkswaterstaat, te weten:

- Terugbetaling aan het moederdepartement van € 12,4 miljoen in verband met het over 2017 gerealiseerde surplus op de grens van het Eigen Vermogen;
- Storting van moederdepartement van € 6,0 miljoen, dit is de aflossing van de vordering op het moederdepartement;
- Aflossingen op leningen ten behoeve van investeringen in activa van € 30,9 miljoen;

- Beroep op de leenfaciliteit ten behoeve van investeringen in activa van € 21,6 miljoen. Dit is lager dan begroot. Bij de leenaanvraag begin 2018 is het beroep op de leenfaciliteit in 2018 reeds met € 7,6 miljoen naar beneden bijgesteld, omdat een deel van de investeringen is doorgeschoven van 2018 naar 2019. Daarnaast heeft RWS in het laatste kwartaal van 2018 € 10,1 miljoen geïnvesteerd in gebouwen met een levensduur van 45 jaar. RWS heeft hier voor slechts € 4,1 miljoen kunnen lenen, omdat het leenplafond voor leningen van 45 jaar was bereikt.

Doelmatigheidsindicatoren

Een doelstelling van de agentschapsvorming van Rijkswaterstaat is het verhogen van de doelmatigheid. Om te kunnen beoordelen hoe de doelmatigheid zich ontwikkelt, wordt gebruik gemaakt van een aantal indicatoren.

Overzicht doelmatigheidsindicatoren					
Omschrijving	2015	2016	2017	2018	Begroting 2018
Apparaatskosten per eenheid areaal (x € 1.000)					
Hoofdwegennet (HWN)	24,50	26,58	26,27	26,49	26,19
Hoofdvaarwegennet (HVWN)	24,56	25,92	25,96	26,55	28,00
Hoofdwatersystemen (HWS)	1,05	1,15	1,18	1,27	1,15
% Apparaatskosten ten opzichte van de omzet					
% Apparaatskosten ten opzichte van de omzet	21%	24%	24%	25%	23%
Tarieven per FTE					
Kosten per FTE	119.967	118.105	121.645	125.375	123.203
Met prijspeilcorrectie	116.283	117.471	120.190	122.850	
Omzet agentschap per product (x € 1.000)					
Hoofdwatersystemen	486.318	486.599	476.810	488.060	443.148
Hoofdwegennet	963.322	1.104.007	1.125.493	1.172.313	1.180.999
Hoofdvaarwegennet	554.384	601.597	557.416	600.535	580.578
Overig	220.464	42.978	53.114	23.800	70.881
TOTAAL	2.224.488	2.235.181	2.212.833	2.284.709	2.275.607
Bezetting					
FTE formatie	8.679	8.685	8.741	8.876	8.775
FTE bezetting	8.368	8.618	8.797	8.866	–
% overhead	(1)	14,76%	14,43%	14,50%	13%
Exploitatiesaldo (% van de omzet)					
Exploitatiesaldo (% van de omzet)	0,1%	3,0%	1,3%	0,8%	0%
Gebruikerstevredenheid					
Publieksgerichtheid	38%	41%	–	Zie toelichting	70%

Omschrijving	2015	2016	2017	2018	Begroting 2018
Gebruikerstevredenheid HWS	–	–	–	Zie toelichting	70%
Gebruikerstevredenheid HWN	80%	81%	85%	Zie toelichting	80%
Gebruikerstevredenheid HVWN	69%	69%	69%	75%	75%
Ontwikkeling PIN-waarden					
Hoofwatersystemen	92	96	101	100	100
Hoofdwegennet	100	98	100	100	100
Hoofdvaarwegennet	104	103	100	100	100

*Dit percentage is door een nieuwe manier van administreren als gevolg van de reorganisatie niet meer vergelijkbaar meetbaar.

Toelichting op het overzicht doelmatigheidsindicatoren

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 2018 gestegen als gevolg van de CAO loonstijging per 1 juli 2018 van 3%. Met een gelijkblijvend areaal op HVWN en HWS en een geringe stijging van 1% van het areaal op HWN, leidt dit tot hogere apparaatskosten per eenheid areaal ten opzichte van 2017.

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 2018 is met name het gevolg van de CAO loonstijging per 1 juli 2018 van 3%. Door de verhoogde totale omzet in 2018 is de stijging van dit percentage ten opzichte van 2017 minder groot.

Tarieven per FTE

Deze indicator geeft de ontwikkeling weer van de kosten (loonkosten, materiële kosten, rentekosten en afschrijvingskosten) per formatieve ambtelijke FTE. De stijging van deze kosten per FTE ten opzichte de begroting 2018 is met name het gevolg van de CAO loonstijging per 1 juli 2018 van 3%. De kosten per FTE met prijspeilcorrectie is nagenoeg gelijk aan de kosten per FTE in de begroting 2018.

Omzet agentschap per product

In deze tabel is de omzet moederdepartement uitgesplitst naar de verschillende netwerken.

Bezetting

Deze voorgeschreven indicator geeft aan hoe de ambtelijke formatie van Rijkswaterstaat zich ontwikkelt. Op zichzelf zegt dit kentgetal niets over de doelmatigheid van de organisatie, maar moet dit worden bezien in relatie tot de omvang van het werkpakket.

De formatie in 2018 in de begroting 2018 is gedurende het jaar opgehoogd van 8.775 FTE naar 8.876 FTE als gevolg van onderstaande ontwikkelingen:

- Strategisch Capaciteitsmanagement: om een betere relatie te leggen tussen de gevraagde productie en de daarvoor benodigde capaciteit is binnen IenW voor RWS het instrument Strategisch Capaciteitsmanagement ontwikkeld. Daarbij wordt jaarlijks op basis van vastgestelde normen, rekenregels en tarieven voor alle werkprocessen van RWS doorgerekend wat de benodigde capaciteit voor de komende 5 jaar is op basis van de huidige verwachte producten en prestatieopgaven. Op basis van de uitkomsten van de berekening voor de begroting 2019 is besloten om RWS in 2018 17 FTE extra toe te kennen voor de uitvoering van het Regeerakkoord;
- Herverkaveling Regeerakkoord: een overdracht van ruim 7 FTE naar het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties als gevolg van de departementale herindeling met betrekking tot de Omgevingswet;
- De formatie in 2018 is gedurende het jaar met 92 FTE opgehoogd voor de instroom van arbeidsbeperkten in het kader van de banenafspraak.
- Voor de structurele CDI-rol (inkoop) is 0,5 FTE overgedragen aan het moederdepartement.

De bezetting ultimo 2018 bedraagt 8.866 FTE en ligt hiermee net onder de formatie ultimo 2018 van 8.876 FTE.

Exploitatiesaldo (% van de omzet)

Deze voorgeschreven indicator toont de ontwikkeling van het exploitatiesaldo als percentage van de omzet over de afgelopen 4 jaar. Een positief percentage duidt op een positief exploitatiesaldo. Het percentage is ten opzichte van 2017 gedaald als gevolg van hogere totale baten (€ 156,2 miljoen). Het saldo van baten en lasten is ten opzichte van 2017 licht gestegen (€ 1,3 miljoen).

Gebruikerstevredenheid

In 2018 is geen reputatieonderzoek uitgevoerd naar de publieksgerichtheid. RWS is bezig met een nieuwe opzet voor dit onderzoek.

Het automobilistenonderzoek heeft in 2018 niet plaatsgevonden. Wel het onderzoek onder vrachtwagenchauffeurs. De tevredenheid onder vrachtwagenchauffeurs over de kwaliteit van het Hoofdwegennet bedraagt 81%. In 2018 heeft het binnenvaartonderzoek plaatsgevonden. De gebruikerstevredenheid op het Hoofdvaarwegennet is een gemiddelde van alle onderzoeken op het HVWN en bedraagt 75%. Voor het Hoofdwatersysteem bestaat geen regulier onderzoek.

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.

Inspectie Leefomgeving en Transport

Staat van baten en lasten van het baten-lastenagentschap Inspectie Leefomgeving en Transport				
(Bedragen x € 1.000)	(1)	(2)	(3)=(2)-(1)	(4)
Omschrijving	Oorspronkelijk vastgestelde begroting	Realisatie 2018	Verschil realisatie en oorspronkelijk vastgestelde begroting	Realisatie 2017
Baten				
Omzet lenW	116.123	126.661	10.538	121.028
Omzet overige departementen	875	348	- 527	375
Omzet derden	23.290	24.017	727	27.989
Rentebaten	50	0	- 50	0
Vrijval voorzieningen	0	152	152	98
Bijzondere baten	0	1.284	1.284	1.647
Totaal baten	140.338	152.461	12.123	151.137
Lasten				
Apparaatskosten	138.896	152.109	13.212	152.664
Personele kosten	103.492	111.073	7.581	112.741
Waarvan eigen personeel	98.190	101.894	3.703	99.425
Waarvan externe inhuur	5.102	9.158	4.056	13.249
Waarvan overige personele kosten	200	22	- 178	67
Materiële kosten	35.404	41.035	5.631	39.922
Waarvan apparaat ICT	200	54	- 146	379
Waarvan bijdrage aan SSO's	17.824	23.930	6.106	22.146
Waarvan overige materiële kosten	17.380	17.051	- 329	17.397
Rentelasten	0	0	0	0
Afschrijvingskosten	1.342	1.262	- 79	1.808
Immaterieel	0	0	0	0
Materieel	1.342	1.262	- 79	1.808
Overige lasten	100	2.583	2.483	1.535
Dotaties voorzieningen	100	2.027	1.927	1.266
Bijzondere lasten	0	556	556	269
Totaal lasten	140.338	155.954	15.616	156.006
Saldo van baten en lasten	0	- 3.493	- 3.493	- 4.869

Baten

Omzet moederdepartement

Specificatie omzet moederdepartement		
(bedragen x € 1.000)	Begroting 2018	Realisatie 2018
Artikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor	338	253
Artikel 24 Handhaving en Toezicht	103.314	116.679
Artikel 97 Algemeen departement	12.471	12.471
Enmalige storting EV (uit artikel 24)		- 1.100
Realisatie nutv werkzaamheden		- 171
Correctie nutv werkzaamheden		- 1.471
Totaal omzet moederdepartement	116.123	126.661

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 agentschapsbijdrage 2018 wijkt af van de ontwerpbegroting door diverse mutaties die tijdens de verschillende begrotingsmomenten zijn doorgevoerd (€ 13,4 miljoen). De ILT heeft bij de najaarsnota vanuit het moederdepartement o.a. een bijdrage voor de kosten van het ICT-beheer bij de shared serviceorganisatie Dienst ICT Uitvoering (DICTU) en voor ILT specifieke aanpassingen van werkplekken (€ 2,3 miljoen). Daarnaast ontvangt ILT o.a. een bijdrage voor het de beheerskosten van de applicatie Inspectiewinkel Milieu (€ 1,1 miljoen), een bijdrage voor de verhuiskosten naar de Rijnstraat (€ 1,9 miljoen), een bijdrage voor extra toezicht op Schiphol (€ 0,5 miljoen) en een bijdrage voor de lenW-brede IV-portefeuille die is belegd bij de Inspecteur-Generaal van de ILT (€ 1 miljoen). Verder is de loon- en prijsbijstelling toegevoegd aan dit artikel (€ 2,5 miljoen). Tot slot heeft de ILT nog een aantal kleinere bijdragen ontvangen bijvoorbeeld voor wijzigingen in maritieme regelgeving en de beheerskosten van TERRA.
- De gerealiseerde omzet moederdepartement over 2018 wijkt af van de betaalde bijdrage (in kastermen) doordat tevens een enmalige vermogensstorting door het moederdepartement is gedaan. Daarnaast zijn middelen, die in voorgaande jaren op de balans zijn gereserveerd, in 2018 zijn gerealiseerd. Een deel van de in 2018 ontvangen bijdrage wordt gereserveerd voor nog uit te voeren werkzaamheden.

Omzet overige departementen

De realisatie omzet overige departementen van € 347.550 betreft bijdragen van BZK ter dekking van aanvullende taken in het kader van de wet Normering Topinkomens (€ 291.960) en een bijdrage aan de kosten van Corpodata (€ 55.860), beide uitgevoerd door de Autoriteit woningcorporaties (Aw).

De begrootte bijdrage van BZK voor handhaving Energielabels (€ 0,5 miljoen) is via begrotingsoverheveling toegevoegd aan artikel 24 en als agentschapsbijdrage van de moeder (omzet lenW) verantwoord daarom is de omzet overig departementen lager dan begroot.

Omzet derden

Specificatie omzet derden		Begroting 2018	Realisatie 2018
(bedragen in € 1.000)			
Opbrengsten vergunningverlening		7.950	9.284
Opbrengsten woningcorporaties		14.440	13.773
Opbrengsten DVO ANVS		750	704
Overige opbrengsten		150	256
Totaal omzet derden		23.290	24.017

De omzet van derden heeft betrekking op de aan afnemers van producten op het gebied van vergunningverlening in rekening gebrachte tarieven. Deze opbrengsten zijn vraaggestuurd en vielen met € 9,3 miljoen in 2018 hoger uit dan begroot.

Tevens is hier de opbrengst voor het toezicht op de woningcorporaties verantwoord voor zover deze uit de heffing op de woondcorporaties is gefinancierd (€ 13,4 miljoen). De heffing 2018 bedroeg € 15,3 miljoen. Hiervan dient € 1,2 mln. ter dekking van het negatief resultaat Aw 2017. Omdat de Aw over 2018 een positief resultaat van € 0,7 miljoen heeft behaald, is dit bedrag als vooruitontvangen verantwoord. Dit bedrag zal worden verrekend met de heffing 2019. Naast de heffing van de corporaties is de bijdrage vanuit het Waarborgfonds Sociale Woningbouw (WSW) aan Corpodata (€ 368.678) hier verantwoord.

De opbrengsten van de dienstverleningsovereenkomst met de ANVS (€ 0,7 miljoen) zijn onder omzet derden verantwoord.

Rentebaten

Er zijn geen rentebaten door de lage rentestand.

Vrijval voorzieningen

De vrijval van de voorzieningen betreft vrijval op de reorganisatievoorziening CFV (€ 136.142). Deze vrijval is meegenomen bij de bepaling van het resultaat Aw over 2018. Daarnaast is sprake van een kleine vrijval in op de voorziening dubieuze debiteuren (€ 15.567).

Bijzondere baten

In 2018 is gebleken dat de overlopende posten 2017 te hoog waren ingeschat of dat facturen niet zijn ontvangen (€ 936.489). Daarnaast is sprake van opbrengsten voor in 2018 buiten gebruik gestelde voertuigen (€ 346.279).

Lasten

De apparaatskosten betreffen de personele en materiële kosten over 2018.

Personele kosten

Specificatie personele kosten	Begroting 2018	Realisatie 2018
Aantal FTE	1.113	1.103
Eigen personele kosten (x € 1.000)	98.190	101.894
Inhuur (x € 1.000)	5.102	9.158
Totale kosten	103.292	111.052

De gerealiseerde personele kosten wijken € 7,6 miljoen af van de begroting. De hogere kosten voor eigen personeel zijn het gevolg van CAO-wijzigingen, hiervoor is ook loonbijstelling toegekend. Ten opzichte van 2017 is de gemiddelde bezetting in 2018 iets hoger geweest. De kosten van inhuur zijn eveneens hoger dan begroot (€ 4,1 miljoen). De kosten voor inhuur zijn in 2018 ten opzichte van 2017 ruim € 4 miljoen lager, in 2017 was met name sprake van tijdelijke extra inhuur ten behoeve van de inrichting van de Aw. Ook de inhuur voor ICT is in 2018 lager dan in 2017 (€ 1,3 miljoen).

Materiële kosten

De materiële kosten zijn hoger dan begroot (€ 5,6 miljoen). Ter dekking van gestegen kosten zijn extra middelen toegevoegd in de loop van 2018 (stijging kosten Dictu, gestegen werkplekkosten rijnstraat, tariefstijgingen facilitaire werkplekkosten). De materiële kosten zijn iets hoger dan 2017. De oorzaak hiervan is met name te vinden in tariefstijgingen.

Rentelasten

De inspectie heeft geen lopende leningen en daardoor ook geen rentelasten.

Afschrijvingskosten

De afschrijvingskosten zijn lager dan begroot als gevolg van eerdere desinvesteringen.

Dotaties voorzieningen

Een dotatie is gedaan aan de reorganisatievoorziening (€ 1,6 mln.) als gevolg van de voorbereidende fase VWNW waarin medewerkers zijn aangewezen in 2018. Daarnaast is gedoteerd aan de voorziening functioneel leeftijdsontslag (€ 401.659). De voorzieningen zijn nader toegelicht in de toelichting op de balans.

Bijzondere lasten

De bijzondere lasten bestaan voor € 443.177 uit kosten uit 2017, die niet geanticipeerd waren in de jaarrekening 2017. Daarnaast betreft de verschrottingswaarde van afgevoerde activa € 114.416. Deze staat tegenover een opbrengstwaarde ad € 346.279 k. waardoor effectief sprake is van een boekwinst ad € 231.863.

Saldo van baten en lasten

De ILT heeft over 2018 een negatief resultaat behaald van € 3,5 miljoen. Het negatieve resultaat is het gevolg van (incidentele) reorganisatiekosten, tariefstijgingen bij de SSO's en incidentele onderzoekskosten naar aanleiding van het ongeval met een STINT. Om een negatief resultaat in de toekomst te voorkomen, heeft ILT maatregelen genomen om de ICT kosten terug te dringen en zijn structurele kosten verwerkt in de tarieven

2019. Daarnaast heeft de eigenaar bij de 2e suppletoire begroting 2018 een dotatie gedaan aan het eigen vermogen van ILT voor de voorbereidingskosten van reorganisatie in 2018. Ook is er een voorziening getroffen voor de kosten van de reorganisatie in 2019.

Balans

Balans per 31 december 2018		
	31 december 2018	31 december 2017
Activa		
Immateriële vaste activa	0	0
Materiële vaste activa	703	2.075
Grond en gebouwen	0	0
Installaties en inventarissen	0	0
Overige materiële vaste activa	703	2.075
Materiële vaste activa in aanbouw	0	0
Onderhanden werk	0	0
Debiteuren	2.008	1.587
Overige vorderingen en overlopende activa	1.911	3.378
Liquide middelen	34.721	26.542
Totaal activa	39.343	33.582
Passiva		
Eigen vermogen	202	2.595
Exploitatiereserve	3.695	7.465
Onverdeeld resultaat	- 3.493	- 4.869
Voorzieningen	4.607	2.812
Leningen bij het MvF	0	0
Crediteuren	2.550	1.213
Overige schulden en overlopende passiva	31.984	26.962
Totaal passiva	39.343	33.582

Activas

Materiële vaste activa

Een belangrijk deel van deze post betreft het huidige wagenpark van de inspectie. Er zijn 76 voertuigen afgevoerd in 2018. Er hebben geen vervangings- of uitbreidingsinvesteringen in het wagenpark plaatsgevonden. Bij vervanging van het wagenpark worden voertuigen geleased. 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-specifieke apparatuur opgenomen zoals meetapparatuur.

Debiteuren

De debiteurenstand is iets gestegen ten opzichte van 2017. Dit wordt met name veroorzaakt door een hoger aantal openstaande vorderingen op andere onderdelen van het Rijk (€ 0,7 miljoen). Het betreft vooral vorderingen op het Rijksvastgoedbedrijf (leges WABO).

Overige vorderingen en overlopende activa

Deze post betreft grotendeels nog te factureren werkzaamheden vergunningverlening.

De uit LOD's voortkomende ontvangen boetes worden door de ILT afgedragen aan het moederdepartement. In 2018 heeft naar aanleiding van een uitspraak van de Raad van State een substantiële restitutie plaatsgevonden op eerder geïnde (en afgedragen) bedragen, waardoor in 2018 meer is terugbetaald dan geëind door Inspectie. Dit saldo (€ 0,8 miljoen) wordt verrekend met toekomstige ontvangsten LOD's.

Liquide middelen

De ILT heeft een rekening-courantverhouding met de Rijkshoofdboekhouding van het Ministerie van Financiën. Ondanks de ruim € 34,7 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.

Tegenover de liquide middelen staan een aantal voorzieningen, reserveringen en schuldposten op de balans en heeft de ILT de beschikking over een eigen vermogen. Het saldo op de rekening-courant staat ter vrije beschikking.

Passiva

Eigen vermogen

Het negatieve resultaat over 2017 van € 4,8 miljoen is ten laste van de exploitatiereserve verwerkt. Het negatieve resultaat over 2018 van € 3,5 miljoen komt ten laste van de exploitatiereserve.

Verloopstaat eigen vermogen t/m 31 december 2018			
(Bedragen x € 1.000)	Exploitatie reserve	Onverdeeld resultaat	Totale vermogen
Stand begin boekjaar	7.465	- 4.869	2.595
Resultaatverdeling	- 4.869	4.869	0
Enmalige storting moederdep.	1.100		1.100
Resultaat boekjaar		- 3.493	- 3.493
Stand eind boekjaar	3.695	- 3.493	202

Ter dekking van reorganisatiekosten (zie toelichting op het resultaat) heeft in 2018 een storting door het moederdepartement plaatsgevonden van € 1,1 mln.

Het eigen vermogen van de ILT mag maximaal € 7.569.483 bedragen (5% van de gemiddelde omzet over de laatste 3 jaar). Er is geen sprake van overschrijding van het plafond.

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 2018 iets gedaald. In 2017 is er voor een aantal rechthebbenden een correctie doorgevoerd op hun rechten. Het gaat om erkenning van politiejaren voor de opbouw van rechten voor SB-functies en herstel van in 2015 ingetrokken rechten naar aanleiding van overleg met de vakbonden.

Actualisatie van de voorziening (rente en termijn waarbinnen een beroep gedaan kan worden op rechten) leidt tot een dotatie van € 401.659. in 2018.

Reorganisatievoorziening CFV:

Ontslagregeling CFV. Voor een aantal oud-medewerkers is in het verleden een ontslagregeling getroffen. De termijn van de regeling is verstreken en de resterende middelen zijn vrijgevallen ten gunste van het resultaat van de Autoriteit Woningcorporaties. De positieve onttrekking is het gevolg van een ontvangen creditfactuur met betrekking tot de uitvoeringslasten.

Reorganisatievoorziening ILT:

Sinds het bepalen van de strategie van de Koers ILT 2021 in 2016 heeft de ILT gewerkt aan de vernieuwing van de inhoudelijke koers. Om inspectiebrede afwegingen te kunnen maken, informatiegestuurd te werken, een goede verbinding te hebben met de buitenwereld en de medewerkers flexibel in te kunnen zetten is ook een wijziging van de inrichting van de ILT noodzakelijk. Per 31 mei 2018 is een eerste stap gezet om de realisatie van de veranderopgaven te ondersteunen met een andere organisatiestructuur, in eerste instantie in een Tijdelijke werkorganisatie (TWO). Hiermee is tevens de implementatiefase van de Koers ILT 2021 begonnen. In de nieuwe organisatie zullen in bepaalde functies minder plekken terugkomen dan er medewerkers zijn en ook worden sommige functies opgeheven. Met de vakbonden is na advies van de OR op 13 november 2018 afgesproken dat alle medewerkers uit functiegroepen waar krimp voorkomt, aangewezen worden voor de voorbereidende fase van het VWNW-beleid. Voor de ILT in totaliteit geldt geen fte-taakstelling. Met deze ruimere aanwijzing in de voorbereidende fase wordt beoogd mobiliteit te stimuleren, om zodoende het aantal verplichte VWNW-kandidaten bij de plaatsing in de definitieve organisatie te beperken.

Voor 135 personen geldt dat zij inmiddels in het kader van de TWO in 2018 geïnformeerd zijn over hun positie en de daarbij behorende rechten om gebruik te maken van faciliteiten «Van Werk Naar Werk (VWNW)» in de voorbereidende fase.

De getroffen voorziening is ter dekking van kosten van aangevraagde VWNW-onderzoeken (€ 0,1 miljoen), reeds gesloten overeenkomsten (€ 0,2 miljoen) en een inschatting voor overige kandidaten (€ 1,3 miljoen). Voor de onderzoeken en de gesloten overeenkomsten geldt een verwachte looptijd t/m 2020. Voor de inschatting geldt dat deze potentieel t/m ultimo 2023 tot uitstroom van middelen kan leiden, afhankelijk van individuele keuzes.

Voorziening claims derden:

Er zijn geen dotaties of onttrekkingen geweest in 2018. Op overige zaken die nog lopen wordt in de niet uit de balans blijvende verplichtingen ingegaan.

Verloopstaat voorzieningen t/m 31 december 2018					
(Bedragen x € 1.000)	SBF/FLO	Reorganisatie	Claims derden	Dubieuze debiteuren	Totaal
Stand begin boekjaar	2.629	128	55	409	3.221
Dotatie ten laste van het resultaat	402	1.625	0	0	2.027
Vrijval ten gunste van het resultaat	0	- 136	0	- 16	- 152
Onttrekking voorziening	- 105	9	0	0	- 96
Stand eind boekjaar	2.926	1.625	55	393	5.000

Crediteuren

De crediteuren betreffen facturen uit de reguliere bedrijfsvoering. In verband met een eerder ontvangen factuur zijn de crediteuren ten opzichte van vorig jaar gestegen.

Overige schulden en overlopende passiva.

Hieronder vallen vele verschillende schuldposities van de inspectie. Belangrijkste daarbij zijn de verplichtingen aan het personeel (€ 9,3 miljoen) en transitorische posten (€ 8,6 miljoen).

Apart onder nog te betalen staat nog de projectsteun wijkenaanpak. In 2008 heeft 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 teruggevorderd bij diverse corporaties. Naar verwachting vinden de laatste eindafrekening in 2019 plaats. Het uiteindelijke saldo staat ter beschikking aan de Minister van BZK.

De verhoudingen vorderingen en schulden ten opzichte van het moederdepartement, overige departementen en agentschappen en derden zijn als volgt:

Specificatie vorderingen / schulden (Bedragen x € 1.000)			
	Moeder departement	Overige Ministeries en Agentschappen	Derden
Debiteuren ¹		1.021	1.380
Nog te ontvangen bedragen	777		867
Liquide middelen		34.721	
Crediteuren	2.241	23	287
Nog te betalen bedragen	3.751	8.746	19.487

¹ exclusief de voorziening voor dubieuze debiteuren

Kasstroomoverzicht

Kasstroomoverzicht over 2018 (Bedragen x € 1.000)		(1) Oorspronkelijk vastgestelde begroting	(2) Realisatie	(3)=(2)-(1) Verschil realisatie en vastgestelde begroting
Omschrijving				
1. Rekening-courant RHB 1 januari 2018		31.810	26.542	- 5.268
2a. Ontvangsten operationele kasstroom	+/-	2.000	611	- 1.389
2b. Totaal uitgaven operationele kasstroom	-/-	- 4.000	6.359	10.359
2. Operationele kasstroom		- 2.000	6.970	8.970
3a. Totaal investeringen	-/-	- 200	- 5	195
3b. Totaal boekwaarde desinvesteringen	+/-	0	114	114
3. Totaal Investeringskasstroom		- 200	109	309
4a. Eenmalige uitkering aan moederdepartement	-/-	0	0	0
4b. Eenmalige storting door moederdepartement	+/-	0	1.100	1.100
4c. Aflossingen op leningen	-/-	0	0	0
4d. Beroep op leenfaciliteit	+/-	0	0	0
4. Totaal financieringskasstroom		0	1.100	1.100
5. Rekening-courant RHB 31 december 2018		29.610	34.721	5.112
(=1+2+3+4)				
(maximale roodstand € 0,5 mln.)				

De Inspectie Leefomgeving en Transport heeft een rekening-courantverhouding met de Rijkshoofdboekhouding.

1. Rekening-courant RHB per 1 januari 2018

De rekening-courant met de Rijkshoofdboekhouding stond per 1 januari 2018 op € 26,5 miljoen.

2. 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 afschrifvingen en de mutaties in de balansposten kortlopende activa en passiva. De positieve operationele kasstroom over 2018 is vooral een gevolg van gestegen kortlopende passiva (crediteuren en overige schulden en overlopende passiva).

3. Totaal investeringskasstroom

Er is iets minder dan begroot geïnvesteerd in inspectie-apparatuur. De desinvesteringen betreffen de afstoot van 76 voertuigen.

4. Totaal financieringskasstroom

De financieringskasstroom in 2018 is € 1,1 mln. als gevolg van een eenmalige storting door het moederdepartement. Het betreft een bijdrage ter dekking van reorganisatiekosten. Voor de geactiveerde kosten over 2018 is geen lening aangevraagd gezien de huidige liquiditeitspositie.

5. Rekening-courant RHB per 31 december 2017

Per 31 december 2018 staat er € 34.721 k. op de rekening-courant bij de Rijkshoofdboekhouding.

Het positieve saldo wordt verklaard doordat er tegenover de liquide middelen schuldposities 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.

Overzicht doelmatigheidsindicatoren per 31 december 2018

Omschrijving Generiek Deel	Realisatie				Begroting
	2015	2016	2017	2018	2018
1. Kostprijs per productgroep (x € 1.000)					
– Handhaving	126.080	117.865	130.267	129.094	122.503
– Vergunningverlening	19.750	25.363	25.739	26.860	17.835
2. Tarieven/uur (x € 1)					
– Handhaving	129,7	145,5	145,6	143,6	135,7
– Vergunningverlening	132,5	134,8	141,1	141,7	121,6
3. Omzet per productgroep (x € 1.000)					
– Handhaving	133.154	140.082	122.759	125.386	119.017
– Vergunningverlening	13.832	12.068	14.221	13.169	8.850
4. FTE-totaal (excl. externe inhuur)	1.135	1.152	1.099	1.103	1.113
5. Saldo van baten en lasten (%)	1,02%	2,08%	- 3,22%	- 2,29%	0%
6. Kwaliteitsindicator 1: doorlooptijd vergunningen	90%	86%	91%	n.b.	95%
7. Kwaliteitsindicator 2: wachttijden informatiecentrum	21 sec.	29 sec.	38 sec.	27 sec.	<20sec.

Omschrijving Specifiek Deel

8. Kwaliteit Handhaving:

Klachten (bezwaar en beroep) ¹	1.484	381	1.071	787	1.000
Gegrond verklارد (%)	0,48	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.

De kostprijs per productgroep zijn voor vergunningverlening iets gestegen ten opzichte van 2017. In de begroting 2018 zijn de kosten voor de Aw voor de uurtarieven en de kostrijzen nog volledig onder handhaving gerekend, inmiddels worden ook activiteiten van de Aw toegerekend aan vergunningverlening.

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.

De bezetting van de ILT per ultimo 2018 is iets hoger dan eind 2017. De stijging van de bezetting is ondanks forse inspanningen op het gebied van werving en selectie, beperkt gebleven door uitstroom in 2018.

Een belangrijke indicator voor de klantwaarden is de doorlooptijd. In 2018 kan geen eenduidig percentage worden bepaald doordat de diverse onderdelen de (wettelijke) definities van behandeltermijnen verschillen. Er zijn geen aanwijzingen dat doorlooptijden niet gehaald worden. In enkele voorkomende gevallen kan dat aan de orde zijn. In 2019 worden voor vergunningverlening de diverse doorlooptijden per product in kaart gebracht en zo nodig geuniformeerd.

De wachttijden bij het informatiecentrum zijn in 2018 weer vergelijkbaar met 2016. De wachttijden lagen in 2017 hoger doordat sprake was van pieken in de aantallen telefonische vragen door de bulkzendingen handhavingsbrieven energie labels in dat jaar.

Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut (KNMI)

Staat van Baten en lasten

Staat van baten en lasten agentschap KNMI voor het jaar 2018 (x € 1.000)

	(1) vastgestelde begroting	(2) Realisatie 2018	(3)=(2)–(1) Verschil realisatie en vastgestelde begroting	Realisatie 2017
Baten				
Omzet	79.312	83.134	3.822	77.756
Omzet moederdepartement	53.067	57.766	4.699	54.309
Omzet overige departementen	1.991	2.829	838	2.441
Omzet derden	24.254	22.539	- 1.715	21.004
Rentebaten	0	2	2	1
Vrijval voorzieningen	0	72	72	0
Bijzondere baten	0	1	1	1
Totaal baten	79.312	83.209	3.897	77.756
Lasten				
Apparaatskosten	51.222	57.113	5.891	55.816
– Personele kosten	30.197	34.569	4.372	32.760
* waarvan eigen personeel	29.697	30.790	1.093	31.515
* waarvan externe inhuur	500	1.237	737	1.245
* waarvan overige personele kosten		2.542	2.542	
– Materiële kosten	21.025	22.543	1.518	23.056
* waarvan apparaat ICT	1.612	4.824	3.212	4.317
* waarvan bijdrage aan SSO's	4.966	4.409	- 557	4.466
* waarvan overige materiële kosten	14.447	13.310	- 1.137	14.272
Rentelasten	242	7	- 235	0
Afschrijvingskosten	2.091	2.812	721	1.921
– materieel	2.091	2.510	419	1.823
* waarvan apparaat ICT		2.010	2.010	1.332
– immaterieel		302	302	98
Overige Lasten	25.757	23.228	- 2.529	22.203
– Aardobservatie	25.757	23.145	- 2.612	22.204
– Dotaties voorzieningen		21	21	0
– Bijzondere lasten		62	62	- 1
Totaal lasten	79.312	83.160	3.848	79.940
Resultaat uit gewone bedrijfsuitoefening voor belastingen	0	48	48	- 2.184
Agentschapsdeel Vpb lasten		27	27	50
Saldo van baten en lasten	0	21	21	- 2.234

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.

Specificatie omzet moederdepartement (bedragen x € 1.000)					
	Begroot 2018	Realisatie 2018	Verschil	Realisatie 2017	
Artikel 11 Integraal Waterbeleid	460	722	262	500	1
Artikel 16 Spoor	44	45	1	20	
Artikel 17 Luchtvaart	14	14	0	44	
Artikel 19 Klimaat	398	345	- 53	424	2
Artikel 23 Meteorologie, seismologie en aardobservatie	49.568	50.934	1.366	43.088	3
Nog uit te voeren werkzaamheden	0	2.510	2.510	6.599	4
Bijdrage ILT	0	0	0	0	
Bijdrage RWS	2.370	2.370	0	2.370	
ANVS	213	213	0	213	
Overig lenW		613	613	1.051	5
Totaal	53.067	57.766	4.699	54.309	

Toelichting

1. De hogere baten zijn het gevolg van extra opdrachten DGWB (onderzoek extreme zeespiegelstijging € 0,1 miljoen en regionale verschillen in mondiale zeespiegelstijging € 0,02 miljoen) en DGRW (Verwachting extreme neerslag € 0,1 miljoen).
2. De lagere baten worden verklaard door vertraging op project kennis co-creatie.
3. Baten zijn hoger door BD+ (€ 6,1 miljoen), loon en prijsbijstelling (€ 1,0 miljoen) en space weather (€ 0,3 miljoen). Tegelijkertijd is de omzet voor aardobservatie € 6 miljoen lager dan begroot.
4. De realisatie van de nog uit te voeren werkzaamheden bestaat voor € 3,5 miljoen uit middelen op de balans gebruikt voor aardobservatie. De kosten zijn dit jaar hoger dan de opbrengsten, doordat voor 2017 begrote werkzaamheden in 2018 zijn uitgevoerd. Daarnaast is voor afronding project IT migratie € 0,9 miljoen aan de middelen op de balans toegevoegd. Het geld is al ontvangen, maar het project is nog niet afgerond.
5. De hogere realisatie op overige opbrengsten zijn als gevolg aanvullende opdrachten voor RWS (€ 0,45 miljoen), Dienstverlening Calamiteit en Milieu (€ 0,1 miljoen) en aanvullende opdrachten voor 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.

Specificatie omzet overige departementen				
	Begroot 2018	Realisatie 2018	Verschil	Realisatie 2017
RIVM	65	88	23	115
Defensie	976	1.020	44	1.183
EZK	950	1.696	746	1.069
Buitenlandse zaken	0	8	8	25
Overig		17	17	49
Totaal	1.991	2.829	838	2.441

Toelichting

In 2018 heeft het KNMI voor € 0,8 miljoen aan hogere omzet ontvangen van verschillende overige departementen. Hieronder volgt een toelichting op de voornaamste verschillen:

- De hogere baten bij RIVM komen voort uit het niet begrote project Evaluieren en operationaliseren LOTOS/EUR (€ 22 duizend)
- Met EZK is in 2018 overeenstemming gekomen over de opdracht in het kader van Space Weather (€ 0,37 miljoen) en IPCC (€ 0,1 miljoen). Daarnaast is een hogere opbrengst op EZ-seismologie gerealiseerd (€ 0,3 miljoen).
- De baten Overig hebben betrekking op vier projecten (o.a. stresstest hitte € 6 duizend en beheer cabauw € 5 duizend).

Omzet derden

De omzet derden heeft betrekking op vergoedingen voor activiteiten die door het KNMI voor derden partijen, niet zijnde ministeries, zijn uitgevoerd.

Specificatie omzet derden				
	Begroot 2018	Realisatie 2018	Verschil	Realisatie 2017
Luchtvaart	9.116	9.038	- 78	9.103
Projecten extern gefinancierd	11.251	11.080	- 171	9.787
Dataverstrekkingen en licenties	693	682	- 11	649
Overig	3.194	1.739	- 1.455	1.465
Totaal	24.254	22.539	- 1.715	21.004

Toelichting

In 2018 heeft het KNMI € 1,7 miljoen minder aan omzet gerealiseerd voor derden dan oorspronkelijk begroot. Dit is met name als gevolg van achterblijvende omzet op het product Samenstelling atmosfeer uit satellieten. Een aantal projecten van dit product zijn vertraagd, waardoor de baten nog niet zijn gerealiseerd. Daarnaast is er meer omzet op projecten met betrekking tot seismisch onderzoek.

Overige baten

Rentebaten

De rentebaten bestaan uit ontvangen rente over het saldo op de rekening courant.

Vrijval voorzieningen

De vrijval voorzieningen (€ 72 duizend) heeft betrekking op kosten voor een oud medewerker met een UWV uitkering. Op basis van de maandelijkse kosten en de nog resterende looptijd is de voorziening naar beneden bijgesteld.

Bijzondere baten

De bijzondere baten zijn het gevolg van positieve koersverschillen.

Lasten

Apparaatskosten

Personele kosten

Specificatie personele kosten				
x € 1.000	Begroot 2018	Realisatie 2018	Verschil	Realisatie 2017
Personeel	30.197	34.569	4.372	32.760
Specificatie				
Eigen personeelskosten	29.697	33.333	3.636	31.515
waarvan: Loonkosten		30.790		29.750
waarvan: Overige personeelskosten		2.543		1.765
Inhuur	500	1.237	737	1.245
Gemiddeld aantal fte	387,0	372,6	- 14,4	382,7
Mutatie fte t.o.v. voorgaand jaar		- 2,6%		0,0
Loonsom per medewerker	71,4	82,6		77,7
Mutatie salariskosten per medewerker	16%	6,3%		1,4%

Toelichting

De gemiddelde bezetting in 2018 bedraagt 372,6 fte, dit is 14,4 fte minder dan de rijksbegroting 2018. Het lager aantal fte's wordt deels veroorzaakt door overgang van de facilitaire dienstverlening naar Rijkswaterstaat (6 fte). De afdeling is opgeheven en de medewerkers zijn deels overgegaan naar Rijkswaterstaat, deels elders binnen KNMI aan de slag gegaan en deels uitgestroomd. Daarnaast zijn er door taakstellingen 5 fte uitgestroomd. Ultimo 2018 zijn er 10 vacatures nog niet ingevuld waardoor het aantal fte tijdelijk lager is.

De personeelskosten zijn ondanks minder FTE toch hoger dan begroot (+€ 4,4 miljoen /14%), dit wordt verklaard door:

- CAO loonstijgingen 2017/2018 (+ 3%)
- Loonstijging a.g.v. jaarlijks beoordelingssystematiek 2016–2018 (+5%)
- Gestegen sociale lasten 20106–2018 (+4,5%)
- Meer inhoud (2%)

De stijging ten opzichte van 2017 wordt verklaard door cao (1,5%), loonstijging a.g.v. individuele beoordeling (1,5%), gestegen pensioenpremie (1%) en eenmalige lasten in loonsom (voorziening jubileum € 300 duizend en kosten inbesteding (€ 340 duizend).

Materiële kosten

Specificatie materiële kosten (bedragen x € 1.000)				
x € 1.000	Begroot 2018	Realisatie 2018	Verschil	Realisatie 2017
Materieel	21.025	22.543	1.518	23.056
Contributie Bijdragen	2.693			2.681
Onderhoud en exploitatie	4.087			4.821
Huur en lease	4.489			4.907
Bureau, voorlichting en huisvesting	1.561			1.642
SWO	0			0
Uitbesteding	9.675			9.069
Overige kosten	38			- 65

Toelichting

De materiële kosten vallen per saldo € 1,5 miljoen lager uit dan oorspronkelijk begroot als gevolg hogere kosten voor uitbesteding (IT-migratie en Transformatie € 1,4 miljoen).

Afschrijvingskosten

De afschrijvingskosten zijn in 2018 hoger uitgevallen dan oorspronkelijk begroot als gevolg van het in gebruik nemen van de nieuwe neerslagradar Herwijnen (aanschafwaarde € 3 miljoen), wolkenhoogtemeters (€ 0,8 miljoen) en High Performance Computer (€ 3,6 miljoen). Daarnaast zijn software en immateriële vaste activa geactiveerd.

Overige lasten

Op basis van de riksbegrotingsvoorschriften is de post Aardobservatie verplaatst van materiële kosten naar overige lasten.

- Aardobservatie: 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 zijn vertraagd, waardoor er in 2018 minder kosten zijn gemaakt (- € 2,6 miljoen).
- Dotatie voorzieningen betreft de voorziening dubieuze debiteuren (€ 21 duizend).
- Bijzondere lasten vanwege overdracht activa aan RWS (€ 58 duizend).

Saldo van baten en lasten

Het nog te verdelen resultaat over 2018, na aftrek van de VPB last, is € 21 duizend positief. Dit resultaat valt ten gunste van het eigen vermogen van het KNMI.

Balans

Balans per 31 december 2018 KNMI (bedragen x € 1.000)		
x € 1.000	31-12-2018	31-12-2017
Activa		
Vaste Activa	13.359	15.740
Immateriële vaste activa	669	1.618
* Software licenties	669	62
* In ontwikkeling	0	1.556
Materiële vaste activa	12.690	14.122
* Grond en gebouwen	3.963	4.460
* Installaties en inventaris	3.355	4.058
* Overige Materiële vaste activa	4.879	5.513
* In ontwikkeling	493	91
Vlottende Activa	21.457	12.759
Onderhanden projecten	4.439	4.512
Debiteuren	3.339	2.738
Nog te ontvangen	567	1.399
Liquide middelen	13.112	4.110
Totaal activa	34.817	28.499
 Passiva		
Eigen vermogen	343	22
* Exploitatiereserve	322	2.256
* Onverdeeld resultaat	21	-2.234
Voorzieningen	350	480
Langlopende schulden	8.072	4.516
Lening bij Min. van Financiën	8.072	4.516
Kortlopende schulden	26.052	23.481
Crediteuren	612	266
Schulden bij het Rijk	4.415	0
Kortlopende deelleningen bij het Rijk	1.689	948
Overige schulden en overlopende passiva	19.336	22.267
Totaal passiva	34.817	28.499

In afwijking op voorgaande jaren zijn «vooruitontvangen projecten» en «transitorische passiva» samengevoegd onder «overige schulden en overlopende passiva». De post crediteuren is uitgesplitst in crediteuren en schulden bij het Rijk. Ook de cijfers voor 2017 zijn op bovenstaande wijzigingen aangepast.

Specificatie voorzieningen (bedragen x € 1.000)		
x € 1.000	Wachtgeld	Totaal
Saldo per 1 jan 2018	480	480
Bij:		
dotatie	0	0
Af:		
vrijval	72	72
mutaties	58	58
Totaal af	130	130
Saldo per 31 dec 2018	350	350

Voorzieningen

In 2015 is een wachtgeldvoorziening gevormd voor een wettelijke en juridische verplichting aan één voormalige medewerker. In 2018 is binnen de voorziening conform de gemaakte afspraken hierover een jaarlijkse onttrekking opgenomen. Tevens is er in 2018 op basis van de huidige maandelijkse kosten en de nog te verwachten kosten tot 2025 een vrijval geboekt van € 72 duizend.

Vorderingen en schulden

Specificatie vorderingen en schulden (bedragen x € 1.000)				
	Moederdepartement	Overige departementen en agentschappen	Overige derden	Totaal
Debiteuren		606	2.732	3.339
Nog te ontvangen bedragen			567	567
Crediteuren en schulden bij het Rijk		4.466	561	5.027
Nog te betalen bedragen	2.941	1.858	10.306	15.105

Toelichting

Debiteuren

De openstaande post debiteuren derden betreffen onder andere voordeelingen op Eurocontrol (€ 0,8 miljoen) en ESA (€ 0,7 miljoen). Met de debiteur Climate Central zijn betalingsafspraken gemaakt. Een deel van de vordering (in totaal € 0,1 miljoen) is opgenomen in de voorziening debiteuren (€ 21 duizend), deze is in mindering gebracht op het saldo debiteuren.

Nog te ontvangen bedragen

De transitorische activa hebben betrekking op vooruitbetaalde kosten en nog te ontvangen derden

(€ 0,6 miljoen). Het saldo bestaat uit diverse vooruitbetaalde kosten voor o.a. contributies en onderhoudscontracten (€ 0,2 miljoen), licenties voor de PTB (€ 0,1 miljoen), claim Tele2 (€ 0,1 miljoen) en NWO voor

vergoeding subsidieprojecten (€ 0,2 miljoen). Er staat geen bedrag open bij overheidsinstanties.

Crediteuren en schulden bij het Rijk

Het saldo crediteuren bestaat voornamelijk uit de nog te betalen facturen Campus (€ 4,4 miljoen) en Tele2 (€ 0,3 miljoen).

Nog te betalen bedragen

De post nog te betalen bedragen aan het moederdepartement betreft vooruit ontvangen bedragen in het kader van IT-Migratie (€ 0,9 miljoen) en Aardobservatie (€ 1,8 miljoen). Beide betreffen bijdragen waarvoor de betreffende werkzaamheden nog uit te voeren zijn in 2019. Met betrekking tot de IT-Migratie wordt dit veroorzaakt door de aanlooptijd die benodigd is voor het starten van het project. Bij aardobservatie wisselen de uitgaven en inkomsten sterk van jaar tot jaar. Door lansering van een drie satellieten (Tropomi, Metop-C en Aeolus) is er in 2018 meer uitgegeven dan ontvangen. Het resterende bedrag wordt de komende jaren uitgegeven.

Nog te betalen overige departementen en agentschappen betreft met name een nog terug betaling van een gedeelte van een kortlopende lening bij het Ministerie van Financiën (€ 1,6 miljoen). Deze betaling zal in 2019 plaatsvinden.

De post nog te betalen overige derden betreft een stelpost voor een nog te ontvangen factuur van SCC Campus voor de geleverde dienstverlening in het vierde kwartaal en onderhoudskosten (€ 3 miljoen). Daarnaast vindt er met Eurocontrol een afrekening plaats met betrekking tot de prijs- en volumeverschillen in de gehanteerde tarieven voor de dienstverlening in het kader van luchtvaartmeteorologie voor de periode 2013 tot en met 2018 (€ 2 miljoen). Dit bedrag zal in de aankomende periode worden verrekend in de tarieven van de producten van het KNMI die geleverd worden aan Eurocontrol.

Daarnaast is op diverse subsidie projecten in totaal voor ruim € 4 miljoen aan vooruitontvangen bedragen geboekt. Dit betreffen onder andere projecten in het kader van EU-H2020 projecten (€ 1,7 miljoen), ESA (€ 1,2 miljoen) en Copernicus (€ 0,5 miljoen). Dit betreffen langlopende projecten waarbij de werkzaamheden in het volgende jaar doorlopen.

Ontwikkeling eigen vermogen

In de onderstaande tabel wordt de ontwikkeling van het eigen vermogen van het KNMI inzichtelijk gemaakt.

Ontwikkeling eigen vermogen KNMI (bedragen x (€ 1.000)

	2015	2016	realisatie 2017	begroot 2018	realisatie 2018
1. Eigen vermogen per 1/1	1.783	2.123	2.256	22	22
2. Saldo van baten en lasten	340	133	- 2.234	0	21
3a. uitkering aan moederdepartement					
3b. bijdrage van moederdepartement					
3c. overige mutaties					
3. Totaal directe mutaties in EV					300
4. Eigen vermogen per 31/12	2.123	2.256	22	22	343
% gemiddelde omzet laatste 3 jaar	2,9%	3,4%	0,0%	0,0%	0,4%

Het KNMI heeft in 2017 een toekomstplan opgesteld. Op basis van deze plannen ontwikkelt het KNMI zich naar 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 2018 vanuit het moederdepartement een vermogensmutatie plaatsgevonden (€ 0,3 miljoen). Het KNMI heeft daarnaast in 2018 een positief resultaat gerealiseerd van € 73 duizend. Dit resultaat is toegevoegd aan het eigen vermogen waarmee de stand eind december 2018 op € 0,3 miljoen is.

In de tabel hieronder is weergegeven hoe het eigen vermogen eind 2018 is opgebouwd.

Eigen vermogen KNMI saldo eind december 2018 (bedragen x € 1.000)

	31-12-2018
Saldo Eigen vermogen per 31/12/2017	2.256
Bij: Onverdeeld resultaat 2017	- 2.234
Saldo Eigen vermogen per 1/1/2018	22
Bij: Eenmalige uitkering van moederdepartement	300
Bij: Onverdeeld resultaat 2018	21
Saldo Eigen vermogen per 31/12/2018	343

Kasstroomoverzicht

Kasstroomoverzicht per 31 december 2018 van agentschap KNMI (x € 1.000)

Omschrijving	(1) Oorspron- kelijk vastgestelde begroting 2018	(2) Realisatie	(3)=(2)-(1) Verschil realisatie en oorspron- kelijk vastgestelde begroting
1. Rekening courant RHB 1 januari	6.903	4.110	- 2.793
2a. Totaal ontvangsten operationele kasstroom (+/-)	2.091	4.967	2.825
2b. Totaal uitgaven operationele kasstroom (-/-)	- 982	- 131	851
2. Totaal operationele kasstroom	1.109	4.836	3.676
3a. Totaal investeringen (-/-)	- 510	- 1.584	- 1.023
3b. Totaal boekwaarde desinvesteringen (+)		1.154	1.153
3. Totaal investeringskasstroom	- 510	- 430	130
4a. Eenmalige uitkering aan moederdepartement (-/-)	0	0	0
4b. Eenmalige storting door moederdepartement (+)	0	300	300
4c. Aflossingen op leningen (-/-)	- 948	- 948	0
4d. Beroep op leenfaciliteit (+)	510	5.244	4.734
4. totaal financieringskasstroom	- 438	4.596	5.034
5. Rekening courant RHB 31 december (=1+2+3+4) (maximale roodstand 0,5 miljoen Euro)	7.064	13.112	6.048

Toelichting op het kasstroomoverzicht

Operationele kasstroom

De operationele kasstroom wordt afgeleid uit (afgerond) het saldo van baten en lasten (+ € 21 duizend). Dit saldo is gecorrigeerd voor de afschrijvingskosten (+ € 2,8 miljoen), afname onderhanden projecten (+ € 72 duizend), afname kortlopende vorderingen (+ € 231 duizend), afname voorzieningen (- € 131 duizend) en de toename van de schulden (+ € 1,7 miljoen). De toename van de schulden wordt voornamelijk veroorzaakt door nog niet betaalde facturen Campus (€ 4,4 miljoen) en een daling van de vooruit ontvangen bedragen (- € 2,7 miljoen) als gevolg van Aardobservatie en IT migratie.

Investeringskasstroom

De investeringen in 2018 hebben betrekking op investeringen in het kader van het IT-Transformatieproject (€ 0,45 miljoen), vervangingsinvesteringen van wolkenhoogtemeters (€ 0,31 miljoen), aanschaf van audiovisuele middelen (€ 0,26 miljoen) en vervanging of nieuwe of onderhoud van seismische netwerken (€ 0,2 miljoen).

De desinvesteringen betreft het afwaarderen van investeringen in het Transformatieproject op basis van een impairment (€ 1,1 miljoen). Tijdens de impairment is bepaald wat de waarde van de ontwikkelde activa is. Omdat deze lager is dan de investering heeft er een afwaardering plaats gevonden.

Financieringskasstroom

In 2018 is er voor € 5,2 miljoen een beroep op de leenfaciliteit ter financiering van de investeringen in activa die in 2018 (€ 1,9 miljoen) en voor 2018 zijn gedaan (€ 3,3 miljoen). De uitgaven van voor 2018 zijn pas in 2018 geleend omdat de activa pas in 2018 in gebruik is genomen (Neerslagradar en Wolkenhoogtemeters). Conform de planning is er in 2018 € 0,9 miljoen afgelost op de lening.

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

Overzicht doelmatigheidsindicatoren per 31 december 2018						
	2014	2015	2016	2017	2018	Begroting 2018
Kostprijs per product						
– percentage overhead ¹	112	100	103	97	106	100
– fte's indirect ¹	118	100	92	104	99	107
Tarieven/uur ¹	111	100	95	96	104	91
Omzet per productgroep						
– meteorologie	47.121	50.946	54.544	52.649	56.831	51.420
– seismologie	1.753	2.089	2.096	2.898	3.158	1.828
– aardobservatie	9.846	13.050	17.318	22.207	23.145	17.029
FTE- boekjaar (gemiddelde)	354	348	372	383	373	387
Saldo van baten en lasten (%)	– 2%	1%	0%	– 3%	0%	0%
Algemene weersverwachtingen en adviezen						
– afwijking min temperatuur (°C)	– 0,18	0,45	0,44	0,34	0,16	ABS(<0,5)
– afwijking max temperatuur (°C)	– 0,52	– 0,31	– 0,36	– 0,31	– 0,25	ABS(<0,5)
– gem afwijking wind snelheid (m/s)	0	0	0,26	– 0,12	– 0,1	ABS(<1,0)
Maritieme verwachtingen						
– tijdigheid marifofoonbericht (%)	99,9	99,5	98,9	99,4	99,8	>99

¹ = indexcijfer, 2015 = 100

Toelichting op de indicatoren

Kostprijs per product

De overhead is gestegen door een dotatie aan de voorziening vakantiedagen (€ 0,7 miljoen), kosten voor IT projecten (€ 0,4 miljoen) en gestegen uurtarieven op de geschreven uren op orders behorende bij overhead. De indirekte FTE's zijn lager dan begroot door overgang Facilitaire dienstverlening naar RWS (6FTE) en door nog niet ingevulde vacatures bij ondersteunende afdelingen (3 fte).

Tarieven/uur

De tarieven zijn gestegen met bijna 9%. Oorzaken zijn een afname van de productieve uren (1%) door een lagere bezetting (fte) en een stijging van de kosten. De stijging van de kosten wordt veroorzaakt door gestegen salarissen (4%), gestegen pensioenpremies (1%) en hogere overhead-kosten door enkele incidentele kostenposten.

FTE per 31 december (gemiddelde)

De afname van het aantal fte's wordt deels veroorzaakt door overgang van de facilitaire dienstverlening naar Rijkswaterstaat (6 fte). De afdeling is opgeheven en de medewerkers zijn deels overgegaan naar Rijkswaterstaat, deels elders binnen KNMI aan de slag gegaan en deels uitgestroomd. Daarnaast zijn er door taakstellingen 5fte uitgestroomd. Ultimo 2018 zijn er 10 vacatures nog niet ingevuld waardoor het aantal fte tijdelijk lager is.

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 waarden voor temperatuur en windsnelheid ten opzichte van de uiteindelijk waargenomen waarden.

10. SALDIBALANS

Saldibalans per 31 december 2018 van het Ministerie van InfraW (XII) (bedragen x € 1.000)

Activa:

	31-12-2018	31-12-2017
Intra-comptabele posten		
1) Uitgaven ten laste van de begroting	€ 8.198.820	€ 7.244.979
3) Liquide middelen	– 0 –	0
4) Rekening-courant Rijks-hoofdboekhouding	– 0 –	0
5) Rekening-courant RHB Begrotingsreserve	– 0 –	0
6) Vorderingen buiten begrotingsverband	– 5.605 –	4.038
8) Kas-transverschillen	– 0 –	0
Afrondingsverschil	– 1 –	1
subtotaal intra-comptabel	€ 8.204.426	€ 7.249.018
Extra-comptabele posten		
9) Openstaande rechten	– 0 –	0
10) Vorderingen	– 8.231 –	21.810
11a) Tegenrekening schulden	– 0 –	0
12) Voorschotten	– 4.144.541 –	5.751.895
13a) Tegenrekening garantieverplichtingen	– 286.506 –	146.122
14a) Tegenrekening andere verplichtingen	– 1.504.231 –	1.570.863
15) Deelnemingen	– 0 –	0
subtotaal extra-comptabel	€ 5.943.509	€ 7.490.690
Overall Totaal	€ 14.147.935	€ 14.739.708

Passiva:

	31-12-2018	31-12-2017
2) Ontvangsten ten gunste van de begroting		
	€ 29.094	€ 243.155
4a) Rekening-courant Rijks-hoofdboekhouding	– 8.134.901	– 7.003.993
5a) Begrotingsreserves	– 0 –	0
7) Schulden buiten begrotingsverband	– 40.431 –	1.870
Afrondingsverschil	– 0 –	0
subtotaal intra-comptabel	€ 8.204.426	€ 7.249.018
9a) Tegenrekening openstaande rechten		
	– 0 –	0
10a) Tegenrekening vorderingen	– 8.231 –	21.810
11) Schulden	– 0 –	0
12a) Tegenrekening voorschotten	– 4.144.541 –	5.751.895
13) Garantieverplichtingen	– 286.506 –	146.122
14) Andere verplichtingen	– 1.504.231 –	1.570.863
15a) Tegenrekening deelnemingen	– 0 –	0
subtotaal extra-comptabel	€ 5.943.509	€ 7.490.690
Overall Totaal	€ 14.147.935	€ 14.739.708

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.

4a) Rekening-courantverhouding Rijkshoofdboekhouding

Deze balansregel geeft normaliter de financiële verhouding met de Rijksschatkist weer en het saldo van het Saldobiljet per 31 december 2018. Dit is nu niet het geval omdat het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een rekening-courantverhouding met de Rijkshoofdboek-

houding 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 2018.

Deze stelselwijziging is doorgevoerd vanaf 2018 en impliceert dat de balansposten Sluitrekening Infrastructuurfonds en Sluitrekening Deltafonds vanaf verslagjaar 2018 zijn komen te vervallen. De bedragen over het jaar 2017 van deze sluitrekeningen, die waren vermeld in de saldi-balans behorend tot het Jaarverslag 2017, zijn in het Jaarverslag 2018 in de ter vergelijking opgenomen cijfers dienovereenkomstig nu onder balanspost 4) Rekening-courantverhouding Rijkshoofdboekhouding verantwoord.

6) Vorderingen buiten begrotingsverband

Specificatie vorderingen	
Belastingdienst	5.088
Overig	517
Totaal	5.605

7) Schulden buiten begrotingsverband

Specificatie schulden	
Belastingdienst	24.891
Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds	13.944
Planbureau voor de Leefomgeving	741
Overig	855
Totaal	40.431

Toelichting

De ingehouden loonheffing en het werknemersdeel pensioenpremie met betrekking tot de salarissen over de maand december 2018 worden eerst in januari 2019 afgedragen aan de Belastingdienst en het Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds.

Het Plan Bureau voor de Leefomgeving (PBL) ontvangt vanuit de Europese Unie gelden in de vorm van voorschotten voor de uitvoering van diverse projecten in het belang van milieu, natuur en ruimte en waarvan de prestatie nog moet worden geleverd.

10 en 10a) Vorderingen en Tegenrekening vorderingen

Extra-comptable vorderingen zijn vorderingen die zijn voortgevloed uit uitgaven ten laste van de begroting.

Opeisbaarheid	
Direct opeisbaar	866
Op termijn opeisbaar	7.365
Geconditioneerd	0
Totaal	8.231
Specificatie	
Artikel 13 Ruimtelijke Ontwikkeling	991
Artikel 17 Luchtvaart	6.645
Overig	595
Totaal	8.231

Toelichtingen

Artikel 17 Luchtvaart

Een verstrekte lening van circa € 6,7 miljoen aan de Luchtverkeerleiding Nederland (LVNL) welke is ontstaan in 1993 bij de verzelfstandiging van de directie Luchtverkeersbeveiliging staat nog open. Deze lening is niet rentedragend, niet aflosbaar en direct opeisbaar bij een voorgenomen opheffing, overname of fusie van de LVNL.

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.

Openstaand naar jaar van betaling	
Tot en met 2016	2.423.248
2017	537.972
2018	1.183.321
Totaal	4.144.541
Specificatie	
Artikel 11 Integraal Waterbeleid	17.040
Artikel 13 Ruimtelijke Ontwikkeling	96.071
Artikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid	17.079
Artikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor	20.952
Artikel 17 Luchtvaart	14.165
Artikel 18 Scheepvaart en Havens	41.381
Artikel 19 Klimaat	92.253
Artikel 20 Lucht en Geluid	384.093
Artikel 21 Duurzaamheid	67.020
Artikel 22 Omgevingsveiligheid en Milieurisico's	55.785
Artikel 25 Brede Doeluitkering	3.142.867
Artikel 97 Algemeen Departement	131.221
Overig 98 Apparaatsuitgaven Kernde部分	64.614
Totaal	4.144.541

Toelichtingen

Artikel 11 Integraal waterbeleid

In het kader van integraal waterbeleid staan voorschotten open voor ruim € 17 miljoen om de doeltreffendheid en doelmatigheid van de bestuurlijke organisatie en het instrumentarium van het waterbeleid te verbeteren. Zo is onder andere aan de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) voor het programma Partners voor Water circa € 11 miljoen verstrekt. De afrekeningen worden in 2019 verwacht.

Artikel 13 Ruimtelijke ontwikkeling

In het kader van ruimtelijke ontwikkeling staan voorschotten open voor een gezamenlijk bedrag van circa € 96 miljoen. Zo zijn voorschotten verstrekt aan Bodembeheer Nederland, een gezamenlijk initiatief van Bodemcentrum, Bosatex, Nazorg Bodem en SBNS, voor bodemsanering voor een bedrag van circa € 44 miljoen. De afwikkeling wordt in de jaren 2020 tot en met 2022 verwacht. Daarnaast staan in het kader van de Nota Ruimte voorschotten open op de gemeenten Maastricht en Nijmegen voor een gezamenlijk bedrag van € 35 miljoen.

Artikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor

Per 31 december 2018 staat op dit artikel voor circa € 21 miljoen aan voorschotten open. De voorschotten zijn onder andere verstrekt aan de NS voor het nemen van extra maatregelen voor sociale veiligheid ten bedrage van € 10 miljoen.

De afrekening wordt in 2019 verwacht.

Artikel 18 Scheepvaart en Havens

Op dit artikel staat per 31 december 2018 voor een bedrag van ruim € 41 miljoen aan voorschotten open. Zo zijn voor ruim € 20 miljoen aan voorschotten verstrekt aan de Nederlandse Organisatie voor Wetenschappelijk Onderzoek (NWO) ten behoeve van de onderzoeksactiviteiten betreffende toegepast/industrieel onderzoek en experimentele ontwikkeling. Naar verwachting zullen deze voorschotten in de periode 2019 tot en met 2022 worden afgerond.

In het kader van Topsector Logistiek zijn aan de Stichting Connekt voorschotten verstrekt van ruim € 15 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 in 2020 is afgerond.

Artikel 19 Klimaat

Met betrekking tot het artikel Klimaat staat ultimo 2018 voor ruim € 92 miljoen aan voorschotten open.

Door de ontwikkeling naar kerndepartementen is de beleidsuitvoering uitbesteed aan de externe uitvoeringsorganisatie RIVM waarop voorschotten open staan van circa € 71 miljoen. De afwikkeling van deze voorschotten vindt vermoedelijk in 2019 plaats.

Artikel 20 Lucht en Geluid

Met betrekking tot dit artikel staat voor circa € 384 miljoen aan voorschotten open.

Zo zijn aan provincies en gemeenten in het kader van het Nationaal Samenwerkingsverband Luchtkwaliteit (NSL) in de jaren 2000 tot en met 2017 voorschotten betaald ter verbetering van de lokale luchtkwaliteit waarvan ultimo 2018 ruim € 303 miljoen open staat. De afwikkeling wordt in 2019 verwacht.

Daarnaast zijn in het kader van de sanering van geluidslawaai aan het Bureau Sanering Verkeerslawaai voorschotten verstrekt voor circa € 81 miljoen om de geluidsbelasting veroorzaakt door verkeer (waaronder luchtvaart) en bedrijvigheid te verminderen. Afwikkeling vindt vermoedelijk in de jaren 2019 tot en met 2025 plaats.

Artikel 21 Duurzaamheid

Met betrekking tot dit artikel staat ultimo 2018 voor circa € 67 miljoen aan voorschotten open. Zo staat ultimo 2018 nog een bedrag open van ruim € 27 miljoen op de Stichting Afvalfonds voor de aanpak van verpakkings- en zwerfafval. Afwikkeling wordt in 2019 verwacht.

Ook zijn voorschotten verstrekt aan de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) ten behoeve van subsidieregeling DTKI voor circa € 18 miljoen, waarvan de afrekening in 2019 wordt verwacht.

Artikel 22 Omgevingsveiligheid en milieurisico's

In het kader van externe veiligheid, inrichtingen en transport zijn voorschotten verstrekt. Hiervan staat ultimo 2018 ruim € 55 miljoen open. Zo zijn aan de RVO voorschotten verstrekt voor circa € 25 miljoen in het kader van de subsidieregeling Verwijdering Asbestdaken. Afwikkeling van deze voorschotten vindt vermoedelijk in 2019 plaats.

Ook zijn binnen het Europese zevende kaderprogramma voor het NanoReg project, waarin een wetenschappelijke analyse plaatsvindt van beschikbare gegevens en testmethoden voor de veiligheid van Nanomaterialen, aan de RIVM voorschotten verstrekt van ruim € 10 miljoen. De afrekeningen worden in 2019 verwacht.

Artikel 25 Brede doeluitkering

Op grond van de Wet Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer, welke als doel heeft om op decentraal niveau maatwerk oplossingen mogelijk te maken voor verkeer- en vervoervraagstukken, zijn voorschotten verstrekt. Daarvan staat ultimo 2018 nog circa € 3.143 miljoen open en hebben onder andere betrekking op de provincies (€ 693 miljoen), Metropoolregio Rotterdam-Den Haag, een fusie van de Stadsregio Rotterdam en het Stadsgebied Haaglanden, (€ 1.393 miljoen) en de Stadsregio Amsterdam, voorheen Regionaal Orgaan Amsterdam (ROA), (€ 1.057 miljoen). Afwikkeling van deze voorschotten vindt plaats, nadat de goedkeurende controleverklaringen zijn ontvangen.

Artikel 97 Algemeen Departement

Aan Boeing zijn voorschotten verstrekt van ruim € 66 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. Verwachte opleverdatum van het nieuwe regeringsvliegtuig is het tweede kwartaal 2019, waarna de voorschotten afgewikkeld kunnen worden. Ook zijn voor circa € 26 mln. aan voorschotten verstrekt aan de Stichting Advisering Bestuursrechtspraak (StAB) betreffende de exploitatiekosten voor de periode 2014 tot en met 2018 waarvan de afrekeningen in de jaren 2019 tot en met 2023 worden verwacht.

Daarnaast zijn voorschotten verstrekt aan Van Citters Beheer van € 16 miljoen ten behoeve van het project Sanering voormalig Thermphos Terrein.

De afrekening wordt in 2022 verwacht.

Artikel 98 Apparaatuitgaven kerndepartement

Voor diverse wachtgelduitkeringen zijn aan het Uitvoeringsinstituut Werknemersverzekeringen (UWV) en aan het Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds (ABP) voorschotten verstrekt. Hiervan staat € 46 miljoen open. Afwikkeling van deze voorschotten vindt plaats, nadat de goedkeurende controleverklaringen zijn ontvangen.

Ultimo 2018 staat ook een bedrag aan voorschotten open van circa € 18 miljoen die verstrekt zijn aan Logius ten behoeve van het Maritiem Single Window (MSW) dat wordt ontwikkeld en geïmplementeerd door het ministerie ter invulling van de Europese richtlijn 2010/65. Zeeschepen die de Nederlandse havens in en uit varen, kunnen via het MSW eenvoudig digitaal aan hun meldingsverplichtingen jegens de Nederlandse overheidsinstanties voldoen. De verwachte afwikkeling vindt plaats als aan de gestelde voorwaarde is voldaan.

Verloopoverzicht	
Stand per 1 januari 2018	5.751.895
Herverkaveling	– 307.683
In 2018 vastgelegde voorschotten	1.194.011
In 2018 afgerekende voorschotten	– 2.493.682
Verdeeld naar jaar van betaling:	
• 2016 en eerder	– 2.460.100
• 2017	– 16.463
• 2018	– 17.119
Openstaand per 31 december 2018	4.144.541

Herverkaveling

Uit het Regeerakkoord van het Kabinet Rutte III volgde een herverkaveling van tal van openstaande voorschotten naar de ministeries van Economische Zaken en Klimaat (EZK) en Binnenlandse Zaken ter grootte van circa € 308 miljoen.

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.

Verloopoverzicht	
Stand per 1 januari 2018	146.122
Herverkaveling	– 25.000
Verstrekt in 2018	183.000
Afname risico 2018	– 17.616
Openstaand per 31 december 2018	286.506

Herverkaveling

Uit het Regeerakkoord van het Kabinet Rutte III volgde een herverkaveling van één garantie ten behoeve van het Kadaster ter grootte van € 25 miljoen naar het Ministerie van Binnenlandse Zaken.

Toelichtingen

Het luchtvaartbegeleidingssysteem van de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) nadert het einde van zijn technische levensduur en dient te worden vervangen. Daarnaast wordt een uitbreidingsplan voor 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 het Schatkistbankieren stelt het ministerie zich garant voor deze leningen. Tot op heden is nog geen beroep op deze faciliteit gedaan.

De garantie ten behoeve van het rekening-courantkrediet van de RDW is gewijzigd. Het krediet van € 15 miljoen is vervallen en gelijktijdig is een nieuwe garantstelling afgegeven van € 10 miljoen.

Aan het Centraal Bureau voor de afgifte van Rijvaardigheidsbewijzen is in 2018 een garantie verleend van € 8 miljoen voor een op te nemen lening in 2019.

De garantstelling met betrekking tot de Dienst Zuid-As van ruim € 2,5 miljoen is vervallen en afgeboekt.

Tenslotte is het garantiebedrag van de Regeling Borgstellingen MKB verlaagd naar aanleiding van de verantwoording 2017 en 2018 met € 68.628,76.

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, hierop verrichte betalingen en negatieve bijstellingen van in eerdere begrotingsjaren aangegane verplichtingen.

Verloopoverzicht	
Stand per 1 januari 2018	1.570.863
Herverkaveling	– 79.733
Aangegaan in 2018	8.211.921
Tot betaling gekomen in 2018	– 8.198.820
Openstaand per 31 december 2018	1.504.231

Toelichtingen

De negatieve bijstellingen worden niet separaat in de toelichting op de saldbalans weergegeven. Daartegenover worden omvangrijke negatieve bijstellingen op de verplichtingen wel toegelicht bij de tabellen Budgettaire gevolgen van beleid van het beleidsartikel waar de negatieve bijstelling betrekking op heeft.

Herverkaveling

Uit het Regeerakkoord van het Kabinet Rutte III volgde een herverkaveling van tal van openstaande verplichtingen naar de ministeries van Economische Zaken en Klimaat (EZK) en Binnenlandse Zaken van circa € 80 miljoen.

Niet uit de saldibalans blijkende bestuurlijke verplichtingen

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 worden bestuurlijke afspraken gemaakt. Deze afspraken staan in het MIRT Projectenboek, welke jaarlijks als bijlage bij de begroting Infrastructuurfonds wordt uitgebracht.

In het kader van de NUBBBV zijn de bestuurlijke afspraken geïnventariseerd voor zover al niet deel uitmakend van de juridische verplichtingen, zoals opgenomen in de financiële administratie. Deze bestuurlijke afspraken zijn zeer divers in aard en omvang. Soms zijn bestuurlijke afspraken enkel samenwerkingsafspraken, soms in meer of mindere mate concrete afspraken over te realiseren projecten of beleidsdoelstellingen, waarvoor het financieel belang nog niet is gekwantificeerd, ofwel sprake is van een raming, dan wel een maximum of van een zeker bedrag. Gezien de bestuurlijke toezeggingen in financiële termen in hardheid verschillen zijn deze niet optelbaar. Hierdoor is geen totaalbedrag aan bestuurlijke toezeggingen te geven. Indien sprake is van een zekere hardheid – en bovendien juridisch gebonden – worden deze toezeggingen als aangegeven verplichting in de financiële administratie opgenomen.

15 en 15a) Deelnemingen en Tegenrekening deelnemingen

Deze balansregel geeft de deelnemingen in besloten en naamloze vennootschappen en internationale instellingen weer.

Specificatie

Netherlands Antilles Air Traffic Control (NAATC) NV	0
Winair NV St. Maarten	0
Openstaand per 31 december 2018	0

Toelichtingen

Het aandelenkapitaal van Winair NV St. Maarten bedraagt 560.000 US dollar en van Netherlands Antilles Air Traffic Control (NAATC) NV 100 Antilliaanse gulden.

Het deelnemingspercentage in beide ondernemingen bedragen 7,95 en zijn «om niet» verkregen.

11. WNT-VERANTWOORDING 2018

Inleiding

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 – dienstbetrokking 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 de reikwijde 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 2018 € 189.000.

Nieuw in 2018 is het vervallen van het begrip gewezen topfunctionaris en de inwerkingtreding van de anticumulatiebepaling, die bepaalt dat indien een topfunctionaris met verschillende WNT-instellingen een dienstbetrokking aangaat als topfunctionaris, niet zijnde een toezichthoudende topfunctionaris, de som van de bezoldigingen niet meer mag bedragen dan het algemeen bezoldigingsmaximum (€ 189.000).

Bezoldiging van topfunctionarissen

Naam instelling	Naam topfunctio-naris	Functie	Datum aanvang dienstverband (indien van toepassing)	Datum einde dienst-verband (indien van toepassing)	Omvang dienstverband in fte (+ tussen haakjes omvang in 2017)	Op externe inhuur-basis (nee; ≤ 12 kalender-mnd; > 12 kalender-mnd)	Beloning onkosten-vergoe-dingen (belast)	Voorzieningen plus	t.b.v. beloningen betaalbaar op termijn (belast) (+ tussen haakjes bedrag in 2017)	Totale bezoldiging in 2018 (+ tussen haakjes bedrag in 2017)	Individueel toepasselijk bezoldi-gings- maximum	Motivering (indien overschrij-ding)
ANVS	J.H. van den Heuvel	Bestuursvoorzitter			1,00 (1,00)			141.224		159.794		
ANVS	M.P.H. Brugmans	Pv. bestuursvoorzitter			1,00 (1,00)	Nee	(58.255)	18.570 (7.201)	(65.426)	189.000		

Wanneer op een topfunctionaris een vordering is ingesteld vanwege een onverschuldige 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 2018 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 2018 geen ontslaguitkeringen betaald die op grond van de WNT dienen te worden gerapporteerd.

Er zijn in 2018 geen leidinggevende topfunctionarissen die op grond van de WNT i.v.m. de cumulatie van dienstbetrekkingen dienen te worden gerapporteerd.

D. BIJLAGEN

BIJLAGE 1: TOEZICHTSRELATIES EN ZELFSTANDIGE BESTUURORGANEN EN RECHTSPERSONEN MET EEN WETTELIJKE TAAK

Deze bijlage bevat informatie over het toezicht op rechtspersonen met een wettelijke taak (RWT's) en zelfstandige bestuursorganen (zbo's). In tabel 2 zijn voor de RWT's en ZBO's waarvan de baten groter zijn dan € 50 miljoen de baten en lasten nader uitgewerkt.

Tabel 1 Overzichtstabel inzake rwt's en zbo's van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (bedragen x € 1.000)

Naam rwt/zbo	(1) Vastgestelde begroting 2017 ¹	(2) Realisatie 2017 ¹	(3) = (2) – (1) Verschil realisatie en vastgestelde begroting	(4) Realisatie 2016 ¹	Bijzonderheden
Autoriteit Nucleaire Veiligheid en Straling					Ja
Totale baten	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	
Totale lasten	n.v.t.	140	n.v.t.	n.v.t.	
Saldo van baten en lasten	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	
<i>Toelichting</i>					
Het zelfstandig bestuursorgaan zonder rechtspersoonlijkheid ANVS is op 1 augustus 2017 gestart. De uitgaven van het bestuur van het zbo over de periode augustus tot en met december 2017 bedroeg € 0,14 miljoen.					
Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR)					Ja
Totale baten	142.065	148.341	6.276	142.635	
Totale lasten	144.147	151.101	6.954	132.589	
Saldo van baten en lasten	– 2.082	– 2.760	– 678	10.046	
<i>Toelichting</i>					
Het CBR heeft afgelopen jaar volop in de media en politieke belangstelling gestaan. Aanleiding waren de oplopende reserveringstermijnen voor praktijkexamens en de lange doorlooptijden voor medische beoordelingen. De reserveringstermijnen voor de praktijkexamens zijn inmiddels weer onder de normtijd, een enkele examenlocatie uitgezonderd. De doorlooptijden medische beoordelingen vragen nog de nodige inspanningen van het CBR en onlangs is het toezicht van het ministerie op het CBR aangescherpt. In 2018 zijn het aantal afgenummerde rijexamens en ingediende gezondheidsverklaringen gestegen ten opzichte van 2017. Om op deze stijging in te kunnen spelen zijn extra medewerkers aangetrokken. Het CBR heeft het verslagjaar kostendekkend kunnen afsluiten. Ten slotte is 2018 een nieuwe CAO afgesloten waarin de verlofregeling meer in lijn is gebracht met gangbare verlofregelingen.					
Commissie m.e.r.					Ja
Totale baten	n.v.t.	5.146	n.v.t.	5.591	
Totale lasten	n.v.t.	4.928	n.v.t.	5.281	
Saldo van baten en lasten	n.v.t.	218	n.v.t.	310	
<i>Toelichting</i>					
Het Ministerie van IenW ontvangt van de commissie m.e.r. geen begroting.					
Dienst voor het Wegverkeer (RDW)					Nee
Totale baten	214.982	227.623	12.641	213.312	
Totale lasten	218.674	218.658	– 16	220.652	
Saldo van baten en lasten	– 3.692	8.965	12.657	– 7.340	
IBKI					Ja
Totale baten	n.v.t.	5.190	n.v.t.	5.133	
Totale lasten	n.v.t.	4.851	n.v.t.	4.647	
Saldo van baten en lasten	n.v.t.	339	n.v.t.	486	

Naam rwt/zbo	(1) Vastgestelde begroting 2017 ¹	(2) Realisatie 2017 ¹	(3) = (2) – (1) Verschil realisatie en vastgestelde begroting	(4) Realisatie 2016 ¹	Bijzonderheden
<i>Toelichting</i>					
De wettelijke evaluatie naar de doeltreffendheid en doelmatigheid van de taakuitoefening is in 2018 uitgevoerd en afgerond. Het oordeel is dat IBKI de wettelijke taken op een degelijke en effectieve wijze uitvoert. Aandachtspunten zijn het beter vastleggen van de onderlinge relatie. Daar zal in 2019 verder aan gewerkt worden. IBKI is verder goed betrokken bij de recente wijziging van de WRM.					
Het Ministerie van IenW ontvangt van IBKI geen begroting.					
Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL)					Nee
Totale baten	218.497	233.207	14.710	226.307	
Totale lasten	203.798	203.733	– 65	200.420	
Saldo van baten en lasten	14.699	29.474	14.775	25.887	
Nederlands Loodswezen BV					Nee
Totale baten	193.400	200.400	7.000	194.100	
Totale lasten	193.400	194.600	1.200	196.900	
Saldo van baten en lasten	0	5.800	5.800	– 2.800	
ProRail					Ja
Totale baten	n.v.t.	1.286.000	n.v.t.	1.254.000	
Totale lasten	n.v.t.	1.321.000	n.v.t.	1.280.000	
Saldo van baten en lasten	n.v.t.	– 35.000	n.v.t.	– 26.000	
<i>Toelichting</i>					
Voor ProRail geldt dat IenW een begroting krijgt die een andere indeling heeft dan die hier wordt gepresenteerd, waardoor de tabel niet kan worden gevuld.					
Stichting Advisering Bestuursrechtspraak (StAB)					Nee
Totale baten	5.172	5.460	288	5.406	
Totale lasten	4.846	5.027	181	4.815	
Saldo van baten en lasten	326	433	107	591	
Stichting Airport Coordination Netherlands (ACNL)					Nee
Totale baten	946	1.240	294	821	
Totale lasten	946	1.203	257	858	
Saldo van baten en lasten	0	37	37	– 37	
Stichting Buisleidingenstraat Nederland (LSNed)					Ja
Totale baten	3.471	3.585	114	3.518	
Totale lasten	3.445	3.665	220	3.092	
Saldo van baten en lasten	26	– 80	– 106	426	
Stichting Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie (NIWO)					Ja
Totale baten	4.889	5.234	345	3.989	
Totale lasten	3.574	3.577	3	4.266	
Saldo van baten en lasten	1.315	1.657	342	– 277	
<i>Toelichting</i>					
De NIWO heeft in 2018 de wettelijke evaluatie naar de doeltreffendheid en doelmatigheid van de taakuitoefening uitgevoerd. De evaluatie gaf een positief oordeel hierover en gaf als aandachtspunt het formeel laten vastleggen van de onderlinge overlegstructuur. De NIWO heeft verder veel aandacht besteed aan het voorbereiden op de Brexit, in alle mogelijke scenario's.					
Stichting Vaarbewijs- en Marifoonexamens (VAMEX)					Ja
Totale baten	1.350	1.561	211	1.444	
Totale lasten	1.354	1.322	– 32	1.483	
Saldo van baten en lasten	– 4	239	243	– 39	

Naam rwt/zbo	(1) Vastgestelde begroting 2017 ¹	(2) Realisatie 2017 ¹	(3) = (2) – (1) Verschil realisatie en vastgestelde begroting	(4) Realisatie 2016 ¹	Bijzonderheden
Toelichting					
Naar aanleiding van een onderzoek n.a.v. de uitkomsten van het rapport «Heroverweging zbo's» is in 2014 besloten om de VAMEX geleidelijk in te laten groeien in het CBR en het tempo hiervan af te laten hangen van de kwaliteit die het CBR kan leveren, het zogenaamde «Ingroeimodel». In 2018 is dit traject verder uitgevoerd en het moment van overdracht nadert. Het overleg hierover met de VAMEX en het CBR is in 2018 voortgezet en 2019 zal het jaar van overdracht zijn.					
APK-vergunninghouders					Ja
Totale baten	–	–	–	–	
Totale lasten	–	–	–	–	
Saldo van baten en lasten	–	–	–	–	
Toelichting					
Voor organisatie geldt het volgende: lenW kent slecht beperkte financiering van zbo's/rwt's via haar begroting. lenW kent geen premiegefinancierde rwt's en zbo's. Verder geldt dat gevraagde financiële gegevens niet bij lenW bekend zijn of zijn de gegevens niet uit de desbetreffende administratie te halen. Dit komt mede doordat het hier gaat om bijvoorbeeld APK vergunninghouders of artsen. Datzelfde geldt voor de opbrengsten die deze zbo's/rwt's verkrijgen uit de uitvoering van hun taken. Het toezicht op deze taken wordt uitgevoerd door bijvoorbeeld de ILT.					
Bevoegde Autoriteiten Rijnvaart					Ja
Totale baten	–	–	–	–	
Totale lasten	–	–	–	–	
Saldo van baten en lasten	–	–	–	–	
Toelichting					
Voor organisatie geldt het volgende: lenW kent slecht beperkte financiering van zbo's/rwt's via haar begroting. lenW kent geen premiegefinancierde rwt's en zbo's. Verder geldt dat gevraagde financiële gegevens niet bij lenW bekend zijn of zijn de gegevens niet uit de desbetreffende administratie te halen. Dit komt mede doordat het hier gaat om bijvoorbeeld APK vergunninghouders of artsen. Datzelfde geldt voor de opbrengsten die deze zbo's/rwt's verkrijgen uit de uitvoering van hun taken. Het toezicht op deze taken wordt uitgevoerd door bijvoorbeeld de ILT.					
Havenbeheerders					Ja
Totale baten	–	–	–	–	
Totale lasten	–	–	–	–	
Saldo van baten en lasten	–	–	–	–	
Toelichting					
Voor organisatie geldt het volgende: lenW kent slecht beperkte financiering van zbo's/rwt's via haar begroting. lenW kent geen premiegefinancierde rwt's en zbo's. Verder geldt dat gevraagde financiële gegevens niet bij lenW bekend zijn of zijn de gegevens niet uit de desbetreffende administratie te halen. Dit komt mede doordat het hier gaat om bijvoorbeeld APK vergunninghouders of artsen. Datzelfde geldt voor de opbrengsten die deze zbo's/rwt's verkrijgen uit de uitvoering van hun taken. Het toezicht op deze taken wordt uitgevoerd door bijvoorbeeld de ILT.					
Keuringsartsen Scheepvaart					Ja
Totale baten	–	–	–	–	
Totale lasten	–	–	–	–	
Saldo van baten en lasten	–	–	–	–	
Toelichting					
Voor organisatie geldt het volgende: lenW kent slecht beperkte financiering van zbo's/rwt's via haar begroting. lenW kent geen premiegefinancierde rwt's en zbo's. Verder geldt dat gevraagde financiële gegevens niet bij lenW bekend zijn of zijn de gegevens niet uit de desbetreffende administratie te halen. Dit komt mede doordat het hier gaat om bijvoorbeeld APK vergunninghouders of artsen. Datzelfde geldt voor de opbrengsten die deze zbo's/rwt's verkrijgen uit de uitvoering van hun taken. Het toezicht op deze taken wordt uitgevoerd door bijvoorbeeld de ILT.					
Keuringsinstanties Pleziervaartuigen					Ja
Totale baten	–	–	–	–	
Totale lasten	–	–	–	–	
Saldo van baten en lasten	–	–	–	–	

Naam rwt/zbo	(1) Vastgestelde begroting 2017 ¹	(2) Realisatie 2017 ¹	(3) = (2) – (1) Verschil realisatie en vastgestelde begroting	(4) Realisatie 2016 ¹	Bijzonderheden
Toelichting					
Voor organisatie geldt het volgende: lenW kent slecht beperkte financiering van zbo's/rwt's via haar begroting. lenW kent geen premiegefinancierde rwt's en zbo's. Verder geldt dat gevraagde financiële gegevens niet bij lenW bekend zijn of zijn de gegevens niet uit de desbetreffende administratie te halen. Dit komt mede doordat het hier gaat om bijvoorbeeld APK vergunninghouders of artsen. Datzelfde geldt voor de opbrengsten die deze zbo's/rwt's verkrijgen uit de uitvoering van hun taken. Het toezicht op deze taken wordt uitgevoerd door bijvoorbeeld de ILT.					
Keuringsinstanties Scheepsuitrusting					Ja
Totale baten	–	–	–	–	
Totale lasten	–	–	–	–	
Saldo van baten en lasten	–	–	–	–	
Toelichting					
Voor organisatie geldt het volgende: lenW kent slecht beperkte financiering van zbo's/rwt's via haar begroting. lenW kent geen premiegefinancierde rwt's en zbo's. Verder geldt dat gevraagde financiële gegevens niet bij lenW bekend zijn of zijn de gegevens niet uit de desbetreffende administratie te halen. Dit komt mede doordat het hier gaat om bijvoorbeeld APK vergunninghouders of artsen. Datzelfde geldt voor de opbrengsten die deze zbo's/rwt's verkrijgen uit de uitvoering van hun taken. Het toezicht op deze taken wordt uitgevoerd door bijvoorbeeld de ILT.					
KIWA					Ja
Totale baten	–	–	–	–	
Totale lasten	–	–	–	–	
Saldo van baten en lasten	–	–	–	–	
Toelichting					
Voor organisatie geldt het volgende: lenW kent slecht beperkte financiering van zbo's/rwt's via haar begroting. lenW kent geen premiegefinancierde rwt's en zbo's. Verder geldt dat gevraagde financiële gegevens niet bij lenW bekend zijn of zijn de gegevens niet uit de desbetreffende administratie te halen. Dit komt mede doordat het hier gaat om bijvoorbeeld APK vergunninghouders of artsen. Datzelfde geldt voor de opbrengsten die deze zbo's/rwt's verkrijgen uit de uitvoering van hun taken. Het toezicht op deze taken wordt uitgevoerd door bijvoorbeeld de ILT.					
Klassenbureaus art. 6 Schepenwet en art. 6 en 3.1 Schepenbesluit 1965 en Binnenvaart					Ja
Totale baten	–	–	–	–	
Totale lasten	–	–	–	–	
Saldo van baten en lasten	–	–	–	–	
Toelichting					
Voor organisatie geldt het volgende: lenW kent slecht beperkte financiering van zbo's/rwt's via haar begroting. lenW kent geen premiegefinancierde rwt's en zbo's. Verder geldt dat gevraagde financiële gegevens niet bij lenW bekend zijn of zijn de gegevens niet uit de desbetreffende administratie te halen. Dit komt mede doordat het hier gaat om bijvoorbeeld APK vergunninghouders of artsen. Datzelfde geldt voor de opbrengsten die deze zbo's/rwt's verkrijgen uit de uitvoering van hun taken. Het toezicht op deze taken wordt uitgevoerd door bijvoorbeeld de ILT.					
Nederlandse Loodsencorporatie (NLC)					Ja
Totale baten	–	–	–	–	
Totale lasten	–	–	–	–	
Saldo van baten en lasten	–	–	–	–	
Toelichting					
Voor organisatie geldt het volgende: lenW kent slecht beperkte financiering van zbo's/rwt's via haar begroting. lenW kent geen premiegefinancierde rwt's en zbo's. Verder geldt dat gevraagde financiële gegevens niet bij lenW bekend zijn of zijn de gegevens niet uit de desbetreffende administratie te halen. Dit komt mede doordat het hier gaat om bijvoorbeeld APK vergunninghouders of artsen. Datzelfde geldt voor de opbrengsten die deze zbo's/rwt's verkrijgen uit de uitvoering van hun taken. Het toezicht op deze taken wordt uitgevoerd door bijvoorbeeld de ILT.					
Regionale Examencommissies verkeersinformatie en verkeersaanwijzingen (scheepvaart)					Ja
Totale baten	–	–	–	–	
Totale lasten	–	–	–	–	

Naam rwt/zbo	(1) Vastgestelde begroting 2017 ¹	(2) Realisatie 2017 ¹	(3) = (2) – (1) Verschil realisatie en vastgestelde begroting	(4) Realisatie 2016 ¹	Bijzonderheden
Saldo van baten en lasten	–	–	–	–	–
<i>Toelichting</i>					
Voor organisatie geldt het volgende: lenW kent slecht beperkte financiering van zbo's/rwt's via haar begroting. lenW kent geen premiege-financierde rwt's en zbo's. Verder geldt dat gevraagde financiële gegevens niet bij lenW bekend zijn of zijn de gegevens niet uit de desbetreffende administratie te halen. Dit komt mede doordat het hier gaat om bijvoorbeeld APK vergunninghouders of artsen. Datzelfde geldt voor de opbrengsten die deze zbo's/rwt's verkrijgen uit de uitvoering van hun taken. Het toezicht op deze taken wordt uitgevoerd door bijvoorbeeld de ILT.					
Regionale Loodsencorporaties (RLC's)					Ja
Totale baten	–	–	–	–	
Totale lasten	–	–	–	–	
Saldo van baten en lasten	–	–	–	–	
<i>Toelichting</i>					
Voor organisatie geldt het volgende: lenW kent slecht beperkte financiering van zbo's/rwt's via haar begroting. lenW kent geen premiege-financierde rwt's en zbo's. Verder geldt dat gevraagde financiële gegevens niet bij lenW bekend zijn of zijn de gegevens niet uit de desbetreffende administratie te halen. Dit komt mede doordat het hier gaat om bijvoorbeeld APK vergunninghouders of artsen. Datzelfde geldt voor de opbrengsten die deze zbo's/rwt's verkrijgen uit de uitvoering van hun taken. Het toezicht op deze taken wordt uitgevoerd door bijvoorbeeld de ILT.					
Rijkshavenmeester Rotterdam					Ja
Totale baten	–	–	–	–	
Totale lasten	–	–	–	–	
Saldo van baten en lasten	–	–	–	–	
<i>Toelichting</i>					
Voor organisatie geldt het volgende: lenW kent slecht beperkte financiering van zbo's/rwt's via haar begroting. lenW kent geen premiege-financierde rwt's en zbo's. Verder geldt dat gevraagde financiële gegevens niet bij lenW bekend zijn of zijn de gegevens niet uit de desbetreffende administratie te halen. Dit komt mede doordat het hier gaat om bijvoorbeeld APK vergunninghouders of artsen. Datzelfde geldt voor de opbrengsten die deze zbo's/rwt's verkrijgen uit de uitvoering van hun taken. Het toezicht op deze taken wordt uitgevoerd door bijvoorbeeld de ILT.					
Stichting Scheepsafvalstoffen en Vaardocumenten Binnenvaart (SAB)					Ja
Totale baten	–	–	–	–	
Totale lasten	–	–	–	–	
Saldo van baten en lasten	–	–	–	–	
<i>Toelichting</i>					
Voor organisatie geldt het volgende: lenW kent slecht beperkte financiering van zbo's/rwt's via haar begroting. lenW kent geen premiege-financierde rwt's en zbo's. Verder geldt dat gevraagde financiële gegevens niet bij lenW bekend zijn of zijn de gegevens niet uit de desbetreffende administratie te halen. Dit komt mede doordat het hier gaat om bijvoorbeeld APK vergunninghouders of artsen. Datzelfde geldt voor de opbrengsten die deze zbo's/rwt's verkrijgen uit de uitvoering van hun taken. Het toezicht op deze taken wordt uitgevoerd door bijvoorbeeld de ILT.					
College van deskundigen ex Besluit en regeling Bodemkwaliteit					Ja
Totale baten	–	–	–	–	
Totale lasten	–	–	–	–	
Saldo van baten en lasten	–	–	–	–	
<i>Toelichting</i>					
Voor organisatie geldt het volgende: lenW kent slecht beperkte financiering van zbo's/rwt's via haar begroting. lenW kent geen premiege-financierde rwt's en zbo's. Verder geldt dat gevraagde financiële gegevens niet bij lenW bekend zijn of zijn de gegevens niet uit de desbetreffende administratie te halen. Dit komt mede doordat het hier gaat om bijvoorbeeld APK vergunninghouders of artsen. Datzelfde geldt voor de opbrengsten die deze zbo's/rwt's verkrijgen uit de uitvoering van hun taken. Het toezicht op deze taken wordt uitgevoerd door bijvoorbeeld de ILT.					
Kabelbaaninstallatiesconformiteitsbeoordelingsinstanties					Ja
Totale baten	–	–	–	–	

Naam rwt/zbo	(1) Vastgestelde begroting 2017 ¹	(2) Realisatie 2017 ¹	(3) = (2) – (1) Verschil realisatie en vastgestelde begroting	(4) Realisatie 2016 ¹	Bijzonderheden
Totale lasten	–	–	–	–	
Saldo van baten en lasten	–	–	–	–	
<i>Toelichting</i>					
Voor organisatie geldt het volgende: lenW kent slecht beperkte financiering van zbo's/rwt's via haar begroting. lenW kent geen premiegefinancierde rwt's en zbo's. Verder geldt dat gevraagde financiële gegevens niet bij lenW bekend zijn of zijn de gegevens niet uit de desbetreffende administratie te halen. Dit komt mede doordat het hier gaat om bijvoorbeeld APK vergunninghouders of artsen. Datzelfde geldt voor de opbrengsten die deze zbo's/rwt's verkrijgen uit de uitvoering van hun taken. Het toezicht op deze taken wordt uitgevoerd door bijvoorbeeld de ILT.					
Keuringsinstellingen ex Wet explosieven voor civiel gebruik					Ja
Totale baten	–	–	–	–	
Totale lasten	–	–	–	–	
Saldo van baten en lasten	–	–	–	–	
<i>Toelichting</i>					
Voor organisatie geldt het volgende: lenW kent slecht beperkte financiering van zbo's/rwt's via haar begroting. lenW kent geen premiegefinancierde rwt's en zbo's. Verder geldt dat gevraagde financiële gegevens niet bij lenW bekend zijn of zijn de gegevens niet uit de desbetreffende administratie te halen. Dit komt mede doordat het hier gaat om bijvoorbeeld APK vergunninghouders of artsen. Datzelfde geldt voor de opbrengsten die deze zbo's/rwt's verkrijgen uit de uitvoering van hun taken. Het toezicht op deze taken wordt uitgevoerd door bijvoorbeeld de ILT.					
Aangewezen instanties ex Regeling overige pyrotechnische artikelen					Ja
Totale baten	–	–	–	–	
Totale lasten	–	–	–	–	
Saldo van baten en lasten	–	–	–	–	
<i>Toelichting</i>					
Voor organisatie geldt het volgende: lenW kent slecht beperkte financiering van zbo's/rwt's via haar begroting. lenW kent geen premiegefinancierde rwt's en zbo's. Verder geldt dat gevraagde financiële gegevens niet bij lenW bekend zijn of zijn de gegevens niet uit de desbetreffende administratie te halen. Dit komt mede doordat het hier gaat om bijvoorbeeld APK vergunninghouders of artsen. Datzelfde geldt voor de opbrengsten die deze zbo's/rwt's verkrijgen uit de uitvoering van hun taken. Het toezicht op deze taken wordt uitgevoerd door bijvoorbeeld de ILT.					
Aangemelde instanties ex Regeling overige pyrotechnische artikelen					Ja
Totale baten	–	–	–	–	
Totale lasten	–	–	–	–	
Saldo van baten en lasten	–	–	–	–	
<i>Toelichting</i>					
Voor organisatie geldt het volgende: lenW kent slecht beperkte financiering van zbo's/rwt's via haar begroting. lenW kent geen premiegefinancierde rwt's en zbo's. Verder geldt dat gevraagde financiële gegevens niet bij lenW bekend zijn of zijn de gegevens niet uit de desbetreffende administratie te halen. Dit komt mede doordat het hier gaat om bijvoorbeeld APK vergunninghouders of artsen. Datzelfde geldt voor de opbrengsten die deze zbo's/rwt's verkrijgen uit de uitvoering van hun taken. Het toezicht op deze taken wordt uitgevoerd door bijvoorbeeld de ILT.					
Keuringsinstanties ex Regeling vervoerbare drukapparatuur					Ja
2011					
Totale baten	–	–	–	–	
Totale lasten	–	–	–	–	
Saldo van baten en lasten	–	–	–	–	
<i>Toelichting</i>					
Voor organisatie geldt het volgende: lenW kent slecht beperkte financiering van zbo's/rwt's via haar begroting. lenW kent geen premiegefinancierde rwt's en zbo's. Verder geldt dat gevraagde financiële gegevens niet bij lenW bekend zijn of zijn de gegevens niet uit de desbetreffende administratie te halen. Dit komt mede doordat het hier gaat om bijvoorbeeld APK vergunninghouders of artsen. Datzelfde geldt voor de opbrengsten die deze zbo's/rwt's verkrijgen uit de uitvoering van hun taken. Het toezicht op deze taken wordt uitgevoerd door bijvoorbeeld de ILT.					

Naam rwt/zbo	(1) Vastgestelde begroting 2017 ¹	(2) Realisatie 2017 ¹	(3) = (2) – (1) Verschil realisatie en vastgestelde begroting	(4) Realisatie 2016 ¹	Bijzonderheden
Keuringsinstanties ex Wet milieubeheer en ex Regeling handel in emissierechten					
Totale baten	–	–	–	–	Ja
Totale lasten	–	–	–	–	
Saldo van baten en lasten	–	–	–	–	

Toelichting

Voor organisatie geldt het volgende: lenW kent slecht beperkte financiering van zbo's/rwt's via haar begroting. lenW kent geen premiegefinancierde rwt's en zbo's. Verder geldt dat gevraagde financiële gegevens niet bij lenW bekend zijn of zijn de gegevens niet uit de desbetreffende administratie te halen. Dit komt mede doordat het hier gaat om bijvoorbeeld APK vergunninghouders of artsen. Datzelfde geldt voor de opbrengsten die deze zbo's/rwt's verkrijgen uit de uitvoering van hun taken. Het toezicht op deze taken wordt uitgevoerd door bijvoorbeeld de ILT.

Keuringsinstanties ex Besluit en Regeling Bodemkwaliteit

Totale baten	–	–	–	–	Ja
Totale lasten	–	–	–	–	
Saldo van baten en lasten	–	–	–	–	

Toelichting

Voor organisatie geldt het volgende: lenW kent slecht beperkte financiering van zbo's/rwt's via haar begroting. lenW kent geen premiegefinancierde rwt's en zbo's. Verder geldt dat gevraagde financiële gegevens niet bij lenW bekend zijn of zijn de gegevens niet uit de desbetreffende administratie te halen. Dit komt mede doordat het hier gaat om bijvoorbeeld APK vergunninghouders of artsen. Datzelfde geldt voor de opbrengsten die deze zbo's/rwt's verkrijgen uit de uitvoering van hun taken. Het toezicht op deze taken wordt uitgevoerd door bijvoorbeeld de ILT.

¹ De Kaderwet zelfstandige bestuursorganen stelt in artikel 18 lid 1 dat een zelfstandig bestuursorgaan tot 15 maart de tijd heeft om het jaarverslag op te stellen. Hierdoor waren de gegevens van de zbo's over het jaar 2018 bij het opstellen van het jaarverslag van lenW niet tijdig beschikbaar om op te nemen in bovenstaande tabel. In lijn met het de Regeling rijksbegrotingsvoorschriften 2019 zijn de gepresenteerde cijfers over die zbo's en rwt's dientengevolge gebaseerd op de cijfers over de jaren 2017 en 2016.

Tabel 2¹Uitgewerkte overzicht van baten en lasten van grote rwt's en zbo's (> 50 miljoen euro) van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (bedragen x € 1.000)

Naam rwt/zbo	(1) Vastgestelde begroting 2017 ²	(2) Realisatie 2017 ²	(3) = (2) – (1) Verschil realisatie en vastgestelde begroting	(4) Realisatie 2016 ²
Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR)				
Totale baten	142.065	148.341	6.276	142.635
Bijdrage moederdepartement				
Bijdrage overige departementen				
Tarieven/facturatiestukken derden	142.065	148.341	6.276	142.635
Premies				
Overige baten				
Totale lasten	144.147	151.101	6.954	132.589
Apparaatskosten	144.147	151.101	6.954	132.589
Waarvan personele kosten	107.477	113.449	5.972	95.693
Waarvan materiële kosten	36.670	37.652	982	36.896
Programmakosten				
Overige lasten				
Saldo van baten en lasten	– 2.082	– 2.760	– 678	10.046

Naam rwt/zbo	(1) Vastgestelde begroting 2017 ²	(2) Realisatie 2017 ²	(3) = (2) – (1) Verschil realisatie en vastgestelde begroting	(4) Realisatie 2016 ²
Dienst voor het Wegverkeer (RDW)				
Totale baten	214.982	227.623	12.641	213.312
Bijdrage moederdepartement	1.675	878	– 797	1.087
Bijdrage overige departementen		4.686	4.686	2.449
Tarieven/facturaties derden	213.307	222.060	8.753	209.584
Premies				
Overige baten		61	61	193
Totale lasten	218.674	218.658	– 16	220.652
Apparaatskosten	200.454	200.992	538	197.861
Waarvan personele kosten	123.202	124.896	1.693	121.046
Waarvan materiële kosten	77.252	76.097	– 1.155	76.815
Programmakosten	18.220	17.666	– 554	22.790
Overige lasten				
Saldo van baten en lasten	– 3.692	8.965	12.657	– 7.340
Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL)				
Totale baten	218.497	233.207	14.710	226.307
Bijdrage moederdepartement				
Bijdrage overige departementen				
Tarieven/facturaties derden	212.184	217.556	5.372	210.938
Premies				
Overige baten	6.313	15.651	9.338	15.369
Totale lasten	203.798	203.733	– 65	200.420
Apparaatskosten	201.562	202.556	994	199.104
Waarvan personele kosten	143.608	141.800	– 1.808	146.664
Waarvan materiële kosten	57.955	60.756	2.801	52.440
Programmakosten				
Overige lasten	2.236	1.177	– 1.059	1.316
Saldo van baten en lasten	14.699	29.474	14.775	25.887
ProRail				
Totale baten	n.v.t.	1.286.000	n.v.t.	1.254.000
Bijdrage moederdepartement	n.v.t.	907.000	n.v.t.	860.000
Bijdrage overige departementen				
Tarieven/facturaties derden	n.v.t.	379.000	n.v.t.	394.000
Premies				
Overige baten	n.v.t.	0	n.v.t.	0
Totale lasten	n.v.t.	1.321.000	n.v.t.	1.280.000
Apparaatskosten	n.v.t.	472.000	n.v.t.	426.000
Waarvan personele kosten	n.v.t.	361.000	n.v.t.	306.000
Waarvan materiële kosten	n.v.t.	111.000	n.v.t.	96.000
Programmakosten		716.000		704.000

Naam rwt/zbo	(1) Vastgestelde begroting 2017 ²	(2) Realisatie 2017 ²	(3) = (2) – (1) Verschil realisatie en vastgestelde begroting	(4) Realisatie 2016 ²
Overige lasten	n.v.t.	133.000	n.v.t.	150.000
Saldo van baten en lasten	n.v.t.	- 35.000	n.v.t.	- 26.000

¹ In tabel 2 is geen specificatie opgenomen van het Loodswezen. De benodigde gegevens waren niet beschikbaar ten tijde van het samenstellen van dit jaarverslag.

² De Kaderwet zelfstandige bestuursorganen stelt in artikel 18 lid 1 dat een zelfstandig bestuursorgaan tot 15 maart de tijd heeft om het jaarverslag op te stellen. Hierdoor waren de gegevens van de zbo's over het jaar 2018 bij het opstellen van het jaarverslag van lenW niet tijdig beschikbaar om op te nemen in bovenstaande tabel. In lijn met het de Regeling rijksbegrotingsvoorschriften 2019 zijn de gepresenteerde cijfers over die zbo's en rwt's dientengevolge gebaseerd op de cijfers over de jaren 2017 en 2016.

BIJLAGE 2: AFGEROND EVALUATIE EN OVERIG ONDERZOEK

Soort onderzoek ¹	Onderwerp	Artikel	Start	Afronding	Vindplaats
	Integraal waterbeleid	11			
Ex-post onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid van beleid					
Beleidsdoorlichtingen					
	Waterkwantiteit				https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-442254
		11	2014	2014	
	Waterkwantiteit en kwaliteit	11	2020 ²	2021	
	Waterkwaliteit				https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2015/11/23/beleidsdoorlichting-beleidsartikel-12-waterkwaliteit
		11	2015	2015	
Ander ex-post onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid					
	Effectenonderzoek ex post: evaluatie van enkele onderdelen van de waterwet	11	2013	2014	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-27625-336.html
	Effectenonderzoek ex post: evaluatie Waterschapswet verkiezingsstelsel	11	2014	2014	
	Tussentijdse evaluatie Bestuursakkoord water	11	2013	2015	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-28966-28.html
	Tweede tussenevaluatie Bestuursakkoord Water	11	2016	2017	https://www.helpdeskwater.nl/onderwerpen/wetgeving-beleid/bestuursakkoord/
	MIRT-onderzoeken in het kader van (de deelprogramma's van) het Deltaprogramma gericht op voorstellen van het Deltaprogramma in 2014 voor de Deltabeslissingen.	11	2009	2014	http://www.deltacommissaris.nl/deltaprogramma/inhoud/publicaties
	% Evaluatie Ruimte voor de Rivier	11	2012	2013	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-216364.html
	Eindevaluatie Ruimte voor de Rivier en Maaswerken				https://www.rijksoverheid.nl/binaries/rijksoverheid/documenten/rapporten/2018/03/23/eindevaluatie-ruimte-voerde-rivier.pdf
		11	2017	2018	
	Evaluatie Deltawet				https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-544103
		11	2016	2016	

Soort onderzoek ¹	Onderwerp	Artikel	Start	Afronding	Vindplaats
	Diverse voortgangsrapportages in het kader van de «Regeling grote projecten», o.a. HWBP2,Ruimte voor de rivier en Maaswerken				https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-26399-13.html https://zoek.officielebekendmakingen.nl/dossier/32698/kst-32698-13?resultIndex=1&sorttype=1&sortorder=4 https://zoek.officielebekendmakingen.nl/dossier/30080 https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-18106-221.html
	Evaluatie structuurvisie Waddenzee Conform	11	2012	2018	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29684-112.html
	Deltaprogramma Zoetwater: Evaluatie waterbeschikbaarheid	11	2015	2019	
	Deltaprogramma rapport «Koers houden in de Delta»	11	2016	2019	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
Ander ex ante onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid	Ex ante evaluatie SGBP's				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-de-notitie-reikwijde-en-detailniveau-aanvulling-gebied-hollandse-kust
	Deltaprogramma Ontwerp Nationaal Waterplan 2016–2021 Onder andere: overstromingsrisicoheersplannen	11	2013	2014	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-31710-35.html
	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	
Overig onderzoek					

Soort onderzoek ¹	Onderwerp	Artikel	Start	Afronding	Vindplaats
	Policy dialogue naar aanleiding van OESO onderzoek gericht op toekomstige opgaven in het waterbeheer				http://www.oecd.org/env/watergovernanceprogramme.htm https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-28966-27.html http://www.rijksoverheid.nl/nieuws/2014/03/17/schultz-oeso-rapport-bevestigt-noodzaak-wake-up-call-waterrisico-s.html
	Jaarlijkse voortgangsrapportage waterbeleid in Nederland 2014 (Water in Beeld)	11	2013	2014	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-27625-317.html
	Periodieke toetsing van primaire waterkeringen: Rapportage Derde toets primaire waterkeringen; Landelijke toets 2006–2011; Rapportage verlengde derde toetsing	11	2014	2014	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-31710-22.html https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-31710-26.html https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-31710-32.html
	Toetsing van de Basiskustlijn (kustlijnkaartenboek)	11	2014	2018	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	
	Nader onderzoek naar de doorwerking van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening voor het Wadden-gebied	11	2015	2015	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29684-121.html
	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
	Policy dialogue n.a.v. OESO onderzoek gericht op toekomstige opgaven in het waterbeheer	11	2013	2014	http://www.oecd.org/env/watergovernanceprogramme.htm https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-28966-27.html
	Midterm review beleidsnota drinkwater	11	2018	2019	
	Eindrapport visitatiecommissie Waterketen	11	2013	2015	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-28966-28.html
	Beleidsevaluatie legionellapreventie	11	2015	2016	(https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-27625-316.html)

Soort onderzoek ¹	Onderwerp	Artikel	Start	Afronding	Vindplaats
	Bescherming drinkwaterbronnen in het nationaal beleid				http://www.rivm.nl/Documenten_en_publicaties/Wetenschappelijk/Rapporten/2013/april/Bescherming_drinkwaterbronnen_in_het_nationaal_beleid
		11	2012	2013	
	Bedrijfsvergelijking in de drinkwatersector (benchmark 2012–2013)	11	2013	2014	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-277498.html
	Jaarevaluatie drinkwatertarieven (tweejaarlijks)				https://www.rijksoverheid.nl/binaries/rijksoverheid/documenten/rapporten/2017/11/21/eindrapportage-evaluatie-doelmatigheid-drinkwaterwet/eindrapportage-evaluatie-doelmatigheid-drinkwaterwet.pdf
		11	2017	2017	
	Beleidsverkenning Toekomstige rol en ambitie Rijk en Regio voor het Waddengebied	11	2016	2017	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29684-152.html

¹ KIM publiceert zijn werkprogramma en rapporten op <http://www.kimnet.nl>.
PBL publiceert zijn werkprogramma en onderzoeken op de site <http://www.pbl.nl>.

ILT publiceert haar rapporten op <http://www.ilent.nl>.

² De eindevaluatie van Bestuurs Akkoord Water vindt in 2020 plaats. De beleidsdoorlichting vindt aansluitend plaats.

Soort onderzoek	Onderwerp	Artikel	Start	Afronding	Vindplaats
	Bodem en Ondergrond	13			
Ex post onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid van beleid					
Beleidsdoorlichtingen					
Ander ex post onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid van beleid					
	Evaluatie Besluit en regeling financiële bepalingen bodemsanering	13	2015	2015	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-30015-52.html
	Evaluatie structuurvisie derde nota Waddenzee	13	2015	2016	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-665763
Ex ante onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid van beleid					
Overig onderzoek					
	Heroverweging bodem(sanerings)beleid				http://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/bodem-en-ondergrond/ruimtelijke-ordering-ondergrond
		13	2013	2015	
	IBO flexibiliteit in infrastructurale planning	13	2015	2016	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-783234.pdf
	Evaluatie stichting bodemcentrum				https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/bodem-en-ondergrond/documenten/rapporten/2017/03/01/eindrapport-evaluatie-stichting-bodemcentrum
		13	2016	2017	

Soort onderzoek	Onderwerp	Artikel	Start	Afronding	Vindplaats
	Wegen en Verkeersveiligheid	14			
Ex post onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid van beleid					
Beleidsdoorlichtingen					
	Wegen en verkeersveiligheid				https://zoek.officielebekendmakingen.nl/
		14	2016	2017	kst-32861-27.html
Ander ex post onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid					
	Verslag over de wijze waarop Tracéwet is toegepast				http://mirt2015.mirtprojectenoverzicht.nl/financien/bijlage_2_vgr/index.aspx
		14	2013	2015	kst-33750-A-69.html
	Verslag over de wijze waarop de Tracéwet is toegepast (incl. Infrastructuurfonds art. 12)	14	2015	2016	http://mirt2016.mirtoverzicht.nl/mirt_overzicht_2016/mirt_overzicht_2016/
	Rijgeschiktheid langdurig gebruik Cat. III medicijnen				https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2016/12/01/beïnvloeding-van-de-rijvaardigheid-bij-langdurig-gebruik-van-icads-categorie-iii-geneesmiddelen
		14	2015	2016	
	Voortgang Beter Benutten				https://zoek.officielebekendmakingen.nl/
		14	2014	2014	kst-34000-A-15
	Beter Benutten Vervolg				https://beterbenutten.nl/assets/upload/files/BeterBenutten_Vervolg_rapport_2018%20def.pdf
		14	2018	2018	
	Beter Benutten				https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-763135
		14	2016	2016	
	ARK-rapport instandhouding hoofdwegennet				https://zoek.officielebekendmakingen.nl/2014/kst-34000-A-8.html
		2013	2014	2014	
	Effectonderzoek Wet rijonderricht motorrijtuigen	14	2012	2013	http://wetten.overheid.nl/BWBR0024674/geldigheidsdatum_24-07-2013
	Evaluatie meerjarenprogramma Geluidsanering	14	2015	2015	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/2015/kst-32252-56.html
	Evaluatie aantal doden en gewonden in het verkeer	14	2017	2017	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/2017/kst-29398-463.html
	NMCA				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
		14	2017	2017	

Soort onderzoek	Onderwerp	Artikel	Start	Afronding	Vindplaats
	Wettelijke evaluatie RDW				https://www.rdw.nl/-/media/rdw/rdw/pdf/sitecollectiondocuments/over-rdw/rapporten/kamerbriefvierde/wettelijkeevaluatiedienstweg-verkeer
Ex-ante onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid					
MKBA			14	2016	2016 28rdw29bijlageaef2016.pdf
	MIRT-Projectenboek (jaarlijks)		14	2018	2018 https://www.mirtoverzicht.nl/documenten/publicaties/2018/09/18/mirt-2019
	Inventarisatie KBA's transport-infrastructuur 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
Overig onderzoek					
	Mobiliteitsbeeld 2014	14	2013	2014	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-31305-211.html
	Alcoholslotprogramma	14	2014	2014	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29398-430.html
	Staat van de veiligheid in de leefomgeving en transport 2014	14	2014	2014	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-28089-28.html
	Publieksrapportage rikswegeennet (3x per jaar)	14	2018	2018	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-862791.pdf
	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
Soort onderzoek	Onderwerp	Artikel	Start	Afronding	Vindplaats
	Openbaar vervoer en Spoor	16			
Ex-post onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid van beleid					
Beleidsdoorlichtingen					

Soort onderzoek	Onderwerp	Artikel	Start	Afronding	Vindplaats
	OV en Spoor				https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-862132
		16	2018	2018	
Ander ex-post onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid					
	Evaluatie sociale veiligheid OV				https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-28642-60.html
		16	2014	2016	
	OV-klantenbarometer			2018	http://www.ovklantenbarometer.nl/
		16	2018		
	Evaluatie taxiwet				http://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ienm/documenten-en-publicaties/kamerstukken/2015/05/05/evaluatie-taxiwet.html
		16	2014	2015	
	Evaluatie bordcomputer taxi				https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/taxi/documenten/rapporten/2017/05/15/rapportagenulmeting-evaluatie-boordcomputer-taxi
		16	2015	2016	
	Evaluatie reisverbod				https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2017/10/04/rapport-verboden-in-testappelen-evaluatie-reisverbod-ov
		16	2016	2017	
	Rapport «Verkenning informatie-uitwisseling sociale veiligheid openbaar vervoer en politie»				https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2017/12/21/verkenning-informatie-uitwisseling-sociale-veiligheid-openbaar-vervoer-en-politie
		16	2017	2017	
	Evaluatie Winterweerprogramma				https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/detail?id=2017D22844&did=2017D22844
		16	2016	2017	
	Evaluatie dubbeltariefsysteem taxi				https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-31521-72.html
		16	2013	2013	
	OV-klantenbarometer				http://www.ovklantenbarometer.nl/
		16	2013	2013	
	Krachten bundelen voor toekomstvast doelgroepen- vervoer en OV				https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-25847-117.html
		16	2013	2013	
	Benchmark gebruiksvergoeding spoorgoederenvervoer				https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-579106
		16	2015	2015	
	Beleidsevaluatie maximumtarieven taxivervoer				https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-772802
		16	2015	2016	
	Beter Benutten Vervolg				https://beterbenutten.nl/assets/upload/files/BeterBenutten_Vervolg_rapport_2018%20def.pdf
		16	2018	2018	
	Evaluatie aanlegprojecten spoor	16	2017	2025	
		16	2017	2025	
	Evaluatie beheer en onderhoud spoor				
	1-meting Bordcomputer Taxi (BCT)	16	2018	2019	

Soort onderzoek	Onderwerp	Artikel	Start	Afronding	Vindplaats
Ex ante onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid van beleid					
MKBA's					
	ERTMS (voorkeursbeslissing)				https://zoek.officielebekendmakingen.nl/2014/kst-33652-14.html
		16	2013	2014	
	PHS (voorkeursbeslissing)				https://zoek.officielebekendmakingen.nl/2014/kst-32404-74.html
		16	2013	2014	
	MIRT-Projectenboek (jaarlijks)				https://www.mirtoverzicht.nl/documenten/publicaties/2018/09/18/mirt-2019
		16	2018	2018	
	Investeren in Infrastructuur				http://www.cpb.nl/publicatie/investeren-in-infrastructuur
		16	2016	2016	
	Toekomstverkenning welvaart en leefomgeving cahier mobiliteit				http://www.cpb.nl/sites/default/files/publicaties/bijlagen/cpb-pbl-boek-19-wlo-2015-mobiliteit.pdf
		16	2016	2016	
Overig onderzoek					
	ERTMS groot project				https://zoek.officielebekendmakingen.nl/2014/kst-33652-4.html
		16	2013	2014	
	LTSA-1				https://zoek.officielebekendmakingen.nl/2013/kst-29984-384.html
		16	2013	2013	
	LTSA-2				https://zoek.officielebekendmakingen.nl/2014/kst-29984-474.html
		16	2013	2014	
	Jaarlijkse evaluatie one stop shop op corridors Rotterdam-Genua en Rotterdam-Lyon				https://zoek.officielebekendmakingen.nl/2014/kst-21501-33-508.html
		16	2014	2014	
	Jaarverslag spoorveiligheid				https://zoek.officielebekendmakingen.nl/2018/blg-864094
		16	2018	2018	
	MER Evaluatie Betuweroute Aspect Sociaal				https://zoek.officielebekendmakingen.nl/2013/blg-239593.html
		16	2013	2013	
	Impact analyse EU DG Transport				http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/evaluations/index_en.htm
		16	2012	2013	
	OV-klantenbarometer				http://www.crow.nl/vakgebieden/verkeer-en-vervoer/bibliotheek/kennisdocumenten/resultaten-onderzoek-ov-klantenbarometer-2014
		16	2014	2014	
	Eindrapport «Krachten bundelen voor toekomstvast doelgroepenvervoer en OV»				https://zoek.officielebekendmakingen.nl/2013/blg-239777
		16	2013	2013	
	Mobiliteitsbeeld 2014				https://zoek.officielebekendmakingen.nl/2014/kst-31305-211.html
		16	2013	2014	
	Mobiliteitsbeeld 2014				https://zoek.officielebekendmakingen.nl/2014/kst-31305-211.html
		16	2013	2014	
	Staat van de veiligheid in de leefomgeving en transport 2014				https://zoek.officielebekendmakingen.nl/2014/kst-28089-28.html
		16	2014	2014	

Soort onderzoek	Onderwerp	Artikel	Start	Afronding	Vindplaats
	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
Soort onderzoek	Onderwerp	Artikel	Start	Afronding	Vindplaats
	Luchtvaart	17			
Ex-post onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid					
Beleidsdoorlichting					
	Luchtvaart	17	2017	2018	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-828444.pdf
Ander ex-post onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid					
	Luchtvaart (GIS)	17	2012	2013	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-26959-140.html
	Jaarverslagen Alderstafel en evaluatie	17	2014	2015	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-214.html
	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
	Evaluatie Schipholbeleid	17	2014	2015	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-211.html
	Evaluatie gebruiksprognose Schiphol en safety	17	2014	2015	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-31936-263.html
	Monitor netwerkqualiteit en staatsgaranties	17	2017	2017	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-799580
	Benchmark luchthavengelden en overheidsheffingen 2017	17	2017	2017	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-799581
	Evaluatie Knowledge and development center Mainport Schiphol	17	2017	2017	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-827376.pdf
Ex-ante onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid van beleid					
MKBA's					
	Actualisatie quick scan MKBA Schiphol en Lelystad Airport Middellange termijn	17	2014	2014	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-342891

Soort onderzoek	Onderwerp	Artikel	Start	Afronding	Vindplaats
	Luchthavenbesluit Twente				https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-31936-198.html
		17	2013	2014	
	Luchthavenbesluit Lelystad Quick Scan MKBA				https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-31936-264.html
		17	2014	2015	
	MIRT-Projectenboek (jaarlijks)				https://www.mirtoverzicht.nl/documenten/publicaties/2018/09/18/mirt-2019
		17	2018	2018	
	Toekomstverkenning welvaart en leefomgeving cahier mobiliteit				http://www.cpb.nl/sites/default/files/publicaties/bijlagen/cpb-pbl-2016-boek-19-wlo-2015-mobiliteit.pdf
		17	2016	2016	
	Kansrijk mobiliteitsbeleid				http://www.cpb.nl/publicatie/kansrijk-mobiliteitsbeleid
		17	2016	2016	
Ander ex ante onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid					
	Bekostiging luchtverkeersleiding				https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-31936-258.html
		17	2014	2015	
Overig onderzoek					
	Wettelijke ZBO-evaluatie functioneren LVNL				https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-30398-1.html
		17	2013	2014	
	Externe veiligheid				http://easa.europa.eu/language/nl/home.php
		17	2013	2016	
	Beleidsagenda luchtvaartveiligheid				https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-22112-2063.html
		17	2015	2016	
	Evaluatiesubsidie Knowledge & Development Center (KDC)				https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-247
		17	2017	2017	
	Een luchtvaartstrategie voor Europa				https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-22112-2062.html
		17	2016	2016	
	Mobiliteitsbeeld 2014				https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-31305-211.html
		17	2013	2014	
	Staat van de veiligheid in de leefomgeving en transport 2014				https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-28089-28.html
		17	2014	2014	
Soort onderzoek	Onderwerp	Artikel	Start	Afronding	Vindplaats
	Scheepvaart en havens				
		18			
Ex-post onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid van beleid					
Beleidsdoorlichtingen					
	Scheepvaart en havens				https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-32861-22.html
		18	2015	2016	
Ander ex-post onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid van beleid					

Soort onderzoek	Onderwerp	Artikel	Start	Afronding	Vindplaats
	Evaluatie Loodsenwet/toezicht ACM				https://www.acm.nl/nl/publicaties/publicatie/11402/Autoriteit-Consument-en-Markt-verlaagt-vergoeding-vermogenskosten-Loodswezen/
	Evaluatie zeevaartbeleid 2008–2013	18	2013	2013	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-31409-67
	Evaluatie van fiscaal maritiem beleid met Financiën	18	2013	2014	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-381165
	Evaluatie subsidieregeling Zeehaveninnovatieproject IF artikel 15	18	2014	2015	https://www.tweedeckamer.nl/kamerstukken/detail?id=2017D06925&did=2017D06925
	Evaluatie Project Mainport Rotterdam (evaluatie status groot project) IF artikel 17	18	2013	2013	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-24691-119.html
	Actualisatie MKBA IDVV-programma			2014	http://www.beterbenuttenvaarwegen.nl/Rapporten+en+publicaties/RP+Eindrapporten/default.aspx
Ex-ante onderzoeken naar doeltreffendheid en doelmatigheid van beleid					
MKBA's					
	KBA Volkeraksluizen (voorkeursbeslissing)	18	2013	2013	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-33400-A-53.html
	Capaciteitsuitbreiding Ligplaatsen IJssel, onderdeel Boven-IJssel (voorkeursbeslissing)	18	2013	2013	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-33750-A-5.html
	KBA Twentekanalen (voorkeursbeslissing)	18	2013	2013	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-33750-A-56.html
	MIRT-Projectenboek (jaarlijks)	18	2018	2018	https://www.mirtoverzicht.nl/documenten/publicaties/2018/09/18/mirt-2019
	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
Ander ex-ante onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid					
	Totaaloverzicht Beheer, onderhoud, vervanging en renovatie wegen, vaarwegen en water	18	2015	2015	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-413631
	Toelichting programma IDVV: De Nederlandse vaarwegen beter benut	18	2013	2014	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-278062

Soort onderzoek	Onderwerp	Artikel	Start	Afronding	Vindplaats
	Versterking marktstructuur binnenvaart	18	2014	2015	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-483291
	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
Overig onderzoek					
	Onderzoek naar de concurrentieverhoudingen tussen de zeehavens in Duitsland, Frankrijk, Nederland, Vlaanderen en het Verenigd Koninkrijk	18	2013	2014	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29862-24.html
	Havenstaatcontrole 2013	18	2013	2014	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-31409-66.html
	Mobiliteitsbeeld 2014	18	2013	2014	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-31305-211.html
	Gevolgen Brexit voor maritieme sector	18	2018	2018	https://www.kimnet.nl/publicaties/rapporten/2018/02/08/gaan-we-het-schip-in-mogelijke-gevolgen-van-de-brexit-voor-de-nederlandse-maritieme-sector
Soort onderzoek	Onderwerp	Artikel	Start	Afronding	Vindplaats
	Geluid	20			
Ex-post onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid van beleid					
Beleidsdoorlichtingen					
	Geluid	20	2014	2015	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-32861-17.html
	Lucht	20	2018	2019	
Ander ex-post onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid van beleid					
Ex-ante onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid					
	– Swung 1 en Meerjarenprogrammering geluidsvermindering 2018	20	2015	2015	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-32252-56.html
Ex-post onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid van beleid					
	Nationaal samenwerkingsprogramma luchtkwaliteit	20	2018 ¹	2019	
Ander ex-post onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid van beleid					

Soort onderzoek	Onderwerp	Artikel	Start	Afronding	Vindplaats
	Rapportage Euro VI subsidieregeling ongebruikte vrachtwagens en bussen	20	2014	2014	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-363446
	Rapportage Euro VI subsidieregeling emissiearme taxi's en bestelwagens	20	2015	2015	http://docplayer.nl/5888975-Rapportage-eurovi-subsidieregeling-subsidieprogramma-ongebruikte-vrachtwagens-en-bussen-versie-definitief.html

Ex-ante onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid van beleid

	De lucht klaren. Over de relatie tussen verkeer, luchtkwaliteit en gezondheid en mogelijke aangrijppingspunten voor beleid.	20	2014	2015	https://www.kimnet.nl/binaries/kimnet/documenten/rapporten/2015/07/15/de-lucht-klaren/de-lucht-klaren-kimnet.pdf
Overig onderzoek					
	Jaarlijks monitoringrapport NSL	20	2018	2018	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-30175-E.html
	Jaarlijkse onderzoeken naar mogelijke knelpunten NSL	20	2018	2018	http://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/wegbeheer/natuur-en-milieu/luchtkwaliteit/nationaal-samenwerkingsprogramma-luchtkwaliteit/documenten.aspx

¹ De beleidsdoorlichting Luchtkwaliteit (artikel 20) vindt plaats na afronding van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het NSL is verlengd tot de beoogde datum van invoering van de omgevingswet (2018).

Soort onderzoek	Onderwerp	Artikel	Start	Afronding	Vindplaats
	Duurzaamheid	21			
Ex-post onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid van beleid					
Beleidsdoorlichtingen					
	Duurzaamheid	21	2014	2014	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-442260
	Duurzaamheid	21	2019	2020	
Ander ex-post onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid van beleid					
	MIA/VAMIL	21	2017	2018	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-844709.pdf
	Het programma Van Afval Naar Grondstof	21	2017	2018	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-858974
	Evaluatie instrument duurzaam inkopen	21	2013	2013	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-290001.html
	Evaluatie ketenaanpak	21	2013	2013	http://www.rwsleefomgeving.nl/onderwerpen/duurzaam_produceren/ketenaanpak/nieuws-ketenaanpak/

Soort onderzoek	Onderwerp	Artikel	Start	Afronding	Vindplaats
	Voortgangsrapportage programma Van Afval Naar Grondstof (VANG)	21	2014	2015	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-33043-41.html
	Evaluatie of de voordelen van vergisting opwegen tegen de nadelen (EZ en lenM)	21	2014	2015	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-33037-152.html
	Evaluatie Activiteitenbesluit milieubeheer m.b.t. landbouwactiviteiten	21	2015	2016	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29383-237.html
Ex-ante onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid van beleid					
Ander ex-ante onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid					
	Ex-ante-evaluatie ontwikkelingsrichtingen mestbeleid op realisatie milieudoelen voor de veehouderij	21	2013	2013	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-281083.html
	Evaluatie Green Deals	21	2013	2013	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-264765.html
	Ex-ante evaluatie Circulaire economie (inclusief consumentenbeleid en Van Afval naar Grondstof (VANG))	21	2013	2013	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-234688.html
	Evaluatie LAP 1 en 2	21	2014	2014	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-342379
	Een verkennend onderzoek naar de haalbaarheid en wenselijkheid van doelstellingen met betrekking tot recycling en preventie van huishoudelijk afval	21	2015	2016	http://www.cpb.nl/publicatie/verkennend-onderzoek-recycling-preventie-huishoudelijk-afval
Overig onderzoek					
	Voortgangsrapportage uitvoering Landelijk Afval Plan	21	2013	2014	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-30872-161.html
	National ecosystem assessment PBL Quick Scan Hoofdlijnennotitie	21	2013	2014	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-252785.html
	Monitor duurzaam Nederland	21	2017	2017	http://www.monitorduurzaamnederland.nl/docs/MDN_2017.pdf
Soort onderzoek	Onderwerp	Artikel	Start	Afronding	Vindplaats
	Omgevingsveiligheid en milieurisico's	22			
Ex-post onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid van beleid					
Beleidsdoorlichtingen					

Soort onderzoek	Onderwerp	Artikel	Start	Afronding	Vindplaats
	Omgevingsveiligheid en milieurisico's	22	2018	2018	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-868249
Ander ex-post onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid					
	Evaluatie GGO-beleid 2000–2013	22	2014	2016	https://www.lisconsult.nl/nieuws/lis-nieuws/606-evaluatie-ggo-beleid-2000-2013
	Evaluatie TNS-regeling	22	2014	2015	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-28663-62.html
	Voortgangsrapportage op grond van biocideverordening	22	2014	2020	
Ex-ante onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid van beleid					
MKBA					
	Actualisatie MKBA asbestdaken	22	2014	2015	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-514238
Overig onderzoek					
	Derde vijfjaarlijkse evaluatie resultaten beleid prioritaire stoffen	22	2016	2016	https://echa.europa.eu/documents/10162/13634/operation_reach_clp_2016_en.pdf/4c958d7a-3158-447b-9e81-d8bae9a7e7f9
	Tweede tussentijdse evaluatie-doelstelling vernieuwing stoffenbeleid (REACH/SOMS) Gevolgen voor MKB Reach	22	2013	2015	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-210976 https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-21501-08-548.html
	Tussentijdse evaluatie omgaan met risico's van nanotechnologie	22	2015	2016	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-816112
	Vierjaarlijkse wettelijke evaluatie Commissie Genetische Modificatie Beleidsnota Biotechnologie; Brief regering; Aanbieding COGEM Trendanalyse Biotechnologie 2016	22	2015	2016	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-786700
	Evaluatie VTH, inclusief BRZO-OD structuur	22	2014	2015	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-573158.html
	Evaluatie TNS-regeling	22	2014	2015	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-478157.html
Soort onderzoek	Onderwerp	Artikel	Start	Afronding	Vindplaats
	Meteorologie, seismologie en aardobservatie	23			
Ex-post onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid van beleid					
Beleidsdoorlichting	Meteorologie, seismologie en aardobservatie	23	2019	2020	

Soort onderzoek	Onderwerp	Artikel	Start	Afronding	Vindplaats
Ander ex-post onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid	Evaluatie agentschap KNMI	23	2014	2015	https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2015/12/18/doordeling-knmi
Ex-ante onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid van beleid					
Overig onderzoek					
	Verkenning toekomst KNMI en heroverweging Wet KNMI	23	2018	2013	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-32379-8.html
	Evaluatie Wet taken meteorologie en seismologie	23	2018	2018	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-33802-3.html
	Belang Eurometsat-satellieten voor KNMI	23	2012	2012	http://www.knmi.nl/cms/content/95298/nieuwe_serie_meteosat-weersatellieten
Soort onderzoek	Onderwerp	Artikel	Start	Afronding	Vindplaats
	Handhaving en toezicht	24			
Ex-post onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid van beleid					
Beleidsdoorlichting	Handhaving en Toezicht	24	2019	2020	
Ander ex-post onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid					
Ex-ante onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid van beleid					
	Meerjarenplan ILT 2015–2019	24	2013	2014	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-480938
	Meerjarenplan 2016–2020 ILT	24	2015	2016	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-771829
Overig onderzoek					
	LT-brede risicoanalyse 2017	24	2017	2017	https://www.ilent.nl/documenten/publicaties/2017/07/7/ilt-brede-risicoanalyse-versie-1.0
	ILT-brede risicoanalyse 2017	24	2018	2018	https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2018/09/18/bijlage-2-ilt-brede-risicoanalyse

Noot 1:

KIM publiceert zijn werkprogramma en rapporten op <http://www.kimnet.nl>.

PBL publiceert zijn werkprogramma en onderzoeken op de site <http://www.pbl.nl>.

ILT publiceert haar rapporten op <http://www.ilent.nl>.

Noot 2: De eindevaluatie van Bestuursakkoord Water vindt in 2020 plaats. De beleidsdoorlichting vindt aansluitend plaats.

Noot 3: De beleidsdoorlichting Luchtkwaliteit (artikel 20) vindt plaats na afronding van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het NSL is verlengd tot de beoogde datum van invoering van de omgevingswet (2021).

Toelichting

De toetsbaarheid van beleidsplannen is vanuit verschillende invalshoeken al vorm gegeven bij de beleidsontwikkeling van het departement, waaronder het gebruik van het Integraal Afwegingskader (IAK). De ambitie is om in het kader van de Rijksbrede operatie Inzicht in Kwaliteit verdere verbeteringen door te voeren. IAK geldt dan ook als één van de speerpunten van de Stuurgroep Goed Geregeld. De criteria voor nieuwe investeringen zijn in bestuurlijke overleggen MIRT aan de orde geweest en eind 2017 aan de Tweede Kamer gemeld. Overig nieuw beleid uit het Regeerakkoord wordt uitgewerkt en door het departement en door het Ministerie van Financiën expliciet getoetst op de doeltreffendheid en doelmatigheid. Bij 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.

BIJLAGE 3: EXTERNE INHUUR

Overzicht niet-financiële informatie over inschakeling van externe adviseurs en tijdelijk personeel

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Verslagjaar 2018 (Bedragen x € 1.000)	
Programma- en apparaatskosten ¹	
1. Interim-management	3.561
2. Organisatie- en Formatieadvies	4.071
3. Beleidsadvies	5.193
4. Communicatieadvisering	1.600
Beleidsgevoelig (som 1 t/m 4)	14.425
5. Juridisch Advies	2.458
6. Advisering opdrachtgevers automatisering	19.409
7. Accountancy, financiën en administratieve organisatie	2.199
(Beleids)ondersteunend (som 5 t/m 7)	24.066
8. Uitzendkrachten (formatie & piek) ²	172.721
Ondersteuning bedrijfsvoering	172.721
Totaal uitgaven inhuur externen	211.212
<hr/>	
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 (€ 7,7 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 (€ 59,7 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 (€ 105,3 miljoen).	
Inhuur externen buiten raamovereenkomsten	2018
Aantal overschrijdingen maximumuurtarief	0

Toelichting op het inhuurpercentage 2018

In 2018 gaf het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat € 211 miljoen aan externe inhuren uit. De uitgaven voor het ambtelijke personeel bedroegen € 1,1 miljard. Samen zijn de uitgaven € 1,3 miljard. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, komt in 2018 op een inhuurpercentage van totaal 16,1% en overschrijdt de norm van 10%. Het inhuurpercentage in 2018 zonder inhuren op niet-kerntaken is 8,8% en valt wel binnen de norm van 10%.

Van de € 211 miljoen die LenW in 2018 aan inhuren heeft uitgegeven, is € 180 miljoen aan Rijkswaterstaat toe te wijzen. De € 180 miljoen is 19% ten opzichte van het RWS-totaal en is als volgt verdeeld:

- bijna € 75 miljoen betreft inhuren op kerntaken
- ruim € 105 miljoen betreft inhuren op niet-kerntaken

De feitelijke realisatie in 2018 bij RWS laat opnieuw een daling zien ten opzichte van de realisatie 2017 (€ 200 miljoen).

RWS spant zich met succes in om de inhuren op niet-kerntaken zoveel mogelijk om te zetten naar contracten op basis van productafspraken (uitbesteding). In 2018 is de inhuren op niet-kerntaken opnieuw gedaald (met € 13 miljoen) en valt binnen de begroting. 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.

Ook de inhuur op kerntaken is gedaald in vergelijking met 2017 (met € 7 miljoen), zij het dat de afname van de inhuur op kerntaken lager is dan begroot. Door krapte op de arbeidsmarkt voor specialistische functies bleek het niet mogelijk om de benodigde capaciteit op kerntaken, nodig door grote uitstroom, volledig te kunnen invullen met eigen personeel. Daarnaast blijft de inhuur op apparaat hoog vanwege de hoge productieopgave.

RWS heeft een aantal maatregelen genomen om de inhuur op apparaat (kerntaken) de komende jaren verder te laten dalen. Het gaat dan onder meer om:

- extra inzet op het werven van voldoende gekwalificeerd eigen personeel en versnelling van het wervingsproces om vacatures zo snel mogelijk in te vullen;
- een flexibele interne pool om snel interne inzet te kunnen organiseren;
- versterking van cruciale kennis binnen de organisatie met interne loopbaanontwikkeling.

BIJLAGE 4: RAPPORTAGE CORRESPONDENTIE

Tijdigheid	Aantal ingekomen jaar 2018	Aantal afgedaan jaar 2018 ¹	Aantal afgedaan binnen termijn	Aantal afgedaan binnen verdaagde termijn	Aantal afgedaan na instemming met verder uitstel	Aantal niet tijdig
Rapportage behandeling correspondentie [naam dienstonderdeel; jaar]						
Aanvragen om Wob-besluit						
– Kerndepartement	73	48				
– ILT	92	74				
– PBL	0	0				
– RWS	103	97	35			13
– KNMI	1	1	33	26	21	17
Bezwaarschriften						
– Kerndepartement	9	10				
– ILT	884	1.032				
– PBL	1	1	3			4
– RWS	99	88	1	3	0	0
– KNMI	0	0	21	30	32	5
Klaagschriften						
– Kerndepartement	8	8				
– ILT	50	57				
– PBL	0	0				
– RWS	13	12	52	0	0	5
– KNMI	0	0	4	3	3	2
Andere (burger)brieven ²						
– Kerndepartement	4.507					
– ILT ²	66.724	4.496				
– PBL	183	183				
– RWS	111.140	111.098	3.625			871
– KNMI	2.365	2.365	179	n.v.t.	n.v.t.	4

¹ Inclusief restant verzoeken uit jaar 2017 (vanwege overloop bij de afdoening van zaken over kalenderjaren heen correspondeert het totaal aantal afgedaan niet (altijd) met het aantal ingekomen).

² ILT heeft in 2018 42.165 vragen en 24.559 meldingen («burgerbrieven») ontvangen. Totaal: 66.724.

Deze aantallen zijn exclusief de 518.886 verplichte meldingen voor afvaltransporten (EVOA) die ILT in 2018 heeft ontvangen.

Dwangsommen	Aantal betaalde dwangsommen	Totaal bedrag betaalde dwangsommen
Rapportage behandeling correspondentie***		
Aanvragen om besluit algemeen		
Aanvragen om Wob-besluit		
Bezwaarschriften****		

BIJLAGE 5: LIJST VAN AFKORTINGEN

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	Airborne Warning And Control System
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 Verkeerslawai
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
<hr/>	
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
<hr/>	
F.	
FABEC	Functional Airspace Block Europe Central
Fin	Ministerie van Financiën
FLO	Functioneel leeftijdsontslag
<hr/>	
G.	
GGO	Genetisch Gemodificeerd Organisme
GIS	Geluidsisolatie Schiphol
GT	Bruto Tonnage
GVKA	Geïntegreerde Verplichtingen-Kasadministratie
<hr/>	
H.	
HGIS	Homogene Groep Internationale Samenwerking
HSL	Hogesnelheidslijn
HVWN	Hoofdvaarwegennet
HWBP	Hoogwaterbeschermingsprogramma
HWN	Hoofdwegennet
<hr/>	
I.	
ICAO	International Civil Aviation Organization
ICT	Informatie- en communicatie Technologie
lenM	Ministerie van Infrastructuur en Milieu

IenW	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
IF	Infrastructurfonds
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	Intelligent Transportsystems
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
LAVS	Landelijk Asbestvolgsysteem
L _{den}	Level day-evening-night
LIB	Luchthavenindelingbesluit
L _{night}	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-batenanalyse
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
NO _x	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)	Publicatiereks Gevaarlijke Stoffen
PHS	Programma Hoogfrequent Spoortvervoer
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
<hr/>	
S.	
SACN	Stichting Airport Coordination Netherlands
SDG	Sustainable Development Goal
SO ₂	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
<hr/>	
T.	
TK	Tweede Kamer
TRG	Totaal Risicogewicht Grenswaarde
TVG	Totaal Volume Geluid
<hr/>	
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
<hr/>	
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

Aangeboden aan de Voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal door de Minister van Financiën.

**Vervaardiging parlementaire stukken en
begeleiding productieproces**

Sdu Uitgevers
afdeling Dataverwerking
e-mail traffic@sdu.nl

Vormgeving omslag
The Odd Shop, Amsterdam

Uitgave
Ministerie van Financiën

www.rijksbegroting.nl